

similares en ciudades como Córdoba, Rosario y Mendoza, donde por la evolución del parque automotor se van congestionando las calles y rutas de acceso, y esto complica el traslado y la distribución. Además, en Buenos Aires, el microcentro se orienta hacia una modalidad de tener cada vez más calles peatonales", advirtió el autor de este capítulo, Juan Manuel Furones, gerente de Distribución Farma, en Andreani.

En este punto de la distribución urbana incide: el volumen de carga que tenga cada empresa y las zonas por donde se traslada; el respeto por las jornadas laborales de convenio; los horarios de ingreso y los tiempos ociosos de espera de los vehículos; las dificultades para acceder a los cajones azules, que según los barrios están habilitados las 24 horas o de 5 a 14, y que a veces escasean. Todas cuestiones que "impactan fundamentalmente en los tiempos, y en la logística el tiempo es costo", subrayó Furones.

Apoyo porteño

Al respecto, Musante apuntó que "se está trabajando mucho a nivel del gobierno de la ciudad de Buenos Aires, que nos está apoyando para poder ordenar la circulación con horarios y registros, además de la capacitación que se da a los transportistas".

La cuestión de los costos ocultos también se manifiesta en el transporte por carretera de larga distancia, donde las operaciones se concretan "en base a una productividad aproximada; pero, por ejemplo, en un recorrido que realiza un camión durante un mes, aparecen costos que afectan la productividad y que no se están teniendo en cuenta. Éstos tienen que ver con el estado y características de las rutas (ancho, condiciones del pavimento, caminos rurales difíciles); con la antigüedad del parque automotor; con las contingencias climáticas y de seguridad", enumeró el encargado de este capítulo, Edgardo Cesario, gerente de Logística de Tradelog.

Una vez en la ruta, el transportista puede enfrentarse con prohibiciones para transitar por feriados; ser demorado por leyes de tránsito nacional y provinciales que generan conflictos; tener que realizar kilómetros adicionales para evitar piquetes que lo obligan a rediagramar el recorrido; no poder transitar de noche por una ruta que es peligrosa, y los eventuales

tiempos muertos de carga y descarga. Son una suma de contingencias que ocasionan demoras y hasta originan multas", graficó Cesario.

La investigación abordó un tema novedoso que "afecta no sólo a la empresa de logística, sino también al dador de carga. Se trata de un notorio incremento de códigos que surge de la decisión empresarial de ofrecer a sus cliente más opciones a la hora de elegir un mismo producto. Por ejemplo, un caso muy conocido es el de una gaseosa que ofrece variantes de sabores, capacidades y envases. Todo eso genera códigos distintos en un almacén logístico que generan complicaciones", mencionó Ariel Converso, responsable de Ingeniería y desarrollo de proyectos en Exologística, a cargo del capítulo sobre impacto en la productividad de una operación logística por incremento en los SKU.

Con el aumento en la cantidad de códigos, "se afecta la productividad que se diseñó en un comienzo. Todo cambia: desde la recepción de la carga el control va a ser mayor y esto se

complica cuando son productos muy similares entre sí. También se modifica el guardado, porque con la misma cantidad de posiciones tenemos que generar espacios diferentes para cada producto; la preparación se hace más larga, con más tareas y por lo tanto, demanda mayores recursos. También, para los mismos volúmenes, la variedad de códigos requiere un control para la salida y para la entrega, y eso significa un costo que debe ser tenido en cuenta en la relación cliente-proveedor; es fundamental porque la empresa tiene que tener beneficios", indicó Converso.

Conflictos laborales

Los contingentes en materia laboral y sindical; paritarias y cuestiones derivadas de mantener la mano de obra perfectamente encuadrada dentro del convenio; los efectos impositivos en los costos de las operaciones; las eventuales modificaciones en los niveles de servicios pactados; el aumento de costos de seguridad, en general, y por el delito de piratería

del asfalto en particular; el incremento en las tasas impositivas provinciales o municipales y su repercusión en las operaciones; así como otras improproductividades percibidas en los costos de administración de las operaciones son costos ocultos.

"Estas y otras condiciones adversas para el operador logístico no pueden justificarse o reflejarse en las condiciones de negociación con los dadores de carga que, por lo general, hasta desconocen esos factores", remarcaron en Cedol. Para los operadores, se trata de una problemática compleja que requiere ser atendida y solucionada.

Entre otros, también colaboraron en esta publicación Gustavo Molinero, director de Loginter; José Andrés Arfuch Gago, director de Andreani; Fernando Romagnoli, director de Ocasá; Marcos Goshi, gerente en Lisicki, Litvin & Asociados y Gabriela Rigoni, también de esta última firma. Cada uno de ellos ampliará los ítems que desarrollaron en el libro, ante el auditorio del Encuentro del mes próximo. ●



Los integrantes del equipo de investigación de Cedol

EXPOTRADE

Tus deseos nos inspiran.



La compu con la que vas a diseñar el mejor edificio de la ciudad →



Llevamos paquetes. Entregamos deseos. Recibimos sonrisas. » OCA

www.oqa.com.ar