

robots, sino de tecnología de movimiento que facilita las operaciones y las hacemos productivas". Anticipó: "Ya vamos a enfrentarnos a esa realidad, aunque la logística, a diferencia de los procesos fabriles, todavía tiene mucho componente manual, porque hay procesos diferentes, no es una línea de producción".

Además, comentó: "La tecnología es mucho más onerosa, por eso en el libro tratamos la forma de evaluar la inversión, cuándo conviene o no hacerla. Un problema que tenemos es la aplicación de la tecnología con la realidad local", y ejemplificó con la continuidad de uso de remitó en papel en las operaciones locales, a diferencia de las del hemisferio norte.

"Algún día vamos a dejar de usar papeles. No tiene sentido usarlos, cuando hay sistemas como el código de operación de transporte (COT) o remitó electrónico y los operadores tienen sistemas que pueden emitirlos. El Estado es el que tiene que evolucionar en ese sentido", sentenció.

En cuanto a los costos ocultos que enfrenta la operación logística, relativizó la posibilidad de que la tecnología termine con ellos, ya que, dijo, "están en las cuestiones impositivas, sindicales, previsionales, de transporte. La tecnología no los puede evitar, pero ayuda a hacer que el proceso sea mucho más productivo, por ende se logran mejores resultados con la misma inversión".

Visión global

En tanto, Etchenique comentó: "En la introducción del libro damos una visión global de para qué hicimos este libro y cómo influiría en la actividad logística principalmente el impacto que tiene la tecnología hoy en cada uno de nuestros

trabajos y cómo están impactados esos trabajos con las nuevas tecnologías, como elemento diferencial de generación de valor el hecho de poder conocerlas y poderlas aplicar en forma adecuada".

Desde el punto de vista de las tecnologías y su conocimiento, el especialista apuntó: "En el mundo hoy se sabe que existen y cómo se utilizan. Además, en la actividad logística está sucediendo que tecnologías de otras ramas se pueden utilizar y dedicarlas. Por eso, la visión que hemos dado al libro es de cómo abordan la actividad tecnológica que no han nacido desde la logística, sino de otros segmentos, pero tienen en ella un valor dife-

LA ARGENTINA Y BRASIL LIDERAN LA OPERACIÓN LOGÍSTICA EN LA REGIÓN

rencial muy importante".

"La logística actual no se puede pensar sin tecnología, dado que lo más importante, desde el punto de vista del valor para aquel que contrata la logística y que la utiliza, es la información que, cada vez más, se requiere en tiempo real. Entonces, sin tecnología es muy difícil, con los volúmenes que tienen los operadores que formamos Cedol, poder manejarla y trabajarla sin utilizar recursos tecnológicos, ni sistemas de información", consideró Etchenique.

Los autores

La publicación *Upgrade en sistemas y tecnologías en operaciones logísticas*, que Cedol entregará a los asistentes en el 10º Encuentro,

intentará mostrar "todo lo que ha evolucionado, en los últimos años, la tecnología en términos particulares y de impacto directo en nuestra actividad logística como en otras que también influyen en la generación de valor para clientes y mercado", según explicó Etchenique en la introducción.

Por su parte, Musante, en la conclusión, reconoció la existencia de una "resistencia al cambio, pero con el paso del tiempo y de los cambios como los que estamos viendo se va a producir un efecto inverso y los que no puedan escuchar y cambiar a tiempo para colaborar en el win/win de una organización o de un país perderán antes que el resto".

El libro, además de las reflexiones de Etchenique y Musante, recogió los trabajos de Juan José Garassino y Gustavo Briozzo sobre herramientas para la productividad de las funciones de transporte y distribución; Gustavo Castelló, sobre los sistemas logísticos y su impacto en la operación, WNSy TMS: la evolución a través del tiempo; Gabriel Gil, respecto de estandarización y automatización de procesos, y Alejandro López Zanier y Eduardo Sánchez Villagrán, sobre tecnologías de pick and go.

Además, colaboraron Germán Petrone, sobre sistemas en la nube; Pablo Lanzani y Gerardo Montiel destacaron la experiencia en implementación de sorter de abastecimiento; Guillermo Zeron y Rodrigo Crespo, la experiencia en implementación de sorter de distribución; José Luis Baldon, sobre la automatización y la posible mejora de la logística del retail a través de ella; Iker Vigo, sobre almacenes 4.0, y Pablo Pileggi, respecto de retorno de inversión en tecnología y justificación del pay back. ●

DESARROLLO

EL TRABAJO DE LOS AUTORES

Cada tema abordado en el libro que Cedol entregará durante su encuentro de este año implicó un análisis específico por parte de sus autores. Así, Pablo Pileggi explicó que consideró "lo que se debe tomar en cuenta al momento de invertir o no en tecnologías para la logística a la hora de presupuestar, estimar, hacer seguimiento, análisis de impacto y beneficios y tratar de tomar conciencia de que ese tipo de inversiones es para aportar al negocio y que siga creciendo en beneficio del servicio y del cliente".

Por su parte, Juan José Garassino dijo que trabajó junto a Gustavo Briozzo en "sistemas satélites, que no son las aplicaciones de los sistemas de logística en sí, sino los que se integran desde lo planetario: vigilancia, control, seguimiento de unidades. Entrarían seguridad, neumáticos, mantenimiento de la línea productiva de la empresa, desde que tomamos la carga hasta que la entregamos: apiladores, sorters, que también requieren un sistema de mantenimiento", dijo.

Gerardo Montiel señaló que tomaron "un proyecto con cuatro pilares: la fidelización del cliente para abordar este desarrollo; poder hacer un análisis de un proveedor,

tanto de infraestructura como de la parte lógica de la herramienta; afianzar a un proveedor del WMS, herramienta que va a capturar los movimientos del sorter y permitir el control de la preparación de los pedidos, y tener un sistema alternativo, ante la posibilidad de que un implemento mecánico sufra algún tipo de alteración". En tanto, Gustavo Castelló desarrolló "una narración cronológica desde que se hizo fuerte la logística en la Argentina, alrededor de los años 1993 y 1994, cuando apareció, por la demanda de los clientes, la necesidad de tercerizar procesos", y al respecto afirmó: "La evolución en los últimos 25 años fue exponencial y tenemos sistemas de todo tipo y son accesibles. En el mundo global, hoy se puede comprar cualquiera por Internet".

Alejandro López Zanier y Eduardo Sánchez Villagrán describieron las tecnologías y estrategias para pickeo de mercadería en depósito, tanto las tradicionales como las que se están comenzando a utilizar, para "dar una herramienta para los criterios de selección en función de las necesidades de cada alternativa, ya que no todas sirven para todo, entonces la intención fue fijar criterios de selección", sostuvieron. ●



¿Cuánto vale contar con un camión liviano y de bajo consumo? ¿Cuánto pesa la tranquilidad de tener un camión siempre disponible? ¿Y aumentar la eficiencia con su exclusiva caja I-Shift? ¿Cuánto representa para vos contar con la mejor financiación? Hacé números, tené tu Volvo VM.

► Potencia: 220 CV / 270 CV / 330 CV ► Opciones de configuración: 4x2 / 6x2 / 8x2 / 6x4 / 8x4 ► Caja automatizada I-Shift ► Baja tara / Mayor autonomía

VOLVO VM

Volvo Trucks. Acelerando el futuro.



Aviso legal: Fotos no contractuales. Las especificaciones técnicas aquí contenidas pueden ser modificadas sin previo aviso por Volvo Trucks y Buses Argentina S.A.