



EL TRANSPORTE, EN ALERTA

Las zonas grises del marco jurídico

Los operadores, frente a normas desactualizadas respecto de los contratos, la relación laboral y los seguros

El tema jurídico está cada vez más entrelazado con las operaciones logísticas y el trabajo en conjunto entre operadores de carga, operadores, compañías de seguros y destinatarios, se torna imprescindible para brindar las condiciones de un mercado eficiente y seguro.

Contar con un marco de seguridad jurídica, entonces, hace que también sea necesario para los operadores logísticos llevar adelante medidas de prevención y protección sobre su tarea que puedan garantizar mayores inversiones.

A modo de adelanto de la conferencia que mañana celebrará la Cámara Empresaria de Operadores Logísticos (Cedol), en la sede de la Universidad Católica Argentina (UCA), Transporte & Logística de LA NACION reunió a los integrantes del panel que abordará el siguiente tema: "El marco jurídico de las operaciones logísticas". Allí se destacará la presentación de los resultados de la investigación realizada por la entidad sobre indicadores de uso no convencional y su incidencia en la productividad.

La entrevista fue coordinada por Carlos Musante, responsable de la dirección técnica de Cedol, y participaron los integrantes del equipo que llevó adelante el trabajo: Pablo Zan Bisignani (Grupo Logístico Andreani); Cecilia Tristezza (DHL); el especialista en derecho laboral y empresario Jorge López Moreno; y Ezequiel Condoluci



Los empresarios, en la mesa organizada por LA NACION

FOTOS DE EXPOTRADE

Santa María y Alfonso Mingo Jozami (ambos de Exologística). También formó parte del grupo de trabajo Lucio Zemborain, asesor de cámaras y empresas del sector.

El marco

¿Cuál es el marco jurídico en el que hoy se desenvuelven las operaciones logísticas? Para López Moreno, en el campo de la logística coexisten varias normas de aplicación: "Lo que se está pretendiendo es buscar una legislación apropiada e individual, y sobre la cual estamos dando ciertas características y adecuándolas a la legislación vigente", explicó.

"En muchos aspectos que hacen a lo laboral o lo comercial -continuó- se aplican a veces el Código de Comercio, otras la ley de contrato de trabajo, pero a lo que se apunta es a ir sintetizan-

do y uniendo ambos ordenamientos jurídicos para poder tener algo más específico para la logística. Eso irá acentuando cada vez más la seguridad jurídica que hoy tenemos en el país y para aquel que quiera invertir en este sector lo haga con pleno conocimiento de todas las circunstancias legales que ello implica".

Por su parte, Zan Bisignani apuntó: "Se observa que la logística evolucionó enormemente, en tecnología, especialización, tercerización, pero la legislación marcha detrás de los acontecimientos".

Cuestionó el letrado que existieran un montón de normas diseminadas que se aplican a una misma operación y cada "pedacito" de una operación logística está regulada por distintos regímenes y distintas jurisdicciones, lo cual vuelve muy complejo el

entorno, por lo que se apunta a simplificar lo más posible toda la operatoria y a unificar criterios con otras áreas, como la seguridad vial o la ley de tránsito.

"La falta de transparencia en el encuadre laboral es un problema para los operadores", advirtió, por su parte, Musante. Más aún, sobre la necesidad de contar con una ley marco que regule la actividad, el gerente de Legales de Exologística, Mingo Jozami, volvió a insistir en un tema clave por el que vienen bregando los empresarios, dado el crecimiento del sector: el de elevar a la logística al rango de un Ministerio, dada su incidencia en la economía de hoy. "La logística se ha convertido en un eslabón fundamental de la actividad productiva y la creación de un Ministerio de Transporte y Logística sería de vital importancia

para lograr una sistematización normativa relativa al sector y seguir consolidando un mayor crecimiento de la actividad en el país", explicó.

Musante argumentó que desde 2003 la comunidad logística está buscando una figura que se asemeje a la de un Ministerio. "Hacen falta inversiones y la logística es un sector donde los privados vienen haciendo muchas, pero también es cierto que no siempre todas van en una misma dirección", indicó.

Cláusula de rescisión

En relación con los contratos comerciales, en el informe se trata de brindar los datos a tener en cuenta a la hora de suscribirlos, sobre todo respecto a cuáles son las cláusulas que no pueden faltar dentro de un contrato innominado: "Así se lo debe catalogar por no tener datos de tipicidad en ninguna ley. Esto lo hace más flexible a la hora de negociarlo, pero no por eso menos rígido que cualquier otro", señaló Condoluci Santa María.

Quizás el dato más grueso sea la figura de la cláusula de rescisión en los contratos de operaciones logísticas que suelen ser acordados por plazos de entre dos y tres años, lo que genera para el operador la necesidad de calcular cuáles son los recursos que va a poner a disposición del dador; es decir sus costos, para poder llevar a cabo un negocio redituable.

"El operador logístico -agregó Condoluci Santa María- siempre deberá asegurarse, al menos, el recupero de lo invertido en función de la operación contratada. Es por ello que, cuando existen inversiones específicas o capacitaciones especiales, este tipo de contratos prolongan sus efectos en el tiempo y avanzan cada vez más hacia el largo plazo", agregó y destacó

HORMETAL
EMPRESA CONSTRUCTORA

OBRAS LLAVE EN MANO
ESTRUCTURAS METÁLICAS . PISOS INDUSTRIALES
CENTROS LOGÍSTICOS . OBRAS INDUSTRIALES
HIPERMERCADOS . CELDAS DE ACOPIO

Aut. Panamericana 2250 Km 40.5 (B1619) SX Garín Bs. As. Argentina Tel. (+54 11) 5918-6800 Email: hormetal@hormetal.com www.hormetal.com

FH85
AMARANTO

✓ MAYOR RENDIMIENTO
✓ MAYOR RECONSTRUCCIÓN
✓ MENOR COSTO

TECNOLOGÍAS APLICADAS
SATT HWTT HETT

PIRELLI
NOVATECK
Reconstrucción Original



Musante: "La falta de transparencia en el encuadre laboral es un problema para los operadores"



Condoluci Santa María: "Buscamos que el operador logístico amortice las inversiones"



Zan Bisignani: "La logística evolucionó, pero la legislación marcha detrás de los acontecimientos"



López Moreno: "Hoy se dan mucho los juicios por relación laboral de los fleteros, que son de cuantías importantes"

Dudas y certezas de la actividad

Es fundamental para los operadores contar con parámetros que les permitan nivelar los derechos y obligaciones. Tal como lo dijo Miguel Blanco, de I-Flow, tras la consulta de Transporte & Logística: "En muchos casos quedamos sujetos a usos y costumbres, o a exigencias externas que coartan nuestro accionar".

Vaya el ejemplo contado por Marcelo Sánchez, de Transportes Furlong: "Adquirimos 90 hectáreas en Zárate para el desarrollo de un parque logístico y servicios para el transporte; la inversión tiene un repago de largo plazo que sin un marco jurídico sólido es muy difícil desarrollar proyectos que tienen contingencias altas". "Por más que cumplamos con toda la legislación y la ART -señaló- siempre terminamos pagando por ser solidariamente responsables. Hay juicios que se tienen que pagar por encima del reconocimiento de la ART porque los valores tabulados están desactualizados y la demanda es por incapacidad real a valores actualizados. Quien paga la diferencia es finalmente la empresa".

que "lo que se busca es que el operador logístico pueda estar cubierto y amortice las inversiones realizadas".

Sin embargo, para López Moreno (abogado en el informe al análisis del contrato de transporte), el sector se viene desarrollando en una amplia zona de grises. "En lo que hace a la toma del llamado fletero o acarreador, que se usa mucho y se terceriza en empresas de logística, obviamente lo más recomendable es contratar empresas legalmente constituidas y que se adapten a lo previsto por el artículo 162 del Código de Comercio", indicó.

Consideró que "es muy difícil lograrlo porque se puede hacer un muy buen contrato para el servicio de fletes o transportes con el acarreador, pero hay que tener en cuenta muchísimos detalles que se cumplan en la

práctica más allá del contrato, como ser, la propiedad de los vehículos, que el personal esté registrado, que se cumplan con las leyes previsionales, impositivas, porque el tema de los seguros es fundamental. Hoy se dan mucho los juicios por relación laboral de los fleteros que son de cuantías importantes".

Otro aspecto son los seguros y las condiciones en que las empresas de cargas y logísticas acuerdan el contrato con la compañía aseguradora. "Para los operadores es importante conocer desde el inicio cuáles son los seguros que van a tener que contratar o cuáles son los que ya tienen los clientes que, en general, son los seguros que se contratan sobre la mercadería transportada", señaló Tristezza. "Si ellos no lo hacen, nosotros tendríamos que

saber a quién contratar y en su caso, saber cuáles son los costos para medirlo en toda la operación logística. Esto también está relacionado con un tema de responsabilidad, porque no tenemos ninguna norma que valore la responsabilidad de los operadores logísticos. Está el Código de Comercio, pero está desactualizado. Por eso es importante tener todos estos temas planteados en la negociación con los clientes desde el inicio", sostuvo.

Reconoció que muchas veces cuando se habla de riesgos se piensa en un seguro, se lo contrata y se guarda la póliza en un cajón. "Pero el seguro no asume responsabilidades a ciegas, y es común que empresas respetables empiecen a operar pensando que están cubiertas, hasta que ocurre el siniestro y ahí es cuando advierten que

hay un montón de riesgos no cubiertos, como ser riesgos de exposición de la empresa, de las personas o de fraudes internos. Lo que hacemos es identificarlos y reducir ese margen de riesgo", amplió.

Zan Bisignani remarcó que todo lo que se haga en brindar seguridad jurídica es una inversión, no un gasto, porque a lo que se tiende es a reducir la incertidumbre de un negocio. Si la economía mantiene su ritmo de crecimiento y como advierte un reciente informe del Banco Mundial, la Argentina no invierte para modernizar su infraestructura, ya no habrá manera de ocultar "los cuellos de botella".

Redacción Expotrade

PLAN DE FINANCIACIÓN EXCLUSIVO IVECO PROMOCIÓN LIMITADA

CURSOR
ECONOMÍA / PERFORMANCE
DURABILIDAD / CONFORT

12 CUOTAS SIN INTERÉS

PLAN DE FINANCIACIÓN EXCLUSIVO IVECO Promoción limitada

DAILY desde \$3.212 + IVA por mes

Mayor capacidad de carga. ●
Chasis de camión. ●
Mayor potencia. ●

OTR 24,36%

Para mayor información, llámá al 0-800-44-IVECO (48326) o ingresá en www.iveco.com.ar

IVECO

Imágenes no contractuales (meramente ilustrativas). Mayor capacidad de carga corresponde al modelo Daily Chasis Cabina 16C16 peso 3750, capacidad de carga 3100kg, respecto del aumento de chasis cabina de 3,5 a chasis de POC, patentados durante 2010. \$3.212 + IVA Prestamos por Fiat Crédito Compañía Financiera hasta el 70% del valor del bien a financiar, hasta 48 cuotas, con garantía prendaria sobre el vehículo a adquirir. Oferta válida por tiempo limitado o hasta agotar stock de unidades disponibles o línea de crédito disponible para esto, lo que ocurra primero. Sobre un préstamo de \$ 104.856,50 en 48 cuotas, la cuota fija mensual aproximada será de \$ 3.212 + IVA, TNA 22%, CFT 24,36%, sistema de amortización francés. El cálculo de la cuota no incluye IVA de intereses, seguro de vida, seguro del bien, gastos de prenda, flete, ni mantenimiento, ni gastos ni costos por registro de prenda. Sujeto a previa verificación y calificación crediticia y cumplimiento de requisitos comerciales y legales. Consultar por diferentes plazos, tasas y condiciones. Oferta disponible por tiempo limitado el 1 de Abril hasta el 24 de junio de 2011 o hasta agotar stock de 250 unidades. Curator Imágenes no contractuales (meramente ilustrativas). Financiación Banco Santa Fe 70% del valor del bien a financiar, hasta 12 cuotas fijas, con garantía prendaria sobre el vehículo a adquirir. Oferta disponible por tiempo limitado o hasta agotar stock de unidades disponibles o línea de crédito disponible, lo que ocurra primero. La cuota no incluye seguros, seguro del bien, gastos de prenda, flete, ni mantenimiento, ni gastos ni honorarios por registro de prenda. Sujeto a previa verificación y calificación crediticia y cumplimiento de requisitos comerciales y legales. Consultar diferentes plazos, tasas y condiciones. Oferta disponible por tiempo limitado hasta el 29 de junio de 2011 o hasta agotar stock de 100 unidades del modelo Cursor 45CR33 MLL Tractor hecho alto y aire acondicionado.