

EL CASO LOGISTICK I



La sala de estar, para distracción o negocios



A la cocina no le falta buen gusto

FOTOS: SENSITIZIA LOGISTICK

# Un cinco estrellas rodante

Una firma alquila un motorhome de alta gama que puede servir de oficina móvil o camarín de artistas, entre otras cosas

Por Federico Bosch

Para LA NACION

Un living para doce personas, plasma de 42 pulgadas, internet inalámbrica, habitaciones y central telefónica con seis internos. Estas son algunas de las características que se encuentran en salones de convenciones de grandes hoteles. Pero en este caso, el confort y los servicios viajan sobre ruedas: todas estas comodidades van montadas en un bus Scania 112 turbo de unos cuarenta metros de largo.

Con poco más de ocho meses de funcionamiento, la empresa Logistick lanzó al mercado lo que denominan un nuevo concepto en motorhomes de alta gama que, como en muchas otras ocasiones, el disparador surgió después de detectar una necesidad y tratar de satisfacerla. "Básicamente, ofrecemos algo que no existía y a partir de una visión distinta se nos ocurrió lanzar esta nueva propuesta", explicó a LA NACION Katy Saravia, una de las responsables de este nuevo proyecto.

La contratación de los servicios de un motorhome tradicionalmente está asociada a las filmaciones de películas o publicidades. Precisamente en los primeros meses de vida los clientes vienen desde el exterior ya que suelen ser el soporte logístico de alta categoría para grandes ejecutivos de empresas que llegan al país para filmar publicidades. Además de las habitaciones, el colectivo ofrece camarines con vestidores y salas de maquillaje, imprescindibles para cualquier producción artística.



El Scania, un bus fantástico por dentro y discreto por fuera



Toilette con estilo

- Bus: Scania 112 Turbo.
- Comodidades: cocina, baño, living.
- Habitaciones: se transforman en camarotes, camamitos o dormitorios.
- Tecnología: Internet inalámbrica, televisión digital, consola de juegos, Plasma 42" y DVD.
- Más información: [www.logistick.com.ar](http://www.logistick.com.ar)

FICHA TÉCNICA

Pero la utilidad del vehículo no se agota en el campo de la producción fílmica, televisiva o publicitaria. También lo han contratado para trasladar grupos de empresarios o directamente como un centro de trabajo. "Cuando los empresarios de alta jerarquía no cuentan con infraestructura y comodidad necesarias, contratamos nuestro servicio y trabajan a bordo con todas las comodidades porque el living del bus permite que doce personas trabajen cómodamente. Además, pueden acceder a la televisión digital desde cualquier punto del país", aclaró Saravia.

El servicio de los choferes y una azafata está ubicado en la planta superior del bus, cuya distribución de camarotes, camarines y dormitorios puede ajustarse y redistribuirse de acuerdo con las necesidades de quien lo contrata. La planta baja corresponde a la infraestructura propia del bus.

Por último, pero no menos importante, el acceso puede ser completamente confidencial ya que al ingreso a la unidad se mediante un teclado y con una clave personalizada.

I SEGURIDAD VIAL I

## Cómo previenen accidentes los principales operadores

Para bajar el número de siniestros hay rutinas más estrictas y se profesionaliza a los choferes

"Contamos con un plan de capacitación para las distintas características de las cargas. Periódicamente, generamos simulacros de los programas de emergencias ante diversos tipos de contingencias. Un ejemplo significativo de la preocupación por este tema es la instalación de un control de alcoholemia para todos los choferes que parten desde nuestro Centro de Operaciones Logísticas en Buenos Aires, junto con chequeos aleatorios en las rutas habituales", puntualiza Carlos Cáfora, gerente de Operaciones de Cruz del Sur.

La cantidad de accidentes viales aumentó casi 80% en los últimos tres años, según datos de la Asociación de Compañías de Seguros. Además, creció la participación de los camiones en esos siniestros y actualmente mueren más de 20 personas por día en estos episodios. Ante este panorama la pregunta surge: ¿cómo trabajan los principales operadores logísticos para prevenir accidentes?

La estrategia de prevención de accidentes viales del Grupo Logístico Andreami -cuyo parque de vehículos suma 840 unidades manejadas por 870 conductores- se basa en mantener "una importante estructura de soporte para los transportistas, con el objetivo de asistirlos operativa y administrativamente, de manera que su mayor dedicación se concentre en la conducción", explicó Diego Aranz, su gerente de Relaciones Institucionales.

Esa estructura -formada por un Departamento de Administración y Servicios al Transportista, oficinas de Tráfico en cada planta de operación y un Departamento de Seguros, que lleva estadísticas y brinda asesoramiento- permite trazar estrategias, procedimientos, prácticas operativas, controles y capacitaciones. No obstante, para intensificar estos planes, se desarrolló el programa de conducción responsable, que busca garantizar la integridad física de colaboradores y de terceros, preservar bienes y mejorar la eficiencia operativa.

Cruz del Sur es otro de los grandes operadores logísticos del país. De hecho, cuenta con una flota de unidades propias -cuya antigüedad no supera los tres años, con un promedio de 18 del mercado- y contratadas conducida por más de 800 choferes. Su estrategia de seguridad se basa en el entrenamiento.

Exlogística, por su parte, administra una flota de 560 vehículos y cuenta con una política de Calidad, Seguridad, Salud Ocupacional y Medio Ambiente instrumentada a través de un Sistema Integrado de Gestión certificado según la norma ISO 9001:2000. La firma hace especial hincapié en las auditorías.

El programa preventivo de Gefo Argentina -cuyo parque de

**Programas de conducción responsable, simulacros, controles de alcoholemia, auditorías...**

camiones está compuesto por 25 unidades propias, con 30 choferes y otros 600 gerenciados -amén de la capacitación de su personal y el chequeo de las condiciones del material rodante, pone el acento sobre las normas y procedimientos.

"Los choferes tienen prohibido conducir desde las 0 hasta las 5, horario que deben destinar al descanso, lo que es controlado por la central de monitoreo. También tienen que realizar paradas programadas cada 300 kilómetros para descansar antes de continuar el viaje. Los conductores tienen, además, un descanso semanal de día 45 días adicional a los francos normales", agregó José Astolfi, director de RML.

Redacción Expotrade

Sponsors

IMPORTADORA / EXPORTADORA

LOS NEGOCIOS ESTAN DISPERSOS POR EL MUNDO

... LAS SOLUCIONES EN UN MISMO LUGAR

# EXPO COMEX

Business beyond borders

9 al 11 Octubre 2007

Centro Costa Salguero

5ta. Exposición Internacional de Productos y Servicios para el Comercio Exterior

XVII Seminario de Puertos, Vías Navegables, Transporte Multimodal y Comercio Exterior

CONTACTO: +54 11 4 774 3000 [www.comex2007.com.ar](http://www.comex2007.com.ar)

Es patrocinado por

Organiza