



Estos indicadores son de lectura obligatoria para el sector

EXPOTRADE

## SEGUIMIENTO

## Los índices de costos marcan la cancha

Los análisis estadísticos mensuales sirven para que las empresas negocien sus contratos de transporte y logística

Alejo González Prandi  
REDACCIÓN EXPOTRADE

Casi como una lectura obligada, empresarios, profesionales y referentes de los sectores del transporte y la logística se enfrentan mes tras mes a las cifras resultantes de los índices que sirven como referencia para comprender la evolución de los costos de la actividad.

Hoy, hay dos entidades que ofrecen indicadores específicos. El Departamento de Estudios Económicos de la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Auto-transporte de Cargas (Fadecac) elabora el Índice de Costos del sector del auto-transporte de cargas, que es homologado por la Escuela de Negocios de la Universidad Di Tella.

Por su parte, la Cámara Empresaria de Operadores Logísticos (Cedol) elabora cuatro índices: Costo Logístico con Transporte; Sin Costo de Transporte; Costos de Distribución Urbana, Con Acompañante y el otro en la versión Sin Acompañante. Todos ellos verificados por la Universidad Tecnológica Nacional (UTN), a través de su Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial (C3T).

El índice sectorial de Fadecac, en términos generales, está conformado por 11 rubros, del que combustible y personal son los que mayor

incidencia tienen. Además, figuran lubricantes, neumáticos, material rodante, reparaciones y seguros. En los últimos años, aclaró Emilio Felcman, director del Departamento de Estudios Económicos de Fadecac, "gastos generales, costos financieros y peajes fueron rubros con fuertes incrementos". "En contextos de mayor inflación, siempre recomendamos poner una lupa sobre este tema. Hay que hacerlo de forma permanente para ver la evolución de los costos y de las tarifas", opinó.

Nicolás Merener, decano de la Escuela de Negocios de la Universidad Di Tella, comentó que "los costos de esta actividad dependen de una serie de insumos. Para hacer ese índice final, que es un promedio del costo de transporte de distintos recorridos, se necesitan todos esos insumos, que son los ingredientes básicos y que se toman cada mes de una serie de organizaciones, mercados o ámbitos".

## Alianza

El académico observó que "la construcción del cálculo del costo propiamente dicho depende del último conocimiento que Fadecac tiene de la industria". El soporte técnico la Universidad Di Tella consiste en la validación de la evolución mensual estadística del índice del transporte de cargas. Desde abril de 2015, esa casa de estudios certifica de forma

metodológica el análisis estadístico, lo que para Felcman le ha dado "una mayor consistencia a la hora de posicionarse en el mercado como una referencia, teniendo en cuenta el prestigio de la Universidad".

Por su parte, el director técnico de Cedol, Carlos Musante, dijo que la actualización de los indicadores debe ser transparente y ejemplificó: "Mano de obra se mueve por el convenio con Camioneros; el gasoil, por información que nos da YPF del valor promedio del país; los autoelevadores tienen como fuente tres empresas que los alquilan. Lo mismo hacemos con los pallets y con todo. Lo que se mide no es un costo, sino una evolución de costos".

"Estos indicadores son hijos de la necesidad", aseveró Juan Martín Piccirriello, de la UTN. "Homologar quiere decir que hay una continuidad en el tiempo y en la forma de cálculo, y que el indicador se actualiza de la forma que está pautada. Lo que se hace mensualmente es la actualización de los distintos drivers del índice, en base a lo que está acordado de antemano. Esto no quita que, producto de la evolución natural de las cosas, haya que hacer alguna revisión", aclaró.

Piccirriello destacó que el índice de Cedol le puede servir a un logista para poner al día "los contratos con sus clientes. El objetivo de Cedol es

tener datos creíbles. Al estar homologados por la UTN se refuerza esa credibilidad".

En esa misma línea, Musante dijo que "aproximadamente el 40% de los contratos de logística tienen la fórmula de Cedol incluida. Todos los contratos (modelos de operaciones) son diferentes. Por eso es tan importante tener un indicador global".

En opinión de Merener, "lo que Fadecac intenta, y creo que lo logra con el apoyo de la Universidad, es proveer en este contexto de incertidumbre de costos y precios que van fluctuando, una referencia confiable, cuya construcción es puramente científica y sirve para una negociación, planeamientos futuros o generación de presupuestos. Eso es muy importante".

Musante recordó que por 2002, "cuando fue la gran devaluación, en Cedol resolvimos hacer algo porque sino sería dramático hablar con cada cliente. Nos reunimos siete empresas de la Cámara y armamos una operación tipo. Sumamos los índices cuadrados, la energía eléctrica, los autoelevadores, entre otros datos. Lo fusionamos con el indicador de Fadecac y así quedó un índice que se llama Cedol con costo de transporte. A partir de ahí, hicimos otro que sólo es para los costos logísticos".

"Hace dos años nos dimos cuenta de que había una parte que no cubríamos, que es el abastecimiento a la Capital. Entonces, se creó el índice Costos de Distribución Urbana, con acompañante y sin acompañante", recordó.

Piccirriello especificó que estos análisis estadísticos surgieron por una necesidad de Cedol, ya que el transporte de distribución urbana posee características específicas y distintas al de larga distancia. "En una misma cantidad de horas está más tiempo detenido, tiene un menor consumo de combustible y una mayor incidencia de mano de obra." ●

## IMPRODUCTIVIDAD

## OCULTOS O FANTASMAS, LOS GASTOS QUE MINAN A LAS FIRMAS

Según el director técnico de Cedol, Carlos Musante, hay costos que no se pueden medir, que son los llamados "ocultos", a los que definió como "improductividades externas". Entre ellos, figuran congestiones de tráfico, cortes de rutas, piquetes, conflictividad social, contingencias laborales, las vedas de los fines de semana, el estado de las rutas, la piratería del asfalto, la caída de volúmenes, el aumento de distintos ítem de productos en transporte y distribución.

"Hay muchísimos costos que existen, los palpamos a diario, pero de ninguna manera los medimos", afirmó.

El directivo, además, agregó que ese tipo de costos se producen por la falta de inversión en rutas, por no cargar y descargar en los tiempos pactados, la congestión en los ingresos a puertos que para el agro es importante; problemas de seguridad; caída de volúmenes; el tiempo de facturación y pago. "Esos costos no se miden, no hay serie de eso, porque a todos no les pasa lo mismo", acotó.

Por Emilio Felcman, director del Departamento de Estudios Económicos de Fadecac, ese tipo de costos "dependen mucho de la operatoria de cada empresa. En los últimos años, han ganado trascendencia por diferentes motivos. Uno de ellos es el aumento del parque automotor. Para hacer una logística en la ciudad de Buenos Aires, el mismo camión que hacía tres recorridos, hoy hace dos o dos y medio".

Musante, durante una reciente disertación, sostuvo que "en tiempos como los actuales, un servicio prestado que no se factura a tiempo, un costo adicional que no se traslada y una demora en la cobranza por sobre lo pactado, son reducciones en el margen. Es nuestra responsabilidad el traslado de los costos a precios y que esos precios sean reconocidos. Utilicemos los índices para explicarles a nuestros clientes los costos medibles y, si tenemos costos no medibles, aclárelos". ●



www.bautec-sa.com

www.cmpestructuras.com.ar



OBRAS LOGÍSTICAS "LLAVE EN MANO"

PISOS INDUSTRIALES SIN JUNTAS

OBRAS INDUSTRIALES - LOGÍSTICAS

SUPERMERCADOS - AGROPECUARIAS

ESTRUCTURAS METÁLICAS DE ALMA LLENA



ESTRUCTURAS

Quito 2618, 1° piso - Beccar - Buenos Aires - Tel: 54 11 4719 1000 - Fax: 54 11 4719 6432  
consultas@bautec-sa.com - consultas@cmpestructuras.com.ar