

EL CONFLICTO CON EL AGRO I

# De nuevo, listos para arrancar

Continuación de la Pág. 1, Col. 5

el campo, ya que influye muy negativamente en la operación del día a día. Es necesario poder administrar la actual crisis, pero no nos olvidemos de que es eso: una crisis. Debemos hacer el esfuerzo, simular escenarios de salida, retomar el camino de la modernización e integración regional para buscar más volumen".

El presidente de la Fundación Profesional para el Transporte (FTP), Martín Sánchez Zinny, consideró que "siendo la logística, junto al transporte de cargas, un termómetro casi instantáneo de la situación económica, el presente nos muestra nubes de tormenta que, entendemos, podrían haberse evitado. Por naturaleza -continuó- el empresario debe correr riesgos calculados. Esa razonable incertidumbre se torna amenaza cuando afloran posiciones intransigentes, falta de previsión y una percepción de que no todo marcha como debiera".

Concluyó en que "los precios y el abastecimiento de los combustibles y las aspiraciones sindicales que incidirán sobre el costo de la mano de obra, sumados a una sorda inflación, serán clave para los resultados de un 2008 que ya ha recibido un duro golpe con el prolongado conflicto agropecuario".

Desde la Cámara Empresaria de Operadores Logísticos (Cedol), su director ejecutivo, Daniel Morelló, consideró "premature evaluar el costo de lo ocurrido, pero hay asociados con bases en el interior que quedaron prácticamente parados por los cortes. Tienen importantes gastos fijos mensuales y, dado que no facturan, se les hace difícil cumplir con los compromisos asumidos".

"Tampoco es menor el conflicto que se presenta con los choferes. En el paro anterior, tuvimos algunos detenidos durante cinco o seis días en un corte, obviamente, sin ningún tipo de confort", agregó Carlos Musante, director técnico de la entidad.

## Gasoil

Morelló explicó que ante la crisis, la Federación de Entidades Empresarias de Autotransportes de Cargas (Fadecac) se reunió con varios ministros del gobierno nacional, para buscar soluciones, mientras que Musante precisó que "en la coyuntura, mediante la red de información armada entre las empresas de Cedol, detectamos los cortes y, de no poder evitarlos, preferimos no sacar los vehículos a las rutas".

Respecto del gasoil, Musante lamentó que los mayores costos "obligan a una negociación permanente de las

tarifas, pero el problema es la alta dispersión del precio de los combustibles en términos del área geográfica y la modalidad de abastecimiento. Resulta muy difícil convencer a un cliente de que los precios en la ciudad de Buenos Aires no son precisamente los que se pagan en el interior".

El director ejecutivo de la cámara manifestó su esperanza en que "las variables de la economía se sinceren progresivamente para llegar a una estabilización, que traerá una mayor transparencia y visibilidad en las operaciones y las tarifas, así como en los niveles de servicios".

La mayor preocupación para Roberto Schulzen, general manager de Schoss, dada la crisis con el agro, "está relacionada con cómo evitar el desabastecimiento en las líneas de producción o puntos de venta. Por eso, los esfuerzos hoy están concentrados en el día a día, rediagramando cada envío. Si pudiéramos salir de este atolladero en que nos han metido, creo que hay una proyección muy distinta para los que poblamos la logística. El aumento de precios de los productos que Argentina exporta hace que esta visión sea fortalecida".

"Hoy hay proyección de crecimiento logístico ya que, aunque la economía se estanque (no creo que así sea, pero vale para el análisis), las necesidades

de optimizar los costos y flujos es importante, aún no hemos cubierto la demanda de depósitos en condiciones eficientes, si bien se ha mejorado la situación de hace unos años", especificó Schulzen.

También Jorge Tesler, director ejecutivo de TGI Argentina, consideró que "el incremento sostenido del consumo interno y las exportaciones de materias primas han obligado a los gestores logísticos a potenciar el uso de las herramientas disponibles para alcanzar un nivel de servicio cada vez más exigente". Dijo que así se alcanzaron "una serie de logros que ya se pueden considerar activos de nuestra actividad: niveles de eficiencia competitivos en el uso de recursos, uso generalizado de sistemas transaccionales, renovados vehículos de carga, oferta de servicios logísticos extendida y profesionalizada".

Sin embargo, el director de TGI también advirtió restricciones como los incrementos en los costos y "la falta de infraestructuras de almacenamiento y transporte que generan situaciones de colapso en el tráfico, accesos a puertos y espacios de almacenaje".

Por su parte, Eulogio del Río, director comercial y Marketing de Gefco Argentina, apuntó que "en estos últimos tres años hemos observado un crecimiento importante en el sector,



El transporte fue uno de los sectores...

acompañando el crecimiento sostenido de la economía argentina. Independientemente de las coyunturas políticas y sectoriales que en los últimos meses han enfriado la actividad económica, continuará el desarrollo del sector, favorecido especialmente por el contexto internacional cada día más demandante de materias primas y commodities".

Del Río indicó que "el área industrial, que es el nicho de mercado en el

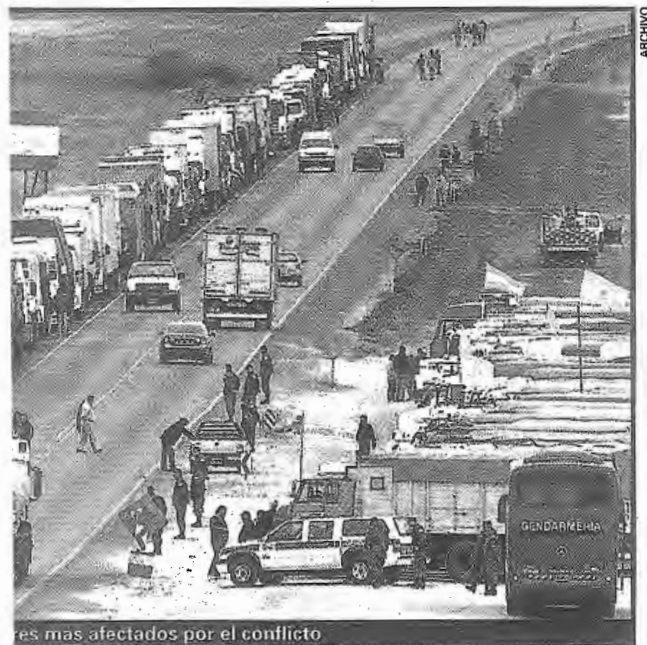
100% Logística.  
Compruébelo.

CONOCEMOS EL PAÍS COMO NADIE  
Y SABEMOS COMO ADMINISTRAR  
SU STOCK, PREPARAR SUS PEDIDOS  
Y HACER QUE SU MERCADERÍA LLEGUE  
ADONDE TENGA QUE LLEGAR  
Y DE LA MEJOR MANERA.

- ADMINISTRACIÓN DE STOCK
- TECNOLOGÍA DE WAREHOUSING
- DESCONSOLIDACIÓN DE CARGA Y DESPACHO A TODO EL PAÍS
- PICKING & PACKING ESPECIALIZADO

- SISTEMA TRACK & TRACE para el control y seguimiento de la distribución
- OPERADOR LOGÍSTICO DE MEDICAMENTOS (Disposición: AN/MAT 4613/04)

COMANDO EN JEFE DE LA FUERZA ARMADA ARGENTINA  
llámenos al 011 5550 5051 o contactenos:  
infologistica@correosargentino.com.ar



es mas afectados por el conflicto

ual actuamos, sigue siendo un factor ujante en la economía y en nuestra ctividad. Por lo cual consideramos ue se mantienen las expectativas de nehora para lo que resta de 2008".

**Desafíos**

Al estimar que el panorama actual e la logística "es complejo, básicamente por esta situación que deriva e la crisis que provocan cinco años e crecimiento sostenido de la eco-

nomía y su desfase con el aumento de la infraestructura logística, y los recursos asociados directamente con el sector tales como recursos humanos, transporte y depósitos" sostuvo Hernán Sánchez, director comercial de Celsur.

Sánchez celebró que "el futuro en materia logística sea auspicioso, si entendemos que en toda crisis derivada de la expansión de la economía se agranda la torta del negocio. En todo

caso, tendremos que ser lo suficiente- mente inteligentes, para que este crecimiento sea sobre bases sólidas".

Según Alfredo Romero, presidente de OCA, "el mercado exige cada vez más capacidad operativa y de almacenaje y servicios de valor agregado para las distintas necesidades de cada segmento vertical, donde el operador integrador debe brindar soluciones a medida; especialmente en los segmentos de gran crecimiento como la industria farmacéutica, cosmética y telcos".

Según Romero, "en un mercado que creció casi un 50% en los últimos dos años, continuará la tendencia creciente debido a que las empresas tercerizarán cada vez más, ante la necesidad de focalizarse y direccionar sus esfuerzos en su core business".

Entrando en detalles, el presidente de Tasa Logística, Jorge Ader, recordó que "internacionalmente se muestra la consolidación de procesos de outsourcing en diferentes campos, particularmente en el de la logística, entendido en un sentido amplio. Hoy el scope de esta especialidad se ha extendido y es considerado auxiliar y protagonista en las organizaciones modernas. En la Argentina queda mucho por hacer. Quienes estamos creciendo como operadores logísticos es porque logramos diseños acordes con las exigencias humanas, tecnológicas y competitivas de aquellas organizaciones, que son nuestros clientes y de los clientes de ellos", finalizó.

Redacción Expotrade

**"La logística está al límite"**

El titular de la Asociación Argentina de Logística Empresarial (Arlog), Mauro Sperperato, sostuvo que en la actualidad "se requiere un salto incremental en la actividad del sector para seguir creciendo", lo cual explica que varios operadores estén realizando inversiones.

Con un sector que "mantiene su crecimiento en línea con la actividad económica", para Sperperato "el escenario sigue siendo desafiante". Sostiene que "en diciembre del año pasado y en enero último estábamos con la capacidad superada. En la actualidad, nos encontramos en el límite en muchos aspectos".

"El problema de la falta de capacidad de operación surge del crecimiento de volumen. Pero hay un límite que requiere un salto incremental para seguir creciendo. Eso exige rediseñar las operaciones y, muy probablemente, nuevas inversiones", afirma el titular de Arlog.

**¿Eso explica los anuncios de inversiones realizados por varias empresas?**

-Creo que son decisiones acertadas. Sus operaciones crecieron de forma importante y, en estos casos,

están acompañadas por inversiones. Algunos dadores de carga también están haciendo lo propio.

**¿Qué otros problemas inquietan hoy a los profesionales del sector?**

-Además de las barreras que aparecen diariamente para operar; llámese cortes de ruta, humo y falta de gasoil, vemos importantes faltantes de producto en el mercado, debido a diferentes causas. Una de las principales es la poca importancia que se le da a los procesos de planificación de la demanda, que desencadenan los planes de producción y abastecimiento.

**¿Cuáles son sus expectativas respecto de Expologísti-K?**

-Estamos esperando con mucho entusiasmo el inicio de la exposición. Notamos en las distintas actividades de Arlog, un crecimiento de la cantidad de participantes y también de su interés y profesionalismo. Para Expologísti-K tenemos la misma expectativa, considerando que es la exposición más importante de América Latina.



Mauro Sperperato

Redacción Expotrade

Iveco, como Ferrari sigue una filosofía y un objetivo muy claro: ser el mejor del mundo. Con una fuerza mundial que ya conquistó Europa y está presente en más de 100 países, proveemos una completa línea de vehículos comerciales para el apoyo de la Scuderia Ferrari. El resultado es una asociación dedicada a la investigación continua al más alto standard de calidad y una superioridad técnica incontestable. Los campeones están siempre bien acompañados.

**Ferrari. Iveco. Juntos la misma pasión.**



•Espiritu de equipo •Performance •Confiabilidad •Compromiso

**IVECO**  
LEEDA. MAI. FEIJEI.