



MONITOREO

Más control y menos costos

Las empresas aumentaron la oferta para prevenir incidentes en el transporte, a pesar de la falta de controles oficiales sobre el sector; cuáles son las características del servicio de seguimiento satelital y cómo es el perfil de la demanda

Texto **Eduardo Pérez** Redacción Expotrade | Ilustración **Alejandro Álvarez**

El monitoreo y control de unidades en tránsito y mercaderías se convirtió en un aliado del transporte y la logística. Y esto es gracias a la posibilidad de gestionar con mayor seguridad, prever situaciones dudosas sobre productos, vehículos y recursos humanos y optimizar el mantenimiento de la flota, con la consiguiente reducción de costos.

Estos sistemas se han ido perfeccionando y se amplió la oferta y demanda de servicios vinculados con ellos debido a las innovaciones tecnológicas y a las ventajas en los contratos de seguros. Además, las empresas que prestan el servicio se posicionaron como referentes permanentes para las autoridades judiciales en el combate contra la piratería del asfalto.

Sin embargo, a diferencia de otros países de la región, en la Argentina no existe legislación que norme esta actividad y, a ese vacío legal, se suma la falta de estadísticas oficiales respecto de la proporción de mercadería y vehículos controlados, a tal punto que ni los propios responsables de las empresas pueden ponerse de acuerdo al respecto, más allá de las cifras que maneja cada una de ellas.

Así, el optimismo de Pablo Porto, gerente general de Pointer Argentina, o Jorge de Palma, presidente de American Tracer, quienes calcularon esa proporción en un 80 y 70 por ciento, respectivamente, choca contra el 50% más conservador de Matías Sanguinetti, gerente comercial de Stopcar, o el pesimista de Nicolás Ranieri, gerente de Legales y Sinistros de Megatrans, quien situó la cobertura entre un 30 y un 40 por ciento.

Porto justificó su cálculo en la larga distancia, donde gran parte del mercado "cuenta con algún sistema de control satelital en la unidad que transporta la mercadería, no así en los contenedores de carga. Es importante tener en cuenta que el control de la unidad de transporte no garantiza el seguimiento de la carga en caso que ésta no posea un dispositivo independiente", señaló.

"Respecto del transporte de corta distancia, el panorama es radicalmente distinto: los porcentajes de mercadería bajo control son muy inferiores, ya que al transportar menores cantidades de carga, las pólizas de seguros no obligan a instalar servicios de localización", reconoció.

Para Ranieri sólo se controla entre 30 y 40% de la mercadería en tránsito del país, siendo

las empresas radicadas en las grandes ciudades las que "más se dedican a contratar servicios tendientes al control de la mercadería, ya sea mediante servicios de logística o de seguridad y logística".

Al terciar en su promedio, Sanguinetti aclaró que "muchos servicios son tomados sólo para cumplir con algún requisito mínimo de seguridad, pero sin darle la relevancia necesaria a un nivel de arquitectura de seguridad lógica que permita reducir los riesgos" y lamentó no contar "con datos reales y estadísticas sobre estos temas; no tenemos un organismo que realice relevamientos de empresas de nuestro rubro".

Zonas grises

En lo referido a la seguridad, los directivos cuestionaron "la falta de legislación en la venta y uso de inhibidores de señal" de los equipos de monitoreo, según sintetizó el titular de American Tracer. El gerente general de Pointer se refirió a la posibilidad de que "en mercancías peligrosas, con la tecnología disponible, se puede dar un paso más en el control de manejo de los choferes, por sobre las reglamentaciones vigentes, como la velocidad máxima o la cantidad límite de horas

continuas de manejo, y se pueden controlar y corregir en tiempo real aceleraciones, frenadas y giros bruscos".

El gerente de Megatrans aceptó que "si bien se podría hablar de zonas grises, se avanzó bastante en medidas que permiten un mayor y mejor control de la mercadería en tránsito y de las unidades con o sin carga. Se está comenzando a trabajar más fuerte en revertir estos grises y en dar más herramientas a las fuerzas de seguridad para que puedan aplicar estas normas. Esto se aprecia, por ejemplo, en la creación de las fiscalías descentralizadas para combatir la piratería del asfalto".

Por su parte, el gerente de Stopcar indicó que "no hay una legislación que condicione la contratación de la seguridad de las cargas; sólo existe un acuerdo entre partes a través de la póliza de seguros. En Brasil la ley exige la contratación de herramientas de control y seguridad. Lograr una legislación acorde con la problemática del sector serviría para que se profesionalice y se pueda trabajar mucho más sobre estos servicios".

En cuanto a la demanda de los clientes, muchos reclaman por la trazabilidad de mercaderías en tránsito, la seguridad (para el caso

de las empresas de transporte), el control de temperatura (para las cargas refrigeradas) y el tiempo de distribución y entrega y la gestión de carga y servicios, en el caso de las empresas de logística. "Pero también está el caso de las firmas de petróleo y gas, que demandan fundamentalmente el control de las conductas de manejo para evitar siniestros de alto impacto", indicó Porto.

Para Ranieri "los clientes contratan los servicios porque necesitan asegurar con tecnología tanto su flota como la carga que transportan. La piratería del asfalto crece cada día más y las bandas perfeccionan sus estrategias para delinquir".

En tiempo real

"En relación con la gestión de toda la operatoria logística y de tráfico, es muy importante poder gestionar en tiempo real la ubicación de las unidades, generar áreas de seguridad o contar con herramientas de medición y optimización, que permiten mejorar los costos de toda la operatoria y llevar un control de desgaste, consumo de combustible y scoring de choferes", agregó.

Los ejecutivos coincidieron en señalar que la mayor solicitud de seguimiento y monitoreo de cargas en distribución obedece a los robos registrados. "Las empresas están empezando a notar que no sólo la localización del vehículo o la carga es esencial, sino que además pueden contar con una plataforma tecnológica que les permite administrar su flota en forma eficiente, bajar costos de combustible, reducir la contaminación y hacer hincapié en el manejo seguro y la seguridad vial", dijo el gerente de Pointer.

El directivo de Megatrans observó un incremento en la contratación de este servicio en estos últimos 10 años porque las prestadoras del servicio investigaron cuáles eran las necesidades de los clientes, que ya comprenden la finalidad del servicio y el valor de las herramientas para su gestión diaria. "Crece la demanda porque se notó una reducción importante de los costos al lograr logísticas más efectivas y al reducir los riesgos de robo", agregó el gerente de Stopcar.

Los directivos destacaron el buen nivel tecnológico del sector en la Argentina al compararlo con los otros países de la región, pero



Falta potenciar el seguimiento en contenedores

ARCHIVO

aceptaron algún tipo de ventaja en ese sentido en relación con Europa.

"La cantidad de cosas conectadas crecerá exponencialmente en el futuro"; dijo De Palma, en relación al hecho de que la gestión de recursos móviles será la puerta de entrada de los vehículos al mundo de Internet de las Cosas. "En los próximos cinco años se espera que esta industria crezca a una tasa anual de 23%", agregó. Por su parte, Porto previó la aparición de servicios para la logística, "que no sólo servirán para monitorear movimientos, sino también para sensorizar temperatura, presión, hu-

medad y caídas, entre otros parámetros".

Sanguinetti, en tanto, señaló que siguen "trabajando sobre la mejora e innovación en información logística porque todo lo que se pueda hacer en este aspecto tiene relación directa con la disminución en los problemas de seguridad", y apuntó que "en nuestro país no tenemos en cuenta que con la tecnología existente y la información que nos proporcionan los equipos de rastreo satelital, podemos hacer que la logística sea mucho más eficiente, y en consecuencia, tengamos menor riesgo a sufrir robos de mercadería", concluyó el especialista.●

EN LAS RUTAS

TECNOLOGÍA PARA LA SEGURIDAD

"Las Naciones Unidas, en su propuesta del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, incluye la implementación de la norma ISO 39001 para generar un sistema de gestión de seguridad vial para empresas, que debemos tener en cuenta en la Argentina, donde se registran entre 5200 y 7800 muertes por año", advirtió Fabián Pons, presidente del Observatorio Vial Latinoamericano (Ovilam), en una reciente jornada.

El gerente de Comunicaciones de Ford Argentina, Sebastián Trotta, destacó los beneficios del Smart Mobility en sus vehículos, para evitar accidentes y reducir el impacto ambiental. "Mediante software y sensores creamos funciones semiautónomas para activar los frenos en caso de emergencia, mantenernos dentro del carril o bien estacionar en forma paralela y perpendicular", describió.

En tanto, Carolina Gotter, gerente de Marketing de Fric-Rot, expuso sobre el Centro de Asistencia Técnica al Usuario (Catu móvil) de la firma: "Su tarea es controlar y diagnosticar el estado de la suspensión de los automóviles, y puede prevenir siniestros viales por causas mecánicas".

También Pablo Querol (Quilmes), y Guillermo Cardelli (Federación Patronal), analizaron en el encuentro un informe de la organización Together for Safer Roads, donde se revela que los siniestros viales son la octava causa de muerte a nivel mundial y cuestan 500 billones de dólares por año en el mundo.●

LOGÍSTICA QUE FUNCIONA



SOLUCIONES LOGÍSTICAS QUE SE ADAPTAN A TUS NECESIDADES.

Cross Docking / Almacenamiento / Depósitos con temperatura controlada / Cámaras de frío
 Picking & Packing / Distribución en todo el país / Logística inversa / Tracking online
 Operador Logístico de Medicamentos habilitado por ANMAT / Logística para e-Commerce

0800-999-7700
 www.oca.com.ar



CONECTANDO EL PAÍS

R.N.P.S.F.N°2