

## I ABASTECIMIENTO I

# Alineación de datos, la clave

El titular de GS1 Argentina, Enrique Vitale, destacó las ventajas de los catálogos electrónicos y abordó los desafíos del sector

## Por Liliana Iglesias

Para LA NACION

Enrique Vitale, gerente general de GS1 Argentina y vicepresidente del Comité ECR para América latina (Central), entidades promotoras del código de barras, dialogó con LA NACION acerca de las nuevas tendencias en identificación de productos. "En 1973, surgió en Estados Unidos el código de barras como sistema de identificación para el *checkout* en el punto de venta. En 1977, Europa tomó la idea y creó la European Article Number (EAN)", recordó el especialista. Con el tiempo, los esfuerzos europeo y estadounidense se fusionaron en una sola organización, GS1. La tecnología llegó a nuestro país en 1984, por una iniciativa de supermercados Toledos.

"En la Argentina, 7700 empresas integran nuestra organización, más del 90% son pymes y muchas de ellas llegan al sistema a pedido de un cliente. Nuestra misión es tratar de hacerles comprender a esas empresas que el código de barras no solamente es un requerimiento de los clientes, sino también una herramienta que se puede utilizar para ser más eficientes puertas adentro", explicó.

—¿Qué aportes hizo a la logística el código de barras?

—Mejores prácticas en todo lo que tiene que ver con reabastecimiento eficiente, administración por categoría, entrega directa a supermercados y entrega centralizada. Todo esto está basado en el código de barras como estándar único de identificación y el intercambio electrónico de datos (EDI, según sus siglas en inglés) como estándar de comunicación.

—¿Cómo solucionan los inconvenientes que surgen en los distintos eslabones de la cadena?

—Hay soluciones que son aplicables en toda la cadena de abastecimiento, desde la materia prima, porque hay códigos especialmente definidos y recomendados para ser utilizados en la identificación de esos materiales, de forma tal que la gestión no



Enrique Vitale, gerente general de GS1 Argentina

arranca solamente entre el fabricante y el supermercado; hay herramientas con código de barras y EDI que pueden hacer más eficiente la gestión entre el fabricante y sus proveedores, para que todos manejen un concepto de eficiencia.

—¿Qué es la alineación de datos, en lo que GS1 viene trabajando?

—Cuando dos compañías tienen relaciones comerciales necesitan definir las operaciones cotidianas: qué productos la empresa proveedora ofrece y cuáles el mercado está dispuesto a comprar. No estoy hablando solamente de código y precio, sino de los atributos logísticos imprescindibles para operar. Saber cómo llega el producto (cajas o pallets), cuánto pesan y mide la caja, cuántos cajas entran en una camada de pallets, cuánto mide el pallet; es decir, todos los datos logísticos. En definitiva, la alineación de datos es un procedimiento según el cual las firmas intercambian información entre sí para mantener sus archivos maestros totalmente depurados y para poder lograr esa alineación de datos se utiliza lo que se denomina catálogo electrónico.

—¿Qué tecnología se utiliza para alinear los datos?

—Hay muchos sistemas, pero lo que se recomienda globalmente es la utilización de un catálogo electrónico que se alimenta con mensajes EDI (Electronic Data Interchange). Al catálogo se accede por Internet. Allí el proveedor publica sus datos mediante EDI y la cadena de supermercados se suscribe a los productos que le interesan y recibe, de esta forma, las últimas novedades. Si

esto se hace en tiempo y forma, los archivos estarán permanentemente alineados.

—¿Esta alineación se desarrolla globalmente?

—Cuando empezaron a pulular un montón de catálogos, en cada uno de los países se desarrolló en GS1 un Global Register, un registro mundial que tiene la posibilidad de interconectar todos los catálogos. Aunque, para eso, se necesita la homologación de certificación.

—¿Quién opera el catálogo electrónico en la Argentina?

—Una empresa seleccionada por nosotros y que tiene unas tarifas que están en función de la cantidad de productos que publican. En la actualidad, en ese catálogo están suscriptos 520 empresas. En GS1, queremos hacer "los pallets" inclusive para aquellas empresas que no tengan la más mínima idea de qué es esto.

—¿Cuáles son los próximos desafíos de GS1 en la Argentina?

—Primero, impulsar la tecnología RFID (Radio Frequency Identification), el estándar EPC (Código Electrónico de Productos, por sus siglas en inglés), que es una aplicación práctica de la identificación por radiofrecuencia. Creemos que no se va a opacar al código de barras, porque ambos van a convivir durante mucho tiempo (ver página 4). También queremos que nuestro EPC gane más mercado, lo que depende un poco de los costos. Por otro lado, pensamos instrumentar un laboratorio de demostraciones de nuevas tecnologías. Básicamente, un laboratorio de EPC y de radiofrecuencia para poder mostrarle a todo el mundo su funcionamiento en la práctica.

## I V ASAMBLEA DE LA CIT I

## Destino latinoamericano

El mes último, en Bogotá, la Cámara Interamericana de Transporte abordó los acuciantes problemas logísticos de la región

Pese a las diferencias que impone la variedad geográfica, los problemas que se les presentan a los países latinoamericanos en materia de transporte y logística son comunes desde México hasta el extremo sur: demoras excesivas en fronteras, asimetrías, altos costos por ineficiencia y baja profesionalización, son sólo algunos.

Con esta realidad como diagnóstico, entre el 26 y el 29 del mes último sesionó en Bogotá, Colombia, la V Asamblea Ordinaria de la Cámara Interamericana de Transporte (CIT), un foro de debate y trabajo donde se intercambian experiencias y se comparten soluciones concretas.

El presidente de la Fundación para la Formación Profesional en el Transporte (FFT), Martín Sánchez Zimny, participó de esa reunión como representante del modo carretera. El directivo aseguró que la CIT es "una plataforma continental que nos ha permitido a los

argentinos recuperar el lugar de referentes en América latina. En la profesionalización, desde Alaska hasta Tierra del Fuego los únicos países que disponen la formación obligatoria de sus choferes son Canadá y la Argentina", dijo.

El tema de los costos operativos también estuvo en la agenda. Sánchez Zimny destacó que "en nuestro país el costo logístico es casi del 15 por ciento sobre el PBI, mientras en la Unión Europea y Estados Unidos es de un dígito, lo que significa un ahorro de millones de dólares. Ese costo es ineficiencia pura", afirmó.

### En Medellín

Durante el I Encuentro Latinoamericano de Transporte realizado recientemente en la también colombiana ciudad de Medellín estos temas fueron analizados en profundidad. Allí, el brasileño Paulo Caleffi, presidente de la CIT, había abogado por un "regionalismo abierto, por ejes de integración y desarrollo; sostenibilidad económica, social, ambiental y político institucional, y por el aumento del valor agregado de la producción, entre otros aspectos. Pero esto no es fácil, América del Sur es un territorio lleno de barreras difíciles de franquear", se lamentó.

CUMPLIMOS

10 años en Argentina

operando con

COMPROMISO

SOLIDEZ

CONFIABILIDAD

IDONEIDAD

SEGURIDAD

EFFECTIVIDAD

ORIGINALIDAD

SINCRONIZACIÓN

PRACTICIDAD

VELOCIDAD

Ryder

TCM

AUTOELEVADORES

- VEHÍCULOS INDUSTRIALES ELÉCTRICOS
- TRANSPALLETAS Y APILADORES MANUALES Y ELÉCTRICOS
- BARRERAS INDUSTRIALES
- ADORNAMENTOS PARA AUTOELEVADORES

VENTAS - LEASING SERVICIO EN TODO EL PAÍS

REPARACIÓN INTEGRAL DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS Y A COMBUSTIÓN INTERNA

Maqueleva s.a.

Av. Agustín Debenedetti 3337 1870 Avellaneda Bs. As. Argentina  
Tel. 011-4205-0590 E-mail: ventas@maqueleva.com.ar Web: www.maqueleva.com.ar