



## OPERACIONES LOGISTICAS

# RECUPERACION A RITMO SOSTENIDO

**EDUARDO POVERENE Y CARLOS MUSANTE, DIRECTIVOS DE CEDOL, ASEGURARON QUE HAY UN PERSISTENTE REPUNTE DE LA ACTIVIDAD, PESE A ALGUNAS DIFICULTADES. Y DESTACARON QUE LA ENTIDAD APOYA LA CREACIÓN DE UNA JUNTA PARA EVALUAR PROYECTOS DE INVERSIÓN.**

TXT: Roberto A. Pagura  
rapagura@terminal-c.com.ar

Tras las dificultades que caracterizaron al período que va de fines de 2008 a mediados de 2009, el sector logístico experimenta un sostenido repunte y ve el futuro inmediato con razonable optimismo. Junto a esa constatación, sin embargo, es posible advertir una creciente incidencia del rubro seguridad en los costos y continúa pendiente la necesidad de encarar inversiones en infraestructura, instalaciones y equipamiento para

mejorar la productividad. Ésas son algunas de las conclusiones del diálogo que **terminalC** mantuvo, durante la realización de *Expo Logisti-K*, con Eduardo Poverene y Carlos Musante, director ejecutivo y director técnico, respectivamente, de la Cámara Empresaria de Operadores Logísticos (CEDOL), entidad que tiene como socios activos a 37 compañías que operan, fundamentalmente, en el mercado doméstico.

Aun cuando todavía no se han alcanzado las cifras del segundo semestre de 2007 y el primero de 2008 —que constituyeron un récord—, Musante enfatizó que el sector viene recuperando volúmenes en niveles parecidos a los del crecimiento del producto bruto. Y manifestó su confianza en que aquellos registros puedan alcanzarse en poco tiempo. Entretanto, una encuesta de CEDOL reveló que 25 de sus socios habían facturado el año pasado algo más de 1.000 millones de dólares —que podrían llegar a 1.300 millones, si se suma al resto— empleaban a 25.000 personas y ocupaban 1,7 millón de metros cuadrados. Año tras año, la entidad realiza una serie de mediciones para evaluar si el sector está ganando terreno, más allá de la facturación nominal de las empresas. La metodología consiste en deflacionar esa cifra por el índice de costos que ella misma elabora y restarle el crecimiento de ocho sectores importantes de la economía, donde las operaciones logísticas tienen una incidencia importante. Un número positivo indica que las tercerizaciones están aumentando, como sucedió, en efecto, durante 2009.

“El año pasado, hubo un incremento real de entre 3 y 4 puntos. Ante la crisis, se tercerizó más, porque no había masa crítica. El costo logístico es un fenómeno de masa crítica: si no la hay, conviene tercerizar, porque, aunque haya un operador que pretende ganar dinero, igualmente resulta más económico”, explicó Musante.

En lo que concierne a los costos de los operadores, CEDOL ha advertido sobre la creciente incidencia de los asociados a la seguridad. Al respecto, Poverene apuntó que, desde fin del año pasado y en la Ciudad de Buenos Aires, ha habido un aumento de los arrebatos o robos en el segmento de la distribución, y particularmente en el caso de vehículos chicos y de productos con alto valor unitario, tal el caso de medicamentos oncológicos y antivirales, y productos electrónicos como LCD y teléfonos celulares.

Por el contrario, en el Conurbano, impera la modalidad conocida como piratería del asfalto, que a veces se extiende al copiamiento de plantas. “En aquellos depósitos donde hay mercadería de alto valor unitario, los costos de seguridad para evitar estas acciones puede superar el valor del alquiler. Y la inversión inicial para prevenir las a veces equivale a tres o cuatro meses de contrato”, graficó Poverene.

Como resultado, todas las erogaciones vinculadas a la seguridad gravitan cada vez más en los costos totales, al punto de representar una media de 3,5% a 4% sobre la facturación, aunque hay casos de empresas que destinan hasta 7%.

En torno a otra preocupación de la Cámara, la falta de espacios en depósitos y parques logísticos, Musante refirió que se ha atenuado algo, a partir de la baja de la actividad y de cierta corriente de inversión que se inició el año pasado. Tras recordar que, a principios de 2008, un estudio de la Asociación Argentina de Logística Empresaria había establecido que esos parques

tenían apenas 2,7% de su superficie ociosa, destacó que la situación podría reeditarse si las demandas de operaciones continúa incrementándose, como hasta ahora. Esta evidencia y los precios vigentes en el mercado parecerían a primera vista tentadores para eventuales inversores: en los depósitos AAA, el metro cuadrado cotiza a un promedio de 28 pesos, más entre 4 y 6 pesos por el uso de espacios y servicios comunes.

Con la mirada en el largo plazo, CEDOL acaba de lanzar la segunda edición de su *Manual de Buenas Prácticas de Contratación*, con una tirada de 5.000 ejemplares y el agregado de un nuevo capítulo, referido a los costos ocultos, los derivados de las contingencias y otros factores que es difícil medir. “Hemos editado un manual que le dice al dador de carga qué debería revisar de los operadores para darles determinada tarea; hay que tener cierta valentía para hacer eso”, subrayó Musante respecto del libro, presentado originalmente en 2007 y distribuido en universidades, empresas, operadores y otros ámbitos vinculados de un modo u otro con la logística.

Los directivos también confiaron a **terminalC** que CEDOL viene trabajando con ARLOG en la elaboración de un proyecto, aún no formalmente redactado, dirigido a la creación de una Junta Nacional de Logística. Musante señaló que el organismo estaría conformado por ambas entidades y otras cuatro o cinco cámaras representativas del resto de los eslabones de la cadena logística.

Por su parte, Poverene afirmó que “el objetivo es contribuir a

**BUENAS PRÁCTICAS.** Para profundizar la política inaugurada con el *Manual*, CEDOL trabajó en los dos últimos años en la elaboración de un *Código de buenas prácticas empresarias*, que establece 13 principios básicos para los operadores logísticos, relacionados con la independencia; la libre competencia; la sustentabilidad; los estándares de servicios; el compromiso con la calidad y la seguridad; la dignificación de la subcontratación; el cumplimiento de las normas laborales e impositivas; el respeto por el capital humano; la cobertura de riesgos y responsabilidades; el respeto por el medio ambiente; la transparencia; la confidencialidad; y el control y el autocontrol.

Aunque aclara que no le gusta la palabra, Musante dice que “es una manera de buscar nuestra propia regulación”, a falta de un marco jurídico apropiado. El complemento del código es el otorgamiento del *Sello de Calidad CEDOL* a aquellos operadores que acrediten haber cumplido con 75% de los principios establecidos en aquél. Hasta ahora, ha sido conferido a cuatro empresas: **Transfármaco, Andreani, Exologística y Cruz del Sur**. Y otras dos están en proceso de certificación.

FOTO: GENTILEZZA CEDOL



CARLOS MUSANTE

FOTO: ARCHIVO TERMINAL C



EDUARDO POVERENE

una coordinación de las inversiones a los efectos de que tengan impacto positivo para el país en general”. La idea, inspirada en la experiencia colombiana, es que la Junta colabore honorariamente con los gobiernos —tanto el nacional, como los provinciales y municipales— en el análisis de iniciativas, para evitar superposiciones o conflictos de intereses, y dar prioridad a aquellas con mayores posibilidades de incidir fuertemente, no sólo en la mejora de las operaciones logísticas, sino también en la creación de empleo y el incremento de la competitividad global.

Si se trata de evaluar inversiones pendientes, a la Junta no le sobrará precisamente el tiempo. Para Musante, casi todo está por hacerse: “Faltan autopistas, aduanas, puertos; espalda para el Puerto de Buenos Aires; zonas de actividades logísticas, las famosas ZAL españolas, que podrían estar en el Mercado Central; y ferrocarriles. Cuando hablo con un europeo, no entiendo cómo nosotros distribuimos 92% de nuestros productos por camión”.

A esto se agrega que el estado de estos vehículos no es precisamente el deseable. Aunque la actualización parece insoslayable para flotas que exhiben una antigüedad promedio de 18 años, el

plan anunciado a fin del año pasado no tuvo el éxito esperado. En tal sentido, Poverene comentó que la cámara está trabajando en un proyecto para impulsar una renovación más drástica de la prevista, mediante instrumentos que faciliten la inversión o contemplen algún apoyo estatal en materia de tasas de interés. Finalmente, Musante admitió que, en los próximos años, el sector deberá dar un salto en lo que se refiere a tecnología del movimiento, tanto en lo que atañe a la logística y la distribución como a los desplazamientos internos en las plantas productivas. “Es una materia en la que vamos a tener que avanzar, porque donde la Argentina va a tener que crecer necesariamente es en la productividad de sus recursos”, dijo el directivo.

Tras coincidir con Poverene en que, por el contrario, los operadores están muy actualizados en materia de software —con acceso a las soluciones más difundidas en el mundo o a desarrollos nacionales de primer nivel—, Musante concluyó que la contracara de las dificultades reseñadas es un “espíritu empresario que impulsa a seguir pensando en temas como la inversión y la productividad, a pesar de contextos que no siempre son favorables, y que terminará contagiando a las autoridades y a la banca de inversión”. **C**