

CAPACITACION

Los grandes simuladores

EMILIANO GALLI
LA NACION

“¿Y usted qué cree que sería el transporte y la logística sin Hugo Moyano?” Con esta pregunta, retórica, capciosa, disparadora de múltiples y encontradas respuestas, un conductor de camiones sorprende y rompe el hielo de la charla con LA NACION, en el inmenso predio de la calle Inclán, en el barrio de Constitución, donde toma forma un centro de capacitación de choferes de alta tecnología.

Es que en la Argentina, en los últimos años, el apellido se arremolinó y tapó a la persona. Moyano es un dirigente político. “Para los camioneros, Moyano sigue siendo el Moyano de 1987, cuando arrancaba con la conducción del sindicato, y en 1992, la de la Federación Nacional de Trabajadores Camioneros y Obreros del Transporte Automotor de Cargas, Logística y Servicios”, amplió el camionero.

En esta línea, para el conductor de camiones, Moyano es el que logró, por ejemplo, hace 40 días, replicar una institución centenaria argentina como el ACA con el Camión Club Argentino, o el ACA de los camioneros. Y es el que dentro de otros 40 días inaugurará un centro de capacitación con simuladores y presimuladores de manejo, único en América latina.

Omar Pérez, titular de la Asociación de Camioneros Profesionales, y miembro de la comisión directiva de la Federación, fue el encargado de guiar la recorrida y de introducir el concepto que Moyano pretende se materialice en el predio de más de 7500 metros cuadrados de la calle Inclán: crear una Universidad del Transporte. Ya están las aulas, los instructores, los equipos de manejo, y los más de 5000 inscriptos.

“El proyecto arrancó hace tres años con Indra (empresa española que vendió los simuladores). Los simuladores llegaron al puerto hace un año, y en marzo estamos en condiciones de arrancar”, contó Pérez.

La compra se acordó en casi US\$2

En marzo arrancarán los programas de capacitación y perfeccionamiento de conductores de camiones, con la inauguración del centro educativo de la Federación de Camioneros. Aulas, dos simuladores comprados a Indra, de España, réplicas de los camiones Mercedes-Benz Atego e Iveco Stralis y seis presimuladores integran la infraestructura

millones. Una comisión de seis choferes profesionales (hoy instructores) viajó a España y estuvo durante 10 días con los técnicos de Indra definiendo los parámetros necesarios para adaptar el software a las necesidades de los conductores argentinos.

“La idea era replicar exactamente las cabinas de los camiones Mercedes-Benz Atego e Iveco Stralis, y cargarles un software que reprodujera todas las condiciones de manejo a las que están sometidos los choferes, es decir, distintos climas y geografías, siempre con la respectiva carga”, agregó Héctor Cabrera, uno de los instructores.

Además de Cabrera, José Gálvez y Jorge Silva ultimaron con los técnicos de Indra la puesta a punto no sólo de los dos simuladores, sino de la “sala de situación” (donde los instructores monitorean en pantallas el desempeño del conductor y “cargan” distintas situaciones de manejo para ver su reacción) y la sala de presimuladores: seis instalaciones con pantallas LCD, butacas de camión, pedalera y palancas de cambio (automáticas y manuales) que son el paso previo al ingreso en

la cabina virtual.

“Ya dentro de la cabina, la vista es también en monitores de cristal líquido pero en forma de pantallas envolventes, para reproducir exactamente igual, a escala, la visibilidad que tiene el chofer en la cabina del camión. El panel de instrumentos, la butaca del chofer (y la del acompañante), la palanca de cambios y los pedales, todo es tal cual al camión real”, apuntó Silva.

Un sistema de audio permite escuchar las indicaciones del instructor y los sonidos que se escuchan en pleno viaje: el ruido del motor del camión, el típico soplido de los frenos de aire, la explosión de un neumático, incluso las bocinas insistentes de los vehículos que están detrás: “Las usamos para medir cómo reacciona ante ellas el conductor. Incluso cambiamos bruscamente las condiciones climáticas o de tránsito para evaluar sus reflejos”, señaló Gálvez.

Los sistemas neumáticos y electromecánicos en la base del equipo simulan toda la inercia que generan las maniobras de un camión: baches, cruce de vías, curvas ascendentes, etc.

El curso dura entre 60 y 70 días y contempla la formación teórica (leyes de tránsito, responsabilidad del chofer) en aulas, el paso por los presimuladores y simuladores, y luego la práctica con camiones para trabajar en los rudimentos de la actividad (enlonado, cambio de neumáticos, verificación de niveles de agua y aceite, puesta de cadenas en neumáticos, etc.) que podría hacerse en un predio de la avenida Roca, detrás del autódromo.

La capacitación será gratuita para los afiliados, y se les dará prioridad a los hijos de los choferes. “Antes, el oficio se transmitía de padres a hijos, o a sobrinos. Pero eso se cortó cuando la legislación impidió que los chicos viajaran en el camión. Por eso también este centro”, señaló Pérez.

Camioneros avanzará, en paralelo, con la compra de otro simulador, esta vez móvil, para acercar la capacitación a las provincias. “Estamos

FOTOS GRACIELA CAI ARRFSE



Una cabina idéntica a la de un camión Mercedes-Benz, pero con pantallas

El curso -gratuito para afiliados- dura entre 60 y 70 días y contempla la formación teórica (leyes de tránsito) en aulas, el paso por los simuladores y la práctica final con camiones

contemplando también la posibilidad de contar con un simulador para un camión minero, porque vemos que la demanda es muy importante y faltan choferes calificados”, amplió el dirigente.

Universidad del Transporte

El trabajo de la Federación ambiciona una integración horizontal, y cada aula y equipo que se instala contempla la posibilidad de que todo el predio se transforme en una Universidad del Transporte. Ya conversaron con Aerolíneas Argentinas para instalar allí un simulador de vuelo que les permita a los pilotos adquirir las horas necesarias de capacitación.

¿Qué motivó la creación de una es-



Los servidores que brindan el soporte

cuela para la capacitación continua, y a cargo del sindicato, cuando las cámaras empresarias ya dictan capacitación (ver aparte)?

“Decidimos encararlo como algo institucional, para luego armar con los choferes calificados una Bolsa de Trabajo. La idea es que salgan de acá



HORMETAL
EMPRESA CONSTRUCTORA

OBRAS LLAVE EN MANO

Autopista Panamericana 2250 (Km. 41) Garín - Prov. de Buenos Aires / Tel. (+54 11) 5916-6800 / 03488-457788
http://www.hormetal.com - hormetal@hormetal.com

- CENTROS LOGÍSTICOS
- OBRAS INDUSTRIALES
- HIPERMERCADOS
- CELDAS DE ACOPIO

Con estándares similares a los países desarrollados

MARTIN SANCHEZ ZINNY
PARA LA NACION

El sistema de profesionalización de conductores de camiones en la Argentina está plenamente consolidado. Desde 1999 es obligatoria la concurrencia a los cursos para quienes transportan mercancías y residuos peligrosos. Desde 2004 ocurre lo mismo con los conductores de camiones que transportan cargas generales, por tránsitos interjurisdiccionales, con mercaderías superiores a los 750 kilos de carga útil.

Desde esos años a la fecha se aprecia una mejora en la actitud de los choferes, tanto en su participación en hechos de tránsito, como en sus competencias laborales. No existen cifras estadísticas serias, pero es razonable inferir que nos hallamos en los mismos estándares que sociedades que poseen economías más desarrolladas.

Del rechazo inicial a ser sujetos de un proceso sistemático de capacitación, los alumnos que ya han cursado más de dos módulos participan con mucha más predisposición y actitud proactiva.

El sector empresario, teniendo en cuenta que hablamos de una actividad de la economía nacional que posee más de 200.000 pymes registradas, con entre uno y cinco camiones cada una, ha visto con buenos ojos este esfuerzo por capacitar su capital humano y cada vez son menos las quejas por dejar de contar con sus choferes un puñado de jornadas al año.

Que el sindicato que representa a nuestros empleados tenga en sus planes complementar estas acciones nos parece muy bien, teniendo en cuenta que otros gremios como la construcción, la gastronomía, la hotelería y los encargados de edificios hace años que llevan adelante programas de formación con éxito.

No debe olvidarse que la FPT tiene como misión formar de manera continua al personal de la logística y el transporte en todos sus estamentos.

Si bien la capacitación de choferes es abrumadoramente visible por sus guarismos (una media de 20.000 alumnos por mes en los últimos dos años), también hemos formado varias generaciones de adolescentes de ambos sexos, en los Programas de Empleo Joven que el gobierno porteño llevó a cabo desde 2004 al 2007 y más de trescientos empresarios nacionales y de Brasil, Paraguay, Chile, Ecuador, Colombia, Panamá, Costa Rica, entre otros, han egresado del Programa de Actualización para la Conducción Empresarial (PACE) que dictamos desde 2002.

Desde 2008 nuestra plataforma virtual en español nos permite llegar a cualquier demanda en la región, siempre que se cuente con acceso a Internet. También desde ese año, somos el único instituto acreditado en el continente americano por la IRU Academy, con sede en Ginebra, para dictar los cursos de mercancías peligrosas con las mismas exigencias con que se imparten en la Unión Europea.

A partir de 2011, en nuestros planes está formar escuelas de manejo en el área metropolitana de Buenos Aires, en Rosario, Córdoba y Mendoza.

El autor es presidente de la Fundación Profesional para el Transporte (FPT)



Los presimuladores, la instancia previa a la cabina virtual



Los instructores monitorean en una sala aparte

Entre el Antártida y el Club Comunicaciones

Dicen, quienes lo idolatran, que a Moyano lo obsesiona no sólo la calidad del trabajo (y por supuesto, los buenos sueldos de sus representados), sino dos otros grandes temas: la salud y el esparcimiento. "En 1985, cuando empezamos a trabajar, hablábamos de poder contar con un sanatorio propio. Hoy tenemos 11", sintetiza Omar Pérez. Moyano habla del Sanatorio Antártida, en Caballito, como uno de los más avanzados del país.

Sólo los afiliados al sindicato (y a la obra social) pueden atenderse en la instalación, que cuenta con 430 camas y una sala de operaciones con un sistema que permite la transmisión y monitoreo en vivo para consultas con profesionales del exterior, y para cuyo equipamiento se hizo una licitación internacional. Tiene 179 consultorios y más de 1000 empleados -los médicos no son contratados, son de staff- y está enlazado por satélite para brindar asistencia en ruta. "Y si nos dan el Club Comunicaciones, podemos hacer un oasis en medio de Buenos Aires", aventuró el dirigente.

En la Argentina hay alrededor de 500.000 camioneros. Por el corredor Cristo Redentor-Paso de los Libres circulan 1600 camiones por día. La carga interna que se mueve es de 380 millones de toneladas



Involucrados en lugar de parabrisas



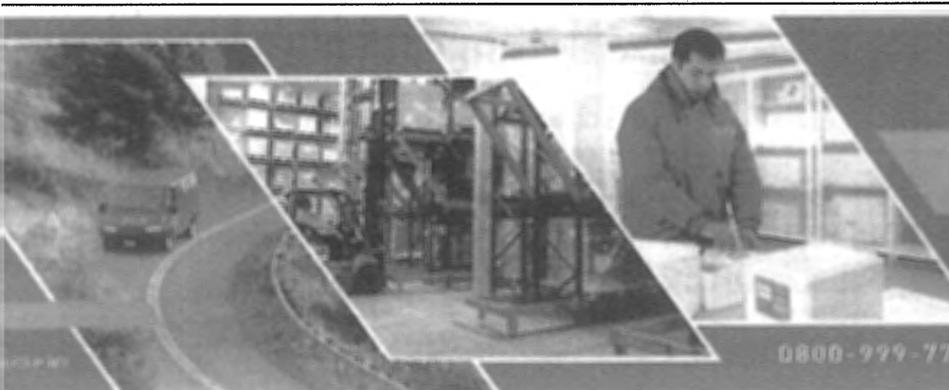
tecnológico a los simuladores

Omar Pérez es, también, director del Belgrano Cargas por parte de Camioneros. "Es curioso que digan que Moyano no quiere al tren. La producción de granos ronda las 100 millones de toneladas en 31 millones de hectáreas. Entre el NOA y el NEA hay 40 millones de hectáreas declaradas improductivas por el altísimo costo del flete a puerto, que deja a varios productores fuera del mercado. El ferrocarril permitiría incrementar hasta 130 millones de toneladas adicionales", sostuvo.

La idea está enmarcada en la capacidad de gestión que los camioneros entienden tiene su líder para reactivar el ferrocarril: "Podríamos duplicar la cantidad de camiones afectados a la cosecha sólo con el acopio desde la chacra a los galpones. La larga distancia no es rentable para el camión. Y el único modo que puede hacer el puerta a puerta es el camión".

"Por eso Hugo quiere el ferrocarril", aseveró Pérez, en un ensayo de logística pragmática aplicada, que continuó con el siguiente razonamiento: "Estamos frente a un cuello de botella. Si no se invierte en infraestructura, ¿con qué piensan que van a mover la cosecha?".

trabajo", agregó. En la Argentina hay entre 500.000 y 600.000 camioneros. Sólo por el corredor bioceánico que une el Cristo Redentor con Paso de los Libres transitan 1600 camiones por día. La carga interna en la Argentina es de 380 millones de toneladas.



OCA

LOGÍSTICA EN UNA NUEVA DIMENSIÓN.



EL PAÍS TE QUEDA CERCA.

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