

## 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**

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?"



Involventes en lugar de parabrisas



tecnológico a los simuladores

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 1.600 camiones por día. La carga interna en la Argentina es de 380 millones de toneladas.

OCA  
LOGÍSTICA EN UNA NUEVA DIMENSIÓN.

OCA

EL PAÍS TE QUEDA CERCA.

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