

I CRISTO REDENTOR I

Un plan para pasar cuando hay hielo

Por la cercanía del invierno, funcionarios nacionales y transportistas estudian un plan para mantener abierto el tránsito a través de la Cordillera

Cada región del país, en cuanto a logística y transporte, tiene su propia dinámica. Dependiendo de la cuestión geográfica, el clima, las rutas y los emprendimientos comerciales que dominan el espectro, las firmas dedicadas al rubro deben adaptarse para poder ser eficientes y sobrevivir en un mercado cada vez más competitivo.

En esta oportunidad, el análisis recae sobre la región cuyana, una región clave de la economía argentina, la llave de acceso al Pacífico a través de la Cordillera de los Andes y dueña de una riqueza de suelos y un clima apto para inversiones de distinto tipo, donde sobresale la industria vitivinícola. Además, Mendoza, San Juan y sus pasos aledaños reciben diariamente miles de camiones que utilizan sus caminos para ir y venir de Chile.

Una problemática particular que requiere de una logística cada vez más confiable para el intenso comercio que tiene al país trasandino, como uno de sus extremos, pero que del otro se extiende hasta Brasil, por ser un trayecto importante de lo que se reconoce como Ruta del Mercosur:

El paso del Cristo Redentor y la po-

sibilidad que éste brinda al mercado regional, son determinantes a la hora de contabilizar el transporte para el comercio exterior. De presentar un tráfico de camiones de entre 500 a 600 por día hasta 2000, se duplicaron los volúmenes hasta superar los 1200 vehículos de cargas por cada jornada, según cifras aportadas por el sector empresario.

"Hasta 2001 no se hacía transporte internacional; ahora el 10% aproximadamente, es hacia Chile" amplía Leonardo Andreu, directivo de la firma que lleva su nombre, además de ocupar la vicepresidencia de la Asociación de Propietarios de Camiones de Mendoza (Aprocam).

El frío llega todos los años

Las dificultades más concretas que señala Andreu "siguen siendo los cortes en época invernal, a pesar de las obras de mejoras que se pusieron en marcha por iniciativa de la Dirección Nacional de Vialidad, de la Federación de Entidades Empresarias del Auto-transporte de Cargas (Fadecac) y de Aprocam. El invierno pasado fue el más crudo de los últimos 15 años y

se vio reflejado el esfuerzo realizado por estas entidades, porque si no, hubiera sido peor aún", opinó.

Hernán Lahun, gerente general de Andesmar, otra transportista de la zona, estima que "para evitar los cortes, la salida más interesante es la del túnel a baja altura, pero el alto costo de la obra lo hace prácticamente improbable. Si bien existen algunas rutas en buen estado, el eje principal de nuestra actividad se desarrolla sobre la ruta 7, en el corredor Internacional Puente del Inca, que sigue sufriendo el problema de los cortes invernales provocados por la escasa infraestructura necesaria para mantener el corredor activo todo el año".

"Por este motivo -destacó- los meses de invierno son la época del año con menor rentabilidad en la actividad del transporte internacional por esta vía. Igualmente, tenemos depósitos para almacenar las cargas a la espera de la reanudación del tráfico y disponemos del espacio necesario para mantener un stock en forma permanente, agilizando y organizando la logística de nuestros clientes."

La cercanía de la estación más

cruda del año ha venido motivando diversas reuniones en estos días. A principios de abril, en el marco de un encuentro de delegaciones de Transporte del Mercosur; en Mendoza, un grupo dedicado al transporte de cargas dialogará con representantes de Aprocam. El martes pasado, el escenario fue la Cancillería y su anfitrión el canciller, Jorge Taiana, que recibió al gobernador mendocino Celso Jaque, al titular de Fadecac, Luis Morales, y a Leonardo Andreu por Aprocam, entre otros participantes.

Jaque fue quien informó tras el encuentro que se acordó generar "un espacio de trabajo conjunto -Nación, provincia, empresarios-, y también vamos a invitar al Congreso a sumarse a esta tarea", dirigida en principio a solucionar las trabas que soportan los camiones al cruzar la frontera en el Túnel Internacional del Cristo Redentor, por las demoras en Los Libertadores. A los perjuicios comerciales que esto ocasiona, se le suman las graves condiciones de trabajo que sufren allí los choferes, especialmente en la temporada invernal.

El grupo de trabajo en ciernes tendrá que alcanzar un acuerdo con Chile para que ese país traslade a la localidad de Guardia Vieja el control aduanero de Los Libertadores el que está considerado de insuficiente infra-



Cada invierno, el tránsito por e

estructura e inadecuada localización geográfica. Morales, en nombre del sector empresario, dijo que se viene reclamando a Chile "reciprocidad", ya que la Argentina relocizó en su momento el puesto de control y fiscalización que funcionaba en Los Horcones, localidad de Uspallata.

En junio del año pasado se puso en marcha el Sistema de Manejo y Control de Vialidad Invernal en la Ruta Nacional 7, en el túnel Cristo Redentor; un plan ideado para acortar la canti-

100% Logística. Compruébalo.

Unidad de Servicios Logísticos

CONOCEMOS EL PAIS COMO NADIE
Y SABEMOS COMO ADMINISTRAR
SU STOCK, PREPARAR SUS PEDIDOS
Y HACER QUE SU MERCADERIA LLEGUE
ADONDE TENGA QUE LLEGAR
Y DE LA MEJOR MANERA.

- ADMINISTRACION DE STOCK
- TECNOLOGIA DE WAREHOUSING
- DESCONSOLIDACION DE CARGA Y DESPACHO A TODO EL PAIS
- PICKING & PACKING ESPECIALIZADO

- SISTEMA TRACK & TRACE para el control y seguimiento de la distribución
- OPERADOR LOGISTICO DE MEDICAMENTOS (Disposición ANMAT 4613/04)

llámenos al 011 5550 5051 o contactanos:
lrflogistica@correoargentino.com.ar



ARCHIVO

año que corre, siguen siendo optimistas y empresas como Andreu prevén "seguir prosperando en este 2008; la facturación tiene que mostrar las incidencias", dice Andreu.

En tanto, en Andesmar se registró "un crecimiento comercial del 9,5 % en 2007, respecto de 2006. Para este año las perspectivas son optimistas, ya que esperamos un crecimiento comercial del 15%. Para ello se sumarán servicios de almacenamiento, distribución, cross docking, y warehousing handling, entre otros, tanto en Argentina, Chile como Uruguay", anticipa Lahun.

Más allá de la actividad relacionada con Mendoza, esta firma tiene un corredor logístico que va desde Pocitos, en el límite con Bolivia, hasta Río Gallegos. "En 2007 tuvimos una evolución muy favorable, con un crecimiento del 25 % en kilos transportados, y para este año prevemos un índice similar, ya que la industria sigue reactivándose", comenta Lahun, que muestra con orgullo uno de los símbolos de Andesmar: "Con 2000 empleados, somos el primer empleador de Mendoza".

No obstante, y Cristo Redentor aparte, el directivo apunta algunos problemas que deben sortear las empresas cuyanas en la actualidad: "Altos costos locales versus costos internacionales que nos colocan en posición de desventaja respecto a empresas de Chile. Además, se puede nombrar bajo precio de mercado, falta de líneas de crédito ventajosas para el sector, entre otras".

Redacción Expotrade

Una escuela de conductores

Las dificultades que provoca la nieve no sólo se notan en los costos y la pérdida de tiempo, sino también en la siniestralidad que registra el transporte de carga al tener que transitar rutas muy complicadas. Por eso Transportes Andreu promueve una propuesta más que interesante: la escuela de conductores. "La implementamos hace tres años con grandes resultados, porque la Argentina tiene una carencia en choferes profesionales", asegura Leonardo Andreu.

"En la escuela capacitamos a personas sin carnet profesional y tenemos por objetivo ingresar en el oficio a personas que no han conducido antes", amplía el directivo transportista. El mecanismo consiste en una capacitación teórica y otra práctica, para obtener primero una licencia provincial y luego la nacional habilitante. "Del total de

lo que impulsa la Fundación Profesional para el Transporte (FPT). Queremos en un futuro acoplarnos a la FPT, podría ser a través de Aprocam, para ser sede en Mendoza de los cursos de capacitación", proyecta Andreu.

Además de instruirlos en el manejo, en Andreu apuntan a otros aspectos de la vida diaria de un chofer. "Hicimos una presentación audiovisual, con actores, para dar un mensaje de seguridad vial y además tenemos un programa de

nutrición para combatir el exceso de peso en una profesión difícil, sometida a muchas presiones".

La empresa Andesmar también tiene su plan de acción. Para la elección de los choferes realizan "en primera instancia, pruebas prácticas de conducción y teóricas de conocimiento de normativa vial. En el caso de que los



Invierno difícil

egresados, Andreu asumió el compromiso de tomar a los mejores cinco promedios y resto está preparado para buscar empleo. Así le devolvemos a la sociedad una parte de lo que nos brinda", explica el gerente de la firma.

Por ahora la financiación corre por cuenta de la empresa, pero esperan sumar adherentes en el corto plazo. "La capacitación tiene costos muy altos y esperamos que el Estado pueda financiar una parte; es

postulantes superen esta etapa, pasan a exámenes de tipo psicológicos y pre-ocupacionales. Una vez que ingresan a la empresa, son capacitados en forma práctica y teórica en materias como conducción, mecánica ligera, logística de encomiendas y atención al cliente. Al finalizar estos cursos, pasan a prácticas en ruta, acompañando a los conductores para realizar reconocimientos de caminos y obtener experiencia".

HABILIDADES I

dad de días que pasan los camiones varados en el paso fronterizo. Según estudios privados, cada día de cierre obligado del paso, les cuesta a las empresas de carga y transporte unos 2 millones de pesos.

Las obras encaradas incluyeron mejoras en la circunvalación de Mendoza y los accesos al Paso Cristo Redentor, con la rehabilitación y ampliación de cobertizos de protección contra nevadas y avalanchas que frecuentemente bloquean el paso por hasta 60 días al

año en los inviernos más crudos. También la pavimentación y las mejoras en los accesos al Paso Pehuenche (Ruta nacional 40 Sur y Ruta nacional 145), que representan un paso alternativo para la carga pesada cuando la nieve sobrepasa los límites lógicos.

En franco crecimiento

La importancia en la zona del rubro transporte se traduce en un crecimiento que fue de entre el 15 y el 18% en 2007. Las expectativas para el

NUEVO IVECO DAILY
EL LÍMITE LO PONÉ VOS.

DAILY
ADN PROFESIONAL

Robustez y Diseño. De eso se trata la nueva gama Daily. Camiones genéricamente modificados para realizar el trabajo de un utilitario, con todo el diseño y las comodidades de un auto. El aliado más fuerte y confiable por sus mejoras, su poder de carga y la solidez de cada una de sus partes. Subite a un Daily. Y pensá, ¿es un pequeño camión o un gran auto?

IVECO
LLEGA MÁS LEJOS