



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



Invierno difícil

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

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

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

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 PONÉS 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