

CAPACITACION

Años de prédica y hábitos virtuosos

Unos 21.000 choferes de camiones se inscriben cada mes en los cursos de la Fundación Profesional para el Transporte (FPT)

Más de un millón de camioneros se anotaron para la Capacitación Obligatoria de Actualización y Perfeccionamiento dictada, desde 2004, por la Fundación Profesional para el Transporte (FPT), con los que accedieron a la licencia nacional habilitante (LNH) para el transporte de cargas generales.

Para obtener la LNH, los aspirantes deben pasar el examen psicofísico que realiza la Federación Nacional de Trabajadores Camioneros, Obreros y Empleados del Transporte Automotor de Cargas, Logística y Servicios, e inscribirse luego en los cursos de un año, dictados por la FPT.

Este modelo fue distinguido por la Unión Internacional del Transporte (IRU, en inglés) y, recientemente, por la Cámara Interamericana de Transporte (CIT), que le encargó a Martín Sánchez Zinny, presidente de la FPT, la coordinación general de la capacitación en todo el continente americano.

Sánchez Zinny explicó que asumió "la fundación es uno de los 40 institutos acreditados de la IRU en el mundo, que sólo 33 países tienen, y la Argentina es el único del continente americano acreditado por la Unión".

-A partir de enero de 2004 se hicieron obligatorios los cursos para choferes de camiones de todo el país y la Fundación viene aumentando la cantidad de cursos. ¿Cómo fue la evolución?

-Hasta la primera quincena de ju-



Zinny: "Tenemos los estándares de Estados Unidos y Europa"

nio llevábamos más de un millón de inscriptos. En la Feria de Transportes de Guadalajara de 2004 presentamos nuestro sistema, que tenía 20.000 inscriptos y fue un suceso: no podían creer que un sistema de capacitación de América latina que tuviera 20.000 inscriptos, y ahora, seis años más tarde, superamos el millón. No se trata de un millón de choferes, si-

no de inscripciones a los cursos que impartimos. Hay choferes que van por el séptimo curso.

-¿La ley dispone que se debe hacer uno por año?

-Sí. Estamos hablando de un universo cercano a las 400.000 personas, por lo cual, de haberse cumplido con la letra escrita, deberíamos tener más de 2.500.000 inscriptos. Pero igualmen-

te 1.000.000 es una cifra importantísima, que habla de un promedio de 21.000 anotados por mes en los últimos dos años.

Además, en junio tuvimos otro récord, que comparado con [este parece insignificante y no lo es. Llegamos al alumno número 500 egresado de los cursos obligatorios de mercancías peligrosas que dictamos bajo las normas del ADR europeo [licencia para el transporte de mercancías peligrosas]. En este caso son personas, no cursos.

Desde 2008, cuando certificamos nuestros cursos con la academia de la IRU, somos prestadores y tenemos 17 instructores habilitados, de los cuales tres nos formamos en Europa, por lo que ese certificado permi-

"Los institutos franceses, referentes en el mundo, impartieron 3.500.000 horas cátedra. La Argentina tiene cerca de 8.000.000 de horas cátedra", dijo Sánchez Zinny.

te trabajar en cualquier país adherido a la ADR.

-¿Con qué estructura cuentan?

-La estructura tiene un papel importante, porque un millón de inscriptos es un promedio de siete a ocho millones de horas cátedra impartidas. Para tener una idea: los institutos franceses, que son referentes en el mundo, en las últimas décadas impartieron 3.500.000 horas cátedra en sus cursos. La Argentina desde enero de 2004 tiene cerca de 8.000.000 de horas cátedra. Eso se hace con una estructura que tiene dividido el país en siete regiones, donde la más poblada es el área metropolitana de

Buenos Aires, en la que tenemos el 53% de nuestros cursos.

Tenemos 202 aulas y talleres, y alrededor de 500 profesores, de los cuales 73 son especialistas en mercancías peligrosas. Toda esta estructura se administra desde nuestra sede, con un total de 12 personas. Todo lo otro se hace apoyándonos en 26 de las 45 cámaras de la Federación Argentina Empresas del Autotransporte de Cargas (Fadecac). Ellas toman sus docentes y nosotros los formamos.

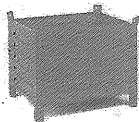
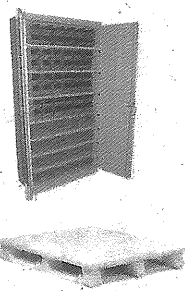
-¿Cómo repercute esto en el día a día?

-Tiene un impacto muy importante para el ciudadano común. Impartimos ocho millones de horas cátedra, contra siete décadas en las que los choferes se formaron empíricamente, viajando junto con el chofer de más edad, estudiando las lonas y cebando mate, lo que en el gremio se conocía como "lechuzza", hasta que algún día empezaba a manejar en algún tramo alejado.

Hoy tenemos un índice de participación en accidentes, según datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, que se redujo muchísimo. Estamos en los mismos estándares que Europa y los Estados Unidos, con 24% de participación en accidentes, y de esta cifra sólo 7,9% tiene al camión como protagonista activo, en el resto es actor pasivo en un choque generado por un auto particular, una moto o un peatón.

Gracias a todo lo que se hizo en capacitación, hoy cuando nos detenemos en una parrilla en la ruta ya no es tradicional ver camioneros comiendo acompañados por alcohol. Pero son años de prédica, de crear hábitos virtuosos y luchar contra 70 años de formación totalmente marginal.

Texto Expotrade



MECAPLAST

Amoblamiento y Almacenamiento Industrial.

Estanterías - Lockers - Carros c/Ruedas
Armarios Guardaropas - Contenedores
Pallets y Bins - Insumos Plásticos y de Metal.

