

Mejor prevenir que arreglar

La idea del mantenimiento como acción preventiva se consolida en las empresas argentinas; el papel central de la mano de obra calificada

El cambio es incipiente y se remite a un dato histórico. A comienzos de la década de 1980, como parte de una revolución en las técnicas del management llegada de Japón surgió el concepto de Mantenimiento Preventivo Total (TPM, por su sigla en inglés) que jerarquizó el rol del mantenimiento dentro de las empresas. En Argentina, esa concepción comenzó a desarrollarse en los 90, con avances y dificultades.

Roberto Bottini, director del programa de Mantenimiento en la Facultad de Ingeniería de la Universidad Austral, destacó que antes la idea era "reparar algo que se rompía; era un mantenimiento correctivo. Hoy la tendencia es anticiparse a las fallas; por eso se habla de mantenimiento proactivo".

Para Luis Alberto Wuerich, profesor de Mantenimiento en la Universidad Tecnológica Nacional (UTN) de Santa Fe, "hubo una evolución: antes se veía como un gasto y ahora como una inversión". En tanto, Carlos López, gerente de Obras y Mantenimiento del Grupo Logístico Andreani se animó a asegurar que "actualmente, ninguna

firma sería toma a la ligera la gestión de mantenimiento".

En cambio, para Héctor Rojas, docente de Mantenimiento de la UTN santafecina, aseveró que "aún falta muchísimo por hacer, especialmente en la gestión, porque se está creciendo con tecnología de primera, pero aún falta que esté mejor integrada dentro de la política de las empresas".

A fines de octubre el tema se abordó en un congreso internacional paralelo a la Exposición Internacional de Equipos, Productos y Servicios para el Mantenimiento Industrial y Empresarial, Expo Manutención. Allí se escucharon las voces experimentadas de Juan Pedro Maza Sabaleta, presidente de la Asociación Española de Mantenimiento; de su par de Brasil, José Edoardo Gorrini Lobato, y del titular del Comité Argentino de Mantenimiento (CAM), Armando Negrotti

Negrotti diferenció "la función tradicional del hombre de mantenimiento, que en el pasado lubricaba rodamientos y apretaba bulones, de los especialistas que hoy deben mantenerse actualizados en modernos métodos de operación de procesos y

Planificación y tercerización

Teniendo en cuenta la importancia de la mano de obra en las tareas de mantenimiento, el especialista Juan Maza Sabaleta indicó que "la principal herramienta de optimización es la planificación del trabajo. Si no se planifica se corren riesgos de retrasos, interferencias, esperas, etcétera". Decidir tercerizar en este rubro obliga a "establecer una estrategia de contratación que implica trazarse objetivos para alcanzar un mantenimiento *word class*", resaltó. Las empresas logísticas lo han entendido así; Gefco, que tiene la actividad integrada a la planificación y tercerizada en un 100%, posee "un equipo de coordinación de las tareas que se realizan en talleres oficiales".

PROCESOS

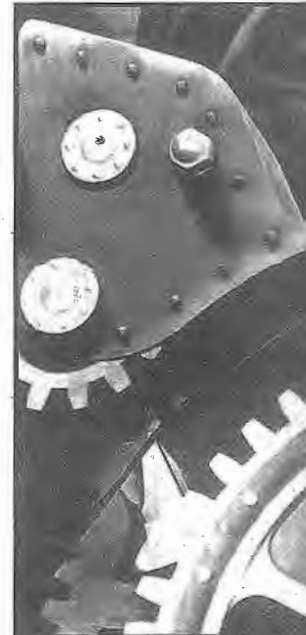
en nuevos software. Ahora cuidan la disponibilidad y confiabilidad de las maquinarias, pero también procuran mejorar su eficiencia y generar los máximos beneficios durante toda su vida útil".

El español Maza Sabaleta hizo otra aclaración: que el mantenimiento "funciona generalmente mejor en las empresas de transporte y logística que en el área industrial, por una razón sencilla: ésta mueve líquidos, por ejemplo, y la primera mueve personas y bienes que obligan a tener todo el proceso perfectamente controlado".

Rango de gerencia

Efectivamente, los operadores logísticos consultados coincidieron en que el mantenimiento es fundamental. "El sector tiene rango de gerencia dentro de la estructura organizacional, y reporta directamente a la dirección", graficó López, de Andreani. También en Gefco Argentina, le asignan a la actividad "un alto grado de importancia, dado que es crítica para garantizar la continuidad y calidad de nuestros servicios de transporte", remarcó Alejandro Bozzano, a cargo de la gestión de flota.

En la misma línea, el director de Ingeniería Logística de Celsur, Marcelo Ormachea, destacó que la empresa tiene "un área de infraestructura que con-



El profesional actual del mante



Gorrini Lobato

100% Logística.

Compruébelo.

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 contáctenos:
infologistica@correosargentino.com.ar



ARCHIVO EXPOTRADE

...to tiene poco que ver con apretar bulones y aceitar engranajes



Según los expertos, los buenos profesionales del mantenimiento están envejeciendo y entre los jóvenes la disciplina no logra nuevos adeptos

Negrotti y Maza Sabalette

centra el mantenimiento de los activos administrados por la compañía".

"La prevención es la única estrategia eficaz para evitar que los altos costos de repuestos y mano de obra pongan en peligro la rentabilidad y el indefectible proceso de descapitalización del negocio", resaltó Norberto Pennella, gerente de Sucursales de Cruz del Sur.

Valorar la mano de obra

A partir de tales consideraciones, las empresas de logística también ponen el acento en la capacitación de sus recursos humanos, porque, como apuntó el especialista Maza Sabalette, en estas actividades "el 80% es mano de obra". López de Andreani comentó que para tener un plantel entrenado, tienen "diversas actividades y actualmente se están planificando las del 2009". En Celsur "se realizan cursos" y en Cruz del Sur cuentan "con un plan integral de capacitación para todos los niveles del personal, que abarca el área de mantenimiento".

Desde el punto de vista de los expertos, la capacitación es aún una materia pendiente. Mientras Maza Sabalette se quejó de que en las universidades "no hay una asignatura para ingenieros y arquitectos", Negrotti alertó que "el personal dedicado a este rubro está envejeciendo, y la disciplina no despierta interés en los profesionales jóvenes, que eligen volcarse hacia otros rubros más rentables".

En este aspecto, resaltó el accionar del CAM, en cuanto promueve, además de los Congresos anuales, "actividades conjuntas con la Universidad de Córdoba, de Entre Ríos y la Austral",

entre otras. Además, será el anfitrión en 2010 para el 5to Congreso Mundial de Mantenimiento que se celebrará en Buenos Aires.

El brasileño Gorrini Lobato enfrenta otro panorama en su país, donde a partir del despegue económico "surgió la necesidad de tener personal calificado, porque se tomó conciencia de que si no, perderíamos mucho tiempo y dinero. Entonces, rápidamente pasamos a incentivar la capacitación".

El cambio cultural viene forzado por la complejidad de los equipos modernos, explicó el Bottini desde la Universidad Austral: "Antiguamente, enseñar mantenimiento era capacitar en la utilización de herramental y métodos de reparación. Hoy tenemos posgrados para ingenieros en cómo gestionar las actividades de mantenimiento desde etapas muy tempranas, quizá desde el mismo proyecto. Allí nacen otras disciplinas, como la confiabilidad industrial".

Con esta nueva visión, en la UTN de Santa Fe el mantenimiento se incorporó "desde 1995 como materia de grado, en la carrera de Ingeniería Mecánica e Industrial. Se estudia en dos cuatrimestres: el primero es teórico y el otro está volcado a proyectos", describió Wuerich, quien evaluó con más optimismo que Negrotti el interés de los jóvenes: "Hay entusiasmo, además, porque si uno mira los avisos de demanda laboral en los diarios, puede constatar que los del rubro mantenimiento constituyen la mayoría".

Redacción Expotrade

I FLOTAS I

El secreto está en el estado de las rutas

En el mantenimiento de las rutas "está el gran secreto, porque resulta que una flota bien mantenida tienen que circular por vías donde no se hace ni el mantenimiento de rutina ni de mejoras, porque es carísimo", advirtió Maza Sabalette, presidente de la Asociación Española de Mantenimiento, mientras que Negrotti hizo hincapié en las carreteras argentinas "no concesionadas, donde el Estado no hace obra, porque no recauda nada de los usuarios; en cambio, en los corredores viales que cobran peaje la situación es mejor".

En Brasil "pasa lo mismo -acotó el brasileño Gorrini Lobato- donde tenemos rodovías públicas en mal estado y las que tienen sistema de peaje son del primer mundo". En la agenda oficial argentina las rutas son un tema a resolver, porque el Ejecutivo debe encarar la relicitación de los corredores con peaje. Las obras más grandes de reparación, remodelación y ampliación, que en las concesiones anteriores se hacían con los recursos obtenidos del cobro de los peajes quedarían a cargo del Estado en los próximos contratos.

IVECO DAILY. LA MAYOR CAPACIDAD DE CARGA DEL MERCADO.



LA VERSATILIDAD QUE NECESITAS PARA HACER TODO LO QUE QUERES.



NUEVO MOTOR IVECO F1C
Mayor potencia (136 cv y 185 cv)
Durabilidad y agilidad.



RODADO TRASERO DUAL
Hasta 4270 kg de carga en chasis y 2770 kg en furgones.



CRISIS INDEPENDIENTE
Robustez de camión.
Mayor resistencia.



NUEVO DISEÑO
Mayor confort.
Mayor ergonomía.

DAILY
EL LÍMITE LO PONÉS VOS.

www.iveco.com.ar

IVECO
LLEGA MÁS LEJOS.

Fotos no contractuales. Simulación en función de estudios comparativos de capacidad de carga realizados por Iveco Argentina. Mayor capacidad de carga corresponde al modelo Daily furgón 55016 paso 3950 H3, volumen de carga 17m³, respecto del segmento de furgones originales de fábrica de 3,5a 9 toneladas de PBT, patentados durante 2008.