



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 17m<sup>3</sup>, respecto del segmento de furgones originales de fábrica de 3,5a 9 toneladas de PBT, patentados durante 2008.