



GRUPO LEMIRO PABLO PIETROBONI

HISTORIA

Lemiro Pablo Pietroboni S.A. es una empresa familiar, situada en la ciudad de Concepción del Uruguay, Provincia de Entre Ríos en la República Argentina que desde hace más de 60 años está al servicio de la construcción, tanto en el ámbito público como en el privado.

En la actualidad la organización es un **Grupo Empresario** que se desarrolla en distintos rubros de la construcción, ejecutando proyectos en Argentina y Uruguay.

Esta es su historia.

Primera Generación

LEMIRO, EL FUNDADOR

Los inicios de la empresa LPP S.A. son impulsados por **Don Lemiro Pablo Pietroboni**, el cual antes de dedicarse y emprender por su propia cuenta, desarrolló distintos trabajos vinculados con lo que finalmente emprendió.



Lemiro nació en la localidad de Pronunciamiento, Entre Ríos, Argentina, el 2 de Abril del año **1924**, hijo de Juan Antonio Pietroboni y Doña Rosa Juana Magri.

Desde **1942** hasta 1944, trabajó como “peón” en la fábrica “Liebig`s Extrac Of Meat”, donde se hacía el conocido “Corned Beef”.

Allí conoció a quien sería su futura esposa, Ana María Schaumann, quien se desempeñaba en el área de “hojalatería”, fabricando las latas donde se envasaba el “Corned Beef”.

Según los datos, Lemiro desempeñó distintos trabajos en su juventud. En **1945** con 20 años, ingresa al Servicio Militar Obligatorio. Desde **1946**, ya con 21 años (mayoría de edad por entonces), se convierte en Agente de la Policía Federal Argentina hasta 1948. A partir de **1948** y hasta 1949, trabaja como “Mecánico a Domicilio” por cuenta propia.

Lemiro y Ana se terminan casando el **29 de noviembre de 1949**, en Fray Bentos, República Oriental de Uruguay. El matrimonio tuvo 3 hijos: Carlos Alberto, Víctor Antonio y Roberto Guillermo.

En **1950** por cuenta propia en su carácter de dueño, explota una “Estación de Servicios/Venta de Combustibles” hasta 1951.

A partir de esa fecha comienza a incursionar en el rubro transporte como chofer, viajando en la zona a distintos puntos del país con carga general.

En **1957** empieza a desarrollarse en el rubro que luego sería el fuerte de la empresa durante sus comienzos: la explotación de canteras y el transporte de materiales para los caminos provinciales, en esos tiempos todos de tierra, trabajando para Vialidad Provincial o municipios.

En esas fechas compra sus primeros dos camiones nuevos, Ford 900 nafteros. Se explotan canteras en la zona de San José, Ubajay y Chajarí.

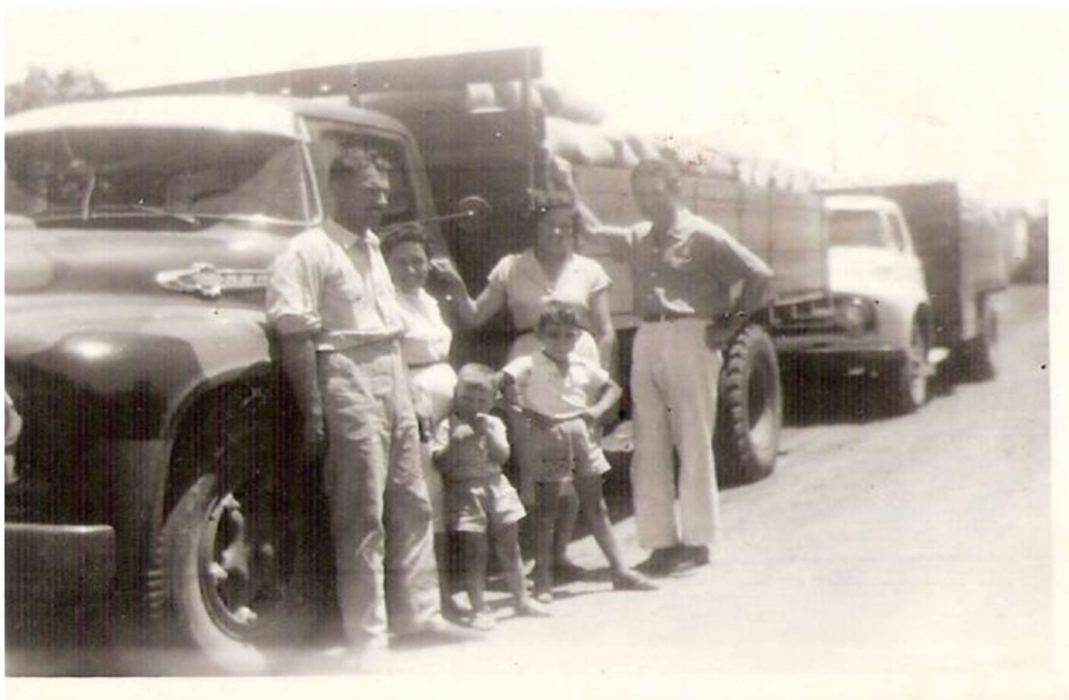
En **1960** se traslada con toda su empresa a explotar canteras de conchilla, en las costas del Rio Gualeguay.

Es en este período donde nacen sus 2 primeros hijos, Carlos (17/02/1952) y Víctor (15/05/1955).



NACE LA EMPRESA

El **1 de Septiembre de 1960** Lemiro funda lo que será la Empresa Unipersonal de nombre “**Lemiro Pablo Pietroboni**”, con domicilio en calle Bvard. Irigoyen N° 1526 de la ciudad de Concepción del Uruguay, Entre Ríos, cuyo objeto declarado fue “**Transporte y Obras Públicas**”. Durante este período, nace su tercer hijo: Roberto (19/12/1961).



Lemiro hacía fletes de cargas generales y además realizaba la explotación de canteras en la zona, vendiendo principalmente broza y ripio, muy usado por entonces para mejorar la transitabilidad de los caminos entrerrianos. Ya para el año **1969** contaba con una amplia flota de camiones y acoplados.

LPP S.A. realizó aportes para la construcción del Túnel Subfluvial entre los años 1962 y 1969, principalmente en el transporte de canto rodado extraído del Río Uruguay desde la costa del Uruguay hasta Paraná, el cual fue usado para elaboración del hormigón de los tubos que forman la estructura principal del Túnel.



LOS SUCEORES DE LEMIRO

Lamentablemente el **11 de Noviembre de 1970**, a sus 46 años, Lemiro fallece en un accidente de tránsito en el acceso a Concepción del Uruguay, dejando a su esposa, sus hijos y su empresa.

Tras su fallecimiento, su señora esposa, Doña Ana María Schaumann, con 42 años de edad en ese momento, juntamente con sus tres hijos menores de edad, Carlos Alberto (18), Víctor Antonio (15) y Roberto Guillermo (8), se hace cargo de la empresa familiar, continuando con el sueño de Lemiro y operando bajo la denominación de “Sucesores de Lemiro Pablo Pietroboni”.



Segunda Generación

ÉPOCAS DIFÍCILES

A partir de allí, según testimonio de Víctor, fueron épocas sumamente difíciles para la familia, ya que la joven empresa de Lemiro, adeudaba diferentes préstamos que hubo que afrontar paulatinamente, cosa que se logró con mucho trabajo y sacrificio principalmente del hermano mayor: **Carlos Pietroboni**.



En **1979** la familia decide convertir a la empresa familiar en una Sociedad Anónima. Se designó a Carlos Alberto Pietroboni de 28 años, como Presidente y a Víctor Antonio Pietroboni de 25 años como Vicepresidente de la naciente sociedad, la cual fue denominada en honor a su fundador como **“Lemiro Pablo Pietroboni Sociedad Anónima”**

SE INCURSIONA EN OBRA PÚBLICA

A partir de esta fecha una nueva etapa comienza para la empresa: se incursiona en el mercado de obra pública de la Argentina.

En **1980** la empresa en Unión Transitoria (UT) con la firma constructora Maxit, resulta adjudicataria de la obra “Pavimentación de Nueve Cuadras de Hormigón Armado” en la ciudad de Gualeguaychú.

Posteriormente en **1981** la empresa resulta Adjudicataria de la licitación para la ejecución de la obra llamada “Ruta Provincial “M” – Tramo I: Estancia Santa Juana – Empalme con Ruta Provincial N° 37 – Construcción de Obras Básicas y Pavimento y Tramo II: Ruta Nacional N° 14 (vieja) – Estancia Santa Juana, Refuerzo del Pavimento Existente” en el Dto. Concordia, por parte de la Dirección Provincial de Vialidad (DPV) de Entre Ríos.



PRIMERA CRISIS

La empresa a fin de poder hacer frente a la ejecución de ambos tramos debió adquirir los equipos y materiales necesarios, para lo cual **tomó grandes préstamos**, principalmente del Banco de Entre Ríos.

Ante la falta de experiencia en obras de tal magnitud, comenzaron a generarse algunas discrepancias desde lo técnico con la DPV, lo cual afectó el rendimiento de la obra, situación que terminó impactando negativamente en las finanzas de la empresa.

Al mismo tiempo, la empresa no contaba con nuevos contratos que le habrían permitido financiar la ejecución de estas obras.

Este acontecimiento pone a Lemiro Pablo Pietroboni S.A. frente a su primera crisis económica-financiera. Con el fin de salir adelante y poner a la empresa una vez más de pie, se tomaron algunas medidas como desprenderse de activos tanto propiedad de la sociedad como personales y/o afectarlos como garantía, así como ceder algunos contratos a empresas colegas.

VOLVER A EMPEZAR

Luego de estos sucesos, la empresa estaba en una situación muy delicada, comenzando prácticamente de cero.

Durante estos años se continuó con el negocio de la explotación de canteras y transporte, hasta que aproximadamente en el año **1984** la empresa ingresó como subcontratista para la firma "Vialobras", propiedad del Sr. Roque Iezzi, quien luego fuera un gran mentor para Víctor y Carlos, para ejecutar la obra conocida como "El Rulo" a Concepción del Uruguay.



PRIMERAS EXPERIENCIAS FUERA DE ENTRE RÍOS

También en **1984** la empresa hace su primera experiencia fuera de la provincia para llevar adelante la reparación y el mantenimiento de rutas en proximidad a la ciudad de **Bahía Blanca**, Provincia de Bs. As., y trabajos similares en el Acceso Oeste a la Capital Federal, obras contratadas por la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) con la firma de Iezzi y satisfactoriamente terminadas.

En **1986** la empresa consorciada con “Vialobras”, resulta adjudicataria por parte de la D.N.V. de obras viales en la provincia de **Tucumán**. Esta realidad, impulsa a un cambio en la forma de trabajar ya que la empresa tenía presencia y actividad en distintas provincias. Por otro lado, fue necesario equiparla con equipos viales para afrontar los compromisos asumidos.

En **1987** se firma contrato con la D.N.V. para la ejecución de la Obra “Ruta Nacional N° 146 – Tramo Monte Coman – La Horqueta I y II – **Mendoza**”. Esta es la primera obra en la provincia de Mendoza. En **1989** se firma contrato para un tramo más de esa ruta “Tramo Monte Coman – La Horqueta III”.

Entre **1986 y 1989** se ejecutaron distintas obras provinciales y nacionales. Esta nueva etapa de crecimiento de la empresa fue acompañada con un **proceso de reequipamiento**, donde sobresalió la adquisición de una nueva Planta de Asfalto.

El 11 de Mayo de **1992** **asume** por primera vez **la presidencia del Directorio Víctor Antonio Pietroboni**, a sus 37 años, quedando Carlos Alberto como Vicepresidente.

En **1991** se firma contrato con la D.P.V. para ejecutar la Obra “Acceso Sur a Concordia - Tramo Villa Adela – Bvard. Yquerí – Obras Básicas, Pavimento y Puentes”. **Con esta obra se adquieren los primeros antecedentes de puentes.**

En **1993** se da inicio a la obra llamada “Reconstrucción Puente s/ Río Gualaguaychú, en Ruta Nacional N° 136 – Tramo Ruta Provincial N° 20 – Pte. Unzue – Provincia de Entre Ríos”, contratada por la D.N.V.



En **1993** se da inicio a la obra llamada “Ruta Nacional N° 12 – Tramo: **Ceibas** Ruta – **Gualedguay** - Repavimentación – Provincia de Entre Ríos”, contratada por la D.N.V.

En **1994** se ejecutan las obras llamadas “Ruta Nacional N° 40 SUR – Tramo: Empalme Ruta 144 – **El Sosneado** – Provincia de Mendoza”, contratada por la D.N.V., y el “Acceso de Tránsito Pesado al Puerto de **Concepción del Uruguay**”, contratada por la D.P.V.

DIVERSIFICACIÓN A OTROS RUBROS

A mediados de los 90, la empresa adopta una política de diversificación y comienza a incursionar en nuevos negocios. Entre **1996 y 1997** se convierte en **Concesionario del**

Complejo Turístico Salto Grande, que comprendía la explotación del Hotel Ayuí y otras zonas recreativas por el plazo de 16 años.

Adicionalmente en **1996**, en UT con Sade Icsa y TGS S.A., se realiza la ejecución del emblemático **Gasoducto Troncal de Entre Ríos** (contrato con la provincia de Entre Ríos).

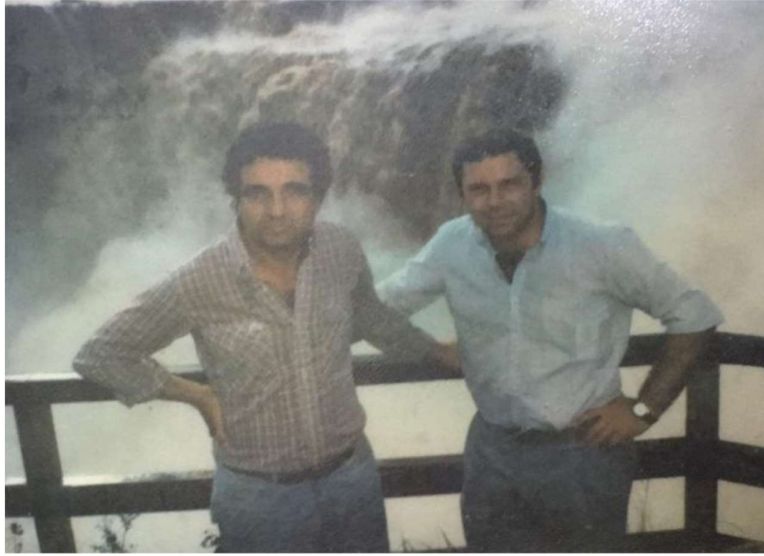


Y en **1997** se firma su extensión a la **República Oriental del Uruguay** (contrato con Administración Nacional de Usinas y Transmisiones Eléctricas de la República Oriental del Uruguay).



También en esos años se construyen **hipermercados** (El Globo, Wall Mart, Norte) en Concordia, Gualeguaychú, Mendoza y Paraná.

Otro de los negocios abordados fue la **Concesión del Parque Nacional Iguazú**: en **1997** LPP (45%) ganó la concesión en UT con la empresa Carlos E. Enríquez S.A. (45%) y un grupo de hoteleros (10%). La obra consistía en hacer pasarelas, el trencito de ingreso y otras obras de arquitectura en el parque, a cambio de la explotación por unos 20 años.



En **1997** en UT con DYCASA se firma contrato con la D.N.V. para la ejecución de la Obra “Ruta Nacional N° 40, Tramo Río de las Cuevas – Palo Seco”, Provincia de **Catamarca**.

CONCURSO DE ACREEDORES

La **diversificación** a otros rubros y el **agresivo crecimiento** junto a la **crisis macroeconómica argentina de fines de los 90**, produjo una ruptura en la cadena de pagos y llevó a la empresa a abrir el **Concurso Preventivo de Acreedores** en el año **1999**.

Como resultado de esta crisis, Lemiro Pablo Pietroboni SA sale de los negocios de concesiones y pone todo el esfuerzo en reflotar la constructora. Entre las estrategias que se utilizaron para sobrellevar el momento se paralizaron contratos, se cedieron otros y se vendieron activos.

Fue un momento muy difícil que a su vez marcó un hito en la empresa por la respuesta comprometida de sus empleados quienes acompañaron, en muchos casos no cobrando sus haberes por meses. **El esfuerzo mancomunado permitió que se evitara la quiebra.**

SEGUNDA PUESTA EN PIE

Luego del Concurso de Acreedores, el cual se pudo resolver satisfactoriamente y evitar la quiebra, la empresa estaba nuevamente en una situación delicada y prácticamente sin ningún contrato de importancia. Dado el espíritu emprendedor de **Víctor** Pietroboni y su

compromiso con la empresa familiar, **decide apostar al futuro de la organización** invirtiendo parte de sus activos personales y para salir adelante nuevamente.

En **2002** la D.N.V. aprueba la cesión del contrato de Sade Skanska S.A. en favor de LPP S.A., para la construcción de la obra llamada “C.RE.MA. Malla 314” en las Provincias de **San Luis y Mendoza**. Esta obra generó un punto de inflexión en la historia de la empresa, ya **que con estos antecedentes se pudo comenzar a licitar obras de gran magnitud**, como lo fueron los 2 tramos de la Autovía de la Ruta Nacional N° 14 posteriormente.

DE UNA EMPRESA, A UN GRUPO DE EMPRESAS

En **2003** se funda la empresa **TRAZA S.A.**, con el objetivo de poder aprovechar el resto de los antecedentes no viales que LPP venía creando, entre ellos de arquitectura e infraestructura.



A fin de aprovechar esa trayectoria, en primera instancia se comenzó a licitar en UT LPP - Traza, donde la nueva empresa participaba en un porcentaje muy bajo, a fin de no ser rechazada la propuesta. Así se comenzaron a ejecutar obras de este tipo.

Este fue el puntapié inicial de la creación de un grupo empresario del rubro de la ingeniería y construcción. Desarrollando proyectos: Viales, infraestructura y arquitectura.



En **2007** se funda la empresa **CIMPRO S.R.L** en sociedad con Justo Dome y asociados, cuyo objeto principal es brindar servicios de perforaciones para pilotes en Obras Públicas y Privadas.

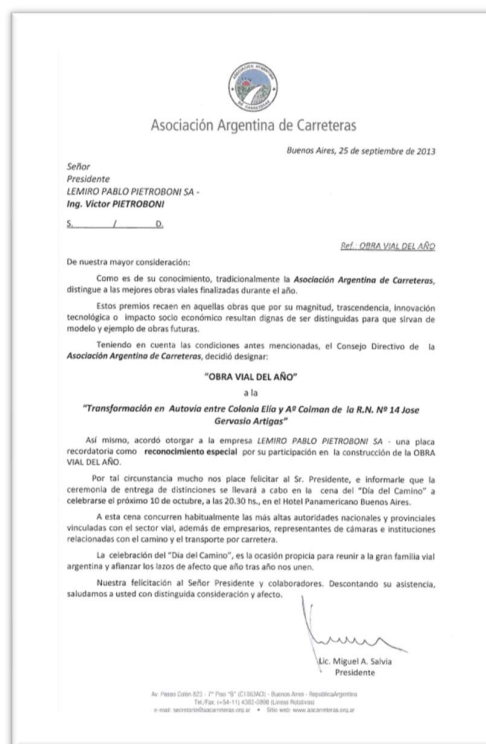


UN SALTO DE CRECIMIENTO

En 2007 se firma contrato con DNV junto a otros 3 socios (Green, Alquimaq y Luis Losi) por un tramo (Tr. 3, Emp. RP N° 29 - Emp. RN N° 18 – Sección 2, Ubajay – Emp. R.N. °) de **una de las obras más importantes en la historia de la empresa: la Autovía de Ruta Nacional N° 14.**

Posteriormente en 2009, luego de una cesión de la empresa CCI en favor de la UT Panedile – LPP, se firma un tramo más (Tr. 2, Emp. RP “J” (Colonia Elía) - Emp. RP N° 29 – Sección 1, Ubajay – Emp. RP “J” – Arroyo Colman); este tramo fue ejecutado al 100% por LPP, lo cual **implicó un inmenso volumen de obra para la empresa y permitió dar un salto, pasando a licitar obras de mayor envergadura.** La obra fue posteriormente premiada por la Asociación Argentina de Carreteras como “Obra Vial del Año”.

En **2009** LPP firma contrato con la DPV E.R. para ejecutar la obra llamada “Proyecto Ejecutivo y Construcción **Avenida Costanera de la Ciudad de Concepción del Uruguay** - Licitación Pública N° 31/2008 – Pcia. de Entre Ríos”. Esta fue una obra emblemática para el desarrollo de la ciudad y un gran desafío para la empresa por su envergadura y visibilidad.





Con el **objetivo de incursionar en el mercado de la República Oriental del Uruguay**, en **2008** LPP adquiere el 51% de las acciones de la empresa Gofinal S.A., siendo ahora socios de los Sres. Edeneo Monzón y Jorge Ibarra. Y en el año **2009** se firma el **primer contrato de obra pública en ese país**: “Rehabilitación y Mantenimiento de la Ruta N° 3 tramo: A° Grande Ramal Represa y Ramal Acceso Represa de Salto Grande”. La obra arrancó en abril de 2009 y finalizó exitosamente en 2012.



A raíz de haber ganado la obra llamada Ruta 3, se decide crear la Sucursal LPP Uruguay, pasando a funcionar esta sucursal y Gofinal como un Grupo Económico en Uruguay. De esta manera, se podían utilizar los antecedentes de LPP para licitar obras en ese país.

Con estos logros cumplidos **Lemiro Pablo Pietroboni SA** ya tenía operaciones con **Argentina y Uruguay** desarrollando proyectos de construcción.

En **2011** en UT con las empresas Panedile y Losi se firma contrato con la DNV para ejecutar la obra llamada “Ruta Nacional N° 18, Tramo: 4 Arroyo Sandoval - Int R.N. N° 14” en Entre Ríos.

En **2013** LPP junto a Losi S.A. **adquiere** el 25% de **Carreteras Centrales de Argentina S.A. (C.C.A.)**, empresa que poseía la explotación del Corredor Vial 4, a la empresa CCI Construcciones S.A. Posteriormente en 2014 se adquiere otro 25%, pasando a tener junto a Losi S.A. el 50% de la compañía. Esta decisión comercial fue trascendental para la

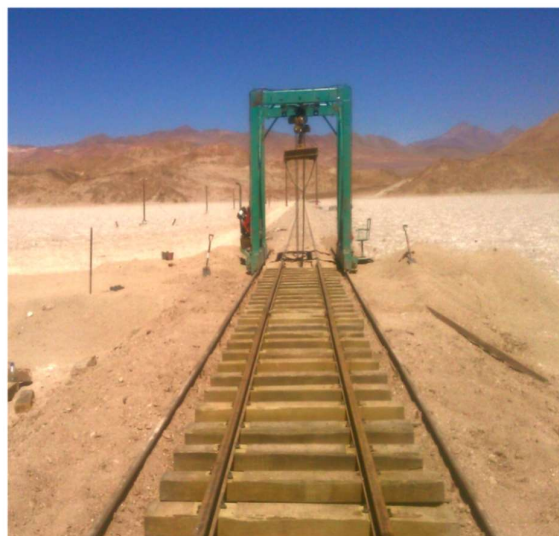


historia de la empresa porque proporcionó un gran flujo de obras viales para un horizonte de varios años, así como experiencia en la operación, mantenimiento y cobro de peaje en un corredor vial de alrededor de 1.000 km de extensión en 3 provincias del centro de Argentina.

OBRAS FERROVIARIAS

En **2014** en UT con Mercovial – Sabavisa se firma con el Belgrano Cargas el **primer contrato de obra ferroviaria** en Tolar Grande, provincia de Salta. Además de ser la primera obra ferroviaria con todo el desafío de la curva de aprendizaje que implicaba, era una obra situada en un lugar inhóspito a 3.500 MSNM.

A partir de ese contrato la empresa comienza a adquirir equipamiento ferroviario.



En **2014**, en el marco de la participación de la empresa como socio constructor en C.C.A., se da inicio a una de las obras más importante de su historia: la “**Ruta Nacional N°34 - Construcción de 2da. Calzada entre Int. R.N.N° 19- R.P.N° 13 - Construcción de variante en Rafaela**” en la provincia de Santa Fe, una **obra muy significativa por su tamaño y su impacto en la ruta productiva del centro del país.**



En **2015**, ante la creciente necesidad de equipos ferroviarios para continuar creciendo en este rubro, es que asociados con Frontera S.A. se funda la empresa **Mercoferro S.A.**, la cual cuenta en la actualidad con un amplio parque de equipos ferroviarios para brindar

servicios de alquiler de este tipo de equipamiento tanto a los propios socios como a terceros.

EL FINAL DE UNA ERA

El **30 de Junio de 2016** la empresa familiar de Lemiro se inunda de tristeza. Desde Buenos Aires llegaba la triste noticia: había fallecido Víctor a los 61 años de edad, luego de haber dado una titánica batalla a la enfermedad terminal que lo aquejaba.

Víctor estuvo al frente de la empresa familiar desde que fuera designado como Presidente y hasta el día de su fallecimiento. Luchador incansable, simple, divertido, respetado por sus colegas y, por sobre todas las cosas, buena persona y extremadamente generoso con su gente. **Esta pérdida marcó el final de una etapa muy importante para Lemiro Pablo Pietroboni S.A. signada por el empuje y el entusiasmo de Víctor.**



Tercera Generación

TRABAJANDO EN EQUIPO PARA SALIR ADELANTE

Ante la irreparable pérdida, la empresa quedó acéfala y la incertidumbre era total. A los pocos días de su fallecimiento, 2 de sus 4 hijos, Victoria (32) y Joaquín (24), ninguno de los cuales trabajaba en la empresa hasta ese entonces, decidieron tomar la conducción de la misma haciéndose cargo de la Dirección de la empresa de manera colegiada.

Todo el equipo de L. P. Pietroboni S.A. trabajó incansable y generosamente para poder ayudar a los jóvenes sucesores en esta difícil tarea de comprender el negocio y a su vez liderar un equipo que en ese momento rondaba las 650 personas entre todas las empresas.

Jorge Fernández, quien era Vicepresidente de L. P. Pietroboni, asumió generosamente la Presidencia, quedando Victoria Pietroboni como Vicepresidenta. Asimismo, los socios constructores con los cuales la empresa tenía obras en UT acompañaron y se pudo continuar normalmente con cada una de las obras en ejecución.

Cosechando el trabajo realizado por Víctor, en Septiembre de 2016 se firma el segundo contrato de obra ferroviaria con Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado (ADIF): “Mejoramiento del Ferrocarril General Belgrano – Tramo 5 Sector B, Tostado, Santa Fe”.

A fin de poder ejecutar esta obra, la empresa debió realizar una **importante inversión en la compra de equipos ferroviarios. Se adquiere** el primer tren de trabajo ferroviario de la empresa: **la primera locomotora**, con sus vagones y tolvas.



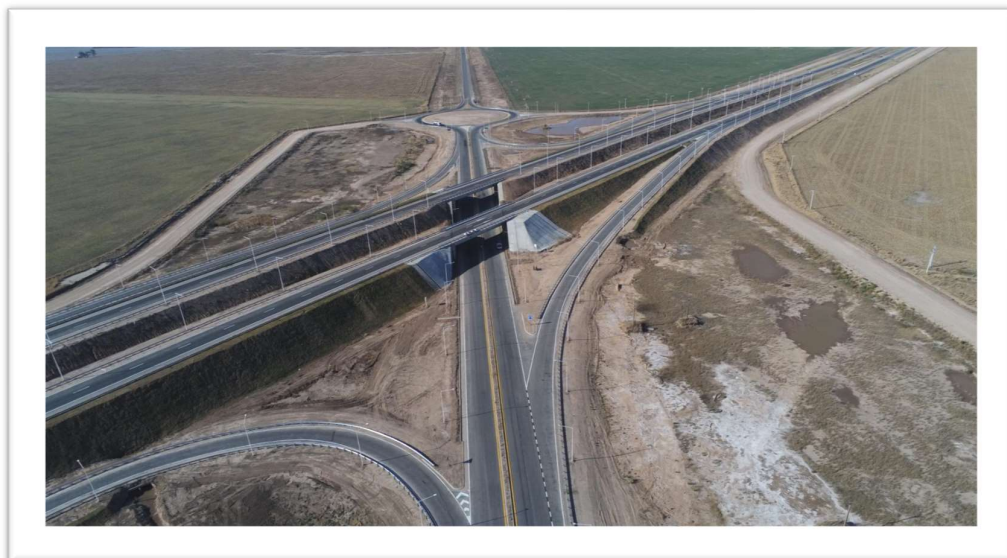
Hacia fines de ese año se concluye la adquisición del 50% restante de C.C.A. a la firma Corsan Corviam Construcción S.A., quedando en partes iguales entre LPP y Losi.



Esta adquisición le aseguraba a la empresa un flujo de trabajo muy importante de obras viales en la zona centro del país (Entre Ríos, Santa Fe, Córdoba).

En **2017** LPP en UT con Losi firma con la **DNV el contrato más grande de la historia de la empresa**: el tramo de la Autopista de la Ruta Nacional N° 19, entre Cañada Jeanmarie y Arroyito, Córdoba, un contrato por 160 millones de dólares.

Por sus grandes volúmenes de movimiento de suelo esta obra implicó una inversión en equipos de unos 15 millones de dólares, en la cual se incorporaron 129 equipos nuevos. Su ejecución fue todo un desafío para la empresa, resultando muy exitosa.

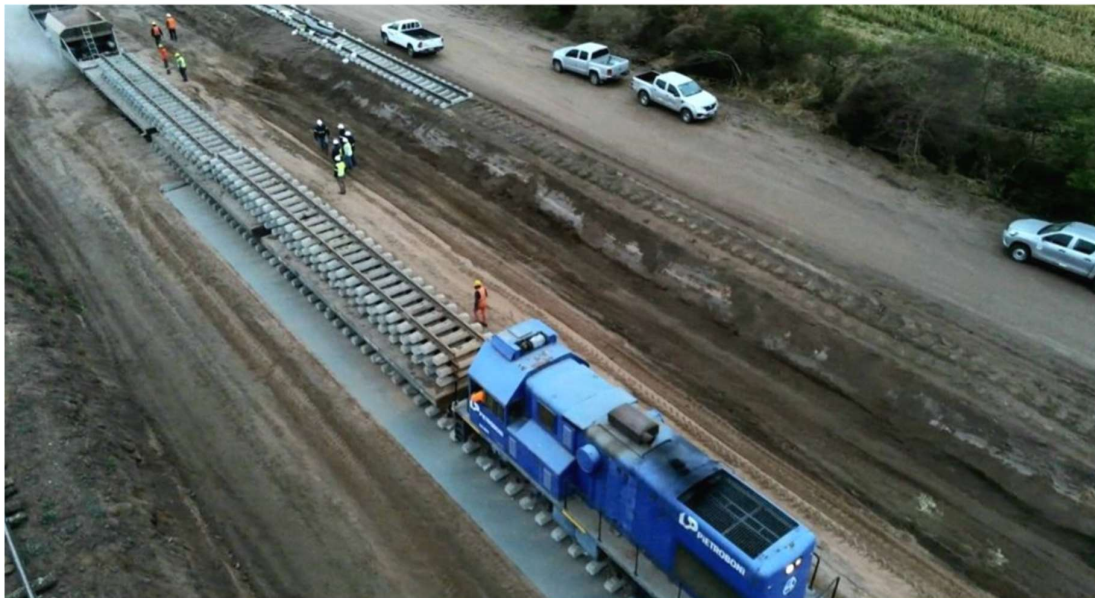


Con posterioridad, en el año 2021, LPP y Losi recibirían por esta obra el premio a la Obra Vial del año por parte de la Asociación Argentina de Carreteras.

GANANDO PRESENCIA EN EL RUBRO FERROVIARIO

En paralelo, la empresa fue profesionalizándose en la ejecución de obras ferroviarias y logró alcanzar avances de hasta 540 mts lineales de renovación de vías por día.

En **2018** LPP logra otro contrato ferroviario con ADIF de “Mejoramiento del Ferrocarril General Belgrano en los Ramales C15, C, CB, C28, CC y C12” en la provincia de Salta; y en **2019** sumó otro más del mismo ferrocarril en los ramales C y C8, también en la misma provincia. Ambos contratos fueron en UT con Mercovial.



Para esta altura, **ya más del 15% de los saldos de contratos, resultaban contratos de obra ferroviaria. LPP se había convertido en un actor de peso en el rubro ferroviario.**

Si bien entre 2017 y 2020 hubo retracción económica, los saldos de obras y un cauteloso manejo de la caja permitieron a la empresa continuar con su actividad sin mayores inconvenientes. Incluso **cuando en marzo 2020 sobreviene la pandemia de COVID y se paralizan todas las actividades económicas, LPP se encontraba en una posición ventajosa por su espalda financiera y su capacidad operativa y lo aprovechó favorablemente** para continuar trabajando en el marco de ser actividad esencial.

En **2021** la ADIF adjudica a la UT LPP - Mercovial la **construcción de uno de los tramos de la circunvalación ferroviaria de Santa Fe** (contrato llamado Circunvalar Tramo II), una obra ferroviaria de envergadura en la ciudad de Santa Fe, con un puente de aproximadamente 1.000 metros de longitud atravesando el Río Salado.

NUEVOS RUBROS

Ante un mercado vial cada vez más competitivo, con el objetivo de diversificar el riesgo desde el año 2019 en adelante se comienza a trabajar fuertemente en un **plan de diversificación para incorporar otros rubros nuevos donde la empresa pudiera aportar su capacidad operativa y que fueran una alternativa a la tradicional obra pública.**

En **2021** se logra incursionar en **obras aeroportuarias** cuando LPP en sociedad con Helport y Sabavisa suscribe el contrato con la provincia de Entre Ríos para el “Diseño, Construcción y Readecuación del **Aeropuerto Comodoro Pierrestegui**” de la ciudad de Concordia.

Asimismo, en el año **2022** se firma contrato con Aeropuertos Argentina 2000, cliente privado, para la “Readecuación de la Pista del Aeropuerto Internacional de Posadas”, Misiones”; una obra de magnitud a realizarse en un plazo breve.

También en el **2022**, luego de un gran esfuerzo comercial, **LPP accede a su primera obra de minería: Ejecución de piletas de evaporación en Catamarca para la minera Liex.** Esta obra resulta un hito dado que se trata de un contrato con un cliente privado y con una complejidad adicional por el hecho de tener que trabajar a más de 4.000 MSNM.

Esta es la historia del Grupo Lemiro Pablo Pietroboni hasta la actualidad.

Luego de más de 60 años de historia, la organización ha pasado por situaciones positivas y negativas, teniendo que afrontar contextos adversos y complicados, así como contextos de oportunidad que supo aprovechar.

El espíritu de esta empresa siempre ha sido buscar soluciones a través del esfuerzo y la perseverancia, intentando encontrar el éxito. De más está decir, que **el espíritu de la compañía, no es más que el espíritu de la gente que trabaja en ella. Nada hubiera sido posible sin su equipo de trabajo.**

“No hay éxito sin esfuerzo y perseverancia”. Víctor A Pietroboni.

Agradecemos especialmente a Walter Mohr por su esfuerzo y dedicación en compilar la mayor parte de la información que conforma esta historia.

Actualización a Junio 2022