



DEL TRANSPORTE
magazine
AÑO 4 • FEBRERO/MARZO 2013 • #19

FORD CAMIONES

GANADOR EN LIVIANOS

Tras un 2.012 favorable, Ford camiones comienza este año ampliando su red de concesionarios y ofreciendo uno de los planes de financiación más ventajosos del mercado.

LOS PIRATAS DEL ASFALTO
"NAVEGAN LIBREMENTE"
INVESTIGACIÓN: MERCADO LIBRE

MEDIDAS PARA MEJORAR EL
SERVICIO FERROVIARIO
INTERVIENEN EL BELGRANO CARGAS

EUROPA: ESTACIONES DE
COMBUSTIBLES LIMPIOS
NORMAS DE DISEÑO Y UTILIZACIÓN



EL
MEJOR
PESADO

CON LA
FINANCIACIÓN
MÁS LIVIANA.

TNA 7,5%

Ahora podés tener tu **STRALIS 490S41**,
financiado por **Iveco Argentina SA**
hasta el **70%** en **60 cuotas fijas en pesos**.

IVECAM 

SAN MARTÍN: (011) 4724-5400

LA PLATA: (0221) 414-0100

CAPITAL: (011) 4302-9555

E.ECHEVERRÍA: (011) 4693-4888

camiones@ivecam.com.ar | www.ivecam.com.ar

IVECO

www.iveco.com.ar

FOTO NO CONTRACTUAL. PROGRAMA DE FINANCIAMIENTO PARA LA AMPLIACIÓN DE RENOVACIÓN DE FLOTAS DECRETO 494/2012 (REGLAMENTACION 43A_5). FINANCIACION DIRECTA DE VEHÍCULOS NUEVOS 0KM. DE PRODUCCIÓN NACIONAL. CREDITOS CON AMORTIZACIÓN SISTEMA ALEMÁN, HASTA 60 CUOTAS MENSUALES Y CONSECUTIVAS. TASA FIJA EN PESOS 17% TNA, CON BONIFICACIÓN A CARGO DE LA SECRETARÍA DE TRANSPORTE DE 7,5 PPA (SIETE CON CINCUENTA PUNTOS PORCENTUALES ANUALES) Y BONIFICACION DEL BNA DE 2 PPA (DOS PUNTOS PORCENTUALES ANUALES). LA BONIFICACIÓN A CARGO DE LA SECRETARÍA DE TRANSPORTE SOLO TENDRÁ EFECTOS SI DICHA SECRETARÍA AFRONTA LOS PAGOS CORRESPONDIENTES, EN CASO CONTRARIO EL CLIENTE DEBERÁ SOPORTAR LA TASA DE INTERES SIN DICHA BONIFICACION. ASIMISMO, LA BONIFICACION A CARGO DEL BNA TIENE UNA VIGENCIA LIMITADA HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DE 2012, O LA VENTA DE 150 UNIDADES, O LA UTILIZACIÓN POR PARTE DE IVECO ARGENTINA SA DE LA LÍNEA DE CRÉDITO OTORGADA POR EL BNA DE PESOS CINCUENTA MILLONES, LO QUE OCURRA PRIMERO. EJEMPLO PARA UN CREDITO SIN INCLUIR SEGURO DE VIDA DE PERSONAS FISICAS, EN 60 MESES, SISTEMA ALEMÁN: TNA (TASA NOMINAL ANUAL) FIJA BONIFICADA: 9,5% + 0,5% MENSUAL EN CONCEPTO DE GASTOS DE ADMINISTRACION DE CREDITO. TEA (TASA EFECTIVA ANUAL): 10,47% - CFT (COSTO FINANCIERO TOTAL) 10,47%. PRESTAMOS SUJETOS A APROBACION DE IVECO ARGENTINA SA. PARA OTROS DESTINATARIOS Y/O PRODUCTOS: CONSULTAR PRECIOS, LINEAS, TASAS Y PLAZOS.

EL AÑO DE LA SERPIENTE

No crean que hablo de alguien en especial, sino que simplemente el 10 de febrero comienza según el milenario horóscopo Chino, el año de la serpiente.

Si uno cree en este horóscopo, verá que la mayoría dice que no será un año fácil, que habrá que saldar deudas, arreglar conflictos y pagar lo que se gastó a cuenta el año anterior.

Además si nos remontamos al anterior ciclo de la Serpiente, este fue en 2001 (!). Año del que por más que nos querramos olvidar, todos saben como nos fue. Pero dijo alguien más terrenal y famoso, que como la única verdad es la realidad, tratemos de ver objetivamente que certezas y que dudas tenemos.

Por ejemplo, hay elecciones legislativas que seguramente van a dar una pauta de seguimiento o cambio de modelo económico. También si bien es un año en que se deberá pagar menos deuda al exterior, se va a tener que adecuar de una vez por todas los parámetros de medición de estadísticas oficiales (INDEC o como se llame el próximo), con lo cual, inflación y valor del dólar se moverán hacia un sinceramiento y quizás desdoblamiento en el segundo caso.

Sin embargo las pautas salariales que ya se están negociando, con mezcla de interna sindical cegetista y apuro por no quedar rezagado por los aumentos de precios, tienden a un 20/25% de aumento en el año.

Si Dios, el tiempo, la suerte y los astros nos acompañan, tendremos una mayor cosecha con mejor precio internacional de granos. Mas dólares para el país, y más trabajo para el sector. En Expoagro, que se realizará en marzo, seguramente veremos la punta del ovillo de estos temas.

El camino que se inició con los combustibles es sin retorno, se seguirán ajustando los valores de surtidor a precios internacionales y será el momento, (ya que más adelante puede ser tarde) de comprar vehículos que consuman menos combustible y estén adaptados para el cambio de norma que se avecina a inicios del próximo año.

La gran pregunta que me hacen muchos pequeños empresarios del sector: ¿qué hago? ¿me endeudo? ¿reinvierto?. La respuesta que les doy para 2013, es que es el momento de comprar vehículos, unidades de remolques, depósitos, o lo que necesiten.

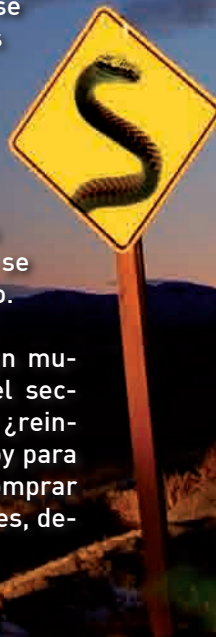
Trabajo no va a faltar. La rentabilidad no será la mejor y habrá que cuidar con la piz fino los gastos, buscando las ofertas, los créditos oficiales y privados o los sistemas diferentes como el leasing.

Lo dice el horóscopo. Año difícil del que se sale con trabajo y mucha atención. Tampoco será momento de quedarse dormido esperando que suene el teléfono. Es la oportunidad de sumar nuevos clientes con propuestas, o más económicas, o más eficientes, o quizás, más creativas. Habrá que afrontar gastos y no se podrá parar en la ruta a tomar mate. Es un año de duro trabajo, de creer (esta es la parte difícil, je) sobre todo en el país y su gente, y meterle para adelante.

Y más que una certeza o razonamiento, un gran deseo para este año. Que con convicción todos nosotros sumemos nuestro granito de arena para reducir la siniestralidad vial en Argentina. Todo lo anterior no sirve de nada si no se está vivo. Ningún proyecto continua desde el cementerio. Capacitar, educar y educarse para que los vehículos y conductores sean mas seguros en las rutas será el gran desafío que tendremos que afrontar. Alcohol, drogas, exceso de velocidad, falta de descanso, son temas que tenemos a nuestro alcance para mejorar, porque ningún horóscopo predice el día de la muerte de nadie. ¡Buen año para todos! ◀



Por Daniel Orciani





SUMARIO.



BELGRANO CARGAS

- Medidas para mejorar el sistema ferroviario.
- Intervienen el Belgrano Cargas.
- Rol histórico del ferrocarril.



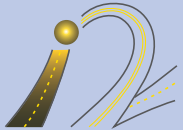
FLOTA EN BRASIL

- Río lanza un programa para la renovación de la flota de camiones.
- Tolerancia en sobrepeso.



STAFF

PRODUCCIÓN INTEGRAL



INTEGRA2
Producciones del Transporte S.A.

www.elexpresotv.com
integra2@elexpresotv.com
Tel.Fax 5411 6091.1710 / 1712 / 1713
California 1337
C1289AAH Ciudad Autónoma de Buenos Aires

DIRECTOR

Carlos Daniel Orciani

PRODUCCIÓN COMERCIAL

Cristina Murúa

EDITORA

Liliana Orciani

DIRECTOR DE ARTE

Sergio Chiarello

FOTOS

Marcos Eisenbeil
Hernán Novoa

IMPRESIÓN

Mariano Más S.A.

EL EXPRESO MAGAZINE DEL TRANSPORTE es una publicación de Integra2 Producciones del Transporte S.A. La distribución es gratuita y dirigida. Se permite la reproducción total o parcial de las notas con mención expresa de la fuente. Propiedad intelectual en trámite.



PIRATERÍA DEL ASFALTO

- Investigación: Los piratas del asfalto navegan por Mercado Libre.
- La firma Lo Jack aporta herramientas para solucionar el jammeado.

4



INFRAESTRUCTURA VIAL

- Aseguran que la red vial tendrá 4000 km de autovías y autopistas a fin del 2013.
- Entrevista a Miguel Salvia
- Comienzan las obras en la Ruta Provincial N° 6

14

TERMINALES III

- Logística: sistema de control de flotas de Scania.
- Iveco, el preferido de los argentinos. Entrevista a Natale Rigano, presidente de Iveco.
- Nuevas acciones de Mercedes-Benz.



TERMINALES II

- Pruebas de seguridad de Volvo.
- Ford Camiones, número uno en livianos. Entrevista a Juan Carlos Janocko, Gerente de Marketing y Ventas.
- Servicio de postventa de Volkswagen

30



COMBUSTIBLES LIMPIOS

- La Unión Europea presentó un ambicioso paquete de medidas para garantizar la creación de estaciones con normas comunes de diseño y utilización.
- Electricidad, hidrógeno GNL, GNC, GPL y biocarburantes.

19

INVESTIGACIÓN

LOS PIRATAS DEL ASFALTO NAVEGAN POR MERCADO LIBRE

LOS TRANSPORTISTAS ESTÁN HARTOS. EL FLAGELO DE LA PIRATERÍA DEL ASFALTO SE REPITE CON VAIVENES DESDE HACE MUCHOS AÑOS. SE DESCONFÍA DE TODOS. CUALQUIERA PUEDE SER UN ENTREGADOR. CUSTODIAS, POLICÍAS, CONDUCTORES, ETC. LAS COMPAÑÍAS DE SEGURO SON CADA VEZ MÁS RECIAS A ASEGURAR A LOS TRANSPORTISTAS, Y LOS COSTOS SON CADA VEZ MAYORES



Bloqueador Jammer Inhibidor Celular + Gps 4 Antenas Y Cooler

Me gusta 0

\$ 6.500⁰⁰

12 cuotas de \$ 807⁵³

Artículo nuevo
Capital Federal (Capital Federal)
3 vendidos Ver calificaciones

Comprar

Hacer una pregunta

Reputación del vendedor

En el rubro del transporte, la piratería del asfalto, no es nueva. Haciendo una concesión a la geometría podemos decir que en los cerca de 200 km de un círculo imaginario alrededor del obelisco, tenemos nuestro propio "triángulo de las Bermudas", desaparecen mercaderías (preferentemente electrodomésticos, remedios, y computadoras y celulares), también semirremolques e incluso las unidades tractoras.

Se han formado Comisiones donde los representantes de las entidades empresarias participan activamente junto con funcionarios provinciales (de Bs. As.) y nacionales, así como representantes de las fuerzas de seguridad, especialistas en sistemas de rastreo, representantes sindicales, miembros del poder judicial, etc.). Algunas cosas cambiaron y fueron positivas, como la creación de una fiscalía especializada y procedimientos más rápidos en la detección de los delitos. Pero el problema sigue, baja unos años y sube al siguiente, firme a la ley de la oferta y la demanda.

Y surgen dudas. El inmenso volumen sustraído en mercaderías, requiere no ya de un galponcito y un camioncito para operar, sino de una verdadera logística operacional. Si alguien se atreve a responder estas preguntas, estaremos más cerca de eliminar a los piratas: 1). ¿Y dónde se venden estas cosas robadas? 2). ¿ Toda la

ESTADÍSTICAS



Los números de la piratería en el país. Página 5-6

ENTREVISTA



Federico Tomassini de Lo Jack. Pág. 6, 8

Desde una de las Cámaras del sector se denuncia que en el portal de Mercado Libre se exhiben sofisticados inhibidores de señal que facilitan las tareas delictivas. Piden que haya algún tipo de normativa. En tanto, la sustracción de vehículos con mercadería sigue en aumento.

Mercado Libre es sin dudas el portal más conocido de nuestro país y la re-

gión. A muchos no les importa tanto la procedencia de lo que se comercializa, sino el precio y la disponibilidad. Se usa para conseguir ese producto que acaba de salir en el exterior (no puedo viajar y menos tener dólares) pagadero en pesos nacionales (o en cuotas con tarjeta). Así es posible conseguir casi todo, desde el popular Viagra hasta autoesterEOS "casi nuevos" de vehículos 0 km. Ni que hablar de los juegos de neumáticos de ocasión de vehículos importados.



policía actúa en el mismo sentido en estos casos, o hay "distráidos" por decirlo liviano?. 3). ¿Por qué hay jueces que no quieren llegar a fondo con las investigaciones en los casos que les toca de piratería? 4). ¿A nadie le importa la MILLONARIA EVASION que se produce en la venta de esta mercadería robada?.

Hoy tenemos un promedio de robo de cuatro unidades atacadas por día, que en comparación con datos anteriores, muestran que estamos en una ola ascendente de éstos robos. En 2012 el robo de camiones fue de unos 120 mensuales, casi el doble que en 2011.

Cuando nos preguntamos por qué el incremento, una de las razones que esgrimen los transportistas, más allá de la "profesionalización operativa que demuestran los piratas del asfalto, es el fácil acceso a la "tecnología" que utilizan para bloquear los sistemas de geolocalización y control de flota. Los sistemas "antijamming" se venden fácilmente en Mercado Libre, tal

como cualquiera puede comprobarlo al entrar a este portal.

Existen equipos con valores entre \$6500 y \$9500, dependiendo del área de inhibición que abarcan. Empezando los más económicos por 60 metros. El párrafo siguiente está extraído de la presentación de las características de uno de éstos aparatos:

Bloqueador de celulares: A diferencia de los otros publicados, este bloquea no solo las señales digitales como el 3G sino también las analógicas, ya que en Argentina se usan ambas. De esta forma bloquea TODOS los celulares analógicos y digitales, nextel y GPS. A diferencia del resto de los inhibidores portátiles que tienen tan solo 0,5 o 1watt de potencia, este tiene 3,7watts reales, efectivos. Otra de las diferencias con los jammers viejos es que tienen 3 antenas, lo cual solo alcanza para la mayoría de las redes pero no para todas, este tiene 4 antenas.



ESTADÍSTICAS

PIRATAS DEL CARIBE (ARGENTINO) 4

No son famosos como Jhonny Deep, pero la piratería del asfalto no se detiene, esta modalidad delictiva creció un 25 por ciento, si se tiene en cuenta que entre el 1° de agosto de 2011 y el 31 de julio del 2012 hubo 1628 robos de camiones en el país, con un promedio de 120 hechos por mes.

En promedio hay más de cuatro asaltos por día en la Argentina, llegando a 120 por mes. El ranking es liderado por los productos alimenticios, le siguen los artículos de perfumería y los medicamentos. Según los especialistas, antes de que se produzca el robo, la mercadería ya está vendida, y no se roba lo que no se vende.

Según la Mesa Interempresarial de Piratería de Camiones, en el documento estadístico hecho entre el 1° de agosto de 2010 hasta el 31 de julio del año pasado se habían relevado 1303 casos. Se tienen en cuenta los hechos consumados y los robos en grado de tentativa.

Según el informe, publicado en www.pirateriadecamiones.com.ar, el 58% de los hechos se produce entre las 6 y las 12; el 25%, entre las 12 y las 18; el 10%, entre las 24 y las 6, y el 7%, entre las 18 y las 24.

UNA VERDADERA BANDA DE PIRATAS

"Los piratas del asfalto tienen una estructura piramidal, donde existe una cabeza que arma el robo según el costo y el beneficio. Los que dan la cara y cometen el hecho son los denominados «gatilleros», que no conocen la estructura principal"

Si bien la zona sur del conurbano bonaerense es donde se producen más hechos (52 % de los casos), los integrantes de la Interempresarial de Piratería de Camiones creen necesario que la zona oeste del conurbano tenga su propia fiscalía para investigar

Puede cargarse con el cargador de pared. También viene con cargador de auto. La batería interna de Ni-Mh 12v 1600mA/h dura 90 minutos.

Único portátil que bloquea en un diámetro de hasta 60 metros de alcance. Este modelo está especialmente diseñado para trabajar constantemente 24/24, los 356 días del año, gracias a sus ventiladores cooler internos que lo

refrigeran.

Frecuencias que bloquea: 850 a 894MHz 925 a 960MHz 1500 a 1600MHz 1805 a 1990MHz y 2110 a 2170MHz

Bandas celulares: Digitales : IDEN, TDMA, CDMA, GSM, UMTS. Analógicas: AMPS, NMT, N-AMPS, TACS

Más clarito imposible. Como operan con estos equipos? "Con los inhibido-

res de señal que impiden hablar por teléfono celular o mantener un vínculo con el satélite, suelen colocarse detrás del vehículo que van a robar, a unos 20 metros, para luego activar un aparato que lanza una señal generalizada que bloquea a las otras. Inhibida la comunicación, luego abordan el camión y se lo llevan", explica Oscar Farinelli, el encargado del tema en la Fadeaac.

FEDERICO TOMASSINI, JEFE DE PRODUCTO DE LO JACK UNA SOLUCIÓN AL "JAMMEADO"



se parte de tener un ABL, es un GPS que comunica todas las alarmas a través de señal celular a la central de operaciones de distintas empresas y en esas empresas se va monitoreando la ubicación del camión más las alarmas de apertura en puerta que son las que dan el aviso de que por ejemplo algo raro está pasando. Y estas señales se ven bloqueadas por este tipo de sistemas inhibidores que se pueden conseguir muy fácilmente en el mercado y son muy utilizadas en la piratería del asfalto.

Hoy en día Lo Jack a diferencia de las distintas empresas, tiene la posibilidad de tener su propia tecnología que es radiofrecuencia, entonces lo que se hizo fue una integración entre el ABL/GPS y nuestra radio frecuencia ¿Qué logramos con esto? Que una vez que nuestros ABL detectan que están siendo inhibidos le avisan al dispositivo de radio frecuencia y este que no se puede inhibir, avisa a la central de operaciones nuestras y ahí es cuando se inicia todo el operativo de búsqueda.

O sea en algún momento queda grabada la última señal de posicionamiento y a partir de ahí se descarga una alerta ¿Básicamente es eso?

Exactamente. La diferencia básicamente es ese, que nosotros a pesar de tener inhibida la señal celular, en nuestro



www.expresotv.com/integra2/tomassini.mp3

dispositivo Lo Jack, él puede comunicar que está siendo inhibido y ahí podemos actuar.

Correcto y ¿no hay ningún método que elimine este sistema Anti Jamming?

Que lo elimine no.

¿Cuando te bloquean usan una gama de frecuencias tan grande que es imposible eliminarlo?

Exactamente, hacerla desaparecer no se puede. Hoy en día lo que tienen todos los dispositivos de ABL es la capacidad de poder diferenciar lo que es la falta de señal celular con lo que es la inhibición porque son dos problemas diferentes que tiene una señal celular.

En su experiencia ¿tuvieron algún caso en base a la tecnología que ustedes presentan donde han logrado identificar a los piratas o por lo menos que se detenga el camión o a los piratas?

Hoy nosotros en toda la cartera que tenemos instalada, con la nueva tecnología que presentamos hace un

Estuvimos recibiendo información periodística de algunas cámaras del sector que dan cuenta de la piratería del asfalto y que se comercializaban a través de mercado libre, aparatos que inhiben la señal de GPS y donde el precio varía de acuerdo al rango de distancia que bloquean, es por eso que acudimos a Ustedes para que nos cuenten que se puede hacer contra esto, ¿Qué solución ofrece Lo Jack?

Es así como Ustedes dicen, estos inhibidores de señal se pueden conseguir en cualquier lado y de acuerdo a la potencia que tienen, es los metros de distancia que poseen para bloquear la señal celular. Hoy en los sistemas de seguridad de los camiones,



**EN SATISFACCIÓN
DEL CLIENTE**

VOS NOS PUSISTE EN ESTE LUGAR

ESTADÍSTICAS

este tipo de delitos.

La mayor cantidad de hechos se dio en la provincia de Buenos Aires, con el 67% de los casos; en la Capital se dio el 22%, y en el interior, el 11%.

El distrito donde más robos se produjeron entre el 1° de agosto de 2011 y el 31 del mes pasado fue Lomas de Zamora, con el 18 % de los casos; después siguió Lanús, con el 11%, y el tercero lugar fue para Florencio Varela, con el 10%.

Antes de que se produzca el robo ya está determinado el galpón donde van a llevar la mercadería. Sobre este punto, en mayo pasado, la Sala III de Apelación y Garantías en lo Penal de San Martín confirmó un fallo de primera instancia donde una persona fue procesada acusada de partícipe secundario por mercadería en tránsito al haber guardado en su casa un vehículo robado con carga que había sido sustraído momentos antes. Para los especialistas se trató de una resolución de suma importancia porque, en general, se imputa a los sospechosos por el delito de encubrimiento.

“No resulta verosímil lo relatado por el imputado en cuanto al encuentro casual con G. [acusado del robo] el día del hecho y una vez ejecutado el mismo, quien le pidió si podía guardar un camión en su casa y bajar una mercadería, toda vez que quien roba un camión no va a buscar un lugar poder depositar la mercadería una vez cometido el hecho, esperando que el azar le depara el encuentro casual con un amigo dispuesto a recibirla [la carga]; por el contrario, como bien lo señala el juez de primera instancia, este caso respondería más bien a una actuación en forma coordinada por parte de los imputados cumpliendo cada uno un rol específico dentro del plan delictivo.”. La piratería del asfalto es la tercera “industria” más productiva para el crimen. Según expertos, tiene un alto nivel de sofisticación. Según Freight Watch, dedicada a la seguridad en logística, en 2010 se perdieron (un récord) US\$63 mil por camión robado, sólo en mercadería. Los productos son revendidos por entre 40% y 50% de su valor. ◀

Y si alguna duda les queda sobre el uso que se les dará a éstos equipos, solo hace falta fijarse en esta recomendación que ponen en la página donde los comercializan:

¿Será mucho pedir un trabajo de inteli-

ATENCIÓN: PARA QUE QUEDE CLARO: OFERTÁS, ME MANDAS UN NÚMERO DE TELEFONO DONDE LLAMARTE, Y YO DIGO EL LUGAR Y HORA DONDE ENCONTRARNOS. SI NO VAS A RESPETAR ESTOS PASOS, BUSCÁ OTRO PROVEEDOR.

gencia de la policía? Hacerse pasar por compradores y buscar no solo el origen de la venta, sino a los compradores, evitantes piratas del asfalto en actividad. Ni que hablar que nadie en Mercado

Libre se hace cargo de lo que se comercializa a través de su portal, los transportistas lo han comprobado al reclamar por este tema.

¿Hay una división de policía informática? ¿Está solo abocada a seguir a cuatro hackers que colocan leyendas y fotos estúpidas en páginas oficiales?

Si no somos claros y contundentes no vamos a llegar a ningún lado. El tema de la piratería del asfalto no se resuelve porque hay muchos actores involucrados a los que les interesa que siga existiendo. Hay gente con dinero teñido de sangre en sus bolsillos. Y mientras eso pase, seguiremos viendo la misma película. ◀

La ENTREVISTA

FEDERICO TOMASSINI LO JACK

tiempo, tenemos el 100% de efectividad de recupero de la mercadería, y estimamos de acuerdo a la cartera que no tiene instalada esta tecnología en más del 90% de los siniestros es decir de los robos a camiones, se utiliza inhibición de señal celular.

¿Tienen identificados externamente los camiones con sistema AntiJamming?

No hay diferencia, es más en los camiones no ponemos los stickers identificándolos con nuestra marca y en este caso tampoco está identificado.

¿Y cuánto tiempo pasa entre que se da aviso de que algo esta pasando hasta que realizan el rastreo?

Desde que el ABL, que es el GPS se detecta como inhibido instantáneamente informa a nuestro dispositivo Lo Jack y a la central de operaciones. Y de ahí, en 10 minutos, de acuerdo a la cercanía de los diferentes móviles, nuestra gente está buscando el camión y la mercadería.

¿Este sistema tiene un costo adicional? ¿Se brinda como opcional?

Es un opcional al sistema de seguridad propio, el sistema lo que incluye es el GPS más el dispositivo Lo Jack más todos los sensores que exige cualquier póliza de seguros de transporte de mercadería. El sistema AntiJamming es un adicional a este sistema de seguridad y tiene un costo diferencial. Estamos hablando de \$400 de instalación y de \$60 mensuales adicionales a la solución que el cliente ya tenga.

Es un diferencial importante a comparación de la competencia. Pero como dijimos en la competencia también detectan que lo estás “jammeando” pero no tienen forma de comunicarlo porque el equipo realmente está “jammeado”. Sí pueden cortar el combustible del camión en el momento, que para nosotros es una opción que el cliente puede tener en nuestro sistema, pero creemos que es terminar de entregar la mercadería del camión. La diferencia nuestra es esa, que una vez inhibido nosotros podemos seguir comunicando desde la central de operaciones que está siendo robado, porque si está siendo “jammeado”, está siendo robado. ◀

Red de Concesionarios

Volvo Trucks & Buses Argentina
Grand Bourg – Buenos Aires
Costa Rica 5490 (Colectora Oeste)
Panamericana, Ruta 9, Km. 34,5
Tel.: (03327) 41-5687
34°27'15.50"S 58°41'46.62"O

Volvo Trucks & Buses Argentina
Luzuriaga – Mendoza
Carril Rodríguez Peña 1215
Tel.: (0261) 493-0714
32°55'59.24"S 68°47'38.98"O

Génova
Rosario – Santa Fe
Génova 7526
Tel.: (0341) 451-4005/4417/8000
32°54'57.51"O 60°43'28.96"O

LP Automotores
Córdoba
Av. Leandro N. Alem 1338
Tel.: (0351) 474-2306
30°23'19.40"S 64°9'42.25"O

Sueca Vehículos Pesados
Ciudad Autónoma de Buenos Aires
Lamazabal 2742
Tel.: (011) 5290-5731/5732
34°39'52.61"S 58°29'13.38"O

Sueca Vehículos Pesados
Moreno – Buenos Aires
Acceso Oeste, Km 40,8
Tel.: (0237) 406-2020/2030
34°37'13.82"S 58°49'55.36"O

Sueca Vehículos Pesados
Bahía Blanca – Buenos Aires
Ruta 3, km 890 (Acceso al puerto)
Tel.: (0291) 452-9821/4501574
38°43'47.07"S 62°18'31.20"O

Agecer
Río Cuarto – Córdoba
Ruta A005, Km 9,5 y ex Ruta 35
Tel.: (0358) 462-7038
33°5'25.96"S 64°21'10.50"O

Mamprin y Scevola
Paraná – Entre Ríos
Acceso Norte y Calle 865
Tel.: (0349) 424-2470
31°44'2.19"S 60°27'23.63"O

Mamprin y Scevola
Garupá – Misiones
Ruta Nac.12, km 12,5
Tel.: (0376) 448-1400/448-0076
27°27'13.87"S 55°51'39.03"O

Syen Camiones
Neuquén
E. Petricone 899
Tel.: (0299) 448-7659
38°57'35.52"S 68°2'48.49"O

Galindo Automotores
Los Vallistos – Cruz Alta – Tucumán
Ruta 9, km 1286,4
Tel.: (0381) 451-9719
25°52'10.50"S 65°10'38.10"O

Galindo Automotores
Salta
Av. Ciudad de Asunción n° 727
(Acceso a la ciudad)
Tel.: (0387) 428-3501
24°47'42.10"S 65°22'4.50"O

Mosmann Camiones
General Pico – La Pampa
Calle 7 n° 855 Oeste
Tel.: (02302) 42-3685
35°40'16.04"S 63°46'25.20"O

Windland
Comodoro Rivadavia – Chubut
H. Yrigoyen 3454
Tel.: (0297) 448-2122/32
45°53'17.45"S 67°31'38.09"O

Windland
Rio Grande – Tierra del Fuego
Batalla de Chacabuco 1087
Tel.: (02964) 42-7795
53°48'2.80"S 67°44'6.28"O

GRACIAS



En la encuesta anual 2012, realizada por GfK(*) en Argentina, las empresas contactadas le otorgaron a Volvo Trucks el primer lugar en Satisfacción del Cliente. Los encuestados nos eligieron entre las diversas marcas de camiones que poseen en su flota.

¡GRACIAS POR ELEGIRNOS Y CONFÍAR EN NOSOTROS!

*GfK es una de las empresas líderes de investigación en el mundo. Sus expertos, trabajan a diario para descubrir nuevos conocimientos sobre la manera de vivir, pensar y comprar en más de 100 países del mundo.

VOLVO TRUCKS. DRIVING PROGRESS

www.volvotrucks.com.ar





MEDIDAS PARA MEJORAR EL SISTEMA FERROVIARIO INTERVIENEN EN EL BELGRANO CARGAS



HISTORIA



El rol histórico del
Belgrano Cargas

Pág. 12

La decisión se tomó debido a que algunas empresas privadas que tienen a su cargo el servicio de trenes de carga fijan precios muy bajos para transportar sus propios productos y muy altos para transportar los de terceros, se explicó.

En el mismo acto, que tuvo lugar en el Salón de las Mujeres Argentinas del Bicentenario de Casa de Gobierno, se anunció la creación de la Administración de Infraestructura Ferroviaria Sociedad del Estado; y el fin del contrato del gerenciamiento del tren Belgrano Cargas.

Esto se hizo a través de la Resolución 28/2013 del Ministerio del Interior y Transporte, que dio "por concluidas la gestión y operación del contrato de gerenciamiento celebrado oportunamente con la Sociedad Operadora de Emergencia Sociedad Anónima (SOESA), del 13 de junio de 2006".

Asimismo se instruyó "a la Administración de Infraestructuras Ferroviarias (ADIFSE) y a la Sociedad Operadora Ferroviaria (SOFSE) para que constituyan una sociedad anónima".

Esta tendrá por objeto "la explotación comercial, la operación y logística de trenes, la atención de estaciones, el mantenimiento del material rodante, infraestructura y de los equipos y de todas las demás actividades complementarias y subsidiarias del sector de la red nacional ferroviaria" integrada por el Belgrano Cargas.

También determinó que la sociedad anónima, "con la debida participación de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), realicen un inventario patrimonial de los bienes muebles e inmuebles recibidos de la SOESA y su estado, evalúen el grado de cumplimiento de las obligaciones a su cargo, concilien las cuentas, la totalidad de



LA PRESIDENTA CRISTINA FERNÁNDEZ ANUNCIÓ UNA SERIE DE MEDIDAS QUE MEJORAN EL SERVICIO DE TRANSPORTE FERROVIARIO, TANTO DE PASAJEROS COMO DE CARGA. ENTRE ELLAS, SE DESTACA LA RESOLUCIÓN QUE DECLARA DE INTERÉS PÚBLICO LA TARIFA DE TRANSPORTE DE CARGA, POR LO CUAL EL ESTADO NACIONAL PASARÁ A FIJAR LOS PRECIOS DEL SECTOR

los pasivos y activos y toda otra cuestión vinculada al contrato”.

Se dispuso que el Belgrano Cargas quede intervenida por el Estado, y a su cargo se nombró al Licenciado Marcelo Bosch. “Es un tren emblemático del todo el norte argentino, y tiene como función dar abasto a todo el plan alimentario 2020”, indicó la Jefa de Estado. Y explicó que “si no articulamos la producción con la logística, perdemos competitividad”.

Por ese motivo, la Mandataria anunció “una inversión importante de adquisición de vagones” para el Belgrano Cargas, aunque aclaró que “gran parte de los vagones van a ser recuperados con trabajo en talleres argentinos y por trabajadores argentinos”.

También se anunció que se finalizaron las tareas de renovación de las

vías en todo el trayecto del ferrocarril Sarmiento tras 5 meses de trabajo, sin necesidad de interrumpir el servicio durante los días laborales.

Y además se presentó el nuevo sistema de información para que los pasajeros

cuenten con datos precisos acerca de la posición de los trenes y sus horarios. A partir de ahora, los pasajeros podrán contar con esa información en la página www.mininterior.gov.ar o bajando la aplicación para teléfonos celulares Trenes en Directo, en la misma página.

LOS CORREDORES

PROYECCIONES FUTURAS

Inicio en 1876, el ferrocarril Gral Manuel Belgrano se convirtió, en sólo 50 años, en una de las principales redes del país y del continente. Con más de 10.000 km de vías recorría las 14 provincias, y brindaba las únicas conexiones ferroviarias con Chile y Bolivia. La historia de este ferrocarril no ha sido otra que la de nuestro propio desarrollo nacional e integración regional. Años de abandono y deterioro fueron progresivamente apagando su rol, otrora protagonista en el transporte de cargas de buena parte de la Argentina. A fines de este proceso el ferrocarril Belgrano agonizaba próximo a su desaparición y pocos kilómetros quedaban en funcionamiento. El desarrollo económico alcanzado por la región en los últimos años y el crecimiento exponencial de la producción agrícola industrial y minera aceleran la demanda de una red ferroviaria de cargas activa y eficiente.

RECONOCIMIENTO

ALGUNOS DATOS SOBRE LOS FERROCARRILES DE CARGA

- Aproximadamente el 50% de la carga transportada por los ferrocarriles de carga son granos y derivados (pellets, aceites). Por otra parte, alrededor del 75% del total son cargas a granel. Su participación en el transporte de contenedores es escasa.
- El FC de cargas debe trabajar permanentemente para revertir una imagen de la demanda que en general no le es propicia, a causa de su historia.
- Como síntesis, se puede decir que la percepción de los clientes actuales se orienta a valorar como fortalezas: precio, seguridad, relación peso/volumen, confiabilidad, posibilidad de negociar convenios plurianuales; y las debilidades se las califica en: transit-time elevado y en escasas frecuencias. En la percepción de los clientes potenciales la mayor fortaleza se orienta a valorar el precio y como debilidades: escasas frecuencias, baja seguridad, transit-time elevados, carencia de servicios integrales, escasa confiabilidad.
- Es necesario incrementar y fortalecer los acopios en estaciones ferroviarias, desarrollando tecnologías que apunten a la flexibilidad y a la integración intermodal, creando playas aptas para dicha integración, en diferentes partes del territorio nacional.
- De igual manera, sus accesos a las terminales portuarias e industrias de transformación deben ser mejoradas ya que cualquier demora, tanto en carga como en descarga, atenta contra la rotación y por tanto contra la eficiencia del sistema.
- El FC tiene serias limitaciones en los accesos terrestres a los puertos fluviales y marítimos de exportación tales como Buenos Aires, Bahía Blanca, Gran Rosario y Barranqueras. Por el contrario, han sido significativas las mejoras en las instalaciones de los puertos del país y en la profundización de los accesos por agua. Dichas falencias se pueden agravar seriamente de lograrse en un mediano plazo los niveles de producción agraria que apuntan a 150 M tn/año.



EL ROL HISTÓRICO DEL FERROCARRIL

Son múltiples las razones que operaron para que el transporte de cargas por ferrocarril (FC) tuviera el descenso en el curso de los años. Sucintamente se pueden mencionar como responsables a una incoherencia de políticas públicas y a errores de manejo interno al propio

servicio ferroviario, para mencionar las más relevantes.

El año 1992 marca el inicio del proceso de otorgamiento de concesiones a privados, instrumentadas mediante licitaciones públicas nacionales e internacionales. En efecto, el gobierno nacional pone en mar-

cha, con acuerdo del Congreso nacional, dicho proceso con los siguientes objetivos básicos: minimizar la carga financiera del Estado a los servicios ferroviarios, mejorar la calidad de los servicios, la seguridad en la operación y la productividad, adaptar la oferta a la demanda y reiniciar un proceso de inversión y tender a una mejor participación del FC en el mercado de transporte terrestre.

En el caso específico del Belgrano Cargas -con un rol fundamental en el desarrollo regional del NOA y NEA por la configuración física de su red- su situación hasta hoy fue la siguiente:

■ Después de un lapso de gestión pública y posteriormente fracasadas dos licitaciones, se adjudicó en forma directa al gremio Unión Ferroviaria a fines de 1997, con la promesa de aportes estatales de 250 millones de dólares en cinco años, hecho que no se produjo.

■ En el año 2006 el Estado Nacional lo declara en emergencia y otorga el gerenciamiento a la Sociedad Operadora de Emergencia (SOESA), sociedad actualmente integrada por empresas privadas y los gremios La Fraternidad, Unión Ferroviaria y Camioneros. Un decreto del gobierno nacional de fines del 2008 pone límites de tiempo a dicha operación.

■ A inicios de la década de los '80 el Belgrano transportó 4,5 M tn, para llegar en la actualidad a una cifra del orden de 1 M tn.

■ No obstante, el futuro es promisorio en materia de demanda por el desplazamiento de la frontera agrícola, lo que creó la condición de crecimiento de la producción en su área de influencia, trayendo como consecuencia que el transporte ferroviario pueda llegar a una cifra del orden de las 6/8 M tn/año, bajo ciertas condiciones que involucren la mejora sustancial de la infraestructura y los servicios.

■ Dada la responsabilidad que le asignó la Ley 26.352 a la ADIFSE, de atención y mejora de la infraestructura ferroviaria, se definió poner un especial esfuerzo en el Belgrano Cargas, en particular en el corredor de la soja: Embarcación-Gral. Pinedo-Avia; Terai-Barranqueras-Santa Fe-Rosario; estando actualmente en reconstrucción integral cinco tramos de 200 km en total, con recursos propios y la aplicación inmediata de un crédito de la Corporación Andina de Fomento (CAF) de 320 millones de dólares.

LOS CORREDORES

En este nuevo contexto surgen un conjunto de oportunidades que se asocian a 7 corredores estratégicos dentro de la gran red original.

■ **Corredor Salta – Barranqueras – Rosario.** Llamado a ser el nuevo ramal troncal del Ferrocarril Belgrano. Sólo el crecimiento productivo de la zona que recorre permite aspirar a una carga anual de 8 millones de toneladas, más del doble que cualquier otro ramal del país.

■ **Ramal de conexión internacional C-C14 -C15.** La recuperación de estos ramales representa la restauración de la interconectividad ferroviaria entre Bolivia, los puertos del litoral, los puertos del Pacífico y la vasta zona de influencia del Belgrano.

■ **Ramal C25.** Representa la espina dorsal ferroviaria para el desarrollo económico de la provincia de Formosa, integrando su desarrollo y potenciando su crecimiento con la concreción del nuevo puerto provincial sobre el Paraná.

■ **Ramal Tostado – Las Cejas en Santiago del Estero.** Corre a lo largo de una cuenca económica que hoy produce 3.900.000 toneladas de granos, subproductos y azúcar, todos ellos susceptibles de ser transportados por tren.

■ **Ramales Mineros.** Permiten viabilizar el transporte eficiente y competitivo para explotaciones mineras actuales y futuras en las provincias de San Juan, La Rioja y Catamarca.

■ **Corredor Central Córdoba.** Hoy sigue conservando su histórica vigencia gracias a la riqueza agrícola e industrial de las áreas en donde presta servicio.

■ **Vinculación Ferro portuaria Rosario – Zárate – La Plata.** Ofrece una plaza ideal para articular los principales puertos de la región, potenciando el tráfico de contenedores.

En esta primera etapa, se han concentrando los esfuerzos de inversión en los ramales troncales, encarando 23 obras de renovación de vías según los más altos estándares internacionales. Esta calidad nos permite asegurar décadas de servicio.

Estas obras se realizan en las provincias de Santa Fe, Chaco, Formosa, Salta y Santiago del Estero en coordinación con los gobiernos provinciales, promoviendo el empleo y el desarrollo de la industria ferroviaria nacional

De los 7.347 kilómetros de extensión de vías del ferrocarril, sólo 4.789 Kilómetros operan hoy y 2.558 Kilómetros quedaron sin circulación.

Nuevos Camiones Mercedes-Benz. Le cambian la cara a tu negocio.



Nuevas cabinas. Más confort. Más servicio.
Más cobertura. Más camión.



Mercedes-Benz


Foto no contractual

Mercedes-Benz Recomienda **Mobil** Lubricantes

Mercedes-Benz Financiera

Círculo Mercedes-Benz

Mercedes-Benz Postventa

 Mercedes-Benz Argentina

0-800-66-MIBENZ (62369) - www.mercedes-benz.com.ar

INFRAESTRUCTURA VIAL

4.000 KILÓMETROS DE AUTOVÍAS Y AUTOPISTAS

EL PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN ARGENTINA DE CARRETERAS, MIGUEL SALVIA, BRINDÓ UNA ENTREVISTA EXCLUSIVA A EL EXPRESO MAGAZINE. AFIRMÓ QUE LA RED VIAL LLEGARÁ A FIN DE 2013 A 4.000 KILÓMETROS DE AUTOPISTAS Y AUTOVÍAS, CRITICÓ LA EXISTENCIA DE "FALLAS FUERTES" EN EL CONTROL AL EXCESO DE PESO DE LOS CAMIONES, Y RECLAMÓ AL GOBIERNO "DECISIÓN" A LA HORA DE OTORGAR FINANCIACIÓN A LA INFRAESTRUCTURA DE CAMINOS

¿Cómo nos encuentra el año 2013 con respecto a las carreteras? Sabemos que estuvo reunido con las entidades de transporte de cargas para analizar el tema, y se espera mucha obra pública para este año.

Sí, en general se espera obra pública. El año pasado fue un año de estabilidad, las obras continuaron a un ritmo lento. Esperamos que este año aumenten, y se completen algunos proyectos que están en marcha. Esperamos un año fuerte. El año pasado bajo un poco el movimiento del transporte, pero suponemos que volviendo a crecer éste, evidentemente el termómetro que es el transporte, exigirá mejores caminos.

La Asociación Argentina de Carreteras y la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) habían decidido desarrollar hace tiempo un plan para estimular la construcción de caminos. Creo que lo han actualizado y lo que falta es resolver algunos problemas en algunas zonas puntuales ¿Es así?

Ese plan era integral, incluso era un plan vial y ferroviario, porque tratamos de complementar unas inversiones ferroviarias que podrían mejorar incluso el sistema vial. Pero fundamentalmente hay una gran presión sobre el tema de duplicar algunas rutas porque

de hecho el transporte de carga, sobre todo, ha aumentado mucho. Hoy hay muchas rutas que tienen un porcentaje arriba del 40% de transporte pesado, que es un número realmente alto, y esto implica una presión fuerte para hacer un nuevo plan. Nosotros en su momento hicimos un plan con una cantidad importante de kilómetros, y si bien siempre se habla de los kilómetros, en realidad entre las obras que están terminadas y las obras que es-

tán en marcha, la red vial del país va a tener más de 4.000 kilómetros de autovías y autopistas al finalizar este año. Pero hay otros 3.000 kilómetros pendientes en otros lados, no con el criterio de la red que se habló en su momento, sino donde hace falta duplicar. Con algunas ideas que aportamos sobre cómo utilizar la zona de camino existente, evitando estar en largos trámites de expropiaciones, ya que eso implica no solo sacar tierras



"Hay que tomar la decisión de cómo financiar las obras"



“El sector vial tiene una falla fuerte en el control de peso de las cargas”, dijo Miguel Salvia

to esto salga adelante.

¿Hay que olvidarse del sistema de peajes para algunas obras?

En realidad podrían ser con peajes o sin peajes, pero hay que tomar la decisión de financiar las obras. Cualquier obra vial tiene dos o tres lugares desde donde se financia.

O lo paga directamente el usuario a partir del peaje, o con una contribución indirecta de los que se benefician, o los pagan todos los usuarios potenciales que somos los que cargamos combustibles con una parte de los impuestos de los que están cobrándose actualmente. O lo paga toda la sociedad a través de las rentas generales. No hay otro mecanismo para las obras. Son obras de una magnitud importante, nosotros hablábamos el año pasado de más de 30.000 millones de pesos, y evidentemente para hacer esta obra se requiere un reembolso fuerte, se requiere una inversión y también tratar de que la red siga recuperándose. Por eso el peaje a veces es razonable y a veces no.

Se realizaron 4.000 kilómetros de autopistas, pero suponiendo que el incremento en la carga se dé por una cosecha importante, me parece que tenemos descuidada la red secundaria



www.expresotv.com/integra2/salvia19.mp3

productivas, sino trámites larguísimo que demoran las obras (y de hecho algunas obras que se hicieron en los últimos años lo han demostrado). Ahora esto implica una decisión, una cantidad importantes de recursos, y también generar lo que son los suministros para un plan de esta magnitud. Esperemos que en algún momen-



ruta 6



Comienzan las obras en la ruta provincial. Pág. 16

y terciaria.

Este es el tema, por eso nosotros hablamos de un plan integral, el duplicar es porque hay una necesidad en alguna ruta debido al gran incremento de camiones, el problema va también en mejorar las rutas provinciales y las rutas de tierra y los caminos rurales. Creemos que hay que hacer una acción conjunta sobre todo eso, en algunas provincias se ha hecho, en otras provincias no tanto, y hay una discusión sobre cómo se coparticipa el impuesto al combustible, y en esto algunas provincias han invertido con sus fondos, y otras tienen problemas. Las provincias hoy reciben un porcentaje muy chico del impuesto a las naftas, (solo de las naftas, no reciben del gasoil y demás), entonces habrá una discusión seguramente de cómo generar un sistema que se financie razonablemente.

¿Están de acuerdo o no con que haya más balanzas en las principales rutas?

Esto es un tema importante. El sector vial tiene una falla fuerte en el control de peso de las cargas. En los últimos 15 años ha habido propuestas, y no se ha podido encontrar un mecanismo racional del control de cargas, lo cual es grave porque genera el deterioro anticipado de las rutas, y además implica desde el transportista una competencia desleal entre el que cumple y el que no cumple. Cuando se sobrecarga un camión lo que se hace es deprimir el costo del flete, (aunque eso ya es una discusión comercial). La realidad es que hoy en día deberíamos encontrar un mecanismo distinto, ya que actualmente hay sistemas mucho más dinámicos que hace 15 años como para generar una acción de preservación de las rutas a partir de un control de cargas racional.

Este año en Montevideo se va a realizar una reunión de la Asociación Mundial de la Ruta.

En el último trimestre de este año haremos un encuentro en Buenos Aires sobre la seguridad vial y sobre el transporte

urbano. Y también realiza la Asociación Mundial de la Ruta un seminario en Montevideo. Esta tiene un Comité que se llama "El Transporte por Mercancía", donde participamos, y participa también la gente de la Federación Argentina de Entidades

Empresarias del autotransporte de Cargas (FADEEAC). Va a haber una reunión de este comité en Uruguay y la idea es que también haya un seminario específico con algún especialista sobre distintos temas. Argentina va a participar.

RUTA PROVINCIAL 6

COMIENZAN LAS OBRAS

EL GOBIERNO BONAERENSE, A TRAVÉS DE LA DIRECCIÓN DE VIALIDAD, ADJUDICÓ LA REHABILITACIÓN DE LA RUTA PROVINCIAL NÚMERO 6 POR CASI \$ 1.400.000 EN UN PLAZO DE 5 AÑOS PARA LO QUE CONSTITUYE EL CUARTO ANILLO DE CIRCUNVALACIÓN DEL CONURBANO

en dos etapas. La primera constituye la construcción con un plazo estimado de 2 años y la segunda etapa, la de conservación, requerirá un plazo es de 3 años., generando un impacto económico positivo ya que implicará la creación de 1.500 puestos de trabajo.

Los trabajos que se realizarán incluyen la reconstrucción de losas, construcción de segunda calzada y obras complementarias, y comprende los partidos de La Plata, Coronel Brandsen, San Vicente, Cañuelas, General Las Heras, Marcos Paz, General Rodríguez, Luján, Pilar, Exaltación de la Cruz, Campana y Zárate.

El titular de Infraestructura, Alejandro Arlía explicó que "la idea es configurar la red vial regional de cargas e interconexiones ferroviarias en función de las localizaciones portuarias. Estos

Las mismas contribuirán al desarrollo productivo, ya que esta ruta constituye el cuarto anillo de circunvalación al Gran Buenos Aires, desde La Plata hasta la zona portuaria de Campana-Zárate, vinculando a las rutas más transitadas.

El plazo de obra es de 5 años y se divide



Parece ser que las reiteradas protestas de los vecinos fueron finalmente escuchadas y en breve, entre el 7 de febrero y el 7 de marzo, comenzarán las obras sobre la autovía 6.





■ En Septiembre de 2.012, Scioli encabezaba la licitación para rehabilitación de la Ruta 6

trabajos también comprenden la reconstrucción de accesos a localidades del interior de la Provincia”.

Según explicó el administrador de la Dirección de Vialidad, Ricardo Curetti, “esta obra utilizará la modalidad de pago a través de bonos” y destacó “el gesto de la Cámara de la Construcción y a los empresarios que han aceptado este nuevo sistema de pago”. Aseguró además que todos los actos administrativos se vienen realizando tiempo y forma y resaltó que ya se está elaborando el proyecto del primer subtramo, empalme R.P. N° 11 y R.P. N° 215. ◀

REALIZACIÓN

EMPRESAS ADJUDICATARIAS “REHABILITACIÓN RUTA PROVINCIAL NÚMERO 6”

■ **Subtramo 2:** RP N° 36 - Camino 100-04 (ex RP N° 52); Sección 3: RP N° 215 - Camino 100-04 (ex RP N° 52); .L. Triviño - ICF S.A. - Briales S.A. - OCSA S.A. (UTE) por un monto de \$261.352.837,29.

■ **Subtramo 3:** Camino 100-04 (ex RP N° 52) - Arroyo Rodríguez; 1° - Esuco S.A. - Decavial S.A.I.C.A.C. - Constructora Dos Arroyos S.A. (UTE) por un monto de \$259.401.421,59.

■ **Subtramo 4:** Arroyo Rodríguez - Arroyo Durazno Chico; José J. Chediack S.A. - JCR S.A. - Burgwardt & Cía. S.A. por un monto de \$238.802.518,56.

■ **Subtramo 5:** Arroyo Durazno Chico - RP N° 7; Marcalba S.A. - Vial Agro S.A. - Fontana Nicastro S.A.C. por un monto de \$232.578.061,64.

■ **Subtramo 6:** RP N° 7 - RN N° 12; Tecnipisos S.A. - Centro Construcciones S.A. - Construmex S.A. - ConcretNor S.A. (UTE) por un monto de \$399.757.288,15. ◀



EL DEFENSOR DEL PUEBLO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES, CARLOS BONICATTO REALIZÓ, JUNTO A VECINOS, BOMBEROS VOLUNTARIOS Y EL OMBUDSMAN DE PILAR, ORLANDO BARGAGLIO UNA RECORRIDA POR LA RUTA 6 CON EL FIN DE MONITOREAR EL ESTADO DE LA CALZADA ANTES DEL INICIO DE LA RECONSTRUCCIÓN, CON LA FINALIDAD DE PROPONER A LAS AUTORIDADES DE VIALIDAD, LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD QUE LOS VECINOS VIENEN RECLAMANDO.



RECORRIDA Y OBSERVACIÓN PREVIA DE LAS OBRAS

Durante la recorrida, el equipo de la Defensoría verificó el estado de la ruta en Cañuelas, Las Heras, General Rodríguez y Marcos Paz, donde se observaron problemas de calzada, señalización y medidas de seguridad, las que serán comunicadas a los funcionarios de vialidad.

Esta visita responde al acuerdo realizado en diciembre pasado entre ciudadanos auto convocados y ambas defensorías con el objetivo de realizar un seguimiento de la obra de construcción, reparación y señalización. ◀



GESTIÓN DE FLOTAS SCANIA

MEJOR CONTROL + MEJOR COMUNICACIÓN MEJOR NEGOCIO

EL SISTEMA DE GESTIÓN DE FLOTAS SCANIA, MÁS QUE UNA HERRAMIENTA LOGÍSTICA ES COMO EL EMPLEADO EFICIENTE QUE ANALIZA EL TRANSPORTE Y OPTIMIZA EL TRABAJO DE LA EMPRESA

FOTOS: SCANIA IMAGE ARCHIVE

Son muchos los desafíos que el transportista enfrenta día a día, pensando en ello y para ayudar en la tarea cotidiana, Scania pone a disposición de sus clientes el Sistema de Gestión de Flotas Scania, un dispositivo único que posee una central incorporada en el vehículo y brinda reportes exactos acerca del desempeño de las unidades, las tareas y la práctica de la conducción, entregando la información en forma de gráficos posibles de verse en cualquier computadora con conexión a internet.

Los datos son recogidos por Scania y enviados por correo electrónico, en los paquetes más completos, también pueden verse a través de un portal en internet en forma de reportes. El análisis de esos parámetros ayudan a los transportistas a reducir los costos de las operaciones mediante la combinación de informática y servicios de telecomunicaciones, lo que permite la ejecución de los trabajos de manera más eficientes y, por consecuencia, ahorrar dinero.

Una de las muchas ventajas que ofrece



LAS HERRAMIENTAS

este sistema, es la de poder identificar cualquier problema a tiempo y conocer las mejoras que precisan los conductores para lograr un manejo más económico y poder optimizar la planificación del mantenimiento.

Son las tres opciones de paquetes: Monitoreo, Análisis y Control que se adaptan a las empresas, teniendo en cuenta sus necesidades y tamaños. Todos brindan una rápida visión de la flota con informes gráficos de lectura sencilla.

✓ POR EL CAMINO CORRECTO

El Paquete Monitoreo es una herramienta fácil de usar especial para flotas pequeñas de hasta 15 unidades.

Los informes que se envían por mail de manera semanal, con datos de cada uno de los vehículos, permiten ver a simple vista cómo están trabajando cada uno de los vehículos y cuáles necesitan una atención especial, sin necesidad de analizar largas listas de datos.

El informe presenta una visión general básica de la flota con indicadores de desempeño (consumo de combustible y emisiones de CO₂), tendencias y desviaciones.

Beneficios

- Fácil de usar.
- No se requieren conocimientos previos.
- No es necesario iniciar sesión.
- Análisis de las tendencias desde el último informe.
- Rápida visión general de su flota de camiones.
- Posibilidad de añadir fácilmente nuevos niveles de servicio cuando así lo desee.



LAS HERRAMIENTAS



Los paquetes del sistema de gestión. Pág. 20

DIRECCIÓN



Nuevo director para la planta de Tucumán. Pág. 21

El paquete Análisis se enfoca en vehículos y conductores. Entrega un informe ambiental, que incluye un análisis de las emisiones causadas por un vehículo en particular durante un período seleccionado, un informe de tendencias de desempeño, que es una revisión de los resultados por conductor y por vehículo en relación al consumo de combustible, estilo de conducción y forma de uso durante un período seleccionado.

Un informe denominado "Semáforo" que ofrece un análisis de los resultados, tanto a nivel del conductor como del vehículo en cualquier período que se seleccione. Este informe muestra un fondo verde si el resultado está por debajo del umbral prefijado; amarillo si el resultado está cerca del umbral, y rojo si el resultado está por encima del umbral.



Las tres opciones comparten los siguientes beneficios:

■ Fácil y rápido

- Puesta en marcha en cuestión de minutos.
- Visión general y rápida de la flota.
- Informes gráficos de fácil lectura. Ambientalmente inteligente
- Análisis del consumo de combustible.
- Análisis de las emisiones de CO2 y otros factores que afectan las emisiones.

Economía constante

- Lo ayudará a tomar decisiones sobre el consumo de combustible.
- Lo ayudará a detectar si su camión es conducido de manera inadecuada.

La parte más difícil de cualquier análisis es identificar el problema.

El sistema de Gestión de Flotas Scania permite disponer de información clara acerca del desempeño de la flota, detectando los motivos reales de la generación de gastos indeseados. También se podrá detectar potenciales problemas con anticipación, capacitar conductores para lograr una conducción más económica, y mejorar la planificación del mantenimiento.

En algunos casos, el consumo en exceso puede ser la primera señal de un problema mecánico y repararlo a tiempo significa ahorrar dinero y evitar reparaciones más costosas. ↩

LAS HERRAMIENTAS

Beneficios:

- Fácil de usar.
- Acceso a través del portal web.
- Seguimiento de las tendencias de desempeño de la flota.
- Comparación entre camiones y entre conductores.
- Planificación para la capacitación de conductores.
- Plan de mantenimiento en función al desempeño de la flota.
- Posibilidad de añadir nuevos niveles de servicio, cuando desee.

El Paquete Control es el conjunto más completo de servicios. Además de brindar información sobre vehículos y conductores, alimenta el proceso de transporte con informaciones operacionales estratégicas para ganar precisión, seguridad y tranquilidad. Entre los datos, muestra la posición de la flota y el estado del vehículo (conducción, carga, descanso, etc.)

Muestra las posiciones de un vehículo seleccionado por un período de tiempo dado y activa una alarma cuando un vehículo entra o sale de una zona geográfica determinada. Esto puede ser útil para saber exactamente cuándo un camión se acerca a un depósito, o bien podría utilizarse para prevenir la conducción en zonas no autorizadas.



Beneficios

- Fácil de usar.
- Acceso a través del portal web.
- Seguimiento de las tendencias de rendimiento y desempeño.
- Comparación entre camiones y entre conductores.
- Planeamiento para la capacitación de conductores.
- Informes de excepción.
- Plan de mantenimiento de acuerdo al desempeño de su flota.
- Visualización de las posiciones en el mapa.
- Seguimiento de vehículos.
- Barreras geográficas.

RECONOCIMIENTO

▣ NUEVO DIRECTOR

LA PLANTA DE PRODUCCIÓN DE TUCUMÁN TIENE NUEVO DIRECTOR, SE TRATA DE ADOLPHO AUGUSTO BASTOS, QUIEN LLEGA DESDE SUECIA PARA CONTINUAR EL TRABAJO DE CRECIMIENTO Y MEJORA DE CALIDAD QUE LLEVÓ A CABO PETER BJÖRK.



La planta Industrial de Scania, en Colombres, Tucumán continúa su adaptación para aumentar la producción en un 50 % hasta 2014. Por tal motivo los procesos y la tecnología se ajustan para incrementar la calidad y la precisión, aspectos imprescindibles que permitirán elaborar las piezas de la nueva generación de cajas de cambio, las que además de facilitar aún más la conducción están preparadas para soportar el torque cada vez mayor que generan los motores actuales. El nuevo director, manifestó que la planta de Tucumán se encuentra pasando por transformaciones y adaptándose a nuevas condiciones del mercado con profesionalismo y capacidad pero que es necesario seguir trabajando fuerte y preparar la planta para el futuro, en donde se hace necesario buscar la eficacia de los procesos.

Bastos es ingeniero en procesos y viene de ejercer como gerente de la planta de montaje de Ómnibus en la casa matriz de Scania en Södertälje Suecia. Trabaja para Scania desde 1995 en donde desarrolló actividades en diferentes áreas de producción en Scania Latin America.

“Cuando me invitaron a Tucumán muchas cosas pasaron por mi mente pero lo más importante fue la sensación de orgullo por tener la oportunidad de trabajar con un equipo que lleva más de 36 años elaborando productos para el mundo con la calidad de Scania”.

Al despedirse, el anterior director Peter Björk señaló que si bien lograron una mejora muy importante en la calidad, que se traduce en un progreso en la precisión de entrega se necesita mejorar aún más, porque lo que hoy es muy bueno no será suficiente para el año próximo, sintetizando en esa frase la filosofía de la marca basada en las mejoras continuas. ◀

ELEXPRESO

ELEXPRESORADIO
LA HORA DEL CAMIONERO

MIÉRCOLES Y VIERNES
21:30_{HS} AM650
BELGRANO

LA RADIO Y EL TRANSPORTE
VAN POR
EL MISMO CAMINO

con **ROBERTO LAGO, CARLA BUNNY y**
ROMINA NAVARRO

IVECO

EL PREFERIDO DE LOS ARGENTINOS

ENTREVISTA A NATALE RIGANO, PRESIDENTE DE IVECO, EN NUESTRO PROGRAMA DE RADIO LA HORA DEL CAMIONERO



www.expresotv.com/integra2/rigano18.mp3

¿Iveco es el camión preferido de los argentinos?

Nosotros estamos confirmando que por tercer año consecutivo en camiones arriba de 16 toneladas de peso bruto, el más vendido en el país es un Iveco y es una ecuación lógica.

En el año 2012 ¿cómo terminaron con respecto a sus expectativas? ¿fue lo que esperaban o fue superior en ventas a lo que creían?

2012 fue un año muy positivo. En cuanto a la demanda del mercado fue un año que cerró con una baja muy pequeña con respecto al 2011, entre un 5% y un 10% menos que en 2011. Iveco cerró con el mismo nivel de camiones vendidos en 2011 y esto significa que recuperamos participación de mercado, por lo cual podemos concluir que el 2012 fue un año muy positivo para Iveco.

NUEVOS PRODUCTOS



Iveco Trakker y Stralis Hi-Way.

Página 23

NUEVO PRESIDENTE



Natale Rígano al frente de Fiat.

Pág. 25



¿Qué expectativas tienen para el año 2013?

Queremos tener un 2013 en línea con el 2012, aunque puede ser también, que si tenemos una cosecha positiva y un precio de los commodities agrícolas

sostenido, hasta puede aumentar la demanda entre un 5% y un 10%, respecto de la demanda del 2013 esperada. Con la perspectiva en este año de una buena cosecha, va a ser un año muy positivo.

NUEVOS PRODUCTOS



TRAKKER Y STRALIS HI-WAY EN EL SALÓN BAUMA

IVECO ESTARÁ PRESENTE EN LA 30 EDICIÓN DEL SALÓN INTERNACIONAL MÁS IMPORTANTE PARA LOS SECTORES DE MAQUINARIAS DE CONSTRUCCIÓN, MINERÍA Y MOVIMIENTOS DE TIERRA, CON LOS NUEVOS TRAKKER Y STRALIS HI-WAY Y TODA LA GAMA DE VEHÍCULOS OFF-ROAD

Del 15 al 21 de abril en Munich, Iveco se hará presente en Bauma con un stand de 2.500 metros cuadrados, mostrando a los profesionales toda la gama de vehículos off-road, que los hacen idóneos para moverse en terrenos difíciles con cualquier capacidad de carga, desde el segmento ligero hasta el pesado, además incluirá toda la gama de camiones de Fiat Industrial, entre los que se incluyen productos de New Holland Construcción, Astra y FPT Industrial. Los camiones exhibidos están equipados con motores desarrollados por FPT Industrial, con probada eficiencia en términos de consumo y reducción de emisiones. Los nuevos Trakker y Stralis Hi-Way se encuentran equipados con la nueva tecnología de reducción catalítica selectiva Hi-eSCR, desarrollada en exclusiva por FPT Industrial, que cumple con la normativa Euro 6 sin necesidad de utilizar el sistema de recirculación de gases de escape, permitiendo obtener ventajas en su utilización en trabajos pesados en excavaciones.

El segmento de los vehículos pesados estará representado por el nuevo Trakker AT 440T 45 WT/P, que incorpora una cabina renovada que ofrece una excelente solución para trabajos fuera de carretera, y por el nuevo Stralis Hi-Way, premiado con el "Truck of the Year 2013", en su versión Euro 6 AS 440S50 T/P.

Estarán presentes también el Eurocargo 75 "E", volquete con grúa de 75 toneladas, y un 80 "E", con una capacidad de remolque de 11,5 toneladas y un Dumper Astra HDD9 8x6 ADT de 30 metros, ideal para grandes proyectos de construcción y excavaciones a cielo abierto, que se caracteriza por su extraordinaria robustez.



“El préstamo que da el Gobierno es una medida que pone al transportista argentino en una condición similar al transportista brasileño, que hoy día se beneficia de un financiamiento mucho más subsidiado por la compra del bien.”

Referido al tema de los concesionarios ¿van a abrir nuevos o van a seguir realizando cambios en la red para adecuarlos a la nueva estructura y forma que hemos visto en los últimos tiempos?

Como política de desarrollo de la red contamos con una presencia relativamente sólida, no tenemos programado aumentar el número de grupos económicos de concesionarios. Es claro que los concesionarios que hoy día están con Iveco necesitan mejorar la presencia territorial, por eso estamos analizando con ellos la posibilidad de abrir nuevos puntos de venta y sobre todo de post venta,



en una estrategia que permita tener una cobertura territorial que sea coherente con el crecimiento que Iveco ha tenido en los últimos tres o cuatro años. Hoy tenemos un parque en circulación muy importante, y una gran participación en el sistema, entonces se hace necesario una presencia en el territorio para acercarnos cada vez

más a nuestros clientes.


Con el Stralis hicieron un gran suceso, es uno de los camiones preferidos por los argentinos, pero hace muy poco lanzaron el Vertis, un camión en un segmento muy competitivo ¿Qué expectativas tienen?

El Vertis tuvo el objetivo de completar nuestra gama. El lanzamiento que se realizó el año pasado fue para completar un diseño de portafolio de producto que nos permitió colocarnos en el mercado argentino como una empresa Full Range. Y es verdad, es un segmento muy competitivo, y es para nosotros un desafío dar siempre una respuesta más completa, en términos de producto, a nuestra clientela.

El hecho que continúen los préstamos del Gobierno para vehículos de fabricación nacional, ¿los encuentra bien posicionados?

Seguramente sí. Esto del préstamo que da el Gobierno es una medida que pone al transportista argentino en una condición similar al transportista brasileño, que hoy día se beneficia de una financiación más subsidiada por la compra del bien. El Crédito del gobierno brasileño es reservado únicamente a camiones producidos en Brasil. Esto significa que los camiones que nosotros producimos en Córdoba no tienen acceso a este crédito, entonces lo que está haciendo el

NUEVOS PRODUCTOS

Representando a los ligeros se expondrá el Daily en versiones 55S17 DW de tracción integral, con cambio Sonntag y diferentes opciones para una amplia variedad de necesidades de transporte. 





clientes tienen sus exigencias, hay clientes que prefieren pagar a tasas fijas a 5 años y hay muchos que prefieren pagar en un plazo mucho más corto; entonces la idea de Iveco es asociarse a cada banco para dar posibilidad a sus clientes de elegir el producto financiado que esté más en línea con su expectativas.

¿Ustedes van a seguir con el fútbol?

Si, seguramente durante todo este año.

VENTAS

2012+

“Recuperamos participación de mercado, por lo cual podemos concluir que el 2012 fue un año muy positivo para Iveco.”

gobierno argentino es poner en condiciones igualitarias al transportista argentino con el transportista brasileño. Dándole la posibilidad de ampliar o renovar su flota con una tasa de intereses subsidiada.

Más allá de los planes que presenta el Gobierno, el año pasado vimos algunos planes para la gama Iveco muy atractivos, con cheques, con cuotas casi sin intereses.

Eso no lo hicimos para sustituir el trabajo que tienen que hacer las instituciones financieras. Lo que hicimos es contratar distintos bancos comerciales privados (además de la relación tradicional que tenemos con el Banco Nación), para ofrecer a nuestros potenciales clientes condiciones de compra diversificadas. porque los

¿Por qué cree usted que el cliente, el camionero o la empresa de transportes elige Iveco?

En el último año Iveco fue capaz de mejorar de manera sustancial sus productos, y desarrollar productos específicos teniendo en cuenta la exigencia de los clientes argentinos; hoy día el producto de Iveco es un producto a medida para Argentina. Nuestra planta fue valorizada por dar una respuesta concreta a la exigencia de la clientela argentina. Actualmente reparar un producto Iveco tiene un costo inferior, y el transportista argentino elige su camión no por temas emocionales, sino por factores muy racionales. El costo operativo debe ser inferior porque esa es una de las variables competitivas que determinan el éxito de su negocio. ◀

“En el último año Iveco fue capaz de mejorar de manera sustancial sus productos, y desarrollar productos específicos teniendo en cuenta la exigencia de los clientes argentinos; hoy día el producto de Iveco es un producto a medida para Argentina.”

NUEVO PRESIDENTE

DESIGNACIÓN EN FIAT

EL ACTUAL PRESIDENTE Y CEO DE IVECO ARGENTINA, NATALE RIGANO HA SIDO DESIGNADO NUEVO PRESIDENTE DE FIAT INDUSTRIAL ARGENTINA



Dentro de los cambios organizativos que Fiat Industrial S.p.A. dio a conocer en el pasado noviembre de 2012 y con la intención de facilitar el proceso de integración con CNH N.V., se produce la designación de Rigano en el cargo de presidente de Fiat Industrial Argentina, quien asume la responsabilidad de coordinar las operaciones de Iveco Argentina, CNH Argentina y FPT Industrial Argentina. En su condición de Presidente de Fiat Industrial Argentina, Rigano reporta a Marco Mazzú, COO de Fiat Industrial América Latina y miembro del Group Executive Council de Fiat Industrial S.p.A. ◀

MERCEDES-BENZ

NUEVAS ACCIONES

CONVERSAMOS CON FEDERICO AMDEN, GERENTE DE VENTAS MERCEDES- BENZ SOBRE LAS EXPECTATIVAS Y LAS ACCIONES QUE REALIZARÁ LA COMPAÑÍA DURANTE ESTE AÑO, REFERIDAS A CAMIONES



¿Qué tiene pensado para este año Mercedes- Benz sobre todo para la parte de camiones con respecto a las ventas?

Para este año esperamos un volumen de ventas mayor al que tuvimos en el año 2012, fue un año muy exitoso, recuperamos las 5 mil unidades en camiones, y sumamos a la expectativa de ventas la novedad de la producción nacional porque incorporamos a la fa-

milia Atron los modelos 1624 y 1634. En el año 2012 teníamos la producción Nacional del Atron 1720 y ahora se está sumando el 1624 y el histórico 1724 para todo el año 2013. La producción arranca desde febrero hasta el mes de diciembre.

¿Los famosos "trompuditos" están saliendo a precios competitivos?

Sin dudas estamos saliendo con precios

EURO 6



Evolucionando en la tecnología.

Página 27-28

DE PELÍCULA



Mercedes en la saga "Duro de matar". Pág. 28

competitivos acompañados de planes de financiación, con lo cual esperamos con entusiasmo un muy buen año de ventas y lo vivimos como una gran oportunidad para seguir siendo líderes y crecer en este segmento.

El tema de la fabricación Nacional debe estar relacionado con las líneas de crédito que otorga el Gobierno para adquirir camiones ¿Está funcionando? ¿creés que va a funcionar un poco más todavía?

La decisión de incorporar estos nuevos modelos a la producción Nacional está vinculado con todo un programa de incluir cada año más modelos a nuestra planta de González Catán y sin dudas que está vinculado también con los beneficios que hoy tienen nuestros clientes con el programa del Banco Nación. El año pasado fue nuestra primera experiencia con el modelo 1720, comenzamos a partir del mes de Julio a trabajar con el Banco Nación. Este año pensamos que con la incorporación de los nuevos modelos va a significar el 45- 50% de la venta normal y el Banco Nación va a tener un papel muy importante en nuestra política de venta.

Otro tema que nos interesa saber es si los motores de Mercedes ya están preparados para ajustarse a la norma Euro 5, o va a ser un cambio muy drástico para ustedes.

A la norma Euro 5 la esperábamos para este año, durante un año más continuaremos con la Euro 3 pero estamos preparados para recibir la Euro 5 en 2014, que claramente significa un cambio de motorización y también es un cambio a nivel costos que de alguna manera creo yo, es un condicionante para la implementación de dicha Norma.


La siguiente pregunta tiene que ver con las estrategias de ventas. Sabemos que algunas terminales que estaban en pesados van a incursionar en el mercado de los 150 caballos y otras que estaban vinculadas a livianos va a comenzar a producir pesados... ¿Está muy competitiva toda la franja actualmente?

Los segmentos semipesado y pesados son los dos segmentos más importantes en el mercado de camiones y el semipesado, donde históricamente había 4 o 5 jugadores va a ser uno de los más competitivos.

¿Cómo ves para este año el tema de los concesionarios? ¿nuevas aperturas, mantenimiento de los que están, mejoras en la red?

En cuanto a la cantidad de concesionarios no tenemos pensado tener ni altas ni bajas sino mantenernos en la misma estructura de red y sin lugar a dudas pretendemos ir incorporando año a año nuevos puntos de ventas y de servicios. Estamos vinculados a un programa que hace que todos los concesionarios mejoren su servicio, su atención y por supuesto su cuota de venta. Es un programa que impone ciertos desafíos.

¿Cómo está funcionando el lanzamiento de la nueva Sprinter?

El lanzamiento de la nueva Sprinter fue un éxito para Mercedes-Benz y desde que se lanzó hemos tenido la necesidad de superar nuestras expectativas y esperamos que este año esté en línea con lo que fue su lanzamiento, que por cierto fue muy bueno. 

EURO 6 EN PESADOS

LA EVOLUCIÓN

A SUS 125 AÑOS DE EDAD, MERCEDES-BENZ DEMUESTRA QUE PARA SEGUIR ESTANDO ENTRE LOS LÍDERES MUNDIALES DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ DEDICADA A LOS VEHÍCULOS INDUSTRIALES, ES ABSOLUTAMENTE NECESARIO EVOLUCIONAR TECNOLÓGICAMENTE Y ADAPTARSE A LA ACTUAL ECONOMÍA GLOBALIZADA CAMBIANDO DE MODELO



El OM 471, es el primer Euro VI de seis cilindros en línea de 12.8 litros para el segmento entre 420 y 510, y encabeza la evolución, dando por finalizada la tradicional arquitectura en V que caracterizaba los mayores motores Mercedes-Benz.

Ante el reto de crear una nueva familia de motores para el transporte del siglo XXI el grupo actúa a nivel global, de modo que la familia de motores Mercedes Benz



www.expresotv.com/integra2/amden18.mp3



DE PELÍCULA



AYUDANDO A SALVAR EL MUNDO

EN EL NUEVO FILM DE LA SAGA DE DURO DE MATAR : "UN BUEN DÍA PARA MORIR", MERCEDES-BENZ ACOMPAÑA AL LEGENDARIO JOHN MCCLANE, QUIEN VIAJA A MOSCÚ PARA AYUDAR A SU HIJO JACK

Los indestructibles McClane manejan los modelos Unimog y Zetros, tan fuertes y rudos como los protagonistas, quienes irrumpen por distintas calles de Moscú y otras ciudades europeas demostrando ser capaces de enfrentarse a los más peligrosos retos y salir airosos, asis-

tidos por estas maravillosas unidades. Son varios los Mercedes que participan en el film, entre ellos se encuentran un Clase-C, un Vito, un Clase-E Salón, el nuevo G 63 AMG, un Clase-GL, un Sprinter y un Maybach 57, modelos que se destacan en la acción de

esta estimulante película. En el canal de Mercedes-Benz en YouTube se puede acceder al detrás de las cámaras del rodaje, y se puede participar del juego para todas las edades "A Good Day to Drive Hard", ingresando en www.mercedes-benz.com

EURO 6 EN PESADOS



OM471 que ahora inicia su marcha en el mercado europeo cuenta con la misma base mecánica que los motores Detroit Diesel DD13 lanzados en el mercado norteamericano desde enero de 2009 y los Fuso 6R10 JP09 en el mercado japonés desde marzo de 2010. La planta de Manheim dirige la política del grupo en motores para vehículo industrial pesado y además allí se está iniciando la fabricación del OM 471, su versión hermana bajo pabellón Fuso para Japón y de ciertos componentes para los DD13 de Detroit Diésel que se fabrican en Detroit.

Con pasión y confianza lo logramos...



Dakar 2013

Objetivo cumplido, cierre de un ciclo y un esperanzador futuro para Colcar Racing Team.



Luego de 15 días de máxima exigencia, en los cuales tuvimos que superar más de un inconveniente, logramos llegar a la meta en este Dakar 2013. La premiación en Santiago, Chile, fue un momento deseado y merecido para un trabajo que venimos realizando desde hace más de 4 años.

El primer tramo de la competencia fue extremadamente duro y no solo fueron complicados para Hernán Kim y Luciano Gennoni por las dificultades del terreno, sino también para la camioneta que sufrió el desgaste y necesitó más ajustes de lo previsto.

En este tipo de desafíos, el trabajo de años y la experiencia no son garantía de éxito, en este Dakar también la fortuna estuvo de nuestro lado.

En la segunda mitad de la competencia, mejoramos nuestra performance y un ejemplo de ello fue haber alcanzado el puesto 29 en la 10ª

Etapa Córdoba - La Rioja! Las esperanzas siempre estuvieron intactas y con el correr de los días nos sentimos más confiados, mejorando mucho nuestros tiempos y la clasificación en la general.

El haber llegado a la meta es un paso más que importante, pero sabemos que podemos dar más. Este objetivo cumplido es solo un peldaño dentro de un sueño mayor. Sabemos que tenemos material suficiente, especialmente en lo humano y en capacidad técnica, por ello estamos listos para ser grandes protagonistas en el Dakar 2014.

No podemos dejar de agradecer a todos nuestros familiares y amigos, quienes han relegado tiempo con nosotros para que podamos cumplir este objetivo. Como siempre decimos, el secreto del éxito es estar bien acompañados y ese fue el pilar que dio sustento a este sueño.

COLCAR
Buses / Camiones / Sprinter / Autos

El secreto del éxito es estar bien acompañado.

COLCAR
RACING TEAM



VOLVO FH

PROBADO A FONDO



EL NUEVO VOLVO FH HA SUPERADO GRAN CANTIDAD DE EXHAUSTIVAS PRUEBAS DE CALIDAD. SE SOMETIÓ A FRÍO Y A CALOR, FUE SACUDIDO Y ARRASTRADO. SE CONDUJO KILÓMETRO TRAS KILÓMETROS EN SITUACIONES EXTREMAS. EN DEFINITIVA, SE LO HA CASTIGADO EN CAMPO Y LABORATORIO. Y SE COMPROBÓ SU CALIDAD.

Desarrollar una generación de camiones totalmente nueva, en la que todos los componentes y soluciones técnicas son nuevos, implicaba un alto nivel de exigencia en las pruebas de calidad. Muchas de las pruebas a las que se sometió el nuevo Volvo FH se han centrado en las necesidades del cliente.

“En definitiva, se trata de ofrecer el máximo tiempo de actividad. Los clientes necesitan saber que los camiones harán su trabajo como se espera, independientemente de las condiciones climatológicas o los entornos operativos”, explica Hayder Wokil, director de calidad de Volvo Trucks.

Las exigencias que se imponen en estas

pruebas de calidad abarcan muchas facetas. “Se tardó más de un año únicamente en determinar el plan de verificación y de validación que definían las distintas características del camión que se tenían que probar”, explica Kenneth Abrahamsson, director de proyecto de verificación y validación del nuevo Volvo FH.

“A pesar de que el plan de verificación y de pruebas es muy sofisticado, el método es muy sencillo de entender. Se trata de probar, medir y mejorar, y repetir el proceso de prueba una y otra vez hasta que el producto cumpla o supere los requisitos. Se realizó un seguimiento de todos los informes de errores y se adoptaron medidas correctivas”, prosigue explicando Kenneth Abrahamsson.

Las pruebas que se realizaron se cen-

tran en aspectos como la fiabilidad, la durabilidad y el consumo de combustible del camión. Al principio, se sometieron a prueba por separado componentes individuales como el chasis, la cabina y el sistema eléctrico. Una vez que pasaron todas las pruebas, era el momento de testar el camión completo. Las pruebas se realizaron en los laboratorios de Volvo Trucks y en las pistas de prueba de la empresa, y también en tráfico abierto, con camiones de pruebas.

Uno de los muchos terrenos de pruebas

ESTUDIO



Principales causas de accidentes.

Página 32

que utiliza Volvo Trucks para probar sus camiones se encuentra situado en Kiruna, al norte de Suecia. Durante el invierno de 2011/2012, la temperatura más baja que se registró allí fue de -44°C y este clima gélido resultó perfecto para determinar cómo se comportaría el nuevo Volvo FH en estas condiciones tan extremas. Hans Johanson fue uno de los ingenieros de pruebas y dice: "Estas pruebas están relacionadas con el trabajo de los clientes. Es decir, los conductores de pruebas utilizan estos vehículos exactamente del mis-



mo modo en el que utilizan sus propios camiones. Los conducen, a veces llevan pasajeros, duermen en ellos y comprueban que arrancan por la mañana, incluso tras una noche helada", afirma.

Durante el periodo de prueba, cada camión se condujo al menos 20.000 kilómetros en condiciones de frío gélido, en las que uno de los mayores problemas es que todos los componentes del camión, desde el material más duro hasta el sistema eléctrico, se hielan y se vuelven quebradizos. El reto era desarrollar componentes que soportaran estas condiciones gélidas sin fallar. "Asegurarse de que el camión puede soportar no sólo un clima extremadamente frío, sino también rápidos cambios de temperatura es otro reto en la calidad. Por ello, normalmente conducimos desde el norte de Escandinavia, donde pueden registrarse 40 grados bajo cero, hasta la costa noruega, donde el clima es más suave y húmedo y la temperatura a menudo registra valores positivos. Veinte minutos después, volvemos a conducir hasta las montañas, donde la temperatura desciende de nuevo", explica Hans Johanson.

En el terreno de pruebas de Hällered, cerca de Gotemburgo, en Suecia, se realizaron otras pruebas de distintos

PRUEBAS DE CALIDAD



EL NUEVO CAMIÓN SE HA SOMETIDO A UNA GRAN VARIEDAD DE PRUEBAS RIGUROSAS. ENTRE ELLAS SE INCLUYEN:

- Cálculo y simulación
- Pruebas en circuitos
- Verificación/validación de características
- Pruebas de vehículos
- Simulador de ruido
- Cálculo de ahorro de combustible
- Cámaras de frío y de calor
- Pruebas de resistencia a la suciedad
- Pruebas de frenada.
- Pruebas de resistencia acelerada
- Pruebas de fiabilidad
- Conducciones de prueba en climas extremadamente fríos y cálidos
- Pruebas con clientes en tráfico rodado
- Pruebas de ahorro de combustible
- Rendimiento de la conducción
- Comodidad para el conductor. ↩

tipos. Un gran número de conductores de pruebas trabajaron intensivamente para llevar a cabo una serie de tests de resistencia acelerada muy exigentes. Estas pruebas son el equivalente a 10 años y a 1.250.000 km en la carretera. Incluye condiciones desafiantes en la

carretera, como conducir en cuestas con pendientes de entre el 10 y el 20 por ciento y conducir sobre una serie de obstáculos difíciles, como baches, terrenos irregulares, terrenos adoquinados, cuestas y canales de agua. Los procedimientos de las pruebas incluyen



ESTUDIO SOBRE ACCIDENTES

EL CANSANCIO Y LA INACTIVIDAD SON LAS PRINCIPALES CAUSAS DE ACCIDENTES

Nueve de cada diez accidentes en los que están implicados camiones están causados por el factor humano. Así lo revela un estudio realizado por Volvo Trucks sobre la seguridad de tráfico y los accidentes en carretera en Europa



Este informe ha sido elaborado por el equipo de Investigación de Accidentes de Volvo Trucks y está basado en sus propias investigaciones sobre los accidentes y en los datos procedentes de diversas instituciones europeas. El informe describe por qué ocurren los accidentes con camiones, su secuencia y qué se puede hacer para reducir su riesgo y sus consecuencias.

“El 90% de los accidentes de camiones están relacionados total o parcialmente

con el factor humano, por ejemplo, cuando uno o más de los conductores involucrados se distraen o no tienen en cuenta la velocidad”, afirma Carl Johan Almqvist, Director de Tráfico y Seguridad del Producto en Volvo Trucks.

El informe también revela que la tasa de alcoholemia no es una de las principales causas de los accidentes en carretera en lo que a conductores de camiones se refiere. Sólo el 0.5% de los conductores de camión que han sufrido accidentes graves conducían bajo los efectos del alcohol. El porcentaje en conductores de automóviles en este tipo de accidentes es de entre el 15 y el 20%.

Los camiones pesados están implicados en el 17% del total de accidentes fatales y el 7% de los accidentes con daños personales. La mayoría de los accidentes que ocasionan daños en los conductores son accidentes en los que el camión se sale de la carretera. Más de la mitad de los accidentes en los que están implicados camiones son entre camiones y coches.

“El acceso a los datos sobre los accidentes es muy valioso para nuestro trabajo sobre seguridad, nos ayuda a tomar las decisiones correctas y priorizar en el desarrollo de nuestro producto. Por ejemplo, tenemos niveles de seguridad más altos en nuestro Nuevo camión con sistemas de seguridad que mejoran la visibilidad, alertan al conductor o centran la atención del conductor si algo no va bien”, explica Carl Johan Almqvist.

Gracias a que los vehículos son más seguros, las infraestructuras de las carreteras mejoradas y un mejor comportamiento al volante, el número de accidentes mortales en las carreteras europeas ha descendido de forma continuada desde principios de la década de 1990. Pero se podrían haber salvado más vidas si se usaran más cinturones de seguridad, algo que apenas la mitad de los conductores de camión en Europa no lo hace. Sólo el 5% de los conductores de camión que fallecieron en la carretera llevaban cinturón de seguridad.

“Mientras siga habiendo personas heridas en accidentes de carretera, seguiremos desarrollando sistemas de seguridad más seguros. En primer lugar haciendo que nuestros camiones sean más seguros para los conductores y para el resto de usuarios de las carreteras, y después implantando conocimientos y formación sobre patrones de comportamiento y persuadiendo a más gente para que usen el cinturón de seguridad”. ◀

otros elementos como abrir y cerrar las puertas una y otra vez.

Una de las partes más exigentes de las pruebas de resistencia acelerada es conducir el camión en una pista de durabilidad. En ella, el camión se somete al mismo tipo de obstáculos que se encuentran en las condiciones de tráfico normales, pero en un periodo de tiempo mucho más breve. Al conducir repetidamente por la pista, que plantea una amplia gama de obstáculos desafiantes, la prueba se acelera en gran medida.

Se llevó a cabo una prueba aún más acelerada en el laboratorio de Volvo Trucks, que incluye un mecanismo vibratorio, en el que el camión se somete a vibraciones ininterrumpidamente durante seis a ocho semanas. Para el cliente, esto equivale a conducir más de un millón de kilómetros.

Posteriormente, se realiza un seguimiento de toda la información y los comentarios de las pruebas de verificación para comprender la causa de cualquier fallo y para encontrar soluciones técnicas duraderas.

A continuación, se someten a una nueva prueba las nuevas soluciones y el procedimiento continúa así hasta que la especificación del componente en cuestión cumple los requisitos especificados para dicho componente.

Para validar también el producto desde la perspectiva del cliente final, Volvo Trucks también realizó pruebas de campo. “Esto implica probar la nueva serie Volvo FH en tráfico rodado. Contamos con casi 50 camiones conducidos por clientes en Europa, Australia y Brasil. De esta forma, podemos cubrir condiciones operativas, tipos de transporte, condiciones climáticas y comportamientos de conductores diversos”, explica Kenneth Abrahamsson.

Cuando se pone a prueba la calidad de un camión, las situaciones extremas no son el único aspecto importante. Volvo Trucks cuenta con un gran número de clientes que operan en condiciones de conducción “normales” para que el nuevo camión también se diseñe en función de sus necesidades. ◀

PIRELLI

FH85
AMARANTO



- ✓ **MAYOR RENDIMIENTO**
- ✓ **MAYOR RECONSTRUCCIÓN**
- ✓ **MENOR COSTO**

TECNOLOGÍAS APLICADAS

SATT

HWTT

HETT

PIRELLI

NOVATECK

RECONSTRUCCIÓN ORIGINAL PIRELLI



Si bien la competencia se hizo sentir, Ford camiones sigue liderando el segmento de los livianos, pudiendo cerrar un muy buen 2012, y ampliar las expectativas para este nuevo año, buscando superar su participación en el mercado. Con la ayuda de excelentes planes de financiación y la demanda que están teniendo los conocidos 1722, 1932 y 2632 se espera poder ampliar el volumen de ventas.

Esto es lo que nos ha dicho Juan Carlos Janocko, gerente de marketing y ventas de la firma, durante la charla que mantuvimos con él. ➤

FORD CAMIONES

GANADOR EN LIVIANOS

EL 2012 TERMINÓ SIENDO UN AÑO FAVORABLE PARA FORD CAMIONES, QUE COMIENZA ESTE NUEVO 2013 AMPLIANDO SU RED DE CONCESIONARIOS Y OFRECIENDO UNO DE LOS PLANES DE FINANCIACIÓN MÁS VENTAJOSOS DEL MERCADO

1722

ENTREVISTA

EXPECTATIVAS Y PROYECCIONES

ENTREVISTA A JUAN CARLOS JANOCKO, GERENTE DE MARKETING Y VENTAS DE FORD CAMIONES

Queríamos saber cómo fue para ustedes el 2012 con las expectativas que tenían, como se está presentando el 2013 y cuáles son las proyecciones que tienen para este año?

El 2012 fue un año muy competitivo, igualmente terminó siendo bueno para

Ford Camiones porque hemos alcanzado los objetivos que nos habíamos fijado. Ustedes saben que somos líderes en el segmento de livianos y a pesar de la competencia, que tuvimos durante todo el año nos mantuvimos en el primer lugar, tanto con Línea Cargo como también con lo que

quedaba con la Línea F, entonces ese posicionamiento en el mercado de los livianos, superando el 50% de participación en ese mercado, nos potenció para que en el resto de los segmentos ocupáramos una de las posiciones de privilegio dentro del mercado de camiones en Argentina.

Para este año 2013 la expectativa es poder incrementar esa participación en el mercado en aproximadamente dos o tres puntos. No sabemos si nuestra competencia va a seguir siendo tan agresiva o no, como lo fue el año pasado. Pero en este primer trimestre esa competitividad la hemos derrotado en gran parte porque estos dos o tres puntos a los cuales hacía referencia, los estamos logrando en el acumulado de enero-marzo.

La industria que nosotros esperamos para este año es muy similar a la del año pasado, no estamos viendo que haya grandes diferencias en lo que es el mercado, cada una de las industrias podrá subir una o bajar pero el concepto gene-



ral que estamos manejando, son aproximadamente 21 mil unidades y nosotros consideramos dentro de las 21 mil unidades, las que tienen un peso bruto total por encima de las 4 toneladas.

Más allá de las estadísticas que hablan siempre de un promedio, en tu conocimiento de mercado, ¿hay algún modelo que pensás que este año se pueda escapar un poco más en participación y ventas?

Nuestro caballito de batalla es el 1722, por las cualidades que tiene este producto, realmente se adapta a múltiples facetas y aplicaciones, nosotros siempre apostamos a este modelo. El año pasado tuvo una gran repercusión el 1932, dentro del segmento de los pesados, yo creo que este año se puede llegar a repetir un crecimiento en el 1932 y me animo a decir en el 6 x4, nuestro 2632 lo estamos vendiendo bastante bien, insisto en lo que es primer trimestre del año, estamos con una participación mayor de lo que fue el año pasado y la demanda que están teniendo estos dos modelos 1932 y 2632 se está acentuando un poco. Yo creo que te puedo dar la razón de que quizás entre estos modelos se puede dar un salto de volumen más importante que el que tuvimos en el 2012.

Una pregunta que tiene que ver con la política de ventas, ¿piensan abrir nuevas concesionarias? ¿hay algún anuncio en este aspecto?

Nuestra política de ventas está basada en dos aspectos, el primero de ellos es el que acabás de nombrar que tiene que ver con ampliar la red de concesionarias, nosotros estamos inaugurando en el próximo mes de marzo un concesionario en la zona de cuyo, que abarca las provincias de Mendoza, San Juan y San Luis, Yaco Trucks es el nombre del nuevo concesionario, si bien ya está trabajando y vendiendo en toda esa zona, oficialmente estará inaugurada en el mes de marzo, lo que nos va dar la posibilidad de crecer en participación de mercado, en una zona que hasta el momento no estaba cien por ciento cubierta, y al tener un concesionario oficial, seguramente vamos a crecer en participación, no solamente en la zona, sino a nivel país.

Y el otro punto donde nosotros ponemos nuestra estrategia de ventas para este año es la financiación, que hoy en día es una de las herramientas más importante. En estos momentos estamos ofreciendo una financiación única en el mercado, no hay ningún otro competidor que lo tenga. Consiste en ofrecer una tasa del 6,9 % en pesos a 48 meses. Con esta tasa nosotros estamos financiando hasta el 50% del valor del camión, es mucho más competitivo que lo que se lanzó a nivel oficial; el hecho de que las Pymes, las personas jurídicas y físicas puedan



acceder a la tasa del 6,9 lógicamente demuestra un esfuerzo muy grande por parte de Ford Camiones y por parte de la red de concesionarios, es un esfuerzo en conjunto, es decir estamos reduciendo la tasa que es oficialmente el 15,5 al 6,9 fija en pesos en 48 meses.

¿Esto se suma para los planes oficiales de financiación de camiones?

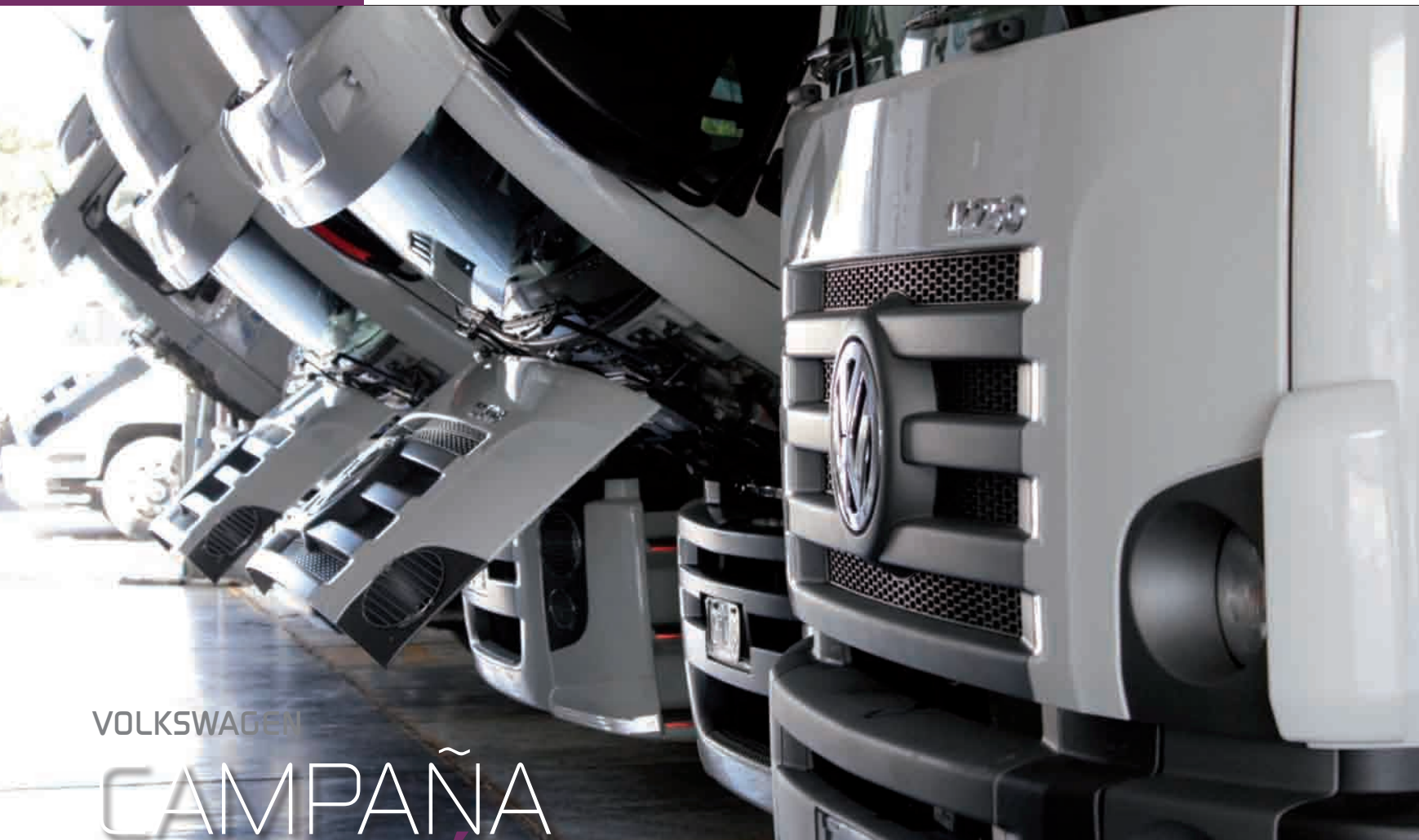
Claro, dentro de ese plan nosotros hemos colocado un incentivo en particular para toda nuestra gama de camiones que arranca desde la Transit Chasis hasta el 6x4 el 2632, pasando por el 1517, el 1722, el 915, el 1932, o sea toda nuestra gama de productos se puede comprar hoy en día con esta tasa del 6,9 % fija en pesos, hasta el 50% del valor del camión, cualquiera sea el modelo y a pagar en 48 meses.

¿Están preparados para el Euro 5?

Totalmente, nosotros ya lo estábamos desde el año pasado, teníamos la esperanza que entrara en vigencia en enero de este año y tenemos toda nuestra gama completa y aumentada para que circulen por Argentina camiones Euro 5, las circunstancias se dieron de tal modo que se postergó por un año más, con lo cual seguimos con motores electrónicos Euro 3, pero si el gobierno decide implementarlo mañana mismo, ya se tendrían toda la gama de productos de Ford camiones con Euro 5, Esperamos que en enero del 2014 podamos lanzar toda la gama de productos equipados con Euro 5.



www.expresotv.com/integra2/janocko18.mp3



VOLKSWAGEN

CAMPAÑA

“VOLVÉ A ESTRENAR TU CAMIÓN”

LA DIVISIÓN CAMIONES Y BUSES DE LA FIRMA ALEMANA, LANZÓ UNA ACCIÓN ENFOCADA EN LA POSTVENTA DE LOS PRODUCTOS, CON LA QUE LOS CUENTES PODRÁN ACCEDER A UNA SERIE DE REPUESTOS Y SERVICIOS EN PROMOCIÓN ESPECIAL

Conscientes de que lo que garantizará el camino hacia el liderazgo es la calidad, el servicio y una atención al cliente diferenciada tanto en la venta como en la postventa, Volkswagen Argentina lanzó en nuestro país la campaña “Volvé a estrenar tu ca-

mión”, cuya acción se encuentra enfocada en la postventa de los productos de la firma, por la cual los clientes de la marca podrán acceder a una serie de repuestos y servicios en promoción especial con vigencia hasta el 1 de marzo de 2013.

La acción abarca a toda la red de concesionarios Volkswagen de camiones y buses del país y ofrece el respaldo de la prestigiosa marca de pesados en la utilización de repuestos originales.

Para Volkswagen los vehículos de

trabajo deben estar en continuo movimiento, es por eso que la empresa ofrece una rápida oferta de repuestos, que permiten reducir los tiempos de reparación. Para hacer esto posible se ha incrementado el inventario de piezas y componentes en servicios de postventa, evitando demoras en el proceso de importación de los repuestos.

El Gerente General de la División Camiones y Buses, Sergio Pugliese sostiene que lo que garantizará el camino hacia el liderazgo es la calidad, el servicio y una atención al cliente diferen-

DAKAR 2013



Bajo extremas condiciones, desafío superado. Pág. 37



ciada tanto en la venta como en la postventa. "Sin dudas, el servicio disequilibra la balanza en paralelo con el desarrollo de un producto a la medida del cliente. Tenemos que ofrecer una atención que posibilite un corto tiempo de unidad parada para su mantenimiento".

EN NÚMEROS

Volkswagen Argentina Camiones y Buses cuenta con 13 concesionarios, que ofrecen 20 puntos de venta y 18 de postventa a lo largo del país, brindando una rápida y eficiente respuesta a las necesidades de sus clientes, tanto en asesoramiento como en la compra de servicios y repuestos. La marca ofrece para todos sus productos 2 años de garantía o 200.000 km. Servicio de asistencia 24hs, y soporte técnico oficial en cualquier ruta o ciudad de la Argentina, a través de una línea telefónica.

DAKAR 2013

DESAFÍO SUPERADO

BAJO EXTREMAS CONDICIONES DE CLIMA Y TERRENO, LA RESISTENCIA, CONFIABILIDAD Y PERFORMANCE DE LOS VEHÍCULOS SON LA BASE FUNDAMENTAL PARA LOGRAR UN ÓPTIMO RESULTADO FINAL

Desarrollado para las actividades off-road más extremas, el VW Constellation 31-320 E 6x4 pasó con éxito el que se considera uno de los mayores de los desafíos: un Dakar, la competencia que exige al máximo las capacidades técnicas de los vehículos.

El Chiara Rally Team, el equipo de Adrián Yacopini completó con su Race Amarok los 8.500 kilómetros de carrera, atravesando las Dunas de Ica, en Perú, el Desierto de Atacama, en Chile y las dunas de Fiambalá en Argentina, entre otros tantos escenarios naturales que impusieron no sólo la habilidad conductiva y de navegación de la tripulación, también su fortaleza anímica, psíquica y física. En todo momento estuvo acompañado por su camión de asistencia.

Para la familia Yacopini, contar con el VW Constellation 31.320 E 6x4 como aliado, significó poder superar el Dakar y fue misión cumplida para este modelo pesado de aplicaciones fuera de ruta. Los 320 caballos de potencia y los 1288 Nm de torque del motor electrónico, Cummins ISC, junto con la caja ZF de 16 marchas sincronizadas le brindaron a Jorge Bonaffini su conductor, la res-

puesta necesaria para la ocasión.

Logísticamente, llegando en tiempo y forma a los 14 campamentos previstos, aún debiendo cruzar en dos oportunidades la Cordillera de los Andes por los pasos de Jama y San Francisco, superando los 4.500 metros de altura. Incluso, soportando todas las variaciones térmicas: desde temperaturas bajo cero, en los caminos cordilleranos hasta más de 45 grados en inhóspitos parajes del desierto.

En performance, sorteando sin inconvenientes, gracias a su tracción 6x4, caminos de ripio, trayectos a campo traviesa por arena y lechos de ríos secos. Incluso, el freno motor de accionamiento electro neumático fue clave para transitar, con la mayor seguridad, el descenso de la Cordillera.

En confort, alcanzando un andar de

marcha agradable gracias a la suspensión de la cabina y el asiento con suspensión neumática y la dirección asistida ZF8097. Bondades del producto de serie muy valoradas considerando que el periplo del VW Constellation llegó a los 5.711 kilómetros por caminos alternativos de enlace.

En capacidad de carga, superando con creces la demanda. Más allá del instrumental y los repuestos transportados en su furgón-taller, no se alcanzaron los 30.500 kilos de PBT admisible ni sus 63 toneladas de Capacidad Máxima de Tracción.



SANTA FE

NUEVOS EN RUTA

LA PROVINCIA DE SANTA FE SE ENCUENTRA PRIMERA EN EL RANKING DE LOS INSCRIPTOS AL PLAN DE RENOVACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR DE CARGAS

Durante el mes de mayo de 2012, el gobierno nacional lanzó un programa de financiamiento orientado a la ampliación y la renovación de la flota, dirigido al transporte de cargas por carretera, que ya ha entregado más de 1.580 camiones.

Si bien el Banco de la Nación realizaba una bonificación en 7,5 puntos de la tasa vigente para las líneas de crédito, fue necesario realizar algunas modificaciones para potenciar el programa y permitir el acceso a mayor cantidad de sectores de la industria y el transporte.

LOS RESULTADOS

1.580

A través del programa se han otorgado créditos para 1.580 camiones 0 km.

Entre las modificaciones realizadas, se incorporó a Nación Leasing como un nuevo instrumento financiero que permite el acceso a la compra de maquinaria agrícola y vial autopropulsada, maquinaria vial para obra pública, vehículos destinados al transporte de pasajeros de media y larga distancia y



■ Agrale, Iveco y Mercedes-Benz son los fabricantes contemplados en el Plan de Renovación de Flota.

elementos de utilidad para la gestión.

“Las líneas de créditos accesibles y la tasa parcialmente bonificada por el Estado nacional fueron esenciales para su desarrollo”, sostuvo el Secretario de Transporte Ramos, indicando además que fueron integrados al programa elementos que son accesorios necesarios orientados a la maquinaria para obra pública, difíciles de

adquirir para una gestión municipal.

Junto con Santa Fe, Buenos Aires figura como la provincia con mayor capital prestado, alcanzando el 50% del monto otorgado.

Son más de 20 municipios los que han sido beneficiados y más de 80 carpetas presentadas en el país. ➤

Los interesados en acceder al plan pueden consultar al Banco Nación o a través de los fabricantes.

Ver <http://www.transporte.gob.ar/content/renovaciondeflota/>





EN UNA PALABRA, FATECARGO

La línea de neumáticos para transporte que te ofrece la calidad, la tecnología y el máximo rendimiento en toda tu flota.

FATECARGO

Debajo de tu carga hay una marca que responde.

fate 



COMBUSTIBLES LIMPIOS

CÍRCULO VICIOSO

LA COMISIÓN EUROPEA ANUNCIÓ UN AMBICIOSO PAQUETE DE MEDIDAS PARA GARANTIZAR LA CREACIÓN DE ESTACIONES DE COMBUSTIBLE ALTERNATIVAS EN TODA EUROPA CON NORMAS COMUNES DE DISEÑO Y UTILIZACIÓN

MEDIDAS



Las medidas anunciadas por la comisión. Pág. 41

Hasta ahora la mayoría de las iniciativas emprendidas se dirigen principalmente a los vehículos y los combustibles mismos, sin tener en cuenta la distribución.

Los combustibles limpios se ven afectados por tres obstáculos principales que forman un círculo vicioso: el alto costo de los vehículos, la escasa aceptación de los consumidores y la falta de estaciones para recargar. No se construyen

MEDIDAS

ELECTRICIDAD

Como la situación relativa a los puntos de recarga varía enormemente en la Unión Europea, se ha planteado el objetivo de crear una masa crítica de puntos de recarga para que las empresas produzcan automóviles de manera masiva a precios razonables, por lo que cada Estado miembro deberá contar con un mínimo de puntos de recarga que se utilizarán con un enchufe común.

Los países líderes son Alemania, Francia, los Países Bajos, España y el Reino Unido. El contar con un enchufe común para toda la Unión Europea es esencial para el despliegue de este combustible. Para acabar con la incertidumbre del mercado, la Comisión ha anunciado que la norma común para toda Europa es el enchufe de tipo 2.



HIDRÓGENO



Varios son los países que cuentan con un número significativo de estaciones para recargar hidrógeno, ellas son Alemania, Italia y Dinamarca, aunque algunas no son accesibles al público. Todavía es necesario contar con normas comunes para determinados componentes, como las mangueras para el combustible. Con esta propuesta, se busca que las estaciones formen una red con normas comunes, lo que garantizará la movilidad de los vehículos de hidrógeno. Se aplica a los 14 Estados miembros que disponen actualmente de una red para el hidrógeno.



GAS NATURAL LICUADO (GNL) Y COMPRIMIDO (GNC):

El GNL se utiliza en la actualidad para el transporte marítimo y fluvial. La infraestructura para que los barcos recargen GNL se hallan en una fase muy inicial: solo Suecia dispone de una instalación de reaprovisionamiento de GNL para buques marítimos, mientras que otros Estados miembros solo disponen de proyectos.

La Comisión propone que se instalen estaciones para recargar GNL en los 139 puertos marítimos y fluviales de la red principal transeuropea de aquí a 2020 y 2025, respectivamente. No se trata de terminales importantes de gas, sino de estaciones de recargas fijas o móviles, que incluiría a la totalidad de puertos importantes de la Unión Europea.

estaciones para recargar porque no hay bastantes vehículos. Los vehículos no se venden a precios competitivos porque no hay bastante demanda. Los consumidores no compran los vehículos porque son caros y no hay estaciones.

Para romper con esto, la Comisión Europea propone como objetivos obligatorios para los Estados miembros crear un mínimo de infraestructuras para los combustibles limpios como la electricidad, el hidrógeno y el gas natural, así como

normas comunes para toda la Unión Europea sobre el equipamiento necesario.

La acción sobre energía limpia para el transporte se desarrollará a través de una estrategia en el campo de los com-

MEDIDAS

GNL

El GNL también es utilizado en camiones pero en la Unión Europea solo hay 38 estaciones de reaprovisionamiento. La Comisión propone que, de aquí a 2020, se instalen estaciones para recargar cada 400 km en las carreteras de la red principal transeuropea. ↩

GPL

Se trata de gas licuado del petróleo, pero por el momento no se prevé ninguna medida para el GLP, cuya infraestructura básica ya está implantada. ↩

GNC

Actualmente son cerca de 1 millón de vehículos los que utilizan este combustible, lo que representa el 0,5% de la flota; como el sector desea multiplicar por diez esta cifra de aquí a 2020, la propuesta de la Comisión garantizará que, en toda Europa, se disponga de puntos accesibles para recargar al público, que cumplan normas comunes y que estén a una distancia máxima de 150 km entre sí. ↩



Los Estados miembros podrán aplicar estos cambios sin que ello suponga necesariamente realizar gasto público, cambiando la normativa local para fomentar la inversión y la participación del sector privado. La Unión Europea ya proporciona apoyo con los fondos RTE-T, los fondos de cohesión y los estructurales.

BIOCARBURANTES

Se trata de mezclas de combustibles y no necesitan ninguna infraestructura específica, suponen casi el 5% del mercado. Garantizar su sostenimiento constituirá un reto clave. ↩



bustibles alternativos, con directivas centradas en la infraestructura, además de normas y un documento en el que se describe un plan de acción para el desarrollo del gas natural licuado en el transporte marítimo.



El responsable de Transportes, el Vicepresidente Siim Kallas declaró: «El desarrollo de combustibles innovadores y alternativos es una forma evidente de hacer que la economía europea utilice sus recursos con más eficiencia, de reducir nuestra dependencia excesiva del petróleo y de desarrollar una industria

del transporte capaz de responder a las demandas del siglo XXI. China y los EE. UU. prevén disponer de más de 6 millones de vehículos eléctricos en circulación en 2020. Esto constituye una gran oportunidad para que Europa ocupe un puesto importante en un mercado mundial que crece rápidamente». ↩

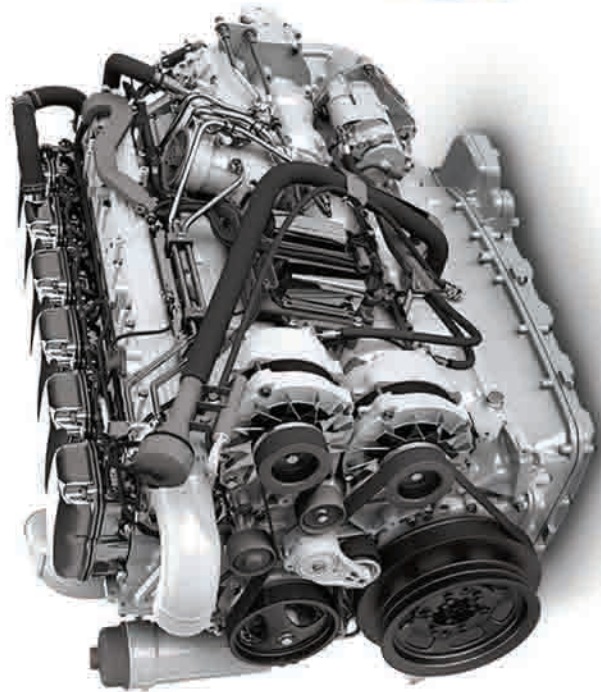
6 MILLONES DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS EN CIRCULACIÓN EN CHINA Y EE.UU. PREVISTOS PARA EL 2020

Esto constituye una gran oportunidad para que Europa ocupe un puesto importante en un mercado mundial que crece rápidamente.



Nuevos motores Scania.

HACEMOS LA DIFERENCIA



Scania. Destinado a llegar.



Cabina

Scania. Mayor confort, seguridad y visibilidad, en la mejor cabina de su segmento.



Nuevos motores

Scania. Nuevos motores de 9, 13 y 16 litros con potencia desde los 250 hasta los 580 HP. Mayor torque, economía de combustible y durabilidad a toda prueba.



Opticruise.

Realiza cambios de marcha en forma automatizada o manual. Contribuye para alcanzar la mayor economía de combustible y la reducción del desgaste de los componentes del sistema de transmisión.



Sistema de Gestión de Flota Scania.

Un conjunto de servicios que conecta los vehículos con la oficina, permitiendo al transportista ver información sobre sus unidades, tareas y desempeño en la conducción.



SCANIA
www.scania.com.ar

BRASIL

RÍO LANZA PROGRAMA PARA RENOVAR LA FLOTA DE CAMIONES

SERGIO CABRAL, EL GOBERNADOR DE RÍO DE JANEIRO LANZÓ A PRINCIPIOS DE FEBRERO UN PROGRAMA QUE SE PROPONE RENOVAR EN CINCO AÑOS POR LO MENOS EL 30%, DE LA FLOTA DE LOS CAMIONES DE ESTE ESTADO



Río de Janeiro tiene una flota de 137 mil camiones con una edad media de 17.1 años, sin embargo más de la mitad de estos camiones tiene dos décadas. El objetivo del programa es reducir la edad media a 12 años en 2017. Para alcanzar la meta, el gobierno va a estimular la renovación mediante incentivos fiscales vía la destrucción

de 39 mil camiones, cerca de un tercio de la flota registrada en el Estado. Estos vehículos se deben transformar en chatarra en recicladoras registradas. Al entregar para destruir al viejo camión, el dueño del vehículo va a conseguir un "certificado de la destrucción" que lo califica para comprar, en las concesionarias y en los fabricantes de los camiones de Rio de Janeiro, un

vehículo nuevo con la exención del impuesto a la circulación de Mercaderías y Servicios (ICMS). La incidencia del ICMS en la compra de camiones en ese Estado es del 12%. El valor del certificado no podrá ser inferior al 7.8% del valor de un camión nuevo. El propietario del vehículo también tendrá el derecho de utilizar un crédito, equivalente hasta el 12% del valor del camión



■ El Programa que propone la renovación y modernización de la flota de camiones en Río de Janeiro fue anunciado por el Gobernador, Sergio Cabral.

nuevo, para disminuir, en 48 cuotas, el ICMS que se pagará por las actividades del camión en ese Estado. El programa va a beneficiar a los conductores independientes y a las empresas con flotas. "Es un programa que va a dar en el centro", expresó Nélio Botelho, presidente del Sindicato de Camioneros del Estado de Río de Janeiro. Los camiones nuevos se podrán adquirir

solamente de los fabricantes y de las reventas instalados en el Estado. La única planta de camiones del Estado es MAN América latina, con su planta en Resende. Al respecto MAN dijo que no se pronunciaría hasta saber los detalles del programa.

El programa del incentivo a la Modernización, Renovación y al Sustentabilidad de la flota de los camiones del Estado de Río De Janeiro, (nombre dado a la iniciativa), fue presentado en el palacio de Guanabara, -asiento del Gobierno del Estado-, por el gobernador Sergio Cabral, quien anunció el envío de un proyecto de la ley creando este programa, a la Legislatura de Estado.

Por su parte, Julio Bueno, Secretario de desarrollo económico del Estado, dijo que la expectativa es que el programa comienza a ser operativo en cuatro meses. El programa prevé un estímulo para que los camiones viejos sean adquiridos por empresas o la personas

CARGAS Y PESOS

EN BRASIL AUMENTAN EL PERÍODO DE TOLERANCIA EN SOBREPESO

EL CONSEJO NACIONAL DE TRÁNSITO (CONTRAN) HA RETRASADO, UNA VEZ MÁS, EL PERÍODO DE TOLERANCIA PERMITIDA EN EL PESO MÁXIMO DE VEHÍCULOS

La decisión fue publicada en la Gaceta Oficial de fines de enero. Así es que hasta el 31 de diciembre de 2013, continúan utilizando las reglas que permiten el exceso de peso de hasta el 7.5% de los límites de



ADS Salud

Una solución integral para las empresas

A la vanguardia del servicio de Medicina de Trabajo para Empresas, una vasta red de clientes ha depositado su confianza en nuestra metodología y honestidad, ubicándonos como servicio líder del sector.



SERVICIOS

- Servicio de Medicina de Trabajo
- Servicio de Asistencia Privada
- Servicio de Auditoría Médica
- Servicio de Prevención Médica
- Programa S.I.C.O.L.
- Exámenes Psicofísicos para la obtención de la Licencia Nacional Habilitante
- Resultados de exámenes Psicofísicos
- Análisis de Siniestralidad
- Controles Serológicos



CASA CENTRAL:
 Av. Montes de Oca 1615/19 C.A.B.A.
 Tel. (+5411) 4303-2068/70
 4302-8917/6521 4301-5575/3437
 Sitio web www.adssalud.com.ar

CARGAS Y PESOS



peso bruto por eje, que se transmite a la superficie de la carretera.

Según un estudio de la Interministerial de trabajo, específicamente del grupo de estudios sobre peso y ejes de Contran, se ha recomendado sólo una tolerancia del 5%, como aumento de peso bruto total. Sin embargo, para la Asociación Nacional de transporte y logística (NTC y logística), es más adecuado que la tolerancia sea el doble, es decir, un 10%.

El aumento en el peso bruto es interesante por ejemplo para los ómnibus de pasajeros debido al aumento

de peso que los vehículos tuvieron por los cambios que llevó adaptarse a la norma la Euro 5. Pero la mayor dificultad es para el transporte de carga, donde el problema es precisamente la carga transportada, y la forma de controlar el peso. Ya que las balanzas existentes comprueban el peso total y no separan por ejes.

Según NTC & logística, ampliar la tolerancia es necesaria para compensar las pérdidas ocasionadas por la inexactitud de las balanzas y las dificultades en la distribución de la carga sobre cada eje, sobre todo en cargas con desplazamiento.

La resolución N° 258/2007 prevé una multa de R \$85,13 para aquellos que superan los límites permitidos, además de una mayor pena cada doscientos kilogramos o fracción de exceso de peso descargado, que va desde R \$5,32 a R \$ 53,20. ◀

físicas interesadas en el programa y, más adelante, destruidos. “Se está pensando que la compra de los camiones viejos sea hecha por un precio de un 10% por arriba del valor del mercado”, dijo a Bueno. La compra de los camiones viejos será hecha entre los pri-

vados, sin el uso de recursos públicos.

El Sobreprecio es importante para sacar los camiones viejos de circulación. En el Brasil, estos viejos vehículos, arribaba de los 18 años, acostumbran tener un alto valor residual.

“Este factor del alto valor residual es el desafío para los programas de la renovación de la flota como el encarado por el gobierno de Río”, dice Luiz Gustavo Gonçalves Ferreira, técnico del área de operaciones indirectas del banco de desarrollo brasileño (BNDES). El alto valor residual de los usados viejos resulta del hecho que los transportadores sin acceso al crédito necesitan de camiones más baratos. Y muchas veces los camiones viejos pueden tener otros usos, como el transporte en áreas rurales. Ferreira trabaja con Procaminhoneiro, la línea

► FLOTA ACTUAL

137 mil

Río de Janeiro tiene una flota de 137 mil camiones con una edad media de 17.1 años, sin embargo más de la mitad de estos camiones tiene dos décadas. El objetivo del programa es reducir la edad media a 12 años en 2017.

del banco que financia camiones para los transportadores de carga autónomos. La compra de camiones nuevos en el programa del Gobierno de Río podrá contar en la ayuda de Procaminhoneiro y también de la línea Finame para camiones y ómnibus, también del BNDES. Las dos líneas prestan dinero para la renovación de la flota con intereses del 3% al año. En el segundo semestre, esta tasa debe subir hasta el 4%, dentro de lo que es el programa de Sustentación de Inversiones (PSI).

En 2012, los desembolsos del Finame para camiones totalizaron R\$ 18.68 mil millones, con una caída de casi el 21% respecto al 2011. Los desembolsos de Procaminhoneiro en 2012 habían totalizado R\$ 503.9 millones, que significaron una retracción del 63% sobre el 2011. Sin embargo hay que tomar en cuenta que en 2011, hubo muchas liberaciones de recursos por las operaciones aprobadas en 2010, que fue el mejor año para el banco en el sector. ◀



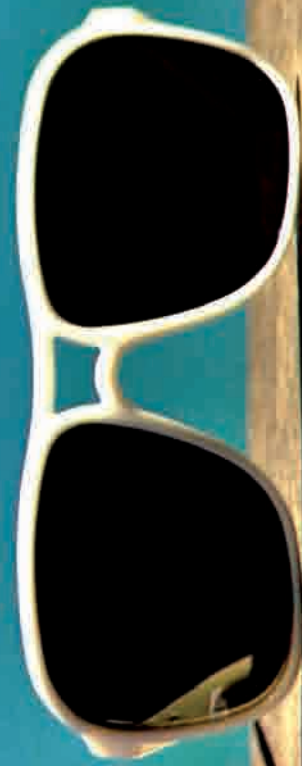
E!EXPRESO TV



MÁS DE 600 PROGRAMAS EN EL AIRE
EL TRANSPORTE SIEMPRE JUNTO A VOS Y DONDE SIEMPRE QUISISTE VERLO

DOMINGOS A LAS 14 hs. **CN23**
CULTURA Y NOTICIAS

- ENTREVISTAS EN PISO
- NOTAS EN EXTERIORES
- COBERTURA DE EVENTOS
- LAS ÚLTIMAS NOTICIAS
- Y OPINIÓN ESPECIALIZADA





BIODIESEL EN SANTA FE


TERCER PUESTO

CRECE LA EXPORTACIÓN DE BIODIESEL EN LA PROVINCIA DE SANTA FE, UBICÁNDOSE EN EL TERCER LUGAR EN EL RANKING DE PRODUCTOS EXPORTADOS POR LA PROVINCIA

El biocombustible exportado por la provincia de Santa Fe, ha producido un incremento de ventas al exterior en el 2012, que lo ubican en el tercer puesto de los productos que exporte dicha provincia.

Los datos aportados por el IPEC, Instituto provincial de Estadística y Censo, indican que este producto derivado de la cadena de la soja, ha concentrado cerca del 10% de las exportaciones provinciales.

El titular del Ipec Jorge Moore, comentó que "al analizar la evolución de las exportaciones por grandes rubros se advierte que las manufacturas de origen industrial lideraron el crecimiento, con un aumento anual del volumen de exportación del 10,2 por ciento".

El informe precisa además, que las ventas externas de combustibles y energía mostraron un rendimiento alentador con un incremento de 9,3 % en las toneladas. 



SEGURIDAD VIAL


ENCUENTROS

LA MINISTRA DÉBORA GIORGI SE REUNIÓ CON TERMINALES AUTOMOTRICES Y FABRICANTES DE COMPONENTES

Con el objetivo de planificar el modo en que se podría lograr sustituir la compra al exterior de autopartes, que en la actualidad consumen gran cantidad de divisas del comercio exterior, se realizó una de las primeras reuniones que se llevarán a cabo para tratar este tema con terminales y fabricantes de componentes.

En el encuentro, la Ministra hizo hincapié en la necesidad de impulsar la producción nacional en la industria automotriz, insistiendo en que no está dispuesta a "regalar un mercado de la magnitud del nuestro", por lo que fueron analizados los pasos que está siguiendo el sector privado para lograr incorporar moldes y matrices hechos en nuestro país.

Se preve que durante las próximas reuniones acordadas del sector automotor, se analicen los temas referidos a mazos de cable, ejes y cardanes, engranajes y carcasas de cajas de velocidad, módulos electrónicos y baterías.

El mismo método de las mesas sectoriales en las que se busca el reemplazo de partes importadas, se utilizará para buscar soluciones en otros rubros tales como minería, gas, petróleo, material ferroviario y maquinarias agrícolas. 





EL CAMIÓN PREFERIDO DE LOS ARGENTINOS

IVECO

www.iveco.com.ar



División Camiones.



Mercedes-Benz



COLCAR

Buses / Camiones / Sprinter / Autos

El secreto del éxito es estar bien acompañado.

COLCAR MERBUS S.A.

Acceso Oeste • Km 35 • Moreno • Tel / Fax: (0237) 468 4444 / Líneas Rotativas. • info@colcarmerbus.com.ar • www.colcarmerbus.com.ar