



# DEL TRANSPORTE magazine

AÑO 7 • JUNIO/JULIO 2014 • #27

A través de la concesionaria oficial Guillermo Simone SA, la firma entregó diez camiones Cargo 1517 a una importante distribuidora de la provincia de Buenos Aires. Las nuevas unidades cuentan con carrocería para paletizado y una capacidad de carga para 10 pallets.

*Coca-Cola*  
Logística Ranelagh S.A.  
Avenida 361 N° 488  
Ranelagh

FORD CAMIONES

## CARGO 1517 PARA DISTRIBUCION



INDUSTRIA AUTOMOTRIZ  
NUEVO PLAN DE FINANCIAMIENTO



DANIEL INDART, FADEEAC  
MÁS CAÍDA DE LA ACTIVIDAD



LANZAMIENTOS VOLVO  
"NEW FAMILY LOOK"  
Y PLAN POST VENTA

**NUEVO**  
**DAILY 12.3 CUBIK**

*Un*  
**FURGÓN**  
**CON ALMA**  
*de Camión*



12.3 m<sup>3</sup>.  
Rueda dual.  
Chasis más robusto.  
Motor más potente del mercado.

ORIGEN: BRASIL .EQUIPAMIENTO SEGÚN VERSIÓN .FOTOS NO CONTRACTUALES .

**IVECAM**

[WWW.IVECAM.COM.AR](http://WWW.IVECAM.COM.AR)

[f /IVECAM](#) [t /IVECAMSA](#)

SAN MARTÍN: (011) 4724-5400  
LA PLATA: (0221) 414-0400  
CAPITAL: (011) 4302-9555  
E.ECHEVERRÍA: (011) 4693-4888  
[camiones@ivecam.com.ar](mailto:camiones@ivecam.com.ar)

**IVECO**

[WWW.IVECO.COM.AR](http://WWW.IVECO.COM.AR)

[f /IVECOARGENTINA](#) [t /IVECOARGENTINA](#)

PARITARIAS

# NI TANTO, NI TAN POCO

**L**uego de innumerables amenazas de paro –concretadas sólo en unos pocos casos–, el gremio de camioneros acordó su paritaria 2014 con un aumento del 33 por ciento en tres cuotas, mucho más razonable del 40 por ciento con el que se despacharon Hugo y Pablo Moyano al inicio de las negociaciones.

Lejos quedaron los tambores de guerra que se hacían sonar desde la sede de Camioneros en la avenida Caseros. Incluso el pedido de un 20 por ciento adicional que se pedía para los choferes de camiones, que para ese segmento elevaba el incremento reclamado a un 60 por ciento verdaderamente fuera de mercado, fuera de la realidad y fuera de todo lo que se quiera poner como ejemplo.

Con todo, el aumento real para el 2014 no será del 33 por ciento sino del 31. ¿Por qué? Porque las cuotas son del 18 por ciento en julio y 8 por ciento en noviembre. No son sumas acumulativas, es decir que en lo que resta del 2014 suman 26 por ciento. A eso se le debe agregar un 5 por ciento que se pagó con los sueldos de marzo correspondiente a la paritaria del año pasado.

Queda para el 2015 el último tramo de lo que Moyano y los empresarios acordaron ahora. Una última cuota del 7 por ciento que se sumará a lo que consigan en las discusiones del año que viene. Moyano exhibió como logro gremial, además, que se acordó que se seguirán pagando los bonos anuales de entre 3.000 y 4.000 pesos. Claro que no especificó que sólo pagan ese tipo de remuneraciones las grandes empresas circunscriptas a cámaras con alto poder económico, como CEDOL (Operadores Logísticos), AECA (Correos Privados) y CETCA (Transportadores de Caudales), y algunos operadores de CATAMP (Mercancías Peligrosas).

Como sea, la paz social seguirá reinando en el transporte de cargas un año más (si Moyano y sus vaivenes políticos no disponen lo contrario), con lo que las preocupaciones pasan ahora a otros rubros, como la rentabilidad de las empresas, muy deteriorada por la baja en los viajes propia de la disminución de la actividad económica del primer semestre del año.

La “piratería del asfalto”, los excesos de peso en las cargas (especialmente en el transporte de “aridos”) y los aumentos de combustibles que llevaron al gasoil a precios internacionales son solo algunos de los temas que hoy por hoy pasaron a ocupar nuevamente las principales preocupaciones del sector.

Las terminales automotrices aguardan el segundo semestre del año con la expectativa puesta en el plan PROCREAUTO, que con tasas fijas, en pesos y a 60 meses, prometen reactivar líneas de producción que venían padeciendo suspensiones y amenazas de despidos desde enero.

Eso más el acuerdo automotriz con Brasil que promete mejorar los niveles de intercambio con el principal socio comercial del país y destino excluyente de lo que fabrican en la Argentina las empresas nucleadas en ADEFA.

Un segundo semestre del año que presenta, pese al juez estadounidense Thomas Griesa y los fondos buitres, mejores expectativas que el primero. Habrá que ver. ◀



Por Roberto Lago



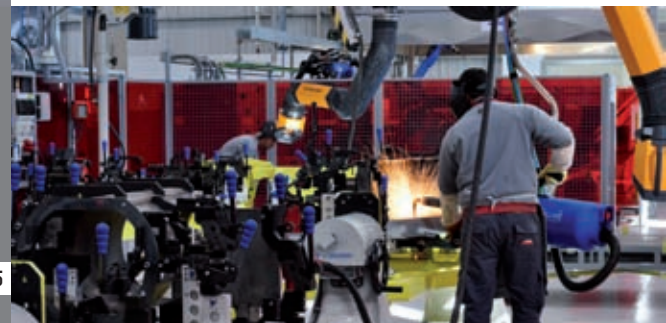
# SUMARIO.



14

## PEAJES ADICIONALES

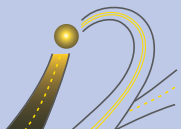
- La medida del ejecutivo en suspenso por orden judicial.
- Proyecto para regular el peaje para la camiones en la Ciudad. P.15.



16

## 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 PERIODÍSTICO**

Roberto Lago

**DIRECTOR DE ARTE**

Sergio Chiarello

**FOTOS**

Hernán Novoa  
 Marcos Eisenbell

**IMPRESIÓN**

Mariano Mas S.A.



20

## BIODIESEL EN ARGENTINA

- Entrevista al Ing. Jorge Kaloustian, presidente de Oil Fox S.A, firma líder en la producción de biodiesel.



38

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.



4

#### PIRATERÍA DEL ASFALTO

- El flagelo continúa.
- Entrevista a Oscar Farinelli, referente de seguridad, fiscalización y logística de FADEEAC. P.5-6.



8

#### RENTABILIDAD

- Incremento de costos: más caída de la actividad.
- Daniel Indart, pres. de FADEEAC, analiza el contexto del transporte de cargas al mismo tiempo que anticipa momentos tensos para el sector. P.9-12.

#### GESTIÓN DE GOBIERNO

- Rescate obligado: el Gobierno recurrió a un nuevo plan de renovación de flota. P.16-18.
- Randazzo presentó el Instituto Argentino de Transporte. P.24-25.



26

#### PRODUCTOS I

- Volvo Trucks presentó los camiones VM con el "New Family Look". Entrevista a Giovanni Bruno.
- Scania: más cerca de los clientes. P.32-34.
- Nuevo furgón Daily 12.3 Cubik de Iveco. P.36-37.



#### PRODUCTOS II

- A través de Guillermo Simone S.A., Ford Camiones entregó 10 unidades Cargo 1517 para distribución.
- Herramientas de financiamiento de Mercedes-Benz. P.42.
- "Mi flota Volkswagen". P.44.

# #27

## PIRATERÍA DEL ASFALTO

## LA PESADILLA CONTINÚA

EL ROBO A CAMIONES EN RUTA, ES UN VERDADERO FLAGELO PARA EL TRANSPORTE DE CARGAS. SIN QUE HAYA CIFRAS OFICIALES, SE ESTIMA QUE SE ROBAN MÁS DE 2.000 MILLONES DE PESOS POR AÑO. DESDE LAS ENTIDADES EMPRESARIAS SE HAN ACTIVADO DIVERSAS ACCIONES PARA PONER FRENO A ESE TIPO DE DELITOS CON DIVERSO ECO EN LAS INSTANCIAS DE GOBIERNO NACIONAL, PROVINCIAL O MUNICIPAL. EL EPICENTRO, COMO SIEMPRE, ES EL GRAN BUENOS AIRES Y LA CAPITAL FEDERAL



Los piratas del asfalto, tal el nombre que se da en el mundo del delito a quienes roban a los camiones mientras circulan en las rutas, se han convertido en una pesadilla para las empresas de transporte de cargas. Cuanto más costosa es la mercancía más alto es el riesgo de sufrir asaltos. Y lo peor es que se trata de bandas con alto nivel de tecnología y armamentos que, en muchos casos, superan en modernidad y poder de fuego a los de las fuerzas de seguridad.

Cifras oficiales hablaban en el 2006 de unos 500 millones de pesos por año perdidos en robos de este tipo. El 90 % de los asaltos tienen como escenario el gran Buenos Aires y la Capital federal. Hoy no existen números oficiales sobre las pérdidas pero desde distintos ámbitos empresarios se habla de que superan los 2.000 millones de pesos anuales.

La zona norte del GBA, con eje en la Panamericana y la zona oeste con el Acceso Oeste son dos de los sectores con mayor cantidad de atracos de este tipo. Las bandas cuentan con inhibidores de GPS, aparatos para intercepción de los celulares de los choferes y muchas otras herramientas tecnológicas.

La enorme cantidad de depósitos del GBA hace que para ellos sea relativamente fácil hacer desaparecer las mercaderías hasta lograr "venderla" a reducidos, es decir cómplices encargados de transformar la mercancía

## ENTREVISTA



Oscar Farinelli,  
Dpto de seguridad  
de FADEEAC. P. 5 y 6

Hay tres fiscalías especializadas en la provincia de Buenos Aires: Zarate-Campana, Lomas de Zamora y San Martín y una cuarta que posiblemente se creará en Morón





## La ENTREVISTA

### TENDENCIA: EN BAJA



OSCAR FARINELLI, EX FUNCIONARIO DEL ÁREA DE SEGURIDAD EN LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES DIALOGÓ CON EL EXPRESO MAGAZINE. EL REFERENTE DEL DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD, FISCALIZACIÓN Y LOGÍSTICA DE FADEEAC CONSIDERÓ QUE LO HECHO HASTA AHORA HA PERMITIDO QUE EL DELITO ESTE "EN BAJA" COMPARADO CON LAS CIFRAS DE HACE 10 AÑOS ATRÁS, AUNQUE EXPLICÓ QUE "TODAVÍA HAY MUCHO POR HACER" EN EL TEMA DE LA SEGURIDAD PARA LOS CAMIONES EN LAS RUTAS

**Expresso Magazine:** Hace poco se llevó a cabo un encuentro en la FADEEAC sobre piratería del asfalto. ¿Cuándo se realizó y que temas se tocaron?

Desde la FADEEAC generamos una asociación de investigadores de robo automotor que es IATI, a nivel internacional, y también estamos trabajando con la Universidad de Morón donde se dan cursos sobre licenciaturas de seguridad y hemos generado un frente común para plantear las cuestiones que afectan al transporte de cargas en cuanto a la piratería del asfalto. En estos eventos invitamos a todos los gerentes de seguridad de los distintos sectores logísticos y de transporte y ahí analizamos el cuadro de situación y su evolución. >>>



# ELEXPRESORADIO

## LA HORA DEL CAMIONERO

MIÉRCOLES Y VIERNES

21:30<sup>HS</sup> AM650

 BELGRANO



LA RADIO Y EL TRANSPORTE

VAN POR

EL MISMO CAMINO

con  
ROBERTO LAGO y ROMINA NAVARRO



robada en dinero en efectivo e introducirlo al circuito legal para su posterior comercialización.

El gobierno bonaerense de Daniel Scioli creó para luchar contra este flagelo tres fiscalías temáticas en zonas "calientes" para este delito, como Zarate-

Campana, San Martín y Lomas de Zamora, que dieron agilidad al accionar de la policía y permitieron desbaratar algunas bandas, aunque por ahora con esto no alcanza.

Una de las entidades que mayor énfasis puso en tratar de luchar contra

este flagelo es la Federación de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (FADEEAC), que creó para ese fin un departamento de Seguridad, Fiscalización y Logística (SEFILO), al frente del cual se encuentra Oscar Farinelli, un hombre de larga trayectoria en el tema. ■

## La ENTREVISTA

OSCAR FARINELLI

### Precisamente ahí apunta la pregunta ¿Cómo estamos en materia de piratería?

En la cuestión de los hechos de inseguridad hay una tendencia hacia la baja. La Provincia de Buenos Aires a través de las fiscalías especializadas ha generado una oposición, un control serio con la piratería, porque las investigaciones llegan a fondo en todas las estructuras delictivas de este rubro. Eso nos viene ayudando mucho, los fiscales participan con nosotros en todos los eventos que realizamos en materia de seguridad y también salen nuevas propuestas para controlar el delito porque también hay que decir que no ha desaparecido, esto genera cierta preocupación y diariamente tenemos algunos hechos.

### El Gobierno de la Provincia creó fiscalías temáticas, es decir especializadas en piratería del asfalto. ¿Cuántas fiscalías hay y como se está beneficiando esta problemática?

Hasta el momento hay tres fiscalías especializadas. Tenemos la ambición de que se cree una cuarta. Actualmente tenemos en Zarate-Campana, Lomas de Zamora y San Martín, y aspiramos a que se cree una cuarta en Morón. Esto nos ha ayudado mucho,



ya que en las actuales investigaciones generalmente llegan a muy buen puerto.

### ¿Sigue funcionando la mesa de lucha contra la piratería en el ámbito de la provincia de Buenos Aires?

En este momento se han dejado de convocar a reuniones, y justamente en estos días estamos pidiendo una audiencia con el Ministro de Seguridad (Granados) para ver si podemos potenciar la seguridad primero en la Provincia, aunque no estamos conformes con los resultados que se están

teniendo porque se resolvieron casos importantes por eso digo que lo de la fiscalía nos vino bárbaro.

### ¿Se puede cuantificar cuánto dinero por año es el perjuicio que le causan al transporte de carga y al país los episodios de piratería?

Es muy aventurado dar cifras porque cuando se comunican los hechos muchas veces no se hace información del monto total de la mercadería, se generan especulaciones en ese sentido y no sería serio hacer un cálculo económico por varios hechos que ocurren en la Provincia y a nivel nacional, estaríamos muy lejos de lo que es en realidad.

### ¿Cuál es la zona más riesgosa?

Siempre aparece algún hecho del interior, aunque es bueno reconocer que las estructuras edilicias del conurbano bonaerense con tantos galpones como en Avellaneda, Lomas, son más fáciles para esconder el producto del robo. Lomas de Zamora, Lanús y Almirante Brown son los lugares donde más ocurren y ahora cada vez es más frecuente la zona de Morón, pero insisto en que hoy el delito está bastante controlado y se ha marcado una disminución con respecto a años anteriores. En el interior hay casos de piratería, pero el porcentaje es mucho menor. Entre la Provincia de Buenos Aires y Ciudad Autónoma de Buenos Aires estaremos en el 75% de los hechos, y un 25 % para el resto del país. ■

“La Provincia de Buenos Aires a través de las fiscalías especializadas ha generado una oposición, un control serio con la piratería, porque las investigaciones llegan a fondo en todas las estructuras delictivas de este rubro.”



[www.expresotv.com/integra2/farinelli27.mp3](http://www.expresotv.com/integra2/farinelli27.mp3)





**PODÉS MANEJAR MÁS QUE TU CAMIÓN?**



**INSCRIBITE AHORA SI SOS TAN BUENO MANIOBRANDO TU CAMIÓN,  
ASÍ COMO ACEPTANDO QUE EL OTRO TIENE PRIORIDAD DE PASO.**

[www.scania.com.ar/mejorconductor](http://www.scania.com.ar/mejorconductor)  ScaniaArgentina



RENTABILIDAD

# INCREMENTO DE COSTOS MÁS CAÍDA DE LA ACTIVIDAD

ENVUELTOS EN UN CONTEXTO EN DONDE LA CAÍDA DE LOS VOLÚMENES TRANSPORTADOS PRODUCE DESACELERACIÓN DEL CONSUMO, Y CON UNA CADENA DE PAGOS QUE DE TANTO ESTIRARSE ESTÁ PRONTA A ROMPERSE, LOS TRANSPORTISTAS DE CARGAS, AL IGUAL QUE LA MAYORÍA DE LAS EMPRESAS DEL PAÍS, ATRAVIESAN UN DURO MOMENTO DE CARA A UN FUTURO MUY POCO ALENTADOR, PERO CON LA FUERZA DE SIEMPRE Y DISPUESTOS A SEGUIR APOSTANDO AL CRECIMIENTO DEL PAÍS



■ Daniel Indart, en la sede de FADEEAC, junto a referentes del sector y de distintos medios, en el agasajo a periodistas.

**S**on muchos los problemas por los que atraviesan los empresarios del transporte, piratería, ilegalidad, suba en los combustibles, subas de las tasas en los municipios, aumentos de los impuestos en las provincias y en ingresos brutos, todo esto sumado a la incorporación de los bitrenes y el cobro de multas por in-

gresar o egresar de Buenos Aires, conforman un difícil panorama a enfrentar.

Durante el agasajo a periodistas, que cada año realiza la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas con el objetivo de lograr un acercamiento entre dirigentes de carga y periodistas, asado de por medio, su presi-

## REFERENTES DE LA ACTIVIDAD



**E**stuvieron presentes en el almuerzo el vicepresidente, Hugo Membrive; el secretario General, Guillermo Werner; el asesor Legal, Lucio Zemborain; el prosecretario General, Roberto Luppo; el tesorero, Matías Belusci; el protesorero, Alfredo Guagliano y el presidente de la Fundación Profesional para el Transporte, Oscar Iraola.

En representación de las cámaras de base de la Federación asistieron Laura Villemín, presidenta de CEAC (Buenos Aires) y sus pares Ricardo Rico, de Cetar (Rafaela); Juan Segovia, de Catamp (Mercancías Peligrosas); Hugo Bauza de Aaucar (Santa Fe) y Eduardo Bozzi, de Cefac (Tierra del Fuego). ➔

## ENTREVISTA A DANIEL INDART



Temas preocupantes para el transporte de cargas. P. 9



dente, Daniel Indart, analizó la actualidad sectorial y remarcó la pérdida de rentabilidad que aqueja al transporte de cargas desde mediados del 2013 y que continua en ascenso en lo que va del 2014.

Indart aprovechó el encuentro para relatar las gestiones realizadas con el Ministerio de Transporte y con la Ansv a lo largo del 2013, para ordenar el tránsito en los ingresos de la Ciudad y explicó que a partir de la implementación de "Hora pico sin camiones", la Federación interpuso una medida administrativa ya que "los camiones están para circular, no podemos estar 3 horas parados durante la mañana, 3 horas por la tarde, más los feriados largos, los feriados puente", dijo y marcó que "la ciudad de Buenos Aires requiere un abastecimiento permanente y tenemos que cumplir con esa responsabilidad".

En referencia al anuncio sobre la habilitación de bitrenes para todo el país, aclaró que no están en desacuerdo con las nuevas tecnologías, simplemente creen que en este contexto no son oportunos porque no hay control y fiscalización a los excesos de carga, algo que Fadeeac viene reclamando hace más de 15 años, aún sin respuestas. Además, Indart hizo alusión al récord de venta de camiones de los últimos años, destacando que: "el sector invierte permanentemente para renovar las unidades, y así generar menos daño ambiental y contribuir con la seguridad vial".

La buena noticia es que en pocos días estará concluida la obra del Centro de Capacitación de Escobar, con características que lo hacen único en Latinoamérica: contará con una pista de manejo de 1600 m. de largo, una playa de maniobras de 3000 m2, aulas y seis simuladores de manejo de camiones concentradas en un solo lugar. ◀

## ENTREVISTA

# ◀ MOMENTOS TENSO PARA EL TRANSPORTE DE CARGAS

ENTREVISTADO POR EL EXPRESO, DANIEL INDART -PRESIDENTE DE FADEEAC-, ABORDÓ TEMAS PREOCUPANTES PARA LA ACTIVIDAD



**Hace muy poco tiempo el Estado Nacional dio autorización a la circulación de bitrenes por las rutas de nuestro país. Queremos saber ¿cuál es la postura de FADEEAC frente a esto?**

La realidad es que no nos hemos opuesto porque hace 12 años que se viene hablando del tema y la tecnología ha avanzado enormemente. Lo que nosotros hemos dicho es que es inoportuno este decreto 564 y que fue una sorpresa cuando la presidenta lo lanzó y me entregó en mano propia el decreto. En la actualidad no hay fiscalización de los camiones que transitan y en esto hace más de 20 años que FADEEAC viene tratando de articular con todos los organismos un

sistema de control como ocurre en todos los países del mundo, pero más precisamente con tecnología de avanzada como ocurre por ejemplo y sin irse tan lejos en la República Oriental del Uruguay, donde se hacen los controles de peso.

Hoy en día por ley un vehículo debe cargar 45 toneladas y se está cargando entre 70 u 80 toneladas.

Por supuesto que todavía no conocemos la reglamentación, a primera vista habría algunos temas para analizar pero no queremos abrir juicio hasta que la reglamentación esté presentada.

Por otro lado no podemos dejar de hablar del estado de las rutas, pero ahí no tenemos participación porque entendemos que vialidad nacional junto a otros organismos van a ser los que den el veredicto si esto realmente se puede llevar



ENTREVISTA A DANIEL INDART, PRESIDENTE DE FADEEAC

CARGA PERMITIDAS

45 tn

“Por ley un vehículo debe cargar 45 toneladas y se está cargando entre 70 u 80.”

a cabo. Tenemos conocimiento que indudablemente va a afectar la infraestructura ya deteriorada de por sí y si ustedes transitan en las rutas lo sabrán. La semana pasada tuvimos un consejo federal en Rosario y de Zárate hasta Rosario la huella que hay sobre la mano derecha por los decesos de carga es realmente alarmante esto pasa en toda la ruta. Por eso digo que no nos oponemos a la tecnología, no nos oponemos a este tipo de vehículos simplemente decimos que si no se fiscaliza y no se pone en vigencia la potencia peso de hace tantos años, esto va a traer complicaciones.

Pero no sólo se trata de un problema de infraestructura sino también de tránsito porque se autorizó vehículos de hasta 30 metros según el decreto. Imagínense que si una unidad de 18 metros ya es complicado pasar, dos camiones juntos lo será mucho más.

Queremos aclarar que cuando se habla de los bitrenes que circulan en países como Australia y Canadá, no nos podemos comparar, porque allá se cumplen las leyes, a nadie se le ocurriría cargar

“Entendemos que antes de haber puesto en vigencia el decreto (que habilita los bitrenes), debería haberse planificado previamente los corredores, se debería haber conversado sobre este tema y no haberse firmado en estas condiciones, de modo tan sorpresivo.”



Daniel Indart hizo referencia a los escasos controles de cargas y a los excesos actuales sobre los límites permitidos.

kilos de más, o competir deslealmente con las tarifas, ni atentar contra la infraestructura o contra la seguridad vial.

En Brasil, donde hasta el momento hubo 25 mil vehículos de esta naturaleza, los empresarios se dieron cuenta a la larga que los beneficiados fueron los dadores de carga que presionaron para que este tipo de vehículos circulen.

Nuestro rechazo generalizado es porque entendemos que antes de haber puesto en vigencia el decreto, debería haberse planificado previamente los corredores, se debería haber conversado sobre este tema y no haberse firmado en estas condiciones, de modo tan sorpresivo.

**Hoy en día, como explicó, la carga máxima permitida en los camiones es de 45 toneladas y hay quienes transportan 80, inescrupulosamente.**

Sí, el peso máximo es de 45 toneladas entre el peso del transporte y el peso de la carga. Sin embargo hay quienes transportan 50, 60, 70, 80 toneladas; hemos hecho operativos fundamentalmente en determinadas zonas con todos los organismos presentes y se ha comprobado el carácter inescrupuloso contra lo que nadie toma medidas.

Pero más allá de los operativos, somos los mismos transportistas los que denunciamos permanentemente estos



La potencia para llevar adelante  
a cualquier equipo.



**ACTROS**

El camión ACTROS de Mercedes-Benz se presenta en versiones On Road y Off Road, ambas con toda la eficiencia de sus motores Euro III V6 de hasta 460 CV que reducen el consumo y permiten más kilómetros de trabajo entre mantenimientos. Las cabinas ergonómicas, la climatización automática, la caja de cambios con sistema Powershift automático de 12 marchas (On Road) y Telligent de 16 marchas (Off Road), sumados a los frenos ABS, ASR y auxiliar Retarder, convierten al ACTROS en la opción más segura y confortable para tu trabajo.

**Vehículos Comerciales Mercedes-Benz. El líder que todo equipo necesita.**



Mercedes-Benz



abusos que atentan contra la seguridad vial, contra la evasión fiscal, alientan la competencia desleal. El tema de la seguridad vial es el tema que más afecta porque destruye la infraestructura; las rutas son nuestras venas de tránsito por lo que necesitamos que sean cuidadas y en esto el Estado está ausente en la fiscalización del control de peso.

**¿Cómo es la situación actual de los camiones frente a la medida tomada por el Ministro del Interior y de Transporte de cobrar una multa por ingresar a la ciudad o egresar en horarios pico?. Recordamos que el año pasado se decretó una especie de multa de \$185 para los camiones que ingresen a la Ciudad de Buenos Aires en hora pico.**

Presentamos una cautelar que ha sido concedida a FADEEAC provisoriamente hasta que resuelva la justicia.

Entendemos que al comienzo fue una medida tal vez, desacertada. Desde enero del año pasado el Ministro Randazzo nos había invitado para participar y acompañarlos a solucionar los problemas en los accesos a la ciudad de Buenos Aires que entendemos es bastante complicado. Le dimos nuestra situación e informe con datos estadísticos. Esa propuesta se fue analizando durante todo el año pero imprevistamente nos encontramos con el lanzamiento de esta medida, pero para todos los días, mientras que nosotros habíamos hablado de un período provisorio

## ENTREVISTA A DANIEL INDART, PRESIDENTE DE FADEEAC

que significaba determinados días y fundamentalmente el ingreso a Buenos Aires no tanto la salida que es más complicada porque no hay lugar para que los camiones estacionen y hay problema de inseguridad y esto complica tremendamente.

Otro problema muy serio es el movimiento del puerto, que si bien dice que trabaja las 24 horas esto no es así, lo que se trabaja es en la carga y descarga de los puertos. Seguramente vamos a encontrar soluciones para aportar, alguna idea para evitar en determinados días este tema de los accesos a Buenos Aires que se complica los días lunes y jueves con el mayor flujo de autos en la entrada y salida de Buenos Aires.

Hay que entender que la ciudad de Buenos Aires año tras año recibe mayor cantidad de automóviles, de vehículos de pasajeros, y a esto hay que buscarle otra solución que no son las restricciones horarias, sino soluciones de infraestructura.

**Una preocupación constante de la FADEEAC es la capacitación, ustedes han comprado un predio muy grande de alrededor de 30 hectáreas, en Escobar a la altura del km 56 y medio y están haciendo allí lo que se denomina universidad del transporte.**

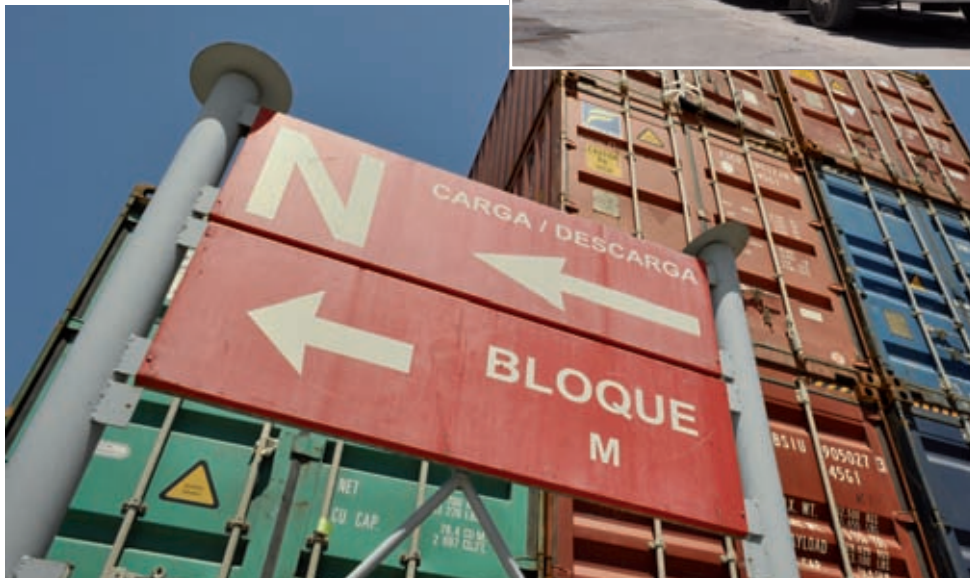
En el futuro va a ser la universidad del transporte, hoy humildemente decimos que va a ser un centro de formación y ahí

se van a capacitar los nuevos choferes, es decir ahí cualquier persona que quiera ingresar a la profesión, que no tenga nada que ver con el transporte, que quiera encontrar la posibilidad de un trabajo en nuestra actividad que realmente es necesaria porque no hay renovación de cuadros de choferes con la tecnología de punta que nos ofrecen todos los vehículos que están actualmente en el mercado. Este centro va a ser no sólo el más importante en Argentina sino también en Latinoamérica y por referencias que tengo puedo afirmar que va a ser el mejor del mundo, porque cuenta con condiciones que no se dan en otros lugares, como una pista de manejo con 1600 metros, playa de maniobra de 3000 metros cuadrados y 6 simuladores.

La obra civil está a punto de terminarse y estaremos inaugurando en el mes de agosto o septiembre. Es un gran orgullo y por supuesto estarán invitados.



[www.expresotv.com/integra2/indart27.mov](http://www.expresotv.com/integra2/indart27.mov)



El movimiento en el puerto, otra de las problemáticas planteadas por Indart en la entrevista.



FORD CAMIONES  
— E3 EXTRAVIDA



**CADA VEZ QUE VOS Y TU CAMIÓN MUEVEN UNA INDUSTRIA, GENERAN OTRAS.**

**NUEVA LÍNEA CARGO**  
**PODÉS CON TODO**

Nacidos con el compromiso de ser los camiones más confiables y robustos del mercado, la Nueva Línea Cargo fue creada con identidad propia y un moderno diseño. Están equipados con mayor confort en su interior, haciendo mucho más placentero el trabajo de todos los días. Si querés conocer más acerca de la Nueva Línea Cargo, ingresá a [ford.com.ar/camiones](http://ford.com.ar/camiones)



Llegá más lejos



TRÁNSITO EN LA CIUDAD

FRENO AL

# PEAJE ADICIONAL PARA CAMIONES

EL GOBIERNO NACIONAL, BUSCANDO DISMINUIR LAS CONGESTIONES DE TRÁNSITO Y LA SINIESTRALIDAD, DISPUSO QUE LOS CAMIONES PASARAN A PAGAR EN LAS "HORAS PICO" UN PEAJE ADICIONAL POR ENCIMA DEL QUE YA PAGAN, DE 185 PESOS EN TODOS LOS ACCESOS A LA CIUDAD DE BUENOS AIRES. DURÓ SÓLO 45 DÍAS PORQUE UN JUEZ HIZO LUGAR A UN RECURSO DE AMPARO DE LAS EMPRESAS TRANSPORTISTAS

**E**l transporte de cargas suele ser visto por otras áreas del Estado como una fuente inagotable de recursos. Así las empresas han debido ir esquivando tasas "sanitarias" en municipios del Gran Buenos Aires, gravámenes provinciales y otras yerbas del mismo tenor.

Pero ahora la Justicia dijo no, al menos temporariamente, a una resolución del Ministerio del Interior y Transporte que comanda Florencio Randazzo, que im-

ponía un adicional de 185 pesos a cada camión que circulara en las denominadas "horas pico" por los accesos (autopistas) del área metropolitana.

La medida estuvo en vigencia durante sólo 45 días, hasta que el juez en lo Contencioso y Administrativo Pablo Cayssials dictó una medida cautelar tras una presentación de la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (FA-DEEAC), que se plantó contra la dispo-

sición del Gobierno. La decisión implica que el recargo estará suspendido hasta que se resuelva el fondo de la cuestión, es decir, la legalidad o no de la decisión adoptada por el Poder Ejecutivo.

La norma afectaba a los camiones de mayor porte (categorías 5, 6 y 7 del peaje, de más de 3 ejes y con un monto mínimo de 80 pesos), que ingresaban a la Capital Federal entre las 7 y las 10, y a los que circulaban en dirección hacia la provincia de Buenos Aires entre las 17 y las 20.

La puesta en marcha de esta iniciativa había sido "celebrada" por el Ministerio de Transporte porque según sus propios números, se había detectado un fuerte descenso del ingreso de camiones al área metropolitana de alrededor de un 70 por ciento.

Sin embargo, los empresarios del sector transportista se manifestaron en contra, primero con un recurso admi-



nistrativo y luego directamente ante la Justicia. Para ellos la medida no redujo en nada la siniestralidad, se transformó en una fuente de desigualdad ante la ley, y sólo redundó en un beneficio recaudatorio para el Estado y/o los concesionarios de las autopistas.

Las 45 cámaras que forman parte de la FADEEAC le transmitieron a su presidente, Daniel Indart, la preocupación por el aumento de los costos logísticos que acarreo la medida, lo que motivó el reclamo jurídico. Además criticaron que el Gobierno no los haya consultado para buscar un punto de acuerdo entre las partes. Ante el castigo que causaba el peaje adicional de 185 pesos muchos optaron durante su vigencia por parar en las banquetas de los principales accesos como método de protesta, lo que generó fuertes de demoras en la circulación.

Por el contrario, para Randazzo “en los 45 días en los que se aplicó la medida mostró tener un muy buen resultado, se redujo la circulación de camiones un 70%, y no hubo ninguna víctima fatal en siniestros que vincularan a vehículos de gran porte. Hasta que un juez decidió hacer lugar a un planteo de la cámara empresaria de camiones y dic-



En relación al fallo del doctor Pablo Cayssials, Randazzo aseveró “ha decidido favorecer a los empresarios del transporte”.

## PROYECTO DE LEY

### EL PEAJE AL CONGRESO

Ante la posibilidad de que el peaje adicional quede suspendido “in eternum” en la Justicia y corrido más por tiempos políticos que por razones de tránsito vehicular (quiere ser candidato en 2015, a Presidente o a gobernador bonaerense y busca mostrar resultados de gestión), Randazzo envió al Congreso la misma medida pero transformada ahora en proyecto de Ley.

El ministro apunta a que una norma sancionada por el Congreso tenga más fuerza que una simple resolución administrativa de la cartera a su cargo, aunque no contempla la posibilidad de que la iniciativa, una vez transformada en ley, pueda ser declarada inconstitucional por otro juez, ingresando a una especie de limbo jurídico como ocurrió en su momento con la Ley de Medios, que debió llegar hasta la Corte Suprema. ◀



tó una medida cautelar que la dejó en suspenso”, declaró.

“Voy a ser claro con relación a la posición del Gobierno: el juez en lo contencioso administrativo federal numero 9, el doctor Pablo Cayssials, ha decidido favorecer a los empresarios del transporte”, aseveró Randazzo.

“¿Les parece que es de sentido común suspender una medida que demostró ser tan beneficiosa para todos los que

circulamos diariamente por el área metropolitana? Quiero decirle al señor juez -fustigó- que `Hora pico sin Camiones` funcionó” y “salvó vidas”.

La medida cautelar concedida por Cayssials, sostuvo, “no es contra este ministro, ni en contra de este Gobierno. Esta cautelar perjudica a los miles y miles de automovilistas que diariamente circulan por el gran Buenos Aires, favoreciendo a un pequeño grupo de empresarios”. ◀

INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

# RESCATE OBLIGADO

ACUCIADO POR LA CAÍDA DE LA ACTIVIDAD FABRIL EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ, RUBRO QUE MARCÓ UN RECORD PARA LA ECONOMÍA EN 2013 Y TRACCIONÓ DIVISAS EN LAS EXPORTACIONES, EL GOBIERNO RECURRIÓ AL PLAN DE RENOVACIÓN DE FLOTAS, QUE ORIGINALMENTE ABARCÓ SÓLO A CAMIONES Y LUEGO SE FUE AMPLIADO HASTA LLEGAR A MAQUINARIA RURAL, BUSES Y AVIONES DE USO AGRÍCOLA, ESPERANDO QUE REPERCUTA DE MODO FAVORABLE EN EL SEGUNDO SEMESTRE DEL AÑO

**R**escatado del olvido y reflatado ahora para mitigar la caída en las ventas del sector automotriz que ya causa alarma en el Gobierno por su efecto multiplicador, el Ministerio de Industria dispuso un cupo total de 8.500 millones de pesos para financiar la compra de camiones nacionales, maquinaria agrícola y acoplados, en el marco del Programa de Financiamiento para Renovación y Ampliación de Flota.

La titular de la cartera industrial, Débora Giorgi, señaló que “este financiamiento es exclusivo para productos argentinos y subsidiará en 4 puntos porcentuales la tasa para las PyMEs”. El anuncio llega a pocos días del acuerdo automotriz con Brasil para compensar y equilibrar la balanza comercial en ese sector entre ambas naciones.

Según se anticipa, los créditos son a cinco años con tasa subsidiada para la compra de camiones, acoplados, remolques y semirremolques, ómnibus, maquinaria vial, equipos de riego, maquinaria agrícola no autopropulsada y aviones para uso agrícola.

Esto “permite potenciar la producción agroindustrial de implementos que se elaboran fundamentalmente en el interior del país y con alto contenido nacional”, aseguró la ministra fabril. Destacó que el programa “implica un círculo virtuoso, que al facilitar el acceso a la unidad nueva posibilita el incremento de la demanda, y por ende de la producción y el empleo en el sector”.

▼ TASA DE INTERÉS

# 13,5%

La denominada línea 400 del Banco Nación, actualmente con una tasa de 17,5 por ciento, obtendrá un subsidio de 4 puntos porcentuales para los primeros 36 meses.



la señal del  
**transporte**  
y del **turismo**

OTRA REALIZACIÓN DE INTEGRAR2 PRODUCCIONES

[www.i2web.tv](http://www.i2web.tv)

la nueva **televisión**



Remarcó que, a través de esta herramienta "el Gobierno impulsa políticas industriales estratégicas para incentivar y respaldar las inversiones productivas, con líneas de crédito con las mejores condiciones del mercado".

Las pequeñas y medianas empresas y los municipios podrán acceder a este financiamiento a través de la denominada línea 400 del Banco Nación, actualmente con una tasa de 17,5 por ciento, pero obtendrán un subsidio de 4 puntos porcentuales para los primeros 36 meses, con lo cual se establecería durante este período en 13,5 por ciento.

A partir del mes 37 se aplica la tasa Badlar menos 1 punto porcentual, hasta la finalización del crédito, de acuerdo con un comunicado explicativo que difundió el Ministerio de Industria.

En tanto, para las grandes empresas y fabricantes la tasa a aplicar será la Badlar más un punto porcentual durante la duración total del préstamo.

El plan crediticio llega en momentos en que la crisis de la industria automotriz no cede. La producción está frenada en seis terminales y, después de Buenos Aires, Córdoba es la provincia que más sufre la caída de la demanda, acentuada el mes pasado.

En mayo las ventas de automóviles se desplomaron un 39 por ciento respecto del mismo mes del año pasado, según la Asociación de Concesionarios Automotores de la República Argentina (Acara). Honda, Volkswagen, Peugeot-Citroën, General Motors, Iveco y Fiat aplican suspensiones, con distinta frecuencia.

El impacto llega del mismo modo al consumo, ya que los miles de operarios

## DESTINAN 8.500 MILLONES DE PESOS PARA EL PLAN DE RENOVACIÓN DE FLOTAS



Esto "permite potenciar la producción agroindustrial de implementos que se elaboran fundamentalmente en el interior del país y con alto contenido nacional", aseguró la ministra Giorgi.

que trabajan en esas terminales, al estar suspendidos cobran sólo el 75 por ciento del salario habitual. Por ahora el Gobierno prioriza que, aunque con suspensiones, se mantengan las fuentes de trabajo.

En ese marco, los gobiernos de Argentina y Brasil acordaron extender el régimen existente para el sector automotriz, desde el 1 de junio pasado hasta el 30 de junio de 2015, según informaron funcionarios de ambos países.

El acuerdo contempla que por cada millón de dólares que Argentina exporta al Brasil, los brasileños podrán vender a nuestro país productos por 1,5 millón de dólares. Además Argentina y Brasil

también se comprometieron a iniciar negociaciones, que serán realizadas entre julio de 2014 y marzo de 2015, para elaborar un nuevo acuerdo, a ser aplicado a partir de 1° de julio de 2015.

En el acuerdo también se incluyó la modificación de la regla de origen, tendiente a incrementar el contenido regional y de autopartes; la construcción de una política industrial común para autopartes que considere la revisión de la estructura arancelaria y de los diversos mecanismos que perforan los aranceles.

También se contempla la relación entre terminales y fabricantes de autopartes, con el objeto de diseñar las bases para una relación sustentable y equilibrada entre terminales, sistemistas y autopartistas y la definición sobre las políticas nacionales de apoyo al sector automotor, entre otras cuestiones de relevancia.

En tanto, un comité automotor trabajará en las negociaciones comerciales con terceros países y/o bloques de países y en las directrices para un régimen automotor del Mercosur. ➤



■ Kicillof y Giorgi firman acuerdo automotriz con el ministro de Industria de Brasil, Mauro Borges.



■ En reunión con la Ministra Giorgi, los gremios industriales expresaron su respaldo al acuerdo con Brasil.

FOTO: WWW.PRENSA.ARGENTINA.GOB.AR

FOTO: WWW.INDUSTRIA.GOB.AR

## Red de Concesionarios y Talleres Autorizados

**Volvo Trucks & Buses Argentina**  
Grand Bourg - Buenos Aires  
Costa Rica 5490 (Colectora Oeste)  
Panamericana, Km. 34,5  
Tel.: (03327) 41-5667

**Agecer**  
Río Cuarto - Córdoba  
Ruta A005, Km. 9,5 y ex Ruta 36  
Tel.: (0358) 462-7036/464-5760

**Galindo Automotores**  
Salta  
Av. Ciudad de Asunción N° 727  
(Acceso a la ciudad)  
Tel.: (0387) 428-3501

**Galindo Automotores**  
Los Vallistos - Cruz Alta - Tucumán  
Ruta 9, Km. 1286,4  
Tel.: (0381) 451-9719

**Génova**  
Rosario - Santa Fe  
Génova 7526  
Tel.: (0341) 451-4005/4417/8000

**LP Automotores**  
Córdoba  
Ruta 19, Km. 3,5  
Tel.: (0351) 589-4900

**Mamprin y Scevola S.R.L.**  
Concepción del Uruguay - Entre Ríos  
Ruta Nac. 14 Km. 124,1  
Tel.: (0343) 406-6959

**Mamprin y Scevola S.R.L.**  
Paraná - Entre Ríos  
Acceso Norte y Calle 805  
Tel.: (0343) 424-2470

**Mamprin y Scevola S.R.L.**  
Garupá - Misiones  
Ruta Nac. 12, Km. 12,5  
Tel.: (0376) 448-1400/0076

**Mosmann Camiones**  
General Pico - La Pampa  
Calle 7 N° 855 Oeste  
Tel.: (02302) 42-3685

**Sueca Vehículos Pesados**  
Ciudad Autónoma de Buenos Aires  
Larrazábal 2742  
Tel.: (011) 5290-5731/5732

**Sueca Vehículos Pesados**  
Moreno - Buenos Aires  
Olavarría 2341 - Acc. Oeste y Olavarría  
Tel.: (0237) 406-2020/30 462-6255/3085

**Diesel Santos (Sueca)**  
Bahía Blanca - Buenos Aires  
Ruta 3, Km. 690, camino sesquicentenario  
(Acceso al puerto)  
Tel.: (0291) 452-9821/450-1574

**Syen Camiones**  
Neuquén  
E. Perticone 899  
Tel.: (0299) 448-7659

**Volvo Trucks & Buses Argentina**  
Luzuriaga - Maipú - Mendoza  
Carril Rodríguez Peña 1215  
Tel.: (0261) 493-0714

**Ruta Sur Trucks**  
Bahía Blanca - Buenos Aires  
Ruta 3 Km 696  
Tel.: (0291) 454-7043

**Ruta Sur Trucks**  
Quequén - Buenos Aires  
Circunvalación 2815  
Tel.: (02262) 450-213

**Ruta Sur Trucks**  
Comodoro Rivadavia - Chubut  
Hipólito Yrigoyen 1085 Ruta Nac. 3  
Tel.: (0297) 4472788/2737/2738

**Gloker Trucks**  
Río Grande - Tierra del Fuego  
Islas Malvinas 2675  
Tel.: (02964) 434-000

PROGRAMAS DE  
MANTENIMIENTO  
**VOLVO**

GOWLAND



# CUIDAMOS TU FLOTA PARA QUE VOS TE CONCENTRES EN TU NEGOCIO



## EL MEJOR PROGRAMA DE MANTENIMIENTO PARA TU VOLVO

Los contratos de Mantenimiento Azul, Plata y Oro de Volvo te ofrecen la mayor seguridad y disponibilidad para tus operaciones porque:

- Con un correcto mantenimiento se evitan paradas inesperadas.
- Transforma tus costos variables en costos fijos, previsibles, conocidos y amortizables mensualmente.
- Reduce los costos operacionales a lo estrictamente necesario.
- Le garantizan un mayor valor final de reventa a tus vehículos.
- Adaptamos el plan de mantenimiento a tus necesidades.
- Lo ejecuta quien más entiende a tu Volvo: nuestra red de concesionarios oficiales.

Fotos no contractuales. Volvo Trucks & Buses Argentina SA, determinará el alcance de los servicios incluidos en cada contrato, así como, el alcance y plazo de vigencia de los contratos. Volvo Trucks & Buses Argentina SA, puede en cualquier momento y sin previo aviso, no continuar ofreciendo estos contratos.

**VOLVO TRUCKS. DRIVING PROGRESS**

[www.volvo.com.ar](http://www.volvo.com.ar)





OIL FOX S.A.

# BIODIESEL A BASE DE ALGAS

EL PRESIDENTE DE OIL FOX, LIC. JORGE KALOUSTAIN, NOS CUENTA LAS IDAS Y VENIDAS POR LAS QUE HA PASADO EL BIODIESEL EN NUESTRO PAÍS.



**N**o siempre es fácil apostar a un negocio en nuestro país y menos aún cuando las reglas del juego cambian de un momento a otro, invitamos a Jorge Kaloustian a que nos cuente cómo fue evolucionando esta nueva actividad y en qué lugar nos encontramos en el presente.

Kaloustian es, según nos comenta uno de

los propulsores del biodiesel en Argentina: "Yo soy testigo participe de todo lo que fue pasando con el Biodiesel, he sido beneficiado y perjudicado por las políticas que se han realizado de Biodiesel".

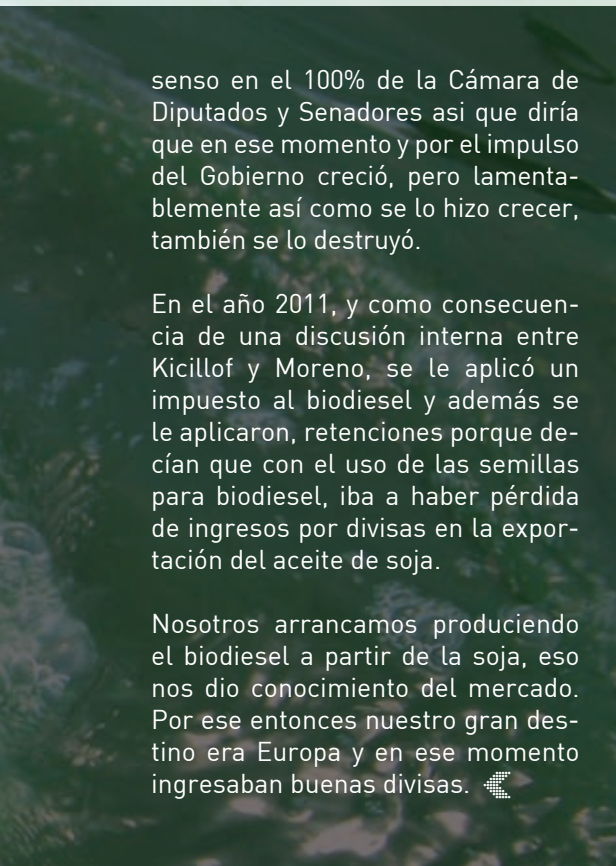
Y continúa: en Oil Fox comenzamos a fabricar Biodiesel en el año 97, en ese momento no existía y nadie hablaba del biodiesel, hasta que por unos decretos le sacaron el impuesto a la transferencia de

combustible, lo que ayudó bastante pero fue algo efímero, es decir era un decreto que iba y venía, no fue sostenido.

En el año 2005 este gobierno sanciona la ley 26093 de corte obligatorio de Biodiesel, fue el único gobierno en 30 años que puso al biodiesel en la cabeza del mundo, fuimos los primeros exportadores y los terceros productores; realmente fue una política de Estado donde hubo con-



La ley que se acaba de sancionar, no le da beneficios al biodiesel, sino que pone un pie de igualdad al combustible importado, es una cosa de locos



senso en el 100% de la Cámara de Diputados y Senadores así que diría que en ese momento y por el impulso del Gobierno creció, pero lamentablemente así como se lo hizo crecer, también se lo destruyó.

En el año 2011, y como consecuencia de una discusión interna entre Kicillof y Moreno, se le aplicó un impuesto al biodiesel y además se le aplicaron, retenciones porque decían que con el uso de las semillas para biodiesel, iba a haber pérdida de ingresos por divisas en la exportación del aceite de soja.

Nosotros arrancamos produciendo el biodiesel a partir de la soja, eso nos dio conocimiento del mercado. Por ese entonces nuestro gran destino era Europa y en ese momento ingresaban buenas divisas. ◀



■ Jorge Kaloustian, Presidente de Oil Fox S.A. en El Exceso Tv.

### ¿Cuánto llegó a exportar el sector de Biodiesel en Argentina?

Llegamos a exportar un millón de toneladas, dos mil millones de dólares por año en el buen momento.

### ¿Ustedes pasaron a fabricar biodiesel a partir de las algas desde el principio?

Nosotros producíamos hasta el año 2011, sojas y algas e íbamos reduciendo la soja para ampliar las algas.

### ¿Cuál es el beneficio de producir biodiesel a través de algas?

El mundo se está debatiendo entre energía versus alimentos, nosotros encontramos que las algas podían romper esa dicotomía y hacer energía más alimento. Sabemos que los aztecas cultivaban las algas como alimento, y los orientales consumen muchas algas. Lo que a nosotros nos entusiasmó es que las algas se cosechan cada 24 horas, es

decir tenés 365 cosechas anuales, segundo se alimentan por fotosíntesis de dióxido de carbono y encima toman desechos industriales con los que se puede hacer bio remediación, que es lo que estamos haciendo en este momento.

Es decir, bio remediás el medio ambiente, generas oxígeno a partir de la fotosíntesis con una producción 365 veces mayor. Seguramente habrán sentido nombrar la spirulina, la misma es considerada por las Naciones Unidas como "el alimento más antiguo del futuro". El secretario de Naciones Unidas me mandó una carta de felicitación porque estamos trabajando con la Spirulina.

Piensan que con la spirulina se podría alimentar África; en México todos los colegios públicos tienen una porción de Spirulina y ha aumentado un 30% la cantidad de proteínas que consumen los alumnos.

Estamos trabajando para llegar a ser





■ “El mundo se está debatiendo entre energía versus alimentos, nosotros encontramos en las algas podían romper esa dicotomía y hacer energía más alimento”, explicó Kaloustian.

los primeros productores mundiales de Biodiesel a base de algas.

El 2 de noviembre de 2009 en una reunión en Berlín éramos 40 países y 70 universidades y la conclusión de ese congreso fue que el proyecto técnico y económicamente más avanzado del mundo lo tenía Oil Fox de Argentina.

Actualmente estamos esperando que se establezcan las reglas del juego para invertir en cuatro plantas y avanzar con el biodiesel a base de algas y poner a la Argentina como uno de los grandes proveedores. Por el momento y hasta que la situación sea más favorable, seguimos cultivando algas y haciendo bioremediación, alimento y energía.

podieron ver que había menos fricción y como se alargaba la vida útil del motor, con 72% menos de emisión de dióxido de carbono.

Es más, el que inventa el Biodiesel es el señor Rudolf Diesel, cuando inventa su motor en el año 1898 lo primero que utiliza es aceite de maní y entonces el 10 de agosto de 1912 en Alemania dice que no le pongan gas oil de petróleo al motor porque lo va a romper, curiosamente dos días después se va a pescar y desaparece su cuerpo.

Entonces en la realidad nos damos cuenta las presiones que hay. En aquel momento el barril de petróleo valía 10 centavos de dólar y por eso se utilizaba un aceite barato pero hoy por hoy las cosas se han invertido, uno le puede poner 100% de aceite a un motor gasolero y va a funcionar mucho mejor.

Tenemos una ley de corte que no se está cumpliendo ni cuando estábamos en el 5% y la primera que incumplía esto era YPF cuando era Repsol YPF. Yo celebré el acuerdo para que saliera Repsol porque hacía lo que quería ahora con YPF estamos viendo si avanza el tema del cumplimiento y del corte también, aunque tampoco se está llegando al 8%.

## ▶ OIL FOX S.A.

**E**n 1997 se conformó OIL FOX la primera marca de Biodiesel de Argentina. Un conjunto de profesionales preocupados por la problemática ambiental y energética, convencidos de poder aplicar toda su experiencia técnica, profesional y comercial a la resolución de estos problemas, decidió conformar un proyecto para el desarrollo de los Biocombustibles en Argentina. ◀

### ¿Hasta qué porcentaje de biodiesel puede tener el litro de Gas Oil?

Le podes poner 100% y de hecho el motor va a funcionar mejor porque el biodiesel tiene cero de azufre.

### Leí que el motor tolera hasta el 20% de corte de biodiesel

Es mentira, es más en el año 2006 puse cuatro camionetas desde Alaska hasta Ushuaia rompimos el récord Guinness utilizando biodiesel puro y cuando se abrieron los motores todos los ingenieros norteamericanos y alemanes

“Estamos esperando que se establezcan las reglas del juego para invertir en cuatro plantas y avanzar con el biodiesel a base de algas y poner a la Argentina como uno de los grandes proveedores.”



### Se sancionó la nueva ley y queremos saber ¿cuáles son las perspectivas del sector más allá de Oil Fox?

La ley es bienvenida, vuelve a darle estabilidad al sector pero yo no voy a invertir hasta no ver que se mantiene en el tiempo. Nosotros queremos hacer cuatro plantas de biodiesel y tenemos varios proyectos pensados, con una inversión cercana a los 120 millones de dólares, pero vamos a esperar hasta que estas medidas se mantengan en el tiempo. ◀



[www.expresotv.com/integra2/kaloustian27.mov](http://www.expresotv.com/integra2/kaloustian27.mov)





# Guillermo Simone S.A.

*En transporte, un aliado de peso...*

CONCESIONARIO OFICIAL  
FORD CAMIONES  
ZONA SUR PROVINCIA  
DE BUENOS AIRES

- VENTAS
- REPUESTOS
- SERVICIO
- ACCESORIOS

FINANCIACION  
**TASA**  
**9,90%**

**FINANCIÁ HASTA EL 50%  
DE TU NUEVO FORD CARGO  
EN 36 CUOTAS EN PESOS<sup>(1)</sup>**



**CARGO C1722**  
PODÉS CON TODO

**ROBUSTEZ  
Y CONFIABILIDAD**

**TOMAMOS  
TU CAMION  
USADO**

PROMOCIÓN VÁLIDA PARA  
TODA LA LINEA CARGO



CASA CENTRAL OLMOS PARTIDO DE LA PLATA  
**AVENIDA 44 Y RUTA 36**  
**TEL (0221) 496-3800**

Tandil, Av. Tomás Espora y Ruta 226 - (02293) 42-2323  
Mar del Plata, Av. Constitución y Ruta 2 - (0223) 418-9100  
Bahía Blanca, Ruta 3 Sur Km 695 - (0291) 455-8081

GRUPO **SIMONE**

[www.simonecamiones.com.ar](http://www.simonecamiones.com.ar) / [ventascamiones@simone.com.ar](mailto:ventascamiones@simone.com.ar)

1- La promoción aplica para toda la línea Cargo. Ford Cargo 1722. Préstamo prendario de 36 cuotas. Moneda: Pesos. Sistema de amortización Francés. Sujeto a condiciones de contratación por parte de entidad bancaria a designar. T.N.A.: 9,90%. Válido hasta 31/07/14. Origen de los productos Brasil. Fotos no contractuales. Guillermo Simone S.A., Domicilio Legal Alberdi 888, Brandsen. CUIT: 30-53805539-1.



Llegá más lejos



NUEVO ORGANISMO ESTATAL

# CREAN EL INSTITUTO ARGENTINO DEL TRANSPORTE

EL MINISTRO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE HIZO EL ANUNCIO SOBRE UN DECRETO FIRMADO POR LA PRESIDENTA QUE CREA EL ORGANISMO QUE DEBERÁ ELABORAR UN PLAN ESTRATÉGICO DEL TRANSPORTE PÚBLICO PARA LOS PRÓXIMOS 50 AÑOS. ESTARÁN LA NACIÓN, LAS PROVINCIAS, LOS MUNICIPIOS QUE ADHIERAN, EMPRESARIOS Y SINDICATOS

**E**l Gobierno anunció la creación del Instituto Argentino del Transporte (IAT), con la finalidad de que sea la plataforma multisectorial para elaborar un plan estratégico a 50 años, de cara al futuro en materia de transporte público y para abordar la planificación de políticas públicas en el mediano y largo plazo.

El anuncio corrió por cuenta del ministro del Interior y Transporte, Florencio Randazzo, quien puntualizó, en el marco de las Jornadas Internacionales del Transporte, que el Instituto estará conformado por organismos nacionales, provinciales y municipales, trabajadores, sindicatos, empresas y el sector productivo.

El IAT estará integrado ad honorem por el ministro del Interior y Transporte, quien ejercerá la presidencia, y los ministros o funcionarios con competencia de cada una de las provincias y de los municipios que adhieran al decreto de creación. El flamante Instituto contará con un fuerte apoyo de universidades de excelencia tanto del ámbito nacional como del exterior.

Entre sus atribuciones, el IAT propondrá prácticas y líneas de acción en materia de transporte, elaborará el Plan Estratégico, asesorará en esta materia al Ministerio del Interior y Transporte, impulsará la innovación y el adelanto tecnológico en materia de transporte, propiciará la actualización normativa, propondrá medidas, y propiciará actividades académicas relacionadas con el área, según se señaló en el decreto de creación.



■ El IAT estará integrado ad honorem por el ministro Randazzo, quien ejercerá la presidencia, y los ministros o funcionarios con competencia de cada una de las provincias y de los municipios que adhieran.

Según se adelanta, el IAT tendrá un comité Ejecutivo de siete miembros que representarán a las provincias, a los municipios, al sector empresarial, al sindical, a los Consejos profesionales, a los usuarios y a las ONG's del sector.

Randazzo lo anunció al hablar en las Jornadas Internacionales del Transporte y dijo que pedirá "a este nuevo organismo que en conjunto con las organizaciones sindicales y las empresas estatales y privadas tomen como prioridad capacitar al personal ferroviario".

Pese a apuntar al transporte público en todas sus variantes, el ministro sigue dando prioridad a los ferrocarriles, que parecen haberle dado más y mejor exposición pública a partir de las mejoras en las líneas Mitre, Sarmiento y San Martín, en un año



■ El anuncio del IAT corrió por cuenta del ministro del Interior y Transporte, Florencio Randazzo.



Randazzo pedirá “a este nuevo organismo que en conjunto con las organizaciones sindicales y las empresas estatales y privadas tomen como prioridad capacitar al personal ferroviario”.


que precede al 2015, en el que no oculta sus aspiraciones de candidatura presidencial y/o a gobernador bonaerense.

En el plano ferroviario Randazzo pudo mostrar resultados en la gestión, mien-

tras que en el transporte automotor sufrió importantes reveses, como el pase del sindicato que agrupa a los choferes de colectivos, la Unión Tranviarios Automotor a una posición contraria al Gobierno, sumándose a un reciente paro convo-

cado por Moyano desde la CGT Azopardo.

Precisamente desde el transporte de cargas, donde la relación con Moyano hace mucho que es de enfrentamiento, ahora también los empresarios le han deparado sinsabores al ministro, con la cautelar judicial promovida por la Federación de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (FADEEAC) que frenó el peaje adicional de 185 pesos que debían pagar los camiones en los accesos a Buenos Aires en las denominadas horas pico.

Randazzo optó por enviar al Congreso un proyecto con esa penalización para los camiones en los peajes, apuntando a que una sanción parlamentaria tenga más fuerza que una simple resolución ministerial, aunque es un secreto a voces que en caso de aprobarse –cosa que no pasaría en lo inmediato– lloverían los pedidos de inconstitucionalidad tanto de empresarios como de sectores sindicales cercanos a Moyano. 



## 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](http://www.adssalud.com.ar)

AVANZANDO CON SU PLAN DE EXPANSIÓN, VOLVO TRUCKS DE ARGENTINA PRESENTÓ SUS NUEVOS VEHÍCULOS VM CON EL "NEW FAMILY LOOK" JUNTO A INTERESANTES SERVICIOS DE POST VENTA.



VOLVO TRUCKS

# IMPULSANDO EL PROGRESO

Con la presencia de clientes y concesionarios Volvo Trucks Argentina exhibió el nuevo camión VM con notables cambios externos, que le dan el new family look de la línea, y lo diferencian de la generación anterior.

El VM que a sabido conquistar al transportista por su bajo consumo de combustible y su nivel de disponibilidad, ahora estará disponible en sus potencias 210, 260 y 310 CV, ideales para los segmentos de distribución, distribución regional y construcción.

Son varios los cambios que presentan los VM, se ha renovado todo el módu-

lo frontal del paragolpes que recubre los faros con una estructura en termoplástico, una rejilla y una cobertura para el enganche del remolque. Esta rejilla integrada, que le aporta mayor robustez, le brinda a la cabina un aspecto mucho más moderno. Los nuevos faros, las luces diurnas de led contornan el cuerpo del farol con un

diseño en forma de "V", separadas de la luz baja, lo que proporciona una mejor visibilidad en ruta.

En la cabina en formato de módulo de supervivencia se suman el cinturón de seguridad integrado al asiento y la barra anti intrusión delantera como prestaciones de seguridad.

## ENTREVISTA



Ignacio Vidal, Gte. de post venta de Volvo. Página 28






El VM es un gran producto y tener la posibilidad de comercializarlo aquí es un orgullo para la marca. Es un símbolo de avance en la región, expectante por el ingreso de toda la nueva línea, lo que representa un gran paso”, expresó Giovanni Bruno, Director General del Grupo Volvo en Argentina



Su motor Common Rail de bajo consumo, junto al chasis en acero especial de mayor resistencia y menor peso, y sus frenos a disco, presentan un vehículo de gran competitividad en el mercado.

En su interior, se realizaron modificaciones en el patrón del tapizado de los asientos, del techo y de los paneles interiores, pero manteniendo todo lo que el transportista consideró como importante para las operaciones de transporte. 

## ENTREVISTA



### ► RUMBO A LA SINERGIA INTERNA

GIOVANNI BRUNO, DIRECTOR DEL GRUPO VOLVO EN ARGENTINA

Intentando lograr una mayor proximidad con los clientes, El Grupo Volvo está realizando acciones que permiten un acercamiento a través de la calidad de los productos y una eficiente oferta de servicios.

Son varios los eventos que el Grupo Volvo viene realizando en Argentina como parte de un plan de renovación profunda. El objetivo es presentar un excelente producto, en cuanto a camiones se refiere acompañado de un muy buen servicio de post venta, junto con un financiamiento accesible.

**El Grupo Volvo reúne desde hace un tiempo a Renault Trucks y a Volvo, dos jugadores muy importantes del mercado ¿Cómo compatibilizan a estas dos marcas de gran historia?**

El objetivo que nosotros queremos buscar, como un tema propio de organización, es lograr una sinergia interna que nos permita aumentar la proximidad con el cliente, en cuanto al servicio. En Argentina tenemos estas dos marcas, hay países donde llegamos con las 4 marcas del grupo Volvo, Renault, Hyundai y Mac en Estados Unidos, pero con objetivos claros, como por ejemplo llegar con un portfolio de productos que puedan satisfacer las diferentes necesidades de nuestros clientes. El sector del transporte es muy importante, no sólo acá sino en todo el mundo. A pesar que todos hablan de la importancia de reducir el transporte sobre neumáticos, no tendríamos que olvidarnos que como productores de camiones somos el motor, el corazón de toda la economía del mundo, por lo que siempre tenemos que dar soluciones integrales para el transporte.

**¿Cómo fue la venta del Grupo Volvo en el primer semestre del año y que proyecciones tienen para el segundo semestre?**

El mundo del transporte es el espejo de la economía de un país, en Argentina estamos viviendo un 2014 diferente, no quiero decir que es un año con mucha caída del mercado; si bien va a ser un buen año para Argentina, no será lo mismo que durante el 2013 que fue un año récord, donde se patentaron más de 18000 vehículos. Si nosotros en el primer semestre hacemos un corte hasta abril, podemos decir que estábamos

## SERVICIO POST VENTA

## KILÓMETROS DE MANTENIMIENTO

**V**olvo Trucks Argentina lanza al mercado sus Contratos de Mantenimiento, un servicio personalizado que le permitirá a sus clientes adquirir "kilómetros de mantenimiento", por un valor mensual fijo. Se trata de un paquete cerrado, con validez por un año, que incluye repuestos y mano de obra, todo a un precio preferencial, haciendo que los costos variables se transformen en gastos fijos.

Se presentaron tres ofertas de Contratos de Mantenimiento, el contrato Azul, que contempla el mantenimiento básico, el Plata, que contempla desperfectos del tren rodante; y el Oro, que incluye todos los componentes del camión.

Algunos factores esenciales acompañan este nuevo paradigma en el área de



Post Venta, tales como la ampliación de la Red de Concesionarios, que posee una cobertura cada vez mayor, con nuevos puntos de asistencia; el servicio de atención de emergencia en ruta (VAS, Volvo Action Service); capacitación para choferes para minimizar los costos y optimizar el mantenimiento; una cobertura total en la logística de distribución de repuestos alrededor del país, y ofertas permanentes de campañas comerciales y precios completos que incluyen los repuestos y la mano de obra. ➤

teniendo un tren de ventas cercano al que teníamos el año pasado para misma época. Estamos creciendo más en algunas aplicaciones porque el mercado lo está requiriendo, en línea general vemos un segundo semestre que se irá delineando según el crecimiento del sector, pero vemos un mercado importante para el país, un mercado que después de Brasil es el más importante de América Latina.

## ¿Qué presentaron hace poco de la gama de Volvo?

En General Pacheco, en nuestra sede corporativa presentamos la nueva Línea VM. Esto quiere decir que empezamos como grupo a renovar la parte de distribución, la parte mediana de la gama, empezamos con Renault, seguimos ahora con Volvo. Se trata de un proyecto de renovación profunda de la línea de productos de las marcas en el país.



**Hay que remarcar el importante rol que tiene la post venta, porque los clientes que hacen un inversión tan grande lo primero que quieren saber es si luego van a tener repuestos y servicios en todo el país. ¿Han crecido en este sector?**

Podemos decir con humildad que nuestros productos son de calidad, porque lo comentan los clientes de todo el mundo, de América Latina y de Argentina también. Un camión necesita estar siempre trabajando, produciendo negocios, transportando mercadería, Es por eso que nosotros trabajamos para ofrecer una eficiente oferta de servicios y con esto me refiero a la disponibilidad de repuestos. Tenemos un almacén con más de 20.000 líneas de repuestos con un valor aproximado de 10 millones de dólares, con el 96% de posibilidades de obtener el repuesto.

Además de esto estamos desarrollando lo que llamamos Soft Offer, que es la oferta de servicio fundamental para poder ofrecerle al cliente del grupo no solamente un camión de calidad tecnológicamente avanzado, sino además un paquete de servicios de avanzada, que le permitirán concentrarse en su trabajo, que es transportar, hacer logística, hacer negocios; entonces, con el plan de mantenimiento, intentaremos llegar a ser líderes, como lo somos también en otros países como Brasil y ni hablar en Europa. Esto lo hacemos para aportarle algo más al cliente que es el corazón de nuestra presencia.

En el corto plazo lanzamos los planes de financiación, y estamos haciendo algo específico en lo que son vehículos usados porque no todos puede acceder a un vehículo 0 km, entonces hacemos este primer acercamiento con el grupo Volvo a través de un vehículo usado, garantizado, por nosotros porque pasa por algunos controles, 32 para ser precisos, donde le ponemos como un sello de garantía y de calidad. Estamos llegando con las herramientas de la flota de manera online, porque queremos darle un valor agregado al cliente, queremos ser líderes. ➤





Muy pronto sabremos quién es

# EL MEJOR CONDUCTOR DE CAMIONES DE ARGENTINA

Y volveremos a comprobar que los mejores conductores eligen Fate.

Fate se une a Scania en la edición 2014 del concurso Mejor Conductor de Camiones.

La empresa argentina líder en fabricación y exportación de neumáticos demuestra así su compromiso con los mismos valores promovidos por Scania: manejo responsable, seguridad vial, eficiencia en el transporte y cuidado del medio ambiente.



## La ENTREVISTA

IGNACIO VIDAL GERENTE DE POST VENTA RENAULT Y VOLVO TRUCKS

## CONTRATOS DE POST VENTA

**Sabemos que un transportista cuando compra un camión lo primero que necesita asegurarse es el servicio de post venta y ustedes lanzaron tres contratos de mantenimiento con características diferentes. ¿Cómo son?**

Este nuevo producto que lanzamos es una punta de lanza de toda la renovación de la gama del VM, y nosotros como gente de post venta tenemos la enorme satisfacción de poder ofrecer como novedad los contratos de mantenimiento.

Estamos trabajando muy fuerte en la renovación de la gama pero el gran cambio de paradigma es el vuelco que estamos dando sobre lo que son las ofertas SOFT, es decir, el 50% de los ingresos del grupo a nivel mundial son producidos por las ofertas soft que hace a todo lo inherente al camión que no es específicamente el producto, sino una oferta integral que entre otros productos tiene los contratos de mantenimiento.

Los contratos que lanzamos son de tres niveles Oro, Plata y Azul y el objetivo principal de un producto de este tipo es que los costos variables en las empresas de transportes se transformen en fijos.

Hay tres niveles de contactos el azul es un contrato básico tiene duración de doce a veinticuatro meses donde el cliente paga una cuota mensual fija olvidándose de los costos diarios que pueda llegar a tener. El plata tiene contratos de hasta sesenta meses, si le ocurre algo al camión en ese período están cubiertos bajo el mismo concepto que una cuota mensual. Finalmente, el Oro cubre todos los componentes del camión, de esta manera el cliente se queda tranquilo, paga una cuota mensual y lógicamente con tarifas diferenciadas tanto en repuestos como en mano de obra, tiene cobertura nacional y se puede adaptar perfec-

tamente a la necesidad de cualquier transportista.

**¿Funciona casi como un seguro?**

Tiene el mismo criterio, lo que hace el cliente es pagar una cuota mensual y tiene garantizado por ejemplo en el caso de los contratos Oro cualquier desperfecto que tenga el camión durante 60 meses sin tener que desembolsar nada adicional, es como un seguro.

**¿Por qué el Grupo Volvo decidió incrementar la inversión de repuestos?**

Recientemente ampliamos la estructura del almacén y hoy cuenta con 3.160 m<sup>2</sup> y más de 22.000 piezas en inventario, lo que representa un índice de disponibilidad de repuestos del 96%, sin dudas uno de los valores más altos del mercado y estamos trabajando para que nuestros concesionarios dispongan niveles similares a los que tenemos acá en el almacén central, de tal manera que el cliente esté en don-

“Creemos que esta mejora es la base del crecimiento y del concepto de post venta”.

de esté pueda contar siempre con los repuestos rápidamente, y en caso que el concesionario no cuente con el repuesto necesario en stock, nosotros en 24 horas lo enviamos a cualquier punto del país. Creemos que esta mejora es la base del crecimiento y del concepto de post venta en el que estamos focalizados.

**Nos podrías describir las características principales que tienen los camiones de la nueva línea VM.**

Los camiones VM tienen tres niveles de potencia, el VM 210 que viene en 4x2 o 6x2 tiene un motor de 4.8 litros y una potencia de 210 caballos. El 260 que también vienen 4x2 y 6x2 rígidos motor de 7.2 litros y 260 caballos de potencia y el 310 que tiene el



mismo motor y desarrolla una potencia de 310 caballos, cuentan con cajas de 14 marchas que son los 4x2, el 6x2 es manual puede tener una caja de 6 o 9 marchas y el 310 por ejemplo es ideal para un semirremolque con dos ejes o un semirremolque con 3 ejes y el 6x2 en este caso con la potencia 210 y 260 para el rígido con chasis y chasis más acoplado. También hubo una renovación estética completa, en la cabina hay monitor de abordaje que da todos los datos necesarios para el chofer y nueva cabina dormitorio que comienza a mostrar la renovación que se ha lanzado en Europa para toda la línea F.

**¿Piensan seguir agrandando la red de post venta en el país?**

Tenemos nuevos puntos de servicio, ya estamos operando con concepto bi marca. Nosotros tuvimos que producir una sinergia interna para poder optimizarlo, porque hay repuestos que son comunes a ambas marcas, entonces hemos tratado de sacar lo mejor de cada una.

Tanto Renault Truck como Volvo Truck han ganado con estos concesionarios bimarca. Estamos estudiando estratégicamente donde tendremos que estar a futuro para garantizar siempre un punto de atención en el lugar donde nuestros clientes nos necesiten. ➤



[www.expresotv.com/integra2/vidal27.mp3](http://www.expresotv.com/integra2/vidal27.mp3)





# POST VENTA

## Concesionario Oficial

Renault Trucks · Volvo Trucks · Volvo Buses

- Servicio integral
- Amplio stock de repuestos originales
- Personal altamente especializado – Mecatrónicos
- Sala de choferes

### MORENO

*Nuevas y modernas instalaciones*  
 Olavarría 2341 – Km. 39 (Colectora Sur)  
 Pcia. De Buenos Aires  
 Tel: 0237- 4626255 / 4052020 / 4052030

### CAPITAL FEDERAL

Larrazabal 2742  
 Tel: 011- 5290-5731 / 5732

[www.suecavp.com.ar](http://www.suecavp.com.ar)





SCANIA

# MÁS CERCA DE LOS CLIENTES

SCANIA ARGENTINA HA DECIDIÓ LLEVAR A CABO UN SISTEMÁTICO RÉGIMEN DE INVERSIONES QUE TIENEN COMO OBJETIVO PRINCIPAL LA AMPLIACIÓN DE LA RED DE CONCESIONARIOS, POR LO QUE SUMA A SAN SALVADOR DE JUJUY Y A TRENQUE LAUQUEN COMO NUEVOS LUGARES EN DONDE PODRÁ ESTAR MÁS CERCA DE SUS CLIENTES

Automotores Pesados

## CONCESIONARIO APSA EN JUJUY

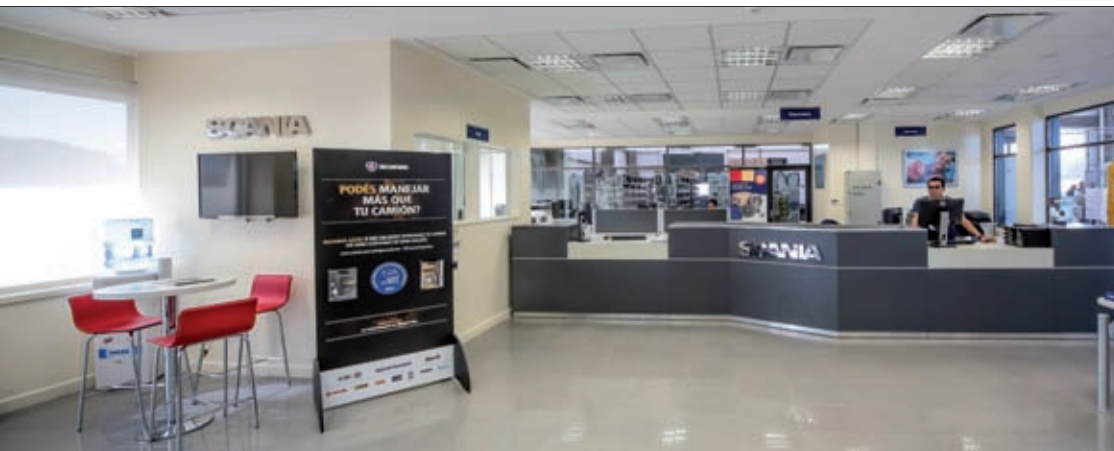
Ubicado sobre la autopista que une Palpalá con Salvador de Jujuy, Scania Argentina realizó la inauguración oficial de la nueva sucursal

del concesionario Automotores Pesados, que se suma a los 23 ya existentes que tiene la firma.

APSA Jujuy, ubicado sobre la Ruta Nacional N° 66 KM 7,5, está construido en un predio de 10.000 m<sup>2</sup> y posee un edificio principal de dos plantas. El diseño

del taller fue realizado bajo los estrictos estándares internacionales de calidad de Scania.

Este aspecto garantiza un óptimo y continuo flujo de los vehículos en las distintas etapas de su reparación. El taller dispone de una superficie total de 850



## EN TRENQUE LAUQUEN

### AUTOMOTORES DEL ATLÁNTICO

EN LA PAMPA HÚMEDA, SCANIA HA ABIERTO UN NUEVO PUNTO DE ASISTENCIA, BUSCANDO MEJORAR EL ACCESO POR PARTE DE SUS CLIENTES A LA AMPLIA GAMA DE PRODUCTOS, REPUESTOS Y SERVICIOS QUE OFRECE

Ubicado sobre la colectora de la RN5, en su intersección con la calle Belgrano dentro del parque industrial de la ciudad, el predio tiene una superficie de 10.000 m<sup>2</sup>. El concesionario cuenta con modernas oficinas, posee un almacén de repuestos de 140 m<sup>2</sup>, con capacidad para 3000 ítems. Dispone de siete áreas de servicio y una superficie total de 850 m<sup>2</sup> que incluye un área de reparación de conjuntos, un lavadero de piezas, una sala de inyección y un depósito para almacenaje de lubricantes con un innovador sistema de recolección de aceite usado. En la parte posterior del predio se ubica la estación ambiental de 100 m<sup>2</sup> para el almacenaje seguro de residuos del taller, además del lavadero de vehículos. También se comercializarán neumáticos. Siguiendo la estrategia de Scania de brindar soluciones integrales.



“Scania se encuentra siempre dispuesto a escuchar cuáles son los requerimientos de sus clientes para poder evaluar de qué forma ayudarlos a incrementar su rentabilidad, y posicionarnos de esta manera como un socio estratégico para sus negocios” comentó Mannucci, Director General de Scania Argentina. ➤

## ENTREVISTA



**Guillermo Gaillour,**  
Dir. de Ventas de  
Argentina. Página 34

m<sup>2</sup> y 7 áreas de servicio entre las que se destacan el sector de reparación de conjuntos y lavadero de piezas, una sala de inyección e incluso un depósito de almacenaje de lubricantes con un innovador sistema de recolección de aceite usado.

Ya son 24 locaciones de servicios estratégicamente situadas a lo largo de todo el territorio nacional



Tras el corte de cinta, la nueva concesionaria de Scania en Jujuy, Apsa, quedaba inaugurada.

El taller está conectado con un almacén de repuestos de 130 m<sup>2</sup> con capacidad para 3.000 ítems. En el sector posterior del predio se sitúa la estación ambiental de 100 m<sup>2</sup> que tiene como objetivo el almacenaje seguro de residuos del taller.

Este nuevo concesionario cuenta con una amplia gama de servicios para brindarle a los transportistas y conductores la mayor cobertura en las rutas del norte del país. ➤



## La ENTREVISTA

GUILLERMO GAILLOUR, DIRECTOR DE VENTAS DE ARGENTINA

## BIEN POSICIONADOS

DESDE ENERO DE ESTE AÑO, GUILLERMO GAILLOUR SE DESEMPEÑA COMO DIRECTOR DE VENTAS DE SCANIA ARGENTINA

**Este año han bajado la producción y las ventas ¿Cómo está Scania?**

Este año estamos muy bien posicionados y estamos primeros en lo que es venta mayorista. Si bien es un año con condiciones cambiantes, nosotros todos los años hacemos un plan de actividades donde definimos proyectos, acciones a realizar, con alcance en el corto y en el largo plazo, sabiendo que es importante no perder la mirada del largo plazo.

Estamos aprovechando para capacitar a toda la estructura, y para llevar adelante las inversiones. El año pasado fue un año en el cual estuvimos atrás de las necesidades del mercado y este año nos está permitiendo enfocarnos en hacer eficientes nuestros procesos; tenemos un movimiento de mejora continua y vamos a utilizar este año para profundizar el trabajo sobre este sistema.

**¿Cómo está Scania en materia de inversiones?**

En materia de inversiones tenemos para destacar que este año hemos concluido dos sucursales, una fue inaugurada a fines del mes pasado en Jujuy y otra gemela en Trenque Lauquen, son dos predios de 10 mil metros cuadrados con aproximadamente 1500 metros de construcción, 7 áreas de ajustes de taller, un depósito de repuestos preparados para tres mil ítems, donde vamos a poder prestar servicio de cualquier tipo. Hace tres meses tuvimos la apertura del concesionario Baisur, un nuevo punto de venta de repuestos y de unidades en Chascomús, en la zona sur de Buenos Aires, cumpliendo con el plan de ampliación de fábrica que se inició en el año 2011, siendo el tercer año consecutivo en que se viene invirtiendo en nuevo equipamiento, en la ampliación para dar más capacidad de producción en la planta de Tucumán, desde donde exportamos piezas a todas partes del mundo principalmente a Brasil.

También estamos con una ampliación de la fábrica de repuestos en Buenos Aires, una inversión muy fuerte que nos permite un nivel de servicios de repuestos del 97% y esto que parece un número involucra inversión, disponibilidad de piezas, una logística con personas, y marca la diferencia con hechos concretos y le agrega valor a nuestro producto.

**¿Qué produce la planta de Scania en Tucumán? ¿A quienes está dirigido? Y ¿Cómo es el proceso?**

Scania, en Tucumán, fabrica cajas, componentes de transmisión y diferenciales. Estos componentes se exportan mayormente a Brasil y otra parte menor es exportada a otras partes del mundo. En dicha planta trabajan actualmente 400 personas, es una fuente de trabajo importante para Tucumán desde hace 38 años, Scania viene haciendo en el país

un trabajo continuo, tanto del lado de la producción como desde el lado comercial.

**Una de las cosas que hace a la confiabilidad es el concurso Mejor Conductor que hacen ustedes hace ya 5 ediciones y que sigue adelante.**

Como bien decís este año es la quinta edición del concurso mejor conductor, es un concurso abierto a cualquier persona que maneje no importa que marca del camión, lo único que hace falta es el carnet que lo habilita, por lo que están todos invitados a participar. El concurso promueve cuestiones como seguridad en el



tráfico, cuidado del medio ambiente, apunta a optimizar el uso de nuestro producto en cuanto a consumo de combustible, aplicación de los frenos, conducción segura, y este año también integra temas de calidad de vida como alimentación de los choferes, puestos de conducción, ejercicios que puedan colaborar con una mejor calidad de vida del conductor. Los ganadores juegan una final en Buenos Aires en un circuito que está próximo a estrenarse en una acción que estamos llevando a cabo con FADEEAC.

**¿Qué premio obtiene el ganador del concurso y la empresa para la cual trabaja?**

El mejor conductor tiene acceso a un auto 0 KM y la empresa obtiene una nota de crédito para ser utilizada en cualquiera de nuestros concesionarios. 📺

 [www.expresotv.com/integra2/gaillour27.mov](http://www.expresotv.com/integra2/gaillour27.mov)



**Nueva Fecha!**  
**AGÉNDELA!**



# EXPO TRANSPORTE

9na EDICION | CAMIONES - BUSES - UTILITARIOS

**15 al 18**  
**Octubre 2014**

**La Rural**

Predio Ferial de Buenos Aires  
**Argentina**

**» El encuentro con el transportista**

Patrocina



Auspician



Sponsor



Organiza



Seguinos en:



CONTACTO: (54 11) 4779-5300 - [transporte@expotrade.com.ar](mailto:transporte@expotrade.com.ar) - [www.expotransporte.com.ar](http://www.expotransporte.com.ar)



IVECO ARGENTINA

# SE AGRANDA LA FAMILIA NUEVO FURGÓN DAILY 12.3 CUBIK



EL NUEVO MODELO CUENTA CON UN MOTOR DE 155 CV, TIENE UNA CAPACIDAD DE 12,3 M3 Y PUEDE TRANSPORTAR UNA CARGA DE HASTA 2.770 KG

La familia de furgones de Iveco continúa agrandándose. El flamante modelo Daily 12.3 Cubik, el de mayor capacidad de la serie Cubik, muestra gran robustez, basada principalmente en su estructura compuesta por un chasis sólido con largueros transversales, que le permite soportar grandes cargas sin sufrir ninguna deformación.

Este furgón con alma de camión, está equipado con un motor de 155 cv y un torque de 400 Nm, lo que lo transforma en un vehículo potente y apto para transportar grandes cargas para distribución urbana. Su confortable cabina está pensada para que el transpor-

“Un furgón grande equipado con tecnología de avanzada con un chasis sólido que brinda la confiabilidad que todo transportista urbano necesita. Los usuarios de este vehículo notarán grandes beneficios derivados de su gran capacidad y productividad”. Así definió Francisco Spasaro, responsable de Vehículos Livianos y Medianos de Iveco, al nuevo producto.

tista esté cómodo durante la jornada laboral. En ese sentido, cuenta con radio, CD, MP3 y USB, espejos y levantavidrios con comando eléctrico, cierre centralizado con telecomando, cruce control, puerta trasera con apertura de 270° y lateral que permite cargar pallets, lo que otorga una mayor agilidad a la hora de cargar el vehículo. En su versión más equipada, el conductor dispondrá también de aire acondicionado, climatizador automático y alternador de 140 A.

Francisco Spasaro, responsable de la Gama de Vehículos Livianos y Medianos de Iveco Argentina, destacó: “se trata de un furgón grande equipado con tecnología de avanzada con un chasis sólido que brinda la confiabilidad que todo transportista urbano necesita. Los usuarios de este vehículo notarán grandes beneficios derivados de su gran capacidad y productividad.”

## CAPACIDAD DE CARGA

# 2.770kg

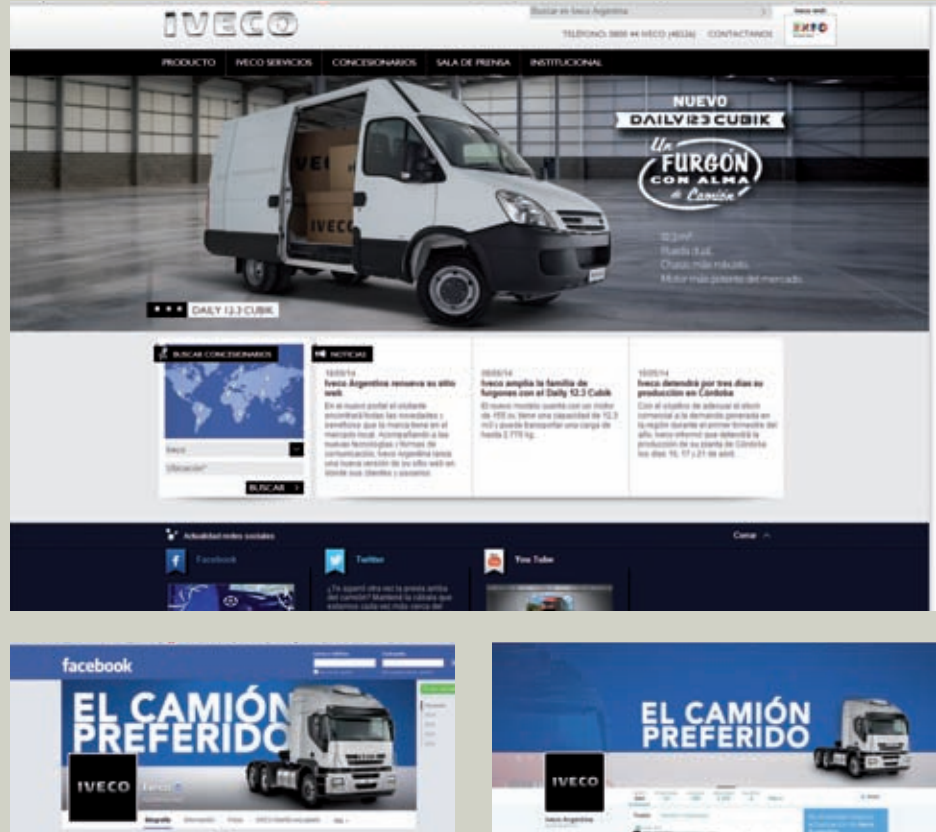
Con una capacidad de 12,3 m<sup>3</sup> y un peso total de 5.300 kg, el Daily 12.3 Cubik puede transportar una carga de hasta 2.770 kg.



[WWW.IVECO.COM/ARGENTINA](http://WWW.IVECO.COM/ARGENTINA)

## SITIO WEB RENOVADO

ACOMPAÑANDO A LAS NUEVAS FORMAS DE COMUNICACIÓN Y HACIENDO USO DE LA TECNOLOGÍA, IVECO ARGENTINA LANZA UNA NUEVA VERSIÓN DE SU SITIO WEB EN DONDE SUS CLIENTES Y USUARIOS ENCONTRARÁN TODA LA INFORMACIÓN QUE NECESITAN CONOCER SOBRE LA MARCA



Con una imagen renovada, la nueva versión del sitio web invita a navegar a través de las diferentes secciones, gracias a su diseño amigable y dinámico. Con información acerca de las novedades, tales como eventos en los que Iveco participe y promociones, lanzamientos de nuevos productos y todo el portfolio que la terminal tiene disponible para el mercado local, el portal suma a toda esta información, el poder de las redes sociales, en donde Iveco tiene una importante participación. Desde el sitio, y con un solo clic, el usuario será direccionado al Facebook y Twitter de Iveco Argentina para conocer las informaciones más recientes. Un canal que permitirá tomar un contacto más directo y cercano con los usuarios. Para conocer todos estos beneficios y más, acceda a [www.iveco.com.ar](http://www.iveco.com.ar)

GUILLERMO SIMONE

# FORD CARGO 1517 PARA DISTRIBUCIÓN

A TRAVÉS DE LA CONCESIONARIA OFICIAL GUILLERMO SIMONE S.A., FORD CAMIONES ENTREGÓ 10 FORD CARGO 1517 A UNA IMPORTANTE DISTRIBUIDORA DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES.

Logística Ranelagh, la firma de la familia Navarro es la encargada de la distribución de Reginald Lee y adquirió 10 nuevos camiones Cargo 1517 que sumarán a los 42 que ya tiene.

Los nuevos Cargo están equipados con carrocería para paletizado y una

capacidad de carga para 10 pallets. Ramiro Navarro, titular de la firma de logística destacó que para la empresa ha sido fundamental el conocimiento del Ford Cargo que, además de su confiabilidad y economía, añadió un plus de confort con el equipamiento de la nueva cabina, muy apreciada por los choferes. ➡

## RECONOCIMIENTO

### RENOVACIÓN DE LA CONFIANZA

ENTREVISTA A IGNACIO SIMONE, DIRECTOR GENERAL DE LA DIVISIÓN CAMIONES DE GUILLERMO SIMONE



De izq. a der.: Pablo Beltrán Simó (Logística de Coca Cola), Juan y Ramiro Navarro (Logística Ranelagh), Ignacio Simone (División Camiones de Guillermo Simone), y Juan Carlos Janocko (Marketing y Ventas de Ford Camiones).



#### ¿Qué significa para ustedes como empresa que los vuelvan a elegir?

Para nosotros es un logro que depositen la confianza tanto en el producto como en el concesionario. La empresa Logística Ranelagh le hace la distribución a Reginald Lee para la zona que más trabajamos con camiones Ford, que corresponde a Tandil, Mar del Plata, Olmos, Florencio Varela y todo el gran Buenos Aires.

#### ¿Qué características principales tienen los camiones Ford Cargo entregados?

Se trata de camiones que tienen 170 caballos, 4 cilindros, muy ágiles ideales para la distribución urbana, de muy bajo consumo y con las prestaciones





“Es un día muy especial para nosotros porque hace 7 años consecutivos que esta empresa es nuestro cliente y siempre están renovando la confianza en la marca y en el concesionario”, explicó Ignacio Simone

exactas para la distribución que la firma Coca Cola necesita.

**¿Qué beneficios tienen con respecto a la postventa?**

Ellos están muy cerca de la empresa madre que tenemos nosotros en Olmos. Ellos llevan los camiones primero a los 15 mil kilómetros y después a los 30 mil donde hacemos los servicios de rutina.

**¿Cómo se manejaron con la financiación? ¿Qué tipos de planes utilizaron?**

Ellos han venido utilizando todo tipo de financiación a través de leasing por diferentes bancos pero esta última compra fue en efectivo.

**Todos aquellos que quieran acceder a**

**una unidad mediante leasing ¿con qué bancos tienen que consultar?**

El leasing lo realizamos a través de todos los bancos, tenemos con el Banco Francés, con el Banco Patagonia, pero tenemos un muy buen plan con el ICBC a 24 meses al 6,9% o en 36 meses al 9,9% que actualmente es una taza muy buena. ➡



[www.expresotv.com/integra2/simone27.mov](http://www.expresotv.com/integra2/simone27.mov)

**ENTREVISTA**



**Juan Carlos Janocko, Gte de Ford. Página 40**



## La ENTREVISTA

### CON LA CONFIABILIDAD DE SIEMPRE

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



Esta empresa ya había confiado en nuestros productos de la nueva Línea Cargo. Anteriormente habían comprado el modelo 1317 el cual les dio excelentes resultados.

Esta última venta de 10 camiones Cargo 1517 de la nueva línea simplemente ha ratificado la robustez y la confiabilidad que han tenido los

productos anteriores. Con la nueva línea también se vieron impactados, por todo lo que es el diseño y el confort y remarco lo de confort porque es algo muy importante en este tipo de transportes en donde el conductor pasa muchas horas al día dentro del camión, por lo que es importante que éste sea cómodo y confortable para lograr un mayor rendimiento como el que se propone en el modelo 1517 de la nueva Línea Cargo.

El tipo de neumático también les ha dado un excelente resultado, recordemos que la carga de 10 pallets sobre este tipo de camiones es realmente importante. El volante también es ajustable, se encuentra sobre una suspensión neumática, tiene además un tablero ergonómico, y una amplia cabina diseñada pensando exclusivamente en el conductor. Éstos fueron algunos de los atributos en los cuales se inclinó la balanza para que Logística Ranelagh comprara los camiones Ford Cargo 1517.”

## RECONOCIMIENTO

### CONFIABLE Y DURADERO

Representantes de la firma aseveraron: “nosotros necesitábamos camiones, con Simone tenemos una relación de compra y en esta oportunidad compramos 10 unidades. Tenemos camiones del año 2006 que andan sin ningún tipo de problema mecánico ni de equipamiento, por lo tanto es camión muy confiable y duradero.”



NO HAY FRONTERAS  
ENTRE TU NEUMÁTICO  
Y TU TRABAJO.

PIRELLI.COM.AR

**R 01**  
SERIES  
REVOLUTION



UNA GAMA COMPLETA DE NEUMÁTICOS Y SOLUCIONES DE ALTO RENDIMIENTO  
DISEÑADA PARA MEJORAR LA EFICIENCIA DE CUALQUIER FLOTA. PIRELLI ES EL  
SOCIO QUE APOYA TU TRABAJO. EMPEZANDO CON LA SERIE 01.



LA POTENCIA SIN CONTROL NO SIRVE DE NADA\*

MERCEDES-BENZ

# FINANCIACIÓN PROPIA

LUEGO DE UN AÑO RECORD COMO FUE EL AÑO 2013 ES SABIDO QUE LAS VENTAS SIEMPRE BAJAN UN POCO Y ES ACÁ DONDE SE TORNAN IMPORTANTES LAS HERRAMIENTAS DE FINANCIAMIENTO

**E**l año 2013 fue para Mercedes-Benz financiera un año récord. Hemos financiado el 21% sobre el total de las ventas de Mercedes-Benz Argentina y eso representó 4600 unidades. Este año hay una baja en materia de ventas o un reordenamiento del mercado en todos los segmentos, camiones, buses y aquí la financiación juega un papel muy importante en la toma de decisiones para la adquisición de uno de los bienes antes mencionados.



Actualmente estamos acompañando la venta de camiones de la marca con un programa que lanzamos el primero de abril con una tasa de 9.9 fija en pesos, sin gastos de otorgamiento y hasta 36 meses en plazos, financiando hasta la mitad del camión; eso hace que el transportista cuente con una herramienta eficaz y muy interesante frente a los niveles de inflación que estamos viendo. Esta tasa claramente es negativa respecto de la inflación y al ser fija en pesos le da la tranquilidad al transportista que con su actividad va a poder hacer frente al pago de las cuotas."

### Pero hay que llegar al 50% de financiamiento del camión.

Estamos buscando que el transportista

#### ANIVERSARIO



A 60 años del "milagro de Reims". Página sig.



■ Fernando San Martín, Director Comercial de Mercedes-Benz Financiera.

a través de un anticipo de su parte, ya sea en efectivo o con la entrega de la unidad usada cubra ese 50% y el otro 50% lo puede sacar financiado desde Mercedes-Benz. Esta tasa de financiación aplica para toda la gama desde livianos hasta extra pesados. La amplia gama de productos de nuestra automotriz hace que estemos presentes con toda la línea, desde el liviano con el camión 710 hasta los súper pesados con el Actros. Claramente el mercado del camión se basa en el segmento de semipesados y pesados y eso representa el 80% del mercado.

### ¿Cuál es la participación de Mercedes-Benz Financiera en las ventas totales del grupo?

El total financiado de las ventas del grupo del año pasado considerando todos los segmentos fue del 21%. En lo que va del año vamos financiando el 30% del total de las ventas en segmento de camiones, en el orden del 20% en buses y

10% del total de ventas en Sprinter ese es el mix de nuestra participación de acuerdo a cada segmento.

### Es una participación muy importante ya que ustedes ofrecen herramientas propias, sin bancos.

Exactamente, nuestra accionista es Mercedes-Benz Argentina y el esfuerzo es del grupo para brindarle al transportista un servicio integral, no sólo al producto automotor sino al producto financiero que acompaña en las compras de nuestras unidades.

### Además manejan la parte de leasing.

El leasing siempre fue una herramienta financiera muy importante para la incorporación de un bien capital a una empresa porque en vez de juntar el dinero para comprar el bien y luego utilizarlo, aquí se utiliza el bien y se va pagando con la actividad. Es prácticamente un alquiler con opción de compra al final del contrato con un valor residual.



### ¿Cómo van las ventas en lo que va del año y que perspectivas tienen?

El mercado va a retomar los valores naturales más históricos, diferenciándose del año 2013 que fue un año récord. Creo que van a ser similares a los valores de venta del año 2012.

## DAIMLER AG

### LEGISLADORES ARGENTINOS EN LA CASA MATRIZ

JULIÁN DOMÍNGUEZ, PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA NACIÓN, SE REUNIÓ EN LA CASA MATRIZ DE DAIMLER AG CON VOLKER MORNHINWEG, EL PRINCIPAL RESPONSABLE GLOBAL DE LA DIVISIÓN VANS DE MERCEDES-BENZ

**D**omínguez asistió al encuentro junto a un grupo de diputados y políticos argentinos. En la reunión conversaron sobre los avances de las inversiones para la producción de la nueva Vito -una van mediana- que comenzará a fabricarse desde mediados de 2015 en el Centro Industrial Juan Manuel Fangio de Mercedes-Benz (en Virrey del Pino, Buenos Aires). Este modelo de vehículo se presentará mundialmente en el Salón de Vehículos Comerciales (IAA) en Hannover, Alemania, entre el 25 de septiembre y el 2 de octubre de 2014. La fabricación en Argentina de este modelo está incluida dentro de la inversión de USD 170 millones prevista para 2013-2015 y también contempla otros modelos. Mornhinweg y Domínguez también conversaron sobre el plan de inversiones que incluye un ambicioso programa de localización de piezas y componentes estratégicos para el nuevo producto y para la actual línea de vehículos fabricados en Argentina.



## ANIVERSARIO: 60 AÑOS

### “EL MILAGRO DE REIMS”

COMO UNA MUESTRA MÁS DE QUE MERCEDES-BENZ ES HISTORIA VIVA DE LA FÓRMULA 1, EN ESPECIAL EN UN AÑO QUE SE PRESENTA COMO HISTÓRICO PARA EL EQUIPO MERCEDES AMG PETRONAS, LA MARCA CELEBRA LAS SEIS DÉCADAS DE LA DOBLE VICTORIA OBTENIDA POR JUAN MANUEL FANGIO Y KARL KLING EN EL GRAN PREMIO DE FRANCIA DISPUTADO EN LA CIUDAD DE REIMS.



**H**ace sesenta años, el 4 de julio de 1954, Juan Manuel Fangio y Karl Kling ganaron en Reims el Gran Premio de Francia. Fue el primer triunfo con los Flecha de Plata modelo W 196 R y marcando una doble victoria, de allí en más, entre 1954 y 1955 comenzó una época de gloria en la historia del automovilismo de Mercedes-Benz.

Esta carrera del Gran Premio de Francia se conoció más tarde como “el Milagro de Reims”, porque se la vinculó directamente con la Copa Mundial de Fútbol ganada por la selección alemana el 4 de julio de 1954 y fue conocida como “el milagro de Berna”. En dicho Campeonato Mundial de Fútbol, contra todos los pronósticos, Alemania derrotó a Hungría por 3 a 2 y se convirtió en Campeón por primera vez en su historia, lo que ayudó al milagro económico alemán, que permitió incrementar el espíritu nacionalista en ese país.

#### LA INOLVIDABLE CARRERA

Sólo una fracción de segundo hubo entre Juan Manuel Fangio y su compañero de equipo Karl Kling al cruzar la línea de llegada en el circuito de Reims. Fangio y Kling lograron una doble victoria para el flamante Mercedes-Benz W196R. Ellos fueron seguidos por Robert Manzon (Ferrari) en 3ª posición pero muy detrás de los ganadores. Con esta gran doble victoria quedó demostrada la superioridad de aquel nuevo Flecha de Plata construido bajo las reglas de la nueva fórmula de 2.5 litros, que estaba haciendo su primera aparición en la competición en el circuito rápido en la región de Champagne.

En 1954, Fangio -quien ganó ese año y en 1955 el Campeonato de Fórmula 1- condujo el Mercedes-Benz W196R a la victoria en el Gran Premio de Francia, el Gran Premio de Alemania (Nürburgring), el Gran Premio de Suiza (Bremgarten), y el Gran Premio de Italia (Monza). Incluso antes de que Mercedes-Benz regresara a la Fórmula 1 con la W196R, Fangio -quien había sido campeón del mundo en 1951 con Alfa Romeo- había comenzado la temporada 1954 ganando los grandes premios en Argentina (Buenos Aires) y Bélgica (Spa-Francorchamps) para Maserati.

MI FLOTA VOLKSWAGEN

# LAS CONSTELACIONES DE LA COSTA

LEONARDO ALTIERI CONDUCE LOS DESTINOS DE ITAR, LA EMPRESA DE MATERIALES PARA LA CONSTRUCCIÓN QUE FUNDARON SU PADRE Y TÍOS HACE MÁS DE MEDIO SIGLO. PARA LLEVAR ADELANTE UN AMBICIOSO PROYECTO, LOS QUE CONSIDERA "SUPERIORES EN DISEÑO Y CON LA MEJOR RELACIÓN CALIDAD-PRECIO".

La familia Altieri llegó a la Argentina a mediados del siglo pasado. Apegados al mar, eligieron la costa argentina para afincarse y proyectar un futuro mejor. Allí fundaron ITAR (por Italia y Argentina), la empresa que desde hace más de 50 años provee de mate-

riales para la construcción a las ciudades de Pinamar, General Madariaga y otros tantos barrios privados del Partido de la Costa.

Leonardo Altieri integra la tercera generación y junto a sus primos, lleva adelante este negocio que se ha ampliado

en 2014 con una planta de hormigón elaborado. Ante esta nueva apuesta, debió sumar cinco nuevas unidades a su flota de reparto habitual, que debían cumplir con determinados requisitos técnicos en cuanto a potencia, tracción e imagen, bajo una ecuación precio-calidad favorable. Todas esas características las encontró en los Volkswagen Constellation 26.260 y 31.320.

"Cuando surgió la posibilidad de llevar a cabo la planta de hormigón a fines de 2013, nos pusimos en contacto con los distintos proveedores. Para esta actividad necesitábamos camiones con tracción 6x4 y potencia entre los 260 y 320 caballos, especialmente por la bomba que puede inyectarlo con su pluma extendida, hasta los 32 metros de altura. Así nos contactamos con Castro, el concesionario oficial de la zona, y con Pablo Grillo, zonal de Volkswagen, que tomó nota de lo que necesitábamos y así avanzamos. El camión es muy bueno y superior en diseño comparado con los modelos de otras marcas, y tiene una relación precio-calidad muy competitiva. Por todo esto nos cerró la operación", dice Altieri.

El Volkswagen Constellation 26.260 E 6x4 está indicado para operaciones severas fuera de ruta. Su motor electrónico MWM 6.12 TCE con sistema de



"El camión es muy bueno y superior en diseño comparado con los modelos de otras marcas, y tiene una relación precio-calidad muy competitiva."



EL TRANSPORTE  
SIEMPRE JUNTO A  
NUEVA IMAGEN  
ESTILO RENOVADO

VOS



CONDUCCIÓN | CO-CONDUCCIÓN  
**ROBERTO LAGO | ROMINA NAVARRO**

MÁS DE **600 PROGRAMAS**  
EN EL AIRE

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

DOMINGOS A LAS 10 hs.

**CN23**

**ELEXPRESO TV**



inyección Common Rail tiene 7.120 cm<sup>3</sup> de cilindrada, con un par máximo de 900 Nm entre 1300 y 1900 rpm y una potencia máxima de 260 CV a 2500 rpm. Está equipado con una toma de fuerza trasera desde el motor (Rear Power Take Off), que es ideal para diversas aplicaciones donde se requiera un acoplamiento continuo con el camión detenido o en movimiento. Su mantenimiento es simple y lo complementan una transmisión Eaton RT 8908-LL de 10 marchas + MA y un chasis robusto con dos distancias de paso y ejes traseros Meritor MT 46-145 bogie en tándem con bloque interdiferencial estándar y reducción 5,29:1.

“Estos camiones cumplen con los requerimientos que necesitábamos. En cuanto a la tracción y la potencia, los cuatro están equipados con Mixer Indumix de 8m<sup>3</sup> de capacidad (20 mil kilos de material). Un metro cúbico de hormigón pesa alrededor de 2.500 kilos”, señala Leonardo, que es licenciado en Administración de Empresas.

## VW 21.320

Por su parte, el Volkswagen Constellation 31.320 E 6x4 es un camión pesado para aplicaciones fuera de ruta con un PBMA de 30.500 kilos y CMT de 63 toneladas. Posee un motor Cummins ISC de 6 cilindros con 320 CV de potencia y una caja de velocidades ZF de 16 marchas totalmente sincronizadas. El bastidor reforzado, doble eje tractor en tándem, dos distancias entre ejes, suspensión y embrague robustos, son otras de sus destacadas características. ➤

En referencia al Volkswagen Constellation 31.320 E destaca Altieri: “Es el único camión que contemplaba todo lo necesario para instalarle el equipo que llega importado de Alemania (compramos la versión más larga del chasis). El equipo se maneja remotamente acelerando el motor cuando es necesario. Por eso, la exigencia al motor es mayor que si recorriera 100 kilómetros”.

El vínculo de ITAR con la marca se remonta a los años 2007/2008, cuando adquirieron dos Volkswagen Worker



## CONSTELLATION 26.260 Y 31.320

“Con el Constellation, ahora, hay un salto muy grande respecto al mismo Worker, que es un camión netamente de trabajo. Incluso es superior en diseño comparado con los modelos de otras marcas. Está muy bueno”.

17.220 para transportar y abastecer, desde Mar del Plata y Olavarría, piedras, ladrillos y cemento.

“Comencé a ver muchos camiones Volkswagen trabajando. Me interioricé y sabiendo que posee la noble mecánica Cummins, que tiene un bajo consumo y el producto se ajusta a una ecuación costo beneficio muy favorable, los sumé. Con el Constellation, ahora, hay un salto muy grande respecto al mismo Worker, que es un camión netamente de trabajo. Incluso es superior en diseño comparado con los modelos de otras marcas. Está muy bueno”, define.

Tras dejar atrás los miedos y mitos sobre la inyección electrónica, Altieri valora los rendimientos actuales. Reconoce que “no tiene problemas” y destaca que “estos no son camiones que deban recorrer muchos kilómetros, pero sí deben estar unas dos horas con el motor a altas revoluciones para que desde la toma de fuerza figuren los Mixer y la pluma Putzmeister, que tiene una capacidad de bombeo de unos 120/140 m<sup>3</sup> de hormigón por hora”.

ITAR atiende obras en Pinamar, Ostende, Valeria del Mar, Cariló, General Madariaga y Villa Gesell, por lo que las distancias recorridas no superan los 160 a 200 kilómetros diarias por unidad. Si bien la actividad ha mermado en su intensidad los últimos dos meses, Altieri sabe que la División de Hormigón elaborada seguirá teniendo una alta demanda.

“En los últimos cinco años, ITAR superó sus propios records de ventas de materiales para la construcción. Hemos crecido, un poquito, todos estos años. Por eso estamos esperanzados con ampliar la flota en 2015. Nos gustaría llegar a unos siete camiones Volkswagen, pues nuestra capacidad instalada está preparada para ello y así nos lo exige. Con una o dos Constellation más, unificaríamos y modernizaríamos la flota. Esta es una de mis mayores aspiraciones”, se entusiasma el nieto de ese inmigrante italiano que, con su oficio de carpintero, empezó con esta historia hace más de 50 años. Con los camiones Volkswagen, apuesta a seguir conduciendo un futuro exitoso.” ➤



El consumo de alcohol, aún en mínimas dosis, influye negativamente en los tiempos de reacción de los conductores, y es una de las principales causas de siniestros viales.  
*"Cero alcohol al conducir" es la mejor decisión.*

**Cuando manejes  
no tomes alcohol**

**Tomá conciencia**

**Campaña de Conciencia Vial**

**Decisiones**



**EL EXPRESO RADIO**  
LA HORA DEL CAMIONERO



**FE.T.R.A.**  
EN TODO EL PAÍS



## CENTRO DE CAPACITACIÓN DE ESCOBAR

### EL GRUPO VOLVO Y SCANIA APOYAN LA CAPACITACIÓN DE CONDUCTORES

REAFIRMANDO EL COMPROMISO CON LA FEDERACIÓN ARGENTINA DE ENTIDADES EMPRESARIAS DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGAS, LAS TERMINALES AUTOMOTRICES VOLVO Y SCANIA HAN DONADO VEHÍCULOS OKM DESTINADOS A LA PREPARACIÓN PROFESIONAL DE LOS NUEVOS CHOFERES, UNO DE LOS EJES ESTRATÉGICOS DE LA FUNDACIÓN PARA EL TRANSPORTE (FPT) BRAZO ACADÉMICO DE LA INSTITUCIÓN

**D**aniel Indart, presidente de Fadeeac y presidente de la FPT, tuvo a su cargo los discursos de aperturas en los eventos en los que se recibieron las unidades 0 km de última generación de las terminales Volvo y Scania, quienes han acompañado a la Federación desde el principio.

Indart expuso una vez más la importancia del sector del transporte de cargas, afirmando que el 94% de las cargas se transportan por camión y por lo tanto la cadena de producción y distribución, está ligada al transporte de cargas. Y continuó diciendo: "Este apoyo que recibimos de las empresas, de las terminales es sumamente importante, nos obliga en el esfuerzo y en el sacrificio".

La entrega de las unidades se realizaron en el predio de Escobar, en donde la FPT inaugurará en la segunda semana de septiembre, el centro de capacitación más importante de Latinoamérica, y según dice la gente de la FPT, el más importante del mundo, porque en ningún otro lugar existe un predio con estas características. El centro ocupa 27 hectáreas, tiene una pista de manejo de 1600 mts, en donde se encuentra la playa de maniobras de 1000 mts 2, con 6 simuladores de manejo de última generación traídos de España. ◀

## RENAULT

**A**simismo, se hizo entrega de un Renault Premium Lander 440, equipado con motor de 13 litros y 440 cv y caja manual ZF de 16 marchas, característica que lo convierten en un camión de bajo consumo. Por su parte, el equipamiento de seguridad lo destaca dentro de su gama con freno de escape, suspensión neumática trasera, EBS y ABS. ◀

## VOLVO

**L**a unidad entregada por Volvo es un camión Volvo FH 4x2 T equipada con motor de 13 litros y 44 CV, en combinación con la caja automatizada I-Shift, que le brindan mayor desempeño y consumo de combustible. Al confort de manejo que ofrece la unidad, se suma el equilibrio, como ABS y airbag, y de funcionalidad como el climatizador, aire acondicionado y levanta vidrios eléctricos, atributos de calidad que les permitirá a los conductores experimentar el manejo de un vehículo de clase superior. ◀

## SCANIA

**P**or su Parte la firma Scania entregó un camión Streamline Scania R360, con el motor DC13, con 12.700 cm3 de cilindrada y potencia máxima de 360 HP. Con caja de cambios GRS 905 de 12+2 marchas de baja fricción. Posee una cabina de última generación diseñada para brindar la máxima seguridad, visibilidad y confort, cabina frontal con dormitorio optimizada con doble litera, visera de nuevo diseño, deflectores de aire y terminaciones Streamline. ◀

**NUEVO**  
**DAILY 12.3 CUBIK**

*Un*  
**FURGÓN**  
**CON ALMA**  
*de Camión*



12.3 m<sup>3</sup>.  
Rueda dual.  
Chasis más robusto.  
Motor más potente del mercado.

[WWW.IVECO.COM.AR](http://WWW.IVECO.COM.AR)  /IVECOARGENTINA  /IVECOARGENTINA

**IVECO**  
EL CAMIÓN PREFERIDO

iveco Argentina S.A. - C.M. Della Paolera 299, C.A.B.A. ORIGEN: BRASIL. EQUIPAMIENTO SEGÚN VERSIÓN. FOTOS NO CONTRACTUALES.

# Resultados, eficiencia y respaldo.

También los vas a encontrar en nuestro concesionario.



Mercedes-Benz

Foto no contractual

## Colcar Merbus.

Acceso Oeste km. 35, Moreno, Buenos Aires. (0237) 4684444.  
info@colcarmerbus.com.ar. www.colcarmerbus.com.ar.