

Revista

# FADEEAC

*Es Transporte de Cargas*

248 - Julio 2020



UNA RED  
DE AYUDA  
A NUESTRA  
COMUNIDAD



Mandá “alta” al  
**+54 9 11 32696384**

Y recibí toda la  
información al instante  
a través de Whatsapp

■ Editorial

# UNA RED DE AYUDA A NUESTRA COMUNIDAD

La Argentina está frente a un rompecabezas muy difícil de resolver. Desde que la pandemia comenzó a circular en el país, la FADEEAC se puso manos a la obra para proteger y ayudar a cada uno de los miembros de la comunidad del autotransporte de cargas. La creación del Comité de Crisis fue el eje vertebral de esa acción. Sin descanso, desde el inicio de la cuarentena fueron recibidos más de 20.000 problemas a través de una línea de Whatsapp, y ya está resuelto el 95% de los casos.

Sin embargo, en un contexto de una grave crisis económica, todos los días surgen nuevos problemas y se suman denuncias por medidas abusivas y hechos arbitrarios, lo que demanda a esta Federación más gestiones y recursos para lograr que las injusticias provocadas no sigan generándose ni repitiéndose.

Es complejo llegar a buen puerto cuando las diferentes localidades del país operan con criterios particulares frente a la pandemia, imponiendo resoluciones o medidas que no siempre se condicen con las normativas oficiales a nivel nacional. Frente a ello, trabajamos en un protocolo general para que los camiones puedan circular libremente por el país, sin el temor de que los conductores sean maltratados, hostigados o sufran algún tipo de atropello a su persona.

Por esa razón, la FADEEAC, convocada por el Ministerio de Transporte de la Nación, participó del Plan Nacional de Emergencia, al que brindó su colaboración y experiencia, junto a otras entidades, a fin de garantizar la seguridad e higiene a los choferes en las rutas nacionales.

Este monumental esfuerzo que estamos haciendo entre todos es posible gracias al trabajo federal con nuestras entidades de base y con cada uno de los socios. Su colaboración nos permite resolver los diferentes conflictos que diariamente se presentan.

Con ese mismo espíritu, también reciben nuestro reconocimiento todo el personal de la Federación involucrado en la recepción de consultas o denuncias.

Tenemos la misión de proteger y salvar a nuestra comunidad para el abastecimiento de nuestro pueblo. Para ello es vital que el transportista pueda cumplir con su trabajo sin que nadie le reclame lo que la ley no dice.

El sentir del transporte lo llevamos en la sangre, al igual que al amor por nuestra Patria.



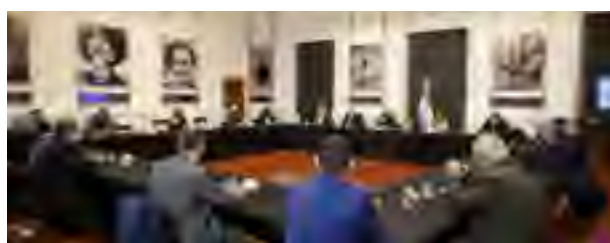
**Hugo R. Bauza**  
Presidente FADEEAC

## Destacados

### DOSSIER COVID-19

#### FADEEAC en el **Plan Nacional de Emergencia**

-  
Pág. **4**



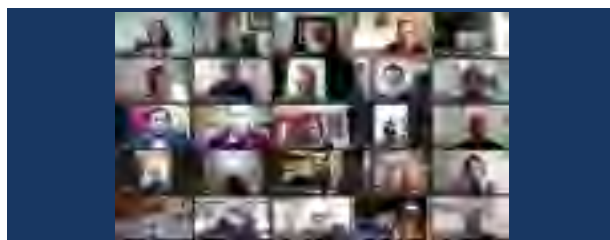
#### Sesionaron los dos primeros **Consejos virtuales**

-  
Pág. **18**



#### En busca de una **alternativa en el combustible**

-  
Pág. **22**



#### “**Toda la vida estuve en el transporte**”

-  
Pág. **40**



E-mail: [fadeeac@fadeeac.org.ar](mailto:fadeeac@fadeeac.org.ar)  
Director: Omar Monti  
Publicidad: Andrés Vallecillo (011) 4779 5300

La edición de FADEEAC es Transporte de Cargas es responsabilidad del Departamento de Comunicación de FADEEAC

 [www.fadeeac.org.ar](http://www.fadeeac.org.ar)
 @FADEEACPRENSA

 /fadeeac

 /Fadeeac es Transporte de Cargas

 /Fadeeac es Transporte de Cargas

 Slideshare /Fadeeac

## Notas

- [1 Una red de ayuda a nuestra comunidad](#)
- [4 FADEEAC en el Plan Nacional de Emergencia](#)
- [6 Las empresas denuncian graves violaciones constitucionales](#)
- [10 Camiones solidarios para ayudar en la pandemia](#)
- [14 El abastecimiento está en riesgo](#)
- [16 Una red de asistencia al transportista](#)
- [18 Sesionaron los dos primeros Consejos virtuales](#)
- [22 En busca de una alternativa en el combustible](#)
- [26 El compromiso con el ambiente y los transportistas](#)
- [28 Un semestre sin sobresaltos para el transporte](#)
- [32 Reuniones regionales en la agenda](#)
- [34 Actualidad del transporte internacional](#)
- [36 Pensar el futuro del transporte en crisis](#)
- [38 La opinión de la FADEEAC en las normativas](#)
- [40 " Toda la vida estuve en el transporte "](#)
- [42 El combustible y su impacto en los costos](#)
- [44 Duro revés para el transporte de cargas nacional](#)
- [46 "La pandemia agravó la situación"](#)
- [48 "La actividad de los asociados es subsistir"](#)
- [50 Erogaciones del transporte en tiempos de Covid 19](#)
- [52 Federal breves](#)
- [63 Breves](#)
- [58 FPT](#)
- [60 Barajar y dar de nuevo](#)
- [65 Breves](#)
- [66 Llegó la nueva versión del Constellation](#)
- [68 La innovación en marcha](#)
- [70 De regreso a los EEUU](#)
- [72 Una fuerte apuesta](#)
- [74 Un transporte eficiente y verde](#)
- [76 La sangre del motor](#)
- [78 Planificación para mejorar la distribución](#)
- [80 Breves](#)
- [84 Entidades asociadas a FADEEAC](#)
- [92 Variación acumulada en el precio de los insumos](#)

## CONSEJO FEDERAL 2020 - 2022

### Presidente

Sr. HUGO R. BAUZA (AAUCAR)

### Vicepresidente primero

Dr. JOSÉ A. ARATA (CEDAC)

### Vicepresidente segundo

Sr. JORGE DANIEL SAUER (CEMAC)

### Vicepresidente tercero

Sr. NÉSTOR R. FITTIPALDI (CADETA)

### Secretario General

Sr. MARTÍN BORBEA ANTELO (PAETAC)

### Prosecretario General

Sr. ESTEBAN H. CANTEROS (ATACI)

### Tesorero

Sr. WALTER J. BO (CATAMP)

### Protesorero

Sr. JOSÉ GERARDO OJEDA (CETACC)

### Secretario de Actas

Sr. GUIDO H. CALZETTI (APROCAM)

### Prosecretario de Actas

Sr. JOSÉ A. MALDONADO (UPROCAM)

### Secretario de Prensa y Relaciones Institucionales

Sr. OMAR A. MONTE (CETAC Mar del Plata)

### Prosecretario de Prensa y Relaciones Institucionales

Sr. JULIO HORACIO DEMARCHI (CETAC Gualeguaychú)

### Vocales

Sr. SERGIO G. BORGIO (AATHA)

Sr. JORGE W. CARENA (CEACE)

Sr. ROBERTO GUARNIERI (COCATRA)

Sr. RICARDO TONFI (CATMA)

Sr. HERNÁN A. HEINZMANN (CETAR)

Sr. ADRIÁN T. FERRERO (CESAC)

Sra. ADRIANA L. BRAVO (C-TRANS)

Sr. EFRÉN D. DELBON (Coop. Ltda. Avellaneda)

Sr. HÉCTOR A. BURGOS (CAJUTAC)

Sr. OSCAR A. ORONÓZ (CATRAVILL)

Sr. SEBASTIÁN E. CANNES (CACyLCRUZ)

Sr. MARCELO H. MAGNONE (CACBA)

Sr. FEDERICO LOBRUNO (CATSE)

Sr. EDUARDO J. BOZZI (CEFAC)

Sr. ALFREDO GUAGLIANO (ATC Rosario)

Sr. FERNANDO SGANGA (CEAC)

Sr. CRISTIAN SANZ (CETAC Regional Sureña)

Sr. PEDRO E. MESA (CETACA)

Sr. GUILLERMO D. WERNER (CETACER)

Sr. DARÍO L. RUPPEL (CETPA)

Sr. RAÚL DAL MOLIN (ARETRA)

Sr. EDUARDO REINOSO (ATCT Tucumán)

Sr. MARIO O. ELICECHE (CELTAP)

### COMISION REVISORA DE CUENTAS

#### Revisor de Cuentas Titular

Sr. ANÍBAL A. TORTORIELLO (CAPEAC)

#### Revisor de Cuentas Titular

Sr. RUBÉN OBERMANN (AMITRAC)

#### Revisor de Cuentas Suplente

Sr. DANIEL O. VILLA (ATC Resistencia)

#### Revisor de Cuentas Suplente

Sr. LORENZO ARTURO HERAS (CTC Chacabuco)



» **Objetivo** - El trabajo debe ser cumplido en todas las rutas nacionales

# FADEEAC en el **Plan Nacional de Emergencia**

El Ministerio de Transporte de la Nación incluyó a la Federación como partícipe de la presentación de un protocolo que garantice condiciones óptimas de seguridad e higiene a los choferes en rutas nacionales.



La FADEEAC es uno de los eslabones centrales, a través de los transportistas que representa, para que se lleve a cabo el "Plan de emergencia COVID -19", lanzado por el Gobierno nacional. Se trata de un protocolo para el transporte automotor de cargas generales y peligrosas en las rutas nacionales, que garantiza pautas de higiene y prevención que contribuyen a minimizar la propagación del virus.

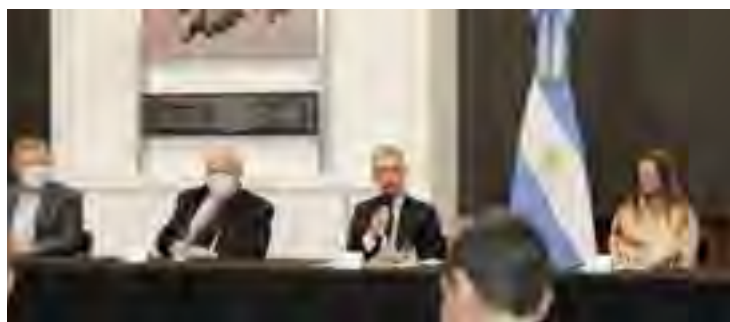
La herramienta fue presentada en Casa Rosada por los ministros de Transporte, Mario Meoni; de Salud, Ginés González García; de Seguridad, Sabina Frederic; el titular de Agricultura, Ganadería y Pesca, Luis Eugenio Basterra; el secretario de Interior de la Nación, José Lepere y la titular de la Dirección Nacional de Migraciones, Florencia Carignano (ambos en representación del Ministerio del Interior).

Por la FADEEAC asistieron el secretario general, Martín Borbea Antelo, y el asesor legal, Nicolás Granchelli. Además de otras entidades empresarias, participó en el acuerdo la Federación Nacional de Trabajadores Camioneros.

En la apertura de la reunión, Meoni enfatizó: "Agradezco profundamente a cada uno de los trabajadores camioneros por el esfuerzo que hicieron y siguen haciendo todos los días durante toda la pandemia".

### **Prevención**

El protocolo establece acciones para prevenir el contagio del



virus, aplicables a las diferentes etapas del transporte (carga, viaje, paradores, y descarga) y a las condiciones sanitarias que debe tener el camión. Se encuentra en línea con las normas sanitarias del Ministerio de Salud y las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS), y debe ser cumplido en todas las rutas nacionales del país.

La iniciativa no va en detrimento de medidas particulares que ya hayan adoptado las empresas de la actividad. La Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) es la autoridad competente para ejercer el control sobre el cumplimiento de las medidas y el Ministerio de Seguridad instrumenta acciones para el control en los pasos de frontera

*[...] Por la FADEEAC asistieron el secretario general, Martín Borbea Antelo, y el asesor legal, Nicolás Granchelli. [...]*

y la coordinación con las fuerzas de seguridad de cada una de las provincias.

A su vez, los integrantes del Ministerio del Interior se comprometieron a profundizar las acciones en las rutas provinciales para evitar atropellos a la integridad de los choferes como las que denunció FADEEAC (ver página 8).

El transporte de carga por carretera es una actividad esencial que tiene como fin abastecer de insumos imprescindibles para la población. Por eso, es fundamental que el sector pueda seguir trabajando con condiciones sanitarias óptimas.

*[...] La Comisión Nacional de Regulación del Transporte es la autoridad competente para ejercer el control. [...]*



» Excesos – Algunas autoridades confunden límites provinciales con fronteras internacionales

# Las empresas denuncian graves violaciones constitucionales

**Ante los atropellos hacia los choferes en distintas localidades del país, la FADEEAC expresó su repudio y salió en defensa de los trabajadores del sector.**

Debido al recrudecimiento de los abusos de autoridad y los atropellos a la dignidad de los trabajadores a través de medidas abusivas de parte de algunas jurisdicciones, la FADEEAC se manifestó en defensa de los derechos del personal del sector y dio cuenta de su total repudio a las disposiciones de los Ejecutivos provinciales y municipales, autoridades administrativas, policiales y judiciales que afecten la dignidad humana de los trabajadores del transporte de cargas.

A través de comunicados de prensa y de acciones ante las jurisdicciones pertinentes, se hizo hincapié en actos que se agravaron de manera preocupante en los municipios bonaerenses de Azul y Madariaga, las provincias de Mendoza, San Luis, Chaco, Tucumán y Jujuy, entre otras localidades, donde las autoridades, de manera anárquica, confundieron límites provinciales con fronteras internacionales. Se incurrieron, de esta forma, en actos autoritarios e ilegales al utilizar a las fuerzas policiales como instrumentos violatorios de las libertades más básicas de todo ser humano, como la de circular. El abuso de las fuerzas públicas, el maltrato, la discriminación, el ataque a las libertades de tránsito, el cobro de tasas de desinfección –verdaderas cajas paralelas municipales y provinciales– hicieron insostenible la prestación del servicio.



Al cierre de esta edición, estos escenarios todavía seguían dándose en algunos puntos del país. Por grave que sea la situación de crisis, no se puede justificar el atropello a la dignidad humana y a las garantías constitucionales.

## *[...] Se tomaron medidas hasta erradicar cualquier acto discriminatorio, autoritario y abusivo contra los choferes [...]*

La FADEEAC agotó todo medio de diálogo con las autoridades ejecutivas de las provincias y municipios, por lo que no le quedó más remedio que judicializar la defensa de nuestros choferes y de nuestra actividad. A su vez, se tomaron todas las medidas necesarias hasta erradicar cualquier acto discriminatorio, autoritario y abusivo que menoscabe la dignidad de los trabajadores que, ante la crisis que nos convoca, cumplen una función social incalculable desde el primer día. Es nuestra función garantizar el abastecimiento y evitar consecuencias terribles para toda la sociedad.

### Mapa de los abusos

Diferentes provincias y municipios del país implementaron un método de fajas en la puerta de los camiones del transporte de cargas para encerrar a los choferes en las cabinas de los vehículos durante el tiempo que permanecieran en el territorio de la jurisdicción que implementa la medida. Bajo amenaza de multas millonarias y prisión para el trans-

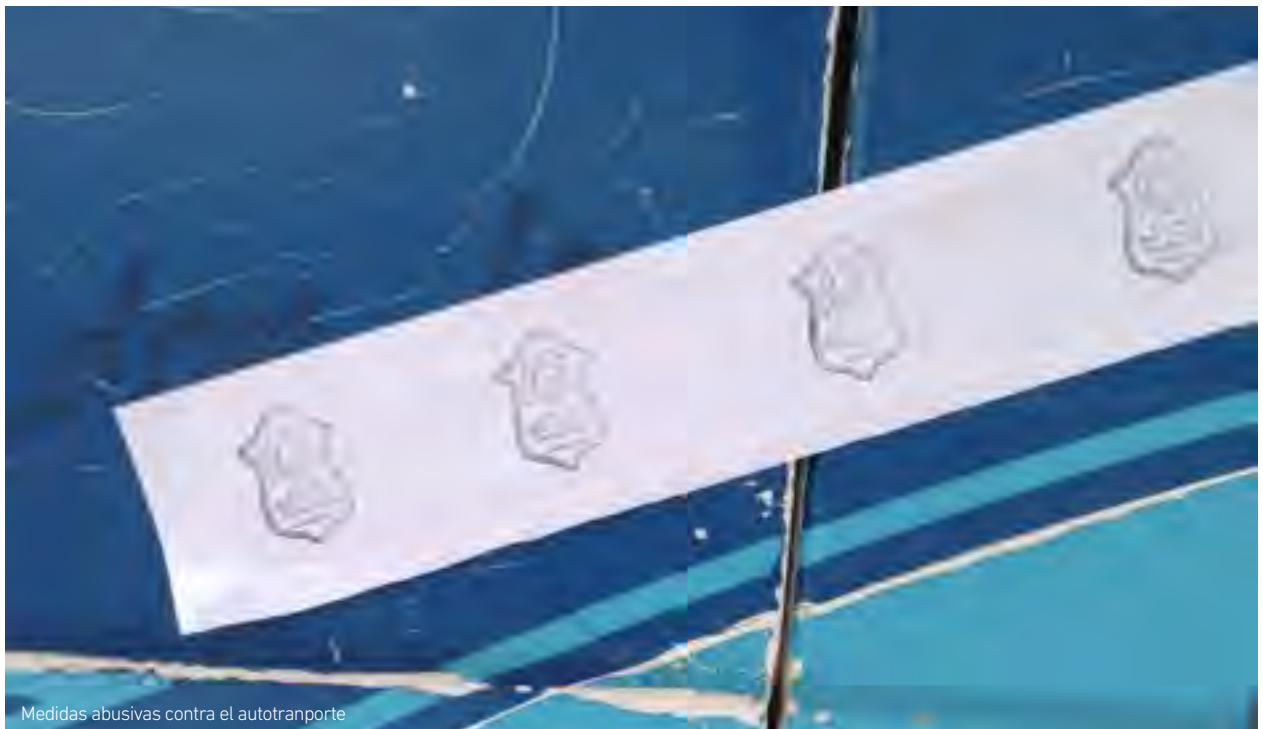
portista que rompa la faja, estas localidades aseguraban que era un método preventivo para evitar contagios de coronavirus. Los choferes se vieron imposibilitados de ir al baño o descender frente a alguna emergencia por lapsos de hasta 12 horas.

A su vez, fue frecuente en los últimos meses que los lugares destinados para realizar los periodos de cuarentena no estén preparados para tal fin. Muchos de los transportistas se vieron obligados a dormir y vivir en construcciones tipo carpas, contenedores sin ventanas y en condiciones de hacinamiento propicias para el contagio del virus.

Además, se identificó que en los controles no hay infraestructura para cumplir con las medidas de distanciamiento social establecidas para la prevención de contagios: largas filas para realizar trámites, muchas veces a la intemperie, incluso, en lugares con nevadas.



Repudiables condiciones que soportan los choferes



Medidas abusivas contra el autotransporte



Comprobante de una tasa ilegal

También se recibieron denuncias de choferes detenidos e in- comunicados de manera arbitraria: se los hacinó en peque- ños cuartos sin ningún tipo de condición sanitaria o barrera de distanciamiento.

Se reportaron abusos de las autoridades policiales en distin- tos puntos del país, con mayor visibilidad en la localidad de General Madariaga, en donde la Policía desfiguró a puñeta- zos a un transportista.

Los abusos y malos tratos se generaron bajo el prejuicio de considerar a todos los choferes potenciales foco de contagio, estigmatizando de esta manera a personas que se exponen para cumplir con un servicio esencial.

La FADEEAC también recibió denuncias de distintos transpor- tistas sobre la aparición de tasas municipales aprovechándose de la pandemia y de la crisis sanitaria con fines estrictamente recaudatorios. Esta situación no hizo más que encarecer los

*[...] La FADEEAC lamenta que el espíritu "caudillesco" y autoritario de algunos gobernadores que empujan al país hacia una crisis adicional de desabastecimiento [...]*

costos del transporte en medio de una fuerte crisis.

Por otra parte, algunos gobiernos provinciales, como el de Jujuy, elevaron las multas para los transportistas llevándo- las de \$ 40.000 a \$ 1.000.000.

## Punto de equilibrio

Martín Borbea Antelo, secretario general de la FADEEAC, se refirió a las problemáticas que atraviesan los transportistas en la ruta.

El dirigente dijo: "No entendemos a muchos gobernadores que toman medidas que van, incluso, en contra de la libertad y la vida de las personas. Los choferes no son turistas. Por lo general, pasan la mayor parte de los viajes adentro de sus camiones. Tienen poco contacto con la gente".

En ese sentido, afirmó que el día que se presentaron los pro-

tolos para que los vehículos puedan circular de forma se- gura, "les pedimos a los ministros que nos ayuden a ordenar esta situación con los gobernadores. Hay que garantizar no sólo la circulación de las cargas, sino el abastecimiento de la población y de las industrias".

En Argentina "los camiones transportan el 90% de las car- gas", enfatizó. Y resaltó: "Hay que encontrar un punto de equilibrio en todo esto y, como dije, garantizar el abasteci- miento y la salubridad de los choferes, como de la población. Si estas medidas no se detienen de inmediato y se buscan soluciones racionales, nos dirigimos a una situación crítica. Pedimos solamente sentido común, empatía y que no subes- timen este problema", instó Borbea Antelo.



**ZERO**  
**CONTACT**

*Hoy mas que nunca  
acompañamos a las flotas  
en los caminos que recorren  
para llegar a cada punto  
del país.*

**GOOD YEAR**



» **Compromiso** – El objetivo fue buscar materiales donados a la provincia de San Juan, a 1.450 kilómetros de la Capital Federal

10

# Camiones solidarios para ayudar en la pandemia

**Se realizó una segunda caravana solidaria para colaborar en la lucha contra el coronavirus, compuesta por 36 vehículos para trasladar insumos sanitarios. También se destinaron 12 camiones para trasladar camas desde Eldorado, Misiones.**

El Ministerio de Defensa de la Nación, liderado por Agustín Rossi, a través del jefe del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas, general Juan Martín Paleo, y la Subsecretaría de Planeamiento Operativo y Servicio Logístico de la Defensa, a cargo de Lucía del Carmen Kersul, solicitaron nuevamente la colaboración de la FADEEAC para buscar insumos donados a la provincia de San Juan, a 1450 kilómetros de la Capital Federal. Se trata de decenas de contenedores con módulos habitacionales, colchones, camas, frazadas y carpas para la atención primaria, que serán utilizados para seguir equipando al centro de aislamiento que está a cargo de las Fuerzas Armadas en el Apostadero Naval en la zona de Retiro. Previamente, la FADEEAC había coordinado una primera caravana de 18 camiones que partió el 8 de abril pasado para buscar contenedores y cientos de colchones con el mismo destino. Con esta segunda edición, ya se movilizaron en total 54 camiones.

La caravana, de cuatro kilómetros de largo, partió durante la madrugada del viernes 22 de mayo desde el predio de la FPT en Escobar. Por los protocolos dispuestos por la gobernación de San Luis no se pudo hacer noche en esa provincia, como estaba previsto. El recorrido se modificó y se decidió pernoctar en Vicuña Mackenna, en la provincia de Córdoba. El jueves 27 de mayo lograron finalizar la carga de los 36 camiones, y comenzar el regreso desde la mina Veladero, en el noroeste de

la provincia de San Juan, hacia Buenos Aires.

“En esta segunda ocasión, fuimos con 34 camiones manejados por civiles y dos camiones que estuvieron a cargo del Ejército y la Fuerza Aérea. Es un honor haber hecho equipo con nuestras fuerzas armadas que nos cuidaron y nos siguen cuidando desde distintos puntos del país”, dijo Walter Bo, uno de los choferes que coordinó la iniciativa e integrante de la comisión directiva de la FADEEAC.

También agradeció al capitán de fragata Gustavo Lancellotti y al capitán de corbeta Miguel Vaca y a todo el regimiento de San Juan “por haber puesto todos sus recursos para que esta caravana saliera bien”, expresó.

Por otro lado, Bo agregó: “Cuando ingresamos al Apostadero Naval este 31 de mayo y vimos cómo esa carga inicial que llevamos en la primera caravana se había transformado en hospital, fue una emoción muy grande, una sensación de tarea

*[...] Bo: “Es un honor haber hecho equipo con nuestras fuerzas armadas que nos cuidaron y nos siguen cuidando” [...]*

**NUEVO**

Accesorios

**VORYL**



## PROTECTOR DE PLATO DE ENGANCHE

- Evita la carga estática producida por el rozamiento de metales.
- Evita costos de mano de obra y grasa.
- Maximiza la vida útil del plato de enganche.
- Mantiene el plato de enganche limpio y libre de grasa.
- Mejora la capacidad de maniobrar con la unidad.



Llame al 0-800-444 COLVEN (2658) y consulte por el Servicio Oficial de su zona.

Ruta 11 km 814 | Guadalupe Norte, Santa Fe - Argentina ++54 (0) 3482 498 800  
colven@colven.com.ar | [www.colven.com.ar](http://www.colven.com.ar)

**COLVEN**  
Tecnología Original

cumplida, aunque sepamos que no es grata la finalidad con la que será utilizada; ojalá no tenga que utilizarse”.

### **Sentimiento patrio**

Un momento especial se vivió, según describieron varios de los transportistas, el pasado 25 de mayo, cuando ya arribados a San Juan, conmemoraron la fecha patria junto al Estado Mayor Conjunto con sus tres fuerzas: Ejército Argentino, Armada Argentina y Fuerza Aérea Argentina. Los 36 camiones se alinearon en forma de abanico, la bandera argentina fue izada desde una hidrogrúa de la Fuerza Aérea. Tras cantar el himno nacional, se gritaron tres “¡Viva la Patria!”

“Uno suele pasar el 25 de mayo viajando, yendo de un lugar a otro, como si fuese un día más, pero lo vivimos de otra manera, muy linda y emocionante junto a las fuerzas armadas”, expresó César Cardoni, uno de los choferes que integró la caravana y que trabaja en la empresa de transporte José Moretta.

En la misma línea, se expresó Mauricio Ferreiro, de la empresa Transporte Moreiro, y quien también participó de la primera caravana: “En esos 11 días hubo varios momentos lindos, pero este 25 de mayo fue emocionante al cantar el himno junto con nuestras fuerzas armadas. Eso, sumado al apoyo que recibimos en la ruta por parte de la gente, fue muy importante. Es emocionante saber que hay personas que apoyan lo que uno hace”. La caravana ingresó durante la mañana del domingo 31 de mayo al Puerto de Buenos Aires en el Apostadero Naval. Descargó la totalidad de los insumos que serán utilizados por las fuerzas armadas para seguir equipando el centro de aislamiento.

### **Misiones**

Por otra parte, en un trabajo solidario conjunto entre la Cemac de Misiones y el Sindicato de Camioneros misionero, entre abril y mayo pasados, se destinaron 12 camiones para trasladar camas desde Eldorado, Misiones, hasta distintos municipios de la provincia de Buenos Aires, con el objetivo de que sean distribuidas entre personas afectadas por la pandemia. La entidad empresaria cedió nueve vehículos, gracias al aporte de las empresas asociadas, quienes también se organizaron para garantizar todo el combustible necesario. Los otros tres camiones fueron cedidos, a través del Sindicato, por empresas ajenas a la Cemac Misiones.

“Fue una movida solidaria de todo el grupo de la Cámara. Su Comisión se volcó totalmente a colaborar con esa iniciativa. Lo hicimos de puro corazón”, explicó Aníbal Goicihik, presidente de la Cámara, y agregó que las camas fueron hechas en dos aserraderos ubicados en Misiones.



Cemac también se solidarizó con el transporte de un cargamento de papas

*[...] “Fue una movida solidaria de todo el grupo de la Cámara. Lo hicimos de puro corazón”, explicó Goicihik [...]*

En junio, ante la iniciativa del Comité de Crisis de la FADEEAC, otra de las acciones de Cemac fue retirar en la localidad bonaerense de Balcarce un cargamento de 28 toneladas de papas, donado por la empresa McCain Argentina al Banco de Alimentos, para distribuir en la zona sur de esa provincia. Gracias a sus empresas asociadas, la Cámara misionera se encargó de proporcionar el camión y con el aporte de sus socios pudieron solventar los gastos del operativo logístico.

Esta acción solidaria se llevó a cabo en junto con el Ejército, en la localidad de San Javier, encargado de fraccionar las papas en bolsas de 20 kg y de distribuirlas en las diócesis de Posadas y Oberá sumado a la ayuda de las personas encargadas de las cocinas de comedores comunitarios.



Camac Misiones colaboró en el traslado de camas



Los colchones fueron parte de las donaciones



# Assekuransa

CON NOSOTROS  
USTED ESTÁ REALMENTE  
ASEGURADO

SEGUROS DE COMERCIO INTERNACIONAL

- TRANSPORTE DE MERCANCÍAS
- CAUCIONES Y GARANTÍAS IATA
- RESPONSABILIDAD PARA AGENTES DE CARGA



» **Peligrosidad** – Hay empresas que evalúan no ingresar a localidades o provincias en las que se vulneraron derechos

14

# El abastecimiento está en riesgo

**A raíz de las medidas arbitrarias e ilegales de maltrato a transportistas en diferentes puntos del país, se puede generar desabastecimiento de productos esenciales. Se pidió la intervención del Ministerio del Interior.**

Desde que se decretó el aislamiento social preventivo y obligatorio el 20 de marzo último, el transporte de cargas comenzó a sufrir diversos problemas en las rutas, como consecuencia de medidas descoordinadas de los distintos municipios y provincias.

En un primer momento, varias autoridades locales recurrieron al cierre total de los accesos viales a sus municipios. Luego, se establecieron prohibiciones de apertura de estaciones para prestar servicios sanitarios a los transportistas. Posteriormente, se instauró un método de fajas en la puerta de los camiones para encerrar a los choferes en las cabinas de los vehículos bajo amenaza de multas y prisión a quien rompiera la faja para ir al baño o atender alguna emergencia.

También, ocurrió una pelea entre las provincias de Mendoza y San Luis por no dejar entrar camiones a sus territorios. El hecho provocó que quedaran varados por horas a una fila de camiones que sumaron 30 kilómetros en la ruta.

Según el presidente de la FADEEAC, Hugo Bauza, "esta situación está desbordada". Al respecto, dijo: "Muchos transportistas ya no quieren tomar viajes ni entrar a las localidades o

provincias problemáticas. Si el Gobierno nacional no ordena esta situación, en breve los ciudadanos de las provincias y municipios que tomen estas medidas se van a quedar sin alimentos e insumos básicos. Se está muy cerca de generar un contexto de desabastecimiento. Hay que actuar urgente."

*[...] Las empresas que se mantuvieron activas siempre trabajaron a pérdida para garantizar el abastecimiento desde el inicio de la cuarentena [...]*

Desde la FADEEAC ya se realizó una presentación ante el Gobierno nacional para que se prohíban este tipo de medidas por considerarlas anticonstitucionales.



## A pérdida

El sector está en una crisis profunda. A fines de marzo y abril, la actividad se encontraba parada en un 70%. A pesar de que ese número bajó y al cierre de esta edición se ubica en el orden del 45%, las empresas que se mantuvieron activas siempre trabajaron a pérdida para garantizar el abastecimiento desde el inicio de la cuarentena.

El reclamo surge ya que a pesar de este gran sacrificio y

acompañamiento, siguen proliferando medidas que menoscaban la dignidad humana e integridad de los trabajadores del sector. Por eso, la Federación enfatizó en que, además de la importancia económica que significa que el transporte en Argentina esté en movimiento, es urgente contemplar que arriba del camión viaja una persona que deja a su familia por varios días para llevar productos esenciales para las comunidades.

## Desde el primer día

El presidente de la Federación, Hugo Bauza, describió el estado del autotransporte de cargas durante la pandemia. "La actividad está muy dispersa y diversificada. Hay algún sector que está trabajando. Por ejemplo, el agro está con mucho trabajo y el movimiento de mercadería ha recobrado un poco. Los petroleros están en cero. Esto lleva a que el promedio del sector esté en 50 por ciento", afirmó.

Por otra parte, el dirigente dijo: "Los protocolos sanitarios, más allá del Gobierno, los transportistas los hemos hecho desde el día número uno. Todos nuestros choferes están arriba de los camiones con desinfectante, con barbijo, con



alcohol en gel, con guantes, con todo lo necesario y las instrucciones como para saber cómo se tienen que comportar cuando se bajan del camión".

An advertisement for Volvo Trucks. On the left, a white Volvo truck with a yellow diamond-shaped logo that says "VOLVO BRUSH" is shown from a rear three-quarter view. On the right, there are two technical specification cards. The top card is titled "NUEVAS CONFIGURACIONES" and lists "ACOPLADO 4E" and "52.5tn" in large red font, with "ABS" and "SEGURIDAD TRÁNSITO" icons. The bottom card is titled "SEMIRREMOLQUE 1+1+1" and lists "55.5tn" in large red font, with "EBS" and "SEGURIDAD TRÁNSITO" icons. The background is a light, neutral color.



» Ayuda - El teléfono del Comité de Crisis es una canal de contención para los transportistas del país

# Una red de asistencia al transportista

Desde marzo, las consultas y pedidos de ayuda en el marco de la pandemia llegan a la entidad desde distintos puntos de la Argentina. Cómo funciona y quiénes están detrás del canal oficial para dar respuestas todos los días.

Vocación, compromiso y profesionalismo: esa es la síntesis del por qué y el cómo funciona el Comité de Crisis de la FADEEAC desde el inicio del aislamiento para evitar la propagación del COVID-19. En cinco meses recibió cerca de 20.000 consultas, a las que pudo responder con un alto nivel de efectividad. Los pedidos de ayuda llegaron desde diversos puntos del mapa nacional a un número de Whatsapp abierto a todas las personas. La atención estuvo a cargo de tres colaboradoras que desde hace tiempo trabajan para la Federación. Ellas son el soporte diario a los problemas de los transportistas y quienes articulan con las autoridades que gestionan las soluciones. "El teléfono del Comité de Crisis se instaló como un número de contención", resaltaron. En marzo de 2020, de la pandemia apenas comenzaba a hablarse y el "coronavirus" era un tópico del que se tenía escasa información. Las dudas sobre el futuro del autotransporte de cargas se hacían notar y desde numerosos lugares del

país llegaban pedidos de ayuda.

Frente a ese escenario, la FADEEAC decidió crear un Comité de Crisis para dar respuesta, que sigue funcionando y es comandado por el presidente Hugo Bauza, el secretario general Martín Borbea Antelo, el tesorero Walter Bo, el asesor legal Nicolás Granchelli y el gerente Julio Velázquez Arancibia. "Tratamos de ayudar para que en el país tengamos una sola forma de trabajar", recalzó el presidente de la entidad sobre la intención de unificar criterios de tránsito y legislación que reconozca la libre circulación de los camiones, debido a que constituyen un servicio esencial. "Hoy los choferes tomaron como referencia que si hay algún problema se comunican al Whatsapp de la FADEEAC, ya sea desde Tierra del Fuego o Jujuy", señaló.

## En movimiento

El procedimiento para responder a las casi 20.000 consultas

desde su creación –gestionadas positivamente en al menos un 95%- tiene varios intermediarios. Algunos casos ingresan por contacto directo con ciertas autoridades, pero el mayor caudal llega a través del número de Whatsapp del Comité.

La atención de ese canal está integrado por Graciela García, que trabaja para la institución desde hace nueve años en la Secretaría Administrativa; Sol Baranda, que es secretaria de Presidencia y desde hace 13 años es colaboradora de la entidad; y Natalia Volpe, que hace casi dos años se desempeña en el área de bonos y capacitación en articulación con la Gerencia. Al principio, también era parte del equipo Natalia Cardozo, que luego retomó sus actividades relacionadas con el sistema RUTA.

Por el canal oficial, el volumen de consultas asciende a unas 500 por semana, aunque hubo momentos de mayor demanda. También hay casos que ingresan a través de Betty Schanz, secretaria Ejecutiva de la entidad, por los canales del Departamento de Comunicaciones o a través de algún asesor.

“Las primeras semanas fueron muy intensas porque día a día cambiaba la normativa y cada provincia iba adoptando su propio protocolo. Nosotras funcionamos como un nexo directo con el transportista”, resaltó García.

“Después empezaron las denuncias por malos tratos hacia los choferes, porque fajaban los camiones” en algunas jurisdicciones y no los dejaban descender de la cabina, señaló Baranda. A esa altura, la vía de contacto del Comité ya se había instalado como “un número de contención para todo tipo de ciudadano. Incluso recibimos consultas que no tienen que ver con el transporte de cargas en sí”, aseguró.

En el volumen de contactos se notaba que el dato de la in-

tervención de la FADEEAC a favor de los transportistas había pasado “de boca en boca en todo el país”.

“Es un gran desafío” encargarse de recibir y responder las inquietudes del sector en pandemia, consideró Volpe. Según relató, hubo situaciones difíciles de contener, como cuando estaba en juego la salud de las personas o cuando algunas medidas restrictivas como cortes de ruta “ponían en duda el abastecimiento” de mercadería, si los camiones no podían ingresar.

Según destacó, la oportunidad de operar el canal de contacto también sirvió para ganar información sobre las vicisitudes de ser transportista.

Quienes ponen el oído todos los días –al principio del aislamiento, incluso largas horas los fines de semana- saben que el trabajo no va a cesar en lo que queda de 2020, como así también lo consideran las autoridades de la Federación.

En la “nueva normalidad” que encierra incógnitas hay una certeza: la FADEEAC cuenta con un equipo sólido para acompañar al sector, incluso en tiempos complejos.

*Para comunicarse con el Comité de Crisis, escribir al +549 11 37649391, de lunes a viernes de 9 a 18, y los fines de semana de 10 a 12 y de 18 a 20.*



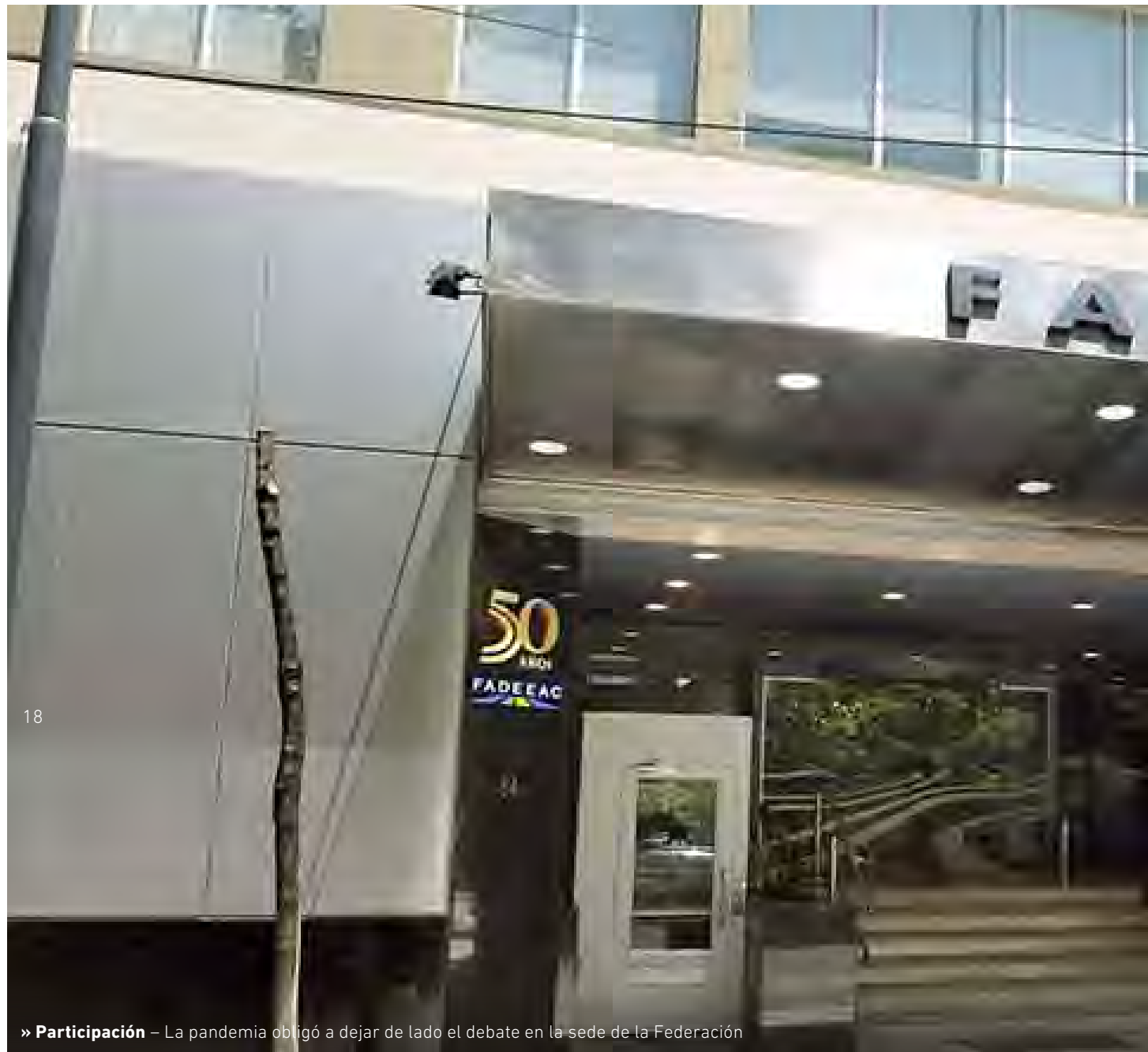
Graciela García



Sol Baranda



Natalia Volpe



18

» **Participación** – La pandemia obligó a dejar de lado el debate en la sede de la Federación

# Sesionaron los dos primeros **Consejos virtuales**

---

**Por primera vez en la historia de la FADEEAC, los Consejos Federales 406 y 407 tuvieron sus reuniones a distancia.**



**En dos encuentros vía web y con la participación de Cámaras empresarias de todo el país, se debatió sobre qué pasos seguir para proteger al sector en el marco del Covid 19, se compartieron los logros de gestión del Comité de Crisis y se acordaron vías de trabajo futuro, entre otros temas de agenda.**

El Consejo Federal 406 de la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (FADEEAC) fue el primero en los casi 53 años de la institución que se realizó por vía web con Cámaras de todo el país.

Se centró en las acciones concretadas en el marco de la pandemia producida por el Covid 19 y en cómo avanzar en un contexto complejo, en el que el sector, pese a ser considerado esencial, debe atravesar numerosas dificultades para su funcionamiento. A ese evento le siguió el Consejo Federal 407 que actualizó las líneas de trabajo y se centró sobre todo en el aspecto laboral.

“Con mucho esfuerzo y compromiso, respondimos miles de consultas desde el Comité de Crisis, con un alto porcentaje de

situaciones resueltas”, recalcó Hugo Bauza, presidente de la institución, al inicio del evento, que se realizó el 2 de julio pasado. En él compartieron el resultado de la gestión del órgano creado para asistir a transportistas en materia de permisos para la circulación, normativa vigente y medidas de higiene, entre otros temas vinculados.

Además, las autoridades actualizaron la información sobre los protocolos nacionales y provinciales para el trabajo y la fiscalización en las rutas.

### **Limitaciones**

Uno de los ejes en los que mayor énfasis se hizo fue en las medidas abusivas que gobernadores e intendentes de algunas jurisdicciones aplican contra los choferes. Si bien las toman para evitar la proliferación interna del coronavirus, atentan contra los derechos individuales ya que hasta llegan a prohibir por largas horas el descenso de los choferes del vehículo.

De esta manera también se afecta al abastecimiento en el que el autotransporte de cargas es uno de los eslabones centrales.

Frente a ello, la FADEEAC está realizando gestiones ante autoridades provinciales y nacionales para que se vele por la integridad del personal y de un sector tan importante para el país. El Consejo Federal, coordinado por el secretario general, Martín Borbea Antelo, contó con informes sobre el trabajo realizado en los últimos meses -con enfoque eje en la pandemia- del tesorero, Walter Bo; el responsable del Departamento de Asuntos Laborales, Julián de Diego, y el referente del área de Estudios Tributarios, Felipe Abad.

También expusieron Luciano Milito por el Departamento de Energía y Medio Ambiente, y Carlos Aguirre, titular del Departamento de Legislación, que consideró que el escenario actual se enmarca en un problema de salud pública en el que rigen protocolos de alcance nacional y provinciales, pero que, en los hechos, se encuentran aplicaciones discrecionales de las normativas frente a lo que la FADEEAC trata de responder.

A su turno, Omar Monti, secretario de Prensa y Relaciones Institucionales, detalló el trabajo del área durante la pandemia en diferentes direcciones: el mensaje federal plasmado en la revista, la comunicación externa y las herramientas digitales al alcance de los transportistas y la comunidad en general.

*[...] Bauza: “Tenemos a la Federación más fuerte de Argentina y de América, que nada nos lleve por delante”. [...]*

En tanto, Oscar Farinelli, del Departamento de Seguridad, Fiscalización y Logística, describió cómo continúa su articulación con la Justicia y la Policía para evitar delitos que involucren camiones en un contexto en el que la política es reducir la cantidad de personas detenidas para evitar un agravamiento de los contagios en espacios reducidos.

*[...] Uno de los ejes en los que mayor énfasis se hizo fue en las medidas abusivas de algunos gobernadores e intendentes durante la pandemia. [...]*

### El segundo Consejo online

La segunda experiencia virtual que reunió a Cámaras de todo el país fue el Consejo Federal 406 que se realizó el 6 de agosto pasado, en este caso con una agenda fuertemente marcada por la discusión paritaria.

Siempre coordinado por las autoridades de la Federación y con la apertura para que cada representante de las entidades solicite la palabra -tal como pasaba en las versiones presenciales del encuentro- sirvió para exponer las más recientes acciones de la entidad.

Además del aspecto laboral, que insumió gran parte del encuentro, algunos responsables de Departamentos fueron convocados para informar sobre los principales temas abordados en los últimos meses, como fue el caso del Departamento de Estudios Técnicos.

También, Darío Airaud, presidente de la Fundación Profesional para el Transporte (FPT), dio cuenta de lo realizado en materia de capacitación, charlas abiertas y la obra de ampliación en el Centro de Capacitación Profesional de Escobar. En ese marco, se dio curso a consultas sobre la implementación de cursos.

El evento se valió de una dinámica participativa. “Que no se nos pierda de vista el objetivo que nos convoca. Tenemos a la Federación más fuerte de Argentina y de América, que nada nos lleve por delante”, impulsó Hugo Bauza al cierre del encuentro.

**LAMBERT**  
La marca de su acoplado

**Plan 60 CUOTAS**

Más información, llame sin costo

**0800-888-5262**

**LAMBERT**

Ruta 14, Km 125 • Concepción del Uruguay • Entre Ríos  
Tel: (03442) 440132 / 441111 • ventas@lamberthermanos.com.ar

**www.lamberthermanos.com**

Logos de redes sociales: Facebook, Instagram, WhatsApp, Twitter, YouTube.



*Generando valor y afianzando  
el desarrollo del país*



# En busca de una alternativa en el combustible

Expertos disertaron sobre la transformación energética del transporte de cargas argentino, donde el biodiesel se presenta como la alternativa más eficiente.





*[...] Borbea Antelo: “Lo que planteamos desde la Federación es abrir alternativas de canastas de energía”. [...]*

**Convocados por la FADEEAC, más de 200 personas compartieron un seminario web durante la mañana del jueves 25 de junio, en donde se expusieron las tendencias y desafíos que presenta el mundo y Argentina en materia de transformación energética y sustentabilidad.**

El encuentro “Desafíos para la transformación energética del transporte argentino” contó con las palabras de bienvenida del presidente de la FADEEAC, Hugo Bauza. “Está entre nuestros objetivos como Federación ser más sustentables. Y es fundamental apostar a una canasta energética en ese sentido. Hoy, los biocombustibles son la principal alternativa. En Argentina producimos 5,5 millones de litros de aceite de soja al año. Por lo que nuestra misión ahora es empezar a validar el biodiesel como alternativa”, convocó.

El primer panel, Canastas de combustibles para un transporte más verde y eficiente, contó con la moderación de Julio Velázquez Arancibia, gerente y responsable del programa Rango Verde de FADEEAC, y tuvo como orador inicial a Bha-

radwaj Kummamuru, director ejecutivo de la World Bioenergy Association, que involucra a 70 países.

Kummamuru ofreció un panorama mundial sobre el uso de energías alternativas y subrayó: “La política más eficiente es la que ofrece un precio por la reducción de las emisiones, como los incentivos fiscales. Los biocombustibles deben ser un bien esencial y tenemos que dejar de dar incentivos a las energías fósiles”.

Luego fue el turno de Aldo Celasco, gerente de Asuntos Técnicos de la Organización Internacional para el Transporte por Carretera (IRU, por sus siglas en inglés). Según Celasco, cuya organización representa a 3,5 millones de empresas de transporte en el mundo y está presente en 100 países, el objetivo de la IRU es la descarbonización para el 2050.

“Entendemos que nuestra industria se debe comprometer a que no haya carbono. Tenemos que hacer un llamado a los gobiernos para que le den una oportunidad al medio ambiente. En ese sentido, la IRU acoge con beneplácito el programa Rango Verde por su visión de futuro”, sostuvo Celasco, haciendo referencia al programa de sustentabilidad de la FADEEAC que promueve un ambicioso plan para incentivar la migración progresiva de la matriz energética del transporte de cargas hacia una impulsada con energías renovables.

### **Gas y aceites**

Por otra parte, María Fernanda Martínez, gerente de Gas Vehicular del Ente Nacional Regulador del Gas (Enargas), explicó que “existen dos grandes elementos que podrían influenciar la matriz energética: desarrollo de biocombustibles y desarrollo de gas natural”. A nivel mundial, graficó, entre 30 y 40% del petróleo se utiliza en transporte lo cual contribuye con el efecto invernadero.

El último orador de panel fue Jonathan Heming, CEO de HBI internacional, una empresa que distribuye a nivel mundial desde 1986 productos oleoquímicos como glicerina, biomasa y biodiesel, entre otros. HBI es la empresa que eligió la Federación como socia para la distribución del biodiesel en la Argentina.

En relación con otras regiones del mundo, y de Argentina en particular, Heming agregó: “Fuera de Europa la producción es más consistente, especialmente en aquellos países que producen aceites vegetales como el Sudeste Asiático, Estados Unidos, Brasil y la Argentina. Allí hay grandes volúmenes de aceites vegetales”.

“El desafío es gestionar el exceso de aceites vegetales. La industria del aceite vegetal que emerge en Argentina es una posibilidad para el biodiesel ya que los consumidores tienen el abastecimiento garantizado”, dijo Heming.

## Combustible renovable

El segundo panel, que contó con la moderación de Martín Borbea Antelo, secretario general de la FADEEAC, se llamó Desafíos del combustible renovable en Argentina. El encargado de inaugurarlo fue Gabriel Bermúdez, subsecretario de transporte automotor del Ministerio de Transporte de la Nación.

"Con el ministro (de Transporte, Mario) Meoni queremos potenciar los combustibles alternativos. La política de subsidios del Estado debe premiar a todos aquellos que utilicen energías limpias. En 2021 queremos premiar a las compañías que empiecen a utilizar estas energías", sostuvo Bermúdez.

Luego fue el turno de Luciano Milito, presidente de la Primera Asociación de Empresarios del Transporte Automotor de Cargas (Paetac), y responsable de Energía y Medio Ambiente de la FADEEAC.

Según Milito, "a corto plazo podemos encontrar en el biodiesel una alternativa que acompañe al gasoil. Además el biodiesel tiene compatibilidad con la matriz energética argentina, dado que tenemos como país el polo exportador aceitero más grande del mundo".

Como ventajas para la implementación de esta energía alternativa, Milito destacó: "Tenemos un 50% de capacidad ociosa de biodiesel y las plantas productoras se encuentran ubicadas en un 85% en donde están asentados los parques automotores".

El tercer orador fue Alejandro Pazos, director de Marketing para Scania Argentina, quien describió los proyectos de la compañía en materia de utilización de alternativas energéticas. En ese sentido, explicó las desventajas de la electrificación en relación al uso del gas: "El proyecto de electrificación requiere una alta inversión, las baterías tienen poca vida útil y existen desafíos para la recarga, según el país. Y no hay tratamiento para la disposición final de las baterías".

Por último, hablaron Eduardo Borri, presidente de Bertotto Boglionne, sobre las implicancias del almacenamiento del biodiesel en el país y José Barbero, decano del Instituto del Transporte de la Universidad Nacional de San Martín.

Barbero expuso sobre las consecuencias positivas y negativas del contexto de cuarentena a raíz de la pandemia: "A nivel positivo, hay más digitalización, movilidad activa, como uso de la bicicleta o la caminata, y cadenas de suministro más cortas. A nivel negativo, una demonización del transporte público. El Covid terminará afectando más al transporte de

pasajeros que al de cargas".

A modo de cierre de este segundo panel, Borbea Antelo concluyó: "Lo que planteamos desde la Federación es abrir alternativas de canastas de energía donde se puedan utilizar todos los recursos que tiene la Argentina en sus distintos puntos como el GNC, para la distribución en ciudades, y el GNL, el biodiesel y el diesel para las cortas, medianas y largas distancias. Es decir, la utilización de todos esos recursos que ofrece la Argentina para tener un transporte más competitivo y sustentable con el medio ambiente".

*[...] Bauza: "En Argentina producimos 5,5 millones de litros de aceite de soja al año. Por lo que nuestra misión ahora es empezar a validar el biodiesel como alternativa". [...]*

## Estudios de validación

El seminario cerró con un tercer panel cuyo tema fue Protocolos para el desarrollo de un biocombustible seguro. Estuvo a cargo de Guido Heras, responsable del Departamento Técnico de la FADEEAC, y de Alberto Garibaldi de Garibaldi Consultores Técnicos.

Heras explicó las distintas etapas de los estudios de validación que están realizando, dentro del programa Rango Verde, para la implementación del biodiesel en el sector. En ese sentido, describió las etapas del proceso de validación, para las que eligieron vehículos equivalentes o gemelos. Uno de ellos es testigo y el otro es de prueba.

Para finalizar, Garibaldi destacó: "Quiero hacer énfasis en la capacitación de todos los involucrados para derribar los mitos que se han generado en torno del biodiesel. También, respecto de las pruebas, quiero destacar que se harán evaluaciones de gasoil grado 2- para evaluar el compartimiento argentino-, de grado 3 -para evaluar el comportamiento internacional y control de particulado de humos-, y también de biodiesel".

PIEZAS APTAS PARA NUEVAS CARGAS, DECRETO 32/2018



**TORMECAN**  
S.A. I.C.y F.

FABRICANTE DE REPUESTOS Y AUTOPARTES PARA ACOPLADOS Y SEMIREMOLQUES

PIEZAS  
HOMOLOGADAS  
Y CERTIFICADAS

Ruta Provincial 11 • Km. 47 • C.P 1913 • Magdalena • Buenos Aires • Argentina

Tel. fax: (2221) 45-2605 • 45-3377 • 45-3566 ✉ ventas@tormecanweb.com.ar

• Visite nuestro sitio web totalmente renovado [www.tormecanweb.com.ar](http://www.tormecanweb.com.ar)

# FADEEAC

## NEWS



Mandá "alta" al  
**+54 9 11 32696384**



Y recibí toda la  
información al instante  
a través de Whatsapp

# El compromiso con el ambiente y los transportistas

Luciano Milito y Julio Velázquez Arancibia explicaron los alcances del proyecto de la FADEEAC para impulsar el uso de biodiesel en el transporte de cargas.

La Argentina es uno de los principales países productores de soja, con toda la cadena de valor integrada en distancias cercanas, lo que le permitiría tener un biodiesel a base de soja de muy alta calidad con uno de los mejores costos del mercado mundial, lo que hace factible sustituir parcialmente el gasoil grado 2 por otro de mayor calidad, el biodiesel B100.

El B100 se está validando "en las pruebas que estamos desarrollando desde la Federación y entendemos que es de mejor calidad que el gasoil grado 3; a un menor costo de compra, con un menor impacto ambiental", explicó Luciano Milito, presidente de la Primera Asociación de Empresarios del Transporte Automotor de Cargas (Paetac), y responsable de Energía y Medio Ambiente de la FADEEAC.

"En los últimos años, en la Argentina no hemos podido cubrir la cuota necesaria para el abastecimiento de gasoil con producción local, esto conlleva que debamos importarlo para dar abastecimiento en el 100% del mercado local. Con la implementación del uso del biodiesel B100 entendemos que se podrá abastecer al mercado local con producto argentino, mejorando la balanza comercial de nuestro país", añadió.

Respecto de los costos, aclaró: "Podemos entender que se genera un menor desgaste en nuestros motores de aproximadamente 25%; una reducción de uno de nuestros principales costos, que es el combustible, y de erogación financiera que ronda en 16% menos sobre la liquidez necesaria que un transportista precisa disponer para la compra de gasoil, si uno lo compara con la liquidez necesaria para la compra de biodiesel".

"Esto se debe a que el gasoil aparte de tener el IVA, a su vez tiene gravamen como CO2 y el ICL (ex ITC). En este último, 55% es impuesto no deducible quedando 45% de libre disponibilidad que puede ser aplicado al pago de ganancias como así también IVA", continuó.

Pero, el directivo destacó otro detalle: "La gran mayoría de las empresas de transporte son pymes, estas pueden derogar el pago de IVA en 90 días sin que le genere un costo

financiero, pudiendo disponer de liquidez a costo cero durante el periodo de financiamiento gratuito".

## La decisión

Milito entendió que "la política gremial empresaria debe estar al servicio de sus asociados para mejorar las condiciones actuales, pero por sobre todo debe ser parte del desarrollo de proyectos que mejoren las condiciones a futuro". "En este caso en particular podemos ver que desde la Federación se está trabajando para ampliar la canasta de combustibles generando una nueva alternativa amigable con el medio ambiente. Sumado a esto podemos destacar el gran pool de compra que podemos asegurar gracias a nuestros asociados por lo cual nos permite aspirar a una mejora sustancial en nuestros costos", celebró.

Por otra parte, indicó: "El Estado, Nacional o Provincial, siempre acompaña políticas que mejoren las condiciones para todos los habitantes en materias de salud, sociales o económicas. Por lo tanto, podemos asegurar que contamos con el acompañamiento del Estado en todo el desarrollo de este proyecto, lo cual nos facilita su ejecución y visión a corto y mediano plazo".

Respecto del seminario, Milito destacó: "Realmente, fue sorprendente poder contar con expositores de tan magna calidad; lo cual se me hace difícil poder identificar un tema no abordado. Creo que para el transporte argentino fue un evento muy importante pero sobre todo para todos los que tenemos un compromiso con la búsqueda de la mejora continua".

## Algunas precisiones

Al respecto, Julio Velázquez Arancibia, gerente de la FADEEAC, apuntó que el seminario se planteó partiendo de la problemática que plantea el uso del biodiesel como combustible alternativo al gasoil, para lo cual se tuvieron en cuenta tres cuestiones: "Mitos de problemas de motores por la calidad del biodiesel usado en su momento; problema de abastecimiento y trazabilidad, y coexistencia con

*[...] “Desde la Federación se está trabajando para ampliar la canasta de combustibles generando una nueva alternativa amigable con el medio ambiente”. [...]*

otros combustibles alternativos como GNC, GNL que deben ser vistos como combustibles complementarios no competidores”, explicó.

“Por eso, elegimos nuestros oradores, que representen al Estado Argentino, a antes internacionales donde puedan compartir la visión global del uso de biocombustibles, de asociaciones empresariales transporte como la IRU y FA-DEEAC, y también del almacenamiento de este tipo de energías. Todos los panelistas están en contacto con este proyecto y lo conocen profundamente lo que los habilita a contar su punto de vista”, destacó.

Además de que el B100 facilitaría el reemplazo parcial del gasoil grado 3 que en su mayoría es importado, enfatizó: “El Biodiesel certificado por FADEEAC puede ser usado en vehículos pesados de carga de hasta 20 años de antigüedad, estirando en este entorno económico su vida útil”.

Velázquez consignó: “Es fundamental apostar a una canasta energética, de corto, mediano y largo plazo según tipos de tráficos y disponibilidad de red de abastecimiento, por ejemplo tenemos una extensa red de carga de GNC a nivel nacional”.

*[...] “En la Argentina no hemos podido cubrir la cuota necesaria para el abastecimiento de gasoil con producción local”. [...]*

Anunció: “Los próximos pasos son validar la funcionalidad del Biodiesel FADEEAC 100 para vehículos pesados que hoy usan Diesel grado dos y tres sin tener que cambiar la tecnología. Estas pruebas, que duran seis meses, son únicas, y es la primera vez en el mundo que se mide en “operación” estos combustibles, con una metodología preestablecida”.

“La certificación por parte de FADEEAC del Biodiesel según norma EN 14214, para uso del transporte de carga”, será otra etapa, además de “Establecer una red de abastecimiento para que todo el transporte de carga pueda acceder a este combustible”.



Milito sostuvo que “la política gremial empresaria debe estar al servicio de sus asociados”



Para Velázquez Arancibia se debe apostar a una canasta energética, de corto, mediano y largo plazo



» Costos - La baja en el primer semestre permite prever un año más amigable para el sector

# Un semestre sin sobresaltos para el transporte

**La pandemia de COVID-19 generó una contracción de las erogaciones del sector, junto con las del Índice de Precios al Consumidor.**

Con una caída de la actividad económica como consecuencia de la pandemia, según la FADEEAC, la tendencia a la desaceleración de los costos del transporte y los precios se mantendrá de no haber cambios abruptos en la política cambiaria y en el mercado mundial de hidrocarburos.

Según un análisis del Departamento de Estudios Económicos y Costos de la FADEEAC, se pronostica una desaceleración de los costos del transporte de cargas y la inflación para este año, teniendo en cuenta la evolución de ambos indicadores en 2018 y en 2019.

Aún con varias ramas del sector del transporte de cargas trabajando por debajo de su capacidad operativa y otras totalmente paradas a raíz de la emergencia sanitaria, el Índice de Costos FADEEAC (ICTF) durante el primer semestre acumuló un aumento de 9,7%. Los rubros que lideraron los aumentos durante la primera mitad del año fueron patentes y tasas junto a gastos generales. Si se toma julio, el total acumulado hasta ese mes es de 10,7%.

Mientras tanto, el Índice de Precios al Consumidor (IPC) fue de 13,6%, siempre en el primer semestre. En cambio en 2018, el ICTF había sido de 61,5%, valor récord desde 2002, y la inflación de 47,6%. Por su parte, mientras que en 2019 el ICTF fue de 46,9 %, la inflación fue de 53,8%, cifra récord desde 1991.

Durante este año, y a nivel mensual, la desaceleración fue notable en el ICTF, donde esa tendencia a la baja se registró durante los últimos tres meses: 0,64% para junio y 1,3% y 1,7% para mayo y abril, respectivamente. En el caso del IPC, tuvo un

*[...] La tendencia a la desaceleración de ambos indicadores se mantendrá de no mediar grandes cambios. [...]*

aumento de 2,2% en junio, pero solo 1,5% en abril y mayo. Los precios mayoristas, por su parte, marcaron la suba más alta en junio con un incremento de 3,7 % y un aumento acumulado para el primer semestre del 6,4%.

Según el Departamento de Estudios Económicos y Costos de la Federación, se proyecta que continuará la tendencia a la desaceleración de ambos indicadores de no mediar grandes cambios en la política cambiaria y en el mercado mundial de hidrocarburos, y como una consecuencia de la contracción de la actividad que, según las estimaciones de la Federación, haría desaparecer entre el 25 y el 30% de las empresas al concluir la pandemia.

En lo que respecta al transporte de cargas, en el primer semestre lideraron los incrementos de costos las patentes (57,9%), gastos generales (31,7%), personal (21,5%) y neumáticos (21,1%).

El combustible se ha mantenido prácticamente sin cambios (-0,7%) al tiempo que el costo financiero presenta un importante descenso (-27%) en el semestre, en el marco de las fuer-

*[...] El Índice de Costos FADEEAC (ICTF) acumuló un aumento de 9,7%, durante el primer semestre. [...]*

tes bajas de las tasas de interés como factor contracíclico al notorio deterioro en la cadena de pagos que están sufriendo las empresas, dada la caída de la actividad.

Por el lado de los rubros que componen las dos terceras partes de la estructura de costos del transporte, personal ha traccionado en mayor medida el aumento general de costos, en tanto que la estabilidad del combustible en el primer semestre ha contribuido a moderar un mayor incremento del ICTF.

**El combustible**

Una consideración especial merece el combustible, dado que la postergación de aumentos en el gasoil al cierre del año



2019, tras el semi congelamiento de precios entre agosto y noviembre de 2019 (DNU 566/2019), recortaron mayores alzas de costos tanto en diciembre de ese año como en el primer trimestre de 2020.

Por su parte, la histórica caída de los precios internacionales del petróleo desde la irrupción del coronavirus dio lugar en el segundo trimestre al establecimiento del barril criollo, que impuso un precio sostén de 45 dólares para la producción y comercialización de petróleo en el mercado interno (Decreto 488/2020). La recuperación de los precios internacionales desde mediados de junio implica que dicho precio sostén se encuentre cercano a los actuales valores del Brent, referencia que toma Argentina para el precio del combustible.

“Si bien por lógicas razones los costos han aumentado menos comparado con el mismo periodo que el año anterior, el sector atraviesa una situación muy delicada: aún con relativa libre circulación la actividad cayó un 30% y estimamos que el 30% del sector va a desaparecer para cuando haya terminado la crisis derivada de la pandemia”, aseguró Martín Borbea Antelo, secretario general de la Federación.

### Cálculos y paritarias

Al cierre de esta edición, se llegó a un nuevo acuerdo paritario que establece un aumento para este año de 8% en agosto y



7% en octubre y, de 8% en febrero y 7% en abril para el primer semestre de 2021, desde FADEEAC se proyecta un piso para el ICTF en agosto de 2,5%. De este modo, el piso para el aumento de costos acumulado hasta ese mes será de 13,5%, en torno la mitad de lo registrado entre enero y agosto de 2019 (29,5%).

# ABS/EBS, VÁLVULAS, EQUIPOS y COMPONENTES para FRENOS de AIRE

**EQUIPOS para FRENO NEUMÁTICO de ACOPLADOS y SEMIRREMOLQUES, CON o SIN ASISTENCIA ELECTRONICA en la FRENADA (ABS/EBS), APROBADOS para HOMOLOGAR de ACUERDO a la LEY de TRÁNSITO N° 24.449 y DECRETO N° 32/2018**

ESTABLECIMIENTO MECÁNICO D. C. EL S. R. L.  
Tratul 3753 • (C1437HMI) C. A. B. A. • Argentina  
Telefax: 4911-8742 (Lineas Rotativas)  
ventas@triler.com • www.triler.com





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



# EXPO TRANSPORTE

CAMIONES - BUSES - UTILITARIOS

**REPROGRAMADO**

**26 al 28 de  
OCTUBRE 2021**



La Rural  
Predio Ferial  
de Buenos Aires  
ARGENTINA

Patrocina



Auspician



Industry  
Sponsor



EN PARALELO CON



EXPO  
LOGISTI-K



**+54 9 11 6950 9333**

EL WHATSAPP DEL TRANSPORTE Y LA LOGISTICA

Portal de  
noticias



Info Transporte  
& Logística



» Virtualidad - La fiscalización en el contexto de la pandemia fue uno de las cuestiones abordadas

# Reuniones regionales en la agenda

Representantes de la FADEEAC fueron parte de encuentros organizados por el Condesur y el Mercosur

A través de plataformas digitales debido al aislamiento social, los representantes del Departamento de Transporte Internacional de la Federación participaron en encuentros virtuales de trabajo del Condesur y el Mercosur. Las herramientas digitales, obras para facilitar el cruce entre países y la fiscalización en el marco de la pandemia fueron algunos de los ejes abordados.

En tiempos del Covid-19, la labor para facilitar el transporte de mercadería entre países no cesa. Por eso, el Departamento de Transporte Internacional de la FADEEAC participó en la reunión virtual del Condesur, en la que acordaron con los demás miembros la elaboración de un memorándum que fue presentado a las autoridades del Mercosur en la reunión preparatoria posterior.

Guillermo Canievsky y Hernán Touriño, los especialistas del área internacional de la Federación, aportaron su conocimiento sectorial para el consenso del memorándum del Condesur, que giró en torno a las problemáticas ocasionadas por la pandemia.

Entre los temas destacados del documento, figuran la utilización de medios electrónicos para trámites de frontera, la implementación de corredores seguros para evitar la discri-

minación de choferes, un llamado de atención por la descoordinación de los organismos en los pasos de frontera y en los pasos interiores. También se encuentran los problemas que generan tanto la obstaculización del libre tránsito como el aprovechamiento de lucro por parte de algunas autoridades que pretenden cobrar por la sanitización de camiones.

*[...] Guillermo Canievsky y Hernán Touriño aportaron su conocimiento sectorial para el consenso del memorándum del Condesur [...]*

### Falta de articulación

Respecto a la LVII Reunión Técnica Preparatoria del Mercosur, entre otros ítems del temario oficial, se abordaron las dificultades que se presentan en las áreas de control integrado. Par-



ticularmente se hizo referencia al ACI de Paso de los Libres – Uruguayana, en el que surgen problemas ocasionados por la falta de articulación entre los organismos intervinientes, lo que produce demoras y sobrecostos a los transportes. En tal sentido, se reiteró la solicitud de que fue cursada a las autoridades en conjunto entre la Asociación Brasileña de Transportadores Internacionales (ABTI), la Asociación de Transportistas Argentinos de Carga Internacional (Ataci) y la FADEEAC, en abril pasado.

Además, se trabajó sobre la armonización de los Procedimientos de Fiscalización del Transporte Internacional Terrestre, la internalización de la Resolución GMC N° 34/19 (documentos de porte obligatorio) y la inclusión del formato digital de la documentación. Además, se analizó la fiscalización de pesos-dimensiones y la operatividad de las balanzas, el estado de multas y finalmente la PPTP informó sobre el estado de avance del Corredor Bioceánico en su fase paraguaya, entre otros temas.

## DIVISIÓN MINERA

ABASTECEDORES MINEROS - LUBRICADORES - BATEAS - SEMIS PARA ÁCIDOS - REGADORES



**BERTOTTO BOGLIONE**

+54 (03473) 435095 - Ventas@bertottoar.com - Marcos Juárez - Córdoba, Argentina

www.bertotto-boglione.com



# Actualidad del transporte internacional

**Una reunión para actualizar la información sobre la situación en las fronteras, en el marco de la pandemia, fue convocada desde la Federación.**

El Departamento de Transporte Internacional de la FADEEAC convocó a representantes de Cámaras de todo el país para abordar diversas problemáticas relacionadas con la frontera, con foco en la relación con Bolivia. La actividad fue realizada de manera virtual y estuvo coordinada por Guillermo Canievsky y Hernán Touriño, representantes del área.

La reunión contó con la presencia de funcionarios de la Dirección General de Aduanas y del Ministerio de Seguridad de la Nación, autoridades de la Federación, especialistas y representantes de Cámaras nacionales e internacionales y transportistas interesados en la temática tratada, quienes brindaron un panorama sobre las cuestiones que preocupan al sector, con hincapié en las dificultades derivadas por la pandemia del Covid-19.

El encuentro comenzó con la exposición de Silvia Sudol, representante de Ataci, entidad miembro de la FADEEAC y que también integra el Condesur. La especialista hizo mención a las cuestiones centrales presentadas por el Condesur en la LVII Reunión Ordinaria del Subgrupo de Trabajo N° 5 "Transporte" del Mercosur. Entre ellas, destacó la preocupación que tienen las empresas por los recursos humanos, en particular respecto de los choferes que son los más expuestos a contagios y que son víctimas de una creciente discriminación por parte de las autoridades de algunas jurisdicciones donde se aplican medidas restrictivas para el ingreso, pese a que el sector es esencial.

Se remarcó que las empresas de autotransporte de cargas cumplen con todos los protocolos sanitarios y requisitos solicitados por los Estados. Sin embargo, observaron que mientras el trans-

porte garantiza el abastecimiento; los choferes y camiones son sometidos a impedimentos e injusticias de diversa índole. Muchas de ellas, incluso, violatorias de la propia normativa vigente adoptada por las órbitas gubernamentales durante la pandemia.

Asimismo, se solicitó que los Estados Parte del Mercosur y Países Asociados arbitren las medidas necesarias para que los conductores puedan acceder a redes de prestadores de salud para ser asistidos en caso de sufrir accidentes o enfermedades. En tal sentido, se pidió la armonización de la normativa y trato recíproco sobre asuntos de salud de los choferes, así como también, que los sistemas de seguros de salud, obras sociales o seguros de riesgo del trabajo otorguen cobertura suficiente en caso de siniestros, emergencia sanitaria o situaciones extremas, como la pandemia. Luego, se relataron algunas de las situaciones más notorias que ponen de manifiesto la discriminación e incluso la falta de respeto a los derechos humanos a las que están siendo sometidos los choferes del transporte internacional de cargas del Mercosur y de los países del Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre (ATIT).

En este sentido, se destacó la problemática planteada en diversos Juzgados Federales en la República Argentina, que exigen a los choferes cumplir con la cuarentena (de la cual están excluidos explícitamente por los Decretos 274/2020 y 297/2020, siempre que no presenten síntomas), se inician juicios penales por tal causa y retienen los vehículos, aunque son un instrumento clave para cumplir con una actividad fundamental para la economía.

También se reiteró la solicitud de avanzar rápidamente hacia

## *[...] Los choferes son víctimas de una creciente discriminación por parte de las autoridades de algunas jurisdicciones. [...]*

la informatización de los trámites y las gestiones requeridas para las operaciones de transporte, con el objetivo de agilizar los pasos de frontera y eliminar la utilización del papel en el más breve plazo.

### **La situación en las fronteras**

A raíz de los acontecimientos que se están dando en los pasos fronterizos situados en Salta y Jujuy con el Estado Plurinacional de Bolivia, expuso el funcionario de la Dirección General de Aduanas de Pocitos (Salvador Mazza-Yacuiba), Manuel Mendivil, quien brindó un panorama de la situación que originó demoras a los transportistas que pretenden retornar a la Argentina a raíz del "encapsulamiento" decretado por el Municipio de Yacuiba.

El Municipio de Yacuiba había tomado la decisión de crear un "encapsulamiento" que consistía en cerrar los movimientos de toda la ciudad y restringir el paso de camiones por la frontera, autorizando únicamente la pasada de vehículos desde Yacuiba hacia la Argentina. Además, se daba prioridad al reingreso de los camiones bolivianos desde suelo argentino, en detrimento de los camiones argentinos que quedaban relegados.

El control del operativo de "encapsulamiento" quedó en manos del Ejército Boliviano y el control de turnos para el regreso está a car-

go de las cámaras empresarias bolivianas. Por esta operatoria se generó un embotellamiento, con demoras de aproximadamente siete días.

Como agravante, los choferes debían permanecer del lado boliviano en playones llamados vulgarmente "chiqueros", que carecen de instalaciones adecuadas para higienizarse y poder alimentarse. La situación se complicaba, ante la cantidad de infectados con coronavirus en esa ciudad boliviana. Se tomó contacto con la cónsul argentina en la zona quien inició gestiones para minimizar las consecuencias del caso.

Respecto de las fronteras con Chile, Daniel Gallart y Eduardo Yaya, de Aprocam, se refirieron al Sistema Cristo Redentor, reiterando la necesidad de revisión urgente del proceso migratorio, aduanero y sanitario en la zona de Uspallata – Libertadores y la extensión de la habilitación del túnel, con funcionamiento las 24 horas, salvo cuando las situaciones climáticas obliguen a cerrarlo temporalmente.

## *[...] El control del operativo de "encapsulamiento" en Yacuiba quedó en manos del Ejército Boliviano. [...]*

En tanto, Gladys Vinci de ABTI (Brasil) comentó las dificultades que se presentan en el ACI de Paso de los Libres-Uruguayana, que fueron objeto de reclamos conjuntos por parte de Argentina y Brasil.



Hernán Touriño



Guillermo Canievsky



» Adaptación – “Desafíos de un mundo nuevo” fue la consigna del encuentro, en la que participaron un centenar de personas

# Pensar el futuro del transporte en crisis

La FADEEAC organizó un seminario virtual para jóvenes empresarios, en el que se analizó y se dieron proyecciones del sector a nivel mundial y nacional, en el marco de la pandemia.

En un contexto que demanda aggiornarse y generar respuestas dinámicas, la FADEEAC decidió continuar con el ciclo de formación de jóvenes empresarios, esta vez bajo con formato de seminario virtual y con la consigna “Desafíos de un mundo nuevo”. La iniciativa, que sumó a casi un centenar de personas, se centró en las exposiciones de Martín Rojas, consultor senior para América Latina de la Unión de Transporte Internacional por Carretera (IRU, por sus siglas en inglés), y Nicolás Granchelli, asesor legal de la Federación y responsable del programa de Compliance y buenas prácticas.

“Desde que arrancó el aislamiento, hicimos que el personal de la FADEEAC pueda trabajar desde su casa, armamos un Comité de Crisis que dio muchas respuestas. También estuvimos aprendiendo. Visto en perspectiva, fue un éxito”, enfatizó en la apertura Hugo Bauza, presidente de la entidad. “Hemos puesto mucho esfuerzo, y queremos dejarle este legado a los jóvenes”, recalcó.

El encuentro fue moderado por Cecilia Anan, coordinadora del área de jóvenes de la Federación, y también contó con la presencia de Martín Borbea Antelo, secretario general, entre otras autoridades.

Como primer orador invitado, Martín Rojas describió los cambios a nivel internacional que realizó IRU en sus prácticas desde el inicio de la pandemia, y también su análisis regional de cómo el COVID-19 genera consecuencias económicas en el transporte de cargas.

*[...] Rojas hizo un análisis de cómo el COVID-19 genera consecuencias económicas en el transporte de cargas regional. [...]*

Esta situación tiene “un enorme impacto negativo en el sector”, afirmó el dirigente, pero también deja un saldo positivo, que es el de visibilizarse como “esencial” para el funcionamiento del país y del mundo. En ese marco, resaltó “la importancia de participar en cámaras sectoriales” y que las nuevas generaciones se involucren en ello.

"No es una crisis de un país o un lugar, sino global", subrayó Rojas, al adelantar algunas conclusiones del informe que la IRU elaboraba entonces sobre la injerencia económica de la emergencia sanitaria. En ese marco, se prevé la caída de los volúmenes de ingresos del "25%" y en alrededor del "27%" se ubicaba entonces la disminución de cargas a transportar. Luego de compartir algunos detalles del mapa internacional, Rojas respondió preguntas y cedió la palabra a Nicolás Granchelli, que repasó las principales reacciones a nivel internacional en grandes polos de poder frente al aislamiento y a "un mundo que realmente cambió", consideró.

"Frente a la crisis, pensemos estratégicamente, generemos un plan y sinceremos la realidad", convocó. Al momento del seminario, las proyecciones estimaban que el comercio internacional caería en un 32 por ciento al darse por finalizada la pandemia, lo que volvía necesario generar una salida inteligente y que se enmarque en las buenas prácticas.

En ese marco, consideró las consecuencias que podrían darse en el entramado gremial de la actividad, frente a condiciones internacionales del mundo del trabajo que deban modificarse por el coronavirus, donde podrían generarse

*[...] Granchelli: "Frente a la crisis, pensemos estratégicamente, generemos un plan y sinceremos la realidad". [...]*

"nuevas situaciones de conflictividad". También profundizó en el rol social del empresario en ese contexto, sin dejar de ver la dura realidad que les tocará enfrentar al cabo de algunos meses de que la pandemia genere consecuencias en la economía. "Es importante la integridad y la razonabilidad que generemos en nuestra conducción", señaló.

Al finalizar su exposición, también respondió consultas de los asistentes. El encuentro funcionó como un capítulo de formación que abordó puntos de vista especializados frente a un panorama internacional y nacional crítico.

## ≡ NUEVAS ≡ CONFIGURACIONES



Filial de los Líderes 197112900 | Mila María, Córdoba, Argentina | Tel: +54 (03461917) | Fax: +54 (03461917)  
contacto@cormetal.com.ar | [www.cormetal.com.ar](http://www.cormetal.com.ar)



» Posición - La Federación ha dejado su marca en la legislación para el transporte

## La opinión de la FADEEAC en las normativas

**Dar respuesta a los asociados, asesorar a la conducción de la Federación y proponer normas que favorezcan la actividad son tareas del Departamento de Legislación.**

El Departamento de Legislación de la Federación es el que está a cargo de muchas de las consultas realizadas por los asociados respecto de las distintas situaciones que tienen que enfrentar, además de asesorar a las autoridades en temas legales y de entender en los proyectos que puedan afectar al sector. Su responsable, Carlos Aguirre, asumió sus tareas en 2006 y, desde entonces, participó en todas las acciones que llevó adelante el Departamento. "Analizamos y colaboramos con otros Departamentos, sobre todo con el Tributario y con el Técnico, para armonizar determinadas normas o generar algún tipo de criterio que elevamos a las autoridades para generar alguna fiscalización. Básicamente, lo nuestro es estar opinando", explicó.

El profesional agregó: "También asesoramos a la Comisión Directiva o la Presidencia en los temas que nos requieren. Además, a cargo nuestro están las consultas que vienen a través de la página web, las filtramos y algunas las derivamos a otros Departamentos, a otras las respondemos nosotros".

Aguirre dijo: "Trabajamos activamente en la preparación de leyes, decretos y resoluciones. Se trabajó directamente relacionado con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en la

preparación del Decreto 1716 del 2008 que, inclusive, lleva cuatro artículos que son de nuestra elaboración, es decir que fueron desarrollados en la casa".

Recordó que ese fue el Decreto reglamentario de la Ley Nacional de Tránsito de 1994 y que tuvo su primera modificación importante en 2008, que es la que está vigente hoy por la que, por ejemplo, se creó la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y modificó el criterio de licencias, entre otros aspectos técnicos, modificó el tema de los seguros en cuanto a la fiscalización y lo vinculado con la exhibición de la contratación y no del pago.

*[...] "Hoy hay una desconexión con el Estado que está muy abocado a la atención de la pandemia". [...]*

### **Asesorías y opiniones**

"También trabajamos en las opiniones. Cada vez que hay algún proyecto, lo que nosotros hacemos es estudiarlo, avalarlo o criticarlo y después defender nuestro aval o nuestras críticas, sobre todo ante determinadas Legislaturas. Eso lo hicimos, por



ejemplo, en la provincia de Buenos Aires”, recordó. Agregó: “Trabajamos además en la creación de la Ley de Transporte del Chaco, incluso en el decreto reglamentario, pero que nunca llegó a oficializarse y lo que salió después fue una reglamentación que tenía las tarifas únicamente, y volvimos a participar activamente cuando fue la modificación de la ley”. “Desde el Departamento de Legislación trabajamos mucho sobre dictámenes. Trabajamos mucho con la Dirección Nacional de Vialidad en lo relativo a los permisos viales. De hecho, la circular de Vialidad para el transporte de maquinaria agrícola la hemos trabajado de manera casi directa y lo seguimos haciendo”, indicó. Añadió Aguirre: “La participación en reuniones es permanente en la actividad del Departamento. Por ejemplo, con la ANSV, asistimos para ver qué es lo que están proponiendo y después estudiamos si es algo viable o si puede ser conveniente o no para la actividad”.

**En pandemia**

La pandemia llegó para modificar la actividad. “Hay un antes y un después del 16 de marzo, más allá de que el 20 comenzó el aislamiento. Veníamos trabajando en ese momento, la reglamentación de la Ley de Transporte del Chaco y en los permisos de la DNV”, recordó. El responsable del Departamento continuó: “Veníamos viendo con el Departamento Tributario, y el remito electrónico y la carta de porte electrónica, que para la actividad es muy importante y, más allá de no estar instrumentado, en los últimos tiempos se ha agilizado bastante por las necesidades propias, al no tener que firmar nada y los formatos digitales tomaron mayor preponderancia sobre los de papel”.

A continuación, sostuvo: “El Estado está abocado a la atención de la pandemia, lo que dificulta trabajar en temas puntuales”. “Se ha trabajado fundamentalmente en las reuniones de la ANSV, en los comités consultivos para ver los temas que se plantean, pero no hay tanta acción más allá de las necesidades propias de la circulación y de los protocolos que cada provincia ha instrumentado y que son mayormente sanitarios y no son de transporte específicamente”, indicó.

*[...] “Se trabajó directamente relacionado con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en la preparación del Decreto 1716 del 2008”. [...]*

En el Departamento de Legislación, manifestó: “Estamos dedicados a elaborar dictámenes y asesorar a los asociados en lo que pueden necesitar hoy ante esta situación excepcional. Todas las disposiciones que se han dictado son de emergencia, por lo que no se ha cambiado ni modificado ninguna norma en general”. Para concluir, reflexionó: “El trabajo on line ha facilitado mucho las conexiones y ha generado nuevos desafíos, porque hoy las consultas llegan mayormente por Whatsapp o correo electrónico. Antes, era muy común que el transportista buscara hacer la consulta directa y ahora trata de armonizar y mejorar el tiempo mediante consultas digitales”.

**VENETO**

33 años de experiencia en servicio

- Reparación integral de frenos
- Reparación de suspensión y arbo giratorias
- Reparación de válvulas, calipers de freno y compresores
- Instalación y reparación de ABS/EBS
- Instalación de 3ros ejes
- Reemplazo de aceite y filtros

- Distribución y venta de autopeajes
- Asistencia técnica
- Entregas sin cargo\*
- Resolución de urgencias\*\*
- Atención a flotas
- Amplio stock

Tecveneto Check S.R.L. - Monseñor Bufano 4240 - San Justo - Bs. As.  
 Tel. (011) 4651-4470 / (011) 2095-3597 - Whatsapp: (011) 15-2778-3848 - Email: ventas@tecveneto.com



# “Toda la vida estuve en el transporte”

**Desde Mar del Plata, proveniente de una familia de corazón transportista, Alberto Scornaienchi recuerda su trayectoria en la actividad.**

Cuando Alberto Scornaienchi tenía apenas dos años, su familia compró el primer camión, un chasis volcador. Desde entonces, su vida estuvo relacionada a la actividad del autotransporte de cargas. Hoy, a los 72 años, desde Mar del Plata –ciudad en la que nació-, recuerda con pasión los inicios, el crecimiento y las diferentes etapas de las que fue protagonista junto con sus tres hermanos, una mujer y dos varones.

Con la llave de ese primer vehículo –lo que implicó hipotecar una casa en Tandil-, el hermano mayor de Alberto –que le llevaba 18 años-, Francisco Víctor, se puso a trabajar. En 1950, un año después de la compra del primer camión, llega la segunda unidad. “Así empezó la lucha que tuvo sus frutos, con sus mejores o peores cosas”, dijo Scornaienchi.

“Cinco años después, mi hermano mayor se junta con un primo de apellido Medina. Ahí nace la empresa Scor-Dina S.A. Luego, compraron un Ford 900. No funcionó porque le ‘comía’ la nafta. Entonces, se decidieron a adquirir un motor Deutz”, contó.

Así fue que su otro hermano, Antonio Aníbal, que mucho tiempo después ocuparía la vicepresidencia de la Cámara Empresaria del Transporte Automotor de Cargas de Mar del Plata, alcanzó la edad suficiente para acompañar a Francisco Víctor, que llegaría a ser presidente de esa entidad durante varios años.

Alberto Scornaienchi ingresa a la historia transportista de su familia luego de haber cumplido con un capricho. “Nunca me lo voy a perdonar por el disgusto que le di a mi madre. Un día no quise estudiar más. Después de trabajar un año y medio en un taller, comencé en la empresa con mis hermanos. Me pusieron al lado de un hombre, un buen chofer y una gran persona. Hasta los 18 años estuve con él aprendiendo lo que sé de la ruta. A partir de ahí me pusieron solo en un camión. Estuve en el transporte toda la vida.”

Ya con tres camiones y su hermana, Juana Teresa, en la parte administrativa, la familia hizo una gran sociedad, que era de palabra. “Siempre fuimos para adelante, luchándola. En 1976,

*[...] Scornaienchi: “Participo de reuniones o de otros eventos. Me gusta dar mi opinión. Lo que pueda transmitir, bienvenido sea”. [...]*

decidimos hacer una sociedad anónima, bajo el ala de mi hermano mayor, que fue durante varios años presidente de la Cámara de Mar del Plata y también intervino en Buenos Aires, en FADEEAC. Fue un hombre muy capaz”, explicó.

Alberto nunca quiso ocupar un cargo de jerarquía dentro de la Cámara. “Empecé a ir hace siete u ocho años. Mi sobrino Gabriel lo hace desde hace dos, con lo que me hace un gran favor. Sí participo de reuniones o de otros eventos. Me gusta dar mi opinión. Lo que pueda transmitir, bienvenido sea”, dijo y destacó que la entidad empresaria “está dirigida por grandes personas”.

## Otra época

Las diferencias del pasado con el presente en el transporte de cargas son rotundas para Scornaienchi. “Hubo un cambio sustancial y enorme, de 180 grados. Nosotros andábamos en camiones a 55 kilómetros por hora y transportábamos 20.000 kilos. De Mar del Plata a Buenos Aires tardábamos nueve horas. Ni hablar si íbamos al sur, que para bajar una loma lo teníamos que hacer en primera porque nuestros camiones no tenían freno de motor. Hoy, con la tecnología, la transformación fue sustancial y para bien”, manifestó.

Con su vasta experiencia de transportista, a los jóvenes les aconseja que “teniendo en cuenta toda la tecnología a su favor, queda lo de siempre: trabajar y cumplir, siempre con honestidad, que es lo más importante”.



» **Petróleo** – La variación en los precios de este insumo afecta a la rentabilidad del sector

# El combustible y su impacto en los costos

42

**Si no hubiera cambios significativos en la actual política cambiaria y se mantuvieran los precios del Brent, los aumentos del gasoil serán reducidos.**

*Por Emilio Felcman\**

Desde la crisis financiera y económica que se inició en el país en mayo de 2018, el combustible se convirtió en uno de los principales factores explicativos -sino en el principal- para entender y evaluar el comportamiento de los altísimos costos del auto-transporte de cargas en los últimos dos años.

Asimismo, su estabilidad va a exhibir una clara influencia en el transcurso de 2020, donde se verifica una nítida desaceleración respecto de los años anteriores. El combustible representa el principal insumo de los costos del sector (en especial en la media y larga distancia) y, junto con Personal, gravita en aproximadamente dos tercios de los costos totales en términos generales. Recordemos también el recorrido del Índice de Costos FADEEAC (ICTF) y del gasoil en 2018 y 2019: mientras el ICTF marcó el récord de costos en 2018 desde el 2002 con 61.5% de aumento, el gasoil subió 77% respectivamente en dicho período; en 2019 el ICT aumentó 47% y el combustible lo hizo en 46%.

Por el contrario, la estabilidad del gasoil en el transcurso de 2020 resulta clave en dicha desaceleración: 9.7% en el primer semestre, en tanto que, 10.7% para el acumulado enero-julio de 2020, en torno de la mitad de lo registrado para igual período en 2019.

Para analizar y entender estos números y dicha vinculación debemos retrotraernos a 2017, cuando se suscribió entre el Estado Nacional y las firmas petroleras el Acuerdo de Transición a precios internacionales, que va a llevar a un cambio estructural del mercado de hidrocarburos basado sobre dos puntos clave: desregulación del mercado y sobre todo alineamiento a los precios internacionales, luego de más de una década de barril "criollo" fijado por las autoridades.

¿Qué es lo que significaba este cambio estructural en el funcionamiento del mercado de hidrocarburos? Que, en forma resumida, los precios internos pasaban a vincularse inmediatamente con los precios internacionales (Brent, variedad de referencia en la Argentina) y el TC.

Con las fuertes devaluaciones que sufrió el país a partir de mayo de 2018 los efectos fueron directos en los precios netos y muy significativos en los precios finales: el combustible aumentó 14 veces en 2018, generando un récord de suba de 77 % y aumentó 12 veces en 2019 -congelamiento mediante entre agosto y noviembre-, con los guarismos señalados.

Con la asunción del nuevo Gobierno se congelaron los combustibles por un trimestre (la última suba había sido en diciembre de 2019), en tanto que con la histórica caída en los precios internacionales como derivación de la pandemia de coronavirus (los precios locales debían haber descendido), la actual Administración estableció un precio sostén de USD 45.- (Decreto 488/2020), de manera de sostener tanto los precios como la producción local, con revisión cada tres meses.

Si no hubiera cambios significativos en la actual política cambiaria y si se mantuvieran los precios del Brent en el orden de 40-45.- USD se pueden esperar aumentos menos significativos para el combustible. Dichas subas podrán ser mayores en el caso de que los precios internacionales comenzaran a superar a los internos y se acelerase la actual política de minidevaluaciones del tipo de cambio.

\* Director del Departamento Económico y Costos



# EXPO LOGISTI-K

Logística y movimiento de mercaderías

**REPROGRAMADO**

**26 al 28 de  
OCTUBRE 2021**



La Rural  
Predio Ferial  
de Buenos Aires  
ARGENTINA

*14ª Exposición Internacional  
de Equipamiento, Tecnología y  
Soluciones para la Logística,  
el Flujo de Información y la  
Cadena de Abastecimiento*



[www.expologisti-k.com.ar](http://www.expologisti-k.com.ar)

Apoyo  
internacional



Sponsor



Patrocina



EN PARALELO CON



**+54 9 11 6950 9333**

EL WHATSAPP DEL TRANSPORTE Y LA LOGISTICA

Portal de  
noticias



**Info Transporte  
& Logística**



» Impacto - Junto con China e Irán, la Argentina recibió una profunda caída, con estimaciones muy preocupantes a futuro

44

# Duro revés para el transporte de cargas nacional

La actividad en el país está entre las tres más afectadas del mundo por la pandemia, según un documento difundido por la IRU.

Argentina, China e Irán son los países en los que se registró una mayor caída en la actividad del sector del transporte de cargas, de acuerdo con un informe realizado por la Organización Internacional de Transporte por Carretera (IRU, por sus siglas en inglés).

En todo el mundo, se estiman pérdidas de alrededor de 550.000 millones de euros en el transporte de mercancías a nivel global. En la Argentina, según la FADEEAC -miembro de la IRU-, se proyecta que el 30% del sector podría desaparecer al terminar la crisis.

Un informe publicado por la IRU expuso lo que la Federación ya alertaba en el país: la muy difícil situación del transporte de cargas en el mundo y, en particular, a nivel local. Según la investigación, la industria del transporte es uno de los sectores más afectados y golpeados por el Covid-19 debido a las fuertes restricciones en la circulación, las rupturas en las cadenas de suministros y la desaceleración de la economía en general.

El relevamiento realizado por la IRU en 78 grandes economías, asegura que, en dicho contexto, se vieron afectadas gravemente las finanzas de los operadores de transporte, incluidos los ingresos y el flujo de efectivo, lo que ha llevado a numerosas empresas a la quiebra.

Al mismo tiempo, alerta que dado que el transporte por ruta es un motor fundamental de la actividad económica y social, la recuperación general de la economía en todo el mundo está en peligro. De hecho, se prevé que solo las pérdidas en el transporte de cargas a nivel mundial superarán los 550.000 millones de euros,

con un descenso de 18% en el volumen operado de forma anual. Entre las regiones más afectadas que la IRU destaca en su informe, se encuentran Medio Oriente y el Norte de África, con un descenso estimado en la actividad de 22% (-20.000 millones de euros); Asia y el Pacífico, con una merma de la actividad de 21% (-338.000 millones de euros); y América del Sur, mostrando una baja de 20% de la actividad (-29.000 millones de euros).

*[...] Se proyecta que al finalizar esta crisis entre 25% y 30% del sector podría desaparecer. [...]*

## Entre los más graves

El dato destacado es que, de entre las 78 economías relevadas, la Argentina integra el grupo de tres países, junto con China e Irán, con el impacto de caída más profundo en la actividad, en todos los casos con descensos mayores a 30%.

Desde la Federación aseguran: "La situación en el mundo es crítica, pero en Argentina es desesperante. A pesar de ser esenciales, la actividad por momentos cayó hasta un 70%, y si bien ahora la caída ronda alrededor de un 30%, nosotros proyectamos que además, al finalizar esta crisis, entre un 25% y 30% del sector podría desaparecer".

Según un relevamiento realizado por la FADEEAC durante mayo,

para tomar como referencia el impacto que tuvo la pandemia en el sector y en el país, de los 15 grandes rubros en los que se puede agrupar el transporte de cargas, 11 tuvieron caídas por arriba del 70% (petróleo, -100%; industria automotriz, -100%; pinturas, tintes y afines; -100%; trasporte siderúrgico, -97%; electrodomésticos y electrónica; -95%; materiales de construcción, -90%; insumos para la construcción, -90%; insumos de industria petrolera, -80%; cargas generales con depósito, -80%; traslado de combustible, -73%; combustible, -73%).

A su vez, dos rubros tuvieron caídas por arriba de 40% (mercancías peligrosas y químicos, -55%; alimentos, -40%) y uno menor a 30% (animales vivos, -20%). El único rubro que no mostró caída fue el de la producción agropecuaria que se mantuvo estable.

El crítico contexto por el que está atravesando la actividad del transporte de cargas se corresponde con la situación económica en general: mientras el último estimador de actividad del Indec registró una caída de 17,5%, en abril, respecto de marzo, y de 11% en el primer cuatrimestre -incidiendo fuertemente la construcción, la industria manufacturera y el comercio-, la capacidad instalada de la industria opera con 46%, a mínimos históricos.



Actividad	Cambio %
Producción	-17,5%
Industria manufacturera	-17,5%
Industria extractiva	-17,5%
Construcción	-17,5%
Comercio minorista	-17,5%
Comercio mayorista	-17,5%
Industria de servicios	-17,5%
Industria de transporte	-17,5%
Industria de energía	-17,5%
Industria de telecomunicaciones	-17,5%
Industria de salud	-17,5%
Industria de alimentos y bebidas	-17,5%
Industria de turismo	-17,5%
Industria de ocio	-17,5%
Industria de servicios financieros	-17,5%



» Inauguración - En octubre, la entidad abrirá otra sede en la localidad de Escobar

# “La pandemia agravó la situación”

Desde el Centro de Transportistas de Cañuelas, Gabriel Guarnieri comentó la compleja situación de las empresas de la zona, aunque rescató los proyectos en desarrollo.

“El transporte en la zona se complicó más de lo que ya estaba. La pandemia terminó por agravar la situación”, dijo Gabriel Guarnieri, presidente del Centro de Transportistas de Cañuelas (Cocatra) y miembro del Consejo de Administración de la Fundación Profesional para el Transporte (FPT).

Con filiales que abarcan desde Olavarría –el centro de la provincia de Buenos Aires-, Tandil, 9 de Julio, Luján, Cañuelas, Escobar y Monte Grande, desde el Centro de Transportistas de Cañuelas ven con preocupación el panorama que viven las empresas asociadas.

“En nuestra zona, donde trabajamos con áridos, se paró todo. Veníamos mal con las tarifas y los aumentos de insumos. Recién ahora se empezaron a mover algunas cosas, pero muy poco”, dijo Guarnieri, quien tiene una larga trayectoria en el sector y está al frente de la entidad desde octubre de 2018.

También comentó que tanto lubricantes o filtros tuvieron un aumento leve, aunque las cubiertas y los repuestos para vehículos se encarecieron en un porcentaje muy alto, ya que esos incrementos van de la mano del dólar.

“Los que pudieron, se volcaron al cereal. Con eso subsistieron. Pero algunas unidades especiales, como tolvas de cemento, están frenadas. Esa es la realidad, hoy”, sentenció el dirigente. Si bien hay empresas grandes, la mayoría de las asociadas al Centro de Transportistas son familiares y tienen pocos camiones. La situación es alarmante: “Algunas han desaparecido o corren el riesgo de hacerlo”, afirmó Guarnieri.

*[...] “Algunas unidades especiales, como tolvas de cemento, están frenadas”. [...]*

## **Servicios y capacitación**

El Centro de Transportistas de Cañuelas brinda capacitaciones, como el Curso Básico Obligatorio, Cargas Peligrosas y Cargas Generales. También se gestiona el trámite RUTA y se ofrecen distintas asesorías. A su vez, Cocatra está asociada con Segu-



ros Rivadavia para brindar seguros.

“En cada sede trabajamos de acuerdo con lo que permita su municipio. Hay filiales que lo hacen de forma virtual y otras presencial, cumpliendo con todos los protocolos pertinentes”, dijo Guarnieri.

El dirigente destacó que hasta el comienzo de la pandemia “estábamos trabajando muy arduamente con la Universidad de Ezeiza y la Municipalidad de Cañuelas en la Licenciatura de Logística que se estaba dando en la sede de esa localidad. Hoy, las clases presenciales no se pueden hacer, pero sí las virtuales”.

Por otra parte, comentó que el Centro de Transportistas cuenta con sedes propias en Cañuelas y Monte Grande, mientras que

*[...] Las cubiertas y los repuestos para vehículos se encarecieron en un porcentaje muy alto. [...]*

en octubre inaugurará otra sede en Escobar. En Tandil, 9 de Julio y Luján hay filiales tercerizadas.

Por lo pronto, en Olavarría la entidad cuenta con lotes y una hectárea en la Zona de Actividades Logísticas (ZALO), con la idea de construir oficinas, aulas y una pista de manejo.

“También tenemos el proyecto de instalarnos en el Mercado Agroganadero de Cañuelas, para mayor servicio a los socios”, explicó.



La sede de Monte Grande



La sede Central



» Referencia – El monumento al obrero petrolero, “El Gorosito”, en la ciudad de Caleta Oliva, donde está radicada la Cámara

## “La actividad de los asociados es subsistir”

Desde CACyLCRUZ, Sebastián Cannes planteó que la pandemia profundizó las serias dificultades que ya atravesaban las empresas transportistas. Elogió el rol de la Federación.

Los socios de la Cámara de Autotransporte de Cargas y Logística de Santa Cruz (CACyLCRUZ) se vieron afectados en su actividad en un 70%, por el cese de actividades debido al Covid-19.

Mayormente dedicadas a los rubros petrolíferos y petroquímicos, las empresas asociadas a la entidad sienten el golpe de la recesión y aguardan que la situación mejore para no seguir lamentando la pérdida de trabajo.

Ubicada en la ciudad de Caleta Oliva, CACyLCRUZ es presidida por Mario Segura, cuenta 15 años de antigüedad y reúne a 45 socios, con la posibilidad de sumar otros 20 provenientes del sector minero.

“La pandemia impactó en la dinámica que teníamos en la Cámara. Tuvimos muy poca actividad entre marzo y mayo.

Recién en junio pudimos comenzar de nuevo con el servicio del RUTA previa presentación de los protocolos en el Comité Organizado de Emergencias de la Municipalidad de Caleta Oliva para poder funcionar”, dijo Sebastián Cannes, tesorero y provisoriamente, debido al contexto actual, también cumple funciones frente a la Mesa Ejecutiva de la entidad.

*[...] “Veo muy positivo el cambio de rumbo que ha hecho la Federación con las nuevas autoridades”. [...]*

El panorama es complejo. "Actualmente estamos brindando servicio a los socios de otras cámaras que transitan por la Ruta 3 y acceden a la provincia. Se los asesora y se les brinda toda la información necesaria para que puedan tramitar los permisos provinciales de circulación, vía telefónica o correo electrónico", afirmó el directivo.

Por lo pronto, Cannes recordó que en los últimos cuatro años el transporte ha sufrido reestructuraciones tanto en el sector petrolero como petroquímicos, lo que provocó que los márgenes de rentabilidad de los asociados a la Cámara, en sus distintos servicios, se hayan acortado progresivamente. "A eso hay que sumarle que el efecto de la pandemia puso en jaque a las empresas de la zona. No vemos un panorama alentador", añadió.

"A esta altura del año, la actividad de los asociados es subsistir como empresas. El sector no aguanta más tener personal suspendido en la casa. Esta es una situación que sólo se revierte con más trabajo", aseveró el tesorero de CACyLCRUZ.

### En contacto

Desde esa institución se mantienen fluidas conversaciones con los sectores públicos de transporte, la producción y del trabajo de la provincia. Al respecto, Cannes explicó: "Son los interlocutores con los que estamos constantemente hablando, coordinando e informando cuál es el termómetro de la actividad en la zona".

Si bien consideró que las autoridades provinciales "son conscientes de la situación", las dinámicas que tienen los sectores público y privado son distintas. "Uno pretende respuestas lo antes posible para contener ciertos problemas, pero no siempre es posible, ya que depende de circunstancias que esté atravesando la provincia", consideró el dirigente.

*[...] "La pandemia puso en jaque a las empresas de la zona. No vemos un panorama alentador" [...]*

### Capacitación

CACyLCRUZ L nunca tuvo capacitadores, pero sus autoridades pudieron avanzar, por intermedio de la Fundación Profesional para el Transporte (FPT), en la formación de un integrante de la entidad. "Está en la recta final para ser capacitador en el curso de Carga Generales", dijo Cannes.

La experiencia de Cannes como consejero en los Consejos Federales de la FADEEAC y perteneciente al Consejo de Administración de la FPT le permite contar con un panorama amplio para considerar el presente de la Federación con las nuevas autoridades. Hay una visión más federal. Se enriquecieron los puntos de vista y las opiniones en los distintos Consejos Federales. Eso es muy positivo para ver lo que sucede en el interior y regionalmente. Además, le permite a la FADEEAC tener un conocimiento bien fino de cuál es la realidad nacional de cada entidad".

Por último, Cannes manifestó que la "participación, la gestión y la dedicación al asociado son pilares hoy fundamentales para la asociatividad dentro de una Cámara, teniendo como visión u objetivo transmitir el sentimiento de pertenencia a una institución.







## NUEVAS CONFIGURACIONES

**ACOPLADO 3 EJES**  
CARGA BRUTA: 36 tn  
CARGA NETA: 27 / 28 tn



**SEMI T+1+1 EJES**  
CARGA BRUTA: 55,5 tn  
CARGA NETA: 37 / 38 tn



**SEMI T+2 EJES**  
CARGA BRUTA: 53,5 tn  
CARGA NETA: 35 / 36 tn



**SEMI 3 EJES EN TÁNDEM**  
CARGA BRUTA: 52 tn  
CARGA NETA: 33 / 35 tn



**METALÚRGICA BELGRANO S.R.L.**  
 (101n Nac. N° 5 Km. 127,4 - (B612) Molineta (B.a. Ac.) - ARGENTINA  
 Teléfonos: (051) 02124 - 480008 / 480012 / 480507



» Costos – Felcman analizó la injerencia de la pandemia en las variaciones económicas del sector

# Erogaciones del transporte en tiempos de Covid 19

Especialistas del Departamento de Estudios Económicos y Costos de la Federación disertaron para autoridades de Bridgestone.

En tiempos de pandemia, la mirada profesional sobre la actividad del sector y la articulación con el contexto macroeconómico son relevantes. Con el objetivo de fortalecer el nexo con uno de los actores más importantes del mercado de los neumáticos, la FADEEAC brindó una disertación online sobre Costos, mercado del combustible y prácticas sustentables para Bridgestone Argentina.

El encuentro inició con palabras de agradecimiento de parte de Omar Monti, secretario de Prensa y Relaciones Institucionales de la Federación, quien destacó la importancia de sostener una labor articulada con Bridgestone, ya que la entidad "representa a más del 80% de las empresas de transporte y logística del país".

Por la entidad, también asistieron el secretario general, Martín Borbea Antelo, y el gerente, Julio Velázquez Arancibia. De parte de la firma anfitriona participaron el manager de Argentina, Damián Seltzer, y Martín Seybold, gerente ejecutivo de Ventas.

La primera parte de la charla estuvo a cargo del director del Departamento de Estudios Económicos y Costos de la Federación, Emilio Felcman, quien repasó el "panorama post PASO del sector y Argentina", con énfasis en el régimen de liberalización financiero-comercial y el de control de cambios. "En la economía real, donde el transporte representa a más del 90% de lo que tracciona el país, no había en ese momento un mejor panorama de lo que pasaba en el sector financiero", aseveró el especialista.

*[...] "Entre 25 y 30% de las cargas podrían perderse de acá a septiembre, donde empezaría una nueva realidad". [...]*

Ya con la mirada en el primer semestre de 2020, señaló que se registró una caída de patentamiento de pesados de 24.5%, una cifra en la que la cuarentena obligatoria tuvo injerencia. También se refirió al comportamiento del petróleo y del dólar, elementos fuertemente involucrados con los costos del sector. Según analizó, desde agosto de 2019 “hubo brechas crecientes entre el dólar oficial y el paralelo”.

En cuanto al combustible, “su estabilidad va a explicar que el Índice de Costos FADEEAC marque 10% en el semestre y que no sea tan alto como la inflación, que marca 13% en el semestre”, detalló, lo que es un indicio para sostener que se producirá una “importante desaceleración de ambos indicadores respecto de los muy elevados de 2018 y 2019”.

Durante el aislamiento, el autotransporte de cargas se vio afectado por el “cierre de algunos canales de comercialización, como bares, clubes y restaurantes”, resaltó Borbea Antelo. Según estimó ante una pregunta de los participantes, “entre 25 y 30% de las cargas podrían perderse de acá a septiembre, donde empezaría una nueva realidad, porque no se va a volver a números de febrero de 2020”.

### Recapado

A continuación, Melina Berger, también integrante del Departamento de Estudios Económicos y Costos, realizó una síntesis del proyecto de recapado de neumáticos –enmarcado

en el programa Rango Verde- en el que trabaja la FADEEAC, como una vía más para reducir lo que una empresa debe invertir para llevar sus camiones a la ruta.

*[...] “La cantidad neumáticos recapados versus nuevos en Brasil es de 1.3, pero en la Argentina sólo de 0,7”. [...]*

En este punto, Bridgestone es actor interesado, también por su aporte al cuidado del medio ambiente a partir de alargar la vida útil de las unidades y retrasar su disposición final.

“La cantidad de neumáticos recapados versus nuevos en Brasil es de 1,3, pero en Argentina solo de 0,7, cuando existe la posibilidad de subirlo al doble”, aseguró Seltzer, quien resaltó la injerencia en los costos de esta acción ya que los nuevos están atados al comportamiento del dólar.

Según resaltó, la “importancia” de fomentar esta práctica de reciclado es “uno de los temas a atacar en conjunto” con la FADEEAC. Así, ambas organizaciones se comprometieron a sostener una agenda de trabajo compartida en el corto y largo plazo.

**TELEPEAJE PLUS**

**Fácil, Sencilla, Dinámico y Seguro**

Desde **Telepeaje Plus** podés sumarte a **TelePASE** y acceder a las principales **Rutas y Autopistas del País** usando un sólo dispositivo.

**ADHERÍ A TU EMPRESA Y DISFRUTÁ DE LOS BENEFICIOS!**

- Un sólo dispositivo QR
- Información detallada y verificable en QR
- Fácil seguimiento y control de consumo
- Comodidad y tránsito por el

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

## Piden “agilidad” en los controles

“Esperamos que estos tests no generen mayores demoras o dificultades en el tránsito de cargas de las que estamos sufriendo ya. Esto sí pone en peligro la salud de la gente. Más de 15 horas para pasar de una frontera a otra”, enfatizó el presidente de Aprocam, Daniel Gallart, después de enterarse de que los choferes de camiones que residen en Mendoza serán testeados cada 15 días. La Asociación de Propietarios de Camiones de Mendoza fue la úni-

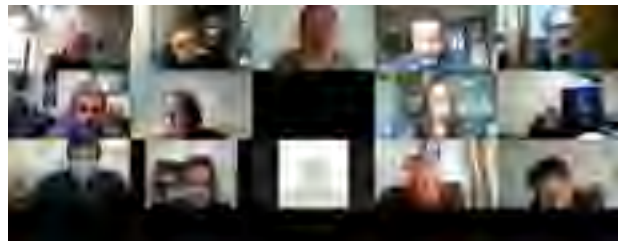


ca que se pronunció a pedido de los medios sobre el trabajo que se viene haciendo desde que empezó la pandemia, para que los controles interprovinciales y en frontera no generen “hacinamiento” que ponga en peligro la salud de los choferes. Uspallata y el Paso Cristo Redentor son las zonas de intercambio más complejas.

## Clase abierta de la UBA

Ataci participó junto a la FADEEAC y entidades del Condesur en la clase abierta de la Cátedra de Planeamiento del Transporte de la Facultad de Ingeniería de la UBA, en la cual se expusieron las distintas problemáticas que afectan al transporte internacional de cargas por carreteras, en particular la gestión de crisis durante la pandemia de COVID-19.

La clase se llevó a cabo bajo la coordinación de Eduardo Parodi,



quien se desempeña como asesor en la Secretaría de Planificación del Transporte de la Nación.

## Software de gestión para socios

A principios de 2019, la Cámara Empresaria del transporte Automotor de Cargas de Entre Ríos (Cetacer) tomó la decisión de encargar el desarrollo de un software de gestión destinado a una correcta administración, buscando eficiencia, eficacia y transparencia, tanto en el sector Administración, como así también en el RUTA y la unidad académica.

El desarrollo de este programa fue un desafío para Cetacer, ya



que implicó un proceso difícil de reestructuración para lograr una integración homogénea de todas las actividades dentro de la institución, optimizar recursos y tener datos claros, a fin de mejorar la transparencia y la toma de decisiones.

## “El transporte tiene que reconvertirse”

El autotransporte de cargas fue declarado actividad esencial en el Decreto N° 297/2020 que dispuso el aislamiento social, preventivo y obligatorio. Sin embargo, hay ramas de la actividad que estuvieron mucho tiempo sin operar, dado que estaban vinculadas con otras áreas de la economía que no fueron consideradas esenciales en un primer momento.

El presidente de la Cámara de Autotransporte de Cargas cordobesa (Cedac), José Arata, destacó: “Depende del rubro de desempeño, pero, sin dudas, hay que reconvertirse”, con relación a las empresas de transporte y alertó que no todas “llegarán al



final” de la pandemia.

“Durante 50 días no se movió un solo camión del cemento o de transporte de hierros, o de la industria de la pintura. La fábrica Alba reabrió hace poco y quien se dedicó a todo este rubro tuvo nulo ingreso y debe ahora pagar sueldos y solventar costos enormes”, agregó el presidente de la Cedac, que reúne 430 empresas del sector logístico provincial, la mayoría pequeñas, medianas y familiares.

# PUBLICITE AQUÍ



*El Medio del Empresario de Transporte*

Revista

# FADEEAC

*Es Transporte de Cargas*

**CONTACTO COMERCIAL:** [transporte@expotrade.com.ar](mailto:transporte@expotrade.com.ar) / (54 11) 4779-5300 / Fax: 4779-5332



## Reunión entre ATCT y la FET

54

El presidente de la Asociación de Transportadores de Carga de Tucumán, Eduardo Reinoso, en compañía del vicepresidente José Luis Monfort, fue recibido por el titular de la Federación Económica

de Tucumán (FET), Alberto Guardia, para plantear la preocupación por el impacto que puede tener el ingreso de camiones sobre la salud y seguridad sanitaria de los transportistas.

ATC Tucumán y la FET solicitaron una audiencia al Comité Operativo de Emergencia (COE) y a las áreas del Gobierno provincial para colaborar en este tema y garantizar que los controles se realicen y que no haya contacto o problemas sanitarios entre el transporte de carga y la población



## Trabajo coordinado en Salta

Con el fin de sostener el necesario equilibrio entre cuidar la salud de los salteños, mantener la actividad productiva y asegurar el abastecimiento, el ministro de Producción y Desarrollo Sustentable de Salta, Martín de los Ríos, mantuvo una reunión de trabajo

con la presidenta de la Cámara de Transportistas, Adriana Bravo, y referentes de empresas de transportes.

Los empresarios propusieron establecer un régimen quincenal de control de sus trabajadores a través del test PCR y solicitaron a la provincia avanzar en una estandarización en los costos de esos hisopados. Además, acordaron definir un horario de estadia, que permita a los choferes realizar las cargas y descargas correspondientes.



# En Santa Fe, empresas en peligro

Las autoridades de las cámaras de autotransporte de cargas de la provincia de Santa Fe manifestaron su preocupación ante la difícil situación que atraviesa el sector desde antes del comienzo del aislamiento social, preventivo y obligatorio, pero que se agravó a partir de la pandemia. Aseguraron que el 70% de la actividad está "parada".

El coordinador de las cámaras empresarias santafesinas, Mario Ramello, advirtió que 30% de las empresas "quebrará" al final de la emergencia sanitaria. "Cuando tengamos una normalidad diferente, nos va a llevar por lo menos seis meses volver a tener el ritmo que teníamos antes de la pandemia, pero ya las empresas venían con una situación económico-financiera muy complicada", explicó en diálogo con medios locales.

En la misma línea, Ramello enfatizó que más de la mitad de los empresarios del transporte está retrasado con más de 50% del pago de los impuestos de patentes, AFIP y aportes sindicales. "El empresario prefiere pagar los sueldos a los empleados y esperar las moratorias", aseguró.



La Coordinación que enrola a las cámaras Aatha, Auacar, ATCR, Ceace, Cetar, Cesac y Cooptran logró frenar el decreto firmado por el gobernador Omar Perotti que establecía la obligatoriedad, para los transportistas que tuvieran que ingresar a la provincia, de presentar un estudio PCR – hisopado – negativo con un margen de 72 horas de realizado.

# T

TRANSPORTE  
& LOGÍSTICA

## » El Suplemento del Sector

- Almacenaje
- Abastecimiento
- Distribución

» El último jueves de cada mes con el diario La Nación

Este suplemento es una producción de LA NACION y EXPOTRADE



Publique su aviso: 4779-5300 | tyl@expotrade.com.ar

# FPT

Fundación Profesional  
para el Transporte

## PROPUESTA ACADÉMICA

### EVALUACIÓN CONDUCTIVA

- Evaluación de conductores de camión
- Evaluación de conductores de ómnibus
- Evaluación de conductores de camión de carga

### CURSOS INICIALES OPERADORES DE AUTOELEVADOR

- Inicial de operador de grúa pórtico (estático y móvil) en construcción de edificios altos
- Inicial de operador de grúa pórtico de puente

### CURSOS CHOFER PROFESIONAL

- Curso de Chofers de Camión y Ómnibus (Licencia B y C)
- Curso de Chofers de Camión de Carga (Licencia D)
- Curso de Chofers de Camión de Carga (Licencia D) y Ómnibus (Licencia C)

### PERFECCIONAMIENTO PARA OPERADORES DE AUTOELEVADOR

- Actualización de conocimientos de operadores de grúa pórtico de edificios altos
- Curso de capacitación de operadores de grúa pórtico de puente
- Certificación de Chofers

### PERFECCIONAMIENTO CONDUCTORES DE VEHÍCULOS DE CARGA

- Curso de capacitación de conductores de camión de carga
- Curso de capacitación de conductores de ómnibus de carga

### CURSOS EMPRESARIALES IN COMPANY, PRESENCIALES Y VIRTUALES

- Cursos de capacitación de conductores de camión de carga
- Cursos de capacitación de conductores de ómnibus de carga
- Cursos de capacitación de conductores de camión de carga
- Cursos de capacitación de conductores de ómnibus de carga

### SPONSORS



Mercedes-Benz

IVECO



SCANIA



fate

BRIDGESTONE

GRUPO POMA



MECALUX

RANDON

BOERD

Informes e inscripción  
Sanchez de Bustamante 54 - CABA  
Tel: +54 (0)11 4860 7750  
fate@fpt.org.ar  
www.fpt.org.ar

## FADEEAC

Es Transporte de Cargas



**SECCION**

**FPT**

*Fundación Profesional  
para el Transporte*

## Sección **FPT**

Barajar y dar de nuevo	60
Breves	65

### Tiempo de organizarnos y ¡arrancar!

> Darío Airaudo\*

Así como antes hablé de esta pandemia como “un tiempo para reflexionar”, sobre cómo ha venido a cambiar muchas cuestiones, entre otras, nuestros hábitos y rituales; han pasado los días y considero que hemos aprendido mucho más a partir de esta situación y de que, a pesar del miedo que paraliza, mediante la resiliencia estamos atravesándolo y logrando salir adelante.

Desde la Fundación Profesional para el Transporte nos vimos obligados a tomar nuevas medidas y desarrollar alternativas para poder seguir, siempre priorizando la salud de cada uno de nuestros integrantes, y fue gracias a su esfuerzo y un gran trabajo en equipo con los asesores y el Comité de Crisis de la FPT, que sin horario ni calendario estuvo presente en todo momento, que pudimos seguir cumpliendo nuestros propósitos.

Auxiliamos y contribuimos a atenuar las posibilidades de contagio enviándoles kits y arcos sanitizantes a todas las UUAA del país; elaboramos un Protocolo aún más exigente que el propuesto; continuamos capacitando a todos los formadores mediante videoconferencias y nuevas capacitaciones a distancia; pusimos en marcha nuestro Programa de Capacitación Empresaria, para proporcionarles herramientas para fortalecer y desarrollar capacidades de gestión y habilidades directivas a los directivos y mandos medios de las empresas del sector. Ofreciendo además, por medio de este programa, una serie de ponencias gratuitas y abiertas, a cargo de expertos disertantes en diferentes temáticas.

Otra acción no menor es que auxiliamos económicamente a todas las Cámaras con Unidades Académicas con un aporte solidario no reembolsable, a los fines del sostenimiento de sus recursos humanos, sabiendo que, recién en estos últimos días, algunas de ellas están pudiendo retornar a brindar capacitación.

Aún frente al panorama, logramos concretar acciones que pensábamos que eran una utopía y que hoy son una realidad, como por ejemplo haber logrado la incorporación en el Registro Nacional de Antecedentes en Educación y Capacitación Vial (Renatedu).

No tenemos todo controlado, vivimos un contexto cambiante e incierto, pero no bajamos los brazos. Nos tocó hacer un alto en el camino y reflexionar, pero ahora es tiempo de arrancar, mejores que antes.

Gracias a todos, quienes de una forma u otra colaboraron para seguir adelante en esta ruta que hoy nos toca transitar y por la que aún nos falta un largo trecho por recorrer.

58

Presidente Honorario	ROGELIO CAVALIERI IRIBARNE (CATET)
Presidente	DARÍO AIRAUDDO (AAUCAR)
Vicepresidente	JOSÉ MALDONADO (UPROCAM)
Secretario	CARLOS MAMMANA (CEDAC)
Prosecretario	MARCELO GIAMPAOLLETTI (CEAC)
Tesorero	CARLOS LORENZO (CEMAC)
Protesorero	FELIPE GARCÍA MELANO (CELTAP)
Vocal	ALEJANDRO GALEANO (PAETAC)
Vocal	SERGIO OLIVENCIA (APROCAM)
Vocal	HERNÁN HEINZMANN (CETAR Rafaela)
Vocal	AGOSTINA FERRERO (CESAC Sunchales)
Vocal	SEBASTIÁN CANNES (CACyLCRUZ)
Vocal 6	IGNACIO INDART (CEAC)
Vocal 7	DANIEL GARGIULO (ATC Tucumán)
Vocal 8	ADRIANA BRAVO (CTRANS Salta)
Vocal 9	GABRIEL GUARNIERI (COCATRA Cañuelas)
Vocal 10	OSCAR ORONÓZ (CATRAVILL)



\*El autor es presidente de la FPT

> Encontranos en:

 [www.fpt.org.ar](http://www.fpt.org.ar)

 /FPTArgentina

 /fptargentina

# FPT

Fundación Profesional  
para el Transporte

## CURSO CHOFER PROFESIONAL

Excelencia en el manejo  
de transportes de carga

110 horas teóricas en técnicas de conducción y servicios de transporte.

Más de 110 horas de práctica en pista y vía pública con vehículos articulados de última generación con caja manual y automática.

Simuladores de alta tecnología. Únicos en su tipo en Latinoamérica.

Consulte  
**FECHA DE INICIO**  
Cupos limitados

### SPONSORS



Mercedes-Benz

IVECO



SCANIA



YPF



fate

BRIDGESTONE

WIPAC



MECALUX

RANDON

BOERD

Informes e inscripción  
Sanchez de Bustamante 54 - CABA  
Tel: +54 (0) 460-7762  
fate@fpt.org.ar  
www.fpt.org.ar



## FADEEAC

100 años de experiencia





**Decisión** - La FPT estableció las medidas para continuar con la capacitación

# Barajar y dar de nuevo

60

La Fundación desarrolló una serie de labores durante la pandemia que le permitieron continuar apuntando a sus objetivos.

Hay tres objetivos principales que conforman nuestro Estatuto y que podemos afirmar orgullosamente, que ni siquiera esta pandemia pudo frenar: Promover el estudio y la investigación de la problemática vinculada con la prestación de los servicios de transporte en sus diferentes modalidades; Contribuir a elevar el grado de capacitación de todos aquellos que ejercen o se preparan para ejercer actividades profesionales en el ámbito del transporte, y Favorecer el perfeccionamiento en la gestión y operatividad de las empresas de transporte a través de la formación y actualización de sus directivos y niveles gerenciales.

Tuvimos nuestro primer impacto, como todo el mundo, tanto a nivel individual como a nivel Institución, nuestro "tiempo de reflexión", de frenar, ver, entender y aceptar lo que estaba sucediendo, para replantear nuevas formas y poder barajar y dar de nuevo.

Hoy miramos hacia atrás, desde el momento en que se publicó el primer Decreto del Aislamiento Social Preventivo y Obligatorio. El primer paso ante la emergencia generada por el coronavirus- Covid 19 fue la creación de un Comité de Crisis, conformado por los integrantes del Comité Ejecutivo, el Asesor Legal y la Gerencia. Saber del ¿Cómo actuar frente a una situación nueva, compleja e incierta? ¿Cuál era la mejor decisión a tomar ante cada eventualidad? Además se estableció la modalidad del *teletrabajo*.

Logramos reorganizarnos, ordenarnos, seguir desarrollando proyectos e inclusive bajo este contexto, seguir cosechando logros, y todo esto principalmente gracias al trabajo en equipo de todos quienes integran la Fundación y el Comité de Crisis, que supo guiarnos y acompañarnos sobre la ruta que se presentaba.

Si bien, en un principio se estableció un protocolo de actuación y guardias presenciales, pronto se vieron suspendidas y se impuso la modalidad de teletrabajo.

## La nueva situación

Luego, la Agencia Nacional de Seguridad Vial suspendería los cursos obligatorios y demás prestaciones vinculadas con el otorgamiento de la LiNTI, ¿Qué pasaría entonces con las Unidades Académicas? ¿Los formadores? ¿Y los choferes?

No había tiempo que perder, frente al avance de esta pandemia, lo importante era estar calmos, intensificar las reuniones para avanzar en la resolución de la problemática diaria e incrementar los encuentros, tanto con los empleados como con las Unidades Académicas, por medio de esta nueva modalidad virtual.

*[...] El primer paso ante la emergencia generada por el coronavirus- Covid 19 fue la creación de un Comité de Crisis. [...]*

Entre las primeras acciones, se diseñaron y difundieron piezas gráficas con información y consejos para modificar nuestros hábitos y rutinas; se llevaron a cabo una serie de sugerencias de "Buenas Prácticas" de sanitización de las cabinas para los empresarios del transporte y los choferes profesio-

# FPT

Fundación Profesional  
para el Transporte

REGLEMENTARIO

## CURSO

NORMATIVA 960/15

# OPERADOR DE AUTOELEVADORES PARA EL TRANSPORTE DE CARGAS

Única capacitación de formación profesional del sector

Técnicas de operativas logísticas con tecnología de punta

OTORGAMIENTO DE CERTIFICACIÓN CON VALIDEZ NACIONAL

**CURSO INTENSIVO DE 1 DÍA**

**3 horas** // de Prácticas en logística con vehículos de última generación.

**7 horas** // de Formación Teórica en seguridad, técnicas de cargas bajo la educación de normas y estándares establecidos por SRT.

SPONSORS

**TOYOTA**

MATERIAL HANDLING

**MECALUX**

**UART**

Unión de Asociaciones de Empleados del Transporte

Informes e inscripción:  
Sánchez de Bustamante 84 - CABA  
Tel.: (454 11) 8860 7764  
fpt@fpt.org.ar  
www.fpt.org.ar



**FADEEAC**  
El Transporte del Uruguay





**Info Transporte  
& Logística**



*» Reciba cada semana  
la mejor información para el transportista  
y el empresario de la logística y el transporte*

**SUSCRÍBASE  
SIN CARGO**



**CONTACTO COMERCIAL**

[transporte@expotrade.com.ar](mailto:transporte@expotrade.com.ar) / (54 11) 4779-5300 / Fax: 4779-5353



nales, siguiendo los lineamientos de los entes gubernamentales; se comenzó a implementar el Plan de Capacitación Interna para nuestros empleados a través de la asignación de cursos virtuales en la plataforma e-learning de la FPT, el cual luego fue ofrecido de forma gratuita a las diversas Unidades Académicas -siendo muy bien recibido- con quienes se abrió un nuevo canal de comunicación, un espacio de diálogo, por medio de encuentros virtuales para poner a disposición nuestra estructura de capacitación y ayudarlos con sus necesidades y problemáticas.

## *[...] En medio de semejante contexto, la FPT obtuvo su registro ante la Agencia Nacional de Seguridad Vial como Centro de Capacitación. [...]*

### **Nuevos lazos de solidaridad**

El paso siguiente fue el lanzamiento, después de mucho tiempo de soñarlo, pensarlo y diseñarlo, del "Programa de Capacitación Empresaria", dirigido a dirigentes y mandos medios de empresas del rubro, brindándoles herramientas que incluyesen un plan de acción para intentar transitar lo más indemne posible, la actual crisis sanitaria, social y económica.

Pero no fue todo, porque seguimos nadando aún teniendo la corriente en contra: Se llevaron a cabo reuniones con la ANSV por los pasos a seguir y las prórrogas de los cursos, el protocolo y la adaptación de las Unidades Académicas; se trabajó junto al Departamento de Seguridad e Higiene en un Protocolo de Sanitización y protección personal adaptado a la Resolución de la Agencia, que se difundió en toda la comunidad educativa de la FPT para preparar a las Unidades para su reapertura, para lo que también se realizaron encuentros virtuales de Capacitación (y un correspondiente Protocolo Administrativo); se siguieron diseñando los Boletines Técnicos- Académicos; se reprogramó el Diplomado de Gestión de la Seguridad Vial con el IRAM y se brindó un importante Plan de Becas desde la FPT para promoverlo entre sus formadores y que éstos pudieran acceder y así mejorar su currícula.

Se siguió adelante con las capacitaciones, por medio de encuentros virtuales entre el Departamento Técnico- Académico y futuros formadores, tanto de Mercancías Peligrosas como de Mercancías Generales, focalizándose en módulos de normativa, salud, herramientas pedagógicas y conducción segura, con el objetivo de habilitar nuevos formadores y así dar mayor soporte a la red de capacitación.

Se avanzó en la investigación y el desarrollo del nuevo software, así como en convenios de capacitación con empresas privadas. Se prosperó con un plan de actualización del sitio web, así como de optimización de nuestras redes sociales.

Se acompañó a las Unidades Académicas con el programa de Fortalecimiento Institucional, en principio mediante un Préstamo Solidario, que finalmente se consolidó como un "Aporte Solidario no reintegrable" para dar soporte a la estructura de capacitación; además con el envío de un kit y arcos sanitizantes con el fin de atenuar las posibilidades de contagio en las distintas locaciones y contribuir en sus procesos de habilitación, sugeridos por autoridades de aplicación, brindando el



máximo cuidado a la gente que compone toda la Red de Capacitación de la Fundación Profesional para el Transporte y así volver al dictado de las capacitaciones obligatorias.

Comenzamos a llevar a cabo el "Proyecto RIC: Repositorio Institucional Compartido", que consiste en la revisión, preservación, formalización y registración correspondiente de todos los contenidos académicos elaborados por la FPT desde sus comienzos, para así formalizar la gestión del conocimiento.

### **Registro de la ANSV**

En este mismo sentido, en medio de semejante contexto, la FPT obtuvo su registro ante la Agencia Nacional de Seguridad Vial como Centro de Capacitación, por lo que todos sus cursos y programas podrán ser presentados ante la Agencia y tener su homologación correspondiente.

Así, logramos también la aprobación y registro del "Curso de Reeducción Vial para el Correcto Uso de la Vía Pública" ante la Dirección de Capacitación y Campañas Viales de la ANSV. Contribuyendo al posicionamiento de la FPT como referente para la educación y formación en el ámbito del transporte, la logística y la seguridad vial.

Hoy por hoy, ya "entrenados" con las herramientas virtuales, con los cursos de capacitación, con los protocolos, con la adecuación del predio CCRCI de Escobar, con las demarcaciones y señalética de acuerdo con lo indicado por las normativas, aprobadas por la Superintendencia, ya instaladas, siempre listos, para la acción.

Reiterando el agradecimiento a todos los que de alguna u otra forma aportaron sus fortalezas y debilidades, su experiencia y por sobre todo las ganas, con el fin de no quedarnos a la orilla de la ruta sin saber a dónde ir ni cómo actuar ante cada situación que se planteaba.

Porque en cada situación de crisis, sabemos ver la oportunidad para crecer, superarnos, fortalecernos como equipo y salir adelante. Son siempre bienvenidos a la ruta, la que desandamos y la que nos queda por recorrer.

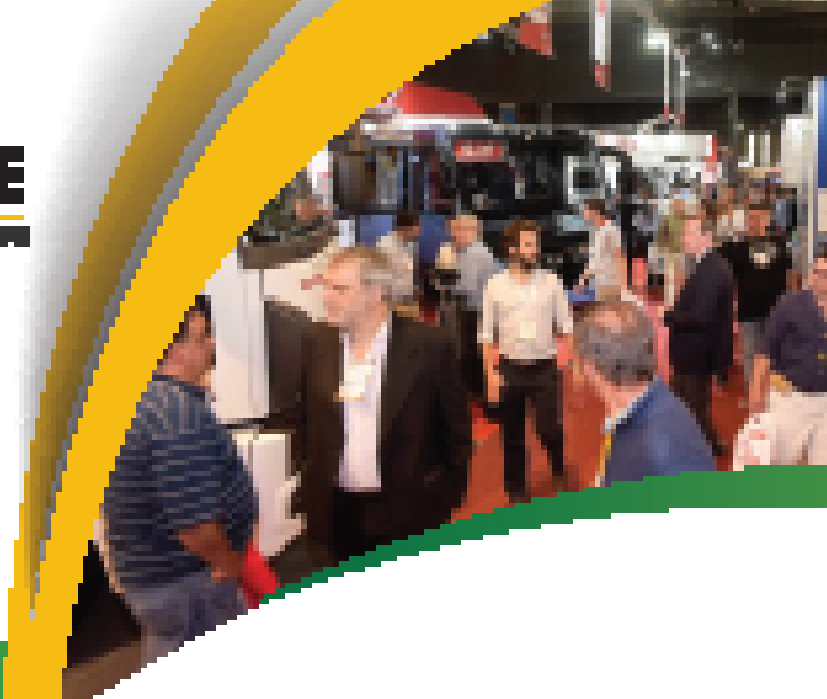




13ª Exposición Internacional de Equipamiento y Tecnología del Subsector de carga y pasajeros



www.expotransporte.com.ar



Patrocinador



Asociación



Asociación



Patrocinador



REPROGRAMADO  
26 al 28 de  
OCTUBRE 2021



La Rural  
Pabellón Ferial  
de Buenos Aires  
ARGENTINA



EPO  
LOGISTI-K

Logística y movimiento de mercaderías

14ª Exposición Internacional de Equipamiento, Tecnología y Soluciones para la Logística, el Flujo de Información y la Cadena de Abastecimiento



www.expologistk.com.ar

Patrocinador



Asociación



Patrocinador



+54 9 11 6950 9333

EL WHATSAPP DEL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA

Portal de noticias



14ª Exposición  
de Logística

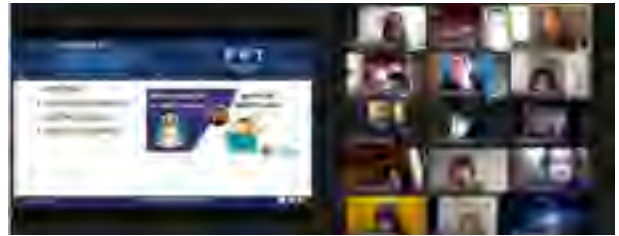
# BREVES

## Programa de Capacitación Empresaria

Como parte de la estrategia de la capacitación a distancia, la Fundación Profesional para el Transporte, ha lanzado en el mes de Mayo el Programa de Capacitación Empresaria. Desarrollado y dirigido a Directivos y mandos medios de las empresas del sector del transporte.

Con los primeros módulos se han capacitado más de 300 personas en conceptos tales como: Gestión de los Costos, Finanzas Corporativas, Habilidades Directivas, Gestión del Talento Humano y Liderazgo en Situaciones Complejas.

Además, los participantes acceden a beneficios exclusivos como ser: el acceso a la plataforma de E-learning donde cuentan con la



grabación completa de las jornadas de capacitación, herramientas de aplicación digitales sobre las temáticas abordadas y bibliografía complementaria para profundizar los conceptos del módulo.

Las inscripciones para los próximos módulos son: Gestión de las Organizaciones, 17 de septiembre, y Gestión de la Cadena y Redes de Valor, 22 de octubre, en el correo: comercialización@fpt.org.ar.

## Diplomatura Gestión Vial IRAM/FPT

Nuevamente, la FPT junto con el IRAM lanzo el Diplomado en Gestión Vial cuyo objetivo es adquirir habilidades y competencias en el análisis, diseño y gestión de las medidas para la mejora de la seguridad vial, aspecto clave en la sociedad.

Dirigido a personas vinculadas profesional o laboralmente a la actividad del transporte, seguridad vial o seguridad y salud.

Dada la particular situación por la que estamos transitando y en un

esfuerzo excepcional, la FPT ha otorgado un importante Plan de Becas para que formadores y profesionales puedan tener acceso al Diplomado y contribuir así al desarrollo de sus currículas.

Esta capacitación tiene una duración de seis meses y se desarrolla de manera 100% virtual. Los participantes se capacitan en diferentes módulos temáticos contando con el acompañamiento de especialistas, material de lectura y videos complementarios, foros de intercambio de experiencia y acceso a la consulta online de las normas.

Al finalizar el diplomado, se les otorga un certificado de aprobación como aval de conocimiento para el desarrollo de sus funciones.

## Disposición 350/2020 ANSV

Tras su incorporación en el Registro Nacional de Antecedentes en Educación y Capacitación Vial, a través de la Disposición 207/2020 de la Agencia Nacional de Seguridad Vial ANSV, la Fundación para la Formación Profesional en el Transporte FPT presentó el "Curso de Reeducción Vial para el correcto uso de la vía pública" ante la Dirección de Capacitación y Campañas Viales de la ANSV, obteniendo su aprobación y registro correspondiente.

El director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial dispuso:

Artículo 1º.- Apruébese y regístrese en el Registro Nacional de Antecedentes en Educación y Capacitación Vial, el curso denominado "Curso de Reeducción Vial para el Correcto Uso de la Vía Pública",



presentado por la Persona Jurídica Fundación para la Formación Profesional en el Transporte FPT, conforme lo regulado mediante Disposición ANSV N° 380/12, Anexo I de la Disposición ANSV N° 555/13 y modificatorias.

Este gran logro para la FPT continúa posicionándolo como referente para la capacitación en el sector del transporte.

## Reunión con la ANSV por una conducción segura

El viernes 10 de julio se llevó a cabo una reunión con Pablo Carignano, director ejecutivo de la ANSV; Mariana Sapia, directora de la LINTI, y Lorena Pérez, directora de Relaciones Institucionales, don-

de se realizó una presentación Institucional de la FPT, se atendieron problemáticas vigentes y se plantearon algunos puntos a tratar para el próximo plan de trabajo.

Estuvieron presentes: el presidente de la FPT, Darío Airaud, la Gerencia, la responsable del Departamento de RRHH, el responsable del Departamento Técnico- Académico y la responsable del Departamento de Comunicación.

También participaron de la jornada, el presidente de la FADEEAC, Hugo Bauza, y el secretario, Martín Borbea Antelo.

» **Objetivo** - La marca amplía su competitiva configuración y posicionamiento en el segmento local de pesados

# Llegó la nueva versión del Constellation

**El modelo 25.360 VTronic de Volkswagen Camiones y Buses, de transmisión automatizada, presenta más confort y eficiencia en las operaciones.**

El Constellation 25.360 VTronic es la novedad de la División Camiones y Buses de Volkswagen Argentina. De esta manera, el vehículo refuerza la variedad de oferta de la marca en el segmento de las nuevas configuraciones reglamentadas, según el Decreto 32/2018, conocido como "escalabilidad".

El camión se presenta con transmisión automatizada, complementando la propuesta hasta ahora vigente de los modelos 19.360 de tracción 4x2, y 25.360 de tracción 6x2 con transmisión manual, ampliando su competitiva configuración y posicionamiento en el segmento local de pesados.

"La perspectiva de este lanzamiento es positiva. Creemos que el mercado argentino se va a desarrollar hacia un transporte más exigente, con un mayor volumen de carga transportada y dando respuestas específicas a cada necesidad", dijo Federico Ojanguren, gerente general de la División Camiones y Buses de Volkswagen Argentina.

El directivo también mencionó que "sigue habiendo transportistas que operan con cajas manuales, pero cada día es más requerida la automatización, tanto del lado de la oferta como de la demanda".

El Constellation 25.360 VTronic está impulsado por el motor Cummins ISL de 8,9 litros, con sistema de inyección *common-rail* y destacado por su relación entre prestaciones y cilindrada. Tiene una potencia de 360 cv; un torque de 1.625 Nm a 1.200 – 1.400 rpm; tecnología de emisiones SCR; freno motor Cummins C-Brake, con posibilidad de seleccionar su funcionamiento al 50 o 100 % de su capacidad; y block con camisas húmedas, lo que facilita el intercambio de las mismas y minimiza los costos de alargamiento de vida del motor.

La versión VTronic está orientada a quienes valoran un mayor confort de conducción y una estandarización en la optimización del consumo del combustible. El nuevo camión responde a un cambio de tendencia en la industria automotriz, donde las transmisiones automatizadas están siendo cada vez más valoradas y requeridas.

### Mejor desempeño

El tablero brinda la información necesaria al conductor, con el fin de que tenga el control completo del vehículo y tome las decisiones que le permitan optimizar el desempeño del camión. Además, cuenta con computadora de abordo, la cual indica los distintos componentes y sistemas que están activados, consumos parciales, promedio y totales de combustible, nivel de carga de batería, presión de circuitos de aire, entre otros datos.

A su vez, el vehículo incorpora el asistente de partida en pendiente y control automático de tracción (ATC), ambos de serie. El 25.360 VTronic está equipado con una cabina que se distingue por configurarse de serie con los asientos de tela hidropelente, con refuerzos en las zonas de mayor roce y

*[...] Ojanguren: “La perspectiva de este lanzamiento es positiva. Creemos que el mercado argentino se va a desarrollar hacia un transporte más exigente”. [...]*

paragolpes y estribos del mismo color que la cabina.

El vehículo también presenta riel para cortinas, consola de techo, múltiples portaobjetos, cucheta con espacio bajo la misma de guardado, escotilla de techo y suspensión de cabina, mecánica e independiente de cuatro puntos.

Otros atributos a destacar son la inclusión de serie de la función máxima tracción y del bloqueo de diferencial, mientras que la herramienta “Máxima tracción” facilita el arranque del vehículo de forma inteligente, aprovechando el peso del camión cargado de forma completa.

“Hace tiempo Volkswagen está trabajando en cambiar su posición en el mercado, y los números de este año demuestran que han mejorado sustancialmente. La pandemia introdujo complicaciones o desafíos tácticos. El mejor ejemplo es que tuvimos que cerrar nuestras plantas. Pero el programa a largo plazo, más allá de que se corra en el tiempo, sigue teniendo la misma base”, aseguró Ojanguren.

Por último, enfatizó que “sin duda el transporte va ser más eficiente, y nosotros vamos a estar ahí para ser una opción”.

## El Delivery VTronic

La División Camiones y Buses de Volkswagen Argentina anunció el lanzamiento de una nueva versión de la gama Delivery, el 9.170 VTronic y 11.180 VTronic. De esta manera, la terminal consolida su variedad de oferta en el segmento de la distribución urbana de cargas, con mayor volumen y requerimientos de eficiencia.

Los modelos presentan transmisión automatizada de serie, complementando la propuesta hasta ahora vigente de los mismos 9.170 y 11.180 de tracción 4x2, con transmisión manual. “Con esta ampliación de oferta el Delivery es sin duda la mejor propuesta técnica del segmento de distribución urbana”, resaltó Federico Ojanguren, gerente general de la División Camiones y Buses de Volkswagen Argentina.

Los Volkswagen Delivery VTronic 9.170 y 11.180 están impulsados por el reconocido motor Cummins ISF de 3.8 Lts, con sistema de inyección *common-rail*.

Tiene una potencia de 167 cv (9.170) / 177 cv (11.180); un torque de 600 Nm a 1100 – 1700 rpm; tecnología de emisiones SCR; y freno motor, válvula tipo mariposa.





» **Línea** – Una nueva gama y un modelo a gas natural comprimido fabricado en el país

# La innovación en marcha

Iveco presentó en Argentina el nuevo Tector en sus configuraciones 170-280, 240-280 y en su versión Autoshift 170-300, y el primer camión nacional a GNC.

Con fabricación en el Polo Industrial de Córdoba, planta que retomó sus actividades en agosto, Iveco presentó su nuevo Tector que fue proyectado para maximizar la operación aumentando el confort del conductor y brindando avanzada tecnología, potencia y robustez.

“Tenemos grandes novedades para Iveco en Argentina. Renudamos las actividades en nuestra planta de Córdoba con un gran proyecto como el de la fabricación del nuevo Tector y esperamos seguir llevando buenas noticias a todos los transportistas argentinos”, destacó Márcio Querichelli, líder máximo de la marca en América del Sur.

Por su parte, Francisco Spasaro, director Comercial de Ive-

co en Argentina, sostuvo que “este nuevo lanzamiento es muy importante para nosotros, y más en un año tan particular como éste. Se trata de un vehículo moderno y vanguardista que va en línea con el diseño y tecnología de la marca en Europa”.

Las unidades tienen un nuevo diseño exterior y una cabina renovada que ofrece beneficios a partir de su nueva calandra y deflectores aerodinámicos laterales. En su versión Autoshift cuenta con techo elevado, faros rompe nieblas y nuevos deflectores que entregan una mejor aerodinámica que disminuye el consumo de combustible.

Una característica del renovado diseño exterior es su pa-

ragolpes conformado por tres partes, que proporciona una gran ventaja al momento de reemplazar piezas en caso de daños. Asimismo, el vehículo ofrece nuevos puntos de agarre con una ergonomía mejorada.

### Los Tector

El Tector 170-280 está disponible con una configuración 4x2 rígido y tractor, cuenta con una distancia entre ejes de 3.690, 4.185 y 4.815 mm y está equipado con un motor FPT Industrial NEF 6 de 280 CV y 950 Nm.

Tiene una cabina moderna con panel funcional, aire acondicionado, climatizador, nueva suspensión, cruce control, asientos con suspensión neumática, espejos eléctricos, cierre centralizado de puertas, económetro e indicador de nivel de Arnoc 32, entre otras funciones.

La configuración 240-280 6x2 rígido, tiene una distancia entre ejes de 4.815, 5.175 y 5.670mm y se posiciona como la opción más robusta de esta familia manteniendo el confort interior. Este nuevo camión cuenta con un motor FPT Industrial de 280 CV y un torque máximo de 950 Nm.

*[...] "Se trata de un vehículo moderno y vanguardista que va en línea con el diseño y tecnología de la marca en Europa". [...]*

En su versión automatizada, el 170-300 Autoshift llega con configuración rígido o tractor con la inclusión de techo elevado. Está equipado con transmisión Eaton de diez velocidades y un motor FPT Industrial N67 de cilindrada ampliada a 6.7 litros, con 300 CV de potencia y 1.050 Nm de torque. Con su calibración, el motor proporciona cambios de marcha más rápidos distribuyendo mejor torque y potencia, economizando el combustible y emitiendo menos contaminantes. Este nuevo modelo cuenta con una distancia entre ejes de 3.690, 4.185 mm. Además, esta versión es la única en ofrecer 12 asistencias a la conducción: Down Hill, que garantiza un descenso suave sin la utilización de los frenos de servicio; Power Auto que aumenta rápidamente su velocidad; Neutro Coast, Low, pedal acelerador optimizado y Auto Coast, que tiene la particularidad de volver a la marcha luego de un descenso de velocidad ante la aparición de obstáculos.

Asimismo cuenta con nuevas funciones de Cluster, y en su caja de velocidad ofrece Kick Down, que reduce marchas



en caso de necesitar mayor reacción, Skip Gear, con la que el vehículo realiza los cambios de marchas fuera de la secuencia convencional, Hill Holder, un asistente de arranque en pendientes, ASR y Modo Maniobra.

### GNC

Por otra parte, Iveco fue la primera empresa del país en contar con el certificado de homologación para fabricar camiones a GNC (gas natural comprimido) con una LCM (Licencia de Configuración de Modelo) para el Tector en su configuración 160E21.

La nueva configuración ofrecerá un rendimiento equivalente a los camiones propulsados a Diesel, menores emisiones sonoras, y además contarán con una reducción de costo de hasta dos tercios en relación con otros combustibles.

"Esta nueva incorporación acompañará a toda nuestra línea fabricada en Argentina, que va desde vehículos medianos hasta camiones extra pesados", afirmó Spasaro.

Este camión amplía dicha gama en una versión rígida y configuración 4x2 con denominación 160E21 impulsado por el motor NEF 6, ciclo Otto de la marca FPT Industrial de 210 CV y 750 Nm de torque.

*[...] La nueva configuración a GNC ofrecerá un rendimiento equivalente a los camiones propulsados a Diesel [...]*

El vehículo cuenta con seis tanques de GNC, cada uno con una capacidad de 80 litros, permitiéndole una autonomía aproximada de 300 kilómetros, ofreciendo potencia y un bajo nivel de emisiones gaseosas y sonoras. Además, tiene suspensión parabólica delantera, caja de cambios con seis marchas al frente y asiento para el conductor con suspensión neumática.

## Llegó el e-commerce

Iveco Argentina lanzó su tienda oficial en Mercado Libre para la comercialización de piezas y repuestos genuinos para sus clientes de todo el país.

Esta nueva opción le brinda a los clientes de la marca, perteneciente a CNH Industrial, la compra online de una amplia gama

de repuestos con una disponibilidad de 24 horas, los 365 días del año, con amplias opciones de pago para los productos en stock, brindando una mayor comodidad y calidad en el servicio. La nueva oferta online de repuestos de la marca cuenta con un desarrollo de catálogo digital unificado que permite la integración de precios con sus correspondientes stocks. Además, posibilita al cliente el armado de su kit, siempre respaldado por un operador dispuesto a atender consultas y realizar la coordinación de la entrega.



70

» Vuelta - El nuevo lote de producción de la tercera generación del modelo se sumará a las más de 10.000 unidades exportadas en los últimos años

# De regreso a los EEUU

**Estados Unidos será -una vez más- destino de la Sprinter. La empresa sigue siendo la primera y única automotriz local en vender vehículos a ese país.**

Mercedes-Benz Argentina anunció que volverá a exportar a Estados Unidos unidades Sprinter producidas en el Centro Industrial Juan Manuel Fangio, ubicado en Virrey del Pino, La Matanza. Se trata de un nuevo lote de producción de la tercera generación de la Sprinter, versión Chasis, que se enviará a fin de año y que se sumará a las más de 10.000 Sprinter (segunda generación), que fueron exportadas en los últimos años.

Este envío formará parte de la estrategia fijada por la Corporación Daimler cuando definió a la filial local como plataforma exportadora a nuevos mercados.

Al respecto, Manuel Mantilla, presidente y CEO de Mercedes-Benz Argentina, afirmó: "Continuamos ubicándonos frente a

un hito: Mercedes-Benz es la primera y única terminal local en exportar unidades producidas en la Argentina al exigente mercado de Estados Unidos. El Centro Industrial Juan Manuel Fangio está tecnológicamente preparado para abastecer la demanda de cualquier país. Todo un logro para nuestra empresa que este año cumplirá 69 años de compromiso industrial ininterrumpido en la Argentina".

El producto que se exportará desde la Argentina será la tercera generación de la Sprinter en su versión chasis, el cual permite instalar una carrocería de acuerdo a la necesidad de cada cliente. Con este envío de chasis se reforzará el abastecimiento que llega a Estados Unidos desde la fábrica de Ludwigsfelde. Esa planta alemana y la argentina son las



únicas dos locaciones de la automotriz en el mundo que producen Sprinter en su versión chasis.

**Dos décadas**

La tercera generación de este vehículo fue presentada localmente en 2019, con una inversión de más de 150 millones dólares. La Sprinter tiene más de dos décadas de trayectoria en el mercado argentino y ahora cuenta con más confort, equipamiento, una nueva dimensión en seguridad y renovado diseño interior y exterior. Se espera producir estas unidades a partir de noviembre.

Mantilla dijo que "la nueva Sprinter se destaca por su mayor versatilidad ya que su alto número de opcionales se adapta a cualquier necesidad. Además, nuestra planta se está adecuando para poder responder al cumplimiento de las normas técnicas exclusivas de Estados Unidos".

"El equipo de trabajo de Buenos Aires hace posible producir un utilitario con los mismos estándares de calidad que en el resto de las fábricas de Mercedes-Benz en el mundo. La Sprinter es líder en su segmento en la mayoría de los mercados donde participa y con esta tercera generación. La compañía espera continuar con los excelentes resultados", concluyó Mantilla.



# Un año de SelectTrucks

El 1 de julio, Mercedes-Benz celebró el primer aniversario de SelectTrucks, destinado a la compra y venta de camiones usados. En estos primeros 12 meses de actividades se vendieron 50 camiones usados que fueron acondicionados y entregados con garantía oficial de Mercedes-Benz.

Federico Amden, gerente de SelectTrucks, destacó: "El primer año de SelectTrucks en la Argentina fue muy positivo, superando ampliamente nuestras expectativas. A pesar del contexto actual, los últimos meses fueron los de mayores ventas desde nuestra inauguración. Estamos trabajando

muy bien en el acondicionamiento y reparación de los camiones usados, logrando que nuestros clientes vivan una experiencia de compra similar a la de adquirir camiones Mercedes-Benz cero kilómetro".

Este canal de ventas busca atender las necesidades de aquellos clientes que quieren comprar un camión usado y vivir una experiencia superadora, ya que el servicio de este nuevo negocio se basa en acondicionar las unidades y ofrecerlas con garantía Mercedes-Benz.

También los clientes pueden entregar su camión usado, sin importar la marca, como parte de pago para adquirir un camión Mercedes-Benz 0 km en un concesionario oficial. Además, cuentan con planes de 12 a 36 meses con el que se puede financiar hasta 70% de la unidad.

**SOLUTRONIC** **Novedoso y único Faro Inalámbrico**  
*Evita el tendido de cables hasta el fin del acoplado o la carga*

- Útil para cargas ultradimensionadas
- Ideal uso eventual o transitorio
- Control remoto de Posición, Stop, Giro y Señales provenientes del Camión

www.solutronic.com.ar  
 Tel. 011 4546 2063



# Una fuerte apuesta

Los vehículos de la línea F de Volvo Trucks estarán equipados de serie, y sin costo adicional, con los sistemas de seguridad activa y pasiva.

En el horizonte, no como una utopía, sino como una construcción a lo largo del tiempo, Volvo Trucks pone su granito de arena en la Argentina para ir hacia un escenario de “cero accidentes”. En un contexto particularmente sensible debido a la pandemia, la terminal continúa con su apuesta de hacer vehículos eficientes pero también cada vez más seguros.

Haciéndose eco de eso, la compañía presentó en el mercado argentino un equipamiento de seguridad activa y pasiva de serie, sin impacto en el valor de la unidad, con la que cuentan los camiones de su línea F de ruta.

Seguridad activa se llama a aquellos sistemas enfocados en prevenir accidentes, mientras que seguridad pasiva se denomina a los equipamientos destinados a minimizar las lesiones en caso que el incidente ocurra. Para garantizar esos dos ítems, la marca ofrece para todos sus modelos FM y FH de ruta un equipamiento integrado por airbag, frenos a disco con EBS, control de tracción, control de estabilidad ESP, control de cruceo adaptativo, advertencia de colisión frontal, sistema avanzado de frenado de emergencia y aviso de frenada brusca.

Además, en los modelos FM Cargas Peligrosas y FH Evo Plus se suman, también de serie, el alerta de desvío de carril, alerta de cansancio del conductor, sensor de punto ciego y

faros auxiliares de esquina.

Federico Reser, jefe de producto de Volvo Camiones Argentina, afirmó que “lo que busca el Grupo Volvo es que antes que eficientes, los vehículos tienen que ser seguros”. Por lo pronto, sostuvo que “la idea es que haya cero accidentes con camiones de la marca”.

*[...] La compañía continúa con su apuesta de hacer vehículos eficientes pero también cada vez más seguros. [...]*

## **El equipo**

El directivo destacó que, si bien algunos de esos sistemas de seguridad ya estaban presentes en algunas configuraciones, al ser de serie sin encarecer el valor de la unidad, no hay opción de pedir un vehículo sin estas herramientas. Los equipamientos de seguridad de serie incluyen sistemas como el control de cruceo adaptativo, que ajusta automá-

ticamente la velocidad para así mantener una distancia segura en relación con el vehículo de adelante; la advertencia de colisión con frenada de emergencia, que combina un radar con una cámara para identificar a los rodados que están frente al camión, pudiendo alertar al conductor y, si es necesario, activar los frenos.

También cuenta con un aviso de frenada brusca, frenos a disco con EBS y control de tracción, que es capaz de activar la sincronización para distribuir la fuerza de tracción entre las ruedas motrices, durante el breve período en que es realmente necesario, actuando con rapidez, lo que permite resultados de distancias de frenado más cortas.

Otros de los elementos son el airbag y el control de estabilidad, que permite que un conductor corrija la trayectoria de su camión, reduciendo el torque del motor y activando los frenos de forma individual para reducir la velocidad y enderezar la unidad.

Un segundo pack de seguridad reúne las alertas de desvío de carril y de cansancio, más un sensor de punto ciego, que ayuda al chofer a detectar mediante una señal si un vehículo se acerca por el lado derecho para evitar un posible incidente.

Por último, cuando el camión aminora la velocidad para girar en una curva en la oscuridad, los faros auxiliares de esquina sirven para iluminar la zona inmediata a ambos lados del camión y así ayudan a detectar a peatones u objetos desprotegidos que estén en la carretera.

### **Diez años**

Antes del lanzamiento del Volvo FMX, ya se ofrecían diferen-

*[...] Las posibilidades de distintas configuraciones que ofrece un FMX son innumerables. [...]*

tes variantes de los Volvo FM y FH en la industria de la construcción. Pero tras varios años de estudios y pruebas reales, en 2010, la marca lanzó un camión desarrollado específicamente para trabajos de construcción pesada y minería, que hoy pisa firme en la Argentina.

El exterior moderno y robusto del primer Volvo FMX fue una de las características más atractivas del camión que mostró la relación con las máquinas de Volvo Construction Equipment.

Solo tres años después de su presentación, la terminal lanzó una nueva versión en la que se optimizaron aún más los componentes en busca de mayor disponibilidad, menores paradas y facilidad en la conducción. Esta nueva versión agregó, además, opciones adicionales de configuración y por lo tanto una optimización para otras aplicaciones.

Al poco tiempo, se agregaron innovaciones que garantizarían la eficiencia de este modelo, como el tercer eje desembragable y elevable para ejes traseros de doble diferencial y la dirección dinámica, capaz de reducir la fuerza en la dirección en un 80 por ciento. Ambos elementos inéditos en el mercado de camiones.





# Un transporte eficiente y verde

La línea Scania Green Efficiency representa una serie de ventajas entre las cuales se destacan la menor contaminación y la baja de los costos de operación.

Los camiones impulsados con gas natural, tanto comprimido como licuado, se convirtieron en una alternativa real para entrar en una era de combustibles limpios y bajar los costos de operación, manteniendo las prestaciones del vehículo.

En ese sentido, Scania desarrolló su línea Green Efficiency, un sello de calidad bajo el cual la empresa sueca ampara a todos los productos de la marca impulsados con tecnologías alternativas al Diesel y que, en la Argentina, tuvo por primer paso al gas.

Lucas Woinilowicz, gerente de Desarrollo de Negocios de Scania desde fin de 2019, explicó los alcances de esa línea impulsada con Gas Natural Comprimido (GNC) y Gas Natural Licuado (GNL), que serán un paso previo a la implantación de motorizaciones eléctricas en el país, debido a que son las que mejor se adaptan a la matriz energética actual de la Argentina.

Woinilowicz fundamentó el cambio hacia la tecnología verde en que el transporte comercial es el responsable de 12% de las emisiones de CO2 en el mundo y agregó que "la sustentabilidad

es una mesa de tres patas: la sociedad, el sector privado y el sector público" y añadió que "es necesario reducir las emisiones contaminantes y sonoras ya que el planeta no tiene plan B". Sostuvo que para electrificar el parque de pesados habrá que tener en cuenta la alta inversión en el vehículo, su escasa autonomía, la infraestructura para carga insuficiente y el complicado reciclado de las baterías, por lo que, si bien Scania ya comercializa esos productos en otros mercados, aún faltan 10 a 15 años para que lleguen a la Argentina.

Por lo tanto la alternativa sería el gas, dada la disponibilidad de infraestructura de distribución con gasoductos que cubren

*[...] "Es necesario reducir las emisiones contaminantes y sonoras ya que el planeta no tiene plan B". [...]*

70% del país, el 40% de reducción de los costos de la operación en ruta, que la red Scania para mantenimiento está preparada, la operación es más limpia, sin derrames ni contaminación de tanques enterrados, además de la reducción de emisiones gaseosas y sonoras.

*[...] Con los surtidores de carga lenta para GNC (95% de los de Argentina) se tardan 20 minutos en completar 80% del tanque de 200 m3. [...]*

### **El surtidor**

La automotriz está trabajando con YPF, para establecer antes de junio de 2021 el primer corredor habilitado, para lo que aún falta definir si será la RN 7, la 9, o la 34 hacia el norte y centro del país; la 3 hacia Comodoro Rivadavia o Ushuaia, o la 12 o 14 hacia Brasil. Sobre este último destino, aclaró que GNC los camiones vienen con adaptadores para usar los picos de carga que son diferentes en ambos países.

Además, en cuanto a la carga Woinilowicz indicó que con los surtidores de carga lenta para GNC (95% de los de Argentina) se tardan 20 minutos en completar 80% del tanque de 200 m3, mientras que los de carga rápida lo harían entre tres y cinco minutos. Mientras que para GNL, el tiempo de carga promedio es de media hora. Además, está la posibilidad de que las empre-



Lucas Woinilowicz explicó los alcances de la nueva propuesta de Scania

sas tengan una estación cautiva, financiada por la petrolera o la distribuidora de gas.

Aclaró que precio del vehículo es de 35% por encima de un camión Diesel, que se recuperarán con los menores costos de operación y que los tiempos de producción y entrega son los mismos que para los Diesel, dado que el camión es el mismo, solo cambia la mitad superior del motor y la forma que almacena el combustible. Hoy Scania cuenta con 10 camiones en stock, para ir cumpliendo la demanda y ya vendió y entregó vehículos de esta línea.

## Aplicación global para conductores

Scania presentó la aplicación para dispositivos móviles Driver's Guide, un manual para conductores sencillo y fácil de usar, donde el usuario podrá ingresar el número de chasis desde su teléfono celular y obtener toda la información precisa sobre su vehículo.

Sin necesidad de tener acceso a internet, el conductor podrá

hacer clic en el área exacta de las funciones del vehículo sobre las que necesita leer. Además, incluye una biblioteca con todos los símbolos del tablero instrumental según el chasis específico y sus respectivas explicaciones.

"Esta aplicación es un paso más en el camino que Scania está transitando hacia la digitalización del transporte, con el enfoque puesto en aplicar la innovación y la internet de las cosas para brindar soluciones a nuestros clientes", explicó Leandro Hernández, director de Servicios de Scania Argentina.

La aplicación está disponible para todos los dispositivos iOS y Android, para ser descargada en la App Store o Play Store.

**MAYOR DISEÑO**

**MAYOR INNOVACIÓN**

**MAYOR DESARROLLO EN INGENIERÍA**

**HIDRO-GRUBERT**

**PALFINGER**



» Lubricantes - "El futuro de tu camión está escrito en su aceite", dijo Gonzalo Muruve

# La sangre del motor

**Un buen análisis del aceite puede ayudar a conocer mucho de los que pasa dentro de los motores, esa es la idea que guía a Total Anac Transport.**

El aceite es, para los motores, lo que la sangre para el cuerpo humano, por eso los resultados de su análisis permiten a los especialistas obtener resultados comparables a los que un médico podría leer en los de sus pacientes.

A partir de esa idea, la petrolera Total desarrolló Anac Transport, un análisis por comparación del estado del aceite de los camiones que da a conocer el estado del vehículo, que ayuda a solucionar los problemas que esté padeciendo y prevenir los inconvenientes que podría enfrentar, más allá de los consabidos cambios de aceite y filtros.

Con la consigna de que El futuro de tu camión está escrito en su aceite, Gonzalo Muruve, gerente de Producto y Servicio Técnico de Total, explicó el funcionamiento de esta herramienta durante un webinar que se desarrolló con la moderación de Alejandro Espouey, gerente de Marketing de Expotrade.

El directivo comentó que durante "la circulación forzada del aceite por todo el circuito del motor, va removiendo contaminantes; previniendo al motor contra el desgaste, al formar la película lubricante entre las piezas en movimiento, neutralizando químicamente la acidez, evitando la corrosión; reduce la temperatura, y la fricción para que se consuma menos combustible".

"Por hacer las cosas para la que están diseñados, los buenos aceites que circulan activamente van cambiando con cada kilómetro y cada hora, desde el momento en que ingresa nuevo al sistema", consignó el gerente de Total, quien insistió que así ayuda a prevenir los límites condenatorios del desgaste.

## El análisis

Muruve enfatizó que "el análisis de aceite nos permite detectar de manera prematura estos síntomas antes de que esté totalmente declarado el problema y esta información se puede utilizar para superar problemas y para la mejora continua de nuestra operación".

El especialista sostuvo que la que se obtiene del análisis "es información objetiva, representativa, rápida y confiable" y "refleja la relación con el operador, el sitio donde está operando, el tipo de flota y mantenimiento". Muruve propuso independizar el análisis de aceite de lo que es el aceite en sí ya que más que un servicio sobre el estado del fluido, se trata de un sistema de gerenciamiento de flota.

*[...] El análisis de aceite nos permite detectar de manera prematura los síntomas de desgaste. [...]*

Además, destacó que el centro de Anac es un laboratorio de avanzada instalado en Bélgica desde 2014, donde se almacena la base de datos y el análisis estadístico de las muestras. Relató que desde la década de 1960 Total se basó en análisis estadísticos, lo que generó una base de "más de siete millones

de análisis y 45 años de know how".

Agregó que con más de 10.000 clientes en más de 100 países, con informes en 19 idiomas, que suman unos 400.000 análisis anuales, puede alcanzarse rentabilidades de 1.000% sobre la inversión en estos estudios.

Relató que en los laboratorios, Total compara los patrones de desgaste para las distintas marcas y modelos más frecuentes de camiones. "El objetivo es detectar el momento en que los desgastes se separan de los patrones para ese modelo y motor y se pierde una vida útil muy importante", enfatizó.

Muruve sugirió "hacerlo de manera temprana para restablecer la tasa normal de desgaste, para tener una ganancia de vida útil potencial" y explicó que la empresa puede suministrar recomendaciones, al "ponderar por la base estadística el porqué de esos problemas y calcular el grado de importancia del diagnóstico".

Entre otros diferenciales marcó el de la consulta al usuario so-

*[...] Con más de 10.000 clientes en más de 100 países, con informes en 19 idiomas, que suman unos 400.000 análisis anuales.[...]*

bre los cambios en sus intervenciones sobre el equipo y las variaciones obtenidas con lo que "el sistema incorpora las acciones correctivas exitosas a su base de datos".

Finalmente, el orador respondió las dudas de los asistentes en cuanto a los tiempos de servicios, las posibilidades de diagnosticar la conveniencia del uso de ciertos combustibles y la de establecer el buen uso de las unidades

WEBINAR

**El futuro de tu camión está escrito en su aceite: TOTAL ANAC**

- Controla como antes el nivel de tu camión
- Reduce el costo total de tu camión
- Optimiza el rendimiento, confiabilidad y disponibilidad de tu camión

**TOTAL**  
Committed to Better Energy

Los pasos que da Total en la investigación del lubricante

**REPUESTOS**  
PARA  
**FORD**  
**VOLKSWAGEN**  
**CAMIONES**  
LINEAS COMPLETAS

DISTRIBUIDOR OFICIAL

J. MONTESDALE COMPANY

ALGUNOS DE LOS PRINCIPALES MARCAS QUE COMERCIALIZAMOS

**Av. La Plata 683 (C1235ABD) Buenos Aires**  
e-mail: [ventas@rapa.com.ar](mailto:ventas@rapa.com.ar)

**TE.: 011-4924-8770 Fax.: 0800-999-2371**  
[www.rapa.com.ar](http://www.rapa.com.ar)



**YPF**

## PLANIFICACIÓN DE VENTAS Y ABASTECIMIENTO Input para la optimización logística

Hoja de ruta – Daniel Reale y Cynthia Ramasco explicaron cómo YPF diseña su logística

# Planificación para mejorar la distribución

78

La aplicación de distintas herramientas y la capacidad humana para utilizarlas permiten optimizar el abastecimiento.

El conocimiento para la aplicación de los recursos necesarios para el planeamiento de la logística y la estimación de venta ayudan a desarrollar una operación que permitan alcanzar la excelencia en la atención al cliente, lo que quedó especialmente en evidencia ante los cambios que se generaron por la pandemia de Covid 19.

Daniel Reale, gerencia, y Cynthia Ramasco, responsable de Planeamiento Comercial y Operativo de YPF pusieron el énfasis en el equipo de analistas, durante la primera de las cinco Charlas con expertos y colegas organizadas por Expo Transporte y Expo Logística, con el apoyo de YPF: Hoja de ruta - Planificación de ventas y abastecimiento - Input para la optimización logística.

En este primer seminario por web, Reale afirmó que independientemente de las herramientas con las que trabaje cada compañía, “se necesitan recursos y dedicar tiempo. El talento está en conocer, buscar, investigar. Finalmente, no es la herramienta, es la dedicación en tiempo y necesidades para encontrar el conocimiento”.

“Lo que realmente hace la diferencia e iguala el tamaño de las compañías es el equipo de analistas. La posibilidad de implementar un ciclo virtuoso consistente en cuestionar sistemáticamente el modelo, sacar nuevas conclusiones y retroalimentarlo para mejorar la relación matemática y obtener una capacidad de predicción más precisa”, consignó.

### Planificación

El directivo había comenzado su exposición explicando la planificación de venta y la estimación de la demanda, para tener excelencia en la atención al cliente, superando la grieta entre las áreas logística y comercial de la empresa.

Destacó en ese sentido tres segmentos: el minorista con 1.600

estaciones de servicios; los 500 clientes directos que tiene YPF Agro, y los 10.100 clientes finales en industria; lo cual genera un envío anual de 13 millones de metros cúbicos de combustible, desde las tres refinerías y 14 terminales de despacho, con una red de oleoductos y transporte marítimo, a lo que sumó una importación de cinco a ocho por ciento de gasoil y más de un millón y medio de metros cúbicos de biocombustibles de plantas en el interior.

Esa red se compone de más de 2.000 camiones, con más de 3.000 choferes; que hacen 1.100 viajes diarios y 50.000 entregas mensuales, en más de 300 millones de kilómetros por año, que equivaldrían a 7.500 vueltas al mundo, que explican la presencia de la empresa en todo el país.

Para resolverlo, desde el área analizan historia, confeccionan planes de ventas mensuales, desarrollan horizontes trimestrales y pronostican la demanda, lo que les permite tomar decisiones anticipadas en cuestiones de estructura que signifiquen más tiempo de implementación.

Por su parte, Ramasco explicó que en el sector de la compañía petrolera trabajaban con modelos causales, para analizar la correlación entre la demanda y las variables independientes, utilizando SAS de Forecast, “porque nos permite tener la apertura de las distintas calidades, una apertura geográfica y llegar a un detalle diario, para el área de logística”.

Tras consignar que “es fundamental contar con variables sencillas y fáciles de reproducir, y una cantidad acotada. Con una relación de causa y efecto entre ellas”, puso hincapié en que “para que estos modelos tengan éxito es importante contar con un equipo de analistas calificados, que lo convierten en un proceso dinámico. Obtenemos fórmulas matemáticas que no son estáticas y cambian en el tiempo”.





Destacó que esos modelos les dio eficiencia en la toma de decisiones, en el uso del tiempo y mejor entendimiento del mercado; aclaró que el mercado del gasoil depende del patentamiento de vehículos; el mercado de granos y superficie sembrada; los indicadores económicos; las nuevas tecnologías en la industria, el agro, los motores, y la calidad del combustible, y precisó que 81% mercado de gasoil está asociado al transporte, lo que en 2019 representó 10 millones de metros cúbicos.

Reale acotó que buscaban detectar los “driver” que moviliza el mercado futuro, como los productos sustitutos (algunos están dentro de la cartera de YPF); antigüedad de flota (tendencia a menor consumo); consumo Premium (cuestiones ambientales); alternativas de locomoción (aéreo, marítimo, ferroviario o carretera); expectativas de evolución dólar y otorgamiento de créditos.

**Tiempos de pandemia**

“Los resultados nos acompañaban, hasta que llegó el Covid 19, para poner a prueba nuestra capacidad de adaptación y aprendizaje. Desde el 20 marzo empezaron las bajas, pero había actividades que motorizaron un crecimiento, como la actividad agrícola, el transporte de cargas”, recordó y sentenció: “Era imposible predecirlo con cualquier modelo matemático que tuviéramos”.

Ramasco indicó que frente a ese contexto debieron “identificar nuevos indicadores para estudiar la demanda”. Así, apelaron a indicadores de la geolocalización de los celulares para ver cómo se moviliza la gente antes y durante la pandemia.” Hubo relación con la demanda de combustibles. Menor movilidad, menor consumo. Así, en poco tiempo pudimos contar con nuevos modelos para ajustar las proyecciones y ayudar a la toma de decisiones productivas y de logística”.

*[...] “Lo que realmente hace la diferencia e iguala el tamaño de las compañías es el equipo de analistas”. [...]*

“Sin los analistas, ninguna herramienta podría haber previsto el impacto y seleccionar los indicadores para realizar las correlaciones” dijo y resaltó que hubo un “cambio de paradigma que nos

va a acompañar un tiempo en las tareas de proyecciones: predecir el futuro no va a ser esperar un único valor, sino que nos vamos a tener que acostumbrar a manejar un set de escenarios, donde se contenga la variable que necesitamos”.

Añadió que en esa tarea usaron dos herramientas gratuitas: Google Earth y R-studio y que “a medida que se fueron dando las liberaciones locales, suben la movilidad y la demanda. La caída de la demanda fue casi homogénea, pero las recuperaciones no se dan de esa manera, por eso se trabaja con estimaciones regionales, para que los equipos de logística puedan decidir dónde localizar la flota”.

*[...] “Los resultados nos acompañaban, hasta que llegó el Covid 19, para poner a prueba nuestra capacidad de adaptación y aprendizaje”. [...]*

Reale destacó que “la estimación de demanda con precisión nos ayuda a la optimización del transporte” y tras consignar la complejidad de la compañía y el hecho de operar en “un país que no destaca por su previsibilidad”, insistió en que “el cambio de contexto nos puso a prueba. Nuestros modelos previos no fueron capaces de seguir ayudándonos para tomar decisiones y nos respaldamos en herramientas de libre disponibilidad”, para superar el momento.



**PANDEMIA:**  
 NUEVO ESCENARIO, NUEVO DESAFÍO

## El nuevo integrante de Agrale

El último día julio, salió de la línea de montaje de vehículos livianos de la planta industrial de Agrale Argentina, en la localidad de Mercedes, la primera unidad del camión Agrale A 8700 4x4.

"Tras meses de eficiente trabajo de las áreas de Ingeniería y Suministros, y con el esfuerzo final del área de Producción, finalmente se concretó el anhelado momento del inicio de producción en serie", comunicaron desde la terminal.

El modelo está equipado con un motor Cummins Euro V de cuatro cilindros que eroga 162 cv. Tiene una caja de cambios de cinco marchas de avance y una de reversa; caja de transferencia de alta y baja; una confortable cabina rebatible con aire acondicionado y calefacción, más frenos de accionamiento neumático con ABS. Todo el conjunto está montado sobre un robusto chasis tipo escalera y con garantía de dos años para el tren de potencia (motor



y transmisión) y un año para el resto de la unidad. Su peso bruto total es de 8.700 kg.

"Agrale Argentina tiene cifradas esperanzas en la comercialización de este nuevo modelo que ya está siendo entregado a los usuarios finales a través de su red oficial de Concesionarios", destacaron.

80



## Gas para pesados

El Ente Nacional Regulador de Gas (Enargas) dio a conocer los detalles del proyecto destinado a suministrar gas vehicular a grandes rodados, con una iniciativa que contempla una distancia máxima de 350 kilómetros entre cada estación de carga.

Dispuestos a desarrollar el proyecto de dotar a camiones y al transporte público de Gas Natural Comprimido para sustituir la importación de combustibles líquidos en épocas de gran demanda, el Enargas trabaja fuertemente en la implementación de Estaciones de Carga, dispuestas de tal manera que permitan el abastecimiento sin inconvenientes.

Las autoridades del organismo brindaron detalles de la inicia-

tiva durante un encuentro con expendedores en el marco de la Comisión de Usuarios Estaciones de Servicio de GNC. Se trata de un corredor "verde" que se desplegará desde Río Gallegos hasta la Quiaca.

Revelaron que se está ejecutando una prueba piloto en una expendedora de la localidad de Tres Arroyos, en lo concerniente a radios de giro en la playa de maniobras. Pero también en lo que respecta a surtidores de alto caudal, aunque todavía resta definir la presión de despacho, que podría fijarse en 250 Bar para este tipo de unidades.



## Cuidar los neumáticos en la cuarentena

La pandemia de Coronavirus ha impactado a todas las industrias y el sector del transporte acompaña esta tendencia. A pesar de ser un servicio esencial, se calculó que 70% de las flotas a nivel país está inactiva, lo que quiere decir que sólo hay 30% de camiones en circulación, según la FADEEAC. Para las compañías de transporte que tienen flotas detenidas por períodos prolongados debido a la coyuntura, Michelin acerca una serie de consideraciones a contemplarse sobre los neumáticos, ya que no están diseñados para cargar el peso de un camión o remolque estacionado por tiempo indefinido.

Seguir ciertos pasos es clave para preservar en óptimas condiciones las características del neumático y, de esta manera, garantizar que los vehículos puedan regresar rápidamente a la actividad cuando los volúmenes de carga y circulación vuelvan a la normalidad.

Michelin recuerda a los transportistas en servicio que sus truck centers están abiertos. Para obtener un turno, se puede gestionar a través del 0800-666-4243 o ingresando al sitio web, donde también se pueden consultar los horarios de cada uno.

81



## Nueva web de Volkswagen

La compañía financiera del Grupo Volkswagen presenta todos sus productos, soluciones y promociones en una nueva web que abarca todas las marcas: Volkswagen, Audi, Ducati y también la división Camiones. La nueva [www.vwfs.com.ar](http://www.vwfs.com.ar) es más moderna, más dinámica y más intuitiva.

Volkswagen Financial Services abarca más del 85% del mercado de financiación en el mundo VW. Sus productos se adaptan a

las diversas necesidades de todos sus clientes, otorgando soluciones de corto, mediano y largo plazo con diferentes formatos de financiación, tanto para personas físicas como empresas.

Bajo los pilares de "simplicidad, rapidez, claridad, experiencia y, por sobre todo confianza", los préstamos prendarios son otorgados en sólo 48 horas en cualquier Concesionario Oficial de sus marcas.

## Balizas para el mercado

Solutronic SRL reaccionó a una necesidad del mercado y trabajó en el desarrollo de una baliza multitensión pensada y desarrollada para resolver la demanda de una baliza en autoelevadores, maquinaria pesada y agrícola.

El producto es apto para trabajar en vehículos con motores de combustión interna (12 ó 24 Vcc) o en vehículos eléctricos con sistemas de baterías de hasta 90 Vcc. Está disponible en dos versiones, con base fija para colocar de forma permanente y removible con base magnética permitiendo variar las maquinarias que la aprovechen.

La misma está realizada con materiales resistentes a impactos, a la intemperie y de alta calidad.

Utilizando el mismo modelo de baliza, la empresa diseñó y fabricó una baliza autónoma, que posee una batería recargable lo que la hace ideal para su uso en remolques, maquinaria agrícola o señalización, sin necesidad de conexiones o fuentes de energía adicionales.

De fácil y firme fijación magnética, o mediante alguna fijación mecánica temporal, permite hasta 18 hs. de autonomía. La carga de la batería se puede realizar mediante el cargador desde vehículos



de 12 o 24 volts o mediante un cargador automático de baterías de gel desde 220 volts (opcional).

Posee cuatro imanes de neodimio de 2 kgf cada uno, además por seguridad también se puede fijar mecánicamente mediante los ojales metálicos. Este producto está realizado con materiales resistentes a impactos, a la intemperie y de alta calidad. Cumple con el Decreto N° 778/1995 respecto a las balizas portátiles.



## Lo nuevo de Toyota

Kinto, la marca de soluciones de movilidad de Toyota a nivel global, llegó a la Argentina. Se instalará renombrando a la plataforma Toyota Mobility Services, presente en el mercado local desde noviembre de 2018, y sumando nuevos servicios de gestión de flotas y por suscripción.

La llegada de Kinto a Argentina y América Latina se inscribe en el marco de la estrategia global de Toyota para transformarse en una compañía de movilidad.

Kinto fue fundada a principios de 2019 por Toyota Financial Services, Co., Ltd. (una subsidiaria de propiedad total de Toyota). La marca llega hoy a la Argentina y Brasil, y pronto se

expandirá a otros países de América Latina.

"Hace menos de dos años fuimos la primera automotriz de la Argentina en ofrecer un servicio de movilidad para clientes con otros tipos de necesidades. Con la llegada de KINTO Share estamos dando un paso más en nuestro plan de convertirnos en una compañía de movilidad, y estamos seguros de que es una unidad de negocio que seguirá creciendo, conforme a los nuevos estilos de vida de las personas y de los contextos que estamos atravesando", señaló Daniel Herrero, presidente de Toyota Argentina.

## Entidades Asociadas

### 01 JUJUY



### 02 SALTA



### 03 TUCUMÁN



### 04 SANTIAGO DEL ESTERO



### 05 SANTA FE



### 06 SAN JUAN



### 07 SAN LUIS



### 08 CORDOBA



### 09 MENDOZA



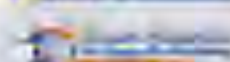
### 10 LA PAMPA



### 11 CHUBUT



### 12 CHACO



### 13 MISIONES



### 14 CORRIENTES



### 15 BUENOS AIRES



### 16 CIUDAD DE BUENOS AIRES



### 17 ENTRE RIOS



### 18 RIO NEGRO



### 19 SANTA CRUZ



### 20 TIERRA DEL FUEGO



# Entidades asociadas a FADEEAC

## Ciudad de Buenos Aires

### ATACI - ASOCIACION DE TRANSPORTISTAS ARGENTINOS DE CARGA INTERNACIONAL

Caracas de Sarmiento 61  
C1113AAD Ciudad Autónoma de Buenos Aires  
Tel: (011) 4621 7777  
ataci@ataci.org.ar  
www.ataci.org.ar  
Facebook: ATACI Argentina



### PAETAC - PRIMERA ASOCIACION DE EMPRESARIOS DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CARGAS

Moreno E. Falcón 1812  
C1213AAAT Ciudad Autónoma de Buenos Aires  
Buenos Aires 1478-1227  
paetac@paetac.org.ar  
www.paetac.org.ar  
Facebook: Primera Asoc. Empres.



### CAETA - CAMARA ARGENTINA DE TRANSPORTISTAS DE ASFALTO

Caracas de Sarmiento 61  
C1113AAD Ciudad Autónoma de Buenos Aires  
Tel: (011) 4621 7777  
caeta@caeta.org.ar  
www.caeta.org.ar

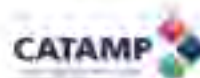


CAMARA ITALO ARGENTINA  
CASA 64 - 1100  
BARRIO BELLA VISTA - C.A. Ciudad Autónoma de Buenos Aires  
Tel: (011) 4779 7222



### CATAMP - CAMARA ARGENTINA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR DE MERCANCIAS Y RESIDUOS PELIGROSOS

Moreno 1970  
C1113AAD Ciudad Autónoma de Buenos Aires  
Tel: (011) 4779 7222  
catamp@catamp.org.ar  
www.catamp.org.ar  
Facebook: Catamp Argentina



CATAMP - C.A. MAR DEL PLATA  
Boulevard Bismarck y Avenida de los  
Rios 1000 810 - 11000  
Tel: (011) 4779 7222  
www.catamp.org.ar



CATAMP - C.A. MAR DEL PLATA  
Tel: (011) 4779 7222  
www.catamp.org.ar



CATAMP - C.A. MAR DEL PLATA  
Tel: (011) 4779 7222  
www.catamp.org.ar



### CEAC - CAMARA DE EMPRESARIOS DEL AUTOTRANSORTE DE CARGAS

Caracas de Sarmiento 61  
C1113AAD Ciudad Autónoma de Buenos Aires  
Tel: (011) 4621 7777  
ceac@ceac.org.ar  
www.ceac.org.ar  
Facebook: CEAC Argentina



CEAC - C.A. MAR DEL PLATA  
Tel: (011) 4779 7222  
www.ceac.org.ar



### CEYAV - CAMARA EMPRESARIA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR DE VEHICULOS

Caracas de Sarmiento 61  
C1113AAD Ciudad Autónoma de Buenos Aires  
Tel: (011) 4621 7777  
ceyav@ceyav.org.ar  
www.ceyav.org.ar



## Provincia de Buenos Aires

### CAEDA - CAMARA DEL AUTOTRANSORTE DE CARGAS DE BUENOS AIRES

Moreno 1970  
C1113AAD Ciudad Autónoma de Buenos Aires  
Tel: (011) 4779 7222  
caeda@caeda.org.ar  
www.caeda.org.ar



### CETAC MAR DEL PLATA - CAMARA EMPRESARIA DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CARGAS

Moreno 1970  
C1113AAD Ciudad Autónoma de Buenos Aires  
Tel: (011) 4779 7222  
cetac@cetac.org.ar  
www.cetac.org.ar  
Facebook: Cetac Mar del Plata



### CETAC REGIONAL SURBONA - CAMARA DE EMPRESARIOS DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CARGAS

Moreno 1970  
C1113AAD Ciudad Autónoma de Buenos Aires  
Tel: (011) 4779 7222  
cetac@cetac.org.ar  
www.cetac.org.ar



### COCATRA - CENTRO DE TRANSPORTISTAS DE CARGAS DE CARRUELAS

Moreno 1970  
C1113AAD Ciudad Autónoma de Buenos Aires  
Tel: (011) 4779 7222  
cocatra@cocatra.org.ar  
www.cocatra.org.ar  
Facebook: Cocatra



- CEANA - CAMARA DE TRANSPORTISTAS DE BAZAULI**

Av. 1 de Mai  
11275 Bazauli - Ploiesti  
Tel: 02384 41 340
- CEARSA - Camara de Transportisti**

Mihail Poni  
1010000 Jandri - C. Suceava  
Tel: 02770 4074
- CEARSA - Camara de Transportisti**

Av. 1 de Mai 245  
1001000 Caramanesti - C. Suceava  
Tel: 02738 46 148
- CEARSA - Camara de Transportisti**

11700 Mures - C. Suceava  
1001000 Caramanesti - C. Suceava  
Tel: 02738 46 148
- CEARSA - Camara de Transportisti**

Av. 1 de Mai 177  
1001000 Caramanesti - C. Suceava  
Tel: 02738 46 148
- CEARSA - Camara de Transportisti**

1001000 Caramanesti - C. Suceava  
Tel: 02738 46 148

### CTC - CAMARA DE TRANSPORTISTAS DE CHICAGOUC

Av. Suceava 167  
1010000 Caramanesti - Ploiesti  
Tel: 02384 41 340  
www.ctc.ro  
Contact: 02384 41 340



- CTC - Camara de Transportisti**

1001000 Caramanesti - Ploiesti  
Tel: 02384 41 340
- CTC - Camara de Transportisti**

1001000 Caramanesti - Ploiesti  
Tel: 02384 41 340
- CTC - Camara de Transportisti**

1001000 Caramanesti - Ploiesti  
Tel: 02384 41 340

### CATRAVILL - CAMARA DE TRANSPORTISTAS DE CAMEROTA DE CALA

1001000 Caramanesti - Ploiesti  
Tel: 02384 41 340  
www.ctc.ro  
Contact: 02384 41 340



### Cluj

#### ACTR - CAMARA DE TRANSPORTISTAS DE BAZAULI DE BAZAULI

Av. 1 de Mai 177  
1001000 Caramanesti - Ploiesti  
Tel: 02384 41 340  
www.ctc.ro  
Contact: 02384 41 340



ACTR - Camara de Transportisti  
Av. 1 de Mai 177  
1001000 Caramanesti - Ploiesti  
Tel: 02384 41 340

### Chisinau

#### CELTAP - CAMARA EMPRESARIALA DE LOGISTICA Y TRANSPORTE AUTOMOBIL DE PATARONA

1001000 Caramanesti - Ploiesti  
Tel: 02384 41 340  
www.ctc.ro  
Contact: 02384 41 340



### Córdoba

#### CATMA - CAMARA EMPRESARIALA DE TRANSPORTES DE MAQUINARIAS AGRICOLAS

1001000 Caramanesti - Ploiesti  
Tel: 02384 41 340  
www.ctc.ro  
Contact: 02384 41 340



#### CEDAC - CAMARA EMPRESARIALA DE TRANSPORTES DE CARGAS DE CORDOBA

1001000 Caramanesti - Ploiesti  
Tel: 02384 41 340  
www.ctc.ro  
Contact: 02384 41 340



CEDAC - Camara Empresarial de Transportes de Cargas de Cordoba  
1001000 Caramanesti - Ploiesti  
Tel: 02384 41 340

CEDAC - Camara Empresarial de Transportes de Cargas de Cordoba  
1001000 Caramanesti - Ploiesti  
Tel: 02384 41 340

# Entidades asociadas a FADEEAC

**AMPC** - Asociação de Municípios e Municípios do Paraná  
 Av. Itália Ind. 1 - Fco. de Lillo  
 Tel: (011) 4774-0000



**AMPA** - Associação dos Municípios do Paraná  
 Rua 15 de Novembro, 100 - Curitiba  
 Tel: (011) 3244-1100



**AMPA** - Associação dos Municípios do Paraná  
 Rua 15 de Novembro, 100 - Curitiba  
 Tel: (011) 3244-1100



**AMPA** - Associação dos Municípios do Paraná  
 Rua 15 de Novembro, 100 - Curitiba  
 Tel: (011) 3244-1100



**AMPA** - Associação dos Municípios do Paraná  
 Rua 15 de Novembro, 100 - Curitiba  
 Tel: (011) 3244-1100



**CAETAC** - CAMARA EMPRESARIAL - CAMARA DE EMPRESARIOS TRANSPORTES AUTOMOTORES DE CAMARGO ALBERTO VIEIRA

Rua 1111  
 02000-000 - Fco. de Lillo  
 Tel: (011) 4774-0000  
 www.caetac.com.br  
 Fone/Fax: (011) 4774-0000  
 E-mail: contato@caetac.com.br



**CAETAC** - CAMARA EMPRESARIAL DE TRANSPORTES AUTOMOTORES DE CAMARGO ALBERTO VIEIRA

Rua 1111  
 02000-000 - Fco. de Lillo  
 Tel: (011) 4774-0000  
 www.caetac.com.br  
 Fone/Fax: (011) 4774-0000  
 E-mail: contato@caetac.com.br



## Itaipava

**CAJUTAC** - CAMARA EMPRESARIAL DE TRANSPORTES AUTOMOTORES DE CAMARGO ALBERTO VIEIRA

Rua 1111  
 02000-000 - Fco. de Lillo  
 Tel: (011) 4774-0000  
 www.cajutac.com.br  
 Fone/Fax: (011) 4774-0000  
 E-mail: contato@cajutac.com.br



## La Pampa

**CEIPA** - CAMARA DE EMPRESARIOS DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CAMARGO ALBERTO VIEIRA Y ATIVIDADES EMPRESARIAIS

Rua 1111  
 02000-000 - Fco. de Lillo  
 Tel: (011) 4774-0000  
 www.ceipa.com.br  
 Fone/Fax: (011) 4774-0000  
 E-mail: contato@ceipa.com.br



## Maricá

**APROCAM** - ASSOCIAÇÃO EMPRESARIAL DE EMPRESARIOS DE MARICÁ

Rua 1111  
 02000-000 - Fco. de Lillo  
 Tel: (011) 4774-0000  
 www.aprocam.com.br  
 Fone/Fax: (011) 4774-0000  
 E-mail: contato@aprocam.com.br



**APROCAM** - ASSOCIAÇÃO EMPRESARIAL DE EMPRESARIOS DE MARICÁ  
 Rua 1111  
 02000-000 - Fco. de Lillo  
 Tel: (011) 4774-0000  
 www.aprocam.com.br  
 Fone/Fax: (011) 4774-0000  
 E-mail: contato@aprocam.com.br



## Corrientes

**CEACC** - CAMARA EMPRESARIAL DE TRANSPORTES AUTOMOTORES DE CAMARGO ALBERTO VIEIRA

Rua 1111  
 02000-000 - Fco. de Lillo  
 Tel: (011) 4774-0000  
 www.ceacc.com.br  
 Fone/Fax: (011) 4774-0000  
 E-mail: contato@ceacc.com.br



## Entidades Adhlerentes en Corrientes

**CALIBRE** - CAMARA LIBRE DE EMPRESARIOS DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CAMARGO ALBERTO VIEIRA

Rua 1111  
 02000-000 - Fco. de Lillo  
 Tel: (011) 4774-0000  
 www.calibre.com.br  
 Fone/Fax: (011) 4774-0000  
 E-mail: contato@calibre.com.br



## Entre Rios

**ARETRA** - ASSOCIAÇÃO EMPRESARIAL DE EMPRESARIOS DE ENTRE RIOS

Rua 1111  
 02000-000 - Fco. de Lillo  
 Tel: (011) 4774-0000  
 www.arettra.com.br  
 Fone/Fax: (011) 4774-0000  
 E-mail: contato@arettra.com.br





## Misiones

**AMITRAE** - ASOCIACION MISIONERA DE TRANSPORTISTAS DE CAMION

Av. General Belgrano 123  
10000 San Carlos de Bariloche  
CABA, Argentina  
Tel: 0291 4211111  
www.amitrae.com.ar



Av. 14 de Mayo 1000  
CABA, Argentina  
Tel: 011 4382 4242

**CEMAC** - CÁMARA MISIONERA DE EMPRESARIOS DE LA TRANSPORTISTAS

Av. General Belgrano 123  
10000 San Carlos de Bariloche  
CABA, Argentina  
Tel: 0291 4211111  
www.cemac.com.ar



C/ R. C. 10000  
10000 San Carlos de Bariloche  
CABA, Argentina  
Tel: 0291 4211111

## Río Negro

**CAPEAC** - CÁMARA PATAGÓNICA DE EMPRESARIOS DE LA TRANSPORTISTAS DE CAMION

Av. General Belgrano 123  
10000 San Carlos de Bariloche  
CABA, Argentina  
Tel: 0291 4211111  
www.capeac.com.ar



C/ R. C. 10000  
10000 San Carlos de Bariloche  
CABA, Argentina  
Tel: 0291 4211111

C/ R. C. 10000  
10000 San Carlos de Bariloche  
CABA, Argentina  
Tel: 0291 4211111

## Salta

**C-TRANS** - CÁMARA DE TRANSPORTISTAS DE LA RUTA NACIONAL INTERNACIONAL Y CAMION FLUJIDA

Av. General Belgrano 123  
10000 San Carlos de Bariloche  
CABA, Argentina  
Tel: 0291 4211111  
www.c-trans.com.ar



## San Juan

**UPROCAM** - UNIÓN INDUSTRIAL DE EMPRESARIOS DE CAMION DE SAN JUAN

Av. General Belgrano 123  
10000 San Carlos de Bariloche  
CABA, Argentina  
Tel: 0291 4211111  
www.uprocam.com.ar



## San Luis

**DETACA** - CÁMARA DE EMPRESARIOS DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CARGAS Y AVIONES

Av. General Belgrano 123  
10000 San Carlos de Bariloche  
CABA, Argentina  
Tel: 0291 4211111  
www.detaca.com.ar



## Santa Cruz

**CACYLUCRUZ** - CÁMARA DE AUTOTRANSPORTE DE CARGAS Y PASAJEROS DE SANTA CRUZ

Av. General Belgrano 123  
10000 San Carlos de Bariloche  
CABA, Argentina  
Tel: 0291 4211111  
www.cacylucruz.com.ar



**CACYSUR** - CÁMARA DE AUTOTRANSPORTE DE CARGAS SERVIDAS Y PASAJEROS DE LA PATAGONIA SUR

Av. General Belgrano 123  
10000 San Carlos de Bariloche  
CABA, Argentina  
Tel: 0291 4211111  
www.cacysur.com.ar



## Santa Fe

**AATSA** - ASOCIACION ARGENTINA DE TRANSPORTISTAS DE CAMION

Av. General Belgrano 123  
10000 San Carlos de Bariloche  
CABA, Argentina  
Tel: 0291 4211111  
www.aatasa.com.ar



Av. General Belgrano 123  
10000 San Carlos de Bariloche  
CABA, Argentina  
Tel: 0291 4211111

# Entidades asociadas a FADEEAC

## AAACAR - ASOCIACIÓN DE AUTOTRANSPORTE DE CARGAS DE SANTA FE

Calles 1123  
Calle 1123 - P.O. Box 1123 - Santa Fe  
Tel: (0344) 4217311 - 4217312  
www.aaacar.org.ar  
E-mail: aaacar@aaacar.org.ar



- AAACAR - Zona Leonesa - Santa Fe  
Calle 1123 - P.O. Box 1123 - Santa Fe  
Tel: (0344) 4217311
- AAACAR - Zona Sur - Santa Fe  
Calle 1123 - P.O. Box 1123 - Santa Fe  
Tel: (0344) 4217312

## COMPAÑIA DE PROVISION DE SERVICIOS PARA TRANSPORTISTAS LTDA

Calle 1123 - P.O. Box 1123 - Santa Fe  
Calle 1123 - P.O. Box 1123 - Santa Fe  
Tel: (0344) 4217311  
www.comprosa.com.ar  
E-mail: comprosa@comprosa.com.ar



## Santiago del Estero

### CATE - CÁMARA DE TRANSPORTES DE SANTAGO DEL ESTERO

Calle 1123 - P.O. Box 1123 - Santiago del Estero  
Calle 1123 - P.O. Box 1123 - Santiago del Estero  
Tel: (0343) 4217311  
www.cate.com.ar  
E-mail: cate@cate.com.ar



## ATCR - ASOCIACION DE TRANSPORTES DE CARGAS DE ROSARIO

Calle 1123  
Calle 1123 - P.O. Box 1123 - Rosario  
Tel: (0341) 4217311  
www.atcr.com.ar  
E-mail: atcr@atcr.com.ar



## Tierra del Fuerte

### CEFAC - CÁMARA EMPRESARIAL DE AUTOTRANSPORTE DE CARGAS

Calle 1123 - P.O. Box 1123 - Tierra del Fuerte  
Calle 1123 - P.O. Box 1123 - Tierra del Fuerte  
Tel: (0342) 4217311  
www.cefac.com.ar  
E-mail: cefac@cefac.com.ar



## CEACE - CÁMARA EMPRESARIAL DE AUTOTRANSPORTE DE CARGAS ESPERANZINOM

Calle 1123  
Calle 1123 - P.O. Box 1123 - Esperanzinoma  
Tel: (0345) 4217311  
www.ceace.com.ar  
E-mail: ceace@ceace.com.ar



## CECAC - CÁMARA EMPRESARIAL DE AUTOTRANSPORTE DE CARGAS

Calle 1123  
Calle 1123 - P.O. Box 1123 - Caca  
Tel: (0346) 4217311  
www.cecac.com.ar  
E-mail: cecac@cecac.com.ar



## CETAR - CÁMARA EMPRESARIAL DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR DE ROSARIO

Calle 1123  
Calle 1123 - P.O. Box 1123 - Rosario  
Tel: (0341) 4217311  
www.cetar.com.ar  
E-mail: cetar@cetar.com.ar



## Tucuman

### ATCT - ASOCIACION TRANSPORTISTAS DE CARGAS DE TUCUMAN

Calle 1123  
Calle 1123 - P.O. Box 1123 - Tucuman  
Tel: (0342) 4217311  
www.atct.com.ar  
E-mail: atct@atct.com.ar



- ATCT - Zona Leonesa - Tucuman  
Calle 1123 - P.O. Box 1123 - Tucuman  
Tel: (0342) 4217311



Referencias:



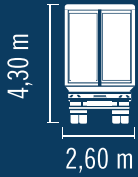
RUTA



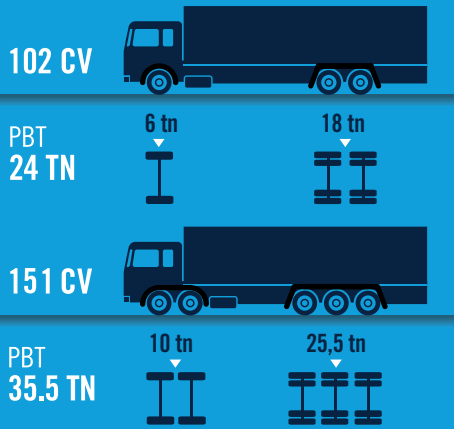
Unidad académica



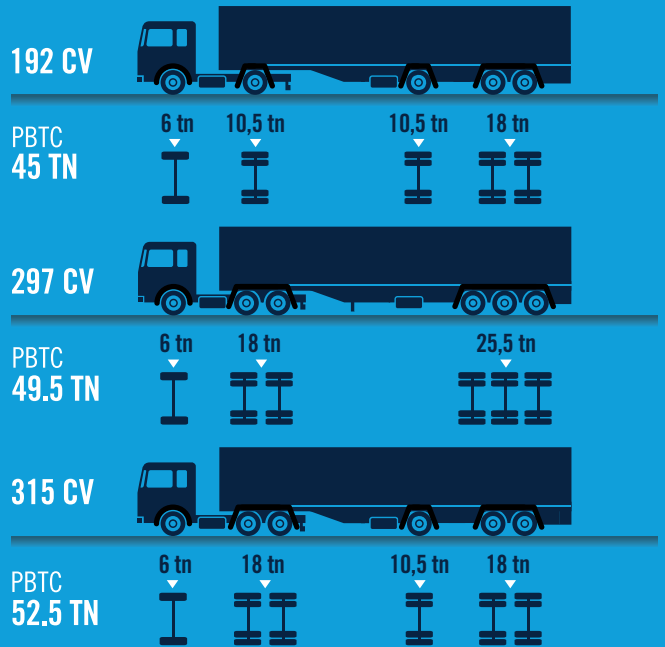
## TRÁNSITO LIBRE SIN RESTRICCIONES



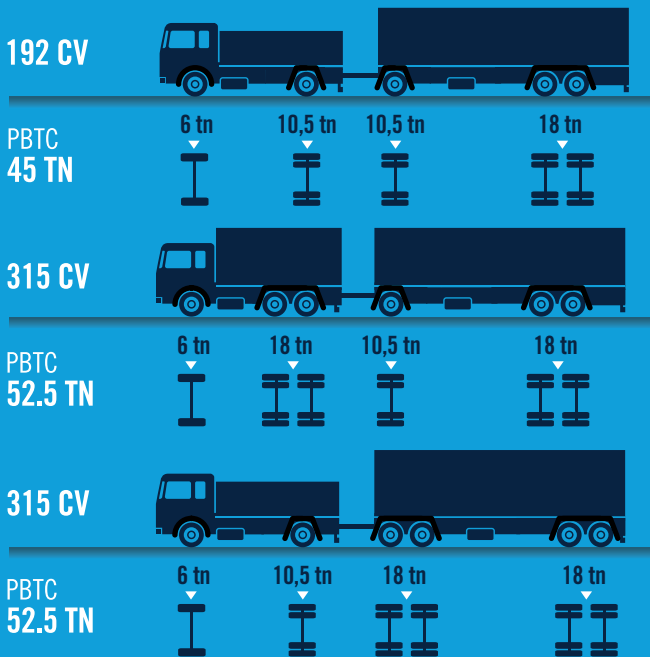
**13,20 M**  
CHASIS



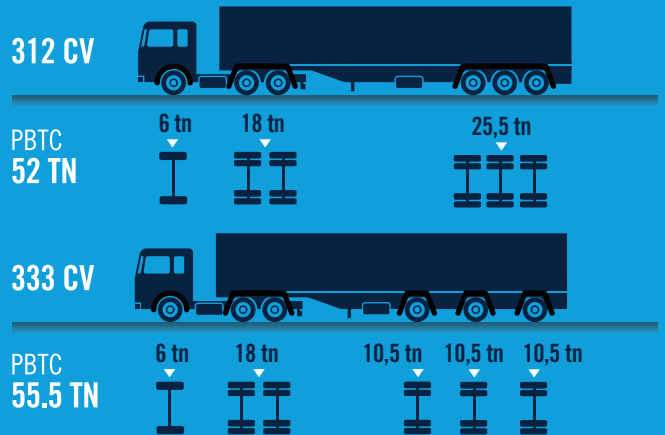
**18,60 M**  
TRACTOR CON SEMIRREMOLQUE



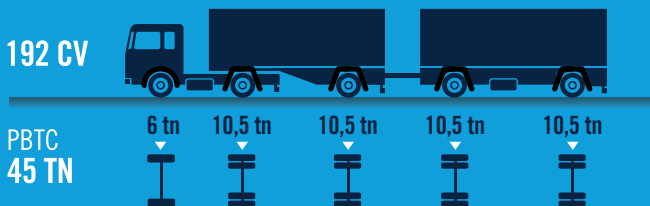
**20 M**  
CAMION CON ACOPLADO



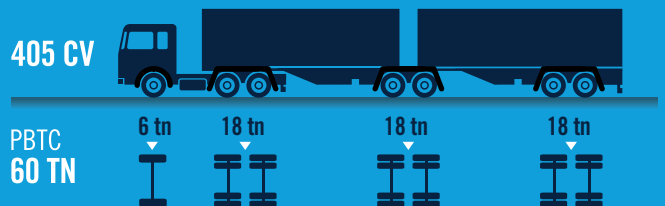
SEMIRREMOLQUES CON SUSPENSIÓN NEUMÁTICA



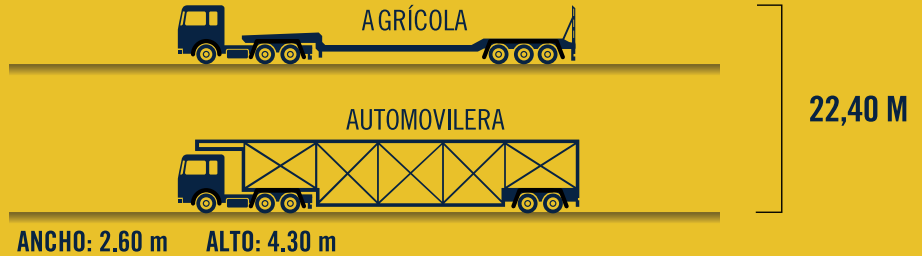
**20,50 M**  
FULL TRAILER



**22,40 M**  
BITREN

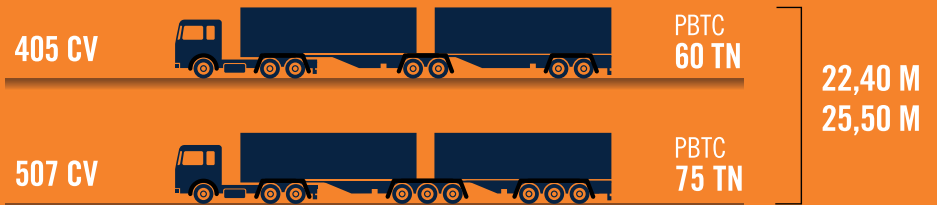


TRÁNSITO  
LIBRE CON  
RESTRICCIÓN



## BITREN - 60 Y 75 TN - 7 Y 9 EJES

TRÁNSITO POR  
CORREDORES



TRÁNSITO  
CON PERMISO



## CARRETÓN AGRÍCOLA

TRÁNSITO  
CON PERMISO



# Variación acumulada en el precio de los insumos

INSUMOS		EVOLUCION MENSUAL DE AUMENTO RELATIVO PRODUCIDO EN LOS PRECIOS DE INSUMOS											
ITEM	RUBRO	08/19	09/19	10/19	11/19	12/19	01/20	02/20	03/20	04/20	05/20	06/20	07/20
1	COMBUSTIBLE	0,08%	6,40%	0,07%	9,34%	6,22%	-0,10%	-0,61%	-0,01%	-0,04%	0,04%	-0,03%	-0,01%
2	LUBRICANTES	15,00%	5,50%	0,00%	8,50%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	13,50%
3	NEUMATICOS	28,51%	1,20%	2,14%	3,16%	1,62%	0,48%	0,62%	0,69%	5,15%	8,45%	4,42%	3,55%
4	REPARACIONES	10,79%	10,79%	5,79%	-0,38%	0,35%	4,09%	3,96%	1,25%	3,10%	2,39%	0,63%	1,34%
5	MATERIAL RODANTE	11,49%	18,66%	3,72%	-0,37%	0,11%	4,20%	0,82%	1,28%	1,54%	3,60%	1,65%	1,34%
6	PERSONAL	0,00%	0,00%	10,98%	0,00%	0,00%	4,54%	13,29%	0,00%	6,33%	0,00%	-3,49%	0,00%
7	SEGUROS	12,11%	4,75%	0,00%	2,92%	0,00%	4,69%	2,01%	0,00%	0,00%	3,95%	0,00%	6,11%
8	PATENTES Y TASAS	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	57,92%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
9	COSTO FINANCIERO	38,57%	0,51%	-13,18%	-1,29%	-4,56%	-8,17%	-4,73%	-5,00%	-22,38%	1,09%	12,56%	0,87%
10	GASTOS GENERALES	1,23%	1,72%	5,72%	1,88%	1,39%	2,99%	5,75%	0,84%	2,80%	0,81%	15,74%	0,40%
11	PEAJE	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
<b>COSTO GENERAL</b>		<b>5,55%</b>	<b>4,30%</b>	<b>2,88%</b>	<b>3,49%</b>	<b>2,17%</b>	<b>2,15%</b>	<b>3,57%</b>	<b>0,05%</b>	<b>1,71%</b>	<b>1,26%</b>	<b>0,64%</b>	<b>0,93%</b>

INSUMOS		EVOLUCION MENSUAL DE AUMENTO RELATIVO PRODUCIDO EN LOS PRECIOS DE INSUMOS											
ITEM	RUBRO	08/19	09/19	10/19	11/19	12/19	01/20	02/20	03/20	04/20	05/20	06/20	07/20
1	COMBUSTIBLE	101,70	108,21	108,28	118,39	125,76	125,63	124,87	124,86	124,81	124,86	124,82	124,81
2	LUBRICANTES	115,00	121,33	121,33	131,64	131,64	131,64	131,64	131,64	131,64	131,64	131,64	149,41
3	NEUMATICOS	130,18	131,74	134,56	138,82	141,08	141,75	142,62	143,60	151,01	163,76	170,99	177,06
4	REPARACIONES	113,70	125,97	133,26	132,75	133,21	138,65	144,14	145,94	150,46	154,06	155,03	157,10
5	MATERIAL RODANTE	110,29	130,87	135,74	135,24	135,39	141,08	142,23	144,05	146,27	151,53	154,02	156,09
6	PERSONAL	111,50	111,50	123,74	123,74	123,74	129,36	146,55	146,55	155,84	155,84	150,40	150,40
7	SEGUROS	112,11	117,44	117,44	120,86	120,86	126,53	129,08	129,08	129,08	134,17	134,17	142,37
8	PATENTES Y TASAS	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	157,92	157,92	157,92	157,92	157,92	157,92	157,92
9	COSTO FINANCIERO	132,87	133,54	115,94	114,45	109,23	100,30	95,56	90,78	70,47	71,24	80,18	80,88
10	GASTOS GENERALES	107,81	109,67	115,94	118,13	119,76	123,35	130,44	131,53	135,22	136,31	157,76	158,40
11	PEAJE	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
<b>ACUMULADO GRAL.</b>		<b>109,43</b>	<b>114,13</b>	<b>117,42</b>	<b>121,51</b>	<b>124,15</b>	<b>126,81</b>	<b>131,34</b>	<b>131,40</b>	<b>133,64</b>	<b>135,32</b>	<b>136,18</b>	<b>137,45</b>