

Revista

FADEEAC

Es Transporte de Cargas

249 - Septiembre 2020



EL GUÍA DE NUESTRO FUTURO

FADEEAC

NEWS

www.varecordelero.com.ar



Mandá "alta" al
+54 9 11 32696384



Y recibí toda la
información al instante
a través de Whatsapp

www.fadeeac.org.ar

FADEEAC



■ Editorial

EL GUÍA DE NUESTRO FUTURO

Todo el autotransporte de cargas está de luto. El pesar por el fallecimiento de Don Rogelio Cavalieri Iribarne reside hoy y para siempre en su familia de sangre y amigos, pero también en su otra familia, la transportista, quien es heredera de su magistral legado. La FADEEAC es la gran obra que él construyó, entre otras hazañas, y que ahora nos toca conducir con el mismo temple con la que fue creada.

Los pilares fundacionales de este sector llevan la marca eterna de Don Rogelio. Sin él no estaríamos acá; sin él, muchas de las conquistas, herramientas, cámaras y distintas instituciones no hubieran sido posibles. Esta Federación, su casa, nos alberga pero también nos llama todos los días a enfrentar los problemas actuales para dejar a las siguientes generaciones un mejor futuro.

Una de sus máximas enseñanzas es unirse para ser más fuertes, porque siendo más fuertes es como se concretan los sueños y los proyectos se transforman en realidades. Con esa directriz, hoy, en plena pandemia, podemos llevar a cabo un trabajo en equipo, a través del Comité de Crisis para dar respuestas y soluciones a cada transportista en cualquier localidad argentina.

El profesionalismo y la entrega diaria de todos nuestros colaboradores y colaboradoras manifiestan con orgullo el gran espíritu que Don Rogelio supo transmitir en cada uno de sus actos. Tenemos una gran tarea por delante, pero ante cualquier dilema o decisión, la guía intachable de quien fuera el gran artífice de la FADEEAC siempre está para marcarnos el camino correcto.

La figura y el genio de Don Rogelio Cavalieri Iribarne expresa las cualidades más nobles, la ética incorruptible, las aspiraciones humanas y profesionales más altas, siendo pura inspiración para todos los que intentamos construir una Federación tan sólida como su origen. A él y al futuro se lo debemos.



Hugo R. Bauza
Presidente FADEEAC

Índice

Septiembre 2020 «249»

Destacados



Un visionario que hizo la **unidad del autotransporte de cargas**

Pág. 4



Meoni y Cabandié fueron informados sobre el **B100**

Pág. 18



Trámites **más expeditivos**

Pág. 28



E-mail: 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

@FADEEACPRENSA

/fadeeac

/Fadeeac es Transporte de Cargas

/Fadeeac es Transporte de Cargas

Slideshare /Fadeeac

Notas

- 1 El guía de nuestro futuro
- 4 Un visionario que hizo la unidad del autotransporte de cargas
- 14 La palabra del fundador de la Federación
- 16 "Transportar cargas es cada vez más difícil"
- 18 Meoni y Cabandié fueron informados sobre el B100
- 22 El análisis de la situación del sector
- 24 Una mirada global sobre la pandemia
- 26 Los costos y la economía nacional
- 28 Trámites más expeditivos
- 32 La situación en las rutas
- 34 Cinco veces mayores gastos
- 38 "Hay socios que están al borde del colapso"
- 40 Breves
- 46 FPT
- 48 La importancia de la educación presencial
- 52 Preparándose para la vuelta
- 54 Breves
- 56 La analítica avanzada para bajar costos
- 58 La eficiencia en el centro
- 60 Volkswagen amplía su oferta para el mercado local
- 62 Iveco apuesta por las energías alternativas
- 64 El Stärker marca su robustez
- 66 Se aproximan los vehículos eléctricos
- 68 Hino apunta a los pesados
- 70 Un sistema para el control de combustible
- 72 Breves
- 76 Entidades asociadas a FADEEAC
- 84 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. MONTI (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. OROÑOZ (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)

Un visionario que hizo la unidad del autotransporte de cargas

» Memoria - Don Rogelio trabajó para el futuro, abriendo camino a los nuevos dirigentes

Don Rogelio Cavalieri Iribarne deja una obra singular para el sector en la Argentina. Distintas personalidades y referentes de la actividad lo recordaron y destacaron sus valiosas cualidades y principios éticos.

El 1 de septiembre de este año falleció Don Rogelio Cavalieri Iribarne que, con el apoyo de otros valiosos y eficientes empresarios, fundó la FADEEAC.

Fue un hombre que enseñó a todas las generaciones posteriores de dirigentes sobre la transparencia, la honestidad, el trabajo con tesón y la unidad, tras la entidad más grande que representa al transporte de cargas en la Argentina.

En este homenaje, recuperamos testimonios que representan la voz de las cientos de personas que trabajaron con él y que conocen, a nivel personal y laboral, los grandes valores que representaban su figura.

Las palabras que hoy lo recuerdan son la constancia de la grandeza de Don Rogelio, que acompañarán por siempre la vida de esta institución.

Rogelio Benjamín Cavalieri Iribarne nació el 31 de marzo de 1924, en Moquehuá, Chivilcoy, provincia de Buenos Aires. Perteneciente a una familia de campo, fue hijo de Antonio Alejandro Cavalieri y Clara Dominga Iribarne y el menor de ocho hermanos. Tuvo una relación especial con su hermana "Crespita" quien, en parte, ayudó a criarlo y a acompañarlo una vez llegado a Buenos Aires.

Siempre inquieto, se caracterizaba por tener constantes proyectos e ideas innovadoras. Luego de terminar la conscripción militar en Caballería, compró su primer camión, gracias a un préstamo de su padre. Uno de los momentos que con más orgullo recordaba era cuando pudo devolver ese dinero.

Se casó con Nélida Beatriz Lorenzo, quien falleció en enero de 2020, con quien vivió felizmente en su departamento en la Ciudad de Buenos Aires, y con quien tuvo un hijo, Pablo.

“Fue uno de los grandes ideólogos” del sector

“Don Rogelio fue uno de los grandes ideólogos del transporte de cargas en la Argentina, un gran empresario, un gran dirigente y una mejor persona.

En sus comienzos, andaba arriba de su camión. Formaba parte de la Comisión Directiva de una institución, de la que se apartó y conformó la CEAC, una Cámara de Buenos Aires que hoy es parte de la FADEEAC. Luego empezó a caminar todo el país y armó la FADEEAC, de la que fue presidente por 28 años.

Como el gran visionario que fue, el 5 de diciembre de 1967 dio nacimiento formal a la Federación en la sede del ACA Buenos Aires, y luego pensó en la formación del transporte y creó la FPT, el 27 de octubre de 1992. No creo que haya otra persona que en sus tiempos haya hecho nacer una entidad como la que tenemos.

Realmente sentimos mucho su pérdida porque era una persona impecable. Don Rogelio era un elegido, alguien a quien sin dudas lo tocó Dios con la mano. Un orgullo para nosotros, por lo que lamentamos mucho su pérdida.

Si hay un legado que dejó a quienes hoy estamos al frente de la Federación es el tesón y la lucha por el sector. Su gran enseñanza fue la honestidad con la que llevó adelante toda su tarea y su dedicación al crecimiento del autotransporte de cargas.



Hugo Bauza y Cavalieri Iribarne

Eso es algo que hoy, en plena pandemia, ponemos en marcha a través del Comité de Crisis que creamos y que resolvió problemas de mucha gente de la mano de profesionales de primera línea.

Sin dudas, toda nuestra labor es posible porque tuvimos a un visionario como Rogelio adelante nuestro”.

* Hugo Bauza, presidente de la FADEEAC

“Mi ídolo, mi héroe, un faro”

“El viaje de los sueños empieza siempre desde adentro. Esta podría ser una frase que describe la vida de Rogelio. Un personaje que con solo 6º grado aprobado en una escuela moquehuense logró inspirar a todo un sector a ponerse de pie. Compró su primer camión con plata prestada por sus padres y uno de los días más felices de su vida fue cuando pudo devolver ese dinero a su familia.

Inquieto, prolijo, y gran orador. Capaz de hacer sentir bien siempre a sus compañeros de ruta, desde la simpleza en su trato. Enérgico en las difíciles y con valores ‘intransables’. Jerrarquizar el transporte fue su causa y liderarlo fue el efecto. Fumador de siete cigarrillos diarios, ni más ni menos, y siempre en las comidas.

Saludador serial de todas las personas que se le cruzaban en el edificio Barolo, su bunker y un gran caballero de sonrisa contagiosa. Allí armó las oficinas de El Ruter, junto con Ana y Norma, sus secretarías inseparables, compartieron las aventuras de pilotear una empresa pequeña en un país de seguidas turbulencias.

Hincha de Boca hasta la médula y gran amigo para todos los



Padre e hijo

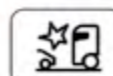


LA SEGURIDAD DE SERIE NO ES SOLO PARA EL QUE MANEJA EL CAMIÓN.

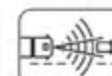
Seguimos comprometidos con ofrecer los camiones más seguros. Por eso ahora, todos los Volvo FM y FH de ruta vienen de serie con el mayor equipamiento de seguridad activa y pasiva:



ACC (Control Crucero Adaptativo)



Advertencia de Colisión Frontal



Frenado de Emergencia



Aviso de Frenada Brusca



Discos - EBS y Control de Tracción



ESP (Control de Estabilidad)



Airbag

VOLVO FM / FH

Volvo Trucks. Acelerando el futuro.



Imágenes no contractuales. Todos estos equipamientos están incluidos de serie en toda la línea F de ruta (FM y FH 4x2/6x2 y FH 6x4 Bitren) a partir de producción julio 2020. Las especificaciones técnicas aquí contenidas pueden ser modificadas sin previo aviso por Volvo Trucks & Buses Argentina S.A.

amigos, hasta los casi 85 años siguió yendo a su oficina en colectivo. Amaba tomar un cafecito a la tarde en las veredas de los bares de Avenida de Mayo. No había mozo que no lo conociera.

Usador de chalecos, era "chalequito" para alguno de sus amigos. Se casó con Beatriz hace mucho tiempo y nunca más se separaron hasta reencontrarse en el cielo.

Construyó una casa en Escobar, decía que ese iba a ser su último refugio. Estaba cerca de la naturaleza y con un pasto para cortar y regar. Abuelo divertido, generoso y agradecido. Siempre cerca de sus nietas y de cada uno de sus momentos. Como padre, una usina de valores. No de los que se declaman, sino de los que se aprenden mirando hechos. Hace años me dijeron que habían encontrado una carta de esas que los padres mandan a los hijos en los retiros espirituales de los colegios católicos. Ni necesitaba abrirla. Estaba tan seguro de lo

que decía que los 30 años que habían pasado no cambiaban el mensaje.

Estuvo muchas veces en la televisión y en las radios. En sus últimos años reorganizó un centro de jubilados, donde volvió a desarrollar toda su capacidad dirigencial, un oasis donde junto con mi mamá encontraron nuevas amistades y muchos momentos felices.

Tuve la oportunidad de hacerle muchos regalos en vida, pero creo que el mejor fue cuando me dieron el premio de mejor compañero en 7º grado. En ese momento, se dio cuenta de que su mensaje había tenido efecto.

Para mí siempre va a ser el que me enseñó a agradecer por cada pequeño momento que nos regala la vida. Mi ídolo, mi héroe, un faro".

* Pablo Cavalieri Iribarne, hijo de Don Rogelio.



Betty Schanz junto a Don Rogelio

“FADEEAC estaba primero”

“En 1965, yo trabajaba para un Centro de Camioneros, en San Justo, a pocas cuadras de mi casa. Este Centro decidió mudarse y se fueron a un lugar que para llegar ahí debía tomar dos colectivos, por lo cual decidí no seguir. No me alcanzaba el sueldo y no me daba el tiempo para estudiar, todavía estaba en el secundario.

El hecho es que quien me había tomado en el Centro de Camioneros me vino a buscar para comentarme que había una posibilidad de trabajo, que tendría que viajar, pero el sueldo sería más conveniente, y allí fui.

Se trataba de una cooperativa llamada Cecalpi (Cemento, Cal y Piedra). El presidente era Cavalieri Iribarne, un señor de aproximadamente 40 años, muy gentil y educado. Como tenía que esperar para la entrevista, me acercó los dos tomos de El Quijote de la Mancha, para no aburrirme mientras esperaba. Era un lunes, 6 de septiembre de 1965. Ese día empecé a trabajar para la cooperativa.

La oficina estaba en el edificio de la Avenida José María Moreno 1739, sede de la Cooperativa Diesel Ltda., y de CEAC, de la que Cavalieri era presidente. Luego, él empezó a gestar la idea de una nueva Federación, hoy la FADEEAC.

Cavalieri era alguien con una personalidad fuerte, no pasaba desapercibido. Cuando entraba a algún lugar todos notaban su presencia. Tenía las características de un líder, de fuertes convicciones. Cuando emprendía algo, había que seguirle el ritmo. Como él creía en lo que hacía, también convencía. El transporte era para él una pasión. Todo lo que hacía era con total convencimiento.

Cada día, trabajar con él generaba alguna anécdota. O moríamos de risa o llorábamos de rabia. Era difícil que hubiera días tranquilos, salvo que estuviera de viaje. En una oportunidad tuvimos un entredicho y tomé la decisión de irme. Busqué otro trabajo y lo encontré enseguida. Pero fue sólo un día. Volví y me recibió como si nunca me hubiera ido. No sentí vergüenza ni nada, porque yo entendía que tenía razón. Él esa vez no dijo nada. La FADEEAC estaba primero”.

* Betty Schanz, secretaria ejecutiva de la FADEEAC

ZERO CONTACT

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

GOODYEAR

Los gestos de una gran persona

“Conocí a Don Rogelio en reuniones de Mesa Ejecutiva allá por 2006, cuando comenzaba a participar junto con los Jóvenes Empresarios y acompañando a Julio Latapié. Sé de su historia de dedicación y entrega, ya que pertenezco a Paetac, que es la cámara más antigua en el país en la representación gremial empresaria y fue pionera de varias instituciones, como la FADEEAC.

Una historia que ilustra el respeto y afecto que tenía Rogelio Cavalieri Iribarne por Paetac data de los principios de los años '60, cuando él era secretario general de Catac. Aunque Paetac ya no era parte de esa entidad, Don Rogelio generó un acercamiento con nuestro entonces presidente, Augusto Pizzo, porque “era una figura de prestigio”. Augusto se negó explicándole los motivos, lo que fue fundamental para que Don Rogelio se vaya de Catac y fundara más tarde la FADEEAC, de la que fue elegido presidente y Julio Pascual, titular de Paetac, secretario general.

Otro ejemplo más de la relación estrecha que tenía con la Cámara fue cuando se creó la FPT, con el objetivo de profesionalizar y generar más dirigentes empresarios. Don Rogelio elige a Don Salvador Fiorentino, quien había sido presidente de Paetac, para que conduzca la flamante Fundación. Don Rogelio siempre fue un entusiasta de la historia y de transmitir todo lo que sabía. Rescato que un 5 de diciembre, en un aniversario de la FADEEAC, me contó por qué hizo coincidir su fundación con la celebración del “Día del Camión en América”.

Después de darme una elocución muy apasionada, le pide a Betty Schanz, secretaria ejecutiva de la Federación, que tome una fotocopia de la declaratoria de la efeméride y me la entregue. En ese momento me di cuenta que Don Rogelio estaba transmitiendo a un joven dirigente la historia de la FADEEAC por él vivida y de la que lo tuvo como actor fundamental.

Él vio antes que yo mi futuro dentro de la FADEEAC, que hoy me tiene orgullosamente ocupando la misma Secretaría General que Don Julio Pascual, en el año 1967”.

* [Martín Borbea Antelo, secretario general de la FADEEAC](#)

El legado de “estar unidos” para el crecimiento

“Recuerdo a Don Rogelio en reuniones de la FADEEAC, donde lo respetábamos y escuchábamos mucho porque era el fundador de nuestra casa. Por eso todos sentíamos -y sentimos- una profunda admiración. Sabemos que la honestidad era su rasgo más sobresaliente, y aquello que se esforzó por inculcar a los dirigentes que seguimos sus pasos en nuestra entidad, y que sabemos que lo más importante es la transparencia y el trabajo en equipo.

Una entidad que agrupa a tantas personas de todo el país necesita la entereza de un conductor como fue Don Rogelio,

quien fue un adelantado a su época por pensar en lo federal y en la importancia de estar unidos para darle pelea a todo lo que nos afecta como sector. Soy un convencido de que crecer es posible si se dialoga y escucha, con el objetivo principal de hacer lo mejor por esta actividad de la que somos parte.

Don Rogelio fue una de las personas que más enseñó sobre eso. Hace casi 53 años le dio vida a la FADEEAC, entidad madre de Cámaras en todo el país, y convocó de esa forma a generar una red de trabajo que, pese a particularidades y posibles diferencias, se encolumna tras la bandera del auto-transporte de cargas, que es, como seguramente lo fue para Cavalieri Iribarne, lo que nos enorgullece y aquello a lo que dedicamos nuestra vida”.

[Omar Monti, secretario de Relaciones Institucionales y Prensa de la FADEEAC](#)

“La honestidad y la transparencia fueron sus valores máximos”

“Don Rogelio fue el padre de la gestión gremial empresaria en el sector, un verdadero referente que apuntaba a la honestidad y la transparencia como valores máximos dentro de la Federación. Los que no tuvimos la fortuna de compartir actividades con él en vida, sí tenemos su legado de traba-

jar con total compromiso en beneficio de las empresas del transporte de cargas para lograr avanzar cada vez con mayor fuerza.

Cabe destacar que también fue un visionario al impulsar la FPT, porque entendía que hacía falta capacitar a los choferes en el uso de unidades y tecnologías nuevas, y, sobre todo, había que formar a dirigentes que pudieran llevar adelante no sólo a sus empresas y su personal, sino también al conjunto del sector, por ser uno de los principales de nuestro país. Es total mi admiración por las grandes enseñanzas que nos dejó”.

[Walter Bo, tesorero de la FADEEAC](#)

“Entregó todo por FADEEAC”

“Lo conocí a fines de la década del '60. Trabajaba en la Cámara de Córdoba junto a Don Orlando Parmigiani, uno de los dirigentes que decidí, junto a Rogelio, formar una nueva entidad, que después resultó ser la FADEEAC.

Siempre fue un gusto trabajar con Rogelio. Más allá de su hombría de bien era una persona democrática, totalmente convencido de lo que expresaba y pensaba.

Me quedó siempre grabada la gran diferencia que puso él en la definición filosófica con respecto de otras entidades. Rogelio decía que la FADEEAC ‘es defensora de la libre competencia regulada’. Con el avance del tiempo tuvimos que cambiar la palabra ‘regulada’ por ‘ordenada’.

Dio su vida por el autotransporte. Entregó todo por la FADEEAC. Todos los homenajes que se le hicieron en vida quizás fueron hasta pocos. Su grandeza mayor no fue tanto los años que estuvo al frente de la Federación, sino el momento en que tuvo que dar un paso al costado y siguió trabajando en la entidad hasta que sus fuerzas se lo permitieron. Eso demuestra cabalmente el tipo de dirigente y de persona que era.

En la década del '90, me propusieron formar parte del Gobierno nacional en la Secretaría de Transporte. En un almuerzo que tuvimos en Buenos Aires me convenció para que aceptara. Hablamos de muchos temas que podíamos llevar a cabo, como el RUTA, las capacitaciones o la Inspección Técnica Vehicular, que después se pusieron en práctica”.

* [José Arata, presidente de la Cámara Empresaria del Auto-](#)

“Al servicio de los demás”

“Conocí personalmente a Rogelio en 1964, siendo presidente de la CEAC. Su dedicación a la Federación fue permanente y con exclusividad. Apenas supervisaba sus intereses comerciales, que eran atendidos con dedicación por quienes lo secundaban. Luego de haberlo acompañado durante más de 40 años, nuestra relación empresarial se transformó en amistad hasta el fin de sus días.

Rogelio atendía las consultas de los colegas -sobre todo del interior del país, que cuando llegaban a Buenos Aires lo visitaban en su oficina-, dedicándoles el tiempo que resultara menester. Porque siempre estaba dispuesto al diálogo. Atendía a proveedores, periodistas, estudiantes, técnicos y profesionales relacionados con el sector.

Corría en su sangre la costumbre gaucha de ayudar y estar al servicio de los demás. Por eso, supo comprender al hombre dedicado a la actividad camionera y le marcó el camino a recorrer en materia de organización política. Agrego a ello su rectitud, orden y responsabilidad que, como ex oficial de Caballería, quedó marcada en su carácter.

Recuerdo los debates con quien fuera asesor administrativo de CEAC y la FADEEAC, Don José Méndez, sobre el tenor de cada nota a enviar a las autoridades nacionales. Extensos textos sobre los que, luego de seis o siete borradores, se lograba un acuerdo. Entonces, la señora Betty Schanz procesaba la versión definitiva. En ese trabajo le ponía mucha dedicación, artesanía y esfuerzo”.

* [Carlos Rodríguez, dirigente histórico de CEAC](#)

“Jerarquizó el transporte”

“Cuando nació, el transporte no estaba legislado. Con entidades como Paetac, CEAC y el gran despegue con la FADEEAC, se logró un nivel institucional. Eso se lo debemos a Rogelio Cavalieri Iribarne, al que acompañamos varios transportis-

tas. Él, una figura señera, con vista más allá del horizonte y que puso al transporte en un plano nacional.

Él priorizó la tarea gremial-empresaria a su propia empresa. El transporte de cargas tiene jerarquía nacional e institucional gracias a su impulso”.

* [Víctor Galeano, presidente de la Cooperativa Diesel Limitada](#)

“Don Rogelio fue un luchador”

“Durante la década de 1990, Don Rogelio encabezó y coordinó las acciones permanentes del Comité Nacional de Defensa al Usuario Vial (Conaduv) por el tema de las concesiones viales. A mí me trataba como a un hijo. Yo ya tengo 69 años,

pero en ese entonces, cuando comenzamos, siempre me tenía sentado a su lado. Fue un luchador, un caballero, una persona de bien. Le guardo un aprecio muy grande.

En nombre del Comité Nacional de Defensa al Usuario Vial y el Centro Argentino de Ingenieros Agrónomos, transmito el mayor de nuestro reconocimiento y respeto”.

* [Ricardo Lasca, coordinador del Conaduv](#)

“Fierrero y de corbata”

“En nuestro sector del transporte automotor de cargas se nombra muchas veces a ‘dirigentes fierreros’, ‘de los camiones’, ‘con olor a gasoil’, con cierta contraposición a dirigentes ‘de traje’ o ‘de escritorio’. Como en otras divisiones en el país creo que en general unos desestiman a otros, como si no fueran todos igualmente necesarios.

Por lo que recuerdo de chica, Rogelio tenía camiones y compartía muchas actividades con mi padre, que lo respetaba y apreciaba en ese lugar (poco entendía yo en ese momento) que se llamaba la FADEEAC. Como las actividades no eran sólo en Capital, siempre había un cierto ritmo de viajes al interior y al exterior, en las que se implicaban también las familias: mujeres, hijos e hijas, como era mi caso.

Si tengo que rescatar un recuerdo nítido, es lo que comentaban mis padres a la vuelta de esos eventos (posteriormente entendí que se trataba de Consejos Federales y los posteriores encuentros festivos), a los que Rogelio presidía con sus palabras que impresionaban, impactaban, siempre, a todo el auditorio. La oratoria, y por lo tanto la comunicación en general, eran claramente un punto fuerte de su persona.

Como casi todos los de la actividad en ese momento, este presidente de la FADEEAC venía “de los camiones”. Pero también captaba las necesidades de unirse, de asociarse, a nivel local y nacional para darle a la actividad de los dueños de los camiones la jerarquía que esta merecía. Y en esa asociación promovió y valoró la formación, consecuencia de lo cual existe hoy la Fundación.

En su comunicación seguramente -ahora lo deduzco, yo no sabía en ese momento lo suficiente- evidenciaba esa mentalidad, esas ideas, ese empuje, que llevó finalmente a la consolidación de tan importante sector.

Don Rogelio Cavalieri Iribarne tuvo camiones. Pero cuando era necesario, seguramente con un traje puesto, transmitía con verdad, precisión y entusiasmo, todo lo que resultaba importante para el sector en ese momento.

Enseñanza más que acabada. ‘Fierreros’ y ‘de escritorio’ en colaboración: sería una forma en que el alma de las ideas de quien fuera un ejemplar presidente de la FADEEAC siga dando vida a la Federación y a la Fundación”.

* María Elisa Vilaltella, Departamento de Comercialización de la FPT



Vidal, Cavalieri Iribarne y Lasca

Ginebra, Suiza, a representar a la Argentina. Transcribo sus palabras textuales: “Cuando fui designado le dije al ministro que no podía ir, y Don Augusto Pizzo, presidente de la PAETAC, me dijo: ‘Usted tiene que ir, le vamos a cuidar el negocio’, a lo que respondí: ‘Pero escúcheme, yo no tengo plata, que voy a hacer en Ginebra’. Tanto es así que, sin dinero, Don Américo Volpedo me salió de garantía para el pasaje y José Ferreri me prestó U\$S 500 dólares y un cinto de esos a donde se ponen los billetes adentro y con eso viajé. Fui a la Asamblea. En ese ínterin, estando en la OIT, la discusión entre propietarios de un vehículo y más de uno eran visibles y evidentes”.

Dejó todo por el transporte, dio su vida y su patrimonio. En el camino quedó su empresa, pero no su familia, sus amigos ni sus colegas, de quienes decía que eran su capital más grande. Sólo me resta agradecerle toda su generosidad y todo lo que me enseñó. Conocerlo fue un privilegio, que me hizo mejor persona”.

* Mariano Vidal, dirigente de PAETAC y ex responsable de Relaciones Institucionales y Prensa de la FADEEAC

“Conocerlo me hizo mejor persona”

“Corría el año 1989, hacía ya seis años que hacía periodismo y estaba vinculado al transporte de pasajeros, como asesor de prensa de FATAP y de CEAC. Tuve oportunidad de ir a la FADEEAC para hacerle un reportaje a Don Rogelio Cavalieri Iribarne y encontré un personaje fascinante, de una integridad y una inteligencia, una capacidad y una bonhomía pocas veces vista. Era impresionante estar frente a él y sentir como una persona despojada de apetencias personales puede pensar y hacer tanto por el bien común, en este caso el transporte de cargas. Uno de los primeros problemas sobre los cuales me interioricé fueron las famosas chapas amarillas de la CONTA, hizo que me permitiera trabajar con él en estrategia de comunicación y, a partir de ahí, me honró con la designación de la Dirección de Prensa y Relaciones Institucionales de la Federación.

Luego, también me propuso para el Comité Ejecutivo con el mismo cargo para la FPT, creada por él para profesionalizar el sector empresario. Esto me llevó a participar de las reuniones de comisión directiva de la FADEEAC, todos los miércoles durante 16 años.

Don Rogelio fue una persona única, distinguida, valerosa, de alta dignidad, que contribuyó al engrandecimiento del transporte. A eso hay que sumarle una enorme humildad, con una inteligencia superior y un manejo político sin dobleces, como pocos. Dentro de esta definición en el diccionario encontramos la palabra ‘prócer’. Es mucho que el transporte cuente con un verdadero prócer.

Un ejemplo que lo resume es cuando fue a la OIT, con sede en

NUEVO



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.



Dirigente – Cavalieri Iribarne buscó ser correcto en cada procedimiento y no tener dobleces

La palabra del fundador de la Federación

En la última entrevista publicada en la revista de la FADEEAC en junio de 2019, su fundador daba cuenta de su gloriosa trayectoria y los objetivos logrados por la entidad.

[...]“La capacidad de liderazgo se basó en ser correcto en cada procedimiento, en no tener dobleces”.[...]

respeto a los demás”, según sus propias palabras. Esa actitud y comportamiento lo llevaron a conocer diferentes personas y agrupamientos en distintos lugares del país. Nunca dudó de que unirse a otros es mejor que manejarse de forma individual. El sector siempre necesita afianzar su organización para seguir creciendo.

La capacidad de liderazgo se basó en ser correcto en cada procedimiento, en no tener dobleces, buscar consensos y evitar las imposiciones. Protagoniza el rol de investigar, aprender e intervenir para crear futuro. Ama la profesión que lo llevó a ser el más importante hombre de esta actividad. Tanto es así que el Centro de Capacitación que la Federación tiene en la localidad bonaerense de Escobar lleva su nombre.

Kilómetro a kilómetro

El 5 de diciembre de 1967, la Federación abrió sus puertas en una sede prestada, ubicada en José María Moreno 1739 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, perteneciente a la Cooperativa Diesel. Hacia 1969, se muda al Pasaje Barolo, cuando logra comprar las oficinas 26 a la 32 gracias a la colaboración de los integrantes y de un bono que tenía como premio un semirremolque donado por una de las fábricas.

En aquellos días la agenda de trabajo también requería de mucho esfuerzo. Entre las tareas que Cavalieri Iribarne encabezó estuvieron las de atender las distintas problemáticas y prioridades; el intercambio con organismos oficiales y representantes sindicales.

[...]“Esta entidad no compró ni se vendió jamás, siguiendo los principios que siempre transmitimos”.[...]

Además, se concretó la innovación en la producción de información y se comenzó a mediar en la evolución del costo del transporte de cargas. También se llevó a la FADEEAC fuera de las fronteras nacionales y se impulsó la capacitación de los conductores, creando la Fundación Profesional para el Transporte (FPT).

Este gran dirigente, que es homenajeado en cada acto que la ocasión lo permite, como lo fue durante la cena que la Federación celebró al cumplir 50 años de vida, hace hincapié en un aspecto fundamental: la FADEEAC tiene “una enorme responsabilidad social, no sólo poderío económico”. Para él, el prestigio debe basarse en la educación y en los valores que transmite tanto a los choferes, empresarias y dirigentes. “Esta entidad no compró ni se vendió jamás, siguiendo los principios que siempre transmitimos”, expresa con orgullo.

Desde que fundó la Cámara de Empresarios del Autotransporte de Cargas (CEAC), en 1962, don Rogelio Cavalieri Iribarne entregó su vida a la defensa del sector. Cinco años después, creó la FADEEAC y hasta 1995 fue su presidente. Hoy, es inspiración y emblema para los dirigentes y transportistas. Tal vez su pasión por la actividad sea intransferible, pero su historia es ejemplo y consigna de los buenos valores.

En los distintos encuentros que tuvo con Revista FADEEAC, siempre destaca que, de volver a nacer, haría el mismo camino que hizo. En sus palabras hay felicidad por los objetivos logrados. En todas sus conquistas hubo un equipo que lo respaldó y que supo liderar. Los desafíos alcanzados trascienden su propia historia y es capital fundamental del presente.

Luego de dejar el Ejército a los 24 años, adquirió su primer camión Man. “Salí a pelear por mi suerte”. Como todo principiante, aprendió a manejar con mucha responsabilidad. Fue así como llegó a tener varios camiones y a crear Transportes El Ruterio, en el Pasaje Barolo. “Fue como tocar el cielo con las manos para alguien como yo, que venía de un pequeño pueblo, Moquehuá (en el partido bonaerense de Chivilcoy)”, expresa cuando se le pregunta por sus comienzos.

Desde que asumió como presidente de la FADEEAC buscó “transmitir principios de honestidad, decencia, corrección y



» **Complicaciones** – El sector debió superar múltiples inconvenientes para cumplir sus funciones

“Transportar cargas es cada vez más difícil”

Protocolos diferentes en cada jurisdicción, tiempos muertos, vehículos fajados. El panorama de recorrer el país en pandemia es preocupante.

Circular en el país para transportar cargas es “cada vez más difícil”. Así lo definieron las autoridades de la FADEEAC promediando el noveno mes de un año marcado por la pandemia. El COVID-19 demandó la organización institucional y el trabajo en equipo para profundizar en los obstáculos regionales que surgieron con el correr de las semanas, en función de medidas locales o provinciales respecto del transporte. A través de un grupo sólido de profesionales que conforman el Comité de Crisis de la Federación, se continuó la atención diaria a consultas de transportistas en un escenario preocupante. Las consecuencias para el sector, mientras el resto de la so-

ciudad no esencial se mantiene en aislamiento, son varias. En primer lugar, la atención está puesta en la salud de los choferes, que en varias postas provinciales se ven obligados a permanecer varias horas o días en predios, ya que no pueden ingresar a las localidades, una decisión que los funcionarios sostienen en la supuesta protección de sus comunidades frente a la proliferación del virus. “Se está complicando mucho el interior del país. Más al transporte no le pueden hacer: desde fajar la puerta, pedir un hispado para cada provincia, impedir que se bajen los conductores de sus cabinas... Cada intendente tiene su



propio protocolo. Hay una anarquía que es complicada para manejar”, enfatizó el presidente de la FADEEAC, Hugo Bauza. Por ejemplo, en San Luis, cuando un camión ingresa y “lleva carga divisible, va a un predio, como un autódromo, debe traspasar”, describió Martín Borbea Antelo, secretario general de la entidad. Si tiene un semiremolque, el chofer se tiene que quedar en la cabina mientras otro conductor de San Luis lleva su carga al interior de la provincia. Y si eso no es posible, un chofer local viene a buscar el camión con la mercadería y el que viene de afuera debe permanecer hacinado en un container hasta que regrese su vehículo. “La situación no mejoró en lo que va de los últimos meses, sino más bien fue empeorando”, sostuvo. También es frecuente encontrarse con rutas que conectan provincias en las que colocan obstáculos para que no circulen los vehículos. Además, se fajan las cabinas de los camiones para impedir que las personas desciendan de él. “Ya no es anecdótico”, señaló Bauza, sino que es un accionar cotidiano. Incluso, en algunas jurisdicciones también se impide que los choferes bajen las ventanillas.

[...] Bauza: “Cada intendente tiene su propio protocolo. Hay una anarquía que es complicada para manejar”. [...]

[...] Sigue siendo clara la herramienta que ayudaría a resolver los inconvenientes: un protocolo que unifique los criterios a escala nacional.[...]

A su vez, los “tiempos ociosos” son un punto conflictivo porque atenta directamente contra el funcionamiento comercial de las empresas. Al demorar o detener unidades, se impacta directamente en los costos de transportar mercadería.

Un único protocolo

Situaciones como estas fueron cotidianamente denunciadas a través del canal de Whatsapp del Comité de Crisis de la FADEEAC desde todo el país, o bien informadas por miembros de Cámaras para solicitar la intervención de la organización. Vale aclarar que en todos los casos la Federación brega porque cada persona que deje de realizar un viaje tenga la garantía de que las medidas sanitarias se cumplirán para la preservación de su salud. Para las autoridades sigue siendo clara la herramienta que ayudaría a resolver los inconvenientes: un protocolo que unifique los criterios a escala nacional y que, junto al objetivo de cuidar la salud de las personas, se tenga presente el rol central del autotransporte de cargas en la economía y la supervivencia de cada zona del país.



18

19

»Funcionarios – La canasta alternativa de combustibles fue presentada a los miembros del Gobierno nacional

Meoni y Cabandié fueron informados sobre el B100

Un proyecto de la FADEEAC para reducir 13 toneladas de emisiones de CO2 en cinco años fue presentado por las autoridades de la Federación a los ministros de Transporte y Ambiente.

El ministro de Transporte de la Nación, Mario Meoni, y el de Ambiente y Desarrollo Sostenible de la Nación, Juan Cabandié, visitaron el pasado 22 de septiembre el Centro de Capacitación de la Fundación Profesional para el Transporte (FPT), con el objetivo de conocer el proyecto de canasta alternativa de combustibles y el lanzamiento de las mediciones y validaciones del biodiesel 100 certificado por la FADEEAC.

Los ministros recorrieron las instalaciones que la Federación posee en la localidad de Escobar, provincia de Buenos Aires, junto al secretario general de la entidad, Martín Borbea Antelo, para presentarles el proyecto de canasta alternativa de combustibles y el B100, una iniciativa que tiene el objetivo de impulsar una transformación en la matriz energética del transporte de cargas argentino. Además, participaron de la visita el intendente de Escobar, Ariel Sujarchuk, el secretario de Cambio Climático, Desarrollo Sostenible e Innovación de la Nación, Rodrigo Rodríguez Tornquist y

el responsable de Medioambiente del Ministerio de Transporte, Gustavo Rinaldi, y el presidente del FPT, Darío Airaudó. El proyecto B100 nació del programa Rango Verde de la Federación, a través del cual se busca desarrollar un transporte más sustentable a partir de la investigación y la innovación en energías alternativas. Esta iniciativa cuenta con el apoyo de empresas como HBI, BIO, Bertotto Boglione, Castrol, FRAM, Drive Up, entre otras, y busca certificar con estándares internacionales la producción de un biodiesel puro (100% biodiesel) para que el transporte de cargas nacional comience un proceso de transición hacia una canasta de combustibles sustentables en el corto, mediano y largo plazo. Y, a la vez, que contribuya a desarrollar un subsector energético que es estratégico para las economías regionales y para la generación de divisas para el país.

Reconocimiento de los ministros
Meoni agradeció la invitación y afirmó: "Creo en el valor de

la innovación para la evolución y esto es innovación plena. El biocombustible es algo altamente positivo. La incorporación de tecnología es central para que le podamos dar eficiencia a nuestro sistema de transporte”.

Por su parte, Cabandié sostuvo: “Una vocación por la formación y capacitación como la que presenciamos nos da esperanza desde la visión que tenemos en el Ministerio. Hoy, nos damos cuenta de que el planeta da señales de estrés luego de degradarlo durante más de 200 años. Tenemos una responsabilidad muy fuerte como sociedad, porque si no cumplimos con las metas que nos propusimos para 2030 vamos a tener dificultad para acceder al crédito, colocar productos y tendremos multas para arancelarias”.

En relación con el B100 para el transporte de cargas, Borbea Antelo aseguró: “El proyecto es estratégico para el país, no sólo por los enormes beneficios ambientales y productivos que implica, sino porque es viable de forma inmediata con la capacidad instalada que ya posee la Argentina”.

El secretario general de la Federación agregó: “Con el uso del biodiesel, en esta primera etapa, apostamos a reducir 13 millones de toneladas de CO2. Nosotros tenemos que exigir la demanda que necesitamos en cada región del país. Quizá en una región nuestra necesidad sea el GNL, pero en otra podemos demandar el biodiesel”.

“[...] El B100 de la FADEEAC nació como un proyecto del programa Rango Verde de la Federación. [...]”

Canasta energética

La canasta energética estará conformada por biodiesel 100, GNC y GNL. En una primera etapa, se busca testear un B100

“[...] Se espera que una vez terminadas las pruebas, se pueda comenzar a implementar el biodiesel 100 certificado por la Federación. [...]”

certificado por la FADEEAC, ya que esta alternativa puede implementarse de forma inmediata con la capacidad instalada del país y posee enormes beneficios ambientales y productivos estratégicos.

Desde el punto de vista ambiental, el transporte de cargas moviliza el 90% de los bienes en la Argentina. Para ese movimiento se calcula un consumo de 6,5 millones anuales de toneladas de gasoil. Con el uso de biodiesel 100 se buscará reemplazar el 5% de consumo de gasoil del sector en cinco años, lo que contribuirá a reducir en 13 millones de toneladas las emisiones de CO2 en ese periodo.

Adicionalmente, el biodiesel reduce en un 70% la emisión de materia particulada y de azufre. Es importante recordar que el biodiesel se realiza con el desperdicio del poroto de soja, lo que significa que no se utiliza alimento para su producción y que tampoco requiere de nuevas hectáreas de cultivo para satisfacer su potencial crecimiento de demanda.

Desde el punto de vista productivo, la Argentina tiene las condiciones estratégicas para liderar el mercado de combustibles limpios de transición, no sólo por ser uno de los mayores productores y exportadores de aceite de soja a nivel global, sino también porque hoy la producción de biodiesel en Argentina tiene una capacidad ociosa de casi el 50%.

El país posee capacidad instalada para producir 5,1 millones de metros cúbicos anuales, y sólo produce 2,6 millones. Imple-



Las autoridades de la Federación recibieron a los Ministros Nacionales

mentar un proceso de adopción de biodiesel puro para el transporte de cargas podría generar una demanda inmediata para activar gran parte de esa capacidad ociosa.

Esto tendría un impacto directo en la generación de empleo, ya que se estima que la mano de obra necesaria para la producción de biocombustible multiplica por ocho la que se requiere para importarlo como sucede actualmente. El biodiesel puede convertirse en un gran generador de trabajos de calidad y en un impulso gigante para que la Argentina se instale definitivamente como gran productor de energía limpia.

El biodiesel frente a otros combustibles que también reducen el impacto ambiental posee una ventaja adicional determinante: se puede implementar sin necesidad de cambiar el parque automotor del transporte de cargas existente.

Esto quiere decir que en cualquier momento un camión que funciona a gasoil puede migrar a biodiesel B100 sin ningún costo adicional, al contrario, con beneficios y estímulos muy concretos: a) aumento de vida útil del motor en un 25%; b) mejora en la combustión del motor; c) reducción de costos debido al menor precio del biodiesel vs. gasoil.

Pruebas

Durante el evento, se informó sobre el reciente lanzamiento de una prueba inédita en el mundo: un proceso de evaluación del desempeño de un biodiesel 100% puro en ruta, a través de un monitoreo en tiempo real de impacto y desempeño, comportamiento, logística y factibilidad del reemplazo del combustible diésel de origen mineral por combustible biológico.

Para eso se conformó un comité de seguimiento técnico y se comenzó a realizar el monitoreo digital de 22 camiones de carga: el 50% de esas unidades están impulsadas a gasoil y el otro 50% a biodiesel 100. Las unidades transitarán durante seis me-



Cabandié elogió la vocación por la formación y capacitación

ses por regiones segmentadas en todo el país para así obtener información representativa de desempeño en ruta e impacto ambiental comparado.

Esta investigación tendrá como resultado un dictamen con los resultados de la comparación entre los dos combustibles. También generará una base de conocimiento empírico para la creación de un manual de procedimientos para el buen uso de biodiesel en camiones.

Se espera que una vez terminadas las pruebas, se pueda comenzar a implementar el biodiesel 100 certificado por la FADEEAC entre las empresas de transporte de cargas del país que pertenecen a la Federación. En una primera etapa, se apuntará a las empresas de consumo a granel que representan una demanda anual de 1,8 millones de metros cúbicos.



Meoni destacó el valor de la innovación

Laboratorio de Análisis de Tecnología Vehicular

Durante la visita al predio de Escobar, los ministros Meoni y Cabandié visitaron el espacio en el que la FADEEAC se encuentra

construyendo el primer Laboratorio de Análisis de Tecnología para vehículos pesados del país, con una inversión total que rondará los 18 millones de dólares.

El laboratorio tendrá el objetivo de funcionar como centro de testeo y verificación de estándares técnicos y ambientales de vehículos de carga y, además, buscará convertirse en el centro de investigación e innovación para el sector en la Argentina.



El análisis de la situación del sector

Durante la reunión del Consejo Federal se hizo un homenaje a Don Rogelio Cavalieri Iribarne y se trataron asuntos relativos a la actividad.

El tercer Consejo Federal *online* y el número 408 en la historia de la FADEEAC se realizó el 3 de septiembre último con presencia de Cámaras de todo el país. Las autoridades hicieron un homenaje a Don Rogelio Cavalieri Iribarne, quien había fallecido días atrás. Repasaron los temas más urgentes de la agenda del sector, en el marco particular de la pandemia.

Hugo Bauza, presidente de la entidad, condujo el evento, junto con el secretario general Martín Borbea Antelo y el tesorero Walter Bo. Entre los temas principales, se refirieron a la renovación del parque de camiones por actividad, la escalabilidad y la inclusión de ABS en modelos 1114, en lo que la entidad está trabajando con funcionarios nacionales. Entre otros temas, se hizo hincapié en el código de buenas prácticas de la Federación, en el que se trabaja en el marco del sistema de compliance. Se resaltó la importancia de conocer el funcionamiento orgánico de la entidad para lograr un proceso ético y transparente de cada ítem trabajado por la organización.

También relataron cómo se lleva a la práctica para las Cámaras interesadas el acceso al TelePASE obligatorio para las autopistas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, según definición de AUSA. La gestión de esa herramienta se

puede hacer con colaboración de la FADEEAC. A continuación, Adrián Madrid, en representación del área de Tesorería y Administración, dio cuenta de la situación económica de la entidad en el marco de la pandemia y las acciones tomadas para acompañar en este escenario a las Cámaras asociadas.



EN EL MOMENTO QUE NOS NECESITE,
NOSOTROS RESPONDEMOS.

En Assekuransa buscamos brindarle el mejor respaldo en todo momento, y eso abarca también nuestros canales de comunicación, por eso ahora sumamos una nueva manera para estar en contacto las 24 horas, los 365 días del año.

Acceda al nuevo chat automático cuando lo desee, a través de nuestra web, WhatsApp, Facebook o simplemente escaneando el código QR.



Ingresa a nuestro WhatsApp

OSSN www.ssn.gov.ar
0800-656-8400
W de Transporte 236 171





» Amplitud - Julio Velázquez Arancibia destacó la participación de entidades nacionales e internacionales

Una mirada global sobre la pandemia

Durante la “Jornada Covid 360”, que se estaba organizando al cierre de esta edición, se debatirán y expondrán los diferentes problemas que afectan hoy a las sociedades y su impacto en el transporte de cargas.

Con la organización de la FADEEAC, se realizará el evento internacional “Covid 360”, con el objetivo de analizar los distintos puntos de vista de la problemática completa de la pandemia en relación con el transporte.

Al cierre de esta edición, se estaba trabajando en la conformación de bloques que abordarán los cinco puntos programados, que serán el estado de la salud antes del Covid-19 y las lecciones a aprender; la situación de la carga ambiental previo a la pandemia; el panorama de la economía; el rol de los medios de comunicación y el funcionamiento de las instituciones.

Del encuentro virtual participarán a nivel internacional representantes de la Comisión Directiva de la IRU, el Banco Mundial y organismos de investigación científica de diferentes países. También, especialistas en la comunicación y la Constitución que analizarán el impacto de la cuarentena en Argentina y el mundo.

El coordinador de la jornada, Julio Velázquez Arancibia, gerente de la FADEEAC, explicó las diferencias que observa de la situación respecto de la internacional. A su vez, agregó: “A nivel de Latinoamérica las problemáticas del transporte son parecidas. Lo vemos en Chile, Brasil, Paraguay, Uruguay y Bolivia. En los países desarrollados, las instituciones están más preparadas, con infraestructura para enfrentar esta serie de crisis. Además, están muy establecidas las competencias de las autoridades a nivel nacional”. A su vez, aclaró que no habrá presentaciones tradicionales,

sino que cada panelista dará su opinión y experiencias, de acuerdo al tema que le toque desarrollar.

Velázquez adelantó que los ítems a desarrollar parten de un escenario complejo. “La OMS nos está diciendo que la pandemia que estamos viviendo no va a ser la última. Vamos a tener problemas con el calentamiento global, mientras existe una forma ineficiente de distribución de ingresos, lo que genera poblaciones vulnerables. El entorno económico es una cuestión que hay que trabajar entre los gobiernos y las instituciones privadas”, dijo.

[...] Al cierre de esta edición, se estaba trabajando en la conformación de bloques que abordarán los cinco puntos programados [...]

El directivo señaló que el evento no sólo tendrá en cuenta los aprendizajes de esta crisis, producto del Covid-19, sino también los preparativos a considerar para posibles futuras pandemias “La idea de todo lo que hace la Federación siempre es tener una mirada visor”, concluyó.



Ventajas del
SOLA Y BRUSA PLAN

- > CUOTAS EN PESOS
- > COSTO MAS BAJO DEL MERCADO
- > PERMITE PLANIFICAR SU COMPRA

Ruta P. N° 6 km 57 . (S3009 WAA)
Franck . Santa FE . Argentina
Tel.0342 / 4930141 . Fax . Interno 104
www.solaybrusa.com / info@solaybrusa.com





» Jornada – Una charla necesaria para comprender la actualidad del país

Los costos y la economía nacional

El Departamento de Estudios Económicos y Costos organizó un encuentro virtual con invitados y una importante convocatoria.

Una mirada profesional de la macroeconomía y su impacto en el autotransporte de cargas fue la que brindaron profesionales del Departamento de Estudios Económicos y Costos de la FADEEAC junto a invitados. Se profundizó en la conformación del Índice de Costos de la entidad, el comportamiento del dólar y las finanzas y el mercado de combustibles, entre otros ítems.

La jornada, titulada "Costos y la situación actual del sector y la Argentina", resultó necesaria para comprender la actualidad del país en la órbita económica y su inserción en el mercado regional e internacional. Contó con casi 200 participantes y se realizó a través de la plataforma digital Zoom. La coordinación del evento estuvo a cargo de Emilio Felcman, director del área anfitriona, y la economista Melina Berger, también integrante del Departamento.

La primera parte de la charla estuvo a cargo de Felcman, quien realizó un análisis pormenorizado de la evolución de costos del ICT y el impacto de las principales variables macroeconómicas que afectaron al índice en un contexto crítico de pandemia con implicancias económicas en numerosas ramas de actividad y del transporte.

Luego, se analizó en forma trimestral la evolución del índice de transporte FADEEAC, así como de los rubros que lo componen respecto a otros indicadores de inflación, como lo son

el IPC y el IPM. Se remarcó la fuerte desaceleración del ICT, respecto a los años 2018 (61,5%) y 2019 (46,9%), tendencia que se espera que se mantenga en los próximos meses de no haber cambios abruptos en política cambiaria o subas del Brent. También se estudió la evolución del mercado de combustibles y específicamente del gasoil, cuyo comportamiento se había mantenido estable a lo largo del año, con la primera suba registrada en agosto, en un marco de histórica caída de los precios internacionales del petróleo que dio lugar al establecimiento del barril criollo con el precio sostén de 45 dólares, establecido en el Decreto Hidrocarburos 488-2020.

Finalmente, se dio cierre a este panel, mencionando que la fuerte desaceleración de la inflación de costos en el ICT en 2020 es producto del efecto de la pandemia en la demanda de actividad, el congelamiento de los servicios públicos, pero también del mantenimiento de la política cambiaria y a la baja en los precios del petróleo, enmarcado en un contexto de emisión monetaria récord, con un efecto limitado en la inflación minorista y con una marcada contracción de la economía.

El mercado de divisas

A continuación, Germán Plessen, gerente de Inversores Corporativos e Institucionales en la Bolsa de Comercio en Bahía Blanca, expuso las características de la actual demanda de

divisas. Se analizaron las brechas entre el tipo de cambio formal e informal, la balanza de pago y el rol que juegan las sociedades de bolsa en este contexto en lo transaccional.

[...] La necesidad recurrente de la Argentina por comprar dólares se debe a características estructurales del país. [...]

El especialista explicó que la necesidad recurrente de la Argentina por comprar dólares se debe a características estructurales del país, asociadas al desgaste permanente de la moneda nacional debido a picos recurrentes de devaluaciones e inflación que ha venido sufriendo durante las últimas décadas. Esas situaciones generaron dos consecuencias: por un lado, que la moneda doméstica no sea una reserva de valor, por lo que se termina eligiendo el dólar por sobre el peso; y la segunda cuestión es que genera que no se tenga un mercado de capitales razonablemente desarrollado, lo que genera escaso financiamiento doméstico a largo plazo.

Por otra parte, se realizó un análisis de la evolución de la demanda de dólares que muestra un crecimiento sostenido y con tendencia a no ceder en el futuro, ya que quien no accede al mercado cambiario formal lo hace por canales paralelos generando una mayor brecha entre el tipo de cambio formal, informal y contado con líquido. Además, se mencionó que se espera que no haya un alineamiento de las brechas en el corto plazo, debido a que todo salto en el tipo de cambio formal, siempre que no haya una oferta estable de dólares, repercute directamente en la estructura de costos de la economía y sobre el nivel de la actividad.

En este sentido, durante el último año, y mientras se mantenga el cepo vigente, las sociedades de bolsa representan la forma de acceder a dólares o a pesos desde dólares a un tipo de cambio razonable abriendo una cuenta concomitante y comprando bonos, siendo esta función de mediador en la transacción su función clave, seguidas del financiamiento muy a corto plazo, cheques de pago diferido y administración de liquidez.

Respecto de la reestructuración de la deuda, el economista señaló que permite un nivel de previsión hacia delante y cierta estabilidad en la balanza de pagos que ayuda a bajar la tensión del mercado, pero que será clave para sostener un equilibrio a mediano y largo plazo, el encontrar formas alternativas al dólar como reserva de valor.

La brecha cambiaria

Siguiendo esta línea, Fabián Achaval, del Centro para el Desarrollo Económico, analizó la evolución de las brechas entre el dólar formal e informal y la demanda de este.

Mencionó que a pesar de que el tipo de cambio oficial acumula cierto retraso, no se justifica la actual demanda. También reafirmó que mientras exista la brecha, habrá una forma de actuar especulativa por parte de los argentinos. Asimismo, se analizó cómo logrará el BCRA reducir esta brecha, y qué tipo de medidas restrictivas llevará adelante, ya que, si se impide el mínimo cupo, puede haber un desabastecimiento de los principales suministros del mercado informal, disparando

TRANSPORTE DE CARGAS EN ARGENTINA EVOLUCION DE COSTOS Y PERSPECTIVAS 2020

RUBRO	07/20	08/20
COMBUSTIBLE	-0,01%	4,44%
LUBRICANTES	13,50%	0,00%
NEUMATICOS	3,55%	4,06%
REPARACIONES	1,34%	2,44%
MATERIAL RODANTE	1,34%	0,47%
PERSONAL	0,00%	8,00%
SEGUROS	6,11%	5,27%
PAENTES Y TASAS	0,00%	0,00%
COSTO FINANCIERO	0,87%	14,91%
GASTOS GENERALES	0,40%	4,04%
PEAJE	0,00%	0,00%
ICT FADEEAC	0,93%	5,11%

aún más el valor del dólar blue, con riesgos de una corrida cambiaria.

Como puntos positivos del contexto se remarcó que el acuerdo de la deuda resulta clave para generar la calma en el mercado, además del ahorro de deuda. El período de gracia hasta 2025 permite un panorama financiero despejado para poder crecer. Asimismo, el saldo comercial récord que tiene la Argentina en un contexto adverso, tanto nacional como internacional, resulta positivo, al igual que el saldo comercial energético y la menor salida de divisas por menores gastos de servicios en viajes, pasajes y otros gastos. Por otro lado, permanece la confianza en el sistema bancario, reflejado en cierta estabilidad en los depósitos en dólares.

Por otro lado, se mantiene una alta demanda de divisas hasta niveles insostenibles en los próximos meses dadas las reservas netas actuales del BCRA y la única fuente genuina de divisas que es el comercio exterior, muestra resistencias para liquidar las divisas, por el nivel de retenciones y el tipo de cambio oficial que genera más incentivos a retener que a liquidarlas. Este comportamiento especulativo se observa también en las importaciones que están adelantando los pagos para tener un margen financiero.

[...] El acuerdo de la deuda resulta clave para generar la calma en el mercado, además del ahorro. [...]

Finalmente, concluyó que el valor del dólar oficial muestra cierto grado de retraso, aunque no es el problema central, ya que radica en un contexto donde el superávit comercial está en sus máximos históricos, los gastos en servicios y turismo está en sus mínimos históricos y el banco central no logra acumular reservas.

Por esta razón, el BCRA se encuentra con el desafío de controlar esta brecha en un contexto del año con menor liquidación de divisas del agro, una demanda de atesoramiento en alza y con un nivel crítico de reservas netas. Para ello será clave el desarrollo de un plan económico con un sendero claro de lo que va a pasar con los temas fiscales y el FMI. Hasta que ese problema no sea despejado, la brecha cambiaria a corto plazo no se estabilizará, y el BCRA tiene muy pocos meses para lograr esa estabilidad.



28

29

» Internacional - Las mejoras en los sistemas facilitaron la tarea de los transportistas

Trámites más expeditivos

Luego de años de demoras en la obtención de permisos que afectaban la competitividad de las empresas, se logró un nuevo sistema que simplificó los trámites.

La tramitación de los permisos Originarios Definitivos para realizar transporte hacia el exterior se había tornado en un inconveniente y los plazos para lograrlo excedían las posibilidades de las empresas. Por eso la obtención de Permisos Ocasionales se había convertido en una situación común.

Esto no había sido siempre así. En el momento en que se inició este mecanismo, a partir del Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre (ATIP), en los inicios de la última década del siglo anterior, el sistema había funcionado de manera expeditiva, pero eso fue cambiando y el trámite llegó a ser tan complejo que llevó los plazos hasta más de seis meses.

Sin embargo, esa circunstancia retomó la vía ágil a partir de una serie de medidas que se adoptaron desde el año pasado y que permitieron que, en plena pandemia, aumentara el volumen de transporte por carretera hacia el exterior y se incrementaran las ventas externas del país.

Yanina Praglia, directora de Gestión de Permisos de Transporte Automotor de Cargas, dependiente de la Dirección Nacional de Transporte, a cargo de Carlos Alaye, recordó: "Con el paso del tiempo, el flujograma del trámite se fue complicando, agregándole requisitos. Incluso, se decidió que al documento de idoneidad, que es el que acredita el permiso, se le sumara un acto administrativo, una disposición del subsecretario".

En ese sentido, agregó: "Esto implicaba que fuera un dictamen a la Dirección de Asuntos Jurídicos del Ministerio de Transporte, con lo cual los plazos se incrementaron sustancialmente".

La intervención de varias áreas en el proceso llegó a triplicar los plazos, tornándose muy poco operativo para los compromisos comerciales de las empresas.

"Esta situación originó que tuviéramos que empezar a hacer abuso de los Permisos Ocasionales con Definitivo en Trámite, para que las empresas pudieran resistir hasta ocho meses, que

era lo que llegó a durar la expedición del trámite, con menos beneficios y afectando directamente la competitividad de las empresas", dijo Praglia a Revista FADEEAC.

Cambio

La directora celebró: "Hace un mes y medio logramos estar a la cabeza en los plazos, incluso respecto de los demás países, en los que se está tardando alrededor de 30 días, mientras que nosotros estamos en un promedio de 20 días. Es muy expeditivo".

"Si bien la idea no es eliminar los Ocasionales con Definitivo en Trámite, entendemos que van a morir de causas naturales, aunque subsisten en tanto las empresas los sigan pidiendo, por ese margen de algunos días en que necesitan llevar el camión a la ruta", completó.

La funcionaria recordó el antecedente de la Resolución 17/2016 que eliminó el acto jurídico para los permisos de turismo en el área de Pasajeros. Teniendo en cuenta esta particularidad, Praglia comentó que se propició la medida que se transformó en la Resolución 569/2019. "Costó sacarla porque no lográbamos el impulso político para hacerlo", añadió.

Además, comentó: "Nos asociamos con la -desaparecida- Secretaría de Simplificación Productiva y logramos que la norma saliera el año pasado. Igualmente, llevó un tiempo ajustar el flujo y poder implementarla. Ellos se comprometieron a sacar un sistema (Giménez) que era una simplificación en la carga de la flota que nunca vio la luz".

"Por eso, quedamos empantanados, aunque ese sistema no nos interesaba, ya que el corazón del problema estaba en el trámite. Entonces, tuvimos que llegar a un consenso con Asuntos Jurídicos para implementar la parte que nos interesa de la norma. De todos modos, tenemos un proyecto de norma que haga que esta situación quede jurídicamente respaldada. Se va a mantener el

[...] "En estos meses de pandemia hemos tenido un incremento de 50% en el volumen de empresas argentinas, en todas las líneas". [...]

procedimiento, pero desaparece el sistema anterior que nunca se aplicó y que era muy parcializado, porque no resolvía el problema del volumen de flotas", completó.

La nueva situación

La funcionaria detalló: "Hoy tenemos en el Sistema que administra la Comisión Nacional de Regulación del Transporte 33.998 vehículos habilitados, con un total de casi 6.000 Permisos Definitivos vigentes, a lo que se suman los Ocasionales, que varían mucho porque son de corta duración, aunque con esta norma dejan de durar 30 días y pueden llegar hasta seis meses, según la necesidad de la empresa".

A ese parque, que administra la Dirección de Gestión de Permisos de Transporte Automotor de Cargas, se suman los que cruzan a Tierra del Fuego, pasando por Chile, que en los seis meses de pandemia llegaron a 600 permisos, que se tramitan en 48 horas y las renovaciones de los Ocasionales.

Al respecto, Praglia enfatizó: "Las renovaciones de Ocasionales se hacen en poco más de una hora para que la empresa no pierda el compromiso comercial, porque muchas de ellas no pueden competir en los costos con las de otros países, pero si lo puede hacer con la inmediatez y, entonces, necesita el permiso ya. La idea que tenemos es respaldar a nuestras empresas chicas que están tratando de salir adelante".

"En estos meses de pandemia, al transporte en las provincias se le hizo muy dificultoso, pero hemos tenido un incremento de 50% en el volumen de empresas argentinas, en todas las líneas, lo cual da cuenta de que salieron a pelearla, más allá de lo difícil que ha sido. Esto ha sido muy meritorio, porque en definitiva hemos incrementado las exportaciones y así la economía del país se mueve", concluyó Praglia.

[...] "Hace un mes y medio logramos estar a la cabeza en los plazos, incluso respecto de los demás países". [...]



Trabajo por el transporte que cruza fronteras

Por Guillermo Canievsky y Hernán Touriño*

Celebramos que la nueva gestión oficial haya logrado finalmente reducir los plazos de expedición de los permisos. Asimismo, desde FADEEAC entendemos que esto es muy importante para que los verdaderos transportistas, que son las empresas propietarias de camiones, se les facilite la operatoria del transporte internacional en estos tiempos críticos que estamos viviendo.

Con el inicio de la pandemia, llegaron a nuestro Departamento muchas consultas acerca de los requisitos para la obtención de los permisos Internacionales. ¿Cuáles fueron los motivos? La crisis general del sector, la caída del mercado interno y la necesidad inmediata de buscar divisas en el exterior (cobro de fletes en dólares).

Desde la Subgerencia de Transporte de Cargas de la Comisión Nacional de Regulación del transporte (CNRT) se nos informó que la demanda de "Solicitudes de Permisos" continúa en ascenso de marzo hasta la actualidad y que durante agosto recibieron un promedio de cuatro permisos nuevos por día.

Acciones

Estos últimos meses nuestro Departamento tuvo mucha actividad y compromiso. En relación con el transporte internacional podemos destacar:

- El trabajo en conjunto que se viene llevando a cabo con los distintos comités de crisis en materia de la problemática diaria (FADEEAC, CNRT y Subsecretaría de Transporte).
- La asistencia permanente y relación de reciprocidad con las cámaras de los países vecinos que integran el Condesur.
- La comunicación cotidiana y la relación fluida que se mantiene con los funcionarios de todos los organismos de Transporte.
- La presión permanente y los pedidos reiterados que se trabajan juntos con Ataci y Aprocam para contribuir en la agilización de las áreas de control integrado y en los pasos fronterizos donde se presentan dificultades todo el tiempo.

Más allá de toda la problemática y la serie de conflictos que se fueron trabajando durante la pandemia, nunca se dejó de lado la agenda permanente del área, como ser la participación de las reuniones del Sub Grupo 5 de Mercosur que se están realizando en formato virtual.

Por último, logramos que se retomaran, luego de muchos años, las mesas de trabajo entre la FADEEAC y la Dirección General de Aduana (DGA) con otros organismos de transporte. A nuestro entender, son vitales para destrabar conflictos y situaciones que llevan varios años sin poder resolverse.

"Integrantes del Departamento de Transporte Internacional"

LAMBERT
La marca de su acoplado

Plan 60 CUOTAS

Más información, llame sin costo

0800-888-5262

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

www.lamberthermanos.com

TÜV Rheinland CERTIFIED Management System ISO 9001:2015



» Fiscalización - Desde Sefilo se buscó la solución a las trabas en los caminos



Oscar Farinelli explicó las tareas que desarrolla el Departamento en pandemia

[...] “Hemos encontrado la manera de tener más fluidez en la respuesta y en la acción, pero los problemas van a seguir hasta que pase el virus”. [...]

La situación en las rutas

Los controles policiales obligaron a actuar para mantener activo al sector. En tanto, la piratería se mantiene controlada, por el momento.

Durante los primeros meses de la pandemia, el Departamento Sefilo, a través del Comité de Crisis de la Federación, trabajó intensamente sobre las restricciones que –a pesar de haber sido declarada una actividad esencial- sufre el transporte de cargas en cada una de las provincias y municipios que debe atravesar.

Sin embargo, con el paso del tiempo, el transporte se fue amoldando al nuevo cuadro de situación que implicaba que en cada lugar hubiera un protocolo diferente. “Hoy, hay situaciones que se mantienen problemáticas, pero ya cada uno sabe cómo manejarlas y, antes de cada viaje, se asesora. Con cada viaje proyectado se sabe con qué restricción o requisito se va a encontrar”, explicó Oscar Farinelli, responsable del Departamento.

“Tuvimos la colaboración de Gendarmería, con la que mantenemos un trato bastante fluido y está en todo el país. Ante situaciones complejas, apelamos a ella para superarlas, hasta que fuimos entendiendo cada caso en particular. Pero todo ha ido cambiando de una semana a la otra, tanto los requerimientos como las autorizaciones para la circulación. Hoy, el cuadro de situación está más tranquilo, porque sabemos a qué nos tenemos que atener desde el Comité de Crisis”, agregó.

A su vez, Farinelli afirmó: “La retención de choferes se ha

ido solucionando. Quedaron pocas provincias con situaciones de ese tipo, como Formosa o Salta, donde se hicieron hisopados y se demoraba entre una semana y diez días al chofer y al vehículo. Hemos aprendido y el transporte consulta. Desde el Departamento se le instruye cómo actúan en cada lugar, con lo que se abreviaron las dificultades”.

En esa línea, agregó: “Hubo un decrecimiento de los controles en estos últimos meses y, si bien ha facilitado la circulación, todo es muy dinámico, el panorama cambia de semana en semana. Ha habido abusos, como el de fajar las puertas de los camiones para que no bajen los choferes y, si bajaban, debían permanecer una semana detenidos hasta tener los resultados de los exámenes”.

Sin embargo, el responsable de Sefilo consignó: “Las empresas, los choferes, el Comité de Crisis y el Departamento hemos encontrado la manera de tener más fluidez en la respuesta y en la acción, pero los problemas van a seguir hasta que pase la pandemia”.

Por otra parte, el especialista recomendó que al iniciar un viaje se conozca “cómo es el requerimiento con los hisopados”, ya que “hay lugares donde se hacen y otros donde piden que se lleven hechos. Cada distrito tiene su propia modalidad”, afirmó. Al respecto, agregó: “Antes de viajar de-

berían consultarnos sobre los protocolos, las necesidades y las restricciones en cada lugar, así se previenen problemas y se evitan generar retenciones de hasta una semana”.

En baja

Otra responsabilidad del Departamento es la vinculada con la seguridad. En ese sentido, Farinelli observó: “Los hechos de piratería venían en disminución. El sistema de interacción entre la seguridad pública y la privada y la comunicación permanente que se ha venido haciendo hizo que exista un sistema de contención e investigación de los hechos que facilitó que muchas bandas fueran desarticuladas”.

“Hoy, en el país, no deben quedar más de tres bandas importantes que operan sobre el transporte de cargas, sumando las que se dedican al desguace o adulteración de vehículo. Venían en baja y los controles interprovinciales ayudaron a que este delito decreciera, porque son hechos que generalmente operan pasando de una provincia a otra o de un distrito a otro”, aseguró.

Sin embargo, destacó que aumentó el robo sobre la distribución de puerta a puerta. El directivo aclaró que se levantó “la guardia y se encaró el tema. La zona más caliente en este sentido es entre CABA y el Conurbano, como Lomas de Zamora, Esteban Echeverría. Pero la pericia de la gente que trabaja en este tema logró desarticular la banda más importante, lo que produjo una merma”.

Por otro lado, advirtió el incremento de modalidades delictivas violentas y consignó: “Atendiendo los controles y los hechos delictivos, cada vez quedan menos fuerzas para atender este tipo de problemas. Los controles han dado re-

sultado, pero esto va a seguir cambiando. A medida que vaya decreciendo la pandemia, el delito va a ir creciendo por la situación económica y muchos meses de inacción. Por eso estamos trabajando a futuro”.

“A través de IATI, tenemos contacto con la Secretaría de Seguridad de la Ciudad, donde se está potenciando el Centro de Monitoreo para robos de automóviles y mercadería en tránsito. Participan empresas de seguimiento satelital. Va a haber una alerta temprana y el seguimiento de la situación. A nivel nacional, estamos intercambiando información con el Ministerio de Seguridad de la Nación”, afirmó.

Respecto de la provincia de Buenos Aires, el responsable de Sefilo indicó: “Pediremos audiencia al Procurador, con el que la FADEEAC firmó un convenio a fines del año pasado para potenciar las fiscalías especializadas. Son a futuro, para evitar que se pueda salir de control la situación. Por ahora, estamos bien y no tiene impunidad la piratería del asfalto”.

[...] “A medida que vaya decreciendo la pandemia, el delito va a ir creciendo. Por eso estamos trabajando a futuro”. [...]

“La fiscalía especializada en Ciudad sigue siendo un requerimiento nuestro, pero no se ha avanzado. Lo estamos supliendo integrando el Centro de Monitoreo, que nos va a dar más peso para que se investiguen estos delitos”, concluyó Farinelli.



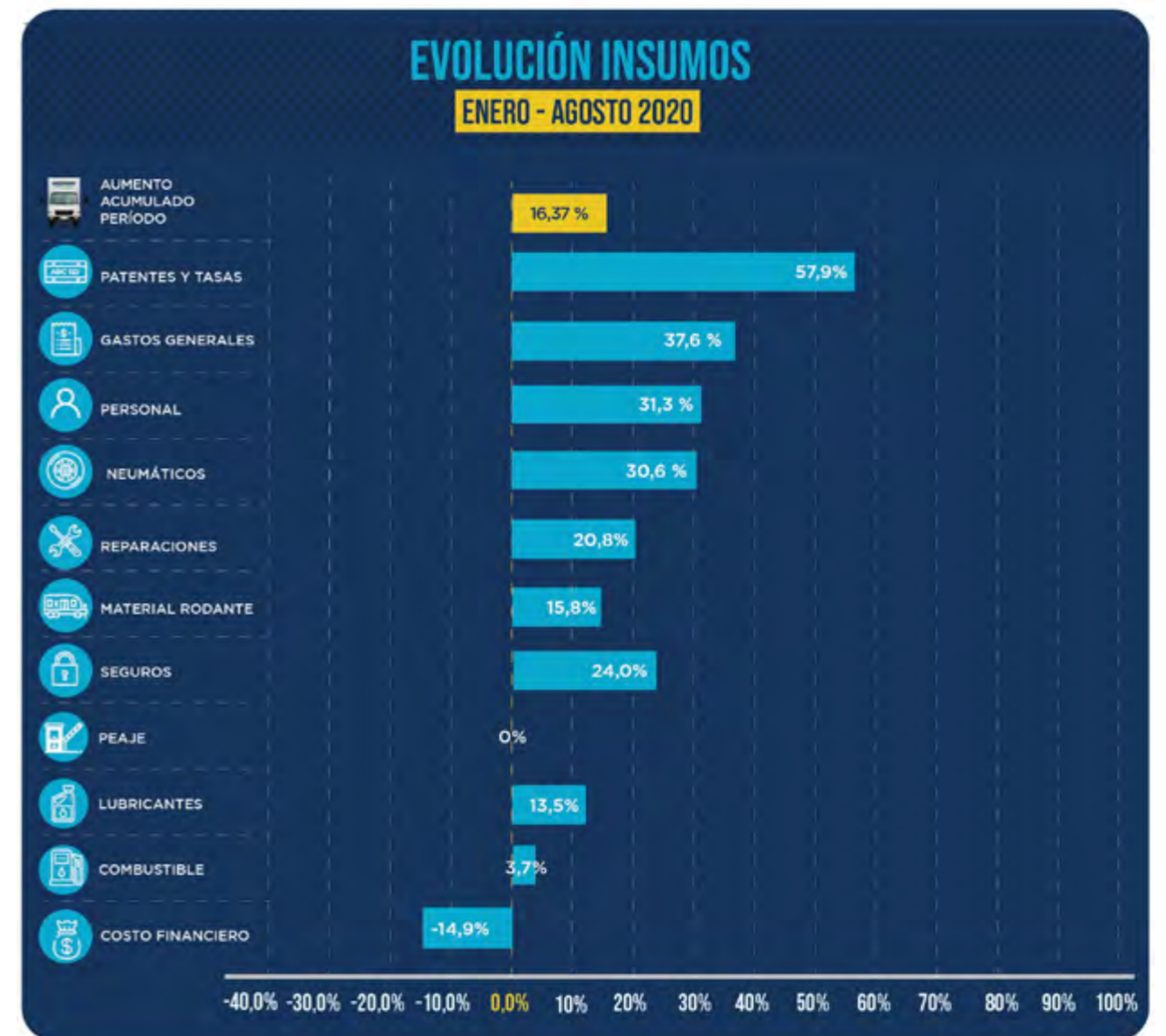
» Alza – Agosto tuvo los mayores incrementos para el transporte de cargas en lo que va de 2020

Cinco veces mayores gastos

La paritaria y el aumento del combustible hicieron que en agosto se quintuple el incremento en los costos del transporte de cargas.

Con los últimos aumentos del combustible y del costo salarial, el incremento en agosto alcanzó a 5% y un total acumulado de 16,4% para lo que va del año, mientras continúa la preocupación de las empresas por los serios inconvenientes para la circulación del transporte en algunas provincias. Según el Departamento de Estudios Económicos y Costos de la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Auto-transporte de Cargas (FADEEAC), agosto registró un aumento de 5,11% para el sector. Es el incremento más alto en lo que va del año, teniendo en cuenta que durante los cinco meses previos registró aumentos por debajo de 2% (marzo, abril, mayo, junio y julio marcaron incrementos de 0,05%, 1,7%, 1,3%, 0,64%

y 0,93%, respectivamente). De esta manera, los costos acumulan un incremento de 16,4% hasta el mes de agosto. Los datos surgen del Índice de Costos del Transporte FADEEAC (ICTF) elaborado mes a mes por la Federación y que mide 11 rubros que impactan directamente en los costos de las empresas del transporte de cargas de todo el país. La metodología del índice fue verificada por el Centro de Investigación en Finanzas de la Universidad Torcuato Di Tella (UTDT) a partir de datos primarios y una estructura de costos obtenidos de manera independiente por la federación. Si bien agosto registró el incremento más alto del año, a nivel interanual, el aumento fue de 32%, por debajo de lo



que cerró el 2019 (47%) y el 2018 (61%, valor récord desde el 2002). Esta tendencia a la desaceleración también se evidencia en que los acumulados en lo que va del año (16,4%) resultan un poco más de la mitad de lo que se registró en el mismo período enero-agosto de 2019 (+29,5%).

Esta desaceleración, que también vienen exhibiendo tanto los precios minoristas como mayoristas, se mantendría, según el Departamento de Estudios Económicos y Costos de la FADEEAC, de no producirse cambios abruptos en la política cambiaria o subas en el valor del Brent por encima de los 45 dólares.

En lo que va del año, lideran los incrementos de costos patentes (57,9%), gastos generales (37,6%), personal (31,3%) y neumáticos (30,6%). Luego del incremento en agosto, combustibles aumentó ligeramente en el año (3,7%) al tiempo que el costo financiero continúa exhibiendo un descenso menor (-14,9%) en el período (fuerte baja en abril y subas en junio y agosto), en el marco de las 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.

[...] La desaceleración, que también vienen exhibiendo tanto los precios minoristas como mayoristas, se mantendría. [...]

Los datos

Durante agosto se destaca el aumento del costo laboral, con su impacto directo en personal-conducción (8%) y en los rubros componentes relacionados, reparaciones (2,44%) y gastos generales (4,04%). La reciente rúbrica del convenio colectivo de trabajo (CCT 40/89) realizada la primera semana de agosto estableció un aumento de 8% en agosto y 7% en octubre para el resto de 2020, y de 8% en febrero y 7% en abril respectivamente para el primer semestre de 2021. Por el lado del combustible, se trata del primer ajuste del gasoil en el año (4,44%), incluyendo tanto al segmento mayorista como minorista, luego de 14 aumentos en 2018 y de

12 en 2019. En ese año, el aumento del gasoil había alcanzado el 45,6% en tanto que desde la desregulación del mercado de hidrocarburos a partir del 1 de octubre de 2017, la suba sobrepasa el 200%.

[...] Borbea: “Lamentablemente, seguimos con muchos problemas en las provincias a través de los distintos protocolos”. [...]

Del resto de los rubros, se destaca un nuevo aumento del costo financiero (14,91%), tras las recientes subas en las tasas de interés, seguido por seguros (5,27%), y neumáticos (4,06%), estos dos últimos de sostenidos aumentos en los últimos meses en el marco de la aceleración de la política de minidevaluaciones del tipo de cambio oficial.

Por último, material rodante registró un aumento de 0,47%,

mientras que el resto de los rubros (lubricantes, patentes y tasas, peajes), no ha sufrido modificaciones en relación con julio de 2020.

Relevante

“Este aumento era esperable, dado que el combustible y el personal conforman más de dos tercios en la estructura de costos del sector y ambos rubros tuvieron incrementos relevantes. Pero es importante tener en cuenta que el transporte no es un sector formador de precios, como cualquier actividad de servicios, necesita trasladar sus costos a las tarifas”, explicó Martín Borbea Antelo, secretario general de la FADEEAC.

Agregó: “Lamentablemente, seguimos con muchos problemas en las provincias a través de los distintos protocolos que cada gobernador o intendente quieren aplicar, a pesar de que ya existe un protocolo nacional”.

“Esa falta de unificación en los criterios de control nos está complicando mucho la normal circulación del transporte. San Juan, La Rioja, Jujuy y San Luis son provincias de las que seguimos recibiendo denuncias de maltrato, fajado de puertas y peajes arbitrarios”, concluyó el directivo.



Generando valor y afianzando el desarrollo del país



REPUESTOS
PARA
FORD
VOLKSWAGEN
CAMIONES
LINEAS COMPLETAS



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

TE.: 011- 4924-8770 Fax.: 0800-999-2371
www.rapa.com.ar

Sánchez de Bustamante 54 (C1173AAB) CABA - Argentina (+54 11) 4860-7700 - www.fadeeac.org.ar





» Permiso - La Cámara está habilitada a operar porque cumple con los protocolos exigidos.

“Hay socios que están al borde del colapso”

El presidente de Cetac Gualeguaychú, Carlos Rébora, enfatizó los problemas que afrontan los socios de la entidad y elogió la gestión de las autoridades de Entre Ríos en plena pandemia.

La situación que atraviesa la Cámara de Empresarios Transporte Automotor de Cargas Gualeguaychú (Cetac-Gualeguaychú) no escapa a la que vive el resto del autotransporte en la Argentina debido a la pandemia.

El presidente de la entidad, Carlos Rébora, aclaró que si bien hay empresas asociadas que conservaron o aumentaron su frecuencia de trabajo, como la paquetería o la logística de pequeños paquetes, por el incremento del comercio electrónico, hubo otras firmas que no corrieron con la misma suerte.

“Hay rubros, como el de cargas generales, que están muy alicaídos, con socios que están al borde del colapso o viéndose en la obligación de tener que vender unidades porque no pueden afrontar las cuentas”, afirmó el dirigente. Al respecto, dijo que los recursos del Estado Nacional, a través de los aportes del ATP, no alcanzan, y agregó: “Cuando no hay trabajo, no se puede funcionar. Tenemos un esquema de gastos fijos muy importantes. El panorama es disímil”.

Rébora mencionó que las actividades en la zona de influencia de la Cámara abarcan el transporte de cereal, industria, internacional, combustibles, alimentos o hacienda. “Hay empresas que están trabajando porque, por ejemplo, la cosecha de cereal estaba a pleno, pero hay otras que están esperando que se vuelva a la normalidad. No sabemos cómo vamos a quedar después de que termine la pandemia”, aseveró.

Otro punto que consideró el presidente de Cetac Gualeguaychú fue el “poco y escaso” financiamiento existente. También manifestó: “Hay demoras en las entregas de todas las terminales de camiones y de carrocería y acoplados”.

Si respeto a los acuerdos

En relación con el transporte internacional dijo que mantuvo los niveles de operaciones y que incluso se incrementaron. Sin embargo, aclaró que hay dificultades, ya que hay autoridades que no respetan los protocolos acordados para la actividad. “En cada ciudad, uno se encuentra con que el intendente puso un horario diferente a otro, faja las puertas de los camiones o no deja bajar a los choferes”, afirmó.

[...] “Hay rubros, como el de cargas generales, que están muy alicaídos, con socios que están al borde del colapso” [...]

En ese sentido, añadió: “Eso genera que una carga que se debería despachar en un par de horas, posiblemente esté de un día para otro. Así se generan retrasos como el de la logística y aumenta los costos. Tenemos que aggiornarnos a lo que está pasando y seguir trabajando. No quedan muchas alternativas”. El dirigente también explicó que cuando Uruguay empezó a hacer los hisopados obligatorios, al comienzo le cobraban al transportista 50 dólares. “A través de una gestión que se hizo, hoy el análisis de Covid-19 se sigue haciendo -dura siete días-, pero el costo lo paga el importador de la mercadería”, explicó.



Por otra parte, Rébora elogió el diálogo institucional de la Cámara con las autoridades provinciales. “La provincia de Entre Ríos se ha comportado a la altura de las circunstancias. El corredor de la Ruta 14 es muy importante para el tránsito nacional e internacional, y realmente la policía y Gendarmería sólo piden la documentación de la carga. No están exigiendo la documentación de los carnets de los psicofísicos o del RUTA porque saben que están prorrogados”, indicó.

No obstante, apuntó que otros estados sí complican el ingreso de los camiones, como San Luis, Jujuy, Mendoza o Santiago del Estero. Por tal motivo, destacó que las tres cámaras de la provincia siempre estuvieron al teléfono o vía correo electrónico para reclamar por los casos que se iban presentando.

El 16 de marzo pasado, la Cetac-Gualeguaychú suspendió todas sus capacitaciones, al iniciarse la cuarentena. “Después de presentar todos los protocolos, la Municipalidad nos habilitó el 4 de mayo a reiniciar la atención al público y los trámites del RUTA. El 23 de junio volvimos con las capacitaciones”, contó Rébora.

[...] “Hoy estamos trabajando de modo normal, teniendo en cuenta el distanciamiento y todas las medidas requeridas”. [...]

“Hoy estamos trabajando de modo normal, teniendo en cuenta el distanciamiento y todas las medidas requeridas por las autoridades. Contamos con el arco sanitizante que nos enviaron desde la FPT. La Municipalidad visitó la Cámara y permitió que continuáramos trabajando porque cumplimos con los protocolos exigidos”, afirmó el directivo.

Además, la entidad continúa con sus distintos asesoramientos a los socios. “Lo que podemos solucionar, lo hacemos, y sino consultamos a la FADEEAC”, recalzó.

DIVISIÓN MINERA

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



BERTOTTO BOGLIONE

+54 (03472) 425095 - ventas@bertottoar.com - Marcos Juárez - Córdoba, Argentina

www.bertotto-boglione.com

Fundación Aprocam colaboró con los bomberos

La Fundación de la Asociación Propietarios de Camiones de Mendoza (Aprocam) gestionó y coordinó en conjunto con la empresa Transporte Rodríguez el traslado sin costo de equipos para el combate de los fuegos forestales y de protección contra el Covid-19 para los Bomberos voluntarios, desde Buenos Aires hasta Mendoza.

Trece cuarteles de bomberos recibieron mochilas forestales y materiales ignífugos como pantalón y chaqueta, certificados como elementos de protección y ataque de incendios agrestes, además de suministros de higiene para prevenir el contagio del coronavirus. De la logística participaron el director académico del Instituto de



Capacitación del Transporte de la Fundación Aprocam, Sergio Quinzano, y la empresa Transporte Rodríguez, en la figura de Rubén Bartolochini, socio y directivo de la Cámara.

Restricciones cambiarias y transporte internacional

La Asociación de Transportistas Argentinos de Carga Internacional (Ataci) y la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (FADEEAC) realizaron gestiones ante el Banco Central y las autoridades nacionales de Transporte, con el fin de lograr políticas que ayuden a reducir el impacto directo que producen en el sector las restricciones cambiarias y de utilización de divisas vigentes.

A través de un comunicado, ATACI afirmó que la implementación de las medidas restrictivas en el mercado cambiario "impide el normal funcionamiento" de las empresas, y advirtió que esto

"podría inducir a las empresas" a operar en el "mercado negro" de divisas.

"La imposibilidad de recomponer el flujo de fondos por resarcimiento de esos gastos, torna impracticable la actividad tal y como está diseñada. Cabe señalar que no se trata de un reclamo destinado a la compra de dólares, sino al acceso a reales, pesos uruguayos, chilenos, bolivianos, guaraníes y soles peruanos, imprescindibles para la actividad de rutina en los países vecinos", detalló la cámara para el transporte internacional.



Encuentro virtual entre Catamp, CIQyP Y FADEEAC

En el marco de una actividad conjunta entre la Cámara de la Industria Química y Petroquímica (CIQyP), la Cámara Argentina del Transporte Automotor de Mercancías y Residuos Peligrosos (Catamp) y con la participación del Departamento de Transporte Internacional de la FADEEAC, se realizó un encuentro virtual sobre "La Industria Química y Petroquímica y el Transporte de Carga de Mercancías Peligrosas en Tiempos de Covid-19".

Las palabras de bienvenida estuvieron a cargo de Federico Veller, vicepresidente de la CIQyP, y de Ángel Fuente Fuente, presidente de la Catamp. Actuó como moderador Rolando García Valverde, líder de Desarrollo Sustentable y Medio Ambiente de CIQyP.



También participaron Edgardo Sergio Lyonnet, coordinador de Gestión Cipet; Guillermo Canievsky, en su carácter de asesor del Departamento de Transporte Internacional de la FADEEAC; Rodolfo Espinosa Liard, coordinador institucional de Catamp; Héctor Omar Rago, asesor en Gestión de Riesgos de Catamp; y Andrea Ratto, de CIQyP.

PUBLICITE AQUÍ



El Medio del Empresario de Transporte

Revista

FADEEAC

Es Transporte de Cargas

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

FEDERAL BREVES

CEAC homenajeó a su fundador

En su página web la Cámara de Empresarios del Autotransporte de Cargas (CEAC) dedicó unas líneas a despedir a Rogelio Cavallieri Iribarne, socio fundador y primer Presidente de la CEAC: "Con profundo pesar lamentamos comunicar el fallecimiento de Don Rogelio que a comienzos de la década de 1960 comprendió que la visión del empresario requería también contar con una Entidad que cobijara a quienes pensaban de tal modo".

"Bajo su liderazgo, FADEEAC fue referente nacional y reconocida internacionalmente como representante del sector empresario del transporte automotor de cargas. Se constituyó en aquellos en la representante del sector empresario de la negociación paritaria de la actividad, participó en foros nacionales e internacionales, fue re-



conocida como interlocutor por los Gobiernos Nacionales, Provinciales y Municipales como así también por otras representaciones empresarias de otras actividades", destacaron desde CEAC.

Además, destacaron las cualidades humanas de Don Rogelio: "Fue un hacedor incansable, que buscó siempre la concordia y la unidad de todo el sector entendiendo que juntos podríamos defender mejor los intereses de los asociados en forma más eficaz. Su memoria nos acompañará en forma permanente y será una guía en nuestro accionar".

Se acercaría una solución a los escalables

Tras la reunión mantenida en la sede de la Cámara Empresaria de Autotransporte de Cargas Esperancina (Ceace) entre miembros de su Comisión Directiva, asociados, presidente de Cafas y el coordinador de las siete Cámaras de autotransporte de la Provincia, con el senador provincial Rubén Pirola, éste se comprometió en trabajar urgente en una solución al problema de la "persecución sobre los escalables en rutas provinciales".

En el encuentro se le hizo una reseña a Pirola, desde la autorización para la circulación de bitrenes y escalables en la Provincia de Santa Fe, a partir del Decreto 3541/2018, el trabajo llevado a cabo en conjunto por las Cámaras de Santa Fe y la DPV, luego de lo cual se publicó la Resolución 1841/2019 con los primeros tramos de rutas provinciales habilitadas y la posterior Resolución



2391/2019 con la cual, Vialidad dejó sin efectos las multas labradas a los escalados hasta diciembre de 2019.

El senador se comprometió a presentar un Pedido de Informes al Ejecutivo, previa consulta con los senadores, principalmente de los departamentos Castellanos y San Cristóbal, que es donde básicamente están multando. Además, se comprometió a hablar con la ministra de Infraestructura, Silvina Frana, para generar una reunión a fin de resolver de manera definitiva la habilitación de las rutas provinciales para los escalables y bitrenes.

Cambio de autoridades en Cetacer

La Cámara Empresaria del Transporte Automotor de Cargas de Entre Ríos (Cetacer) celebró su Asamblea General Ordinaria N° 15, en la que se designó nuevo presidente a Ricardo Wagner, para el período 2020-2022.

Luego de la lectura del Balance y demás Orden del Día, los presentes agradecieron al presidente saliente, Francisco Viñuales, por su gestión para lograr grandes avances institucionales y edilicios. Próximamente, Wagner comunicará el listado de los socios que



acompañarán su mandato para continuar con el objetivo principal de la cámara que es velar por los intereses del sector de transporte de cargas.



Cedac colabora ante la pandemia

Ante la emergencia sanitaria que vive el país por la pandemia de Covid-19, la Cámara Empresaria del Autotransporte de Cargas de Córdoba (Cedac), sigue cooperando con las autoridades para paliar de la mejor forma esta enfermedad.

En este caso, el gesto solidario fue de la empresa "Rigar Servicios Logísticos", socia fundadora de la Cedac desde 1958, que desinteresadamente puso a disposición un camión y tuvo la gratificante

misión de llevar a Córdoba una carga completa con importante material sanitario.

El vehículo de gran porte se cargó en Buenos Aires en la Dirección Nacional de Emergencia Sanitaria y tuvo como destino la Municipalidad de Villa María (Córdoba). La delegación del Sindicato de Camioneros local ayudó con la coordinación de este traslado.

NUEVAS CONFIGURACIONES

SEMIREMOLQUE
1+1+1 - 55.5 TN



SEMIREMOLQUE
3 EJES EN TÁNDEM
52 TN



Paso de Los Libres 1871 (5900) Villa María, Córdoba, Argentina - Tel +54 353 4619170, Fax +54 353 4619170
contacto@cormetal.com.ar - www.cormetal.com.ar



FPT

Fundación Profesional
para el Transporte

www.alvarezcordeyro.com.ar

PROPUESTA ACADÉMICA

EVALUACIÓN CONDUCTIVA

- Modalidad básica 6 horas.
- Modalidad psicométrica 8 horas.
- Incluye pruebas en simuladores y camiones.

CURSO INICIAL OPERADORES DE AUTOELEVADOR

- Destinado a personas que no posean experiencia en la conducción de autoelevadores.
- 40 hs. de teoría y 60 hs. de práctica.

CURSO CHOFER PROFESIONAL

- Destinado a nuevos ingresantes en el sector del transporte de cargas.
- Curso intensivo de 220 hs.
- (110 hs. Prácticas - 110 hs. Teóricas)
- Un mes (Lun a Vie de 8:00 a 18:00 hs.)

PERFECCIONAMIENTO PARA OPERADORES DE AUTOELEVADOR

- Destinado a conductores con experiencia comprobable en el manejo de autoelevadores.
- 27 hs. de capacitación teórica y práctica
- Curso intensivo de 3 días

PERFECCIONAMIENTO CONDUCTORES DE VEHÍCULOS DE CARGA

- Destinado a experimentados en el sector.
- Curso intensivo de una semana de 8:00 a 18:00 hs.

CURSOS EMPRESARIALES IN COMPANY, PRESENCIALES Y VIRTUALES

- Liquidación de sueldos.
- Recursos Humanos.
- Transporte Internacional.
- Legislación en el Transporte.
- Costos.
- Diplomado en Gestión de la Seguridad Vial.
- Gestión empresarial del transporte.

SPONSORS



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



SECCION

FPT

Fundación Profesional
para el Transporte

Sección **FPT**

La importancia de la educación presencial	48
Preparándose para la vuelta	52
Breves	54

“Don Rogelio”: nuestra luz en la ruta

> Darío Airaudo*

Cuando me solicitaron que exprese algunas palabras sobre Don Rogelio, pensé que él y todo lo que realizó por el transporte por carretera del país, nos regaló en vida su legado: un homenaje al sistema en su conjunto.

Corriendo la primavera del año 1969, mi padre René hizo que lo acompañase a un encuentro regional de transporte en mi provincia vecina de Entre Ríos. Allí fue que conocí a esa persona tan especial que, con respeto, solvencia y profundidad en sus conocimientos, transmisión de conceptos y valores, nos dirigía y cautivaba con sus palabras. Al terminar la reunión, y ante nuestra presentación, recibí esa mirada y esos consejos tan acogedores sobre la juventud y el transporte, marcando en mí una hoja de ruta que jamás desanduve. Pasaron los años y tal fue esa impronta que ante mi desarrollo en la industria del transporte y la actividad gremial empresarial, representando a AAUCAR de Santa Fe, se hicieron frecuentes los encuentros con Don Rogelio en El Barolo o en los distintos lugares del país donde nos convocaban.

Manteniendo siempre su premisa sobre la capacitación en función de la profesionalización del sector, considerando a todos los niveles, especialmente a los choferes, los “Caballeros de la ruta”, es que asimilé su legado y su transmisión de valores en cada posta del camino. Con la constitución de la Fundación Profesional para el Transporte, entre cuyos fundadores también estaba mi padre, tomó forma la incorporación de sus acciones, conceptos y contenidos, observados en el viejo mundo, que se adaptaron y aplicaron en nuestro país. Así como sus valores, el respeto aún en las divergencias y adversidades y la hombría de bien que siempre demostró.

Sin lugar a dudas, el posicionamiento en capacitación alentado y apuntalado por Don Rogelio, su objetivo de la tan mencionada Universidad del Transporte, el desarrollo permanente en innovación de contenidos, referidas al perfeccionamiento y mejoras continuas, son los resultados del compromiso asumido en esta ruta que él nos marcó y por la cual seguimos andando.

Querido Rogelio: siempre serás nuestra luz como gran dirigente y nuestra posta segura donde resguardarnos ante las tormentas que se presenten en cada momento.

Somos todos bienvenidos a la ruta que nos trazaste, la que con respeto, ahínco, convicción y madurez dirigencial debemos transitar.

Hasta cualquier momento y QEPD.

* El autor es presidente de la FPT



*El autor es presidente de la FPT

Presidente Honorario	ROGELIO CAVALIERI IRIBARNE
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)

> Encontranos en:

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, y

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

Consulte
FECHA DE INICIO
Cupos limitados

SPONSORS



Informes e inscripción
Sánchez de Bustamante 54 - CABA
Tel.: (+54 11) 4860-7768
fpt@fpt.org.ar
www.fpt.org.ar

FADEEAC
Es Transporte de Cargas





Capacitación - El desafío de seguir enseñando mientras atravesamos la emergencia sanitaria

La importancia de la educación presencial

El uso de plataformas virtuales suplió la asistencia a los cursos, pero la formación basada en “lo social” le otorga un estatus diferenciado al saber hacer.

La Fundación Profesional para el Transporte tiene entre sus propósitos constitutivos promover el estudio y la investigación de la problemática vinculada a la prestación de los servicios de transporte en sus diferentes modalidades; favorecer el perfeccionamiento en la gestión y operatividad de las empresas de transporte a través de la formación y actualización de sus directivos y sus niveles gerenciales; contribuir a elevar el grado de capacitación de todos aquellos que ejercen o se preparan para desempeñar actividades profesionales en el ámbito del transporte de cargas y crear conciencia sobre la necesidad de una conducción eficiente.

Constantemente innovando, actualizando, desarrollando una amplia oferta académica con servicios profesionales de calidad, y encontrándose este año con el desafío de la pandemia Covid-19, el 16 de marzo último, la FPT se vio obligada a agilizar ciertos procesos para no dejar de dar respuesta a las necesidades cotidianas.

La entidad amplió su estrategia de capacitación a distancia, desarrollando nuevos cursos virtuales con mayor oferta en su campus, lanzando además un Programa de Capacitación Empresaria para directivos y llevando a cabo también la pri-

mera edición del curso Formador de Formadores, por medio del sistema de videoconferencias, modalidad que ya venía siendo utilizada por la Fundación desde antes de la pandemia para interconectar a todas sus Unidades Académicas. Cabe señalar que la plataforma de educación virtual (*e-learning*) que había sido desarrollada por la Fundación antes de estos acontecimientos se convirtió en una herramienta vital de formación constante para toda la red.

Seguir formando

El desafío de seguir formando y enseñando mientras atravesamos la emergencia sanitaria permitió adelantar procesos que ya se venían desarrollando con enfoques desde la neuroeducación y las ciencias del comportamiento aplicadas al transporte, la logística y la seguridad vial. Adaptándonos a nuevos desafíos, respondiendo a las necesidades, pero sin dejar de destacar que en lo que a nuestro rubro se refiere, la práctica presencial es parte esencial y fundamental del desarrollo y del aprendizaje ya que nos encontramos ligados a “*saberes socialmente productivos*”⁽¹⁾. Nuestra formación basada en “lo social” le otorga un estatus diferen-

(1) *Saberes Socialmente Productivos*: “Un primer intento de aproximación a la categoría saberes socialmente productivos permite reconocerlos en aquellos saberes que modifican a los sujetos enseñándoles a transformar la naturaleza y la cultura, modificando su “habitus” y enriqueciendo el capital cultural de la sociedad o la comunidad, a diferencia de los conocimientos redundantes, que sólo tienen un efecto de demostración del acervo material y cultural ya conocido por la sociedad.

Cita en Puiggrós, A., Gagliano, R. (dir) y otros, *La fábrica del conocimiento. Los saberes socialmente productivos en América Latina*, ed. Homo Sapiens – AP-PEAL, Rosario, 2004.

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 aplicación de normas y estándares establecidos por SRT.

SPONSORS

TOYOTA
MATERIAL HANDLING

MECALUX

UART
Unión de Aseguradoras de Riesgos del Trabajo

Informes e inscripción
Sánchez de Bustamante 54 - CABA
Tel.: (+54 11) 4860 7764
fpt@fpt.org.ar
www.fpt.org.ar

FADEEAC
Es Transporte de Cargas

IRAM
GESTIÓN DE LA CALIDAD
81.9000.6445





ciado al saber hacer y, por lo tanto, una productividad distinta al momento de ejercer y poner en práctica lo aprendido. En las últimas décadas, y con el avance de las tecnologías, estudiar a distancia ha cambiado mucho. Existen diferentes plataformas de educación remota. En cada una de ellas, el alumno tiene una clave con la que acceder e ir cursando materias, tal como sucede con el campus virtual de la FPT.

[...] La plataforma de educación virtual que había sido desarrollada por la Fundación se convirtió en una herramienta vital. [...]

Normalmente cada curso se va gestionando de manera gradual y se van haciendo evaluaciones. El alumno se encuentra en capacitación continua y cuando su docente o tutor lo considera puede pasar a la siguiente fase. El aprendizaje continúa avanzando con nuevo material.

A su vez, se van ordenando trabajos que demuestran que se ha interiorizado cada bloque de estudio. Se va guiando el proceso, fomentando la autonomía del alumno, respondiendo consultas individuales y directas de dudas concretas que surjan con el material o con los trabajos a realizar. Así, se trabaja en conseguir un trato más personalizado, cercano y ameno, buscando disminuir la sensación de aislamiento del alumno. Además, para que todo alumno se sienta integrado, se crean comunidades de conocimientos y aprendizajes colaborativos. Cada plataforma cuenta con foros de discusión para que las personas puedan relacionarse e intercambiar dudas y experiencias, promoviendo la interacción.

La nueva modalidad

La enseñanza virtual ha cambiado mucho desde sus inicios. Desde la Fundación Profesional para el Transporte se ha incorporado el concepto de "blended learning"⁽²⁾ aprovechando los beneficios que ofrece la tecnología en todos los ámbitos especialmente en la educación a través de la formación pedagógica para obtener una enseñanza de calidad.

De todas formas, toda esta nueva modalidad de formación virtual y a distancia no deja de ser complementaria de los cursos presenciales. El contacto humano es insustituible. Y por más que los canales de comunicación hayan mejorado de forma notable, el intercambio y la construcción de conocimientos que se consigue en las aulas presenciales, es difícil y casi imposible que ocurra en una virtual. Dentro del ámbito del transporte las principales destrezas,

aptitudes y competencias que son necesarias aprender, son psicomotrices y requieren de un formador y un seguimiento presencial para adquirirlas.

La práctica presencial es importante y fundamental para que nuestros alumnos, puedan desarrollar sus competencias frente a una situación de trabajo en el vehículo o en el simulador, practicando, aprendiendo, mostrando lo que saben y capacitándose con todo lo que los formadores de la FPT les pueden enseñar.

Los cursos que la Fundación desarrolla se basan en potenciar las competencias laborales de los conductores en el ámbito del autotransporte de cargas, por lo tanto la realización de las prácticas profesionales son de vital importancia para que los procesos de enseñanza/aprendizaje sean exitosos.

Actualmente la virtualidad nos permite trabajar a distancia, pero no suple la necesidad de utilizar los vehículos / simuladores para plasmar la adquisición de las competencias conductivas requeridas.

Es importante destacar que la FPT siempre basa sus cursos en el abordaje de las competencias que los conductores y las empresas del sector necesitan al día de hoy.

En la actualidad, en el marco de Disposición N° 229 dictada por la Agencia Nacional de Seguridad Vial el 26 de mayo de 2020, se está llevando adelante el dictado "presencial" de los cursos LiNTI, de los programas de formación inicial y de actualización, encuadrados en la Disposición 48, Capítulo 4, "Verificación de competencias y formación continua".

[...] La virtualidad nos permite trabajar a distancia, pero no suple la necesidad de utilizar los vehículos - simuladores. [...]

Con el cumplimiento de esta disposición se logra un curso de calidad tal como la ANSV se propuso al comenzar con este círculo virtuoso de formación de conductores del autotransporte de cargas de la Argentina.

El centro de capacitación de la FPT, único en la región, cuenta con los mejores desarrollos tecnológicos y la posibilidad de adquirir las competencias, llevándolas a la práctica de manera presencial con el apoyo de modernos diseños instruccionales de educación remota. La entidad está transitando ese pasaje equilibrado y necesario, donde lo virtual complementa lo presencial colocándose al nivel de las mejores escuelas de Europa y Estados Unidos.

(2) El Blended Learning es un enfoque de aprendizaje que combina la capacitación dirigida por un instructor y las actividades de aprendizaje en línea. A diferencia del aprendizaje pleno en línea, la parte online de la capacitación no reemplaza las clases presenciales sino que los docentes incorporan tecnología para mejorar la experiencia de aprendizaje y ampliar la comprensión de ciertos temas.



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

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**



Asistencia – Desde la Fundación se fue en auxilio económico y con equipos a las UUA

Preparándose para la vuelta

Soporte, asesoramiento y acompañamiento de la FPT a las Unidades Académicas.

El 16 de marzo de este año, la emergencia generada por la pandemia Covid-19 pausó de algún modo el mundo entero, desatando una profunda crisis económica, tras la cual nada volvería a ser como antes.

Entre otras consecuencias, las Unidades Académicas que conforman la red de capacitación de la FPT debieron cerrar sus puertas a la capacitación obligatoria.

Es por ello que desde la FPT se creó un Comité de Gestión de Crisis, conformado por el Comité Ejecutivo, la Gerencia, el asesor legal y distintos Departamentos, tales como el de Seguridad e Higiene, RRHH, el equipo LiNTI de la FPT y el Departamento de Auditoría Interna, para atender esta situación extraordinaria de emergencia que impacta en toda nuestra Red de prestación Académica.

Entre las principales medidas, el Comité de Crisis decidió y ejecutó un programa de asistencia financiera a las Unidades Académicas que integran la red de capacitación para que pudieran dar cumplimiento a las obligaciones económicas prioritarias.

También se llevó a cabo una importante inversión haciéndole llegar a todas las Unidades Académicas (58) kits sanitizantes compuestos por un termómetro para la medición de la temperatura, una alfombra sanitizante, máscaras de protección facial y tapabocas de tela reutilizables para los formadores, dispensadores recargables de alcohol en gel, atomizadores de solución sanitizante, un bidón de cinco litros de alcohol en

gel. En un segundo envío, se equiparon a todas las Unidades Académicas con arcos sanitizantes para reforzar la seguridad y atenuar las probabilidades de contagio en el marco de la pandemia, contribuyendo de esta manera a una reapertura segura y responsable.

La LiNTI

Cuando, a fines del mes de mayo, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) pidió a través de la Disposición 229/2020 restablecer el dictado de los cursos presenciales de verificación de competencias y formación continua para el otorgamiento y renovación de la LiNTI, la FPT comenzó a trabajar codo a codo con la agencia. Como primera medida, la Fundación desarrolla una nueva unidad temática para los cursos que se encontraban vigentes, abordando específicamente la problemática de la pandemia.

A su vez, conforma el Comité de Habilitaciones LiNTI para guiar y agilizar el cumplimiento de los requisitos y de la documentación que debe presentar cada Unidad Académica para conseguir su habilitación en cada jurisdicción.

[...] Se equiparon a todas las Unidades Académicas con arcos sanitizantes. [...]



Otra de las acciones del Comité fue la elaboración de diversos protocolos como el de Seguridad e Higiene, el administrativo, las prácticas para la sanitización de las cabinas y la limpieza de los espacios educativos. Entonces, se capacitó a toda la red administrativa y académica de las Unidades Evaluadoras mediante videoconferencias para la ejecución de todos los mencionados protocolos -que también fueron enviados por WhatsApp-, así como se les brindó y continúa brindando el soporte y acompañamiento necesario en la gestión de la documentación ante las autoridades de su jurisdicción, trabajando en conjunto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial para ir restableciendo de manera gradual y en base a los distintos municipios jurisdiccionales, sus servicios y obtener el alta de cada una de las locaciones en la web LiNTI.

Espacios físicos

Además, se distribuyó a todas las Unidades Evaluadoras el diseño gráfico de las demarcaciones y señaléticas correspondientes a cada Unidad para adaptar los espacios frente a los nuevos requerimientos indicados por los protocolos vigentes. Gracias a todo el esfuerzo del equipo de la Fundación, hoy se logró contar con las autorizaciones jurisdiccionales de 34 Uni-

dades Académicas distribuidas en distintas provincias para llevar a cabo la capacitación obligatoria y dar soporte a una de las actividades más importantes del país en este tiempo de crisis, como lo es el transporte de carga automotor por carretera, actividad clasificada en el marco de la pandemia como actividad esencial.

[...] Logramos contar con las autorizaciones jurisdiccionales de 34 Unidades Académicas. [...]

Todas estas acciones no tendrían éxito sin el gran esfuerzo realizado por cada integrante del equipo de la FPT y de aquellos que acompañan a la entidad en el día a día.

Hay que destacar también el trabajo conjunto llevado a cabo con la Agencia Nacional de Seguridad Vial para enfrentar todas las vicisitudes de esta nueva realidad en pos de seguir asegurando la tarea del chofer del transporte de carga argentino.



BOERO

ejes y suspensiones

CALIDAD Y SERVICIO

Ejes adicionales para camiones

Suspensiones direccionales

Ejes de remolques

Suspensiones integradas

carlosboero.com.ar

DISTRIBUIDOR OFICIAL

Firestone

PULGAS Y FILANES DE SUSPENSIÓN ORIGINAL

desarrollados en fundición

FSM

DISTRIBUIDOR OFICIAL

Binotto

CILINDROS HIDRÁULICOS

DISTRIBUIDOR OFICIAL

Continental

Fuelles Neumáticos

CARLOS BOERO S.R.L. Autopista Rosario-Bs.As. Km 283, Alvear, SF, Argentina • Tel/Fax: +54 341 4927259/4927275

BREVES

Cierre Primer Curso Internacional con la UPM

Basado en sus propósitos constitutivos, la FPT promueve el estudio y la investigación de la problemática vinculada a la prestación de los servicios de transporte en sus diferentes modalidades a fin de favorecer el perfeccionamiento en la gestión y operatividad de las empresas de transporte. Por tal motivo, permanentemente se busca ampliar la gama de capacitaciones y adecuarse al tipo de necesidades de las empresas del sector.

El 28 de agosto, la Fundación finalizó el Curso Internacional de Conducción Profesional con especialidad en Transporte Forestal, una apuesta fuerte de la FPT que trascendió por primera vez las fronteras de la capacitación a otro país, como Uruguay. Es el primer curso de exportación de la entidad.

Este curso se inició en febrero de manera presencial en el Predio de



Escobar y tuvo que ser adaptado a la modalidad virtual con un éxito superador, no sólo porque no hubo quiebres en la adaptación de la modalidad a distancia, sino por la experiencia manifestada por los propios participantes.

Los egresados han adquirido conocimientos y capacidades que les permitirán la adaptación y el desarrollo necesario para desenvolverse adecuadamente como conductores de vehículos pesados en la industria del autotransporte de carga forestal.

Curso Formador de Formadores

Frente a la pandemia de Covid-19 y con el objetivo de habilitar nuevos formadores y así dar mayor soporte a la red, se llevó a cabo la primera edición virtual del curso Formador de Formadores. Vía Zoom, y con el respaldo del campus virtual de la FPT, se llevaron a cabo encuentros entre el Departamento Técnico-Académico y futuros formadores, tanto de Cargas Generales como de Mercancías Peligrosas.

El curso comienza con una evaluación de diagnóstico con la cual se obtiene un perfil sobre los conocimientos que tiene el aspirante y permite determinar los contenidos que se subirán al aula virtual, en la cual los formadores cuentan con los materiales de estudio del curso y los contenidos de LiNTI.

El curso consta de nueve módulos, se dicta un módulo por clase más una jornada de presentación. En las clases se abordan contenidos pedagógicos y técnicos que conforman los cursos LiNTI, normativa, salud, conducción segura, vinculándolos a las competencias de los conductores, tal como la Resolución 48 de la ANSV hoy exige para el dictado de los cursos LiNTI.



Luego de finalizar las clases cada aspirante deberá preparar el curso LiNTI en el que quiere habilitarse y presentarse ante el Consejo de evaluación. El formador dictará una clase como si estuviese con los choferes en un aula de la FPT. Aprobada la evaluación deberá realizar una clase tutorial en su UUAA y quedará habilitado como formador en el Sicapro.

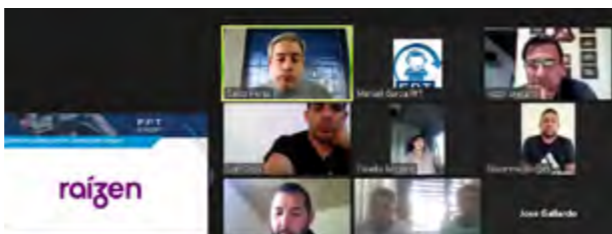
Esta ha sido la primera edición a distancia, en la que se han habilitado 21 formadores para Cargas Generales y tres para Mercancías Peligrosas. Siendo muy exitosa, obteniendo muy buenos comentarios sobre la cursada y resultados.

Cursos virtuales a empresas

Siguiendo con la estrategia de ampliar el porfolio de oferta académica privada, se ha avanzado y llevado a la práctica nuevos cursos a distancia.

Durante agosto, se realizó a choferes de la empresa Raizen un curso de Conducción Segura de vehículos pesados para conductores iniciales.

El objetivo es promover el conocimiento y apego a las pautas de conducción defensiva a fin de mantener un alto estándar de seguridad en la operación de vehículos pesados.



Ya se han presentado nuevas propuestas para cursos dirigidos a choferes con mayor antigüedad orientados a la Gestión de riesgo, Uso de celular y Anticipación de maniobras.

Programa de Capacitación Empresaria

Como parte de la estrategia de la capacitación a distancia, La FPT ha lanzado, en mayo, el Programa de Capacitación Empresaria. Desarrollado y dirigido a directivos y mandos medios de las empresas del sector del transporte.

Se han capacitado más de 300 personas en conceptos tales como: Gestión de los Costos, Finanzas Corporativas, Habilidades Directivas, Gestión del Talento Humano, Liderazgo en Situaciones Complejas, Estrategias Empresariales y Gestión de las Organizaciones.

Además, los participantes acceden a beneficios exclusivos como: 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.

Aún están abiertas las inscripciones al último módulo, Gestión de la Cadena y Redes de Valor: 22 de octubre, y a las charlas complementarias, bajo el patrocinio de ADEN, Business International School: Desafío para la continuidad de Empresas Familiares Exitosas: 5 de noviembre, y Plan de integridad. Ventajas competitivas para la empresa: 17 de noviembre, en comercialización@fpt.org.ar

FPT

Fundación Profesional para el Transporte

PROGRAMA DE CAPACITACIÓN EMPRESARIA

Proporcionar nuevas herramientas para fortalecer y desarrollar capacidades de gestión, habilidades directivas y considerar nuevos enfoques frente al entorno cambiante.

DIRIGIDO A: Directivos y Mandos medios de:

- Empresas asociadas a la FADEEAC.
- Cámaras pertenecientes a la FADEEAC.
- Unidades Académicas de la FPT.

6 MÓDULOS:

- Finanzas Corporativas y Costos
- Habilidades Directivas
- Estrategia Empresarial
- Gestión de las organizaciones
- Gestión del Talento Humano
- Gestión de la cadena de valor

Los módulos se basan en dos ejes: Innovación y gestión.

Interesados en inscribirse o en recibir información, por favor completar el formulario del link adjunto.

FADEEAC

60 CUOTAS EN PESOS Y SIN INTERÉS

NUEVAS CONFIGURACIONES

ACOPLADO 4 EJES

CARGA BRUTA: 36 tn
CARGA NETA: 27 / 28 tn

SEMI 1+1+1 EJES

CARGA BRUTA: 55,5 tn
CARGA NETA: 37 / 38 tn

SEMI 1+2 EJES

CARGA BRUTA: 52,5 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.

Ruta Nac. Nº 5 Km. 127,4 - (6612) Suipacha (Bs. As.) - ARGENTINA

Telefax: (0541) 02324 - 480008 / 480012 / 480507



La analítica avanzada para bajar costos

» Flotas – La inversión en tecnología ayuda a reducir costos y prevenir inconvenientes

Aplicar el pronóstico de comportamiento del vehículo en la gestión de flotas puede generar importantes mejoras para la empresa, explicó Daniel Wainmann.

“La tecnología es un medio para la mejora de la gestión, pero el objetivo está centrado en la competitividad, sobre todo en tiempo de crisis. Es el momento de las oportunidades, de tomar conciencia y hacer cambios que en otros momentos no haríamos”, afirmó Daniel Wainmann fundador y CEO de Location World y Fliit.

Wainmann expuso sobre Analítica Avanzada como Elemento de Innovación en la Gestión de Flota, optimización del uso, mantenimiento y cuidado de flota, Reducción de costos y rendimiento ideal, durante la segunda estación del seminario web Charlas con expertos y colegas, Hoja de Ruta organizado por YPF y Expotrade.

Daniel Reale, de la Gerencia de Planeamiento Comercial y Operativo de YPF y co moderador del encuentro junto a Alejandro Espouey, gerente de Marketing de Expotrade, destacó la importancia de “tres temas: la eficiencia en el consumo de combustible, mejora en el proceso de mantenimiento y reducción del impacto en seguridad vial”.

Tras lo que remaró que esta fue la continuidad de la primera jornada, por el desarrollo de productos sustitutos, “para no quedar fuera del mercado que se viene, por no ver cómo se está desarrollando la película”, ya que “mantener viejas prácticas y que los competidores se adelanten nos

puede dejar fuera del mercado, por falta de competitividad”. Wainmann explicó que es la analítica avanzada y dónde aplicarla y, al momento de precisar los elementos para alcanzar la optimización de la gestión de flotas remarcó los hábitos de conducción, mantenimiento predictivo y de innovación, y la

[...] “Hay que hacer un cambio mental y ver qué viene después, para eso hay que acudir a las herramientas tecnológicas”. [...]

posibilidad de hacer cambios en la empresa y marcó cuatro etapas de analítica: la descriptiva que es ver lo que pasa para tomar decisiones; la de diagnóstico, para saber por qué sucedió; la analítica predictiva, para conocer qué va a suceder, y la analítica prescriptiva, para hacer que algo suceda y lograr los resultados deseados.

Con estos elementos “el valor que se obtiene en el manejo de la flota es mucho mayor. El último elemento es la capacidad

[...] “Conocer la localización de un camión, un utilitario, hoy es solo un commodity”. [...]

de tomar las predicciones y jugar con varios modelos para ver cual arroja resultados más cercanos a los objetivos planteados”, consignó el experto.

Apuntó que se debería aplicar en los parámetros en los que se puede generar optimización y no en procesos banales; enfatizó que más allá del tamaño de la flota, los porcentajes de ahorro y optimización se mantienen amplios. Especialmente en mantenimiento y hábitos de conducción, donde se reducen el consumo de combustible y los accidentes.

Tras reconocer que hay otros elementos que no tienen capacidad de generar optimización de manera tan rápida, indicó que la diferencia de eficiencia entre un conductor promedio y uno bueno es de 12%, y entre el promedio y uno malo, de 13%. Por el ideal es mejorar ese 25%; ya que según algunos estudios en los Estados Unidos, por cada dólar de costo directo en un accidente hay tres de gastos en costos indirectos.

Mantenimiento

Al hablar sobre el mantenimiento, consignó el predominio de dos esquemas el tradicional y correctivo de arreglar fallas en el momento en que ocurren, y los preventivos basados en planes, tras lo que instó: “Hay que hacer un cambio mental y ver qué viene después, para eso hay que acudir a las herra-





58

» **Insumos** – La calidad de combustibles, lubricantes y urea son esenciales para la vida del motor

La eficiencia en el centro

José Luis Durán, de YPF, y Marcelo Lommo, de Scania, explicaron la aplicación de nuevas tecnologías para resguardar el ambiente y bajar costos.

Los cambios tecnológicos en los insumos y los equipos para rebajar la contaminación ambiental se han transformado en nuevas oportunidades y el uso adecuado de los combustibles, lubricantes y la urea en los vehículos con norma Euro ayudan a reducir el consumo y alargar la vida útil de los motores, lo que minimiza el impacto de los costos en la operación.

En la tercera estación de la serie de charlas organizadas por YPF y Expotrade, José Luis Durán, gerente de Servicio Técnico y OEM's de YPF SA, y Marcelo Lommo, gerente de Asistencia Técnica Servicios, Commercial Operations de Scania Argentina, presentaron aspectos que hacen a la mayor eficiencia debido a la optimización en el uso de los distintos insumos y el uso de estrategias flexibles de mantenimiento. Durán recordó que "26% de las emisiones mundiales encuentran su lógica en el transporte por carretera, por eso las decisiones de limitarlas" y agregó que la economía de combustible va asociada a menor emisión y mayor durabilidad del activo.

Indicó que la evolución de las normas Euro ha minimizado la cantidad de gases que se emiten. En cuanto a los combustibles, refirió a la reducción de azufre en el gasoil

grado 3, que ayuda a la limpieza del motor, la reducción de la fricción. Esto dará menores emisiones directas, menos material particulado, y ayudará a la capacidad de mantener limpio el sistema de inyección.

Sostuvo que en los lubricantes se logró se mejorar los intervalos de drenaje; se incrementó la especificidad y características demandadas por cada fabricante de motores según el diseño, y el paso a períodos más altos entre cambios de aceite. Tras lo que observó el predominio de los lubricantes sintéticos sobre los minerales.

[...] La economía de combustible va asociada a menor emisión y mayor durabilidad del activo. [...]

El tercer punto fue el de la urea o Arnox 32 que es el agente reductor de óxido de nitrógeno, que reacciona químicamente en el catalizador, reduciendo las emisiones contaminantes. Al respecto, Durán puso el énfasis en mantener la

calidad y la performance del producto para que no comprometa la vida del catalizador.

Mantenimiento flexible

Por su parte, Lommo apuntó hacia el concepto de un mantenimiento flexible, dado que a "la tecnología y la conectividad nos permitió conocer variables que antes no teníamos, gracias a los datos operacionales on line con todas las unidades, lo que da la posibilidad de organizar y planificar las paradas".

Entre esas variables que asocia al plan de trabajo sobre el vehículo señaló la topografía; calidad de combustible; tipo de carga; relenti, arranques y paradas; polvo, suciedad y nieve, y el tránsito.

[...] 26% de las emisiones mundiales encuentran su lógica en el transporte por carretera. [...]

En otra línea, marcó las diferencias entre la inyección: PDE (inyector bomba con control electrónico) y la nueva XPI (inyector de alta presión múltiple de presión extra alta). En esta línea, el especialista sostuvo que un buen sistema asegura la calidad de la combustión, lo que puede llevar una reducción de consumo de combustible de entre seis y ocho por ciento.

Lommo fue categórico al rechazar el uso de sistemas in-



adecuados para intentar reducir ciertos costos (como el chipeado del equipo). Así, enfatizó: "Eliminar la urea es sacar lo único que hace que el motor cumpla con la legislación, contamina el catalizador y compromete el circuito". Además de advertir que esos emuladores se detectan en los controles, lo que afectaría la garantía del vehículo.

59

Fácil, Sencillo, Dinámico y Seguro

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

ADHERÍ A TU EMPRESA
Y DISFRUTÁ DE LOS BENEFICIOS!

Un solo resumen de cuenta

Información detallada y unificada en RN

Fácil seguimiento y control de consumos

Consultas y trámites web

www.telepeajeplus.com.ar



60 » Incorporación - El nuevo Constellation Robust 14.190 4x2

Volkswagen amplía su oferta para el mercado local

La marca ahora cuenta con nuevas alternativas de camiones para las aplicaciones de off road y urbano.

Dos nuevos camiones se sumaron a la familia de Volkswagen en la Argentina, con el objetivo de apuntar a distintos nichos del mercado local. Los lanzamientos fueron los modelos Constellation 32.360 6x4 y Constellation Robust 14.190.

Martín Simonpietri, jefe de Producto de la División Camiones y Buses de la terminal en el país, destacó la inversión de la marca al agregar más oferta a su porfolio. "Entendemos que cada cliente tiene distintas necesidades y las queremos satisfacer. Por eso es que vamos ampliando nuestra oferta. Para cada necesidad, un producto específico", dijo.

El Constellation 32.360 6x4 Vtronic fue concebido para el trabajo off road, pensado para actividades como la petrolífera, construcción, minería o relacionada a la caña de azúcar. Cuenta con transmisión automatizada, que complementa la propuesta hasta ahora vigente de las versiones 26.280, 31.280 y 31.330 de tracción 6x4, extiende su configuración y posicionamiento en el segmento argentino de pesados. Está impulsado con motor Cummins ISL de 8,9 litros, con sistema de inyección common-rail y se destaca por su relación entre prestaciones y cilindrada. A su vez, presenta una potencia de 360 cv, un torque de 1.600 Nm a 1.200 - 1.400 rpm, tecnología de emisiones SCR, freno motor Cummins C-Brake, con posibilidad de seleccionar su funcionamiento a 50 o 100 por ciento de su capacidad, y block con camisas húmedas, lo que facilita su intercambio y minimi-

za los costos de alargamiento de vida del motor.

Este modelo se destaca por su transmisión automatizada electrónica de serie, ZF/16AS 2230 TC, con 16 marchas sincronizadas y dos de retrocesos, que otorga mayor confort de conducción y estandarización en la optimización del consumo de combustible. También incorpora el asistente de partida en pendiente y control automático de tracción.

Este camión incluye destacados despejes delanteros de 329 mm, junto con su corto paragolpe delantero. En la misma sección se destacan placas metálicas que protegen las partes bajas del motor.

Otras herramientas para la operación off road son los bloqueos de diferencial, que asegura la tracción en superficies que dificulten la adherencia, permitiéndole a la unidad bloquear el total de sus elementos diferenciales, mediante los botones dispuestos en el tablero.

El 32.360 VTronic está equipado con una cabina Constellation extendida y techo bajo. El asiento de conductor posee suspensión neumática, múltiples regulaciones, reposacabezas y cinturón de seguridad de tres puntos. Además, dispone de una columna de dirección regulable en altura y profundidad, computadora de abordo con control de "velocidad crucero", panel de instrumentos color y multifunción, y tecla adicional para accionamiento de toma de fuerza.

Uno más para los urbanos

"La industria de camiones en la Argentina y en el mundo tiende a identificar distintas necesidades. Desde nuestra marca queremos llegar a más clientes. Nosotros adaptamos los productos a las necesidades para que sean más eficientes las operaciones y lo más competitivas posibles, a fin de agregarle valor a su tarea. Por eso permanentemente ampliamos las opciones", aseveró Simonpietri.

Con esa premisa, la División Camiones y Buses de Volkswagen Argentina también lanzó al mercado argentino el Constellation Robust 14.190 4x2, que se incorpora a la oferta en el segmento de medianos.

El flamante modelo posee una capacidad de cuatro ocupantes en la cabina, orientado a trabajos urbanos que requieran equipos de tarea, simplificando la operación y ampliando la seguridad y confort del personal. "Es el único camión del mercado actualmente disponible que cumple con ese requisito. Todos los ocupantes tienen mayor comodidad y quedan sentados a un mismo nivel", explicó el directivo.

[...] Martín Simonpietri: "Adaptamos los productos a las necesidades para que sean más eficientes las operaciones y lo más competitivas posibles". [...]

Al respecto, mencionó que es común ver a los operarios de servicios municipales en la parte externa de los camiones. "En el mejor de los casos, lo acompaña una pick up para transportar a la gente, lo que encarece el costo de operación. De esta mane-

[...] El Robust 14.190 4x2 posee una capacidad de cuatro ocupantes en la cabina, orientado a trabajos urbanos que requieran equipos de tarea. [...]

ra, se optimiza el espacio en el caso de que sean cuadrillas de trabajo", dijo Simonpietri.

El Robust 14.190 está impulsado por el motor MAN D08 de 4,6 litros, con sistema de inyección common-rail y tecnología EGR, que cumple la norma Euro V, sin requerimiento de urea. Su potencia es de 186 cv, un torque de 700 Nm a 1.100 - 1.600 rpm. La combinación de la transmisión manual en conjunto con la doble relación del eje trasero permite operar al vehículo con hasta 12 marchas finales.

Entre otras novedades, figuran nuevos tonos más oscuros en los acabados internos, tapizados tanto para los revestimientos en cuero sintético como en tela hidrorrepelente, asiento de conductor con múltiples regulaciones, reposacabezas y cinturones de seguridad independientes de tres puntos y asiento de acompañante triple rebatible con apoyacabezas.

Como este tipo de camión fue concebido para el trabajo duro, cuenta con destacados despejes en la parte delantera y gran ángulo de ataque, junto con su corto paragolpe delantero metálico. En la misma sección se destacan placas metálicas que protegen las partes bajas del motor.

Sus capacidades y agilidad le permiten ser una opción para todos los servicios y trabajos urbanos. Ejemplo de ello son aplicaciones del tipo furgón, playo, volcador, volquetero, entre otros.

Los extrapesados

En Brasil, a través una transmisión vía web, Volkswagen Camiones y Ómnibus presentó la línea de camiones extrapesados, los más grandes de la marca "de todos los tiempos". Los nuevos gigantes son Meteor 29.520 6x4, Meteor 28.460 6x2 y Constellation 33.460 6x4, todos equipados con motor de 13 litros que brinda alta durabilidad y ahorro de combustible.

Según destacó Roberto Cortes, presidente y CEO de la división de Camiones y Ómnibus de la compañía, los flamantes vehículos, por el momento, sólo estarán disponibles para el mercado brasileño. El directivo señaló que se analizará la estrategia de exportación a países de la región.

Las unidades abarcan la franja de los 460 y 520 caballos de fuerza. Cuentan con soluciones para cubrir la gama completa de camiones desde 3,5 toneladas hasta 125 toneladas, la más amplia del mercado brasileño.





» Proyecto - El Tector a GNC fabricado por Iveco en Córdoba

Iveco apuesta por las energías alternativas

La terminal presentó los modelos disponibles con tecnologías GNC y GNL para el mercado argentino y compartió su visión sobre la movilidad sustentable.

Del 16 al 22 de septiembre se celebró la Semana de la Movilidad Sustentable e Iveco aprovechó la ocasión para exhibir con hechos concretos su compromiso en el camino de la reducción del impacto ambiental que generan los medios de transporte.

Durante un encuentro virtual, llevado a cabo el 18 de septiembre y coordinado por el gerente de Comunicaciones de CNH Industrial, Justo Herrou, directivos y especialistas de la Iveco a nivel local e internacional comentaron las últimas acciones de la marca en el uso de energías alternativas al diesel y su mirada sobre este desafío a futuro.

En ese contexto, la presentación abordó la línea completa de productos a GNC (Gas Natural Comprimido), la fabricación nacional de camiones con esta tecnología, el lanzamiento del primer modelo a GNL (Gas Natural Licuado) y el camino hacia la electricidad de la mano de la alianza con Nikola Corporation.

A este evento, Iveco Argentina llegó con una noticia reciente: la fabricación en marcha de la primera unidad comercial propulsada con combustible alternativo en el país, el Tector

a GNC, en su Polo Industrial de Ferreyra, en Córdoba. La unidad ya había recibido la homologación de comercialización y producción en julio de este año. Un mes después, la terminal lograba la certificación para el nuevo Stralis Cursor 13 a GNC y en su configuración a GNL.

Marcio Querichelli, responsable de la automotriz para América del Sur, recalcó que las nuevas líneas de productos "reducen sustancialmente los costos operativos e incrementan la rentabilidad de los servicios de transporte". También mencionó que en consonancia con el uso de energías más limpias y cuidadosas del medioambiente en la región, "Iveco hace tiempo viene siguiendo ese camino con grandes inversiones en el desarrollo de vehículos comerciales con combustibles alternativos".

El ejecutivo destacó que el GNC genera reducciones de hasta 90% del dióxido de nitrógeno, 99% de partículas y puede llegar al 95% cuando se utiliza el biometano como combustible. Por su parte, el GNL da pasos firmes y "comienza a pisar fuerte en la región", dijo al informar que la compañía vendió 35 unidades Stralis Cursor 13 NP 460 a GNL -de fa-

bricación europea- a una empresa chilena, en el marco de una estrategia para reducir su huella de carbono en la etapa de distribución.

Un punto clave en el relato de Querichelli fue la mención a la alianza de la automotriz con Nikola Corporation para "acelerar el impulso hacia la neutralidad de las emisiones de los camiones pesados mediante la adopción de células de hidrógeno y también de tecnología de baterías a fin de llegar a cero emisiones en el mediano plazo. Ese es el futuro".

"Argentina presenta una gran oportunidad de desarrollo de productos a GNC por sus reservas naturales del recurso, como Vaca Muerta, su amplia red de suministro y su fábrica de última generación, en Córdoba", aseguró el directivo.

[...] Querichelli: "Argentina presenta una gran oportunidad de desarrollo de productos a GNC" [...]

Factores de cambio

En esa línea de enfatizar las cualidades nacionales para la implementación de tecnologías amigables con el medioambiente, Francisco Spasaro, director comercial de Iveco Argentina, enumeró cinco cuestiones estratégicas para la introducción de una nueva energía que deba reemplazar al gasoil: el menor impacto ambiental de pozo a rueda y disposición final; la disponibilidad del recurso natural; la madurez

[...] Spasaro: "Tenemos una gran experiencia como marca en el mundo y en Latinoamérica también" [...]

y confiabilidad de la tecnología; la performance operativa; y la accesibilidad en el costo de las unidades.

Spasaro recordó que el combustible representa aproximadamente el 40% del costo total del transporte de cargas. "El uso del GNC permite bajar ese costo a la mitad. "Tenemos una gran experiencia como marca, en el mundo y en Latinoamérica también. En Córdoba, se fabrican hace más de 10 años camiones con esta tecnología para el mercado de exportación", dijo y llamó a todos los actores del sector a colaborar de forma conjunta en el cambio hacia energías más limpias.

Por último, Italo Palmerini, especialista en Iveco de Natural Power para Europa, trazó un recorrido sobre el panorama de los combustibles alternativos al gasoil en el Viejo Continente y, al igual que Querichelli y Spasaro, resaltó las ventajas que tiene la Argentina para dar los pasos necesarios hacia un mejor transporte de cargas.

Dentro de su gama denominada "Natural Power", que incluye sus vehículos propulsados a GNC y GNL, actualmente Iveco tiene disponible cuatro líneas de productos y diferentes versiones de cada uno: las líneas Daily, Tector y Stralis, esta última en sus versiones GNC y GNL.





64

» Duro – La marca de la estrella presentó un camión que combina fortaleza con economía

El Stärker marca su robustez

El más fuerte de Mercedes-Benz trae cabina dormitorio techo bajo, cambio automatizado y gran capacidad de carga.

El Axor2036 Stärker de Mercedes-Benz fue presentado como una excelente opción de entrada de gama en el segmento de los pesados, que combina las ventajas de un camión económico y accesible con las de uno fuerte, robusto y seguro. Cuenta de serie con sistemas de seguridad activa ABS, EBD y ASR; y tren de fuerza fabricado por Mercedes-Benz. Gracias a su potente motor de 360 CV, es capaz de transportar hasta 55,5 toneladas de Peso Bruto Vehicular Combinado (PBVC) con un menor consumo de combustible, brindándole una gran capacidad de carga útil y convirtiéndolo en una excelente opción para transporte de media y larga distancia. El Stärker –que en alemán significa “el más fuerte”– tiene una capacidad técnica de PBVC de 55,5 tn, pero su capacidad legal para 4X2 es de 45 tn para tractor con semirremolque; de 52,5 tn, para rígido con acoplado (2D+2D), y es posible escalar a categorías de 49,5 a 55,5 tn, mediante el agregado de un tercer eje.

La novedad de este modelo es un renovado aspecto de la cabina y cuadro de instrumentos, con radio AM/FM, CD/USB y Bluetooth®, aire acondicionado, calefacción, cierre centralizado con comando a distancia y preinstalación de equipo Fleet-Board®, el servicio de gestión de flotas que permite optimizar costos de transporte, listo para ser activado.

[...] Gracias a su motor de 360 CV, es capaz de transportar hasta 55,5 toneladas de PBVC. [...]

Se destaca además su confort y ergonomía para viajes de larga distancia, con control de velocidad crucero Tempomat, y butaca de conductor con base neumática.

Los detalles

Se ofrece con cabina dormitorio de techo bajo, parasol y faros antiniebla halógenos para sus dos versiones: tractor (3.600 mm de entre ejes) y rígido (4.500 mm de entre ejes). Otra novedad es la suspensión de cabina neumática, que otorga mayor confort dentro del habitáculo.

El motor OM 457 (12 litros) que equipa esta versión entrega una potencia máxima de 360 CV a 1.900 rpm y una curva de torque prácticamente plana por encima de los 1.800 Nm entre las 950 y 1.300 rpm, con un torque máximo de 1.850 Nm a 1.100 rpm.

[...] La marca Mercedes-Benz continúa liderando el mercado de camiones en el país. [...]

Combinado con la caja automatizada Mercedes PowerShift 2 (G-281) de 12 velocidades, relación directa en la última marcha y reducción de eje de 2,846:1 se logran excelentes prestaciones con un óptimo rendimiento y menor consumo de combustible. El freno de servicio es de tambor en los dos ejes, y trae freno motor Top Brake y freno de dos conductos para remolque/semirremolque.

La marca Mercedes-Benz continúa liderando el mercado de camiones, ya que en el acumulado de 2020 alcanzó a 34,2% de market share.



65

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



EQUIPOS para FRENO NEUMÁTICO de ACOPLADOS y SEMIRREMOLQUES, CON o SIN ASISTENCIA ELECTRÓNICA 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 O. C. E. S. R. L.
Trafal 3753 • (C1437HMI) C. A. B. A. • Argentina
Telefax: 4911-8742 (Lineas Rotativas)
ventas@triler.com • www.triler.com





66

» Potencia – El cuidado del ambiente obliga a repensar las fuentes de energía en el transporte

Se aproximan los vehículos eléctricos

Desde Suecia, llega la propuesta con el objetivo de liderar la transición hacia un sistema de transporte sustentable.

Scania anunció a mediados de septiembre la introducción de su plataforma de vehículos electrificados en el mercado europeo, como forma de dar un paso en el camino hacia un sistema de transporte sustentable, que la firma sueca se impuso en los últimos años.

Según se informó desde la base de la empresa en Södertälje, Suecia, en los próximos años, Scania continuará desarrollando su gama de vehículos eléctricos para todas las aplicaciones, incluyendo el transporte de larga distancia y la construcción.

“Con mucho orgullo anunciamos el inicio del compromiso de electrificación a largo plazo de Scania”, dijo el presidente y CEO de Scania, Henrik Henriksson. “En los próximos años lanzaremos anualmente productos electrificados para toda nuestra gama, y actualmente estamos reorganizando nuestra producción hacia ese fin”, añadió.

Según el directivo, “es de particular importancia destacar que dentro de unos años también introduciremos camiones eléctricos de larga distancia adaptados para una carga rápida du-

rante los períodos de descanso obligatorio de 45 minutos de los conductores”.

La electrificación de la flota de camiones comerciales pesados es decisiva para alcanzar el objetivo del Acuerdo de París de limitar el calentamiento global por debajo de los 2°C, previos a la era industrial. Por lo tanto, los vehículos eléctricos serán cada vez más una opción atractiva para los clientes innovadores.

Scania anunció que desarrollará e implementará camiones híbridos y totalmente eléctricos en las etapas iniciales, en colaboración con estos clientes con visión de futuro.

El nuevo camión híbrido plug-in de Scania, tiene una auto-

[...] El camión totalmente eléctrico tiene un alcance de hasta 250 kilómetros, puede funcionar durante todo el día. [...]



[...] Los vehículos eléctricos serán cada vez más una opción atractiva para los clientes innovadores. [...]

mía eléctrica de hasta 60 kilómetros, y combina lo mejor de dos mundos. Ofrece las oportunidades flexibles del motor de combustión con los beneficios sobresalientes de la propulsión

silenciosa y libre de emisiones.

El camión totalmente eléctrico tiene un alcance de hasta 250 kilómetros, puede funcionar durante todo el día y aun así regresar con seguridad a su depósito de carga durante la noche. Si hay una necesidad de un rango extendido, el conductor puede cargar rápidamente el camión durante un descanso o durante las paradas habituales en funcionamiento.

Ambas tecnologías se basan en el sistema modular de Scania con componentes probados en toda la gama de camiones de la empresa, conocidos por su durabilidad y fiabilidad.

67

Trabajo en conjunto

A través de una adenda que extiende el contrato entre las compañías, Scania se comprometió a seguir utilizando y recomendando lubricantes Extravida, y otros desarrollos de YPF como Azul 32, en su red de concesionarios presentes en todo el país.

Además, el convenio que rige hasta junio de 2021 contempla las mismas especificaciones para la planta productiva que la compañía sueca posee en Tucumán.

Andrés Leonard, CEO de Scania Argentina, comentó “estamos muy felices de renovar el vínculo que une a ambas empresas, líderes en sus respectivos rubros, desde hace tanto tiempo. La calidad, la innovación y una visión sustentable del negocio son perspectivas que unen e identifican a Scania e YPF desde hace mucho tiempo”.

Por su parte, Mauricio Martín, vicepresidente de Downstream de YPF agregó, “estamos orgullosos de formalizar la continuidad de la alianza estratégica que mantenemos hace más de 20 años. La sinergia entre las compañías nos permite desarrollar nuestro potencial y mejorar la experiencia del cliente”.

SOLUTRONIC® **Novedoso y único Faro Inalámbrico**

Evita el tendido de cables hasta el fin del acoplado o la carga.



Accesorios incluidos:



- Útil para cargas sobredimensionadas.
- Ideal uso eventual o transitorio.
- Copia señales de Posición, Stop, Giros y Balizas provenientes del camión.

INDUSTRIA ARGENTINA

www.solu-tronic.com.ar

Tel.: 011-4546-2563



68

» Medidas - Cada producto de la marca registra distintos tipos de configuraciones asociadas a los pesos y potencias aplicadas

Hino apunta a los pesados

Entrevista a Víctor Moure, director comercial de la marca. Con la Serie 500, la terminal suma una nueva línea de camiones. En la Argentina, por el momento, se comercializará los modelos SG, GH y FM.

Con la familia Serie 500, Hino presentó su nueva línea de camiones pesados. Compuesta por 11 productos distintos, cada uno registra diferentes tipos de configuraciones asociadas a los pesos y potencias aplicadas.

En la Argentina, por ahora se empezará a comercializar los modelos SG, GH y FM. El GH (chasis 4x2) cuenta con una versión de 280 caballos o 260 caballos con caja automática. El SG son tractores (4x2) con opciones de 350 y 280 caballos y un motor de nueve litros –en breve, llegará al país el de ocho litros–, más el de 260 con caja automática, y también el FM 280 (6x4).

Los camiones están destinados para los segmentos del agro, la distribución urbana, la interurbana y *off road*. “Es donde principalmente vamos a estar buscando el perfil del cliente Hino”, dijo Víctor Moure, director comercial de Hino en el país.

El directivo enfatizó que para el agro cuentan con versiones tractor y chasis, mientras que en el *off road* –construcción, minería o petróleo–, presentan aplicaciones de 6x4, tanto chasis como tractor. En distribución urbana, en la que ya se trabaja con la Serie 300, la terminal apunta ahora a productos de mayor porte para alcanzar las 12 toneladas. En interurbano, el modelo SG 350 incluye cabina dormitorio, caja de mejor relación y distintos tipos de funcionalidades para desarrollar una logística de 500 o 600 kilómetros de distancia.

Revista FADEEAC: ¿Cuál es la expectativa de la Serie 500, teniendo en cuenta el contexto actual y la competitividad del mercado local?

Víctor Moure: La experiencia que hizo Hino en cinco años nos marca que debemos ir de a poco. Siempre estamos buscando la atención personalizada e ir creciendo paulatinamente. También tratamos de entender el requisito de cada industria para estar a la altura de la necesidad del cliente. A su vez, para seguir confirmando lo que nos pasó con la Serie 300, que fue un segmento donde cada vez que el cliente nos probaba con el producto siempre respondimos con valor agregado: servicios de posventa y atención personalizada. El servicio logístico demanda mucha atención para ser eficiente y ahorrar costos.

RF: Si bien el lanzamiento es muy reciente, ¿cómo evalúa la repercusión que está teniendo en el mercado?

VM: Tenemos muchas preguntas y consultas, sobre todo en este escenario de cuarentena. Calidad, valor de reventa, posventa, bajo costos de operación y durabilidad son conceptos que el cliente Toyota entiende como diferenciales de la marca. Al llegar el segmento de camiones pesados, conlleva un mayor nivel de consulta en el segmento que busca ese tipo de productos.



[...] “Estamos trabajando con Toyota Compañía Financiera, que tiene una cartera de alternativas muy flexible para adaptarse a cada necesidad”. [...]

RF: ¿Cómo está operando la marca con los protocolos para la atención del público?

VM: Hoy, la atención es muy secuenciada, con equipos de trabajo independientes, de manera de evitar los contagios cruzados. Somos muy estrictos con los protocolos de sanitización para evitar cualquier entrecruce entre clientes o con personas que podrían ser de riesgo.

RF: ¿Qué alternativas de financiación hay?

VM: Estamos trabajando muy estrechamente con Toyota Compañía Financiera, que tiene una cartera de alternativas muy flexible para adaptarse a cada necesidad. Por ejemplo, hay un leasing que tiene la característica de multiproveedor, donde no sólo se puede adaptar la financiación a la compra del camión, sino también de la carrocería necesaria para salir a operar. Entonces, contamos con planes que van desde un crédito prendario de 12 a 60 meses y en el otro extremo el leasing multiproveedor.

RF: ¿Y en posventa?

VM: Los concesionarios están preparados para recibir camiones

pesados, de la misma manera que ya atienden vehículos livianos. O sea, están para atender a los clientes.

RF: ¿Qué es Hino Pro?

VM: Es el sistema de telemetría de la compañía. Le ofrecemos al cliente no sólo la experiencia de utilización de un camión de la calidad del grupo Toyota, sino también en asesorarlo para mejorar el rendimiento del vehículo. Por ejemplo, optimizar la utilización con el chofer, a través de capacitaciones o mejoras operativas; distribución de pesos o desarrollos de carrocerías. Lo que buscamos es con información técnica que reportamos desde el camión de manera on line, ofrecer asesoramiento en modos de conducción, desgastes prematuros o planes de mantenimiento.

[...] “Siempre estamos buscando la atención personalizada e ir creciendo paulatinamente” [...]

Víctor Moure remarcó que uno de los factores que resume la línea de camiones de Hino es el concepto de diseño y concepción del producto. “El QDR (Quality Durability Reliability) es la estrategia de diseño de un producto Hino. Incluye tres términos: calidad, durabilidad y fiabilidad del producto a largo plazo. Esto hace la diferencia, que ya está en la Serie 300 y que ahora vamos a poder demostrárselo a los clientes en un camión pesado”, aseguró.

HIDRO-GRUBERT

MAYOR DISEÑO

MAYOR INNOVACIÓN

MAYOR DESARROLLO EN INGENIERÍA

PALFINGER

ventas@hidrogrubert.com www.hidrogrubert.com 03571 - 421500 / 011 - 47270364

69



» Cualidades – Se incluye la integración con sistemas externos de gestión y la compatibilidad con la telemedición Veeder-Root

Un sistema para el control de combustible

A través de la solución DataKraft se puede examinar todo lo que ocurre en el parque móvil de una empresa.

Con más de 35 años de experiencia en el mercado del control del combustible y 15 años acompañando a Gilbarco Veeder-Root como distribuidor oficial en la Argentina, DataOil se destaca por su sistema DataKraft, que permite controlar todo lo que ocurre en el parque móvil de una empresa.

Entre esos ítems, figura el control de despachos realizados dentro y fuera de la empresa, con integración a diversas marcas de surtidores electrónicos; y reconocimientos por llaveros RFID, antenas de Telepeaje o reconocimiento en boca de tanque.

A su vez, permite la integración con sistemas externos de gestión y es compatible con el sistema de telemedición Veeder-Root. También tiene integración con GPS de las unidades para obtener su consumo, a través del kilometraje o las horas motor; y seguimiento de los fluidos que no son controlados por el surtidor. Otros de sus controles son la carga de inspecciones y novedades que permiten sistematizar el mantenimiento preventivo y correctivo de las unidades, cumplimentando la norma IRAM 3810; un sistema para el seguimiento de cubiertas con identificación por medio de tags autoadhesivos, medición digital de presión de cubiertas y profundidad de la huella; limitación de litros a despachar para cada una de las unidades, saldos por clientes; y limitación de productos a despachar.

“Nuestro ofrecimiento se encuentra sustentado en las experiencias como proveedores estratégicos en grandes empresas donde el control y la gestión de carburantes es crítica”, dijo Jorge Delgado, gerente comercial de DataOil.

Alguna de las empresas que utilizan su tecnología de control de combustible son YPF, Petrobras Energías, Techint, Siderar, General Motor Argentina, Celulosa, Petróleos de Venezuela, Empresa de transporte de pasajero de Misiones, Rosario BUS, Puerto Terminal 6, Femsas Coca-Cola, entre otras firmas.

Beneficios

Delgado explicó el proceso de implementación para un cliente nuevo. “Cuando se adquiere la solución DataKraft, se realiza una capacitación a todo el personal que va a interactuar con el sistema. El cliente es propietario del sistema sin ninguna atadura a DataOil con un soporte remoto gratuito durante los primeros dos meses para su adaptación. No se debe pagar ningún abono para utilizar el sistema. De igual manera, se ofrece un abono mensual para soporte remoto y respuesta 24/7 luego de pasados esos dos meses de adaptación”, dijo.

Según el empresario, hay varios beneficios de contar con el beneficio de DataOil: anular el error humano en la carga de litros despachados y en las mediciones manuales; sistematizar toda la información recolectada; reducir la merma de combustible a un 0,5% de error; agilizar los mantenimientos de las cubiertas para su sustitución, recapado o rotación; controlar el consumo de cada unidad en particular; y hacer un seguimiento de las reparaciones y condiciones de las unidades.

También pronostica el consumo de toda la flota de vehículos; hace un seguimiento del stock en materiales utilizados para los mantenimientos; y triangula con sistema de telemedición de tanques Veeder-Root para autocalibración de los tanques.

“Otro de los beneficios que tiene es la posibilidad de adquirirlo y, luego, cualquier característica nueva que se vaya lanzando se puede realizar una actualización sobre el mismo sin necesidad de adquirir un nuevo DataKraft”, destacó Delgado.

Por otra parte, comentó que la empresa “está integrándose a un sistema para el control de combustible dentro de los tanques de las unidades. Esto le permitirá al cliente saber que los litros que despacho el surtidor fueron los que realmente ingresaron al tanque del vehículo”.

T TRANSPORTE & LOGÍSTICA

El último jueves de cada mes con el diario La Nación

Este suplemento es una producción de LA NACION y EXPOTRADE

El principal medio de distribución nacional del sector

ALMACENAJE

ABASTECIMIENTO

DISTRIBUCION

BREVES

Se viene el gran debate de la logística

Con el objetivo de lograr una logística más eficiente, con los recursos disponibles y el contexto en el que se maneja en el mercado argentino, profesionales, especialistas, empresarios y dadores de carga volverán a debatir la situación del sector en el Supply Chain Summit, que tendrá su cumbre virtual el 21 y 22 de octubre próximos.

El Supply Chain Summit es un foro para el debate de las prioridades en la agenda de la cadena de abastecimiento y la logística. Una plataforma para acelerar la aplicación de estrategias que garanticen la recuperación y le aseguren al empresario mantenerse a la vanguardia y a la altura de los patrones de compra del consumidor, que evolucionan de manera impredecible.

El Summit tiene una alta representatividad de empresas manufactureras, productoras y generadoras de bienes que tienen a



logística como una actividad de alta incidencia en su operativa, sus resultados comerciales y su posición como generadoras de empleo y desarrollo regional.

El encuentro cuenta con el apoyo y auspicio del Material Handling Institute (MHI) de los Estados Unidos; la Asociación Argentina de Logística Empresarial (Arlog) y la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (FADEEAC).

Reactivación de la producción

La Asociación de Fábricas de Automotores (Adefa) previó que la balanza comercial de vehículos para este año cerrará con un superávit de 1.776 millones de dólares, entre otros motivos debido a haber acordado con el Gobierno Nacional un incremento en la producción de 20.000 unidades durante 2020.

En un comunicado, Adefa sostuvo que "en el diálogo permanente que llevamos adelante con el Gobierno, los gremios y la cadena de valor en su conjunto, y teniendo en cuenta el contexto que atraviesa el sector en general, se establecieron las bases de la actividad industrial y comercial hasta fin de año con el objetivo de brindar la previsibilidad necesaria para impulsar la recuperación de los volúmenes de producción y ventas".

"En este marco, las terminales automotrices se comprometieron



a aumentar su volumen de producción en 20.000 unidades, de las cuales 15.000 se destinarán a la exportación para alcanzar de esa manera una producción anual mínima de 250.000 unidades y asegurándose las necesidades de aprovisionamiento tanto de partes como de unidades terminadas" agregó.

El camión más vendido

Iveco confirmó que, a partir de los datos provistos por la Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina (Acara), el Tector en su versión 170E28 fue el camión más vendido en la categoría de medianos del mercado argentino en agosto, lo que repitió el desempeño que había tenido en julio.

De esta manera, la marca mantuvo su liderazgo en el mercado argentino de camiones de más de 16 toneladas y ratificó, con su modelo Tector, ser la familia de camiones más vendida en el país, reconocida por los transportistas por su confiabilidad y bajos costos operativos.

La empresa, que se posiciona como una marca confiable y con



el respaldo de una amplia red de concesionarios comprendida por más de 50 puntos de atención, busca la excelencia en todos los servicios ofreciendo una experiencia personalizada a cada cliente.

Camiones eléctricos, en debate

El futuro de los camiones eléctricos se convirtió en un nuevo capítulo de la larga disputa verbal entre Bill Gates, fundador de Microsoft, y Elon Musk, director general de Tesla, sumándose a los debates sobre biocombustibles y la pandemia del coronavirus.

Gates expresó sus dudas sobre el potencial de inversión en los semirremolques eléctricos de Tesla para el negocio del transporte de cargas a larga distancia, considerando las dificultades para que los vehículos a batería se convirtieran en una "solución práctica". A lo que Musk se limitó a responder en Twitter, con un simple: "He has no clue" (No tiene ni idea). El fundador de Microsoft había dicho que "el problema es que las baterías son grandes y pesadas... Incluso con grandes avances en la tecnología de baterías, los vehículos eléc-



tricos probablemente nunca serán una solución práctica para cosas como camiones de 18 ruedas, barcos de carga y aviones de pasajeros".

En su blog, el 24 de agosto pasado agregó: "La electricidad funciona cuando necesitas cubrir corta distancias, pero necesitamos una solución diferente para vehículos pesados de largo recorrido" y sugirió que los biocombustibles serían una opción más factible para los vehículos comerciales.

Nueva prórroga para cursos y psicofísicos

En el marco de la continuidad del aislamiento social dictado para prevención de la pandemia de Covid 19, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) decidió volver a extender las medidas destinadas a retrasar la propagación del coronavirus en el país, que había dictado en abril pasado.

Mediante la Disposición 409/2020 de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, se prorroga de manera preventiva y con carácter excepcional, por el término de 90 (noventa) días corridos contados a partir de su fecha de vencimiento, la vigencia de los cursos presenciales de verificación de competencias y formación continua y los exámenes psicofísicos exigidos por la Disposición



ANSV N° 48/19 para el otorgamiento y renovación de la Licencia Nacional de Conducir Transporte Interjurisdiccional (LiNTI), cuyos vencimientos operen entre el 16 de septiembre y el 31 de octubre inclusive del 2020.

Obras para el interior

Una inversión de 31.047 millones de pesos para la ejecución de obras nuevas y otras que se reactivan en las provincias de Buenos Aires, Chubut, Santa Fe, Tierra del Fuego y Tucumán, fue anunciada por el presidente Alberto Fernández, los ministros de Obras Públicas, Gabriel Katopodis, del Interior, Eduardo de Pedro, y la directora de Relaciones Institucionales del Ministerio de Obras Públicas, María Pía Vallarino.

Los funcionarios nacionales mantuvieron una videoconferencia con los gobernadores de Buenos Aires, Axel Kicillof; Chubut, Mariano Arcioni; Santa Fe, Omar Perotti; Tierra del Fuego, Gustavo Melella, y Tucumán, Juan Manzur, desde la Quinta Presidencial de Olivos.

En Buenos Aires, anunciaron una inversión de \$22.227 millones, que incluirá la obra de extensión de la Autopista Presidente Pe-



rón desde el Acceso Oeste hasta la Autovía Ruta Provincial 2. En Chubut, se reactivarán las obras en la Ruta Nacional N° 3, entre Puerto Madryn y Trelew a lo largo de 64 kilómetros, por una inversión de \$1.962 millones.

En Tucumán, se finalizará el contrato de rehabilitación y mantenimiento de la Ruta Nacional N° 157 (Malla 409A) - Empalme RP 329 (Monteagudo).



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 / (54 11) 4779-5300 / Fax: 4779-5353

FADEEAC

Entidades Asociadas

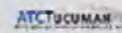
01 JUJUY



02 SALTA



03 TUCUMÁN



04 SANTIAGO DEL ESTERO



05 SANTA FE



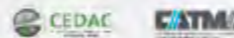
06 SAN JUAN



07 SAN LUIS



08 CÓRDOBA



09 MENDOZA



10 LA PAMPA



11 CHUBUT



12 CHACO



13 MISIONES



14 CORRIENTES



15 BUENOS AIRES



16 CIUDAD DE BUENOS AIRES



17 ENTRE RÍOS



18 RÍO NEGRO



19 SANTA CRUZ



20 TIERRA DEL FUEGO



Ciudad de Buenos Aires

ATACI - ASOCIACION DE TRANSPORTISTAS ARGENTINOS DE CARGA INTERNACIONAL

Sánchez de Bustamante 54
(C1173AAB) Ciudad Autónoma de Buenos Aires
Tel.: (011) 4860-7785
ataci@speedy.com.ar
www.ataci.org.ar
Presidente a/c: Esteban Canteros



CAdeTA - CAMARA ARGENTINA DE TRANSPORTISTAS DE ASFALTO

Sánchez de Bustamante 54
(C1173AAB) Ciudad Autónoma de Buenos Aires
Tel.: (011) 4860-7792
camaradetransportedeasfaltos@gmail.com
Presidente: Néstor Fitipaldi



> CAdeTA - Sede La Plata
Calle 44 n° 2088
(B8144XAC) La Plata - Pcia. Buenos Aires
Tel.: (0221) 4707423

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

Moreno 1850
(C1094AAB) Ciudad Autónoma de Buenos Aires
Tel.: (011) 5368-8480
catamp@catamp.org.ar
www.catamp.org.ar
Presidente: Angel Fuente Fuente



> CATAMP - Sede Mercado Central
Autopista Ricchieri y Boulogne Sur Mer
Planta Baja "Local 14"
(1772) Villa Celina - Mercado Central
Pcia. Buenos Aires
Tel.: (011) 4622-1300

> CATAMP - Sede Morón
9 de Julio 854
(B1708JDR) Morón - Pcia. Buenos Aires
Tel/Fax: (011) 4629-1982 / 4628-8820

> CATAMP - Sede San Martín
Av. 101 Ricardo Balbín 2560
(B0164XAB) San Martín - Pcia. Buenos Aires
Tel/Fax: (011) 4724-3423 / 4753-7657

CEAC - CAMARA DE EMPRESARIOS DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGAS

Av. Asamblea 161
(C1424COB) Ciudad Autónoma de Buenos Aires
Tel.: (011) 4921-0247/01857564
gerencia@ceac.com.ar
www.ceac.com.ar
Presidente: Fernando Spanga



> SEDE CTC - CENTRO TRANSFERENCIA DE CARGA
Pergamino 3751
Villa Soldati - Ciudad Autónoma de Buenos Aires
Tel.: 6089-8614 Int. 15 y 16

PAETAC - PRIMERA ASOCIACION DE EMPRESARIOS DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CARGAS

Alfredo L. Palacios 1342
(C1296AAB) Ciudad Autónoma de Buenos Aires
Tel.: (011) 4303-2233
administracion@paetac.org.ar
www.paetac.org.ar
Presidente: Luciano Milito



CETAV - CAMARA EMPRESARIA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR DE VEHICULOS

Hipólito Yrigoyen 4170, 6to E
(1208) Ciudad Autónoma de Buenos Aires
Tel.: (011) 4982-4066
cetavargentina@gmail.com
Presidente: Martín Furlong



Provincia de Buenos Aires

CACBA - CAMARA DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGAS DE BUENOS AIRES

Monseñor Bufano 738
(1754) San Justo - Provincia de Buenos Aires
Tel.: (011) 15-4936-0604
cacbasocios@gmail.com
Presidente: Rubén Torres



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

Moreno 4263
(7600) Mar del Plata - Provincia de Buenos Aires
Tel.: (0223) 4724158
cetac@cetac.com.ar
www.cetac.com.ar
Presidente: Omar Monti



CETAC REGIONAL SUREÑA - CAMARA DE EMPRESARIOS DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CARGAS

Italia 185
(8000) Bahía Blanca - Provincia de Buenos Aires
Tel.: (0291) 4546938
info@celacs.org.ar / www.celacs.com.ar
Presidente: Luis Pablo Etchevarne



COCATRA - CENTRO DE TRANSPORTISTAS DE CARGAS DE CAÑUELAS

Moreno 945
(1874) Cañuelas - Provincia de Buenos Aires
Tel.: (02226) 421986
cocatracentral@cocatra.com.ar
www.cocatracentral.com.ar
Presidente: Gabriel Guarnieri



> COCATRA - Sede Escobar
Travi y Asborno
(1625) Escobar - Pcia. Buenos Aires
Tel.: (03484) 43-3455

> COCATRA - Sede Tandil
Rauch 1015
(B7000ANW) Tandil - Pcia. Buenos Aires
Tel.: (02293) 4423574 / 4445365

> COCATRA - Sede Olavarría
Av. Del Valle 3265
(B7400JLJ) Olavarría - Pcia. Buenos Aires
Tel.: (02284) 44-5665 ó 44-4141

> COCATRA - Sede Luján
Jorge Newbery 794 esq. Rafael Obligado
(Colectora Aut. del Oeste)
(6700) Luján - Pcia. Buenos Aires
Tel.: (02323) 43-1647

> COCATRA - Sede 9 de Julio
Av. Vedia 592
(B6500DGS) 9 de Julio - Pcia. Buenos Aires
Tel.: (02317) 42-2552

> COCATRA - Sede Monte Grande
Primera Junta 646
(B1842HKJ) Monte Grande - Pcia. Buenos Aires
Tel.: (011) 4281-3774

CTC - CAMARA DE TRANSPORTISTAS DE CHACABUCO

Av. Saavedra 65 2º
(B6740AVA) Chacabuco - Provincia de Buenos Aires
Tel.: (02352) 470152
camarachacabuco@fibertel.com.ar
www.ctcchacabuco.com.ar
Presidente: Carlos Nicolini



> CTC - Sede Junín
25 de Mayo 65
(B6000DHA) Junín - Pcia. Buenos Aires
Tel.: (02364) 635500

> CTC - Sede Bragado
Ruta 5 Km. 208.400
(6640) Bragado - Pcia. Buenos Aires
Tel.: (02342) 425003 ó 422070

> CTC - Sede Baradero
Av. San Martín 1232
(2942) Baradero - Pcia. Buenos Aires
Tel.: (03329) 485145

CATRAVILL - CAMARA DE TRANSPORTISTAS DEL PARTIDO DE GENERAL VILLEGAS

Castelli 555
(B6230ADC) General Villegas - Buenos Aires
Tel / Fax: (03388) 424460
catravill@gmail.com
Presidente: Oscar Ornoz



Chaco

ATCR - ASOCIACION TRANSPORTISTAS DE CARGAS DE RESISTENCIA

Av. Alvear 226
(3500) Resistencia - Provincia de Chaco
Tel.: (0362) 4427615
administracion@atcr.com.ar
www.atcr.com.ar
Presidente: Daniel Villa



> ATCR - Sede Las Breñas
Arbo y Blanco y San Lorenzo
(3722) Las Breñas - Pcia. de Chaco
Tel.: (03731) 462685

Chubut

CELTAP - CAMARA EMPRESARIA DE LOGISTICA Y TRANSPORTE AUTOMOTOR DE LA PATAGONIA

Hipólito Yrigoyen 4509
(9100) Trelew - Provincia de Chubut
Tel.: (0290) 4443159
sebastian.zomero@celtap.org.a
Presidente: Felipe García Melano



Córdoba

CATMA - CAMARA ARGENTINA DE TRANSPORTES DE MAQUINARIAS AGRICOLAS

Av. Independencia 1202 esq. Dean Funes
(5900) Villa María - Provincia de Córdoba
Tel.: (0353) 4525745
catma@fullzero.com.ar
www.catma.com.ar
Presidente: Henry Abel Gubinelli



CEDAC - CAMARA EMPRESARIA DELAUTOTRANSPORTE DE CARGAS DE CORDOBA

Av. Roque S. Peña 1447
(5000) Córdoba Capital - Provincia de Córdoba
Tel.: (0351) 4715320 / 4730288
institucional@cedac.com.ar
www.cedac.com.ar
Presidente: José Arala



> CEDAC - Sede Brinkmann
San Juan 38
(2419) Brinkmann - Pcia. de Córdoba
Tel.: (03562) 480786

> CEDAC - Sede Jesús María
Ameghino 543
(5220) Jesús María - Pcia. de Córdoba
Tel.: (03525) 442510

CEDAC - Sede Laboulaye
Av. Independencia 258, 1° piso
(6120) Laboulaye - Pcia. de Córdoba
Tel.: (03385) 427585

CEDAC - Sede Río Cuarto
Constitución n° 846 Ter piso
(5800) Río Cuarto - Pcia. de Córdoba
Tel.: (0358) 4641361

CEDAC - Sede Río Tercero
Velez Sarsfield 18
(X5850K08) Río Tercero - Pcia. de Córdoba
Tel.: (03751) 644664 int. 303

CEDAC - Sede San Francisco
Belgrano n° 1585
(7400) San Francisco - Pcia. de Córdoba
Tel.: (03564) 430478

CEDAC - Sede Villa María
Bv. España 994
(X5900JMW) Villa María - Pcia. de Córdoba
Tel.: (0353) 4615616

CETAC GUALEGUACHU - CAMARA DE EMPRESARIOS TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CARGAS GUALEGUAYCHU

Urquiza 2290
(2820) Gualeguaychú - Provincia de Entre Ríos
Tel.: (03446) 436922
cetacgchu@net-g.com.ar
www.cetacgualeguaychu.com
Presidente: Carlos María Rébora



CETACER - CAMARA EMPRESARIA DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CARGAS DE ENTRE RIOS

Av. Alte. Brown 2185
(3100) Paraná - Provincia de Entre Ríos
Tel.: (0343) 4330742-4332621-4332622
camaracetacer@gmail.com
www.cetacer.com
Presidente: Francisco Raúl Yruvales



Jujuy

CAJUTAC - CAMARA JUJEÑA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CARGAS

República de la India 22
(4412) Palpalá - Provincia de Jujuy
Tel.: (0388) 4270498
info@cajutac.com
www.cajutac.com
Presidente: Albino Pederiva



La Pampa

CETPA - CAMARA DE EMPRESARIOS DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CARGAS, LOGISTICA Y AFINES REGION PAMPEANA

Calle 15 n° 210
(6360) General Pico - Provincia de La Pampa
Tel.: (02302) 435886 / 437377
ctransporte@generalpico.com.ar
Presidente: Darío Luján Ruppel



Mendoza

APROCAM - ASOCIACION PROPIETARIOS DE CAMIONES DE MENDOZA

Lavalle 359
(5500) Mendoza - Provincia de Mendoza
Tel.: (0261) 4250156
info@aprocacm.org.ar
www.aprocacm.org.ar
Presidente: Daniel Gallari



APROCAM - Sede San Rafael
Olascoaga 1260
(5600) San Rafael - Pcia. de Mendoza
Tel.: (0260) 4439020

Misiones

A.MI.TRA.C - ASOCIACION MISIONERA DE TRANSPORTISTAS DE CARGA

José Ingenieros 542
(3600) Oberá - Provincia de Misiones
Tel.: 03755-407729
info@amitrac.com.ar
Presidente: Rubén Obermann



A.MI.TRA.C - Sede Eldorado
Soiza 2140
(3382) Eldorado - Pcia. de Misiones
Tel.: (03751) 425435

CEMAC - CAMARA DE EMPRESARIOS MISIONEROS DE AUTOTRANSPORTE DE CARGAS

Avenida Bustamante 2632/34
(N3300GAD) Posadas - Provincia de Misiones
Tel.: (03764) 454440 / 454441
gerencia@cemac.org.ar
Presidente: Anibal Goichik



C.E.M.A.C. - Sede L.N. Alem
Islas Malvinas N° 38 - 1° Piso - Local 15
(N3315) L.N. Alem - Pcia. de Misiones
Tel.: (03754) 421221

Río Negro

CAPEAC - CAMARA PATAGONICA DE EMPRESAS DE AUTOTRANSPORTE DE CARGAS

Tres Arroyos 365
(8324) Cipolletti - Provincia de Río Negro
Tel.: (0299) 4784000
capeac@capeac.com.ar
www.capeac.com.ar
Presidente: Anibal A. Tortoriello



CAPEAC - SEDE S.C. BARILICHE
El Fin 322
San Carlos de Bariloche - Provincia de Río Negro
Tel.: (0294) 4422738

CAPEAC - SEDE NEUQUEN
Los Eucaliptos 412
Centenario - Provincia de Neuquén

Salta

C-TRANS - CAMARA DE TRANSPORTE DE CARGA GENERAL, INTERNACIONAL Y CARGA PELIGROSA

Av. Del Bicentenario de la Batalla de Salta N°24
(4400) Salta - Provincia de Salta
Tel.: (0387) 4370848
ctranssalta@yahoo.com.ar
www.c-transsalta.com.ar
Presidente: Adriana Bravo



San Juan

UPROCAM - UNION PROPIETARIOS DE CAMIONES DE SAN JUAN

Av. Rawson 586 Norte
(5400) San Juan - Provincia de San Juan
Tel.: (0264) 4213229
uprocamsanjuan@yahoo.com.ar
www.uprocamsanjuan.com
Presidente: José Maldonado



San Luis

CETACA - CAMARA DE EMPRESARIOS DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CARGAS Y AFINES

Suipacha 1727
(5730) Villa Mercedes - Provincia de San Luis
Tel.: (02657) 431518
cetacasanluis@speedy.com.ar
www.cetaca.com.ar
Presidente: Pedro E. Mesa



Santa Cruz

CACyLCRUZ - CAMARA DE AUTOTRANSPORTE DE CARGAS Y LOGISTICA DE SANTA CRUZ

Av. Güemes 2108
(9013) Caleta Olivia - Provincia de Santa Cruz
Tel.: (0297) 4850394
cacylcruz_norte@yahoo.com.ar
Presidente: Mario Segura



CACYSUR - CAMARA DE AUTOTRANSPORTE DE CARGAS SERVICIOS Y LOGISTICA DE LA PATAGONIA SUR

Lisandro de la Torre y RN 3
Río Gallegos - Provincia de Santa Cruz
Tel.: (02966) 15 54 4875
camerariogallegos@gmail.com
Presidente: Paulo Grasso



Santa Fe

AATHA - ASOCIACION ARGENTINA DE TRANSPORTADORES DE HACIENDA

Catchines 1120
(3000) Santa Fe - Provincia de Santa Fe
Tel.: (0342) 4534994
aatha@aatha.org.ar
www.aatha.org.ar
Presidente: Sergio Gerónimo Borgo



AATHA - Sede Formosa
Jujuy 599
Av. González Lelong 428
(3600) Formosa - Pcia. de Formosa
Tel.: (0370) 4445651

Corrientes

CETACC - CAMARA EMPRESARIA DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CARGAS DE CORRIENTES

Av. Maipú N° 168
(3400) Corrientes - Provincia de Corrientes
Tel.: (0379) 4428666 / 4429444
administracion@celacc.com.ar
Presidente: José G. Ojeda



Entidades Adherentes en Corrientes

CALIBRE - CAMARA LIBREÑA DE EMPRESARIOS DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CARGAS Y AFINES

Coronel Reguera 905
Paso de los Libres, Corrientes
Tel.: (03772) 425 775
calibre-libres@outlook.com
Presidente: Sr. Rodrigo G. Acebal



Entre Ríos

ARETRA - ASOCIACION REGIONAL DE TRANSPORTE

Guatemala 2780
(3220) Chajarí - Provincia de Entre Ríos
Tel.: (03456) 423319
aretra@xinet.com.ar
www.aretra.com.ar
Presidente: Raúl José Dal Molin



AAUCAR - ASOCIACION DE AUTOTRANSPORTE DE CARGAS DE SANTA FE

Calchines 1120
(3000) Santa Fe - Provincia de Santa Fe
Tel.: (0342) 4561755 / 4526608
aaucar@aaucar.com.ar
www.aaucar.com.ar
Presidente: Esteban V. Poccia



- AAUCAR - Sede Carlos Pellegrini
Marcos Paz 985
(2473) Carlos Pellegrini - Pcia. de Santa Fe
Tel.: (03401) - 480084
- AAUCAR - Sede San Justo
Belgrano 2659
(3040) San Justo - Pcia. de Santa Fe
Tel.: (03498) 428393

COOPERATIVA DE PROVISION DE INSUMOS PARA TRANSPORTISTAS LTDA.

Calle 22 N° 1216 - Ruta 11 - Km. 791
(3561) Avellaneda - Provincia de Santa Fe
Tel.: (03482)-481555
info@cooptran.com.ar
www.cooptran.com.ar
Presidente: Efrén Delbón



Santiago del Estero

CATSE - CAMARA DE TRANSPORTE DE SANTIAGO DEL ESTERO

Av. Roca Sud 1373
(4200) - Santiago del Estero - Pcia. de Santiago del Estero
Tel.: (0385) 4283091
catse.cargas@gmail.com
Presidente: Federico Javier Lo Bruno



Tierra del Fuego

CEFAC - CAMARA DE EMPRESARIOS FUEGUINOS DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGAS

Av. Brasil 123 oficina 44
(C1063AAC) CABA
ushuaia@cefac.com.ar
Presidente: Dario Loreto

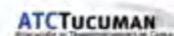


- CEFAC - Sede Rio Grande
Islas Malvinas 3785
(9420) Rio Grande - Pcia. de Tierra del Fuego
Tel.: (02964) 445-335
- CEFAC - Sede Rio Grande
Ricardo Rojas 1109
(9429) Rio Grande - Pcia. de Tierra del Fuego
Tel.: (02964.420511)
- CEFAC - Sede Ushuaia
Héroes de Malvinas 4961
(9410) Ushuaia - Pcia. de Tierra del Fuego
Tel.: (02901) 15651000

Tucumán

ATCT - ASOCIACION TRANSPORTADORES DE CARGAS DE TUCUMAN

Alem 134
(4000) S. M. del Tucumán
Tel.: (0381) 4244135
atctucuman@atctucuman.org.ar
www.atctucuman.org.ar
Presidente: Eduardo A. Reinoso



- ATCT - Sede Concepción
Av. Juan B. Justo 391
(T4119XCD) Concepción - Pcia. de Tucumán
Tel.: (03865) 424800

Referencias:



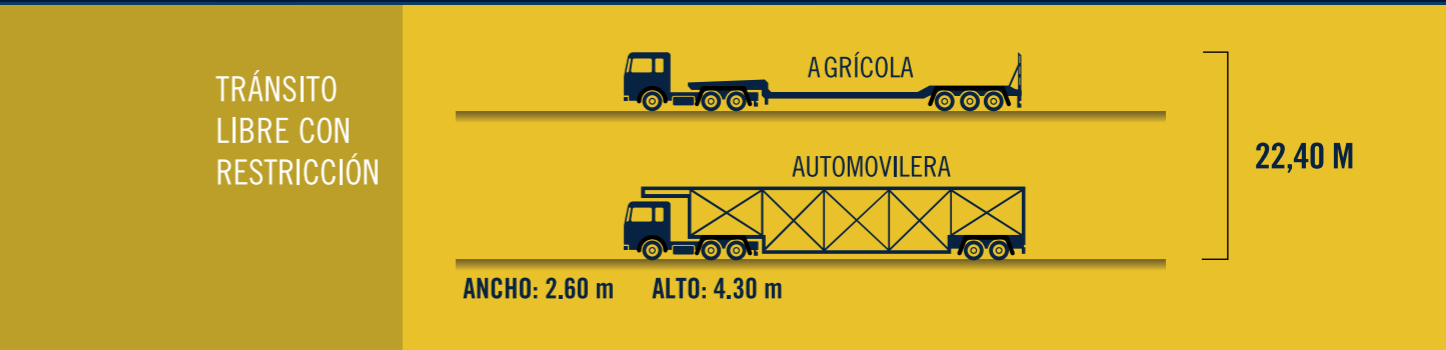
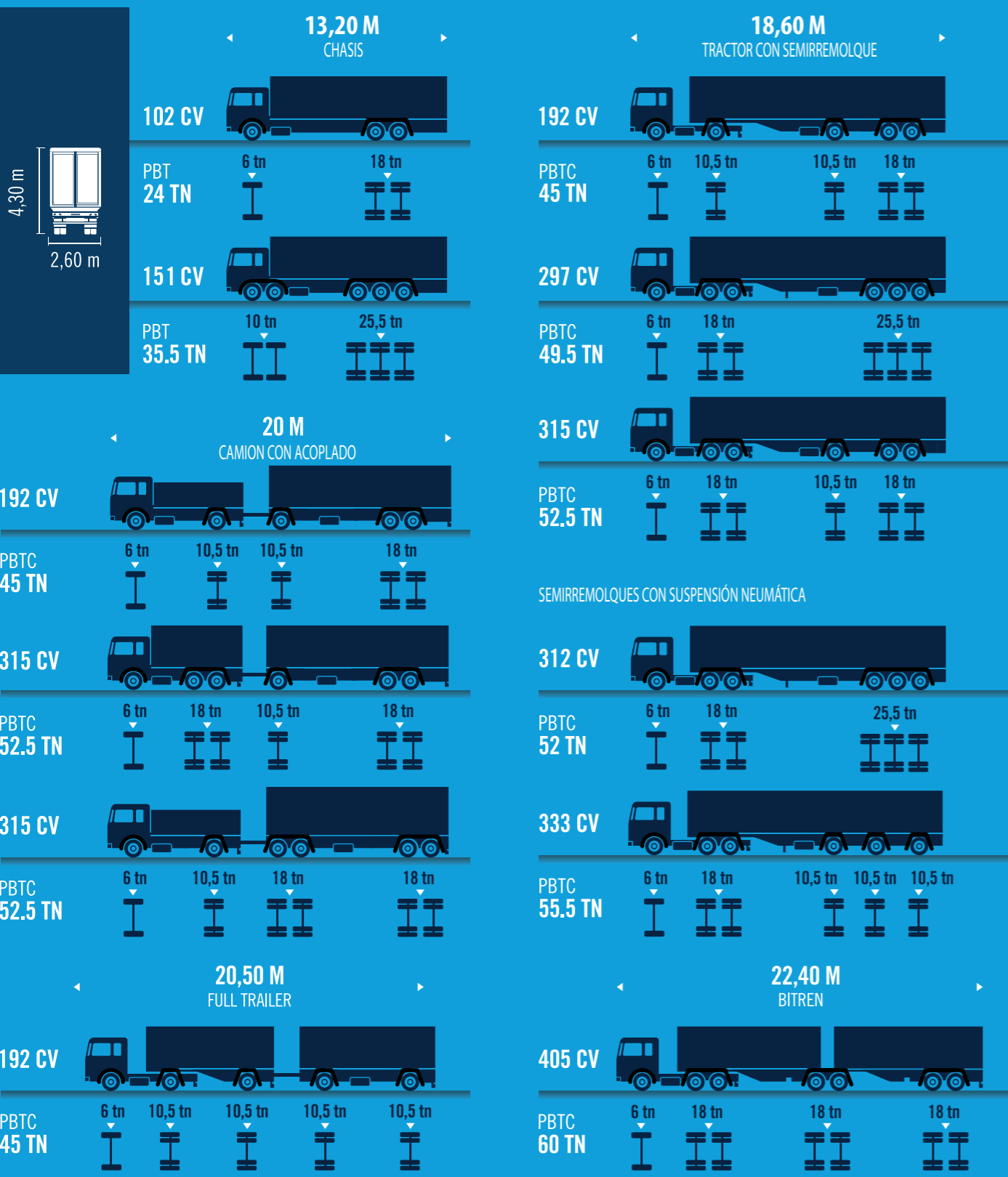
RUTA



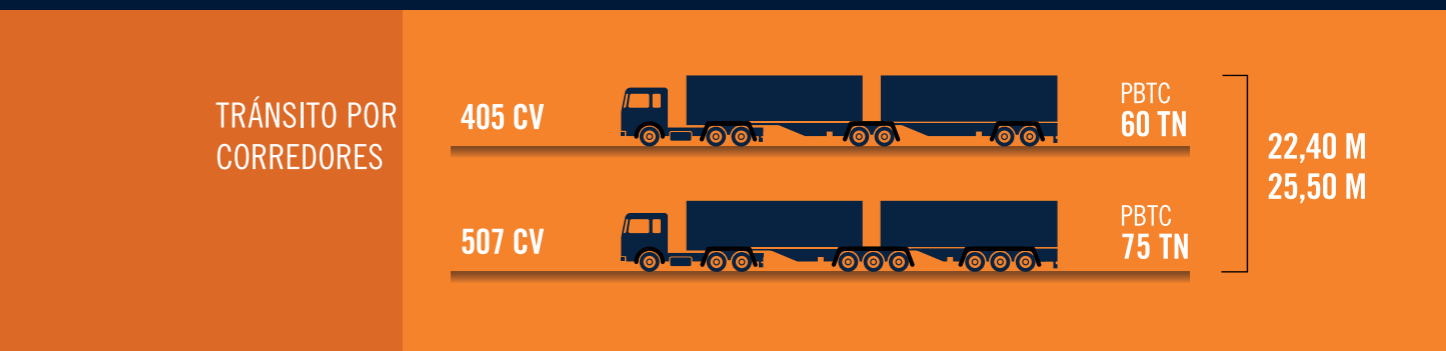
Unidad académica



TRÁNSITO LIBRE SIN RESTRICCIONES



BITREN - 60 Y 75 TN - 7 Y 9 EJES



CARRETÓN AGRÍCOLA



Variación acumulada en el precio de los insumos

INSUMOS		EVOLUCION MENSUAL DE AUMENTO RELATIVO PRODUCIDO EN LOS PRECIOS DE INSUMOS											
ITEM	RUBRO	10/19	11/19	12/19	01/20	02/20	03/20	04/20	05/20	06/20	07/20	08/20	09/20
1	COMBUSTIBLE	0.07%	9.34%	6.22%	-0.10%	-0.61%	-0.01%	-0.04%	0.04%	-0.03%	-0.01%	4.44%	4.21%
2	LUBRICANTES	0.00%	8.50%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	13.50%	0.00%	2.50%
3	NEUMATICOS	2.14%	3.16%	1.62%	0.48%	0.62%	0.69%	5.15%	8.45%	4.42%	3.55%	4.06%	6.53%
4	REPARACIONES	5.79%	-0.38%	0.35%	4.09%	3.96%	1.25%	3.10%	2.39%	0.63%	1.34%	2.44%	5.30%
5	MATERIAL RODANTE	3.72%	-0.37%	0.11%	4.20%	0.82%	1.28%	1.54%	3.60%	1.65%	1.34%	0.47%	6.60%
6	PERSONAL	10.98%	0.00%	0.00%	4.54%	13.29%	0.00%	6.33%	0.00%	-3.49%	0.00%	8.00%	0.00%
7	SEGUROS	0.00%	2.92%	0.00%	4.69%	2.01%	0.00%	0.00%	3.95%	0.00%	6.11%	5.27%	11.80%
8	PATENTES Y TASAS	0.00%	0.00%	0.00%	57.92%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
9	COSTO FINANCIERO	-13.18%	-1.29%	-4.56%	-8.17%	-4.73%	-5.00%	-22.38%	1.09%	12.56%	0.87%	14.91%	3.41%
10	GASTOS GENERALES	5.72%	1.88%	1.39%	2.99%	5.75%	0.84%	2.80%	0.81%	15.74%	0.40%	4.04%	0.54%
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%
COSTO GENERAL		2.88%	3.49%	2.17%	2.15%	3.57%	0.05%	1.71%	1.26%	0.64%	0.93%	5.11%	3.55%

INSUMOS		EVOLUCION MENSUAL DE AUMENTO RELATIVO PRODUCIDO EN LOS PRECIOS DE INSUMOS											
ITEM	RUBRO	10/19	11/19	12/19	01/20	02/20	03/20	04/20	05/20	06/20	07/20	08/20	09/20
1	COMBUSTIBLE	106.47	116.41	123.65	123.53	122.77	122.76	122.72	122.76	122.73	122.72	128.17	133.57
2	LUBRICANTES	105.50	114.47	114.47	114.47	114.47	114.47	114.47	114.47	114.47	129.92	129.92	133.17
3	NEUMATICOS	103.37	106.64	108.37	108.89	109.56	110.31	116.00	125.80	131.36	136.01	141.53	150.77
4	REPARACIONES	117.20	116.75	117.16	121.95	126.77	128.36	132.33	135.50	136.35	138.17	141.54	149.05
5	MATERIAL RODANTE	123.08	122.62	122.76	127.92	128.96	130.61	132.62	137.39	139.65	141.52	142.19	151.57
6	PERSONAL	110.98	110.98	110.98	116.02	131.44	131.44	139.77	139.77	134.89	134.89	145.68	145.68
7	SEGUROS	104.75	107.81	107.81	112.86	115.13	115.13	115.13	119.68	119.68	126.99	133.69	149.46
8	PATENTES Y TASAS	100.00	100.00	100.00	157.92	157.92	157.92	157.92	157.92	157.92	157.92	157.92	157.92
9	COSTO FINANCIERO	87.26	86.14	82.21	75.49	71.92	68.33	53.04	53.61	60.35	60.87	69.95	72.33
10	GASTOS GENERALES	107.54	109.57	111.09	114.41	120.99	122.00	125.42	126.43	146.33	146.92	152.85	153.67
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
ACUMULADO GRAL.		102.88	106.47	108.77	111.11	115.07	115.13	117.10	118.57	119.32	120.43	126.58	131.07

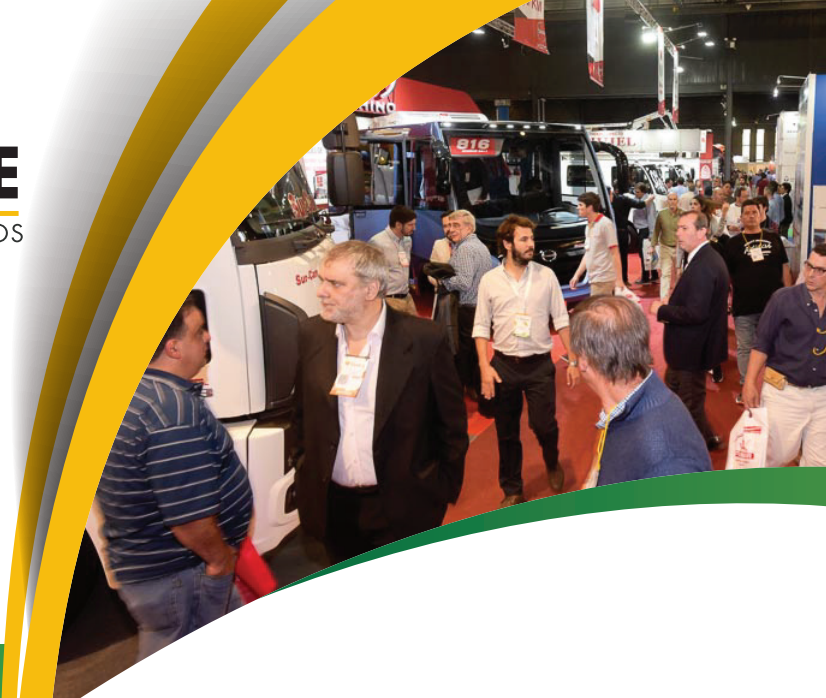
EXPO TRANSPORTE

CAMIONES - BUSES - UTILITARIOS

12ª Exposición internacional de
equipamiento y tecnología del
autotransporte de carga y pasajeros



www.expotransporte.com.ar



Patrocina



Auspician



Industry
Sponsor



REPROGRAMADO

26 al 28 de OCTUBRE 2021



La Rural
Predio Ferial
de Buenos Aires
ARGENTINA



EXPO 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.expologisti-k.com.ar

Apoyo
internacional



Sponsor



Patrocina



+54 9 11 6950 9333

EL WHATSAPP DEL TRANSPORTE Y LA LOGISTICA

Portal de
noticias



**Info Transporte
& Logística**



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