

Grupo OSTAPOVICH

HORMETAL

EMPRESA CONSTRUCTORA

OBRAS LLAVE EN MANO

- CENTROS LOGÍSTICOS
- OBRAS INDUSTRIALES
- HIPERMERCADOS
- CELDAS DE ACOPIO

Autopista Panamericana 2250 (Km. 41) Garín - Prov. de Buenos Aires / Tel. (+54 11) 5918-6800 / 03488-457788
http://www.hormetal.com - hormetal@hormetal.com

I CAMIONES I

De los récords a la caída de las ventas

Después de varios años de bonanza, las terminales buscan adaptarse a la realidad que impuso la crisis

Por Gabriel Tomich

De la Redacción de LA NACION

Un gráfico que muestre las ventas históricas de camiones (y de vehículos en general) desde 1990 hasta hoy mostraría los picos y valles que caracterizan a nuestra economía. Desde los bajos niveles de 1990 (con menos de 91.000 vehículos de mercado total), en 1998 se tuvo uno de los mejores años de la industria

Transporte & Logística

5 AÑOS

automotriz, con 473.754 unidades de todo tipo patentadas, entre las que se contaban 7644 camiones. Hubo que esperar hasta 2004 para pasar ese nivel. Fresco en la memoria está el paupérrimo 2002 (con sólo 803 camiones de más de 15 toneladas de PBT patentados), producto de la crisis posconvertibilidad, en la que se matricularon en total 96.951 vehículos.

Sin embargo, la recuperación de la profunda depresión comenzó rápidamente. A mediados de 2003, la venta de camiones comenzó a crecer al compás de las extraordinarias exportaciones del campo. Con la soja como bandera, se necesitaban camiones para renovar la vieja flota de transporte de cereales (buena parte aún con los venerables

Mercedes-Benz 1114) para llegar más rápido y en forma más económica a los puertos. Así, los modelos Ford Cargo 1722 y 1730, por un lado, y los Mercedes-Benz 1620 y 1634, por otro, rivalizaron en ventas para satisfacer principalmente esa demanda.

En concreto, el brillante segundo semestre de 2003 llevó a cerrar el año con 3744 camiones patentados, lo que significó un crecimiento de más del 366 por ciento. Como es lógico, con la tracción del campo toda la economía creció, y el transporte general de ruta de larga distancia y el internacional también crecieron y demandaron modelos pesados de Iveco, Scania, Renault y Volvo. Igual que otras aplicaciones, en especial las de obras y construcciones.

Un nuevo jugador, Volkswagen, se hizo fuerte también en el mercado argentino con la misma fórmula que los Cargo de la marca del óvalo; es decir, con camiones ensamblados con elementos (chasis, motores, transmisiones) de proveedores especializados.

Freno de mano

El impulso no paró en 2004, en el que se patentaron 10.310 camiones, siempre en los segmentos de mayor porte (más de 15 toneladas). Mejor aún, la curva de ventas siguió en ascenso en 2005 (12.417 unidades); en 2006 (13.172), y en 2007 (14.233), hasta llegar al año récord de la industria automotriz, 2008, en el que en un marco de 610.780 unidades patentadas se matricularon 14.837 camiones de porte.

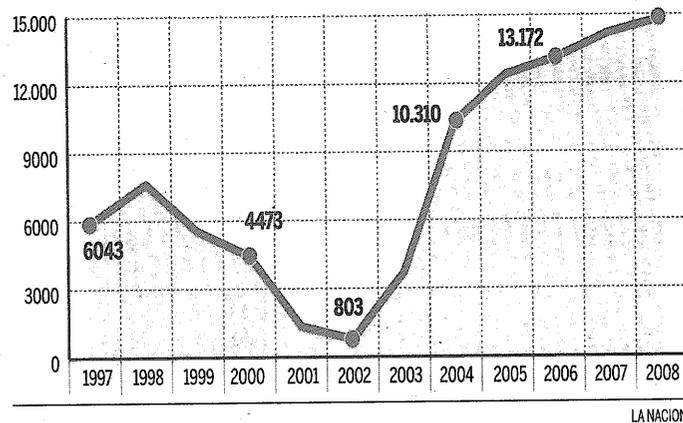
Un nuevo valle, sin embargo, parece que se sumará al gráfico en 2009. Las ventas de camiones, ómnibus, acoplados y semirremolques cayó un 44% en el primer cuatrimestre



Iveco es la única marca que fabrica en el país, en Ferreyra, provincia de Córdoba

Mercado total de camiones

Venta anual de unidades



LANACION

del corriente respecto del mismo período de 2008.

Además de la crisis financiera internacional, los fabricantes y concesionarios han tenido escasos resultados en las ventas por la caída de las exportaciones. De manera especial las del campo, a partir del largo conflicto entre los productores agropecuarios y el gobierno nacional.

Muchos transportistas de cereales, en especial los más pequeños o

cuentapropistas, están preocupados porque la falta de cargas hace peligrar el pago de sus inversiones en nuevas unidades. Todo esto, más el declive en la venta general de camiones, en especial los pesados, auguran un 2009 difícil.

Normas antipolución

Más allá de las ventas, otro hecho significativo de los últimos cinco años fue la instrumentación de las

normas antipolución similares a la Euro III, a partir del 1° de enero de 2007. Así, los llamados "motores electrónicos" (por la gestión electrónica de la inyección de combustible) son obligatorios en los modelos que se comercializan en el país.

La norma Euro III entró en vigor en Europa el 1° de enero de 2000. Allí, desde octubre de 2006, ya está en vigor la Euro IV y pronto se completarán las diversas etapas para la vigencia plena de la Euro V.

Estas normas tienen por objeto limitar las emisiones de monóxido de carbono (CO), hidrocarburos (HC), óxidos nitrosos (NOx) y elementos particulados. Considerando 100 las emisiones de estas sustancias en los motores pre Euro I (entró en vigor en 1992), la Euro III exige una reducción del 84% de CO; 40%, de HC; 45%, de NOx, y 73%, en las partículas.

En definitiva, todas las marcas debieron adaptar sus modelos a esta legislación, lo que produjo una revitalización de la oferta, con tecnologías más modernas y ecológicas.

Aunque resistidos por los usuarios argentinos al principio, los camiones electrónicos ya se ganaron su lugar también en nuestras rutas.

Nueva Generación de Productos OCA. Avanzamos, para que usted llegue cada día más lejos.

OCA Printing

OCA Mobile

OCA On line

OCA Delivery 2.0

OCA Prepartado

OCA Contact center

OCA Rendición digital plus

OCA Carta

OCA Carta express

OCA Carta documento

OCA Telegrama

OCA

www.oca.com.ar - 0800-999-7700