

Cargas peligrosas

Normas para el Mercosur

Se aplicarían regulaciones que se utilizan en Europa

En el subgrupo de trabajo de transporte del Mercosur figura una propuesta para incorporar la normativa del Acuerdo Europeo referente al Transporte Internacional de Mercaderías Peligrosas por Carretera (ADR).

El ADR se firmó en Ginebra el 30 de septiembre de 1957 bajo el auspicio de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas y entró en vigor el 29 de enero de 1968.

Según este convenio se establece que algunas mercaderías peligrosas pueden trasladarse por camión luego del cumplimiento de algunas condiciones en cuanto al packaging

y a etiquetado, además de formas de construcción, equipamiento y operación del vehículo utilizado para el transporte. Estas normas son consistentes con las recomendaciones para el transporte de mercaderías peligrosas brindadas por las Naciones Unidas.

El ADR se divide en dos anexos. En el primero se contemplan las provisiones generales, la clasificación y el listado de las mercaderías peligrosas, los procesos de consignación, los requerimientos para el packaging y las provisiones sobre las condiciones de handling (manipuleo) de la mercadería. En el segundo anexo, en cambio, se contemplan los re-

querimientos para los vehículos y transportistas.

Marcelo Idoyaga, representante de la empresa DGM, señaló que en breve se publicará una nueva edición que contempla todas las propuestas de las Naciones Unidas.

"Me parece muy acertado que en el nivel Mercosur se tome ADR como reglamentación guía, sin necesidad de que se reúna un comité de expertos y se ponga de acuerdo. En cada país obviamente se puede avanzar más rápido o más despacio para incorporar estas actualizaciones. Pero tener un mecanismo de incorporación automático creo que es lo más acertado", aseguró el ejecutivo.

Industria automotriz



Existen facilidades para la compra de unidades de carga

La demanda de camiones, en alza

Este año se prevén vender 15.000

● En 2003 se colocaron 5108 vehículos y en 2002 apenas 1452 ● Hoy, la antigüedad promedio de la flota nacional se ubica en los 17 años

Por Enrique Federico

En materia de camiones - pilar fundamental en el transporte y la logística - nuestro país cuenta con un parque de unidades que, en promedio, posee más de 17 años de antigüedad.

La edad media muestra el amplio potencial de renovación y la gran capacidad de ampliación. Esta situación ideal se está transformando en real: se está viendo un notorio incremento en el recambio de vehículos y la adquisición de nuevas unidades.

Para este año se proyecta que el mercado de camiones alcanzará las 15.000 unidades vendidas. Si hacemos una retrospectiva, vemos que en 2003 se vendieron 5108 y en 2002 la cifra alcanzó apenas las 1452 unidades.

Las proyecciones a futuro hablan de un panorama pujante que se estabilizará en el orden de las 7000 unidades. Se cree que muchas de esas adquisiciones se realizarán para concretar el recambio de unidades obsoletas.

Una razón de este escenario es el aumento de la demanda por el crecimiento de la economía.

Apareció un fuerte requerimiento de camiones para el transporte de cereales. También se registró un importante aumento de la actividad industrial que ha motivado gran demanda de camiones para rubros tan dispares como transporte de mercadería, paquetería, vehículos, alimentos, animales y textiles, entre otros. Otra de las causas de este crecimiento son las facilidades que se ofrecen a la hora de realizar la compra. Con la ausencia de opciones de financiación,

que recién comienzan a aparecer en el mercado, el plan de ahorro ha tomado un papel protagónico como moderador de un mercado volátil donde las oscilaciones del crédito son una constante.

Los planes de ahorro le permiten al usuario planificar la renovación de sus unidades sobre bases ciertas y confiables con el respaldo de las mismas terminales. Los planes son sin intereses y se ajusta la cuota por la variación del precio del vehículo.

También es una excelente alternativa la que ofrecen algunas automotrices, y muchos transportistas eligen: el plan canje de cereales. Mediante este sistema, el cliente tiene la posibilidad de adquirir cualquier vehículo pagando con la entrega de cereales.

Respaldo

El incremento en la venta de camiones debe estar acompañado por una fuerte política del sector público. Entre los puntos fundamentales están la reducción de la carga impositiva, el mantenimiento de la suspensión de los impuestos internos, la eliminación de los tributos distorsivos como el impuesto a los ingresos brutos y el recupero del IVA diferencial en el caso de vehículos comerciales.

Tampoco debemos olvidar ítems como el mantenimiento de rutas y caminos. Sabemos que las rutas principales se encuentran en buen estado, pero no podemos decir lo mismo de los caminos secundarios y rurales, donde es casi imposible transitar.

El autor es director de Relaciones Institucionales y Legales de Daimler Chrysler Argentina.

Operador logístico de primer nivel

Automotive

La experiencia en logística del automóvil en el suministro para la preparación y distribución.

Network

La primera red europea propia para la paquetería y el transporte de cargas completas.

Supply

El know-how de alto nivel en promoción y ejecución de diseños logísticos en flujos industriales.

Le calidad del asesoramiento.

La eficacia de los sistemas de información y optimización de medios físicos se aplican a las tres grandes áreas del grupo GEFCO.

Todos ellos tienen como objetivo simplificar sus necesidades, crear valor añadido en cada eslabón de la cadena logística y mejorar de la productividad.

GEFCO Argentina - Av. Alicia Moreau de Justo 1630 - of. 300
Puerto Madero, Dock 18 (C1107AFN) Buenos Aires
Tel: +84 (11) 4200 8090 - Fax: +84 (11) 4208 8281

www.gefcoco.com