

PUNTOS CARDINALES



BELGRANO CARGAS

El tren Belgrano Cargas renovó 131 kilómetros de vías en Santiago del Estero, con una inversión de US\$ 108 millones, que permitirán triplicar el volumen de carga transportado, reducir los costos logísticos y los tiempos.



LICITACIÓN

Trenes Argentinos lanzó una licitación para modernizar la infraestructura de vía en dos playas ferroviarias y construir una tercera en las provincias de Salta, Chaco y Santa Fe, respectivamente, para el Belgrano Cargas.

motricidad fina por habilidades de manejo intelectual de computadoras”.

Consideró que “también habrá adelantos que no sólo van a sustituir trabajo, sino que van a eliminar elementos de riesgo de ciertas operaciones. A todos nos puede pasar que nuestro trabajo deje de agregar valor tal cual lo conocemos. Ahí está lo difícil y delicado que es integrar al ser humano en los nuevos trabajos”.

Según Dobrusky, los empleos existentes no desaparecerán del todo. “Hace cientos de años que empleados guardan cosas y sacan cosas de depósitos o trasladan cargas, antes con carretas y después con camiones. Las herramientas son distintas, pero en el fondo las funciones son similares. Ahora una persona manejando un bitrén mueve más carga que una hace 200 años con una carreta, pero también hay mucha más carga para mover hoy que entonces”.

A su vez, reconoció que “existen tecnologías que podrían reemplazar empleos, pero, por lo menos en Argentina, no son implementables a gran escala. Por ejemplo, los peajes tipo Free Flow no son aplicables a gran escala en el corto o mediano plazo en el país, por la baja bancarización, o porque es imposible cobrar a quienes no lo tienen prepago o con tarjeta de crédito”.

“Es lo mismo con tecnologías automáticas de pickeo: hay depósitos súper automatizados en Alemania o Barcelona, algunos desde hace décadas. Pero pensar que esas tecnologías se van a implementar en forma masiva en Argentina es ilógico. Los ahorros en mano de obra no van a pagar la inversión, por lo menos en los próximos 25 años”, enfatizó.

Respecto de los camiones autónomos, para el docente de la Universidad de San Martín, “la tecnología que puede hacer que necesitemos menos camiones se llama ferrocarril, y tiene 200 años”.

Por su parte, González, quien es además director de Supply Chain de Droguería del Sud, aceptó que “muchos puestos de trabajo van a desaparecer. Por ejemplo, empresas que utilizan el e-commerce necesitan menos personal administrativo para responder preguntas sobre características de los productos: aplicando *machine learning*, es posible que el sistema aprenda y responda sin intervención humana”.

Se refirió también a la persona que diseñaba las rutas más eficientes en base a su conocimiento de la zona. “Era una actividad con mucho arte que fue reemplazada por los *Transportation Management System*, muy aplicados en los últimos años, que realizan la tarea en forma mucho más precisa y veloz”.

También apuntó que “hay actividades repetitivas, como el *picking* de pedidos o conducir un vehículo, que a futuro podrían ser reemplazadas 100% por robots, pero eso dependerá de la evaluación económica y del repago de la inversión”.

“Se suele decir que quienes trabajan en logística no tienen tiempo de pensar, porque el día a día se los come. Es un factor crítico que el *management* planifique disponibilidad para pensar en la transformación digital”, concluyó González. ●

Camiones urbanos. Apuestan por la automatización

Mercedes-Benz Argentina presentó una nueva variante en la producción del modelo Accelo que incrementa la eficiencia y rentabilidad

Alejo González Prandi
REDACCIÓN EXPOTRADE

La versión automatizada de Accelo se suma a la variante manual en la producción de Mercedes-Benz Argentina. Para entrar en contacto directo con el flamante producto y todo el abanico que abarca el modelo, la marca hizo una prueba dinámica en el Centro Industrial Juan Manuel Fangio, en Virrey del Pino, provincia de Buenos Aires.

Manuel Baylac, gerente de Productoy Marketing de la terminal en el país, señaló que “el Accelo es un camión liviano para usos urbanos. Eso implica moverse en tráfico dentro de una ciudad. Para eso está la caja automatizada, que es un valor muy importante y distintivo. Da mucho confort al conductor y ayuda mucho en su manejo diario. Además, tiene varias funciones que aportan a la rentabilidad y a la eficiencia del camión”.

Según informaron desde la marca, “este modelo se convirtió en el más patentado de su segmento”. El nuevo Accelo (815 y 1016) versión automatizada se había comenzado a comercializar en junio en la planta de Mercedes-Benz Brasil.

Las dos versiones en el mercado poseen una cabina extendida, que “ofrece mayor espacio y confort, un nuevo asiento neumático para el conductor y una nueva distancia entre ejes, que permite una mayor longitud carrozable”, detallaron.

La nueva versión presenta

una caja automatizada de seis marchas (una más respecto a la manual). Cuenta con dos modos de conducción: Eco (conducción económica) y Power (para condiciones de exigencia).

Al respecto, Baylac dijo: “La caja automatizada nivela para arriba y se asegura que se ejecuten los cambios cuando es debido. No se ocasionan errores de manejo que puedan generar alguna rotura y una disminución en la vida útil del vehículo. La caja tiene un embrague y lo que está automatizado es el accionamiento de ese embrague, pero el funcionamiento mecánico es el mismo que el de una manual”.

Esta nueva versión fue diseñada para uso urbano con alta frecuencia de cambios de marcha. Cuenta con una carcasa de aluminio para un menor peso final de la unidad (menor tara y mayor carga útil), anillo sincronizador

de fibra de carbono para menor desgaste de los componentes que operan en la sincronización de marchas y en consecuencia mayor vida útil, protección de exceso de rotación de motor (rotación máxima 2780 rpm) y de sobrecarga de embrague.

Por otra parte, el acelerador incorpora la función de kick-down al final del recorrido del pedal. El flamante asistente de arranque en pendiente (HSA) mejora la seguridad al iniciar un nuevo recorrido, manteniendo el freno activado hasta que el conductor comience a acelerar el camión.

La cabina extendida de ambas versiones, con 180 mm extras por detrás de los respaldos de los asientos, aumenta el confort y la capacidad de movimiento del asiento del conductor, lo que incorpora tres gavetas y una red portaobjetos (32 litros extra de espacio de guardado).

Además, se agrega de serie el asiento neumático para el conductor, permitiendo nuevas posiciones de ajuste longitudinal, en altura e inclinación. El panel de instrumentos posee un diseño de fácil lectura y amigable para la navegación.

El principal elemento respecto a la seguridad del vehículo es el sistema de control de tracción (ASR). Su principal función es que se reduce la pérdida de adherencia de las ruedas, evitando que patinen, ya sea por un exceso de aceleración o porque la calzada esté resbaladiza. Así se completa el paquete de seguridad del Accelo, que incluye

antibloqueo de frenos (ABS), repartición electrónica de la fuerza de frenado (EBD) y control de tracción (ASR).

Por su parte, Raúl Barcesat, managing director de Trucks y Buses de Mercedes-Benz Argentina, mencionó que estima que se alcance una venta de 800 unidades del Accelo automatizado.

Además de la prueba dinámica, los periodistas que visitaron la planta en Virrey del Pino recorrieron la línea de montaje de camiones y buses, la planta de Reman (remanufactura de cajas y motores), y el área de la línea de ejes. Hoy, Mercedes-Benz está produciendo en la Argentina, además de la línea Accelo, el Atego 172L, 1726/42 (cabina dormitorio) y Atron.

Apertura

Mercedes-Benz inauguró su nueva unidad de negocios, SelecTrucks, destinada a la compra y venta de camiones usados. El concesionario se encuentra ubicado en Ruta Panamericana km 51,5, Ramal Pilar, provincia de Buenos Aires.

“Este nuevo canal de ventas busca atender las necesidades de aquellos clientes que quieren comprar un camión usado y vivir una experiencia superadora, ya que el servicio de este nuevo negocio se basa en acondicionar las unidades y ofrecerlas con garantía Mercedes-Benz”, señalaron desde la terminal. También se señaló que “los clientes van a poder entregar su camión usado, sin importar la marca del mismo, como forma de pago para adquirir un camión Mercedes-Benz 0 km en un concesionario oficial” de la marca.

La compañía con SelecTrucks termina de consolidar el negocio ofreciendo al cliente un servicio 360° con la venta de camiones 0 km, venta de repuestos, servicios y planes de mantenimiento, financiación, a través de la financiera de la terminal y su Plan de Ahorro, y Reman, la línea de remanufactura de cajas y motores en el Centro Industrial Juan Manuel Fangio.

Selectrucks cuenta con 60 concesionarios en todo el mundo. Los beneficios abarcan diferentes ítems: el interesado compra sabiendo que la unidad no tiene inconvenientes de documentación; las unidades están reparadas y acondicionadas; los precios figuran en el sitio web; hay disponibilidad de planes de financiación; garantía oficial de la terminal (dependiendo de la categoría de la unidad el cliente posee garantías de 6 a 12 meses); asesoramiento técnico y comercial directo. ●

Este modelo se convirtió en el más patentado del segmento de camiones pensados para operar en la ciudad



GENTILEZA