



MD TRANSPORTE
Muestra Dinámica, Pruebas de Producto, Exposición y Capacitación

En Paralelo:



EXPO UTILITARIOS
Publicidad Dinámica para el Transporte de Carga y Pasajeros



PRUEBE SU PRÓXIMO CAMIÓN

9 al 12
Noviembre 2006
Autódromo Oscar A. Gálvez
Buenos Aires - Argentina




I EQUIPOS |

Los auténticos compañeros de ruta

Carrocerías, semirremolques y acoplados colaboran en la funcionalidad de la unidad impulsora

Por Gabriel Tornich

De la Redacción de LA NACIÓN

Aunque no siempre se les presta la misma atención que a la unidad impulsora, carrocerías, semirremolques y acoplados también forman parte de un camión.

Hoy, la especialización del transporte ha llevado a la producción y oferta de una amplia gama de equipos. Además, desde 2004, cuando se comercializaron más de 7000 unidades, el

mercado crece y se expande: en 2006 ingresaron 9000 unidades patentadas y este año ya aportó otras 6700.

Así, por las rutas del país, encontramos semirremolques y acoplados cerealeros; de cargas generales con barandas altas y bajas, playos; furgones térmicos y de cargas secas; del tipo *curtain sider*; ganaderos; tolvas; volcadores; cisternas y carretones, hasta los semis "araña", para transportar los grandes contenedores marítimos, y los "mosquitos" portavehículos.

En este contexto, la tecnología aplicada en la fabricación de un equipo de carga es cada vez mayor. La exigencia es concreta: baja tara (para incrementar la capacidad de carga útil) sin perder robustez, además de la más

moderna tecnología que se aplica en materia de ejes, frenos, ruedas y sistemas hidráulicos.

De esta forma, los equipos se basan en sólidas vigas y travesaños de acero que componen el chasis (realizados con soldaduras automáticas), a los que se agregan materiales como aluminio y acero inoxidable en puertas y herrajes (siders y furgones), carrocerías de fibra de vidrio laminada (furgones térmicos) y chapa plegada (cerealeros, equipos con barandas).

A esto hay que agregarle la existencia en el mercado argentino de equipos cerealeros y de transporte de materiales de construcción, minería, piedras, etcétera, que incluyen equipos hidráulicos para realizar el volteo de la carrocería.

En la Argentina se producen, en total, entre 500 y 600 acoplados y semirremolques, a los que se suman los que provienen de Brasil.

Entre las principales empresas productoras del país se encuentran Bonano, Salto, Hermann, Randon, Petinari, Solá y Brusa, Maldonado, Ombú, Helvética y Montenegro.

La primera de ellas, con sede en Mar del Plata, fue la marca con mayor nivel de patentamientos de 2005 (654 unidades contra 615 de la brasileña Randon, 566 de Hermann y 564 de Salto) y encabeza el ranking en los primeros nueve meses de 2006 con 625, apenas dos más que Salto, mientras que la empresa entrerriense Hermann está tercera con 616, seguida por Randon, con 553, según cifras de la Asociación de Concesionarios de la República Argentina (Acara).

Estas empresas basan su oferta en semirremolques y acoplados de carga general, cerealeros y furgones de cargas secas y térmicos, además de



1) Semirremolque portavehículos, únicos con una longitud de 22,40 metros. 2) Para contenedores y cargas generales, un semi playo. 3) Acoplado cerealero. 4) Bitrenes, tecnología aún en experimentación. 5) Clásico furgón para cargas secas o congeladas. 6) Interior de un furgón de fibra de vidrio. 7) Semirremolque de barandas bajas.



los *curtain sider* para el transporte de hasta 30 pallets, que son los equipos con mayor volumen de ventas en la Argentina.

Otras compañías se especializan en otros tipos de remolques, como es el caso de Hell, Fanguio y Belgrano, cuya oferta principal la constituyen cisternas de acero y aluminio para el transporte de combustibles, químicos y todo tipo de materiales líquidos y gaseosos.

Con el auge de la construcción y las

obras públicas las betetas de transporte de materiales y volcadores tiene un amplio mercado en el que se destacan los productos de firmas como Petinari, Ombú y Gross, entre otras.

Futuro incierto

Queda en el futuro la utilización de los llamados bitrenes. De amplia utilización en Brasil (cargan hasta 80 toneladas), en especial para el vasto transporte de caña de azúcar (se utiliza para la producción

de etanol, combustible alternativo a la nafta), los bitrenes toda-vía no cuentan con autorización para circular en el país.

El máximo tonelaje permitido en la Argentina es de 45 toneladas, que se alcanza perfectamente con los equipos actuales. Sin embargo, el uso de los bitrenes de 80 toneladas no ha despertado mayor entusiasmo entre los transportistas locales debido, quizás, a las características económicas del negocio.



MACER
SISTEMAS DE ALMACENAMIENTO

info@macerstore.com - www.macerstore.com

Tel. (011) 4752-7500
Líneas Rotativas
Marcelo T. de Alvear (Calle 35) N° 2569
Villa Maipú (CP1650) San Martín

ESTANTERIAS - ENTREPISOS - RACKS

