

Trazabilidad en toda la cadena

320.000 m2 en Parques Logísticos.

Desarrollo tecnológico de avanzada

www.exologistica.com

Alberti 1780, Dock Sud, Avellaneda (1871) Buenos Aires Argentina. / Tel: 5171 7400

EL OPERADOR REFERENTE EN SOLUCIONES LOGÍSTICAS INNOVADORAS

EXOLOGISTICA



2011 estamos esperando que la industria supere los 17.000 camiones, con un aumento del 1% en la participación de Ford, lo que daría unos 4000 camiones para nuestra marca". Por su parte, José Olimpio Francisco, presidente de Volvo Trucks, destacó: "Este año vamos a cerrar con 400 camiones vendidos en el país y queremos llegar en los dos próximos años con una participación del 15% en el mercado en camiones pesados".

Patrick Petitjean, vicepresidente para el Caribe y América latina de Renault Trucks, se mostró expectante por el crecimiento económico del país y de la región: "La crisis de 2009 fue bastante complicada, un freno tremendo sobre la venta de unidades, pero el mercado se recuperó muy rápido este año. Nosotros tenemos proyectado un crecimiento del 25%, un mercado de 12.000 unidades de más de seis toneladas, y pensamos que en 2011

vamos a tener un 20% más de recuperación. El nivel de participación andará en un 6% y el año que viene esperamos subirlo uno o dos puntos más".

La presencia en abril del año próximo de unos 1000 empresarios pertenecientes a 180 asociaciones de 127 países, en la Asamblea General de la Intenational Road Transport Union (IRU), que tendrá a Buenos Aires como sede, son indicativos de la relevancia que en los números viene teniendo el sector de autotransporte de cargas. La IRU, organismo con sede en Ginebra y que agrupa a instituciones de transporte de cargas y pasajeros de todo el mundo, será la primera vez que celebre una asamblea en el continente americano, lo que realza el protagonismo alcanzado por la Fadeeac en el plano internacional.

Redacción Expotrade



Tras la propuesta de Fadeeac, la IRU aceptó, por primera vez, realizar la reunión anual en América latina. Será en Buenos Aires, del 6 al 8 de abril

## Cuando todo es una cuestión de visibilidad

ANDRES ASATO  
PARA LA NACION

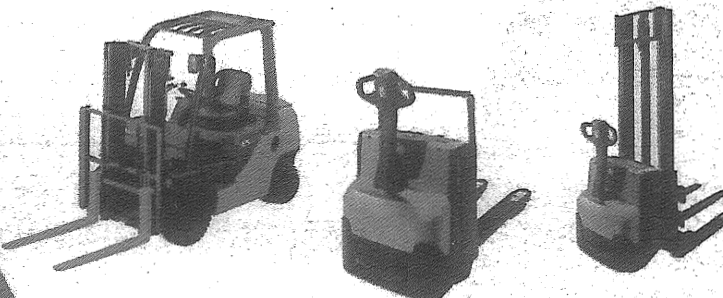
¿Hacia dónde va el transporte de cargas en la Argentina? Si uno hace un paneo de las opiniones de los principales protagonistas del sector, no habría dudas. La Asociación Argentina de Carreteras en un editorial de este año citaba un informe del Banco Mundial en el que se comparaba las características del sudeste asiático con las de Latinoamérica, concluyendo que la mejora de la competitividad de los primeros sobre nuestros países reside en la mejora de la educación y en el desarrollo de infraestructura de comunicación y transporte que esos países han tenido. Si uno presta atención a los operadores

logísticos, en un seminario organizado meses atrás por FIEL, la inflación y la pérdida de productividad por degradación del contexto se mostraban como las principales amenazas del sector. Jorge Jares, consultor logístico señalaba que en 2011 se moverán más de 50 millones de toneladas, que para fines de este año se esperaban el ingreso de 20.000 unidades nuevas al parque automotor y que el parque logístico se ampliará a un millón de metros cuadrados. Advertía que si no se lograba un flujo de materiales e información dinámico, no se lograría una competitividad eficiente. Si al panorama descrito se suman la evolución de las empresas automotrices con sus camiones de alta gama, más la

mayor capacitación de los conductores que la Fadeeac promueve, hay un detalle que los protagonistas del sector no deberían pasar por alto: hacer visibles esas mejoras. Porque cuando la noticia de un accidente fatal vuelve a la escena o la zona de acceso portuaria se torna caótica (según el Cesvi, los errores humanos causan nueve de cada diez siniestros viales; las rutas nacionales concentran el 51% de los choques; las provinciales, el 25%, y las autopistas, el 9%; la falta de señalización concentra el 43% de los choques; en tanto que los autos son el factor del 44,3% de los choques, seguidos por los camiones un 28,7%), en la superficie emerge la ausencia de medidas coordinadas que reflejen la integración

de los distintos actores y la sensación en la opinión pública de que sigue siendo poco lo que se ha hecho. ¿Hay expectativas de un reposicionamiento del sector ferroviario? Un importante operador logístico extranjero, con activa participación en el mercado local y presencia en el sector ferroviario europeo, es contundente: "Imposible. Requiere de mucho dinero y, en esta coyuntura, por ejemplo, un tren de alta velocidad agrega poco. Sin una visión estratégica a largo plazo, la inversión ferroviaria resulta deficitaria". "Nada es mágico", dijo la presidenta Cristina Kirchner y para que el resultado sea óptimo todos los sectores tienen que mejorar su competitividad. Incluido los trenes.

**SOMOS  
LIDERES**  
EN EQUIPOS PARA  
MOVIMIENTO DE MATERIALES.



**TOYOTA**  
EQUIPOS INDUSTRIALES



**VENTA. ALQUILER. POSVENTA.**  
**(11) 4846-1200**  
info@tmhm.toyota-industries.com.ar  
www.toyota-industries.com.ar