

320.000 m² en
Parques Logísticos.Trazabilidad en
toda la cadena

REFERENTE EN SOLUCIONES LOGÍSTICAS INNOVADORAS

EL OPERADOR

Desarrollo tecnológico
de avanzada

www.exologistica.com

Alberti 1780, Dock Sud, Avellaneda (1871)
Buenos Aires Argentina. / Tel.: 5811 7500

I SEMANA DEL TRANSPORTE I

Combustibles, bajo la lupa

Las nuevas tecnologías ponen la atención sobre la inadecuada matriz energética de la Argentina; avances

“El país va a una situación muy crítica porque el combustible con norma Euro 5, de no estar disponible, hace que la tecnología no funcione y, si esto sucede especialmente con el transporte, directamente termina afectando a la economía del país”, advirtió Roberto Pachamé, presidente de la Asociación de Ingenieros y Técnicos del Automotor, al cerrar el Primer Seminario Mercosur de Combustible, que sesionó durante la Semana del Transporte, que se realizó en noviembre pasado durante Expo Transporte 2009.

Acorde con los dichos del titular de la AITA, el presidente de la Fundación Profesional para el Transporte (FPT), Martín Sánchez Zinny, resaltó que “como usuarios del transporte automotor de carga estamos necesitando de una matriz energética seria, y que de tomar un camino el mismo no sea elegido por la impericia de los intereses individuales que confluyen en el sector sino por la participación de todos los actores involucrados”.

A lo largo de la jornada se escucharon otras voces locales y extranjeras, como la de Gilberto Gómez Leal de la Asociación Brasileira de Ingeniería Automotor (AEA) quien como expresión de deseos que “nuestro principal desafío en la región sería tener el mismo combustible disponible y la mismas limitaciones en emisiones en toda América del Sur, y así llegar a tener



Los nuevos motores demandan combustibles sustentables

un producto único y más barato”.

Al referirse a su país, destacó que “con la decisión del Euro 5, a partir de 2012 Brasil sí está muy fuerte, pero nosotros tenemos que apuntar aún más a incentivar la renovación de los vehículos de transportes, sector que posee el 50% de su flota con más de 10 años de antigüedad”.

Agregó que “además estamos trabajando en la implementación del diesel de 50 ppm de azufre en las grandes urbes porque es una decisión estratégica ya que si no tenemos combustibles para todos vamos a colocarlo donde sea más necesario”.

Mario Massagardi, de la empresa Bosch de Brasil, también señaló que “el desarrollo del proyecto diesel-gas que se está llevando adelante en Brasil muestra una mejora de más del 10% en el consumo observado en 200.000 km de tests, logrando una economía del 35% y un menor porcentaje (75%) en emisiones de partículas que el original

en diesel. Con esta experiencia se maximizan las ventajas ambientales, la eficacia de la combustión y la capacidad de carga de los motores y vehículos”.

En tanto, para dar una visión local sobre el impacto de los biocombustibles en los motores modernos, Jorge Vicente, de Innopec Latin America, opinó que “si bien éstos hacen bien al medio ambiente, sea alcohol en gasolina o biodiesel en diesel, los dos tienen algunas complicaciones”.

“La cuestión clave es la calidad del producto, el alcohol tiene que tener baja acidez y los biodiesel buena estabilidad y libre de impurezas. Brasil hace 30 años que viene trabajando en estas experiencias y utiliza actualmente en la gasolina 25% de alcohol, con costo bajo y excelente calidad. En la Argentina recién estamos empezando; en biodiesel estamos más parejos”, dijo.

Redacción Expotrade

I NEUMATICOS I

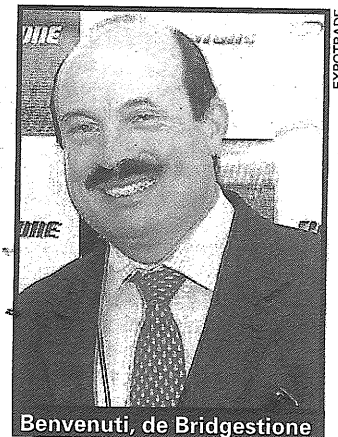
Bridgestone renovó el reclamo por trabas a la importación

A principios de este año, el Gobierno limitó el ingreso de cubiertas para colectivos, camiones y maquinaria agrícola

El otorgamiento de licencias no automáticas, que a comienzos de año modificó el régimen general de importación para controlar el ingreso de algunos productos a la Argentina, incluyó los neumáticos para automóviles, autobuses, camiones y de uso agrícola. La presión de las empresas importadoras y la amenaza de desabastecimiento en el mercado interno fueron atenuando la medida, con algunas concesiones. A punto de terminar el año, las licencias aún son materia de debate y están entre los problemas que afectan a los camioneros.

Si bien estas restricciones se fueron abriendo, y ahora la importación de cubiertas “se puede hacer por cupos, muchas veces no entra la cantidad necesaria, ya que acá las produce una sola marca (Fate) que no puede abastecer al mercado”, señaló recientemente Luis Morales, titular de la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (Fadecac).

Al hacer un balance de 2009, el presidente de Bridgestone Argentina, Daniel Benvenuti, estimó que “la venta de neumáticos se está recuperando paulatinamente”, aunque a renglón seguido destacó también que todavía tienen “problemas con las licencias que frenan el desarrollo del mercado. No hay exportación ni importación”, enfatizó.



Benvenuti, de Bridgestone

Las empresas importadoras de neumáticos prevén que la situación está comenzando a encauzarse y el presidente de Bridgestone no pierde la esperanza de que esta situación “se solucione en el corto plazo. Tenemos expectativas de que en la próxima reunión de ministros se avance en ese sentido”, subrayó. Efectivamente, en enero está previsto un encuentro entre la ministra de Industria y Turismo, Débora Giorgi y su par de Brasil, Miguel Jorge, con el propósito de analizar de qué manera se puede avanzar en un esquema más ágil que el de las licencias no automáticas.

Voceros del sector de señalan que Fate produce localmente el 17% de los neumáticos del mercado de transporte y el resto se importa. También aseguran que algunos neumáticos requeridos para determinadas máquinas sólo se producen en el exterior.

Redacción Expotrade

Una simple llamada para su tranquilidad.

Ante una necesidad imprevista, la ayuda está a su alcance todos los días del año. Una simple llamada gratuita a Scania Assistance -0800 999 SCANIA (722642)- lo pone en contacto con una amplia red de concesionarios de todo el país y también en Uruguay, Brasil y Chile. Independientemente de donde se encuentre, lo atenderemos con talleres móviles, técnicos altamente capacitados, herramientas y tecnología de última generación, para encontrar la mejor solución en el menor tiempo posible.

Scania Servicios Posventa.
Dedicación absoluta.

SCANIA