C.E.A.C.

CÁMARA DE EMPRESARIOS
DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGAS

La Revista *Edición N° 967*

IRU

Todo sobre la ASAMBLEA GENERAL DE LA IRU en Buenos Aires por primera vez en Argentina.

CEAC PRESENTE EN LA CONFERENCIA DE SEGURIDAD VIAL

CEAC EN EL CONSEJO FEDERAL N° 331

POSVENTA IVECO: UN NUEVO SERVICIO PARA EL TRANSPORTISTA

VIENTOS HURACANADOS GOLPEAN TRELEW.

Manejar un camión no es lo que nos hace camioneros. Tampoco alejarnos de los que queremos o estar horas y horas con la mirada clavada en la monotonía. No es la soledad ni las ganas de llegar. No, lo que nos hace camioneros es conocer que todo eso nos espera en la ruta pero igual nos subimos al camión. Porque sabemos que pasar la vida con el pie en el acelerador es lo que hace avanzar al país.

NADIE NOS CUENTA CÓMO ES.

CAMIONEROS
VENCEDORES DE DISTANCIAS

Ford
CAMIONES

FordCamiones
UTILIZA EXTRAVIDA

Ford
Seguí moviéndote

C.E.A.C.

JUNTA EJECUTIVA 2008- 2010

Presidente: Daniel Indart

Vicepresidente: Hugo Membrive

Secretario: Luis Campaña

Prosecretario: Hector Vernazza

Tesorero: Angel Fuente

Protesorera: Laura Villemin

Secret. de Actas: Francisco Rana

Director N° 1: Fernando Sganga

Director N° 2: Juan Jose Spacapan

Director N° 3: Ernesto Villordo

Director N° 4: Roberto Colombo

Director N° 5: Ruben Tornadu

Revisor de Cuentas Titular N° 1: Ignacio Indart

Revisor de Cuentas Titular N° 2: Xavier De Bonis

Revisor de Cuentas Suplente N° 1: Nicolas Laurenzano

Revisor de Cuentas Suplente N° 2: Francisco Fajardo

Redacción: Oscar Genatiempo

Gerente: Liliana Deluca

Producción Gráfica, Diseño y Comercialización:
MCR
mcr@arnet.com.ar
tel: 4821-9517

LA IRU EN LA ARGENTINA

En el pasado mes de abril, la República Argentina fue la sede de importantes eventos que nuclearon a los mas importantes representantes de los transportistas terrestres de todo el mundo.

Por gestión de nuestra Central Nacional, FADEEAC, la International Road Transport Unión –IRU- y la Cámara Interamericana de Transportes –CIT-, sesionaron en forma simultanea con la participación de representantes de mas de cien países que contaron las experiencias y realidades del transporte en cada región del planeta y trataron de encontrar herramientas que le sirvan a cada uno de los transportistas de cada uno de los países participantes.

Nunca en la historia eventos de estas características habían sido realizados en este continente, lo que demuestra hasta que punto la inserción de la Argentina, de la mano de FADEEAC, dentro de la comunidad global del transporte ha sido posible.

En los últimos ocho años FADEEAC ha ido participando en forma permanente de todos los eventos organizados tanto por IRU como por CIT, a punto tal de convertirse en un actor importante al momento de la toma de decisiones en estas organizaciones supranacionales del transporte.

Conjuntamente con estas reuniones la FADEEAC organizó un seminario internacional de seguridad vial, que sorprendió a nacionales y extranjeros por la importancia de los disertantes y fundamentalmente por la audiencia que llegó al millar de asistentes, demostrando que en nuestro país la seguridad vial es un tema que importa y mucho a todos los transportistas.

Finalmente la Central Nacional organizó una cena de gala donde participó la Sra. Presidente de la Nación y otros invitados nacionales y extranjeros, que con los 2.500 asistentes disfrutaron de una velada impactante.

Nos sentimos orgullosos por haber participado activamente con FADEEAC en esta semana que transcurrió en la Argentina y que no dudamos quedará en la historia del transporte automotor de cargas, como la semana en la que el transporte de todo el mundo si dio cita en nuestro país.

CONTENIDO

En esta edicion de CEAC

INSTITUCIONAL
04 CEAC en la celebración del Consejo Federal N° 330 de FADEEAC.
06 IRU Proyecto TIR: Qué es y cómo funciona.
06 Nuevo Parque Logístico en la zona de Parque Roca en Capital Federal.
08 Semana Internacional del Transporte y primer visita de la IRU (International Road Union) a Buenos Aires.

INFORME ESPECIAL
10 IRU en la Semana del Transporte en Argentina

SEGURIDAD VIAL
24 CEAC y la Seguridad Vial

SALARIOS
27 Convenio colectivo de trabajo 40/89
28 **BREVES**
30 **EN FAMILIA**

FE DE ERRATAS: en la página 10 de la edición Nº 966 de la revista de la entidad, se cometió un lamentable error tipográfico. El apellido que oficiaba de título de la nota sobre la triste noticia del fallecimiento del colega y amigo Hugo Domingo Callis, adolecía de una "I". Pedimos encarecidas disculpas, en particular a su familia, y reiteramos nuestro más sincero homenaje y sentido pésame.

CEAC en la celebración del Consejo Federal N° 330 de FADEEAC

EL PASADO 10 DE MARZO SE LLEVÓ A CABO EN FADEEAC EL CONSEJO FEDERAL N°330. EN EL MISMO DÍA FUE EL 5TO. ANIVERSARIO DE CEDAB: CÁMARA EMPRESARIA DE AUTOTRANSPORTE DE BEBIDAS.

Entre los temas fundamentales tratados en este Consejo, estuvieron: el abastecimiento de combustible, con la visita de dos directivos de YPF - Sergio Daniel Galdeano, Gerente Negocios Automovil Club Argentino - Dirección Red Abanderada YPF y Bernardo Fleman - Jefe de Transporte de Cargas - Venta Directa; la presentación del proyecto TIR; y la puesta en conocimiento de la generación de un Nuevo Parque Logístico en la Ciudad de Buenos Aires.

En esa ocasión participaron dos autoridades responsables del abastecimiento de Gasoil de YPF. Es importante destacar que, siempre para estas épocas, existen inconvenientes con el abastecimiento en la mayor parte del país y problemáticas con los precios, especialmente en centros más alejados y se introduce a la política de los meses del año de mayor demanda. Directivos de YPF hicieron referencia a este hecho: *"En principio el tema abastecimiento no hay muchos cambios con relación a lo que venimos viviendo con los últimos años. Argentina es neto importador de combustibles líquidos. El año pasado YPF tuvo que importar tres barcos de nafta premium para poder abastecer al mercado. Todo lo que se produce en el país YPF lo vende en el país. A pesar de eso hay un compromiso de cumplir con un abastecimiento normal."* Y enfatizaron: *"Nosotros tenemos el precio más barato del mercado, la participación más grande, y eso tiene complicaciones. En la zona de patagonia en un sólo día tuvimos 15 cortes(...) elementos que hacen que la logística de transporte de cargas peligrosas sea compleja y se resienta el abastecimiento. Los camiones que hay para transportar el combustible tienen un número relativamente fijo, estamos tratando de programar entregas con tiempo a estaciones de servicio y al segmento del agro. Confiamos en que no vamos a tener mayor inconveniente, y no hay intención de YPF de que se de un desabastecimiento, al contrario, hay un compromiso con la producción y el crecimiento del país que no lo tiene ninguna otra petrolera".*

Por otro lado, se suma la problemática de los feriados: *"Estos feriados, que le vienen muy bien al turismo, nos hacen complicaciones en el abastecimiento a estaciones de servicio, porque piensen también estos feriados tienen que cumplirse del punto de vista con el gremio, con los choferes que a veces los domingos no pueden cargar y hay terminales de carga que están casi a 1000kms., es decir, un día de viaje. Entonces cuando hay un feriado con limitaciones horarias del tránsito para los camiones, también se complica la logística." "El producto en general no falta, a veces hay problemas para llegar al lugar en tiempo y forma."*

NUEVO FATECARGO SU-100

Un neumático de alto rendimiento, construido con compuestos de última generación que aseguran un óptimo desempeño y control ante exigencias de frenado, arranques y giros cerrados.

FateCargo SU-100. Toda la confianza que necesitás para moverte en la ciudad.

UN DISEÑO A MEDIDA PARA EL TRANSPORTE URBANO

www.fate.com.ar

fate

La confianza es un círculo

IRU Proyecto TIR: Qué es y cómo funciona

HACE TIEMPO QUE SE ESTÁ TRABAJANDO PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL EN LA CUESTIÓN DE LA AGILIZACIÓN FRONTERIZA.

Se estuvieron evaluando muchas alternativas y se encontró el TIR, que es un Convenio Internacional en el marco de Naciones Unidas que está vigente en casi 70 países del mundo, de los cuales hay dos países latinoamericanos que han firmado este Convenio, que son Chile y Uruguay, que todavía no lo han podido poner en vigencia porque tiene que haber varios países de la región que lo tienen que utilizar. Se trata de un nuevo sistema de tránsito con garantía suspensiva similar en algunos aspectos al conocido MIC/DTA. En la región existen dos sistemas aduaneros o dos sistemas de tránsito: uno que es nacionalizar en frontera y el otro que es el MIC/DTA.

En el Convenio ATIT la garantía del tránsito la conforma el vehículo de la flota, entonces justamente la herramienta principal que el transportista tiene, es la que la aduana confisca en los casos de un siniestro cualquiera sea este. En el caso del Convenio TIR, además de la alternativa de la agilización de frontera, está la posibilidad de tener una cadena de garantías por la cual el transportista ya no va a ver incautado su vehículo o parte de su flota, sino que se aplica inmediatamente y se pone en vigencia todo el sistema de cadena de garantías. Se está haciendo una gestión muy importante para que la Argentina adhiera este Convenio.

En todos los países que están adheridos al TIR existe una ventanilla en el paso de frontera, si este país está adherido al Convenio, siempre va a ser más ágil. Hecho que se ve muy positivo respecto al apremio de las largas demoras que existen en Aduana.

Ya en el Consejo se puso en conocimiento que se encuentra listo para ser enviado un proyecto de Ley, por el cual la Argentina va a adherir al Convenio. Por este motivo, en 20 días o un mes el proyecto ya estaría enviado por la Presidenta para ser tratado en el Poder Legislativo.

Nuevo Parque Logístico en la zona de Parque Roca en Capital Federal

EL PASADO 22 DE DICIEMBRE SE FIRMÓ EL CONVENIO PARA LA GENERACIÓN DEL PARQUE LOGÍSTICO EN LA ZONA DE PARQUE ROCA.

La Ciudad de Buenos Aires está delimitando en la Capital Federal entre qué calles y el Riachuelo va a ser el límite para las empresas que van a pedirle que quieran ir al Parque Logístico.

Están haciendo un Relevamiento con una Consultora, pero habían sacado solamente 134 expresos en la zona de Gral. Paz, Directorio, San Juan hasta el Riachuelo. Como el número resulta escaso, desde FADEEAC se estará haciendo el Estudio de la cantidad de Expresos que hay en la zona, estimando que se trata de cerca de 700 a 800 Empresas de transporte.

Se ha buscado la forma de contacto por medio del Código Postal a las empresas en los barrios de La Boca, Barracas, Pompeya, porque ahí va el Polo Tecnológico.

Con el Estudio de Arquitectos se está trabajando para empezar a desarrollar el master plan y para esto se necesita un relevamiento topógrafico, que lo hará el Estudio Mendiguren; y el día 21 de marzo se comenzaron a hacer los primeros estudios. Hay una importante decisión del Gobierno de la Ciudad de apoyar el pedido.

También, para aquellas empresas que quieran invertir, habrá créditos del Banco de la Ciudad, como para aquellos empresarios que quieran incursionar en este proyecto.

METALÚRGICA BELGRANO S.R.L.

Ruta Nac. Nº 5 Km. 127,4 - (6612) Suipacha (Bs. As.) - ARGENTINA
Telefax: (054) 02324 - 480008 / 480012 / 480507
Visítenos: www.metalurgicabelgrano.com.ar
Contáctenos:ventas@metalurgicabelgrano.com.ar

Nuestras Bases:

- Compromiso con nuestros clientes
- Diseño e Ingeniería
- Tecnología de avanzada
- Personal altamente calificado
- Servicio de post venta

"El país elige Belgrano"

Diseñados bajo normas D.O.T. - A.D.R. - ASME

ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification
Nº CERTIF. 199345

Semana Internacional del Transporte y primer visita de la IRU (International Road Union) a Buenos Aires

¿QUÉ ES LA IRU?

La Unión Internacional de Transporte por Carretera (IRU, por sus siglas en inglés), fue fundada en Ginebra el 23 de marzo de 1948 y es la organización internacional que defiende los intereses de la industria del transporte por carretera en todo el mundo ante los organismos públicos, los organismos privados y los medios de comunicación.

A través de su red mundial de asociaciones nacionales, que son miembros de la organización, representa a los empresarios de autobuses, autocares, taxis y camiones, desde las grandes flotas hasta los autónomos. De esta manera, la IRU tiene una verdadera visión mundial y por medio de sus miembros actúa efectivamente ante las autoridades públicas a nivel internacional, regional, nacional e incluso local.

La IRU, en su calidad de portavoz mundial de la industria del transporte por carretera, trabaja por conseguir un doble objetivo: el desarrollo sostenible y la facilitación del transporte por carretera en todo el mundo.

Estos objetivos son los componentes básicos de todas sus actividades, en particular, recurriendo a la capacitación profesional para promover la competencia profesional en el sector y mejorar la calidad de los servicios que éste ofrece.

Sin embargo, la IRU no es un simple grupo con intereses empresariales, sino que defiende los intereses de la economía y la sociedad en su conjunto, ya que el transporte comercial por carretera es la columna vertebral de las economías fuertes y las sociedades dinámicas.

La misión de la IRU es mantener un diálogo constructivo con todas las instituciones y actores cuyas decisiones puedan tener un impacto en la industria del transporte por carretera.

LA IRU DEFIENDE LA LIBERTAD DE ELECCIÓN DEL CLIENTE ENTRE MEDIOS DE TRANSPORTE Y LA IGUALDAD DE TRATAMIENTO PARA TODOS LOS MEDIOS; TAMBIÉN PROMUEVE LA COOPERACIÓN Y COMPLEMENTARIEDAD CON OTROS MEDIOS DE TRANSPORTE.

La IRU, en su calidad de portavoz mundial de la industria del transporte por carretera, trabaja por conseguir un doble objetivo: el desarrollo sostenible y la facilitación del transporte por carretera en todo el mundo.

La Unión Internacional de Transporte por Carretera (IRU, por sus siglas en inglés), fue fundada en Ginebra el 23 de marzo de 1948 y es la organización internacional que defiende los intereses de la industria del transporte por carretera en todo el mundo ante los organismos públicos, los organismos privados y los medios de comunicación.

La IRU también defiende la libertad de elección del cliente entre medios de transporte y la igualdad de tratamiento para todos los medios; también promueve la cooperación y complementariedad con otros medios de transporte.

La IRU empezó como un grupo de Asociaciones nacionales de ocho países de Europa occidental: Bélgica, Dinamarca, Francia, Países Bajos, Noruega, Suecia, Suiza y Reino Unido.

En la actualidad cuenta con 180 miembros en 74 países de los cinco continentes. Los miembros activos de la IRU son las asociaciones nacionales de transporte por carretera más representativas. Los miembros asociados de la IRU provienen de empresas estrechamente vinculadas al transporte por carretera, en particular fabricantes de vehículos, combustibles, neumáticos y sistemas de información.

De izquierda a derecha (de pie): Antonio Mousinho, ANTRAM, Portugal, Georgi Petrov, AEBTRI, Bulgaria, Martin Marmy, Secretario General de la IRU, Dick van den Broek Humphreij, EVO, Países Bajos, Vladimir Florea, AITA, Moldavia, Jaroslav Hanak, CESMAD Bohemia, República Checa, Toivo Kuldkepp, ERAA, Estonia, Leonid Kostyuchenko, AsMAP UA, Ucrania.

De izquierda a derecha (sentados): Yurii Sukhin, ASMAP, Federación Rusa, Graham Smith, Vicepresidente de la IRU, CPT, Reino Unido, Janusz Lacny, Presidente de la IRU, ZMPD, Polonia, Pere Padrosa, Vicepresidente de la IRU, ASTIC, España, Izzet Salah, UND, Turquía.

IRU en la Semana del Transporte en Argentina

ENTRE EL 5 Y EL 8 DE ABRIL DE CORRIENTE AÑO, SE LLEVÓ A CABO EN LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, EL **EVENTO DEL TRANSPORTE MÁS IMPORTANTE A NIVEL INTERNACIONAL. LA ASAMBLEA GENERAL DE LA INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT UNION (IRU)** LLEGÓ POR PRIMERA VEZ A LA ARGENTINA EN UN MARCO INIGUALABLE QUE CONTÓ CON VARIOS DÍAS DE CONVENCIONES, CHARLAS Y REUNIONES. **CEAC** PARTICIPÓ ACTIVAMENTE DE TODAS LAS ACTIVIDADES DESARROLLADAS EN TORNO AL EVENTO.

El martes 5 de abril se llevó a cabo la **Conferencia Internacional de Seguridad Vial en el Transporte por Carreteras** en el Hotel Hilton de Buenos Aires. Durante todo el día, tuvieron lugar diferentes disertaciones de los más importantes Especialistas en Seguridad Vial e Infraestructura de Iberoamérica, contando con la presencia, en la Apertura, del Secretario General de la IRU Martin Marmy; el Subsecretario de Transporte Automotor, Jorge González; el Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, Lic. Felipe Rodríguez Laguens y el Presidente de FADEEAC, Luis Morales.

Para el cierre, se hizo presente el Secretario de Transporte Ing. Juan Pablo Schiavi y el Jefe de Desarrollo Sostenible de la IRU,

el Sr. Jons Hügel. El Encuentro, organizado por la FADEEAC en conjunto con la IRU, reunió a más de 1000 empresarios del país y del mundo, en un evento sin precedentes en nuestro país.

El Cuerpo Docente de CEAC también participó del evento.

Para el viernes, día de cierre del Evento, se desarrolló la disertación de la presidenta del Banco Central de la República Argentina (BCRA), Mercedes Marcó del Pont, y el Ex-Presidente de Panamá, Dr. Martín Torrijos Espino (en reemplazo del secretario General de la OEA José Miguel Insulza).

Más tarde, a partir de las 21hs. se llevó a cabo una Cena de Gala para 2.500 empresarios del transporte de todo el mundo, en el predio de Costa Salguero, que contó con la presencia principal de la Sra. Presidenta de La Nación.

La Conferencia Internacional de Seguridad Vial en el Transporte por Carreteras se organizó en cuatro sesiones en las que participaron como disertantes profesionales del más alto nivel internacional. La Apertura contó con el mensaje de bienvenida del Sr. Luis Morales, presidente de FADEEAC; quien fue acompañado por el Sr. Martin Marmy, Secretario General de la IRU; el **Sr. Jorge González,** Subsecretario de Transporte Automotor, Ministerio de Planificación Federal; y el **Lic. Felipe Rodríguez Laguens,** Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

En la primer disertación, se enfocó a la Seguridad Vial en su estado de situación, yendo desde una mirada macro de Iberoamérica, llevada a cabo por el Sr. Jacobo Díaz Pineda, Director General de la Asociación Española de Carreteras; pasando por el Mercosur, a través del **Sr. Jorge González,** Subsecretario de Transporte Automotor; y finalizando con el panorama actual en Argentina presentado por el **Lic. Felipe Rodríguez Laguens,** Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Más tarde, la segunda sesión se enfocó en la Tecnología e Investigación aplicada a la Seguridad Vial del Transporte profesional por carreteras; contando con las disertaciones del **Dr. Emilio Oñate Vera,** Ex Director del CONASET; y Matías Etchevers, Director del Sistema Nacional de Violación de Tráfico de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Por la tarde, y luego del almuerzo brindado por la organización, la tercera sesión encabezada por el Dr. Luis Roberto Escoto, representante local de la OMS; el Sr. Jens Hügel, Jefe de Desarrollo Sostenible de la IRU ; y la Sra. Verónica Raffo, Especialista en Infraestructura, Región América Latina y el Caribe del Banco Mundial; trató acerca de las iniciativas para abordar la problemática de la Seguridad Vial en la "Década de Acción".

Finalmente, la cuarta sesión, tuvo su enfoque en la Formación Profesional para la Seguridad Vial; y contó con la presencia del Ing. Roberto Agosta, Master de Ingeniería, Universidad de California; el Sr. Patrick Philipp, Director de la Academia de la IRU; y el Sr. Martín Sánchez Zinny, Presidente de la Fundación Profesional para el Transporte - FPT. En esta ocasión CEAC estuvo representada por su Vicepresidente, el Sr. Hugo Membrive, Empresario, Distribuidora Metropolitana y uno de sus choferes más representativos, el Sr. Domingo Muro; quienes aportaron la visión de Empresario y conductor profesional en el sistema de formación de choferes.

En la Apertura, Luis Morales, Presidente de FADEEAC fue el Encargado de dirigir las primeras palabras al extenso público asistente, dando la Bienvenida a la "Semana del Transporte en la Argentina", no sin dejar de agradecer a IRU por la confianza en FADEEAC para la organización del Evento Semanal, también a la CIT, con sus 23 países americanos que compone y a todos los que formaron parte del Evento.

Morales señaló, *"Este trabajo en conjunto que se ha realizado IRU, FADEEAC y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, lleva a poner de sobremanera la responsabilidad que tenemos todos los dirigentes, empresarios, que tenemos de trabajar en la Seguridad Vial."* ***"Porque la Seguridad Vial ha sido, es y seguirá siendo una prioridad para el Transporte de Cargas y especialmente para FADEEAC. Consideramos que la educación y la capacitación de los conductores van a ayudar a la prevención de los accidentes de tránsito,*** *por eso cuando el Gobierno Nacional decidió hace unos años la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial hemos apoyado fuertemente esta decisión, porque creemos que es un organismo capaz de determinar políticas que tiendan a la prevención de los accidentes de tránsito. Pero esto no es solo un trabajo de los Gobiernos ni de las organizaciones intermedias, es un trabajo de todos los ciudadanos en conjunto."*

El Sr. Morales no dejó de hacer referencia a un tema de común preocupación para el Transporte de Cargas: las restricciones horarias en los feriados largos.

Luis Morales
Presidente de FADEEAC

"El transporte como principal usuario de las rutas apoyó y respetó esa decisión de la ANSV, pero también podemos decir que esto causa muchas dificultades a nuestro sector: respecto de la logística, de las demoras que tienen nuestros choferes que están parados a la vera de las rutas (...) el problema económico que esto genera, pero sin embargo, para nosotros la prioridad es la Seguridad. ***Pero creemos fuertemente considerable que tenemos que seguir trabajando en la reestructuración de los horarios y de aquellas rutas que sean vitales en los cambios turísticos*** *y no en aquellas que no tienen un volumen de tránsito que perjudique,* ***porque lo que queremos los empresarios del transporte es trabajar, pero también defender la seguridad de nuestros choferes y de las personas que circulan por las rutas de nuestro país, ésta es la prioridad número uno."***

Morales señaló que FADEEAC desde su creación hace 44 años ha implementado políticas activas y obligatorias para el transporte de cargas en nuestro país. ***"Desde nuestra entidad hemos impulsado el Registro Único del Transporte Automotor (...)*** *que exige la realización técnica obligatoria, punto esencial para lo que es la seguridad vial, exige que tengamos un seguro obligatorio del transporte, exige tener su personal en relación de dependencia y a su vez estar inscripto en los tributos, todo esto hace que aquel que tenga que trabajar en transporte de cargas cumpla con las normativas legales suficientes para poder ejercer el transporte. (...)* ***Hoy gracias al registro tenemos censados 450 mil camiones, 180 mil remolques y más de 230 mil empresarios del transporte, en su mayoría pequeños y medianos empresarios.*** *Tenemos un flagelo que es una antigüedad del parque cercana a los 18 años promedio, una problemática de América Latina en general. El problema más grave está en el transporte provincial, que son quienes hacen el transporte de producciones primarias, donde hay un inconveniente muy serio porque la antigüedad está en un promedio de 25 años, y estamos trabajando en este aspecto de la Seguridad Vial."*

También destacó que FADEEAC impulsó la Licencia Nacional obligatoria y esto para el sector ha sido un avance trascendental. Obliga a todos los Conductores a realizarse un Análisis Psicofísico que efectúa la Obra Social de Camioneros, la capacitación de todos los recursos humanos que hace la FPT; y todo aquél que tenga que hacer transporte interjurisdiccional, tiene que pasar estos dos tipos de exámenes y realizar los Cursos correspondientes. Hoy más de 200 aulas distribuidas en todo el país y más de 350 profesores. Han pasado más de un millón doscientos mil choferes que han ido realizando todos los cursos. **Así, Morales subrayó que Argentina ha sido considerado como uno de los cinco países ejemplo de capacitación en el mundo.**

Finalmente anunció la **construcción de un Centro Integral de Capacitación para conductores de camión en un predio adquirido por FADEEAC en la zona de Escobar, y se estima que en los próximos 120 días comenzarán las obras de construcción de uno de los Centros más importantes en el mundo.** *"En este centro en que se capacitarán choferes de corta, media y larga distancia, se instruirán especialistas en cargas peligrosas. Será un centro tan importante que realmente nos llena de orgullo, que en definitiva pensar en la capacitación de los recursos humanos, nos dará a futuro una gran capacidad de decisión, juntamente con la Agencia Nacional de Seguridad Vial y la Secretaria de Transporte, la posibilidad de trabajar en la prevención de accidentes y de mejorar el nivel profesional de nuestra gente y de nuestros empresarios también".*

Martín Marmy, Secretario General de la IRU, comenzó felicitando a la FADEEAC por la decisión de realizar junto con la IRU esta Conferencia Internacional sobre un tema importante como es la Seguridad Vial. Y se dirigió a la Conferencia: *"Si bien un accidente es EL accidente para cualquiera que lo sufre, debemos reconocer que el registro de seguridad vial (...) ha mejorado en los años recientes tanto en lo que es la tasa de accidentes como en la severidad de los accidentes. Es un hecho demostrado a partir de las estadísticas disponibles que los autobuses y los autocares de larga distancia son el modo de transporte más seguro. En este contexto, también debe reconocerse que en muchos países sólo hay información limitada o estadísticas disponibles respecto de las causas de los accidentes de tránsito en los que participan vehículos comerciales.* ***Es por eso que, aún cuando el porcentaje de accidentes en los que participan vehículos comerciales pesados, normalmente se sabe que es alrededor del 10% en cada uno de los países, debemos reconocer que la participación de los vehículos pesados en accidentes de tránsito no se traduce en que el vehículo comercial sea la causa de ese accidente de tránsito.*** *En consecuencia, para poder ser efectivos en la promoción de una verdadera seguridad vial,* ***el primer paso que debemos implementar es precisamente mejorar el conocimiento de todas las partes interesadas, sobre las principales causas de los accidentes de tránsito."***

Marmy detalló que luego de un estudio realizado se llegó a la conclusión de que en **el 85% de los accidentes en los que participan camiones, la causa del accidente está vinculada al error humano. No obstante de este 85% de accidentes, el 75% de ellos fueron provocados por otros usuarios de la carretera y sólo un 25% por el conductor del camión.** Esto arroja como resultado para la IRU, que la mejor forma de mejorar la seguridad vial, era mejorar la capacitación del conductor y también de quienes dirigen las empresas de transporte. Marmy enfático dijo, *"La IRU se enorgullece de lo que la FADEEAC junto con su Fundación ya están haciendo de manera exitosa en la Argentina."*

Martín Marmy
Secretario General de la IRU

Marmy destacó que la IRU, sus miembros y la Academia de la IRU han hecho un aporte considerable a la próxima década de acción para la seguridad vial a las Naciones Unidas, fijando metas ambiciosas para reducir los casos fatales de accidentes para el año 2020. La IRU ha contribuido al trabajo de la OIT y a su iniciativa en materia de seguridad en la cadena de abastecimiento en relación con hacer que la carga sea más segura y esté mejor sujetada. La Seguridad Vial es un tema prioritario en la actual campaña promovida por sus miembros en los distintos países.

Finalmente, y *"en cumplimiento con el slogan de la IRU, 'Trabajando juntos por un futuro mejor"* Marmy señaló que es necesario desarrollar un cuerpo activo de trabajo en pos de la Seguridad Vial, no sin dejar de agradecer y felicitar a FADEEAC por la organización de la conferencia.

Jorge González, Subsecretario del Transporte Automotor

En el turno del Subsecretario del Transporte Automotor, Jorge González, representando al Gobierno Nacional, destacó la importancia del Evento del día y declaró que el Gobierno ha sido quien le ha dado una impronta superior a las cuestiones de la Seguridad Vial tomándolo como un tema principal en la Agenda de la Presidencia y poniéndolo como una política de Estado. *"Quiero dejar en claro frente a todos ustedes que este gobierno nacional ha tomado con mucha seriedad este tema por lo que significa para todos nosotros que no se pierdan más vidas humanas; y en segundo lugar, es todo lo que perjudica tanto sea a la economía como al Estado, todas las situaciones que se dan frente a la inseguridad vial y todo lo que sucede en este contexto." El funcionario anticipó algunas acciones que proyecta el gobierno nacional que apuntan al "desarrollo regional a través de políticas que permitirán interactuar a los diferentes tipos de transporte".*

González remarcó la importancia de la concientización del ciudadano, transeúnte, peatón, y conductor de que debe cumplir las normas, como la única manera de lograr que baje la siniestralidad en el tránsito. *"La Agencia ha cumplido un rol trascendental con este trabajo con lo cual nos sentimos satisfechos en este sentido". Y no dejó de agradecer la presencia de los que participaron, como una forma de demostrar que "el transporte tiene una importancia superior, es motorizador de las economías y que también nosotros dentro del esquema de crecimiento que estamos teniendo, hemos tomado conciencia de que tenemos que dar mayor vertiginosidad a aquellos temas que hacen a la Seguridad Vial."*

Para comenzar las disertaciones, el encargado de hacerlo fue **Jacobo Díaz Pineda, Director General de la Asociación Española de Carreteras.** Para Pineda, la principal dificultad de esta región es la cantidad de peatones, ciclistas y motociclistas fallecidos en accidentes de circulación. *"Éste es un problema complejo que debe conllevar una solución de gran envergadura", comentó. "Ningún país del mundo se puede permitir el lujo de que la mitad de los fallecidos por accidentes de tránsito son vulnerables, esto es peatones, ciclistas y motociclistas. Esto habla de un problema enorme en el ámbito interurbano, y habla de un problema dramático en el ámbito urbano. 48% de fallecidos vulnerables en cualquier red es un resultado para ponerse a temblar."* ***"Sólo fijando objetivos ambiciosos se estará en condiciones de obtener resultados esperanzadores"*** fue una de las frases que resonó con más fuerza dentro de su discurso.

Jacobo Díaz Pineda, Director General de la Asociación Española de Carreteras

Respecto de realizar un **Diagnóstico de Seguridad Vial en América Latina y el Caribe,** Díaz Pineda desarrolla un análisis DAFO; planteando como principales debilidades los déficits graves en la recopilación y análisis de datos de siniestralidad, la carencia de instituciones capaces de promover actuaciones coordinadas mediante planes integrales, el escaso control del cumplimiento de las normas, la falta de rigor en el otorgamiento de las licencias para conducir, la necesidad de mejorar los sistemas de emergencia y asistencia y la existencia de redes de carreteras muy heterogéneas. Encuentra como una amenaza el creciente aumento de la motorización que implica un significativo aumento de las víctimas si no se implatasen medidas paliativas y preventivas. Sin embargo, por otro lado, ve fortalezas en el creciente compromiso político e institucional, con capacidad de actuación y financiación; la creciente implicación social en los problemas de seguridad vial y el avanzado desarrollo legal en muchos casos.

Las Oportunidades se halla en la preocupación mundial por la seguridad vial, en la Política común de los Bancos de Desarrollo en la Seguridad Vial y en que existen numerosas herramientas que han permitido obtener buenos resultados de reducción de siniestralidad en muchos países.

El estudio presentado propone unas prioridades de actuación en cuatro áreas. En el ámbito de la infraestructura, se exige el desarrollo de anejos de seguridad vial en los proyectos de pavimentación, así como la aplicación de metodologías preventivas combinadas para los trabajos de mejora de redes pavimentadas, como son la gestión de Tramos de Concentración de Accidentes, las inspecciones y las auditorías de seguridad vial. Asimismo, se insta a mejorar los marcos normativos, promover adecuados mecanismos de control y garantizar la existencia de medios económicos y humanos para llevarlos a cabo, así como la coordinación de las autoridades del tránsito.

También es precisa la formulación y aplicación efectiva de Planes Nacionales de Seguridad Vial, en etapas y con metas claras y alcanzables. Dentro del ámbito del factor humano se prioriza garantizar la difusión de la educación vial a todas las escuelas de los países, mejorar los sistemas de formación de conductores, promoviendo la enseñanza de los aspectos de seguridad vial, y fomentar conductas seguras entre los usuarios, abordando el problema desde la prevención, tanto en los campos educativos como de salud. Por último, en el factor vehículo, se insta a implementar la obligatoriedad de la inspección técnica periódica, generar planes para la renovación del parque vehicular y apoyar la generalización de las innovaciones tecnológicas de seguridad en los vehículos (cinturones en todas las plazas de automóviles, "air bag", luces diurnas, etc.). ***"Sólo el sumatorio de control + infraestructura + concientización nos llevarán al camino de reducir de verdad accidentes en nuestro país. La teoría la sabemos, apliquémosla",*** así se despidió**.**

En su mensaje de Apertura, el Lic. Felipe Rodríguez Laguens desarrolló un discurso poniendo el **Estado de Situación de la Seguridad Vial en la Argentina** en el que enfatizó la importancia de la **prevención en accidentes de tránsito y de ser un tema *"que nos compete a todos".*** Describió detalles acerca de la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. *"La creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial significó darle a esta problemática el rango de política de Estado. Era necesario iniciar acciones que, por su propia naturaleza, serían de mediano y largo plazo. Era necesario dejar de lado falsas vanidades y asumir que esta política trascendería una gestión de gobierno y que el Estado por sí solo, sin la ayuda y el compromiso de todos los actores involucrados, obtendría magros resultados. Era necesario asumir que la seguridad vial nos compete a todos y que requiere del trabajo conjunto del Estado nacional, la sociedad civil y el sector privado."*

La misión resultó ambiciosa: el objetivo era **"reducir en cinco años el cincuenta por ciento de las muertes."** Según Laguens, *"esto, que en un principio parecía una expresión de deseo, se convirtió en realidad en la pasada temporada veraniega 2011. Logramos disminuir en un cincuenta por ciento las muertes en las rutas que conducen a la Costa Atlántica, principal destino turístico del país que, entre los meses de enero y febrero, congregó a siete millones y medio de personas." Laguens hizo referencia a la creación de la "primera Tecnicatura Superior en Educación Vial, que se dicta en las sedes de la Universidad Tecnológica Nacional y cuyo título está reconocido por el Ministerio de Educación de la Nación".*

Lic. Felipe Rodríguez Laguens

Y enumeró la generación de medidas de prevención y campañas específicas para reducir el consumo de alcohol al conducir, el exceso de velocidad, el uso de celulares, la falta de casco y de cinturón de seguridad mientras se está frente al volante. También destacó la creación de la Licencia Nacional de Conducir que *"unifica los criterios de otorgamiento de este documento en todo el país y se complementa con el Sistema Nacional de Antecedentes de Tránsito y el Sistema Nacional de Infractores, que deben ser consultados antes de expedir una licencia."* ***"La licencia nacional de conducir hoy es un hecho, y todos sabemos que el esfuerzo más grande debe estar en la educación, para generar el cambio cultural."***

La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) es un organismo creado el 9 de abril de 2008, por la ley 26.363, y puesto en marcha por el Ministerio del Interior. Coordina el conjunto de acciones y actores involucrados en el cumplimiento de un objetivo muy concreto: reducir la mortalidad por siniestros viales. Este organismo descentralizado del Ministerio del Interior está presidido por el ministro y conducido por un director ejecutivo designado por el Poder Ejecutivo Nacional. Entre sus atribuciones se encuentra la de ser responsable de la coordinación y seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, contemplado en el Convenio Federal, sobre acciones en materia de tránsito y seguridad vial. Laguens subrayó al respecto que Argentina es el *"único país de América Latina en haber sido incorporado al International Traffic Safety Data and Analisis Group (IRTAD) organismo de certificación de calidad de datos en materia de seguridad vial. Objetivo logrado a partir de un acuerdo de cooperación técnica entra la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y la Dirección General de Tráfico (DGT) de España."*

Según números oficiales **se logró reducir en un cincuenta por ciento el número de víctimas fatales y en un cuarenta y nueve por ciento los siniestros ocurridos en la Costa Atlántica — principal destino turístico de nuestro país— entre los meses de enero y febrero. Laguens priorizó la educación, como inicio de las acciones para mejorar la Seguridad Vial.** *"En el marco de los objetivos trazados en materia de prevención y concientización, se están llevando adelante campañas de difusión en medios gráficos, audiovisuales, radiales e impresos, que constituyen una forma de llegada efectiva a la población y una valiosa herramienta en la creación de una nueva conciencia vial. Las campañas gráficas y audiovisuales se centran en sensibilizar a la ciudadanía respecto a las consecuencias que las imprudencias frente al volante puedan traer. Están basadas en cinco ejes fundamentales que concentran el noventa por ciento de las causas de accidentes con mayor cantidad de pérdidas de vidas humanas: respetar las velocidades máximas; no consumir alcohol antes de conducir; utilizar cinturón de seguridad; usar casco, en caso de motocicletas o cuatriciclos, y no utilizar telefonía celular mientras se conduce."* Y cerró con un mensaje, ***"Estos encuentro estimulan el trabajo que se está haciendo y difunden en la gente algo sustancial, que es la necesidad de un cambio para salvar vidas."***

Seguidamente se dio paso al debate sobre: **"Investigación en Seguridad Vial del Transporte Profesional por Carreteras".**

Ronald R. Knipling, Investigador en Seguridad & Consultor, Virginia Tech Transportation Institute, EEUU

Por lo que **el investigador en Seguridad & Consultor, Virginia Tech Transportation Institute, EEUU, Ronald R. Knipling,** expuso sobre **"Investigación en Seguridad Vial: Comprender y abordar los principales factores de accidentes"** Para Knipling existen factores y causas múltiples que interactúan en el momento de producirse un accidente.

El estado de la ruta, el tiempo atmosférico, el estado mecánico del vehículo, las condiciones de descanso del conductor y su salud mental y física; las decisiones de otros conductores con los que comparte el camino, etc; son factores que se entrelazan al momento de provocarse un accidente. Existen factores que son de riesgo a la hora de la conducción, que al activarse funcionan como causas inmediatas de los accidentes. La edad, la personalidad, la percecpción del riesgo y la acitudad forman parte de características permanentes del conductor; que se enlazan con estados temporales como el estado del sueño, el ritmo cardíaco, el humor y los medicamentos. Otros factores se hallan en las deficiencias en el vehículo y en el estado de las carreteras. Sin embargo existen factores característicos en los conductores que determinarían condiciones de riesgos, ellos son: la conductiva agresiva, la impaciencia, la inexperiencia y falta de atención, la juventud -asociada a una falta de percepción de los riesgos- , problemas de sueño, problemas familiares y económicos. En el Análisis presentado por Knipling los accidentes con un sólo vehículo tienden a darse en carreteras estrechas, curvas pronunciadas y desniveles. Mientras que los accidentes en los que interactúan dos o más vehículos, en general se asocian a carreteras sin separación, tráfico denso y zonas de obras.

Entre las causas de accidentes de vehículos pesados, el 88% de las veces se trató de un error responsable del conductor. Para esto, en el mundo se están desarrollando diferentes Sistemas de Aviso de Colisión para tender a reducir las posibilidades de un impacto por el propio error humano. Así se pone en evidencia que el principal responsable de la seguridad en el tránsito en el marco de los vehículos de carga pesada, es el Director de Seguridad de la Empresa; quien debe trabajar en la selección de los conductores, en su formación y evaluaciones y llevar a cabo una gestión del comportamiento -con premios, disciplina y educación. Darle importancia a la Seguridad en la empresa permite reducir accidentes y lesiones; disminuir los costos de seguro; evitar juicios costos y penas legales y, fundamentalmente, atraer y retener conductores y clientes.

Un modelo de negocio orientado a la seguridad en los camiones trae beneficios empresariales en la seguridad: porque reduce los costos, mejora la productividad y la calidad del Transporte además de mejorar las relaciones con los empleados, de retenerlos y mejorar su autoestima y tomar conciencia de la seguridad incluso fuera del puesto de trabajo. Un modelo de negocio orientado a la seguridad mejora la imagen de toda Organización y genera un orgullo hacia ella.

Por su parte, **Emilio Oñate Vera, ex director del CONASET, habló sobre "La tecnología aplicada a los vehículos de transporte por carreteras".** Para Oñate Vera, la Seguridad Vial es *"un atributo, un fin, una necesidad pública que debe ser satisfecha". Un "Proceso de preservación de la vida, la salud y los bienes de las personas, a través de la armonización de la convivencia en las actividades de transporte terrestre."* Se trata de una Política Pública que debe ser abordada intersectorialmente.

Comienza Oñate Vera puntualizando que en los siniestros de tránsito intervienen diferentes factores: El factor humano, luego el factor vial y finalmente el factor vehicular. Si bien no es el factor determinante en la ocurrencia de siniestros de tránsito, si es relevante respecto de las consecuencias de esos siniestros de tránsito. Progresivamente el parque vehicular sigue incrementándose. El transporte de vehículos por carretera y especialmente de los vehículos de carga, es de alto riesgo, lo que se traduce en una necesidad de: normativas más exigentes, mayor fiscalización y control, incrementos en las sanciones y las multas, e incorporación de nuevas tecnologías en los vehículos.

Las nuevas tecnologías aplicadas a los vehículos entregan beneficios desde la perspectiva económica, ya que permite controlar los recursos de la empresa, gestionando de manera más eficiente. Lo que permite entre otros aspectos: **control de rutas, gestión del transporte, reducción de tiempos y distancia.** Y permite, además, una conducción más segura que se traduce en **la disminución tanto de siniestros de tránsito como de sus consecuencias.** Entre las tecnologías encontramos los GPS, el Copiloto Inteligente, los Sistemas de Adelantamiento, y los Simuladores de Conducción.

Los GPS (geolocalizadores) permiten desde la web controlar y gestionar los vehículos, constituyéndose en una solución informática accesible desde internet. Permite el monitoreo a distancia para verificar el cumplimiento de la ruta, la velocidad y las distancias. Se accede desde la web mediante la autentificación del usuario a través de la clave y la contraseña. Luego aparecerá el mapa donde se ubica el vehículo a verificar.

Emilio Oñate Vera
Ex director del CONASET

Muestra en tiempo real la posición del vehículo permitiendo su visualización y seguimiento vía internet. El equipo, de pequeñas dimensiones (caja de cigarrillos) es instalado y entrega informes detallados de la actividad del vehículo sobre un mapa digital, almacenando los informes de tiempos anteriores.

El Copiloto Inteligente, uno de los dispositivos que más interés causó entre los concurrentes, basa sus características en la premisa de que *un tercio de los siniestros de tránsito tienen como causa basal, la somnolencia, la fatiga, el sueño o el cansancio en la conducción. Un conductor con sueño, fatiga o somnolencia es similar a un conductor que conduce bajo los efectos del alcohol o drogas. Producto del cansancio el nivel de atención, de reflejos y de percepción de tiempo y distancia va decreciendo, sin que esto sea percibido por el conductor.* Para abordar este problema se ha diseñado el denominado **Copiloto Tecnológico o TCD (Tech Co Driver) es un sistema que advierte al conductor de su fatiga o cansancio. Puede incluso asumir la dirección del vehículo si quien maneja no responde a las alertas de peligro. El TDC identifica problemas en la conducción, calcula el tiempo que falta para que vuelvan a presentarse, toma medidas y avisa al piloto del riesgo.**

El sistema se compone de sensores en el exterior del vehículo, un computador central y una pequeña pantalla situada en el cuadro de mandos. Los sensores colocados en la parte delantera del vehículo recogen en cada momento la variación de la trayectoria del vehículo, es decir, el zigzagueo. Esta información es recibida por el computador, el cual la analiza comparándola con una trayectoria teórica. De esta forma comprueba si la tendencia es preocupante por una conducción irregular.

Este sistema también verifica el grado de atención del conductor con el análisis de las señales que aparecen en su campo de visión, es decir, estudia su respuesta a estímulos visuales externos como los espejos retrovisores o incluso la señalización de la vía. Con ello mide de forma constante, si el piloto reduce su campo de visión o tiene dificultades en apreciar informaciones o en seguir una trayectoria rectilínea.

Detectado el problema, el sistema avisa al conductor mediante señales sonoras y luminosas de emergencia a través de la pantalla situada en el tablero del vehículo. Si el conductor no responde a estos primeros avisos de peligro el computador opta por **hacer vibrar la dirección o provocar frenadas en el avance del vehículo para intentar despertar al conductor. Por último, si con esta medidas no se obtiene ninguna reacción por parte del conductor, el TCD puede desacelerar la velocidad automáticamente y de forma progresiva, llegando en ocasiones, a controlar la dirección para evitar la salida de la vía.**

En el caso de los Sistemas de adelantamiento, se basan en el claro indicio de que *"un alto porcentaje de siniestros de tránsito en la carretera, especialmente de vehículos pesados, se debe a accidentes por alcance. Estos vehículos (camiones y buses interurbanos) que cuentan con limitadores de velocidad generan grandes colas y congestión en situaciones de riesgo, ya que requieren mucho tiempo y espacio para adelantar en carretera".* **Para abordar este problema en Europa se ha diseñado, el Sistema de Adelantamiento Inteligente (SAI), que permite que un adelantamiento de vehículos pesados, que duran en promedio entre 180 segundos a lo largo de 4.300 metros, solo dure 12 segundos y 333 metros.**

Pero, ¿Cómo funcionan? Un sensor frontal detecta la presencia de otro vehículo adelante y calcula la posibilidad de efectuar un adelantamiento. Un sensor lateral delantero verifica que se está comenzando el adelantamiento y permite aumentar en 15km/h la velocidad. Un sensor lateral trasero detecta que el adelantamiento ha concluido y vuelve a la velocidad inicial.

Finalmente se habla acerca de los **Simuladores de Conducción.** Estos, en general, cuentan con una plataforma para reproducir las sensaciones de la conducción, inclinándose en las curvas, percibiendo la aceleración y la frenada. El conductor se encuentra en una cabina real de un bus o camión y observa el tráfico virtual reflejado en pantallas. El programa contempla el recorrido por diversos escenarios simulados, urbanos, rurales, de carretera, de montaña y en distintas condiciones climáticas (lluvia, nieve etc.). En una cabina independiente esta el instructor que tiene la misma visión que el conductor, entregando distintas alternativas de viaje, como obstáculos visuales o accidentes en la ruta.

Oñate Vera destaca en su visión que ***"nada de esta tecnología que incorporemos va a ser suficiente si no capacitamos a los conductores (...) invertir en formar y capacitar a los conductores es una decisión adecuada que no sólo trae beneficios desde el punto de vista de la Seguridad Vial, sino que trae beneficios desde el punto de vista económico y de rentabilidad de las empresas.(...) Esos elementos sumados a una fiscalización y control adecuados, sumados a mejorar las condiciones para el otorgamiento de una Licencia de Conducir Profesional (...) ayudan a generar una conciencia y una cultura de la prevención en nuestros operadores del transporte ".***

Sobre **"Tecnología en Seguridad Vial aplicada a profesionales de control de transporte por carreteras", obtuvo la palabra Matías Etchevers, director del Sistema Nacional de Violación de Tráfico de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Etchevers presentó la utilización de la Tecnología de la ANSV. Comenzó introduciendo a los Cinemómetros.** Esta tecnología es utilizada para detectar la velocidad a la que circulan los vehículos. Existen dos tipos: fijos y móviles. Tecnología láser y doppler. El primero basa la medición en un haz de luz, mientras que el segundo en ondas magnéticas.

Los cinemómetros móviles: operativos organizados por dos puestos en donde uno mide la velocidad de los vehículos y en el segundo se realiza la detención. La imagen se transmite al segundo puesto de control en forma inalámbrica y se detiene al vehículo infractor. La distancia máxima entre puestos varía según las condiciones geográficas, en promedio se ubican aproximadamente a 3 km uno del otro. Las imágenes de los vehículos que

no pueden ser detenidos, son procesadas ídem equipos Fijos y posteriormente enviadas a los titulares de dominio. Esta tecnología se utiliza también para realizar otro tipo de acciones tales como: medición estadística de las vías (flujo vehicular, luces bajas encendidas, etc.), como también para tomar imágenes de los vehículos que transitan por la banquina y otras conductas ilícitas.

En el Transporte de Pasajeros se está utilizando el GPS. Para controlar los transportes públicos de pasajeros, la ANSV cuenta con dispositivos de localización (GPS) que reportan información en forma online a un servidor central. Cada dispositivo reporta vía GPRS información básica cada un minuto. Desde la Dirección Nacional de Observatorio Vial se releva, entre otras cosas, la cartelería de velocidades máximas existente en las rutas. En un GIS, se relaciona la información recibida de los GPS con la de la cartelería, y se obtienen los registros para el control de velocidad en forma instantánea. El sistema también provee información acerca de los viajes realizados (fecha y hora de partida y arribo, datos de la empresa, etc.) y seguimiento online de las unidades.

Para el transporte de cargas se realiza un control de velocidad inter-peaje. Para controlar la velocidad del transporte de carga se utiliza información provista por el Registro Único de Transporte Automotor (R.U.T.A.) que, entre otras características, cuenta con una tarjeta magnética que se presenta en las cabinas de peaje. Mediante las variables tiempo de recorrido y distancia, se procede a calcular la velocidad promedio inter-tramos entre estaciones de peaje. Al menos se determinan casos en los que se supere (80 km/h). En ambos tipos de controles, la ANSV envía los avisos de excesos a las empresas. Adicionalmente, se han iniciado los trámites correspondientes para obtener la homologación de cada una de las tecnologías para poder constatar las infracciones según lo establecido en la normativa vigente.

Acerca de Iniciativas proactivas que aborden eficazmente la seguridad vial, disertó en **"Década de Acción para la Seguridad Vial" el Dr. Luis Roberto Escoto, representante local de la OMS.** Para abarcar la magnitud del problema, el Dr. Escoto enunció que ***"Cerca de 6 millones de personas fallecen cada año como resultado de lesiones. Resultando un 10% de las defunciones mundiales. Un 32% mayor a las defunciones de malaria, tuberculosis y VIH/sida, combinadas." En accidentes de tránsito se generan en el mundo 1,3 millones de muertes anuales. Además, entre 20 y 50 millones de personas reciben lesiones o incapacidades.*** *"No creo que exista ninguna guerra, ninguna epidemia que cause la cantidad de muertes que causa la inseguridad vial".* Esto lo constituye como la novena causa de muerte mundial. Por cada muerte, entre 20 y 30 personas resultas dañadas.

Dr. Luis Roberto Escoto
Representante local de la OMS

En el año 2004 entre las principales causas de muerte en el mundo se encontraban las infecciones de las vías respiratorias, las enfermedades diarreicas, las cardiopatías y el VIH Sida. Las lesiones por siniestros de tránsito se ubicaban en el 9no. lugar. Sin embargo, en una proyección al 2030, las lesiones por siniestro de tránsito alcanzarán el tercer lugar, luego de los desórdenes depresivos y las cardiopatías.

Por otro lado, el Dr. Escoto grafica que existe una inequidad en la distribución de las muertes por siniestros viales en el mundo. En América del Norte, con un 70% de vehículos, se produce un 32% de muertes por siniestros viales. Mientras que en el Cono Sur, el porcentaje de vehículos es de 17%, mientras que las muertes ascienden a un 31%. Así las lesiones y muertes por siniestros son un tema social de inequidad. **Las lesiones por siniestros de tránsito tienen un efecto desproporcionado sobre las personas de bajos recursos y vulnerables,quienestienenuna influenciaínfimasobrelasdecisionesdepolítica.** Laspersonas de bajos recursos están más expuestos a los riesgos. Aún cuando son conscientes de ellos, a menudo tienen pocas o ninguna opción. Las personas de bajos recursos tienen acceso limitado a los centros de atención de emergencia postraumatismos. El costo de atención prolongada y la pérdida de ingresos debidos a muerte o discapacidad incrementan la pobreza.

Bajo estos indicadores surge la generación de una Década de Acción 2011-2020. Con **Resoluciones de la Asamblea General de NNUU, lanzamiento del Informe Mundial de prevención de lecciones por el tránsito, y la colaboración de Naciones Unidas para la Seguridad Vial.**

En Moscú, en noviembre de 2009, se desarrolla la Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial: Tiempo de Acción, y allí se declara la necesidad de: alentar la implementación de las recomendaciones del Informe Mundial sobre prevención de lesiones causadas por el tránsito; reafirmar el liderazgo y orientación gubernamental en la seguridad vial, designando o fortaleciendo agencias especializadas; colocar metas nacionales ambiciosas y viables para la reducción de muertes por lesiones causadas por el tránsito y movilizar los recursos necesarios; realizar esfuerzos para el desarrollo y la implementación de políticas y soluciones de infraestructuras para proteger a todos los usuarios, en particular a los más vulnerables; iniciar la implementación de un trasporte más seguro y sostenible, inclusive mediante la planificación de uso del terreno y alentando formas alternativas de trasporte; promover la armonización de las regulaciones de seguridad vial y vehicular y de buenas prácticas a través de la implementación de las resoluciones de NNUU que sean relevantes; fortalecer o mantener el cumplimiento y la conciencia sobre la legislación existente; alentar a las organizaciones para que contribuyan activamente en la mejora de la seguridad vial relacionada con el trabajo mediante la adopción del uso de mejores prácticas en el manejo; promover la acción colaboradora para fomentar la cooperación entre las entidades pertinentes de las administraciones públicas, organizaciones de los sectores de sistema de las Naciones Unidas, privados y públicos y sociedades civiles;

mejorar la recopilación de datos comparables nacionales a nivel internacional y la cooperación internacional fácilmente para desarrollar sistemas de datos fiables y armonizados; fortalecer la provisión de atención traumatológica pre-hospitalaria y en hospitales, servicios de rehabilitación y reintegración social.

El **Objetivo de la Década** se establece entonces en **estabilizar para luego reducir el nivel de víctimas de lesiones de tránsito para el 2020. Se podrían prevenir más de 5 millones de muertes y 50 millones de lesiones, que implica una ahorro de USD 3 mil billones .** Alentar a que se comprometan a nivel político y de recursos a nivel nacional y global; estimular a los donantes a que incorporen Seguridad Vial a sus programas de cooperación; acelerar el proceso de implementación de buenas prácticas en países de ingresos bajo-medio; son objetivos para alcanzar el punto mayor.

A la hora de las conclusiones, el Dr. Escoto detalla que la carga de los siniestros de tránsito se está incrementando a nivel mundial y en nuestra Región. Tanto los siniestros de tránsito como las muertes y discapacidades resultantes pueden prevenirse. La Seguridad Vial es un tema social, económico y de equidad. Es una cuestión multisectorial y de salud pública y requiere una respuesta desde la Salud Pública. El Decenio de Acción provee una oportunidad a los gobiernos, a la sociedad civil y a las organizaciones para fomentar sinergia en sus acciones.

Sr. Jens Hügel, Jefe de Desarrollo Sostenible de la IRU

El *Sr. Jens Hügel,* Jefe de Desarrollo Sostenible de la IRU, presentó **"Seguridad Vial: Un tema prioritario para la Industria del Transporte por Carreteras". Hügel presentó las tres "íes" de la IRU para un desarrollo sostenible.** Ellas son: **Innovación** – elaborar siempre medidas técnicas y prácticas operativas "en el origen". **Incentivos –** fomentar la rápida adopción de buenas prácticas y tecnologías disponibles por parte de los profesionales del transporte. **Infraestructura –** garantizar la fluidez del tráfico por medio de la inversión adecuada en nuevas infraestructuras, para eliminar atascos y crear los enlaces que faltan y utilizar plenamente la infraestructura existente.

La IRU apoya todas las medidas que mejoran la seguridad vial si tratan de forma efectiva las principales causas de accidentes en los que hay camiones implicados. Dentro de la Década de Acción para la seguridad vial de la ONU, la IRU colabora en identificar la causa principal de los accidentes en que están implicados camiones; promover normas eficaces, armonizadas e internacionalmente reconocidas para la capacitación de los profesionales del transporte por carretera impartida por la Academia de la IRU; y trabajar con la comunidad empresarial para mejorar la seguridad vial. Además, requiere del **análisis de las principales causas de los accidentes con vehículos comerciales pesados implicados; el apoyo y promoción de la capacitación de conductores profesionales y otros usuarios de las carreteras; y la cooperación con la comunidad empresarial para mejorar la seguridad vial. Hügel cierra su disertación con dos conceptos importantes: primero, es necesario identificar y analizar las causas de los accidentes; y luego capacitar a los conductores profesionales y cooperar con la comunidad de negocios.**

Finalmente, **Verónica Raffo, Especialista en Infraestructura, Región América Latina y el Caribe, Banco Mundial, presentó " El trabajo del Banco Mundial en el área de Seguridad Vial".** Raffo propone a los accidentes de tránsito como una **epidemia,** teniendo en cuenta que se trata de un problema mundial de salud pública, con el **91% muertes por accidentes que se da en países bajo y mediano ingreso, que cuenta con sólo 48% de vehículos del mundo. Así vemos que existe un impacto desproporcionado sobre grupos bajo ingreso.** Además, **las muertes y lesiones por accidentes tránsito serán cuarta mayor causa de pérdida años de vida saludable para la población total en 2030;** la primera causa para niños (edad 5 a 14) en 2015, y la segunda causa para hombres en 2030.

Verónica Raffo, Especialista en Infraestructura, América Latina y el Caribe, Banco Mundial

Los objetivos del Banco Mundial tienen que ver con alcanzar tan pronto sea posible los niveles de seguridad obtenidos por los países de altos ingresos, con un enfoque en la **integración de seguridad vial con la inversión de infraestructura,** a través de: **la mejor incorporación** de consideraciones de seguridad en proyectos de caminos y transporte urbano; apoyando el **fortalecimiento del marco institucional para el manejo** de seguridad vial como parte de la implementación del proyecto, promoviendo el **avance del conocimiento y su difusión** a través del Global Road Safety Facility (GRSF) en colaboración con otros organismos multilaterales; e indagando **respuestas intersectoriales** que ayudan a ampliar el alcance del programa, a mejorar la colaboración con sectores de salud y otros sectores y a difundir conocimientos.

Existe un cambio de paradigma en el modo de encarar los proyectos sobre Seguridad Vial. Existe una **primeraGeneración de proyectos de éxito limitado, que planteaban:** inadecuadas estructuras institucionales, fallas en la coordinación interinstitucional e intersectorial a falta de financiación sostenible; además de la falta de voluntad política y "creencia" que las cosas podrían cambiar para mejor. Así surgen **proyectos de "Segunda Generación" que promueven** análisis de razones para el éxito en paí-

ses de altos ingresos; aceptan la complejidad y multi-sectorialidad como punto de partida para una solución; deben tener la estructura institucional y los requisitos de financiación por adelantado; basados en objetivos y enfocado en resultados. **La respuesta de transporte tiene que cubrir todas las bases - Sistemas de Seguridad - vehículo, conductor, infraestructura.**

Resulta necesario comprender que la seguridad vial se produce, como cualquier bien o servicio, en tres niveles: (i) las funciones institucionales producen (ii) intervenciones, las que a su vez producen (iii) resultados. Poner el foco en resultados es la función primaria que proporciona liderazgo, estrategia y propiedad de agenda. Una buena organización institucional permite que el desempeño alcance lo que técnicamente es posible alcanzar con un programa de intervenciones dado. Reconociendo el rol crucial de una Agencia líder para dirigir esfuerzo nacional a nivel de funciones institucionales.

Este enfoque cambia el paradigma: traslada el foco de la culpabilidad de la víctima al manejo de la performance en seguridad. La responsabilidad de reducir el riesgo la comparten los usuarios y los proveedores del sistema. Los planes de acción se desarrollan sobre **5 pilares:** (a) capacidad de gestión; (b) infraestructura segura; (c) seguridad del vehiculo; (d) conducta de usuarios; (e) cuidado post-siniestro. **Así surge la idea de proveer un sistema vial que da cuenta del error humano, pero orientado a reducir la gravedad de la lesión y evitar la muerte.**

El Proyecto del Banco Mundial en la Argentina otorga un Préstamo Programático de US$50 millones en 2 Fases, y fue aprobado por Directorio del BM el 6 de Abril de 2010. El plazo de ejecución de la fase 1 es de: 4 años 2010 a 2014. Tiene como **objetivos:** Reducir la tasa de mortalidad y discapacidad asociados a accidentes viales; fortalecer la eficiencia de las estrategias de seguridad vial lideradas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial orientándolas hacia una gestión por resultados, mejorando la capacidad institucional de la ANSV para establecer prioridades, coordinar acciones a nivel multisectorial y con los diferentes niveles de gobierno, y monitorear y evaluar las intervenciones en este área.

LA FORMACIÓN PROFESIONAL Y LA SEGURIDAD VIAL

Philip Patrick, Director de la Academia de la IRU

Acerca de **La Formación Profesional y la Seguridad Vial, Roberto Agosta, Master de Ingeniería, Universidad de California, Berkeley, detalló sobre "Formación Profesional y la Seguridad Vial". Philip Patrick director de la Academia de la IRU** destacó, *"Es importante elevar los standards de capacitación y lo que logramos eliminar son los fraudes en las falsificaciones de capacitación ya que tenemos un sistema en el que podemos monitorearlo on line, lo cual fue un gran paso",* **en su exposición sobre: "Principales iniciativas de formación que se dirigen al elemento humano en Seguridad Vial". Philip Patrick, enunció las tareas de la Academia de la IRU entorno a la Seguridad Vial.** *"En la IRU Academy armonizamos programas de formación de calidad; ofrecemos acceso en línea a materiales de formación y de referencia diseñados por expertos; llevamos a cabo un control de calidad continuo de la formación profesional; garantizamos el reconocimiento en nuestro gremio, a nivel mundial, de los títulos obtenidos en la formación profesional; proporcionamos un sistema anti-falsificación de todos los diplomas y certificados que expedimos y facilitamos el intercambio de las mejores prácticas por medio de eventos y seminarios centrados en la capacitación profesional en el transporte por carretera".*

Martín Sánchez Zinny Presidente de la FPT

Y Martín Sánchez Zinny, presidente de la Fundación Profesional para el Transporte – FPT, expuso sobre "La experiencia argentina en la formación del capital humano del sector". Martín Sánchez Zinny, presidente de la Fundación Profesional para el Transporte expone la realidad de los comienzos de las capacitaciones "nosotros (los transportistas) no queríamos dejar que nuestros choferes dejen de trabajar para ir a recibir un curso (...) nuestros propios pares nos decían 'y por qué ahora este curso?' Ahora cambió, ahora nos dicen 'no hay choferes, necesitamos formar choferes ".

Patrick Philipp detallaba al respecto de la escasez de choferes actual en Argentina, *"hay una escacez de choferes también en Europa, la escasez en Suiza y Alemania es de 100 mil conductores para los años venideros, debo decir que el motivo por el cual uno enviaría a un conductor a obtener capacitación es porque es una inversión, y en definitiva uno obtiene un retorno como inversión, no tiene que verse como un gasto."*

CEAC tuvo su representante en las disertaciones. Sobre **"La Seguridad Vial como elemento clave en la sociedad, en la gestión y en el rendimiento moderno", habló Hugo Membrive, Empresario, VicePresidente de la CEAC.** Acompañado por él, estuvo **Domingo Muro,** chofer conductor profesional, quien trabajó desde siempre para la empresa de Membrive y destacó la importancia de los cursos que realizó, los cuales fueron instruidos por docentes de CEAC. Domingo Muro detallaba qué sintió cuando comenzó con los Cursos: *"En primer término yo sentí temor, temor porque yo no pude terminar el secundario por razones de trabajo, y pensé que yo no iba a poder seguir manejando más. Pero me dio la satisfacción de que me enseñaron muchas cosas, fueron muy positivos los cursos que se dieron". "La gente lo primero que dice es que esos de los curso era para limpiarnos, es decir, para sacar de encima a los choferes viejos."*

Hugo Membrive

Hugo Membrive, quien está ligado al transporte desde hace 43 años, comentaba su experiencia respecto de las capacitaciones *"La capacitación para todos los choferes es fabulosa, muy buena, para mí la capacitación no es un gasto de mandar choferes un día de trabajo, sino es una inversión". "Creo el cambio fundamental tiene que ver con la interacción social, mi empresa es una empresa de logística que trata mucho con el cliente de nuestro cliente, y ahí se ve cómo ha progresado el trato social, ese fue uno de los puntos que más se vio." "Pienso que nos falta algo fundamental, la falta de choferes, hace años que venimos con este problema, creo que estamos a un paso de poder lograr el anhelo que muchos empresarios tenemos: que es tener una escuela inicial de choferes; que se llevará a cabo con simuladores y después con camiones.* ***Yo anhelo que FADEEAC pueda tener en este predio de Escobar esa pequeña escuela para la conducción práctica de camiones."***

Cuando se le consulta a **Domingo Muro** qué recomendaciones le daría a un chofer que se inicia, él responde sin dudar: *"Yo el consejo que le daría es lo que le dijo el Señor Hugo, en la ruta hay que hacer señales de luces.. y que escuche a los viejos, que siempre le va a dar un buen consejo, sobre cómo se tiene que manejar en la ruta. Yo tomo prueba a choferes, y trato de enseñarles todo lo que se tiene que hacer en la ruta."*

La clausura de la "Conferencia Internacional de Seguridad Vial en el transporte por carreteras", estuvo a cargo del Secretario de Transporte de la Nación, Juan Pablo Schiavi; Jens Hügel, jefe de desarrollo sostenible de la IRU, y el Señor Luis Morales, presidente de la FADEEAC.

Durante su discurso, Schiavi agradeció enfáticamente a los organizadores del encuentro FADEEAC y ANSV, *"por ser anfitriones de semejante muestra e impulsar la responsabilidad en temas delicados para la sociedad como son los accidentes viales"*

"Desde hace 8 años estamos creciendo y fuimos llamados a mejorar la producción agropecuaria e industrial, y para ello es necesario mejorar y lograr una mejor interconectividad", explicó el funcionario y enfatizó: "nuestro desafío es a mejor la vialidad, ferrocarriles y puertos". "Hoy tenemos un 96 % por el transporte de carreteras, un 3% por ferrocarriles y un 1% por la hidrovía. Por eso es necesario avanzar en la intermodalidad de los sistemas, y en eso estamos trabajando arduamente", detalló.

CONFERENCIA MAGISTRAL BAJO LA INICIATIVA "DESARROLLO E INTEGRACIÓN - DESAFÍOS Y OPORTUNIDADES PARA AMÉRICA LATINA EN EL MUNDO"

Durante el viernes, día de cierre del Evento, se desarrolló en una **Conferencia Magistral,** la disertación de la **Presidenta del Banco Central de la República Argentina (BCRA), Mercedes Marcó del Pont,** y el **Ex-Presidente de Panamá, Dr. Martín Torrijos Espino** (en reemplazo del secretario General de la OEA José Miguel Insulza), y contó además con la presencia del **Presidente de la IRU, Janusz Lacny.**

La apertura estuvo a cargo del Sr. Presidente Janusz Lacny quien comenzó expresando la visión de la IRU en el marco de la Semana del Transporte.***"Situaciones excepcionales demandan decisiones excepcionales y esto requiere un liderazgo efectivo",*** destacó Lacny y continuó *"En la economía global de hoy, la industria del transporte por carretera, de los cuales el 95% de las empresas son PYME, se ha convertido en algo más que un simple modo de transporte. Se ha convertido en una producción fundamental y una herramienta de distribución, ya que es el únicoen condiciones de interconexión, de puerta a puerta, a todas las empresas de todos los mercados alrededor del mundo."*

Sr. Presidente Janusz Lacny

Lacny se expresó de modo enfático *"Con el fin de hacer frente a los numerosos retos y aprovechar cada oportunidad, alentaría a los líderes políticos de América Latina para tener la valentía y audacia de poner el transporte por carretera en su lugar justo - es decir, el primer lugar - y poner en práctica el lema de la IRU, "Trabajando juntos por un futuro mejor", en beneficio de todos los ciudadanos en todos los países."*

La clausura de la "Conferencia Internacional de Seguridad Vial en el transporte por carreteras", estuvo a cargo del Secretario de Transporte de la Nación, Juan Pablo Schiavi; Jens Hügel, jefe de desarrollo sostenible de la IRU, y el Señor Luis Morales, presidente de la FADEEAC.

Y mostró su confianza respecto del trabajo de la OEA y de la capacidad de su Secretario General Dr. José Miguel Insulza y del Embajador Mauricio Cortes Costa, Secretario Ejecutivo de Desarrollo de la OEA.*" En efecto, la tarea para todos los que estamos aquí es desafiar a nuestros líderes para dirigir, y actuar de manera que apoyen el hecho de que el transporte por carretera impulsa el progreso económico, social y ambiental en todas partes".*

Lacny no dejó de hacer referencia en ningún momento a la necesidad imperiosa de trabajar todos los sectores de la economía y la administración juntos *"para promover la calidad del servicio prestado por la industria del transporte por carretera."* Y además, insistió en la necesidad de promover la formación profesional" *conforme a lo dispuesto por la Academia de la IRU y su red internacional de formación acreditando Institutos como la FPT en la Argentina."*

La idea de trabajar en conjunto *"En un mercado globalizado competitivo como el sector del transporte por carretera, la creación de valor agregado en las cadenas de suministro o la movilidad de la gente se está volviendo tan complejo que ninguna empresa, ninguna asociación, ninguna flota u operador de logística serán capaces de lograr estas premisas eficientemente en soledad."* Finalmente concluyó, ***"El transporte por carretera sólo podrá seguir conduciendo la prosperidad, el progreso y la paz, trabajando en una verdadera asociación con aquellos encargados de la toma de decisiones."***

Mercedes Marcó del Pont Presidenta del Banco Central de la República Argentina

Más tarde, la primera encargada de comenzar con las disertaciones, fue la **Presidenta del Banco Central de la República Argentina (BCRA), Mercedes Marcó del Pont.** La Dra. Mercedes Marcó del Pont, se dirigió a la audiencia: *"Hoy en día, el desarrollo es una cuestión que ha vuelto a estar en las agendas de América Latina, no sólo desde el punto de vista teórico, sino en términos de políticas prácticas que deben aplicarse."* Marcó del Pont se refería al crecimiento de América Latina en estos términos: *"Nuestra región transitó desde 2003 al 2008 en la etapa más larga de crecimiento económico de los últimos 40 años, nuestra región pudo sortear mejor que otros la terrible crisis mundial que se desarrolló en los años 2007, 2008 y 2009 (...)* ***esta fase de crecimiento alto, donde la Argentina muestra ritmos de crecimiento más acelerado que el conjunto de América Latina, la región creció pero además con mayor contenidos en materia de distribución del ingreso, disminución de la pobreza y disminución también de la brecha de desigualdad."*** *"No podemos ignorar que durante todos estos años lo que ocurrió en la economía mundial fue una fase larga de crecimiento de los precios para las materias primas, para muchas de las cosas que producen y exportan nuestros países, pero quizás sería una simplificación de la realidad (...) obviamente ayudó mucho tener buenos términos de intercambio, pero también en la historia de América Latina y de la Argentina demuestra que en muchas fases históricas nosotros tuvimos buenos términos de intercambio y eso no significó prosperidad para nuestras naciones",* aseguró Marcó del Pont. Además se refirió a la producción primaria, *"Efectivamente es un desafío porque los buenos precios de las materias primas pueden ser una trampa para los países en desarrollo si nos quedamos quietos, nos dejamos llevar por la inercia, y no avanzamos en los procesos de industrialización".*

Marcó del Pont no dejó de destacar la importancia de las reservas a la hora de enfrentar las crisis económicas mundiales, *"El superávit en cuenta corriente es lo que nos ha permitido a muchos países de nuestra región acumular reservas internacionales, que lo pudimos poner en práctica durante la crisis mundial con enorme pragmatismo, y en casos como en Argentina se utilizaron para pagar deuda y evitar shocks económicos.*

La enorme capacidad de realizar políticas anticíclicas que tuvo la región a partir de recuperar justamente esos instrumentos de política económica son un dato importante a tener en cuenta no sólo a la hora de proyectar nuestro futuro, sino también a la hora de tener muy en claro en qué no tenemos que ceder los países de América Latina para hacer políticas económicas soberanas."

Para Marcó del Pont, la integración en materia de transporte tiene un "carácter prioritario", ya que *"según el BID una disminución del 4,3% del costo de los transportes, tiene un impacto que equivale e iguala a la eliminación arancelaria en América del Sur;* ***una disminución del 10% en el costo del transporte implica en términos de expansión de exportaciones de la región, aumentos de entre el 15 y el 25%.*** "Esta afirmación demuestra claramente la necesidad urgente de fomentar y facilitar el comercio y el transporte por carretera en América Latina para que pueda realizar su potencial de crecimiento.

Luego, fue el turno de el Dr. Martín Torrijos Espino, el ex presidente de Panamá, hablando en nombre del Dr. José Miguel Insulza, Secretario General de la Organización de Estados Americanos (OEA), quien refirió que: ***"El transporte por carretera es una herramienta fundamental para el desarrollo económico y social en América Latina ... Como sólo uno de cada tres pymes de la región pueden exportar, y sólo el 20% del comercio es interregional, frente al 80% en la UE, el potencial de crecimiento es enorme. Esta es la razó por la OEA ha establecido una alianza con la IRU para eliminar las actuales barreras al comercio y el transporte vial en América Latina".***

Dr. Martín Torrijos Espino Ex Presidente de Panamá

Cristina Fernández
Señora Presidenta
de la Nación

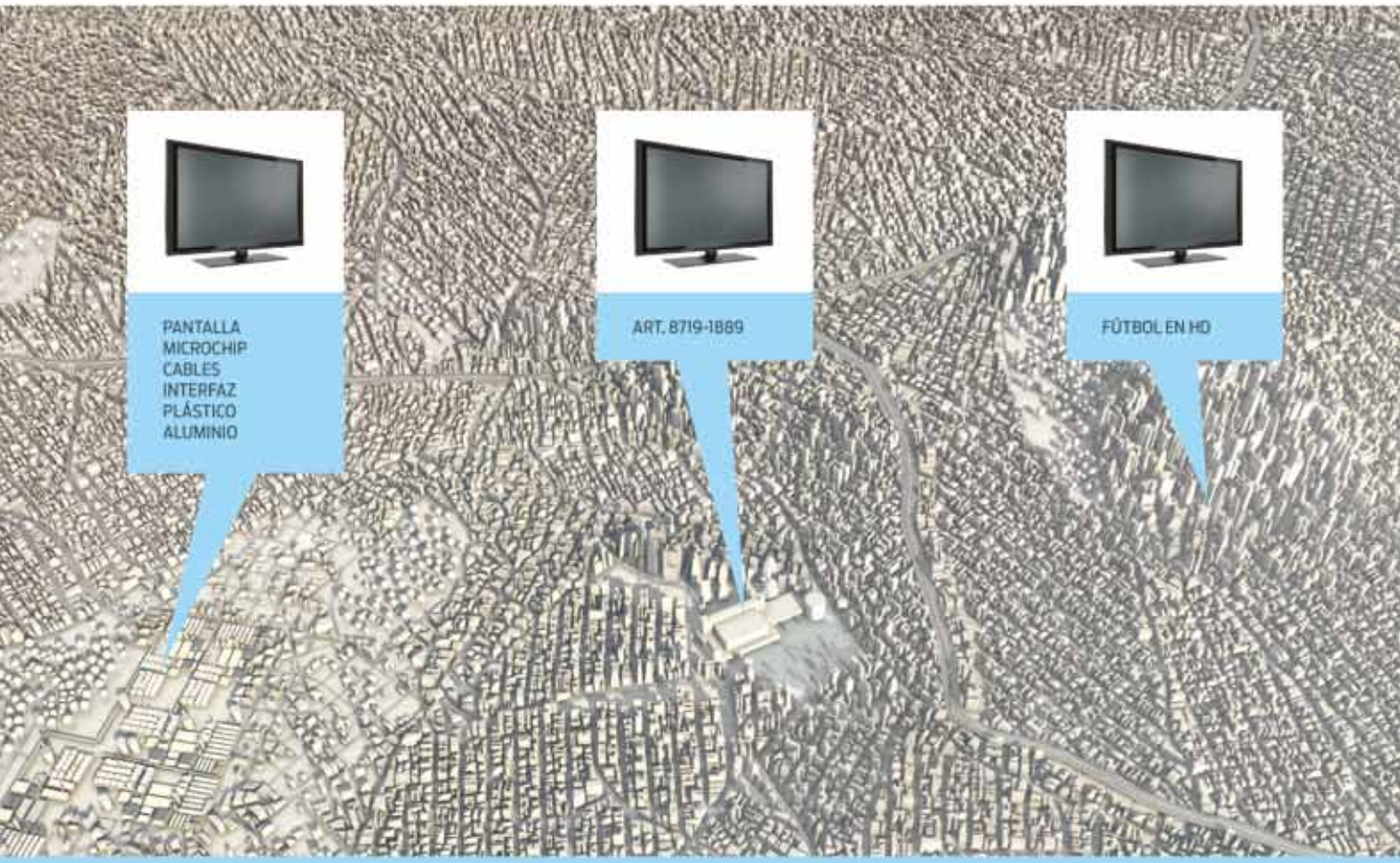
La Clausura de la Semana del Transporte tuvo como corolario una Cena de Gala para 2500 empresarios del transporte de todo el mundo, que contó con la presencia principal de la **Señora Presidenta de la Nación, Cristina Fernández.** Cristina llegó con una comitiva importante que incluyó la presencia de la gobernadora de Tierra del Fuego, Fabiana Ríos; el secretario General de la CGT, Hugo Moyano; el ministro de Planificación Federal, Julio De Vido; y el secretario General de la Presidencia, Oscar Parrilli. El acto fue abierto por el presidente de la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (FADEEAC), Luis Morales.

En medio de su discurso, la Presidenta anunció el envío al Congreso del proyecto de ley para que Argentina se sume a la certificación aduanera TIR, un pedido de los empresarios y los camioneros, que impactará positivamente en la logística del sector. La Presidenta destacó la importancia que la obra pública tiene para su Gobierno y aseveró: *"Hemos desarrollado un formidable plan de obra pública con autovías que también han contribuido, obviamente, y están contribuyendo la construcción de otras más, a precisamente fomentar y a aligerar y hacer más eficiente la actividad económica y toda la logística en materia de transporte y estamos muy compenetrados además en profundizar ese Plan de Infraestructura porque lo vamos a necesitar, no solamente por una cuestión de dotación económica del país, sino de lograr mayor competitividad en la economía en todo lo que hace a vías de transporte."*

La Presidenta auguró que *"la actividad va a seguir creciendo muy fuertemente porque la región va a tener un importante protagonismo en el siglo 21, tanto en la producción de alimentos como en el desarrollo de tecnología".* Finalmente, se despidió invitando a los representantes extranjeros a *"que vengan, no solamente para este Congreso, sino que también vengan en otras ocasiones, con sus familias o también a hacer inversiones, hay muchísimas oportunidades de negocios en la República Argentina, y agradecerles a todos una vez más, la presencia."*

La CIT Cámara Interamericana de Transportes en Argentina

En el marco de la Semana del Transporte y de la visita de la IRU a la Argentina, **se llevó a cabo, durante los días 6 y 7 de abril, la XV Asamblea General de la CIT (Cámara Interamericana de Transportes).**
La reunión tuvo lugar en el Hotel Hilton de Buenos Aires y contó con la participación de los capítulos: Argentina, Brasil, Ecuador, El Salvador, Chile, Guatemala, México, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela. Representantes de los EE.UU. también participaron en condición de invitados especiales. Dos documentos importantes en apoyo de los 13 capítulos de las TIC se prepararon durante el evento, los cuales se ocupan de cuestiones de la movilidad urbana y el papel del transporte y de la protección civil en casos de desastres naturales.



CUANDO ALGO SE MUEVE SE CONVIERTE EN LO QUE ES.

Porque sabemos que tu negocio es más negocio cuando no parás, la Nueva Ford Transit está preparada para enfrentar la calle con vos. Más seguridad, más tecnología, más confort y más resistencia.

NUEVA **TRANSIT**
NADA SE MUEVE SOLO

▸ ford.com.ar/transit

TRANSIT by ELAION

GARANTÍA 2 AÑOS o 100.000 KM

AIRBAG PARA CONDUCTOR / FRENOS ABS A DISCO EN LAS 4 RUEDAS / ASISTENCIA ELECTRÓNICA AL FRENADO DE EMERGENCIA (EBA) / DISTRIBUCIÓN ELECTRÓNICA DE FRENADO (EBD) / PROGRAMA ELECTRÓNICO DE ESTABILIDAD (ESP) / CONTROL DE TRACCIÓN (BTCS) / ASISTENTE DE PARTIDA EN PENDIENTE / MOTOR PUMA 2.4L TDCI 115 CV Y 310 Nm. / TRANSMISIÓN MANUAL DE 6 VELOCIDADES.

Ford

Seguí moviéndote

C.E.A.C y LA SEGURIDAD VIAL

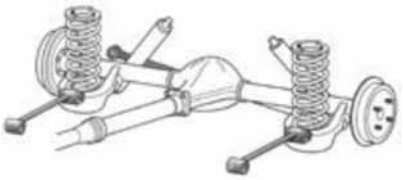
SEGURIDAD ACTIVA EN VEHICULOS

Es el conjunto de elementos, sistemas o conceptos de diseño incorporados en el vehículo, que le confieren un correcto comportamiento en la marcha.

Suspensión

Sirve para dar comodidad al vehículo, disminuyendo la transmisión de irregularidades del terreno al habitáculo y favoreciendo el agarre del coche al suelo y, por tanto, su estabilidad. Los amortiguadores son los mecanismos que proporcionan seguridad y confort durante la conducción y que aportan estabilidad al vehículo. La forma de absorber las irregularidades la podíamos clasificar en:

• Mecánica. En este caso los desplazamientos de las ruedas son absorbidas por muelles.
• Hidráulica. En este caso los conjuntos hidráulicos soportan los desplazamientos de las ruedas.
• Hidroneumática. Aquí tenemos la acción combinada de un líquido y un gas, para soportar los desplazamientos de las ruedas.



Hemos tratado de aclarar las distintas siglas que los fabricantes emplean para designar los múltiples sistemas de seguridad que incorporan los vehículos y que cumplen el mismo cometido agrupados dentro de cada uno de los temas de seguridad activa.

ABC (Active Body Control): Control activo de la carrocería. Es un sistema de suspensión activa de Mercedes, que compensa las oscilaciones de la carrocería en salidas, frenadas y trazado de curvas.
ADS (Adaptative Camping System): Sistema de suspensión adaptativa. Adapta la dureza de la suspensión de forma automática, en función del tipo de conducción y nivela la altura de la carrocería.
ECS (Electronic Controled Suspensión): Suspensión controlada electrónicamente. Varía la dureza de los amortiguadores en función del terreno y del tipo de conducción. Es similar a los sistemas ADS y EDC.
EDC (Electronic camping Control): Control electrónico de la suspensión. Ajusta de forma automática el reglaje y dureza de los amortiguadores en función del tipo de conducción, de la carga del vehículo y del estado de la carretera. Combina el confort con la estabilidad. Equivale al sistema ADS.
SLA (Short-Long Arm): Sistema de suspensión independiente formada por dos brazos, uno superior o corto y otro inferior, largo.
SLS (Self Leveling Suspensión): Sistema de suspensión neumática trasera auto nivelante, que permite mantener la misma altura del vehículo, independientemente de la carga.

Como consecuencia del mal estado de los amortiguadores:
• La distancia de frenado aumenta y se vuelve más inestable.
• Los neumáticos se desgastan mucho antes con lo que disminuye la adherencia y aumenta el riesgo que nuestro vehículo haga el efecto aquaplaning.
• El nivel de confort de los ocupantes del vehículo se ve mermado por las sacudidas durante la conducción.
• Deteriora algunos de los elementos de los sistemas de suspensión y dirección del vehículo.
• Se acentúa la inestabilidad de la dirección y la dificultad de controlar el vehículo en las curvas.

El desgaste de los amortiguadores es difícil de detectar, ya que lo más común es que los automovilistas nos habituemos de forma progresiva a las deficiencias del sistema.

Los amortiguadores salvan vidas

Si están en mal estado, aumenta la distancia de frenada y afectan a la estabilidad del vehículo

Recientes estudios han puesto de manifiesto que los amortiguadores en mal estado representan un riesgo para el vehículo y sus ocupantes, aumentando las distancias de frenada y afectando negativamente a la estabilidad del vehículo en maniobras de emergencia. Prestar atención a su mantenimiento es una prioridad para la seguridad, algo de lo que ha tomado nota la Inspección Técnica de Vehículos.

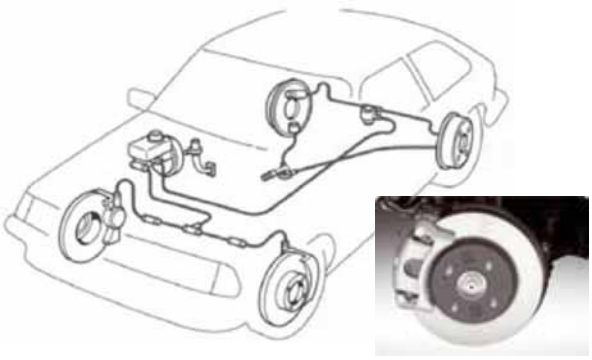
El amortiguador es un elemento fundamental de la suspensión cuya función es una incógnita para numerosos conductores. Erróneamente, muchos piensan que son los encargados de absorber las irregularidades del terreno. Sin embargo, esta función está reservada a los componentes elásticos de la suspensión, como son los muelles, brazos, barras o ballestas. La tarea que cumple el amortiguador es la de controlar los movimientos que producen estos componentes elásticos. Un automóvil sin amortiguadores tardaría cientos de metros en parar de oscilar arriba y abajo tras pasar por un bache, lo que haría imposible su conducción. Su influencia directa sobre el comportamiento del automóvil hace de los amortiguadores un componente vital para la seguridad, especialmente cuando se realizan maniobras de emergencia que fuerzan las capacidades dinámicas del automóvil. Por eso conviene recordar que se trata de un componente que está sometido a un desgaste, y por lo tanto debe ser inspeccionado y sustituido de manera periódica.

Se deduce que ya desde los 20.000 km el estado de los amortiguadores afecta al comportamiento del vehículo, sus efectos comienzan a ser serios pasados los 65.000 km, y a partir de los 90.000 pueden hacer perder el control del coche y alargar la frenada hasta en dos metros.

Frenos

Es el mecanismo encargado de aminorar la marcha del vehículo o detenerle mediante el rozamiento o fricción del tambor o disco con las zapatas o pastillas. Según el sistema de accionamiento, se clasifican como: • Mecánico • Hidráulico • Neumático • Eléctrico

Los sistemas más empleados en automóviles de turismo, son el mecánico y el hidráulico. El ABS mejora la frenada y garantiza la gobernabilidad de la dirección en condiciones críticas.



Siglas frecuentemente utilizadas:

ABS (Anti-lock Braking System): Sistema antibloqueo de frenos. Evita el bloqueo de las ruedas en frenadas de emergencia, manteniendo la maniobrabilidad del vehículo.
BAS (Brake Assistance System): Sistema de asistencia a la frenada. Refuerza y acelera la presión sobre el pedal del freno al detectar un pisotón violento. Aumenta la eficacia del sistema ABS, acortando la distancia de frenado.
DBC (Dynamic Brake Control): Sistema electrónico, similar al sistema BAS. Refuerza la presión de frenada y acorta las distancias de frenado.
EBD (Electronic Brake Control): Distribución electrónica de la fuerza de frenado. Es un sistema de seguridad activa que distribuye la fuerza de frenado entre cada eje en función de la carga del vehículo o el estado de la calzada. Actúa, generalmente, en combinación con el ABS.
EBV (Electronic Brake-force Variable): Sistema de reparto de frenada variable. Su funcionamiento es equivalente al EBD.
HDL (Hill Descend Control): Control de descenso de pendientes. Actúa conjuntamente con el ABS para evitar pérdidas de tracción en descensos pronunciados.

La fuerza de frenado debe asegurar una rápida detención de las ruedas pero sin llegar a bloquearlas. Para que eso sea posible es fundamental que tengas en cuenta las condiciones de la vía y el estado general de los mecanismos de tu vehículo (neumáticos, suspensiones, etc.). Los frenos pueden ser de tambor o de disco, y algunos fabricantes lo que hacen es combinarlos, montando los frenos de disco en las ruedas delanteras y los de tambor en las traseras.

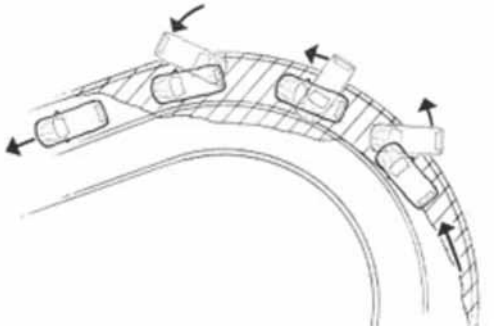
Para su correcto mantenimiento:

• Una vez al año o cada 20.000 km haz una revisión completa del sistema de frenos. • En esa revisión se debe verificar el estado de la bomba de freno y los bombines de rueda (que no presenten síntomas de agarrotamiento ni fugas de líquido), del desgaste de las pastillas de freno, los tambores y los discos, la presión del sistema y el servofreno.
• Es bueno que comprueben la eficacia del freno de estacionamiento.
• El nivel del líquido de frenos deberá mantenerse dentro de unos límites, y por eso deberá revisarlo de forma periódica y sustituirlo según las recomendaciones del fabricante.

Un sistema de frenos en mal estado causará un aumento de la distancia de frenado y restará seguridad en la conducción de tu vehículo.

Sistema de control de tracción

El sistema de control de tracción actúa electrónicamente, bien sobre la potencia del motor, o bien sobre los frenos. Cuando la fuerza transmitida por el motor a las ruedas es superior a la de rozamiento entre éstas y el suelo, se produce la pérdida de capacidad de movimiento del vehículo y de gobernabilidad. Al presentarse la tendencia al deslizamiento, por ejemplo al arrancar o al acelerar en curva, la gestión del motor reduce la potencia. Si esta medida no resulta suficiente, el sistema actúa sobre los frenos, regulando la tracción de las ruedas motrices cuando patinan.



Siglas frecuentemente utilizadas:

ASC+T (Active Stability Control + Traction): Control activo de estabilidad y de tracción. Evita la pérdida de tracción de las ruedas motrices. Primero actúa sobre el ABS, frenando la rueda que patina, y si patina una segunda, reduce el par motor.
ASR (Acelerator Skid Control): Regulador de deslizamiento de la tracción, impide patinar a las ruedas motrices en aceleraciones, interviniendo sobre el motor hasta que sólo se desarrolle el par transmitible.
AWD (All Wheel Drive): Tracción a las cuatro ruedas.
EDS (Electronic Dioferencial Slippery): Bloqueo electrónico del diferencial. Actúa con el ABS. Mejorando las condiciones de tracción cuando una rueda motriz patina, frenándola para transmitir par a la otra. Realiza una función similar a un diferencial autoblocante, hasta cierta velocidad.
ETS (Electronic Traction Support): Control electrónico de tracción. Evita que patinen las ruedas en las salidas. Equivale al EDS y al ABD.

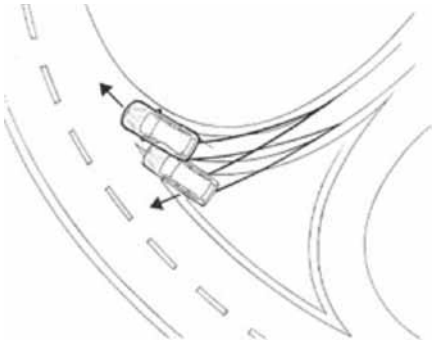
La finalidad del control de tracción siempre es la misma: evitar el deslizamiento de las ruedas motrices en el momento de acelerar.

El control de tracción, al igual que el control de estabilidad ESP, se sirven de los sensores del antibloqueo de frenos para funcionar. Pero a diferencia del segundo sistema, los controles de tracción sólo evitan que se produzcan pérdidas de motricidad por exceso de aceleración, y no son capaces de recuperar la trayectoria del vehículo en caso de excesivo subviraje o sobreviraje.

El diferencial en la transmisión del vehículo se usa para compensar, como su propio nombre indica, la diferencia entre el número de revoluciones entre las ruedas motrices de un mismo eje. El funcionamiento del diferencial se nota sobre todo en las curvas, evitando deslizamientos laterales del neumático (debido a la tracción).

Sistema electrónico de estabilidad

La finalidad es garantizar la estabilidad lateral, tanto en curvas como en rectas. El sistema permanecerá inactivo siempre que la trayectoria del coche se corresponda con el ángulo de giro del volante. Cuando se ejecuta un movimiento brusco con el volante, puede producirse un efecto de derrape producido por un giro en torno al eje vertical del coche. Es en ese momento cuando actúa el sistema electrónico de estabilidad, comprobando, mediante sensores, la trayectoria real con la ideal pregrabada en la memoria del sistema, reduciendo la potencia del motor y frenando aquellas ruedas que permiten corregir las desviaciones de las trayectorias.



Siglas frecuentemente utilizadas:

DCS (Dynamic Stability Control): Control dinámico de estabilidad. Con el ABS y el ASC+T, mejora el comportamiento en curvas. Corrige la trayectoria en caso de subviraje o sobreviraje. Equivale al ESP.
DSTC (Dynamic Stability and Traction Control): Control dinámico de tracción y estabilidad, similar al ESP o DSC.
ESP (Electronic Stability Program): Programa electrónico de estabilidad. Mejora el comportamiento en curvas, con el ABS y el control de tracción.

Este sistema representa sin duda alguna el avance más importante en cuanto a seguridad activa en los últimos veinte años.

Alumbrado

Facilita la visión del conductor así como el ser visto. Modernamente algunos coches incorporan los faros de xenón que utilizan un arco eléctrico, en vez de un filamento incandescente, para producir una luz particularmente intensa, que proporciona una mejor iluminación de la carretera, lo que

resulta un factor decisivo para incrementar la seguridad en la oscuridad o con malas condiciones atmosféricas. También, algunos fabricantes incorporan a sus modelos un sistema de luces de cruce autoadaptables, el cual dirige el haz de luz para iluminar las curvas en su totalidad desde el inicio del viraje, en función del giro del volante, lo que incrementa notablemente la seguridad.

Un pequeño cálculo constata la importancia de las luces en un vehículo. A una velocidad de 90 km/h, un coche recorre unos 25 metros cada segundo. Si, por alguna razón, el alumbrado no ilumina de forma adecuada, el conductor puede descubrir un obstáculo con medio segundo de retraso.

Mantenimiento necesario

• Compruebe el funcionamiento de todas las luces periódicamente.
• Un mal alumbrado genera una mala visibilidad, situación que incrementa la fatiga visual del conductor.
• El mal estado del alumbrado provoca dificultad de visión para los otros conductores.
• Es recomendable cambiar las luces cada 50.000 kilómetros o cada dos años, siempre por parejas y sin importar que estas sigan funcionando.
• No coloque lámparas xenón en faros de lámparas halógenas, ya que el faro tiene que estar preparado para ello.
• Recuerde la limpieza y el buen estado de la pantalla protectora, ya que si esta está sucia o deteriorada, la distancia de alumbrado se reduce. Una capa de polvo puede reducir su eficacia hasta en un 10%.

Evitar deslumbramientos

• Ante cualquier tipo de deslumbramiento hay que reducir la velocidad.
• Si el deslumbramiento es de frente, se debe mirar a zonas menos iluminadas de la carretera o a los puntos de referencia (la línea de borde de la calzada).
• Si le deslumbran por retrovisor coloque su espejo en la posición antideslumbramiento.

Reglaje de los faros, fundamental para una conducción segura

Reglaje bajo: Falta de visibilidad, que se acentúa en la frenada. Se esfuerza la vista lo que aumenta la fatiga visual del conductor.
Reglaje alto: Se deslumbra a los demás conductores. Se acentúa cuando el coche va muy cargado.
Reglaje correcto: Asegura que una correcta visión del camino sin deslumbrar a los demás conductores. Es el "haz asimétrico" que arroja más intensidad de luz sobre la calzada derecha para no deslumbrar al conductor que viene en sentido contrario

Convenio colectivo de trabajo 40/89

Salarios correspondientes a marzo a junio 2011

ACUERDO 22-06-2010

Categorias seccion del personal operativo

Conductores	Mensual	Diario
a) Primera Categoría	2.668,36	111,18
b) Segunda Categoría	2.620,81	109,20
c) Tercera Categoría	2.573,21	107,22
d) Conductores de Grúas de hasta 10 tn. Operadores de autoelevadores	2.715,93	113,16
e) Encargado.	2.507,89	104,50
f) Recibidor y/o clasificador de Guias.	2.483,96	103,50
g) Embaladores, peones especial., peones de mudanza y/o reparto	2.460,53	102,52
h) Recolectores de residuos y limpieza	2.460,53	102,52
i) Peones	2.437,05	101,54
j) Peones generales de barrido y limpieza	2.437,05	101,54
k) Operador de servicios.	2.839,24	118,30
l) Distribuidor domiciliario.	2.584,27	107,68
ll) Ayudantes mayores de 18 años	2.390,33	99,60
Personal operativo del transporte de caudales		
m) Chofer de camión blindado	2.868,83	119,53
n) Chofer con firma.	3.081,06	128,38
Custodia de camión de Caudales	2.487,25	103,64
ñ) Auxiliar operativo de primera	3.666,78	152,78
o) Auxiliar operativo de segunda.	2.554,26	106,43
Auxiliar operativo de primera de Clearing	2.660,25	1110,84
AAuxiliar Operativo de segunda de Clearing.	2.531,89	105,50
Seccion del personal de taller y/o mantenimiento		
p) Oficial de primera.	2.971,83	123,83
q) Oficial completo de taller	2.817,86	117,41
r) Oficial	2.679,06	111,63
s) Medio Oficial	2.530,80	105,45
t) Oficial Gomero	2.679,06	111,63
u) Medio Oficial Gomero	2.530,80	105,45
v) Lavadores, Engrasadores y ayudantes de taller	2.530,80	105,45
Seccion del personal administrativo		
w) Administrativo de primera	2.655,37	110,64
x) Administrativo de segunda	2.554,25	106,43
y) Administrativo de tercera	2.460,53	102,52
z) Administrativo de cuarta	2.413,71	100,57
z1) Maestranza y/o Serenos	2.413,71	100,57
Choferes de larga distancia		
Item 4.2.3.: Horas Extraordinarias	0,20014	
Item 4.2.4.: Viáticos	0,20014	
Item 4.2.5: Permanencia fuera de residencia habitual		
IInc. a) Viáticos	144,10	
Inc.b) Régimen remuneratorio	75,53	
Item 4.2.17.Viatico por cruce de frontera:		
IInc. a)	99,23	
Inc. b)	113,15	
Personal operativo de corta distancia y locales		
Item 4.1.12. Comida	40,84	
Item 4.1.13. Viatico especial	220,48	
IItem 4.1.14. Pernoctada	47,56	

IVECO

POSVENTA: ESTAR CERCA DEL CLIENTE SIEMPRE

En los últimos años, Iveco Argentina trabajó en una estrategia que le permitió convertirse, en 2010, en líder del segmento de camiones mayores a 16 toneladas: renovó completamente su oferta a razón de dos lanzamientos por año, lo que contribuyó a conformar la gama más moderna del mercado; desarrolló productos específicamente orientados a ganar nuevos segmentos; con la incorporación de Vertis se convierte en una empresa "full liner" (gama completa: camiones livianos, medianos y pesados) y se encuentra completamente preparada para la norma Euro V, que entra en vigencia en enero de 2012. Con este objetivo en mente, Iveco presentó Iveco Servicio. Concebido para brindar a los clientes de Iveco una asistencia integral, en cualquier lugar del país donde se encuentren, las 24 horas del día, ante una falla mecánica no prevista o un mantenimiento programado. Este servicio brinda la posibilidad de realizar diagnósticos electrónicos completos y realizar reparaciones mecánicas de alta complejidad a partir de una notebook y un scanner electrónico. Cada unidad Daily Maxi Furgones, referente de robustez y confiabilidad, cuenta con equipamiento pesado: compresor, grupo electrógeno, soldadora, amoladora angular, amoladora de banco, pistola neumática, entre otros elementos. Los conductores fueron capacitados en cuestiones técnicas, y también en Conducción Segura, (por parte de

CESVI), y en Primeros Auxilios, por parte de la Cruz Roja Argentina. En una primera etapa, se incorporarán 12 talleres móviles a los concesionarios Iveco distribuidos en el territorio nacional y luego 17 vehículos adicionales. Servicios incluidos:
Teleservicio: Diagnósticos vía Internet sobre los módulos electrónicos (centralitas) de los camiones Iveco
Capacitación para la excelencia: Certificación de oficios en conjunto con la Universidad Tecnológica Nacional (UTN) / TEDIAG (Técnico en Diagnóstico Avanzado) / Programa Joven Industrial para ingresar a la compañía o a su red de concesionarios / Programa Escuela Abierta: Capacitación para transportistas en el concesionario / Programa de Entrega Certificada en toda la red Iveco / Programa Demo Drivers a conductores para maximizar el rendimiento del vehículo y la seguridad vial / Iveco Web Academy: Capacitación y recursos educativos a través de Internet / Centro de Formación Customer Service dirigida tanto a Iveco como a la red de concesionarios, talleres autorizados y clientes invitados. Iveco produce camiones de calidad mundial hace más de 40 años en su planta industrial en Ferreyra, Córdoba.

fate

Fate anunció una inversión de US$ 230 millones para la producción de neumáticos radiales para camiones y ómnibus. De esta manera, la empresa buscará duplicar su producción actual y generará asimismo 380 puestos de trabajo. Fate cuenta con la mayor planta del país con una capacidad productiva de 5 millones de neumáticos por año para todo tipo de vehículos. En la actualidad abastece el 30% del mercado nacional de neumáticos para camiones y ómnibus. Con esta nueva inversión logrará en 2012 producir 800.000 unidades anuales para ese segmento, lo que significaría duplicar su capacidad de producción actual, sustituyendo así importaciones por US$ 90 millones. "Esta inversión representa claramente el compromiso con el sector y la absoluta confianza que la marca y sus productos generan en el usuario. El empleo de tecnología de última generación, el equipo de profesionales altamente calificados y la amplia variedad de productos de la línea, son los principales elementos que nos han permitido posicionarnos como líderes en el segmento de neumáticos para transporte", señaló Juan Manuel Scassi, Gerente de Producto de la Línea de Neumáticos para Transporte.

Mercedes-Benz

En la cuarta edición de los premios Crash Test, el Sprinter de Mercedes-Benz obtuvo el reconocimiento por su innovación en materia de seguridad debido a que, a partir de este año, el utilitario incorporó de serie los sistemas ABS (sistema antibloqueo de frenos), ASR (sistema electrónico de tracción) y Airbag para conductor. Esta distinción demuestra que los nuevos elementos de seguridad hacen del Sprinter el vehículo ideal para las flotas de compañías. El Sprinter de Mercedes-Benz, que se fabrica en el Centro Industrial Juan Manuel Fangio de Virrey del Pino, es el único utilitario en su tipo que ofrece este tipo de protección en todas las versiones: furgón, combi y chasis. Todos los elementos de seguridad junto con los apoya cabezas, los cinturones de tres puntos de anclaje con pretensores para conductor y acompañante individual, los cinturones de dos puntos para pasajeros en las Combis hacen que el Sprinter se reafirme como el utilitario que más seguridad ofrece de su segmento. Es importante destacar que ya contaba con cierre centralizado con comando a distancia en todas sus versiones. Sprinter, no sólo es líder en seguridad vial en su categoría, sino que además lo es en cantidad de versiones disponibles: El cliente puede elegir entre 26 alternativas de compra. Los ganadores de los premios CRASH TEST a los vehículos más seguros se eligen entre las versiones base de los modelos lanzados, entendiendo que es allí donde se debe hacer el mayor esfuerzo para ofrecer un buen nivel de seguridad al consumidor. El Sprinter marcó la diferencia al ofrecer los elementos de seguridad en todas sus versiones. Entre todos los ganadores de los premios CRASH TEST, el utilitario de Mercedes-Benz es el único que se produce en Argentina. El "Premio a la Innovación" es un claro reconocimiento de CESVI ARGENTINA hacia Mercedes-Benz Argentina por elevar el estándar de seguridad en las versiones base de los vehículos comerciales lanzados hasta el 30 de octubre de 2010.

F1 PIRELLI OFFICIAL TYRE SUPPLIER

PIRELLI MUESTRA SUS COLORES MIENTRAS SE DIRIGE A AUSTRALIA

Pirelli, embarcando en la primera temporada de un acuerdo de tres años para ser el proveedor oficial de neumáticos de Fórmula Uno, reveló los colores que usará para distinguir seis diferentes tipos de neumáticos que usará a lo largo de la temporada. Con el fin de dar a conocer los seis neumáticos, cada uno llevará un color distintivo en los logos de Pirelli y PZero fijados en los costados. Bajo las reglas del deporte, sólo dos compuestos de los neumáticos - conocidos como el principal y el opcional – serán usados para cada carrera. Además, los neumáticos intermedios y húmedos pueden ser modificados si llueve. Los colores reflejan la personalidad única de cada neumático, permitiendo a los espectadores detectar no sólo cuál es el principal y el opcional, sino también qué tipo de neumático lleva cada auto. Los seis colores son los siguientes: Húmedos – naranja| Intermedios – celeste | Superblando – rojo | Blandos – Amarillo | Medianos – blanco | Duros - plateado

ESTUDIO GARASSINO & SANCHO
PROYECTOS Y DESARROLLOS DE SISTEMAS
Avellaneda 424 PB "A" (C1405CNR) Capital Federal
Tel 4903 -1593 - Tel/Fax: 4903-2671
e-mail: gscoele@datamarkets.com.ar
página Web: www.gssistemas.com

La información bien aprovechada es control, menores costos y competitividad

- CARGA GENERAL
- CARGA COMPLETA
- CONCENTRACIÓN
- LOGÍSTICA Y DISTRIBUCIÓN
- INTERNACIONAL
- REPARTOS ZONALES
- ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS
- COMUNICACIONES ENTRE SUCURSALES VIA INTERNET
- CÓDIGOS DE BARRA
- STOCK POR UNIDADES Y FRAGMENTADOS
- TOMADORES DE PEDIDOS
- LECTORAS LÁSER DE INFORMACIÓN
- IDENTIFICACIONES Y ROTULADOS POR IMPRESORAS TÉRMICAS
- DISEÑO Y PUBLICACIÓN DE SITIOS EN LA WEB
- TRACKSITE: SEGUIMIENTO DE CARGAS VIA INTERNET

MAS DE 20 AÑOS DE EXPERIENCIA EN SISTEMAS DE MOVIMIENTOS DE CARGA

EN FAMILIA

Únicamente los peces muertos nadan con la corriente. *Proverbio chino.*

Una alegría compartida es una alegría doble, una pena compartida es media pena. *Proverbio sueco.*

SILENCIO:

El silencio es el verdadero lenguaje de las almas. El silencio es el vientre donde se gestan las palabras con vida y con sentido. Al sabio le cuesta hablar de su sabiduría y al necio le cuesta callar sus necedades. Tu primera palabra de niño fue celebrada con alegría. Tu primer silencio de adolescente causó miedo y extrañeza. Hay silencios tan vacíos, que se hace necesario llenarlos con el ruido de las palabras. Y hay silencios tan llenos de sentido, que ninguna palabra puede expresarlo. Algunos callan porque no encuentran palabras para expresar lo que piensan y sienten. Otros dicen muchas palabras para ocultar lo que de veras piensan y sienten. El silencio del que odia es una amenaza que da miedo; el silencio del que ama es una presencia que acompaña. Una palabra oportuna redime el silencio demasiado prolongado; pero una palabra inoportuna pude causar el dolor de largos silencios. Muchos no hablan porque les quitaron el derecho y la capacidad de hacerlo. Los que los pueblos enmudecidos por la fuerza no pueden decir con su palabra lo dirán un día con un grito. Necesitaste mucho tiempo para aprender a hablar para ser escuchado. Es posible que no te alcance la vida para aprender a callar y escuchar.
René Trossero.

El dinero es como el estiércol: no es bueno a no ser que se esparza. *Francis Bacon.*

Una alegría compartida es una alegría doble, una pena compartida es media pena. *Proverbio sueco.*

EL VIENTO Y EL SOL:

Hace muchísimos años, cuando todas las cosas tenían vida e incluso hablaban, el sol y el viento se pusieron a discutir sobre cuál de los dos era más fuerte. La discusión fue subiendo de tono, pues cada uno de ellos estaba muy convencido de su superior fortaleza. Estando en plena pelea, vieron que, debajo de ellos, caminaba un joven y decidieron probar en él sus fuerzas. "Vas a ver cómo me lanzo contra él –dijo el viento- y le quito el abrigo." Dicho esto, el viento comenzó a soplar con todas sus fuerzas. El joven, al sentir contra su cuerpo los manotazos del viento, dobló los brazos sobre el abrigo para protegerse mejor y se alejó apresuradamente. El viento se enojó más todavía y trajo una fuerte lluvia contra el joven que, en vez de soltar el abrigo, trataba de cubrirse con él lo mejor que podía.

Después el viento descargó contra él una inclemente nevada y lo único que logró fue que el joven se acurrucara más y más debajo del abrigo. "Nadie le puede quitar el abrigo". Dijo el viento con despecho. "Eso lo veremos ahora", dijo el sol calmadamente, y sacando su mejor sonrisa entre dos nubes doradas, comenzó a brillar cada vez más y a lanzar mansamente a la tierra su aliento. El joven comenzó a sentir calor, se desabrochó el abrigo y, al rato se lo quitó. "Acabas de ver cómo te he vencido –le dijo el sol al viento- Yo logré con suavidad lo que vos no pudiste con toda tu violencia. El amor es mucho más fuerte que la violencia y que los golpes...y más puede una caricia que un grito o una ofensa cuando queremos entusiasmar o guiar a nuestros hijos, amigos o compañeros. Si te quieren o te respetan, harán ilusionados lo que les propongas.
Diakonía

Únicamente los peces muertos nadan con la corriente. *Proverbio chino.*

Vale mucho más morir intentándolo que vivir toda tu vida lamentándolo. *Proverbio ecuatoriano.*

Yo me quejaba porque no podía comprarme zapatos, hasta que conocí a un hombre que no tenía pies. *Proverbio árabe.*

Un cuento...de verdad; Hace algunos años, en las olimpíadas para personas con capacidades diferentes de Seattle, también llamadas Olimpíadas especiales, nueve participantes, todos con deficiencia mental, se alinearon para la salida de la carrera de los cien mentros lisos. A la señal, todos partieron, no exactamente disparados, pero con deseos de dar lo mejor de sí, terminar la carrera y ganar el premio. Todos, excepto un muchacho, que tropezó en el piso, cayó y rodando comenzó a llorar. Los otros ocho escucharon el llanto, disminuyeron el paso y miraron hacia atrás. Vieron al muchacho en el suelo; se detuvieron y regresaron.¡Todos! una de las muchachas con síndrome de Down, se arrodilló, le dio un beso y le dijo: "Listo, ahora vas a ganar..." y todos los nueve competidores entrelazaron los brazos y caminaron juntos hasta la línea de llegada. El estadio entero se puso de pie y en ese momento no había un par de ojos secos. Los aplausos duraron largos minutos; las personas, que estaban allí aquel día, repiten y pepiten esa historia hasta hoy. ¿Por qué? Porque, en el fondo, todos sabemos que lo que importa en esta vida, más que ganar es ayudar a los demás para vencer, aunque ello signifique disminuir el paso y cambiar el rumbo. Creo que nos hace flata disminuir el paso y cambiar el rumbo, y sobre todo que esto no sea un proyecto individual, sino colectivo...entre todos, seguro que podemos.
Mensajero de San Antonio

PUBLICACIÓN DE LA CÁMARA DE EMPRESARIOS DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGAS
Av. José María Moreno 1739 (1424) Buenos Aires, Argentina - Tel: 4923-4265 - TFx: 4921-0247 DISTRIBUCIÓN GRATUITA - Registro Nacional de la Propiedad Intelectual N° 227.180 - Las opiniones vertidas en los artículos firmados no reflejan necesariamente el pensamiento de la Dirección y corren por cuenta y responsabilidad de sus respectivos autores. Se permite la reproducción citando la fuente editorial.
Producción Gráfica,Diseño y Comercialización: MCR mcr@arnet.com.ar • tel: 4821-9517

Para esfuerzos está el camión.

Mercedes-Benz te acerca la forma más conveniente de subir a tu Camión Pesado, financiándote el 50% de la unidad en 12 meses, a tasa 0% y sin gastos de otorgamiento.

Y también te brinda una amplia variedad de planes con un ágil proceso de aprobación y entrega inmediata, para que puedas elegir el que mejor se adapte a tus necesidades.

Mercedes-Benz Financiera

Mercedes-Benz

A Daimler Company

Promoción vigente desde 01/04/2011 hasta 30/06/2011 en Argentina. Financia hasta 50% del valor de la unidad. Plazo de la operación hasta 12 Meses. * **TNA 0%, TEA 0%, CFT (cada pesos 1000) 2.15% (Incluye seguro de Vida. No incluye seguro de la unidad, flete, ni patentamiento).** La Financiación es otorgada por Mercedes-Benz Financiera Compañía Financiera Argentina S.A., una sociedad anónima constituida conforme a las leyes de Argentina, cuyos accionistas extranjeros no responden por sus operaciones en Argentina (Ley 25.738). Sujeto a aprobación Mercedes-Benz Compañía Financiera Argentina S.A. Estos datos pueden estar sujetos a modificaciones por la Compañía, consultar condiciones de financiación. Modelos **Axor 2035 S36 TB; Axor 2035 S36 TE; Axor 2535 S33 6x2 TB.** Foto no contractual. Consulte por planes para otras Unidades en: www.mbfinanciera.com.ar.

Mercedes-Benz Recomienda Mobil Lubricantes

Para cualquier consulta, llame al 0-800-66-MBENZ (62369). www.mercedes-benz.com.ar

PLAN DE FINANCIACIÓN EXCLUSIVO **IVECO**

Promoción limitada

DAILY *desde*

$ 3.212 +IVA

por mes

- Mayor capacidad de carga.
- Chasis de camión.
- Mayor potencia

CFT 24,36%

CURSOR

ECONOMIA / PERFORMANCE

DURABILIDAD / CONFORT

12 CUOTAS SIN INTERES

Para mayor información, llamá al 0-800-44-IVECO (48326). Ingresá en www.iveco.com.ar

IVECO

Daily: Imágenes no contractuales (meramente ilustrativas). Mayor capacidad de carga corresponde al modelo Daily Chasis Cabina 55C16 paso 3750, capacidad de carga 3190kg, respecto del segmento de chasis cabina de 3.5 a 6 toneladas de PBT, patentados durante 2010. $3.212 + Iva Préstamos por Fiat Crédito Compañía Financiera hasta el 70 % del valor del bien a financiar, hasta 48 cuotas, con garantía prendaria sobre el vehículo a adquirir. Oferta disponible por tiempo limitado o hasta agotar stock de unidades disponibles o línea de crédito disponible para esto, lo que ocurra primero. Sobre un préstamo de $ 104.656,10 en 48 cuotas, la cuota fija mensual aproximada (ejemplo) será de $ 3.212 +IVA, TNA 22%, CFT 24,36%, sistema de amortización francés *El cálculo de la cuota no incluye IVA de intereses, seguro de vida, seguro del bien, gastos de prenda, flete, ni patentamiento, ni gastos ni honorarios por registro de prenda. Sujeto a previa verificación y calificación crediticia y cumplimiento de requisitos comerciales y legales. Consultar por diferentes plazos, tasas y condiciones. Oferta disponible por tiempo limitado desde el 1 de Abril hasta el 24 de junio de 2011 o hasta agotar stock de 250 unidades. Cursor: Imágenes no contractuales (meramente ilustrativas). Financiación Banco Santa Fe 70 % del valor del bien a financiar, hasta 12 cuotas sin interés, con garantía prendaria sobre el vehículo a adquirir. Oferta disponible por tiempo limitado o hasta agotar stock de unidades disponibles o línea de crédito disponible, lo que ocurra primero. La cuota no incluye seguro de vida, seguro del bien, gastos de prenda, flete, ni patentamiento, ni gastos ni honorarios por registro de prenda. Sujeto a previa verificación y calificación crediticia y cumplimiento de requisitos comerciales y legales. Consultar por diferentes plazos, tasa y condiciones. Oferta disponible por tiempo limitado hasta el 29 de junio de 2011 o hasta agotar stock de 100 unidades del modelo Cursor 450E33 MLL tractor techo alto y aire acondicionado.