

El Embalaje según medio de transporte

Vía Terrestre:

Se considera de vía terrestre los envíos a transportar por camión o ferrocarril. El embalaje para el transporte por camión será de construcción sencilla pero adecuada al peso y al volumen de la mercancía, considerando que la carga y almacenaje se efectuará en locales cubiertos, lo cual ofrece buenas garantías en previsión a los efectos de la lluvia.

Para el envío por ferrocarril se habrán de tomar precauciones para la protección contra las inclemencias atmosféricas. En cuanto a la fortaleza y resistencia a la compresión en nada se diferenciará del envío por camión.



Vía Marítima:

A este medio dedicaremos mayor atención por sus particulares características. Esta vía es la que más volumen de carga permite transportar en una sola unidad y en la que se utilizarán los elementos de manipulación más pesados. Digamos que el personal ha de realizar esfuerzos continuos por lo que a veces presta poca atención a lo que está realizando

La Norma U.N.E 49001, en su definición 2.325, concreta que: El embalaje marítimo es el destinado al transporte por mar y, por tanto, concebido y realizado especialmente teniendo en cuenta que debe reunir la triple condición de RESISTENCIA, ESTABILIDAD E IMPREMEABILIDAD, para soportar los azares de una travesía y permitir la llegada a destino del contenido en buen estado.

Riesgos Corrientes:

1- Oxidación

Un riesgo muy característico de este medio es la oxidación producida por la humedad saturada de salubridad que produce la corrosión más rápidamente que en general se cree.

En nuestros puertos se puede ver, a veces maquinaria oxidada ya antes de embarcar, lo cual es indicio del mal estado en que llegará a destino

Podemos ver en cualquier puerto, embalajes rotos antes del embarque, cuyas roturas se han producido en los transportes interiores

2- Compresión

Otro riesgo a que están sujetas las mercancías, es el de compresión que puede producirse en los actos de carga y descarga de grandes bultos a causa de la presión que ejercen las eslingas sobre las paredes de los embalajes que llegan a romperlos. Como consecuencia se deriva un nuevo daño denominado de estallido, al producirse violentamente el levantamiento de la parte superior del embalaje.

Hoy en día, gracias a los contenedores el factor de compresión en la apilación de los embalajes no es habitual, pero eso no quiere decir que en algunos lugares todavía se estibe de forma antigua, es decir en bodegas. La cual cosa nos indica que los embalajes serán apilados con el riesgo de rotura por compresión.

3- Calor

En las bodegas se produce concentración de calor a causa del vapor y el estancamiento de gases nocivos que producen humedad y corrosión

Al abrirse las escotillas a su llegada a los puertos, la diferencia entre la temperatura interior y la exterior, produce gran condensación de humedad en las paredes y techos, lo cual provoca un goteo muy intenso sobre la carga



Vía Aérea:

El embalaje por vía aérea, viene definido en el apartado 2.327 de la Norma UNE 49001 con el siguiente detalle:

Es el destinado al transporte de mercancías u objetos por avión, que además de las condiciones requeridas para los transportes marítimo y tropical, tengan la particularidad de ser esencialmente ligeros.

Analizando el contenido de esta definición, nos damos cuenta de que existe un gran error sobre el concepto que en general se tiene de los embalajes por avión. Se cree que para efectuar un envío `por avión, la mercancía se puede mandar envuelta en papel o dentro de una simple caja de cartón.

Existe un organismo internacional, denominado IATA (International Air Transport Association) de la que forman parte las principales compañías mundiales. La IATA estudia y regula todos los servicios de transporte por avión, su organización y sistema y además controla los fletes.

En fin, lo que importa de un embalaje vía aérea es que sea lo menos pesado posible, pero con la resistencia adecuada para poder llevar a destino su artículo en buen estado.

