

INFRAESTRUCTURA

# Acuerdo para controlar excesos de carga

En Buenos Aires, canteras, transportistas, municipios y la provincia buscan evitar el deterioro de las rutas

Entidades transportistas, dados de cargas, representantes de varios municipios y la provincia de Buenos Aires, a través de su Dirección de Minería, suscribieron un acuerdo para luchar contra el exceso de peso en los camiones, como resultado del cual se implementarán operativos de control de cargas en distintas rutas bonaerenses.

El convenio fue firmado durante un acto realizado en la Municipalidad de Olavarría, y apunta a combatir una modalidad ilegal consistente en llevar más carga de la permitida por la ley, que provoca un enorme deterioro en el pavimento de las rutas, genera mayor siniestralidad vial, y es foco de evasión fiscal y competencia desleal hacia quienes cumplen la normativa vigente.

La ley nacional de transporte de cargas (24.653) dispone que los camiones no pueden transportar más de 30 toneladas de carga neta, lo que incluyendo la unidad tractora hace un total de aproximadamente 45 toneladas. En recientes operativos de control se infraccionaron vehículos -llevando piedras para obras en construcción en el área metropolitana- con más de 75 toneladas.

Además de deteriorar los caminos y provocar accidentes, esta infracción genera evasión impositiva y competencia desleal

En virtud de este acuerdo, se estableció que en los próximos días comenzarán a realizarse operativos de control en diferentes rutas bonaerenses, en puntos clave como Tandil, Olavarría, Azul, Bolívar, General Alvear, Las Flores, Tapalqué, Ayacucho y Rauch, entre otros, así como en centros de transferencia ilegales en los que se cargan camiones con más del doble del peso máximo permitido.

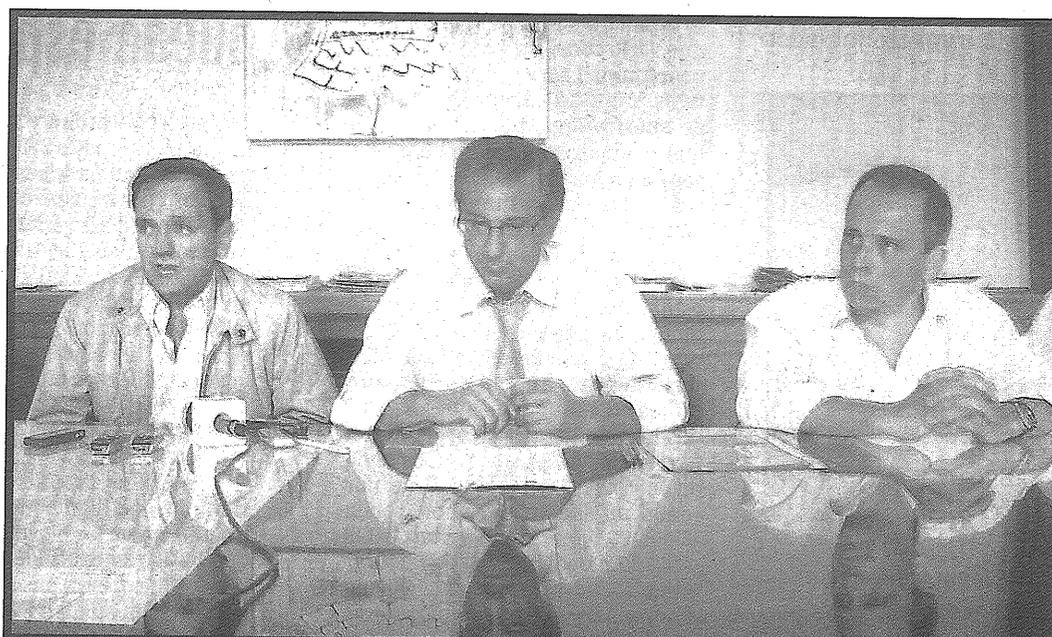
El principal afectado por esta modalidad ilegal es el denominado transporte de áridos (piedra de canteras, canto rodado y arena, entre otros materiales), con origen en el centro de la provincia de Buenos Aires, especialmente en municipios con importante número de canteras, como Olavarría, Azul y Tandil.

El intendente olavarricense, José María Eseverri, consideró imprescindible que la ciu-

dadanía "tome conciencia de la gravedad del problema", ya que "hay inescrupulosos que hacen negocio a costa de la seguridad de miles de ciudadanos que circulan por rutas deterioradas, y nos ponen ante un cúmulo de

irregularidades que implican un gran menosprecio por la vida de los demás".

Por su parte el jefe comunal de Ayacucho, Darío David, explicó ante el periodismo que "estas prácticas ilícitas no sólo han estropeado

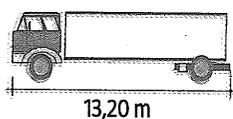


Iraola (Cocatra), Eseverri (intendente de Olavarría), Pené (director de Minería), en la firma del acuerdo

## Dimensiones máximas autorizadas

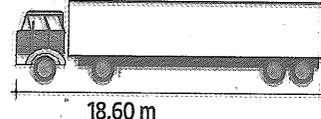
En metros lineales

Camión simple



13,20 m

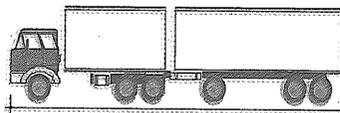
Semirremolque



18,60 m

Camión con acoplado

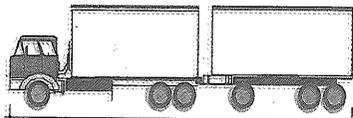
El peso máximo varía los 37.500 y los 45.000 kilos, según dimensiones y ejes.



20,00 m

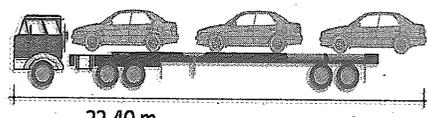
Semirremolque con acoplado

En todos los casos, el ancho máximo permitido es de 2,60 m.

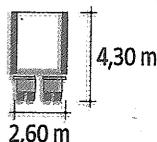


20,50 m

Portavehículos Circulación restringida



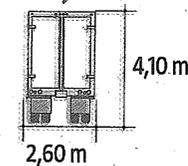
22,40 m



4,30 m

2,60 m

Altura y ancho

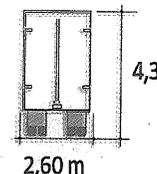


4,10 m

2,60 m

Portacontenedor Circulación restringida

Tienen obligación de consultar periódicamente las restricciones de altura a Vialidad Nacional.



4,30 m

2,60 m

Fuente: Fadesac

LA NACION

las rutas sino también los caminos vecinales que son de tierra, y constituyen la vía obligada para sacar de los campos la producción agropecuaria, que es de lo que vive nuestra gente.

El acuerdo suscripto en Olavarría asume el compromiso de empresarios privados, municipalidades y autoridades provinciales, para "implementar un plan operativo conjunto en el que cada uno de los sectores representados aportará logística y personal de acuerdo a sus posibilidades".

De la firma participaron el presidente de la Cooperativa Cañuense de Transportes (Cocatra), Oscar Iraola; el titular de la Cámara del Autotransporte de Cargas de Buenos Aires (Cacba), Hugo Baldassarri; y los representantes de la Federación del Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (Fadesac), Oscar Farinelli, y de la Federación de Transportistas Rurales (Fetra), Oscar Betilli.

También lo hicieron el vicepresidente de la Cámara de la Piedra de la Provincia de Buenos Aires (empresas que explotan canteras), Gustavo Núñez; y el titular de la Cámara de Productores Mineros de Olavarría, Omar Bonsignore.

Por el sector estatal refrendaron el convenio, además de los municipios de Olavarría y Ayacucho, el secretario de Gobierno de Rauch, Jorge Ugarte; y el director de Minería de la provincia de Buenos Aires, Sebastián Pené.

Según lo firmado, se promoverá la utilización de balanzas fijas y móviles para lograr la detección de transportes infractores de la normativa vigente en materia de carga, y se impulsará "la detección de predios, canteras o depósitos que faciliten la carga o recarga en forma antirreglamentaria".

Redacción Expotrade

QUIEBRE DE STOCKS

# Creció el faltante de mercadería en góndola

GS1 Argentina realiza desde el año 2001 el Estudio de Faltante de Mercadería en Góndola (FMG), que con los años fue replicado por las Organizaciones GS1 de la región, en sus respectivos países, con el fin de brindar información específica sobre las causas que originan faltantes, y definir mejoras en los procesos de la cadena integral de abastecimiento.

Según un estudio realizado por la entidad en América latina el año pasado, la media regional de FMG para 2009 fue de aproximadamente 14,16%, un 61% más que lo registrado en 2008 (8,8%) y un 84% más que en 2007 (7,7%). En tanto, el faltante en nuestro país se situó en el orden del 14,6%, superando la media regional.

Según informó GS1, el estudio FMG de Argentina comenzará a realizarse nuevamente en 2010, a partir del abril, y tendrá como objetivo mostrar con alto nivel de detalle el porcentaje de quiebres de stock en góndola del mercado, haciendo foco en de-

Algunos países en donde se realizó el estudio y sus respectivos índices de FMG 2009 fueron:

- Argentina 14,6%
- Costa Rica 5,2%
- Colombia 4,8%
- Guatemala 6,38%
- El Salvador 8,63%
- México 27%
- Uruguay 6,38%
- Venezuela 39,1%

terminar con gran precisión las principales causas que originaron los faltantes.

Según informó la organización, "GS1 ofrece a las empresas la oportunidad de mejorar sus procesos reduciendo quiebres de stock, incrementando ventas y utilidades y, fundamentalmente, brindando un mejor servicio al consumidor final a través de prácticas y recomendaciones basadas en estándares globales".

Los resultados arrojados por el Estudio FMG 2009 permiten demostrar que los faltantes de producto en góndolas afectan a todos los involucrados en el negocio (proveedores de insumos, fabricantes, transportistas, mayoristas y minoristas) y que la responsabilidad no es exclusiva del comerciante, sino de toda la cadena de suministros, siendo necesaria la cooperación entre todas las partes para no sólo optimizar los resultados sino, por sobre todas las cosas, el servicio al cliente.