



Los bitrenes, de 30 metros de largo, pueden cargar hasta 70 toneladas

## TRANSPORTE

# Los bitrenes disparan un debate de gran porte

Los defensores de esta modalidad destacan el ahorro de combustibles y neumáticos y la menor incidencia en accidentes de tránsito; los detractores creen que en el país no están dadas las condiciones para instrumentar su uso

Vehículos de aproximadamente 30 metros de largo, con cinco ejes y capaces de cargar hasta 70 toneladas parecieran ser, para algunos, la solución a casi todos los problemas del transporte, entre ellos los de costos. Pero para otros sería una forma más de entorpecer el tránsito por las ya alicaídas rutas nacionales.

Lo cierto es que no se ha tornado difícil encontrar tibios a la hora de opinar sobre la conveniencia o no de la implantación de los denominados bitrenes cuando ya una provincia como San Luis los ha permitido y otras, como Córdoba, Entre Ríos y Santa Fe, comenzaron a avanzar en ese mismo sentido, dando inicio a un debate sobre su conveniencia.

El sistema apareció en la década de 1980 en Canadá y luego se extendió a los Estados Unidos, Australia y Sudáfrica y, para sus defensores, implicaría un menor desgaste de las rutas, mayor economía de combustibles y neumáticos, y menor incidencia de este tipo de vehículos en accidentes de tránsito.

Sin embargo, sus detractores, si bien reconocen esos méritos del bitrén en términos de seguridad vial, maniobrabilidad y estabilidad, como el menor deterioro del pavimento y la reducción de los costos logísticos totales,

consideran que no se han generado las condiciones en la Argentina para su implementación, debido a la falta de controles.

Desde la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (Fadecac) se consideró que la Argentina no se ha preparado para la implementación de este tipo de vehículos, debido a la escasa fiscalización, que podría acentuarse al habilitarse la circulación de esta nueva configuración de camiones.

En esa línea, Daniel Clarke, miembro del Departamento de Infraestructura de Fadecac, destacó que “la reticencia de la Federación en apoyar la implementación a corto plazo se debe a su preocupación por el exceso de carga y la correspondiente degradación de las rutas y la relación peso-potencia de las unidades y su relación con la accidentología vial”.

“La Federación viene trabajando desde hace muchos años con autoridades de los distintos niveles de gobierno para fomentar la implementación de mayores controles para los transportes que llevan grandes excesos de carga; sin embargo, ha resultado un tema de difícil solución y muchos transportes en infracción siguen eludiendo los pocos controles que hay. Los efectos se ven a diario en las rutas del país a través del ahuellamiento y la rotura del pavimento” agregó el especialista.

Aclaró Clarke que “si hoy un camión que tiene permitido cargar 45 toneladas brutas lleva 60 o más, no parece haber nada que impida eventualmente a un bitrén, con mucha mayor capacidad física de carga (autorizado a tener 60 toneladas brutas), a llevar en exceso de 100 toneladas por nuestras rutas”.

### Falta de controles

En sintonía, Ricardo Rico, presidente de la Cámara Empresaria del Transporte Automotor de Rafaela, Santa Fe (Cetar) dijo: “Queremos darles claridad a los hechos. Fuimos convocados todas las cámaras de la provincia para consultarnos sobre la idea que teníamos, pero en declaraciones que ha hecho el gobierno provincial, dicen que a menor cantidad de ejes, mayor carga. Y el bitrén tiene mayor cantidad de ejes y por ende puede llevar mayor cantidad de kilos de carga”.

Los empresarios santafecinos hicieron hincapié en que no están “en contra del progreso”, sino que opinan que “antes se tienen que dar muchísimas cosas para que esto sea beneficioso para el sector”. Además, manifestaron sus dudas respecto de la seguridad en el momento del sobrepeso de una unidad del largo previsto para los bitrenes, lo que afectaría la seguridad vial.

“Los controles son mínimos y vemos uni-

dades que llevan de 75 a 80 toneladas; por eso estamos empeorando la situación”, dijo Rico, quien detalló que los transportistas cargan más peso porque las tarifas son bajas, y aumentan su kilaje infringiendo la ley.

“Por eso queremos que se implemente el control de peso-potencia”, añadió luego.

Sentenció que “si no hay tarifa para la renovación del parque automotor que tiene una antigüedad superior a los 25 años, ¿qué tarifa tendrán los transportistas para adquirir este tipo de unidades?”.

Tras destacar que en Brasil la cantidad de bitrenes llegó a 0,13% de los camiones circulantes, lo que implicaría que “los resultados obtenidos no han sido buenos”, los empresarios de la provincia consideraron que para aprobar estos vehículos “es preciso hacer los cambios necesarios para el normal y efectivo desenvolvimiento del sector, que llega a diario a todos los rincones de la provincia”.

### Economía y seguridad

Desde otro punto de vista, Alberto Chichizola, gerente de Cadena de Valor de Cementos Avellaneda, insistió en los beneficios del bitrén de 75 toneladas respecto de los camiones de cinco ejes y 45 toneladas de peso bruto.

Chichizola, quien se ha convertido en uno de los especialistas en el tema desde que vio circular los bitrenes en Sudáfrica a fines de la década de 1990, puso el acento en el “menor deterioro de la infraestructura vial; menor consumo de diésel por tonelada transportada y el equipamiento de las unidades con elementos tecnológicos que permiten que los choferes conduzcan con más seguridad”.

En la misma línea, Héctor Giagante y Azucena Keim, del Instituto del Transporte Argentino del Centro de Ingenieros de la Provincia de Buenos Aires, consideraron que “con la incorporación de vehículos de carga combinados de alto rendimiento, el deterioro de las rutas sería 60% inferior por tonelada transportada”, además de que este tipo de vehículos utilizaría 35% menos de combustible y el tránsito se reduciría a casi 50%, debido a la mayor capacidad de cada unidad.

“Estos vehículos permiten incrementar la capacidad de carga transportada por vehículo sin necesidad de construir o modificar la red de carreteras actuales. Evitar la construcción y reducir el mantenimiento de carreteras ayuda a elevar la seguridad, reducir costos a la comunidad y bajar la emisión de gases de efecto invernadero”, precisaron los expertos.

Desde Scania Argentina, su gerente Guillermo Hughes consideró que el bitrén es el transporte de carga “más seguro” y explicó que existen tres configuraciones: con una longitud de 20,5 metros y 60 toneladas máximas; con una longitud de 22,5 metros y 67,5 de tonelada máxima, y con 25 metros y 75 toneladas máximas.

El directivo de la automotriz sueca dijo “sí a los bitrenes, pero con una legislación que priorice la seguridad y el cuidado de los caminos”.

Sergio Gennaro, ingeniero de Hermann, y Carlos Moriconi, presidente de Vulcano, indicaron, al especificar las características técnicas de los bitrenes fabricados en la Argentina, que pueden llevar casi 80% más carga útil con una disminución del consumo de combustible de 30 por ciento, y también destacaron su “equipamiento de seguridad y otros factores que un camión convencional no tiene, como suspensión neumática y frenos ABS en todos los ejes, control de tracción y estabilidad de peso por eje”.

Redacción Expotrade