

FERIADOS

# Las restricciones que discriminan al transporte

Con un calendario 2015 colmado de feriados, que deviene en la restricción a la circulación de camiones, los transportistas asumen costos laborales extras y exponen sus unidades a eventuales robos; qué proponen los empresarios para paliar una situación que comprenden, pero, a la vez, los afecta

El comentario es usual: los camiones molestan en la vía pública. Por esta razón, los transportistas deben salir a insistir en el rol clave que cumplen en la cadena de abastecimiento, motorizando la economía. Y, sobre todo, en épocas donde las restricciones a la circulación de los pesados en fines de semana largos, días de recambio turístico o feriados nacionales son para ellos una comprobación del estigma que pesa sobre sus unidades. Se sienten discriminados, más allá de las pérdidas económicas que les ocasionan estas medidas.

Este año, el calendario contempla muchos días festivos que incidirán en el reordenamiento del tránsito vehicular en todo el país. Las restricciones arrancaron en enero, cuando la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) dispuso la prohibición a la circulación de camiones de más de 3500 kilogramos en las rutas nacionales 60 y 52, para "garantizar una mayor seguridad vial" en los tramos donde se desarrollaba la competencia del Dakar.

La medida prosiguió este mes por el feriado largo de Carnaval, y las autoridades nacionales dispusieron controles para "verificar el cumplimiento de la restricción a la circulación de vehículos de transporte automotor de cargas generales y de mercancías y residuos peligrosos", según difundieron.

Y más feriados se proyectan sobre el resto del año, especialmente en marzo (lunes 23 y martes 24) y en abril próximo (desde el jueves 2 hasta el domingo 5 y desde el jueves 9 hasta el sábado 11).

Ya en diciembre pasado, como informó LA NACION, los transportistas de camiones tuvieron "veinte días trabajados y once prácticamente paralizados", debido a los feriados de las fiestas navideñas. En esa ocasión, Daniel Indart, titular de la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Auto transporte de Cargas (Fadecac), advirtió que, debido a los costos fijos que tienen los empresarios afectados, esta medida los complicó.

Vale recordar que cuando surgieron las restricciones por fines de semana largos y cambios de quincena, Fadecac participó en las reuniones convocadas por la ANSV, y coincidió en la necesidad de preservar la seguridad vial y evitar problemas de tránsito, a la vez que se evaluó que "tampoco es conveniente que los camiones estén metidos en las rutas llenas de autos", estimó Indart.

No obstante, para la instrumentación de las restricciones, Fadecac sugirió trazar rutas ascendentes y descendentes, teniendo en cuenta que la restricción para la salida desde Buenos Aires un viernes de feriado largo es necesaria, pero para los que vienen por esa misma vía en sentido contrario no, y eso se fue corrigiendo.

"Pero los feriados puente, con restricciones de cuatro o de siete horas, indudablemente



Controles para evitar la circulación del transporte pesado

ESPOTRADE

perjudican nuestra actividad por lo que significa tener un camión parado", lamentó Indart.

## El micro como opción

"Lo que no contempla esta medida es la necesaria compensación que debería recibir el transporte por acatar la disposición de una autoridad y no poder seguir trabajando o fijar rutas para el transporte de cargas y otras distintas para el servicio público de pasajeros y advertir entonces al turismo sobre las rutas que utilizan camiones y los que utilizan los colectivos. Este esquema indudablemente puede trabajarse a partir de rutas en buenas condiciones de transitabilidad", reflexionaron desde la Asociación de Propietarios de Camiones de Mendoza (Aprocam).

Para dejar en claro que estas restricciones "perjudican al transporte de cargas por camión", la entidad mendocina apuntó que "en muchos casos los clientes prefieren cargar sus encomiendas en un micro de larga distancia, porque no ven interrumpidos sus servicios y además se aumentan las frecuencias; entonces, por mero llega un bulto de un día para el otro y en camión se puede entregar recién una vez finalizado el fin de semana largo".

Acercas de las pérdidas económicas ocasionadas por las demoras o inactividad durante los días de restricción, Aprocam señaló que para el transporte "es una cifra importante especialmente por los costos laborales", pero consideraron que "la verdadera respuesta debe ser proporcionada por quienes ven demoradas las entregas de insumos o produc-

tos que producen demoras o paralizaciones en líneas de producción o falta de ofertas o primicias en los comercios".

Para los transportistas correntinos, estas medidas restrictivas "se deben a la necesidad de compensar las deficiencias de infraestructura vial, sometiendo a nuestro sector a la discriminación, cuando la función principal del Estado es la de generar condiciones de igualdad de oportunidades a todos los ciudadanos", según señaló la Cámara Empresarial de Transporte Automotor de Carga de Corrientes (Cetacc), presidida por Rosana Ivone Sforzi.

"Esta disposición es discriminatoria -agregó- porque afecta fundamentalmente la actividad de nuestro personal restándole tiempo al reencuentro con su familia y su descanso, en beneficio de otros ciudadanos que en el mismo tiempo disfrutan de su grupo familiar y su tiempo recreativo", por lo cual estimó que debería "ser aplicada en forma proporcional a todos los usuarios de la red vial".

## Expuestos a robos

Además, los transportistas correntinos advirtieron sobre otras dos cuestiones puntuales derivadas de estas prohibiciones: "Se incrementa el riesgo de accidentes en las horas previas y posteriores a su aplicación", y también "que en los lugares de concentración de camiones por efectos de la restricción se han suscitado robos de mercaderías que afectan económicamente a las empresas".

Al respecto, Eduardo Furlong, presidente de la Asociación de Transportistas de Carga In-

ternacional (Atact), coincidió con el riesgo de robos, al señalar que "en la ruta 2, desde Dolores hasta Las Armas, no hay estación de servicio para que los camiones puedan estacionar. Son 100 kilómetros en los que no pueden parar. Además, si paran, también corren el riesgo de que los roben. No hay suficientes lugares donde los camiones puedan estar a resguardo mientras corre el horario de restricción".

Furlong consideró que con las restricciones se retrasa todo el circuito para el transporte y la logística: "Ante cada medida como ésta se produce un retraso de dos o tres días que afecta a todas las actividades. Luego, la mercadería llega toda junta y se complica la logística. Se corta la recepción y no se despacha. A esto hay que sumarle los frecuentes paros de actividades que hay en la aduana de Brasil por Paso de los Libres", agregó.

"Un cambio posible -sugirió- podría ser que las fuerzas de control en las rutas puedan dejar pasar a los camiones en los momentos en que disminuye el tránsito de turistas. Parar totalmente a los camiones, así como se hace, no vale la pena. Es un tema complejo", opinó el titular de Atact.

En tanto, Gustavo Macías, directivo de Servicio Internacional, una de las empresas asociadas a esa cámara, dijo que se acostumbraron "a las limitaciones en la circulación". "En alguna oportunidad, hemos demorado cargas que tenían urgencia, pero, ante la normativa, el dador de carga siempre comprendió la demora", concluyó. ■

Redacción Espotrade