



Un modelo de los que ya circulan por la provincia de San Luis

BITRENES

Un dilema pesado

¿Cómo será la convivencia de los bitrenes con el resto del parque automotor cuando la capacidad vial del país se encuentra agotada? Todo lo que hace falta para el debate que se viene

Texto **Andrés Asato** PARA LA NACION

Un elefante en un bazar. Eso es lo que pudo llegar a imaginar un desprevenido conductor si el anuncio días atrás de la presidenta Cristina Kirchner lo tomó circulando en plena hora pico por la Panamericana o queriendo ingresar por cualquiera de los accesos en la Capital Federal.

Cómo será la convivencia con los bitrenes, que tienen una capacidad de carga de 75 toneladas, más del doble de lo que puede transportar un camión común, es el gran interrogante que se abre ahora por las rutas argentinas, cuya capacidad se extiende con su "energía" prácticamente agotada.

La modalidad de bitrén o la utilización de vehículos combinados de alto rendimiento, por cierto, no es ninguna novedad en el sec-

tor transportista internacional. Desde hace más de dos décadas se impulsaron en Australia, Nueva Zelanda, Estados Unidos, Canadá y Sudáfrica, especialmente. En la región latinoamericana, productores agrícolas del Mato Grosso esperan que las autoridades paraguayas produzcan un cambio en la legislación que les permita el ingreso de los bitrenes a tierras vecinas.

En Bolivia se está dando un gran debate para autorizar su circulación a nivel nacional, mientras que en Uruguay, desde hace dos años, el sector forestal viene empleando 16 unidades similares al bitrén en el corredor Algorta-Fray Bentos. En la provincia de San Luis, la experiencia se viene realizando con éxito desde su implementación, en julio de 2012, y más recientemente, en octubre del año pasado, la empresa TASA Logístico ini-

ció sus primeras pruebas en Entre Ríos con el objetivo de obtener la homologación del corredor en un tramo de 400 km (Concordia-Escobar).

La experiencia puntana con los bitrenes es clave en el andamiaje operativo de la zona de actividades logísticas, sumado al aprovechamiento integral del plan de autopistas y a la recuperación del sistema ferroviario y ampliación de vías que ha hecho la provincia. Tanto el bitrén como la adquisición de una locomotora, La Puntana, responden a una estrategia de posicionamiento a la provincia como el principal polo logístico del interior del país.

La situación de los caminos

Más del 70% de los caminos pavimentados de la red nacional responde a diseños anteriores a la década del 70, con viejos parámetros

de anchos de camino, obsoletas normas y diseños antiguos de seguridad, con sus consecuentes riesgos para el tránsito actual. Lo que implica que más de 23.000 kilómetros de la red nacional tienen anchos inferiores a 7 metros y curvas de radio reducido, según datos publicados por la Asociación Argentina de Carreteras (AAC), de octubre de 2013.

En un punto coinciden la AAC y la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Auto transporte de Cargas (Fadecac): el control de las cargas.

Ambas entidades consideran vital este tema en función del cuidado del capital invertido y ante la falta de una acción efectiva e inteligente del control de peso y las dimensiones permitidas, que acortan y destruyen la vida útil de las rutas.

Y esto sucede por la competencia desleal de algunos dadores de carga, con la complicidad también de empresarios y funcionarios del sector, que hacen la vista gorda con tal de sacar un mejor rédito del producto transportado, en detrimento de la infraestructura.

Estas nuevas unidades venían siendo objeto de estudio por parte de los equipos técnicos de la Federación antes de la sanción del decreto 574/14, que autoriza la circulación de bitrenes a nivel nacional. Daniel Clarke, integrante del departamento técnico de Fadecac, en una columna escrita para este suplemento en la que se aceptaban los beneficios de este tipo de transporte por el menor deterioro del pavimento y la reducción de los costos logísticos, planteaba también las dudas debido a la escasa fiscalización existente en el país, que podría acentuarse de forma negativa al habilitarse la circulación a gran escala de estos vehículos.

Esa postura fue discutida recientemente en el 355° Consejo Federal de la entidad, que tuvo lugar en Rosario junto con las cumbres que la componen y en el que volvieron a ratificar la inconveniencia de la circulación de este transporte debido al estado de las rutas, que hoy se muestran poco a poco por el exceso de peso y la ausencia de fiscalización.

"No hay que tomar como ejemplo Suiza o Canadá; acá nomás, en Uruguay, se implementó un sistema de pesaje modelo, con tecnología de última generación, que evita tanto el error humano como la corrupción a la hora de fiscalizar", señaló el presidente de la Fadecac, Daniel Indart.

En el caso puntano de Santa Fe, los empresarios marcaron la incongruencia de este sorpresivo anuncio al explicar que "se viene discutiendo sobre la tasa vial, que los funcionarios la quieren implementar para recu-

LOGÍSTICA QUE FUNCIONA

SOLUCIONES LOGÍSTICAS QUE SE ADAPTAN A TUS NECESIDADES.
SIN IMPORTAR QUE TAN COMPLEJAS SEAN.

Cross Docking / Almacenamiento / Depósitos con temperatura controlada / Cámaras de frío
Picking & Packing / Distribución en todo el país / Logística inversa / Tracking online
Operador Logístico de Medicamentos habilitado por ANMAT / Logística para e-Commerce

OCA
CONECTANDO EL PAÍS

0800-369-7700 - WWW.OCA.COM.AR