

dar fondos para reparar las rutas que están destruidas".

La postura de la Fadecac tuvo también algunas posiciones contrapuestas. En Misiones, Francisco Wipplinger, ex presidente de la Cemac de Misiones, criticó la postura de la Federación al declarar que para "un país que pretende llegar a las 150 millones de toneladas anuales de cosecha es imperativo modernizar su sistema de transporte", dijo, en defensa del bitrén.

La ley nacional de tránsito lleva ya casi 20 años de vigencia, y ni el Estado nacional ni las provincias, según lo expresado por las autoridades del sector en el comunicado, han podido articular un sistema de control del peso transportado, "generándose por parte de dadores de carga y transportistas inescrupulosos una situación que atenta contra la seguridad vial, destruye en forma permanente y sistemática la infraestructura y es un factor de distorsión de los términos de la demanda en que opera el mercado de transporte de cargas".

El debate está abierto y en octubre la provincia de San Luis será sede del 13er. Simposio Internacional de Tecnología de Vehículos Pesados de Transporte, que será organizado por el Centro de Investigación, Desarrollo e Innovación (CIDI). Desde 1998, y cada dos años, este evento se vino realizando en distintas ciudades del mundo y ésta será la primera vez que se realiza en América latina. Al simposio asistirán los máximos referentes del transporte de carga internacional, tanto a nivel académico como industrial y gubernamental, lo que será una buena oportunidad para ir despejando la polémica. ■

PRECAUCIÓN

TOMAR RECAUDOS

Miguel Ángel Salvia
PARA LA NACION

El éxito de los bitrenes dependerá de una serie de recaudos. Nuestro país cuenta aún con puentes viejos y un 60% de las rutas con un ancho menor a los 7 metros, cuando las medidas internacionales para dos trochas son de 7,30 metros. Hay zonas urbanas atravesadas por rutas muy transitadas como la ruta 8, y no es lo mismo que los depósitos estén a la vera de una autopista o de un aeropuerto, que en un área urbana. Otro tema crítico es que el límite de 45 toneladas no se respeta: si estos equipos vienen con sistemas de control de peso, bienvenidos. En Australia, los bitrenes hacen buena parte de su recorrido en medio del desierto, mientras que acá la red tiene aún demandas por falta de mantenimiento en áreas suburbanas. La clave está en que la reglamentación determine en qué recorridos especiales se habilitará esta modalidad.

Ex presidente de la Asociación Argentina de Carreteras

REGLAMENTACIÓN

SIN PRISA Y SIN PAUSA

Alejandra Efron
PARA LA NACION

La autorización de los bitrenes les da un contexto nacional a diversas iniciativas provinciales que estaban a punto de salir de manera individual, lo que hubiera generado un inconveniente operativo para el transportista. El decreto enfatiza la obligatoriedad de implementar elementos de control para evitar la sobrecarga o levantar el eje retráctil cuando está cargado. Todo indica que la relación peso/potencia será de 6cv, y se está viendo cuáles serán los requisitos de las licencias de configuración de modelo de los semirremolques (seguramente no se podrán utilizar los actuales). El bitrén no es un tren carretero. Muchos de ellos tienen la misma dimensión que los vehículos actuales, con más ejes y el mismo ancho. Pero hasta que no salga la reglamentación es importante no salir a comprarlos desesperados para resguardarse de los especuladores.

Consultora internacional en transporte carretero.

EN PRIMERA PERSONA

CÓMO SE MANEJAN

Matías López
PARA LA NACION

La tecnología es clave en cuanto a las ventajas que ofrece un bitrén. En San Luis tenemos seis unidades que transportan 75.000 kilos brutos de carga neta, con sus 9 ejes frenando con ABS, y control de estabilidad, que evita el vuelco del camión si se va en una curva. En la prueba del INTI, frenó en 19 metros (cuando tiene 25 metros de largo) gracias a la cantidad de ruedas que posee y por el sistema de frenos. En el sobrepeso, cada camión se mide por peso potencia y la carga que uno lleva. El camión más chico tiene 500 caballos; por carga transportada acelera mucho más que un camión común; le sobra potencia para el sobrepeso. En subida o bajada se lo puede mantener en 80 km/h. Su costo ronda los US\$ 300.000, pero se amortiza al llevar dos cargas en una, un beneficio para el transportista pero sobre todo para el dador de carga.

Chofer de bitrenes de la empresa Servicios Agropecuarios

Infórmese

AMPLIAMOS
EL STOCK DE REPUESTOS
PARA OFRECERLE LA MAYOR
TRANQUILIDAD.



Durante el 2013 ampliamos nuestro centro de distribución en 1.000 m²; mejoramos y aumentamos el flujo de despacho a la red en un 50%; y duplicamos la inversión en stock de piezas, todo para alcanzar un récord de 90% de disponibilidad de repuestos. Con el foco puesto en la profesionalización y la calidad de servicio, seguimos creciendo para que usted solo piense en su negocio.



RENAULT
TRUCKS
DELIVER

SERVICIO POST-VENTA
MAYOR DISPONIBILIDAD DE REPUESTOS

