

PUNTOS CARDINALES



TRENES DE CARGA

El Gobierno anunció la puesta en marcha del nuevo sistema de Operación Abierta de los Trenes de Carga, para bajar los costos logísticos del transporte en la cadena productiva y el desarrollo de las economías regionales.



PUERTO DE BAHÍA BLANCA

El movimiento de mercaderías en los primeros cuatro meses de 2018 superó las 8.000.000 de toneladas en este puerto, con embarques que tuvieron como principales destinos a Brasil, Arabia Saudita, Malasia y Tailandia.

Caminos rurales. Discuten el mal estado de estas vías a nivel nacional

Autoridades nacionales, provinciales y municipales buscan mejorar la situación de la red rutera secundaria y terciaria

Eduardo Pérez
REDACCIÓN EXPOTRADE

Autoridades nacionales, provinciales y municipales, profesionales y actores sociales implicados en la situación de la red rutera secundaria y terciaria, debatieron durante dos días sobre el tema en un seminario convocado por la Asociación Argentina de Carreteras (AAC), que mostró las deficiencias de los más de 400.000 kilómetros de ese tipo de vías, de los 600.000 que componen el sistema vial del país.

En el primer día del Seminario de Caminos Rurales, que se realizó en el Palacio de las Aguas Corrientes de la Ciudad de Buenos Aires, se expuso la problemática del sistema desde la óptica de las autoridades nacionales y de sus usuarios.

En la apertura, Nicolás Berretta, presidente de la Comisión de Caminos Rurales de la AAC, destacó "la necesidad de construir mejores caminos para poder sacar la producción y por el gravísimo problema social que genera la falta de conservación de estos caminos", y recordó que "ha habido grandes sequías, grandes inundaciones y estos caminos no han sido atendidos como deben, ya que son un eslabón muy importante en la cadena de producción".

En coincidencia, el senador nacional por Entre Ríos Alfredo de Angeli enfatizó que "más allá de

la producción, que es muy importante, tenemos que ver la parte social, como cuando hay chicos que se pasan semanas enteras sin ir a clases", y sostuvo que "ha avanzado muchísimo la tecnología y la producción, pero en estos temas estamos atrasados 40 o 50 años".

Marcelo Ramírez, presidente de la AAC, insistió en que "no se trata solo de bajar costos de transporte o conectividad, sino que tiene aspectos de desarrollo social y territorial. El desarrollo tecnológico que ha tenido el campo trancueras adentro, con crecimientos en los niveles de producción, no se vio acompañado del desarrollo de la red de caminos rurales".

Los funcionarios nacionales y provinciales si bien reconocieron la importancia de esas vías,

Funcionarios nacionales y provinciales reconocen la falta de desarrollo de esta red del sistema vial

aceptaron la falta de acciones sobre ellos.

Con posiciones más particulares, los intendentes de Rufino, Santa Fe, Natalio Lattanzi; de Benito Juárez, Buenos Aires, Julio Marini; de Carlos Tejedor, Raúl Sala, y de General Villegas, Eduardo Campana, describieron los trabajos realizados en sus distritos y las carencias enfrentadas. Esa visión fue retomada por los encargados provinciales de la gestión de los caminos.

Por parte de los usuarios de esas vías, Tomás Palazón, de la Sociedad Rural Argentina, enfatizó: "Queremos una transitabilidad permanente", y remarcó que, "a pesar del crecimiento económico y poblacional en el país, la extensión de los caminos son los mismos. El aumento de caminos no acompañó el aumento de superficie sembrada", dijo, y lamentó que "la generación de recursos difiere entre provincias, lo que impide generar una política única para mejorar caminos".

"En territorio bonaerense hay una importante extensión de caminos en estado de abandono, con un porcentaje altísimo en estado regular y malo", aseguró Roberto Cittadini, de la Confederación de Asociaciones Rurales de Buenos Aires y La Pampa y denunció que por esta situación se "ha puesto en jaque el sistema productivo de la provincia", donde "padecemos una alta carga impositiva, con aumentos muy grandes durante este año".

Por los transportistas, Néstor Fittipaldi, de la Federación de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas, dijo que "hay que apelar a la solidaridad, tener empuje, trabajar e involucrarse" para resolver la situación, mientras que Miguel Rivas, de la Confederación Argentina del Transporte Automotor de Cargas, afirmó que en la red "las banquinas son angostas, inclinadas hacia las cunetas, en las zonas pavimentadas la señalización está deteriorada y en los de tierra, es precaria. En tiempos de lluvia, los caminos son intrasitables y se convierten en canales".

Los especialistas de la Comisión de Caminos Rurales de la Asociación Argentina de Carreteras presentaron los temas que se incorporaron al Manual de Caminos Rurales. Al respecto, llamaron a garantizar la transitabilidad permanente, para lo que se deberían alcantarillar y elevar para lograr una vida útil adecuada y reducir el costo de mantenimiento. ●



La empresa quiere competir en el país y en la región

Pablo Princich. "Analizamos exportar a países de América Latina"

El gerente de Iveco Bus Argentina habla sobre las apuestas de la empresa en el mercado local y de la región

Alejo González Prandi
REDACCIÓN EXPOTRADE

A dos años de asumir como gerente de Iveco Bus Argentina, Pablo Princich va por el desafío de posicionar el minibus para 24 pasajeros, con chasis de siete toneladas. "Es clave para la mejora del transportista y se puede usar para turismo porque tiene una bodega para valijas, que está aprobada por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT). Eso es lo revolucionario", afirmó.

A su vez, detalló que este vehículo "es de dimensiones muy parecidas al 19+, aunque un poco más largo. Ya hicimos pruebas en la Avenida 9 de Julio. Eso significa que saca cinco personas más por turno. Es abismal la diferencia".

Entre otros aspectos técnicos, el directivo destacó el motor biturbo, de 170 caballos, una caja de sexta "completamente diferente a todos los minibuses 24+1" y el control de temperatura del habitáculo por climatizador automático.

"Contamos con una familia de tres productos. Arrancamos con un 19+, que es un típico charter que viene de provincia a Capital. Lo mejoramos muchísimo. En ese segmento, estamos creciendo poco a poco. En lo más grande que tenemos, un bus de motor delantero, de seis cilindros, destinado tanto para el transporte personal, urbano o de media distancia", dijo Princich.

A su vez, afirmó que el nuevo producto posee 30% más de aprovechamiento, pero no cuesta 30% más. "Desde su lanzamiento hasta hoy, facturamos más de 90 chasis. Es un éxito", indicó. También enfatizó que la estructura del bus está homologada y aprobada para ponerle, en caso de ser necesario, cinturones de seguridad de tres puntos para todos los pasajeros. "Es otra ventaja más que lo diferencia del resto", señaló. Otras tres cualidades caracterizan al vehículo: el ahorro de combustible; el servicio de posventa, porque cuenta con la red de la terminal en el país; la financiación, que está disponible solo para el chasis, pero a futuro la terminal tiene planificado ampliar la oferta.

Según Princich, Iveco Bus Argentina cubre el 20% del total del mercado: "Si bien veníamos de un piso bajo, con la 19+ y con la 24+1, todo es crecimiento. Estamos con las antenas para ir por ese camino. Iveco en el mundo tiene muchos productos. La idea es tener un motor delantero de cuatro cilindros y ver qué tecnologías más avanzadas hay en la oferta de Europa". A largo plazo, el objetivo es inyectar una cuarta alternativa y, aunque la prioridad es abastecer el mercado local, la terminal analiza el proyecto de exportar el 24+1 a países de América Latina. Entre las posibilidades, están Uruguay, Paraguay y Bolivia.

A su vez, luego de la entrega de 14 chasis 170S28 a empresas peruanas realizadas al inicio de 2018, Iveco Bus concretó la venta de otras 37 unidades del modelo, ahora para la Corporación Ares Servicios Generales, de la ciudad de Trujillo. El chasis 170S28, equipado con carrocería Mascarello Roma M4, tiene capacidad para 52 pasajeros, amplio baúl y televisor multimedia. ●



Los caminos rurales necesitan más desarrollo. HERNÁN ZENTENO