

EDICIÓN ANIVERSARIO

De transportar a abastecer

Un cambio cultural, común en toda la región, es lograr que se entienda que los camiones no son sólo transportes de carga, sino que son responsables del aprovisionamiento de las mercaderías imprescindibles para el consumo cotidiano

Paulo Caleffi
PARA LA NACION

Las problemáticas presentadas ante la Cámara Interamericana de Transportes son innumerables y constantes en la región. La unificación de las policías, el sistema de información y las fronteras son un gran reto para la inhibición de robos y la agilización del transporte.

El Sindicato de Empresas de Transportes de Carga de San Pablo (Setcesp) presentó datos alarmantes sobre el robo de carga en Brasil. En los últimos cuatro años, el aumento de hurto de cargas fue de 42%, representando US\$ 300 millones de pérdidas, en 2013. En consecuencia, son constantes los problemas con las aseguradoras, que cada día se hacen más costosas. En Brasil, las pólizas representan un 15% de la facturación de las empresas de transportes de carga. Por eso, hay una demanda imperativa para abrir nuevas discusiones acerca de la responsabilidad civil y de riesgos del transporte por carreteras.

Por otro lado, la renovación de flota y las restricciones de vehículos de carga en relación con su peso y dimensiones también son temas preocupantes en la región, por lo que los gremios y los empresarios están buscando nuevas soluciones, ya sea mediante estudios técnicos o modelos de éxito de otros países.

Vértigo

Considerada la mayor ciudad de Sur América, San Pablo tiene un grave problema ya que la flota de camiones sigue aumentando vertiginosamente y no hay avances en infraestructura. De allí surgen restricciones como el "rodizio vehicular" ya practicados en muchas



Las demoras en frontera, una tónica regional

ARCHIVO

ciudades de Latinoamérica y las limitaciones a la circulación. Esto es grave. Sucede que la distribución de las cargas se concentra en las grandes urbes, y la mayoría de esas ciudades no tienen exactamente las mismas condiciones. En San Pablo el vehículo de distribución puede medir 6,30 metros; mientras, en el municipio de Osasco muy cercano al centro, el vehículo de distribución puede tener 7,20 metros. Es necesario mencionar que toda ciudad con más de 20.000 debe tener un plan de movilidad urbana.

Para gestionar políticas, los empresarios han buscado sensibilizar a los representantes gubernamentales para viabilizar la distribución de cargas en centros comerciales y grandes supermercados en horarios nocturnos. No hay otro modo, el camión necesita acceder. Indudablemente, esto sucede en varios

países y hay una diversidad de normativas adoptadas. Caso contrario, la restricción ocasiona una división de la carga, poniendo un número mayor de vehículos en circulación.

Solución argentina

En la Argentina, los empresarios de Fadeac encontraron una solución parcial: la construcción de un gran centro de cargas en el cual 220 empresas tendrán espacio para hacer transferencia y distribución de cargas. Asimismo, se están ofreciendo a los gobernantes algunos diseños de infraestructura para tratar de desviar a los miles de camiones que atraviesan la ciudad de Buenos Aires.

En el caso de Lima, Perú, el año pasado fue anunciado que los vehículos de transporte de carga no podrían ingresar en los 35 distritos de esta capital de 6 a 9 y de 18 a 21. Ante el

anuncio, los empresarios de la logística y los transportistas, integraron un frente junto a la alcaldía. Como resultado se logró que las medidas de restricción se justificaran a través de un estudio técnico. Las jornadas nocturnas generan mayores costos y una serie de externalidades que muchas veces no son tomadas en consideración. Por lo tanto, de esa situación se logró diluir el problema ya que existió la participación del sector privado para proponer las alternativas pertinentes.

En México se da la misma situación, y las restricciones se riegan por las ciudades pequeñas. La prioridad, ahora, es presentar esas normativas ante las autoridades y confrontar con proyectos alternativos apoyados en estudios académicos y técnicos. Hay que cambiar paradigmas. La sociedad necesita saber que todo lo que tienen en sus casas y lo que tenemos alrededor fue transportado por camiones: no es transportar carga, es abastecer.

Ahora, a diferencia de los problemas de reglamentaciones y de infraestructura, hay otra demanda que exige especial atención: el tráfico de drogas internacionales.

El control para impedir que esto suceda escapa de las manos de los propietarios de los vehículos o embarcaciones. Por eso llevaremos el tema a la Organización de los Estados Americanos (OEA), con el objetivo de unir esfuerzos y conocimiento.

La Cámara Interamericana de Transportes sirve de instrumento para representar a los transportistas de la región frente de organismos internacionales y a sus gobiernos, sin buscar interferir en la soberanía de los países. ●

El autor es presidente de Cámara Interamericana de Transportes



ASOCIACION ARGENTINA
DE LOGISTICA EMPRESARIA

La ASOCIACIÓN ARGENTINA DE LOGÍSTICA EMPRESARIA
saluda en su 11° Aniversario al Suplemento

T | TRANSPORTE & LOGÍSTICA | LA NACION

Tucumán 141, Piso 6 "Ñ" (C1049AAC) - Buenos Aires - Argentina

www.arlog.org

Racks selectivos
Racks penetrables
Racks móviles Movirack
Racks dinámicos y push-back
Depósitos autoportantes
Depósitos automáticos
Picking manual
Picking dinámico



Boulogne Sur Mer, 2538 - Villa Maipú
(B1651 BGP) San Martín
Tel: (005411) 4006-4444
Fax: (005411) 4006-4400
E-mail: mecalux@mecalux.com.ar

www.mecalux.com.ar

50 años de experiencia ofreciendo soluciones de almacenamiento