

Nota
de tapa

CAMIONES

La trama del sobrepeso

A pesar de que se intensifican los controles a la carga de los camiones, algunos transportistas cuestionan los operativos de verificación. Buscan unificar criterios y recurrir a nuevas tecnologías más eficientes

El sobrepeso en las cargas que transportan los camiones es reconocido como una de las principales causas del deterioro precoz de las rutas, de los accidentes viales y motivo de competencia comercial desleal. Una trama en la que aparecen muchos actores, más allá de los choferes: desde inescrupulosos dadores de carga hasta agentes que hacen su propio juego al momento de aplicar multas.

Tanto los empresarios transportistas, como los funcionarios involucrados en todos los niveles del Estado procuran innovar en los métodos de control para que finalmente sean eficaces. Operativos sorpresa en las rutas y la posibilidad de verificar en origen

que se cumpla con la relación de pesos y dimensiones permitida parecen ir despejando el camino.

“El exceso de peso es un inconveniente de corte integral. No es sólo el chofer; a veces también los empresarios –porque hay que hacer un mea culpa– indican que carguen de más. Esto se da en cargas con poco valor agregado; mucho en el tráfico de Tandil, Olavarría y en toda la zona de la ruta 6, que van con arena. Generalmente se sobrecargan porque termina siendo el flete el que regula el costo del producto”, puntualizó Ernesto Ferreyra, presidente del Centro de Transportistas de Cargas de Cañuelas.

Para el directivo, el dador de carga es solidariamente responsable. “Tendría que haber

situaciones más duras con el dador. Tenemos empresas que no cargan un gramo más de los 45.000 kilos en bruto con balanzas adecuadas. Pero hay dadores a los que realmente no les importa nada; porque quien compra la mercadería pone como condición que el camión tiene que salir con el pesaje que a ellos les interesa para sacar un buen costo del producto”, denunció.

Ferreyra reconoció que existen “lugares donde está enquistado el vicio y permanece una connivencia que libera por momentos las zonas”, aunque destacó: “Últimamente hemos tenido muy buena respuesta de la Dirección de Vialidad”, que se ha realizado “operativos muy efectivos”.

Por su parte, Ricardo Curetti, de Vialidad, señaló: “El sobrepeso en el transporte de cargas es una problemática que se manifiesta prácticamente en todo el territorio nacional”, y la adjudicó el hecho de que la vida útil de los caminos se vea afectada al “fuerte crecimiento de la actividad económica, al continuo incremento del parque automotor y los volúmenes de cargas que circulan por las rutas de la provincia”.

Aunque no está medida la magnitud de tal irregularidad, los cálculos aproximados varían según los distritos. En Buenos Aires, el Departamento de Seguridad, Fiscalización y Logística (Sefilo), de la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (Fadecac), estima que la sobre-

carga oscila en un 5% de los camiones circulantes, mientras que autoridades de la Agencia Provincial de Seguridad Vial de Santa Fe calculan que en la autopista Rosario-Santa Fe alcanza a un 11 por ciento.

Oscar Farinelli, responsable del Sefilo, dijo que los excesos “rondan entre los 5000 y los 20.000 kilos”. En los principales circuitos coinciden en que la mayoría del sobrepeso se da en vehículos cargados con granos, que es una carga estacional, pero también en los que transportan piedras. En los últimos controles realizados en el ámbito bonaerense los infractores llevaban “diferentes tipos de cargas, desde cemento hasta alimentos balanceados”, según comunicó el Ministerio de Infraestructura local.

En la autopista Buenos Aires-La Plata este mes se realizaron operativos sorpresa y se detectaron cuatro camiones con excedentes de carga, sobre un total de once. El titular de Infraestructura, Alejandro Arlía, dijo que estos controles se realizan “en franjas horarias que permiten supervisar un gran caudal de transporte”, y que está previsto continuarlos y que van a ser “muy duros con los infractores”.

Cálculo

Para detectar el sobrepeso y poder aplicar las multas, en septiembre de 2012 Vialidad bonaerense adquirió diez balanzas móviles con un software que permite realizar automáticamente el proceso, con una tolerancia en el peso en los ejes y la emisión del ticket de comprobación o acta de infracción. Además, generó una tabla de modelos y marcas para calcular de manera automática la relación peso-potencia.

La explicación de por qué recurren al efecto sorpresa la dio Pedro Daniel Alvarado, asesor de Curetti, durante la Tercera Jornada Nacional sobre Fiscalización al Transporte de Cargas, realizada por Fadedac. Dijo que en los primeros seis meses de este año realizaron controles en 26 partidos, en los que 231 de 4173 camiones estaban en infracción. “Pero cuando se agarraba a uno o dos camiones con sobrecarga, no aparecían más; se avisan. Esto nos obligó a salpicar los operativos”, indicó.

Alvarado agregó que en “el proyecto de las obras para las rutas 6 y 41 fue incluida la construcción de balanzas fijas; está prevista la instalación de dos para cada uno de los cinco tramos planificados”.

Durante la jornada, Guillermo Cherner, coordinador de la Agencia Provincial de Seguridad Vial de Santa Fe, explicó que si bien “la mayor parte del movimiento de camiones confluye en el puerto de Rosario en una época específica del año, un 70% llega desde afuera de la provincia, con lo cual muchos camiones se transforman en silos móviles. Además, por rutas nacionales que no podemos controlar, llegan camiones con piedra desde Córdoba y otras provincias”.

“La red vial santafecina –continuó– consta de 4500 kilómetros de calzada pavimentada, que se deterioran más rápido de lo que podemos arreglar; 9000 de calzada natural y 100.000 de caminos comunales donde no se pesa, pero los camiones circulan, por lo que se transforman en vías alternativas para evitar el control”, detalló Rubén Giorgetti, miembro del Departamento de Gestión y Procesos de Innovación del gabinete del Administrador General de la Dirección de Vialidad de Santa Fe.

La situación es “crítica en términos económicos”, según Giorgetti, por el precio del ripio que se usa para el arreglo de esas ru-

T | TRANSPORTE & LOGÍSTICA

EDICIÓN SEPTIEMBRE
PUBLIQUE AQUÍ

Fecha cierre: 17/09
Publica: 24/09

(011) 4779-5300

Sumese al próximo número!

Especial para el
XXIIº Encuentro Arlog

ARLOS
ASOCIACIÓN ARGENTINA
DE LOGÍSTICA EMPRESARIAL

SE
GUINOS

en twitter—

lanacion.com/twitter

tas, que se debe traer desde otras provincias. "Entonces hay que recurrir a otros tipos de mejorados que resisten menos y de manera muy distinta el sobrepeso", amplió.

"Ante este escenario se volvió a instrumentar -en Santa Fe- el trabajo de las patrullas y, de marzo de 2012 a julio de 2013 hubo 1543 salidas y se controlaron 32.126 camiones. Las cargas registradas con excesos fueron en 46% materiales de construcción; 35% cereales, y el resto postes de eucaliptos, leña, carbón, madera, palmas, chatarra, etcétera", precisó.

Miguel Ángel Ledesma, director de Prevención de Accidentes de Córdoba, reclamó más y mejores controles, al estimar que "la conducta del usuario está en función de la presencia del Estado". Córdoba cuenta con 16 balanzas móviles, además de las unidades de Policía Caminera.

En origen, no en destino

"Hay que atacar el tema en el origen, no en el destino, porque de qué vale que el camión que venía cargado con 60.000 kilos de piedra lo agarren en Santa Fe, cuando ya destruyó 800 kilómetros. Hay que fiscalizar a la salida de la cantera, del campo o del silo", advirtió el funcionario cordobés, quien propuso "instrumentar una base de datos para que la mercadería parta verificada" a la ruta.

Al inaugurar la jornada de Fiscalización, el presidente de Fadeeac, Daniel Indart, recordó la necesidad de que el transporte de camiones "sea más seguro, eficiente y, si se puede, más rentable", para lo cual instó a los participantes (empresarios y funcionarios provinciales) a que avancen "en la unificación de criterios" sobre la fiscalización que se practica en las distintas jurisdicciones.

En ese contexto, entre las excepciones reclamadas por algunos sectores, como los de camiones cementeros, y la negativa de los cargadores de aceptar su parte de responsabilidad en la transgresión a las normas, las quejas de los transportistas se centraron en los métodos y excesos a la hora de los controles.

Los argumentos que buscaron justificar algún sobrepeso en un eje giraron en torno a un movimiento de la carga, cuestión que se solucionaría de manera inmediata redistribuyéndola, sin necesidad de multas ni retención del vehículo, así como el exceso de celo para buscar problemas en algún control oficial, y la superposición de controles de distintos organismos oficiales sobre una misma vía. ●

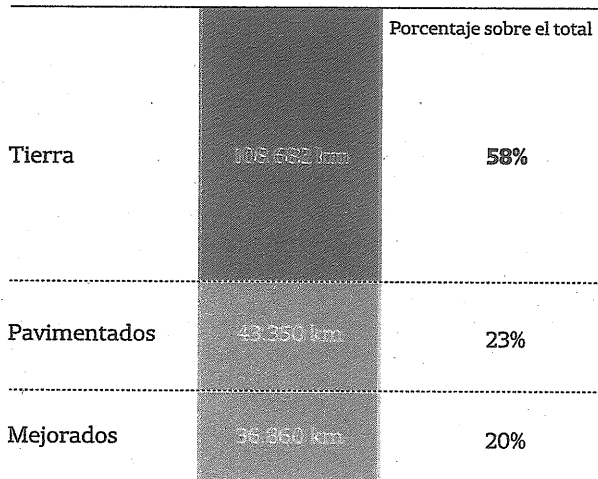
Redacción Expotrade

Rutas argentinas

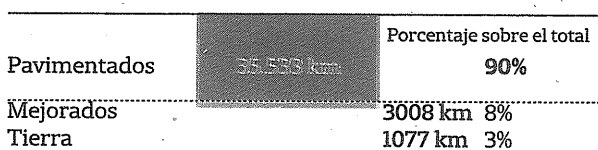
LA RED VIAL POR TIPO DE SUPERFICIE

En kilómetros

Red provincial, total: 188.682

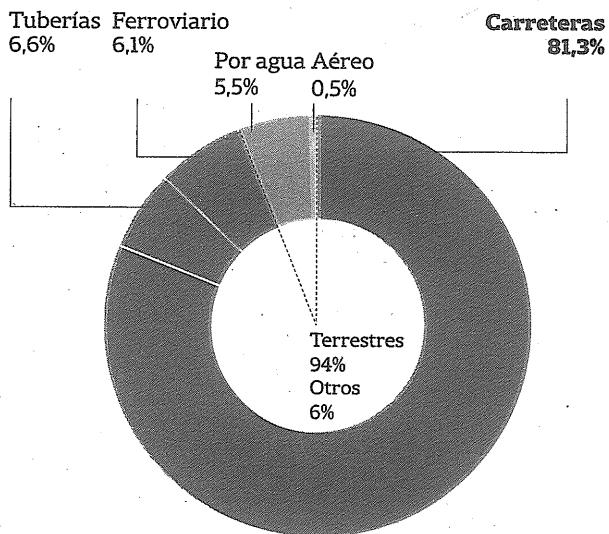


Red nacional, total: 39.618



DISTRIBUCIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTE

De acuerdo al volumen transportado



Fuente: Fadeeac / LA NACION

CRISIS INTERNA



Funes de Rioja (Copal) e Indart (Fadeeac)

EXPOTRADE

COPAL, PREOCUPADA POR LA COMPETITIVIDAD

En la cadena que enlaza la producción con la distribución, la Coordinadora de las Industrias de Productos Alimenticios (Copal), que preside Daniel Funes de Rioja, y la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (Fadeeac), que encabeza Daniel Indart, decidieron profundizar estrategias para asegurar el adecuado abastecimiento a los centros de consumo. Luego de reunirse, ambos directivos anticiparon que identificaron "áreas de trabajo inmediatas y posibles, como la cuestión de la estructura de costos, entre otros problemas, para compatibilizar posiciones". "Hacer más eficientes los sistemas burocráticos que hacen al transporte de alimentos, donde se puede eliminar o disminuir tiempos muertos; cuestiones relacionadas al tema laboral que nos afecta en común; o el robo de camiones y de las mercaderías transportadas" son algunas preocupaciones que comparten ambas entidades, enumeró Funes de Rioja. Acerca de las demoras en las aduanas, el empresario

lamentó: "Muchas veces son mercaderías perecederas que estamos exportando o insumos para nuestra producción que quedan en frontera y paralizan la producción; por ende, lo consideramos un problema común para trabajar en conjunto". Consultado sobre la situación de la industria alimenticia, Funes de Rioja señaló: "El primer semestre del año no fue particularmente bueno, con una caída tanto en producción como en valor; tenemos mercados externos mucho más complejos y problemas no sólo por la crisis internacional, sino también por cuestiones de competitividad interna", advirtió. "Esto de ninguna manera nos desanima, sino que nos lleva a plantear a todos los niveles de gobierno asuntos atinentes a cada sector o subsector. Estamos poniendo énfasis en las cuestiones transversales que hacen a las pymes y economías regionales, que pasan por las cuestiones de superposición fiscal, y el tema del costo laboral, tanto directo como indirecto, relacionado con el flete y la logística", concluyó. ●

OCA. Logística en una nueva dimensión.

OCA

0800-999-7700 - www.oca.com.ar

EL PAÍS TE QUEDA CERCA.