

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. ●

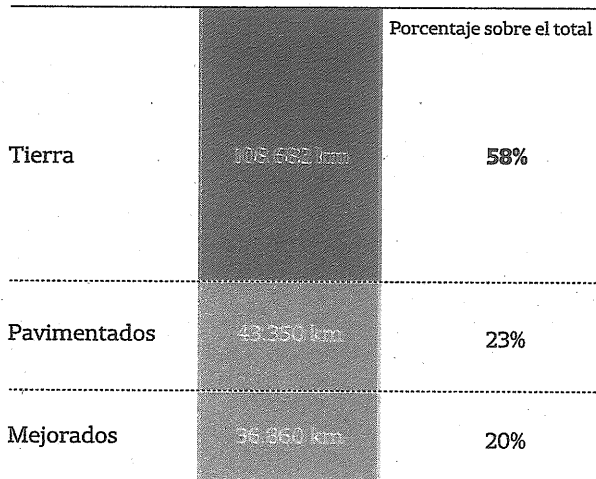
Redacción Expotrade

Rutas argentinas

LA RED VIAL POR TIPO DE SUPERFICIE

En kilómetros

Red provincial, total: 188.682

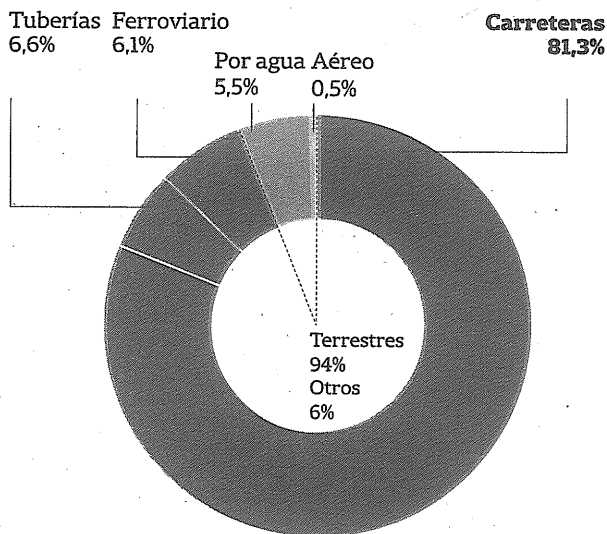


Red nacional, total: 39.618



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.

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

EL PAÍS TE QUEDA CERCA.