

INFRAESTRUCTURA

Por qué el uso del bitren

El sector continúa en pleno debate sobre el uso de esta alternativa. Al caso exitoso de San Luis se suma la propuesta de la empresa Hermann, en Gualeguaychú

Andrés Asato
PARA LA NACION

¿Son los bitrenes una respuesta a los problemas de infraestructura? Con este interrogante se organizó el quinto desayuno de actualización y capacitación de la Asociación Argentina de Logística Empresarial (Arlog) del año, que se llevó a cabo en el Hotel Sheraton de Buenos Aires.

Esta clase de vehículo intermedio entre el convencional y un rodotren, que se articula mediante un sistema de enganche tipo B, conocido también como "quinta rueda", se utiliza hace años en diversos países de grandes extensiones y productores de materias primas como Australia, Suecia, Canadá, Sudáfrica, los Estados Unidos, e incluso Brasil, México y Uruguay.

En la Argentina, desde julio de 2012, los bitrenes sólo pueden circular en la provincia de San Luis, con una capacidad de carga de 75 toneladas, más del doble de lo que puede transportar un camión común.

Más recientemente, la empresa de acoplados Hermann, radicada en el Parque Industrial de Gualeguaychú, presentó un nuevo prototipo de estas características desarrollado en el país, que tiene 25 metros de largo, puede cargar más tonelaje y reduce en un 30 por ciento el costo de los fletes por tonelada y por kilómetro.

Los fabricantes acordaron con las autoridades provinciales presentar la documentación necesaria para proponer un circuito experimental, que permita demostrar la utilidad de este tipo de transporte y ver así la posibilidad de destrabar el tema de la ley que falta reglamentar para que estos vehículos puedan transitar por la Argentina.

El bitren cuenta con una computadora que detecta todas las maniobras que pueda hacer el chofer y posibilita que vía satélite se pueda saber cuál es el comportamiento del vehículo en la ruta.

Mantenimiento

Para los caminos nacionales y provinciales, el uso de estos vehículos significa el ahorro de costos de mantenimiento y reconstrucción de rutas en un 50 por ciento, ya que si el transporte se hiciese con bitrenes de 9 ejes, la vida útil de las calzadas se duplicaría, según proyectan los especialistas.

Además, estos vehículos pueden transitar



Un modelo de bitren, motorizado por Scania

SCANIA

por cualquier tipo de camino ya que demanda un pequeño rango de giro.

Guillermo Cabana, director de la Asociación Argentina de Carreteras, aseveró que "el sistema de transporte de la Argentina, dada las grandes distancias internas y la ubicación de los centros de consumo mundiales, constituye un eslabón esencial en el crecimiento del país".

EL USO DE ESTOS VEHÍCULOS SIGNIFICA UN AHORRO DE COSTOS DE MANTENIMIENTO DE RUTAS DE UN 50%

Además de enumerar los problemas puntuales de tránsito en el país, Cabana hizo hincapié en la necesidad de modernizar la red con ampliaciones de capacidad racionales frente al enorme incremento del tránsito en estos años. Dijo también, que se debe asegurar el mantenimiento adecuado y armónico de toda la red y completar los tramos faltantes, modernizar los caminos con nuevos criterios y responder a los incrementos de tránsito y de parque automotor.

Alberto Chichizola, gerente de Cementos Avellaneda, resaltó que "el bitren permite aumentar la capacidad de carga entre un 70 y 90 por ciento por vehículo, con menor ocupación de la calzada".

Por su parte, Guillermo Hughes, gerente de Scania Argentina, afirmó que este modelo de vehículo combinado "es más seguro, pero con una legislación que priorice la seguridad y el cuidado de los caminos".

En tanto Sergio Gennaro, ingeniero de Hermann, y Carlos Moriconi, presidente de Vulcano, coincidieron en que el bitren fabricado en el país evidencia un desarrollo tecnológico que garantiza una mayor seguridad.

Por último, Héctor Giagante y Azucena Keim, del Instituto del Transporte Argentino del Centro de Ingenieros de la Provincia de Buenos Aires, señalaron que estos vehículos permiten incrementar la capacidad de carga transportada por vehículo "sin necesidad de construir o modificar la red de carreteras actuales". Y agregaron que "evitar la construcción y reducir el mantenimiento de carreteras ayuda a elevar la seguridad, reducir costos a la comunidad y bajar la emisión de gases de efecto invernadero".

TENDENCIAS

TODAVÍA NO, PERO EL FUTURO ESTÁ MÁS CERCA

Daniel Clarke
PARA LA NACION

Desde Fadeac se reconocen los méritos del bitren en términos de seguridad vial, maniobrabilidad y estabilidad, así como se entiende el menor deterioro del pavimento en relación con la carga transportada y la reducción de los costos logísticos, pero también se considera que las condiciones no están dadas actualmente en la Argentina para su implementación.

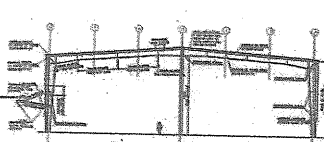
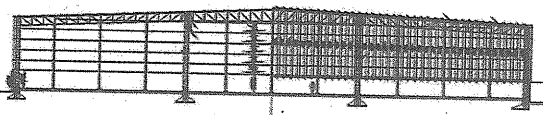
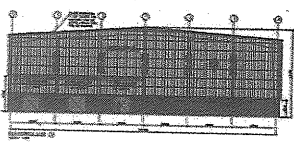
Esta dificultad tiene su eje en la escasa fiscalización que podría acentuarse de forma negativa al habilitarse la circulación a gran escala de estos vehículos principalmente en dos puntos: el exceso de carga y la degradación de las rutas.

La Federación viene exigiendo mayores controles para los excesos de carga, pero si hoy un camión que tiene permitido cargar 45 toneladas brutas lleva 60 o más, no parece haber nada que impida a un bitren, llevar un exceso de 100 toneladas por nuestras rutas.

La ley de peso-potencia, que no es nueva, no se termina de cumplir. Si bien los bitrenes cumplen y superan las exigencias en esta materia ¿qué garantía hay de que no veremos en la ruta en algunos años, combinaciones que, por falta de fiscalización, reúnan las características requeridas? Muchas veces se señala a países como Canadá, Estados Unidos y Australia como ejemplos de las tecnologías a adoptar, pero dicha aplicación se hace dentro de un marco de cumplimiento de la normativa de peso y potencia-peso. El sector no es ajeno a la novedad, el bitren es el futuro más cercano, por eso insistimos con aumentar y mejorar los controles, para no destruir nuestro patrimonio y contribuir más con la seguridad vial. ●

El autor es integrante del Departamento Técnico de la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (Fadeac).

ESTRUCTURAS METÁLICAS. PISOS INDUSTRIALES



OBRAS LLAVE EN MANO

imb
empresa constructora

CENTROS LOGÍSTICOS OBRAS INDUSTRIALES HIPERMERCADOS CONCESIONARIOS
www.imb-construcciones.com.ar info@imb-construcciones.com.ar

Planta Industrial: Hilario Cuadros 570, Merlo Bs. As. Tel: (0220) 483-5511

grupo fucile