

TRÁNSITO

Estacionamientos para épocas de restricción

Empresarios del transporte agrupados en Catac y Fadeeac crearon grupos de trabajo para analizar la situación; propusieron la instalación de playas para los camiones durante las vedas turísticas



Buscan soluciones a las restricciones vehiculares

EXPOTRADE

Eduardo Pérez
REDACCIÓN EXPOTRADE

La reiteración de restricciones vehiculares en los fines de semanas largos o los períodos de mayor movimiento turístico en las rutas han generado una serie de inconvenientes a los empresarios del transporte, entre los cuales la detención de camiones en rutas y autopistas provocó la necesidad de encontrar espacios para solucionar el tema.

Durante la última asamblea del Plenario del Comité Consultivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el Grupo de Trabajo 2, integrado por especialistas de la Cámara Argentina del Transporte Automotor de Cargas (Catac) y de la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (Fadeeac) presentaron una serie de observaciones para resolver esos inconvenientes.

Pablo Pérez, vicepresidente de Catac, recordó que “desde hace años, con Fadeeac, reclamamos los estacionamientos para las fechas en las que hay restricciones. Los camiones quedan varados al costado de la ruta y se producen situaciones que afectan a los transportistas, pero también a todos los que circulan”.

El dirigente destacó que “el Grupo, dentro de las facultades que tenía, podía hacer recomendaciones teniendo en cuenta el tema

de la seguridad vial, por la cola de camiones que se forma, que es un peligro. El pedido es que en las nuevas licitaciones de autopistas y rutas nacionales se contemple la instalación de playas de estacionamiento”.

Para hacerlo, según explicó Pérez, “el Grupo tomó un estudio que había hecho la Asociación Argentina de Carreteras y formó un pequeño subgrupo de trabajo sobre ese tema específico con esa entidad, Catac y Fadeeac y se empezó a evaluar una serie de recomendaciones técnicas para la implementación de estas playas”.

Criterios

Tras cuatro meses de trabajo, se establecieron criterios para la instrumentación de los espacios destinados al estacionamiento de camiones, entre los que se “deberá tener en cuenta la frecuencia actual y prospectiva de la movilidad de vehículos de transporte de cargas, en función a la factible expansión y desarrollo a mediano y largo plazo de origen y destino de las cargas”.

Además, consideraron que habrá que determinar las zonas de confluencia de camiones y “el volumen de vehículos particulares que se desplaza en las fechas de las restricciones de circulación de camiones, determinando orígenes y destinos. El relevamiento considerará los movimientos históricos a partir de la implementación de las restric-

ciones de circulación de camiones”.

Si bien Pérez insistió en la falta de estudios certeros sobre la circulación de camiones en las fechas de restricción y el impacto que la medida pudo haber tenido sobre la seguridad vial y la agilización de la circulación sobre autopistas y rutas nacionales, la propuesta refirió que se deberían considerar “las tipologías de las unidades de transporte de carga, incluidas peligrosas, que potencialmente utilizarían la playa”.

Más allá de que la medida ha previsto horarios de vigencia, los empresarios consideraron que se debería establecer el tiempo que los transportes estarían estacionados transitoriamente, además de la cantidad de personas involucradas y potencialmente usuarias del complejo en el que se estacionarán los vehículos.

Cargas peligrosas

Además, hicieron hincapié en “evitar —en el caso de cargas peligrosas— el pasaje por trayectos urbanos y el ingreso y permanencia por vías de intenso tránsito o de penetración de zonas residenciales, administrativas o comerciales o de gran concentración de personas o vehículos” y, para todos los casos, “evitar proximidad con ámbitos con potencial crecimiento de áreas residenciales o comerciales próximas”.

Otros aspectos que se tendrían en cuenta

será la elección de un área geológicamente sustentable, no inundable, ni próxima a cursos o reservorios superficiales de agua destinada al consumo humano; respetar las áreas protegidas, debiendo cumplir con las condicionantes que den respuesta a evitar la generación de impactos ambientales y evitar la implantación en ámbitos con potencial factibilidad de incendio descontrolado.

En cuanto a los enlaces, accesos y egresos, los espacios destinados al estacionamiento de camiones deberán contar con calzadas pavimentadas o consolidadas. “El diseño geométrico a emplear impondrá una respuesta a las necesidades de desplazamiento seguro de las unidades, disponiéndose de anchos de calzadas compatibles con la eventual bidireccionalidad de los enlaces, así como de la preferible unidireccionalidad de los accesos y egresos, de curvas horizontales y verticales con radios, peraltes y pendientes no traumáticos y de márgenes indulgentes”, previeron.

Señalética

Otro tema que consideraron fue el de que el sistema integral de señalamiento se complemente armónicamente, distribuyéndose las placas verticales y la demarcación horizontal coherentemente; mientras que “en zonas ventosas, niebla u otra manifestación atmosférica que genere baja visibilidad se procederá a la aplicación de un sistema de delineadores indicadores de los límites aceptables para la circulación”.

El grupo previó que en las áreas de maniobra y estacionamiento la circulación interior y los movimientos vehiculares se desarrollarán tendiendo a mantener sentido unidireccional.

Las vías internas tendrán leves curvas e intersecciones, conos y niveles de visibilidad adecuados. En los ámbitos de estacionamiento, se tenderá a horizontalizar los solados en el sentido de circulación, evitando pendientes, a los efectos de que las unidades no se desplacen solas.

Debido a las necesidades derivadas de la permanencia de los vehículos con sus cargas y los choferes durante varias horas, el Grupo previó que los espacios destinados al estacionamiento de camiones deben contar con seguridad, iluminación y sanitarios.

A su vez, su implantación deberá priorizar las rutas que registren mayor movimiento turístico en todo el año y su ubicación se debería difundir junto con los anuncios oficiales de las restricciones.

Dado el porte de los vehículos y las necesidades del transporte, los técnicos de las cámaras empresarias estimaron conveniente elaborar un Protocolo de Actuación destinado a las autoridades de control, para la detención, estacionamiento y liberación de los camiones.

El vicepresidente de Catac insistió en que “las rutas y autopistas que se desarrollen de ahora en más tendrían que tener en las adyacencias a su traza espacios especiales para el estacionamiento de camiones. Eso tendría que ser un requisito que se incluya en los pliegos de licitación, cuando sean construidas por empresas privadas”.

Además, fue explícito con la necesidad de implementar la medida a la brevedad, por lo que consideró que debería estar en las previsiones del Presupuesto nacional a partir de 2017 y consignó que “los espacios podrían tener otro destino en los períodos en que no hubiera restricción a la circulación de camiones, aprovechando la infraestructura que se instalaría en ellos”.