

ACTUALIDAD



Bitrenes. Poco a poco, comienza su integración al Puerto de Buenos Aires

Desde una planta industrial de Zárate, una unidad con las nuevas configuraciones ingresó a la Terminal 4

Eduardo Pérez y Alejo González Prandi
REDACCIÓN EXPOTRADE

Pocos meses después de que fueran homologadas por medio del decreto 32/2018 las configuraciones de vehículos de cargas, entró el primer bitrén al Puerto de Buenos Aires cargado con dos contenedores de 20 pies.

En una operación que se prolongó durante cuatro horas –entre las 12 y las 16–, la unidad partió de la planta de la compañía Toyota, en Zárate, transitó por Autopista Panamericana, avenida Lugones y la avenida Ramón Castillo –zona compleja por las obras de infraestructura en marcha–. Sin inconvenientes, ingresó a Terminal 5 del Puerto de Buenos Aires y en Terminal 4 se descargaron los contenedores.

El bitrén posteriormente continuó su operatoria normal, que es entre San Nicolás y Ensenada, en la provincia de Buenos Aires, realizando el transporte de bobinas de acero. “Es el comienzo de la actividad de bitrenes para comprobar el funcionamiento con largo de parabolpe a parabolpe, en la configuración de 75 toneladas y 22,40 metros”, dijo Carlos Moriconi, director comercial de Vulcano, empresa que fabricó la unidad de acuerdo con las nuevas configuraciones aprobadas por el Gobierno a principios de año.

“La operación fue muy positiva. Es un proyecto en el que estamos trabajando desde hace nueve años. Comenzó en San Luis, como se sabe. Después, los estuvimos impulsando a nivel nacional para conseguir las autorizaciones y los corredores para la circulación, que ya empezaron a funcionar”, explicó el empresario.

Para el director comercial de Vulcano, el bitrén es una herramienta que va a beneficiar al sector: “Se trata de una posibilidad más dentro del abanico de ofertas en configuraciones que hay a nivel país. Vialidad Nacional y el Ministerio de Transporte han trabajado mucho para lograr esto”.

Moriconi aclaró que, si bien hay un antes y un después del bitrén, los vehículos escalados son importantes, ya que pueden adaptarse a las necesidades de las economías regionales y de algunas empresas.

Mayor seguridad en las rutas
Además, enfatizó que “el bitrén hizo que todos los fabricantes del país empezáramos a pensar en incorporar tecnología en seguridad, remolques y desarrollos de las unidades”, debido a las exigencias que surgieron de las normativas que se emitieron para autorizar su circulación.

En esa línea, la sanción del decreto que permitió las nuevas configuraciones en el transporte de cargas representó la coronación de un trabajo largo y continuo para disminuir costos y aumentar la seguridad en las rutas, que va a demandar tiempo, según opinó el director comercial de Vulcano.

“Vamos destrabando todos los obstáculos que van surgiendo sobre la base de ir a un sistema de transporte seguro, sustentable y, sobre todo, eficiente, que a su vez cuide nuestras rutas”, dijo.

En la línea de que se vayan habilitando más rutas para el tránsito de bitrenes, Moriconi consideró que “los próximos pasos son seguir trabajando junto con Vialidad Nacional, colaborando en el análisis de los puentes sobre las rutas, porque hay algunos que, por no conocerse su estado real debido a su antigüedad, uso y demanda, hay que probarlos”.

Explicó que, para eso, Vulcano participa en ensayos con equipos bitrenes que se cargan sobre los puentes con 150 toneladas y se evalúa la flexibilidad, el estado y demás. Luego, a partir de los resultados observados, una universidad hace un dictamen técnico y sobre eso se van levantando las restricciones para implementar más corredores.

El director comercial de la empresa, radicada en la localidad santafesina de Las Rosas, añadió: “Vulcano ha iniciado este rumbo

para lograr que estas nuevas configuraciones se incorporen a las posibilidades del transporte. Tuvieron que traspasar varias barreras, hacer un trabajo de educar, informar y capacitar a la gente. Fue un trabajo intenso y hoy se pueden ver sus frutos”.

Además, Moriconi explicó que la empresa desarrolló un bitrén sider –que presentó en Expo Transporte–, para una carga de 75 toneladas, con un largo de configuración de 25,50 metros de parabolpe a parabolpe, que “permite cargar 40 posiciones, con la innovación de que el sistema de cortina lateral se le agregó otra apertura en el techo para generar una opción logística más, para cargar por puente gria desde arriba, para llevar la carga hasta el tope y para que trabajen los autoelevadores sin problemas. Una vez que el remolque está cargado, se cierra el techo”.

En otra línea, Vulcano diseñó otro semirremolque de tres ejes juntos, con suspensión neumática integral, ABS automático, apuntado dentro del reglamento del decreto 32, escalado en 52 toneladas, con la particularidad de tener una tara muy liviana, de 7000 kilogramos en orden de marcha, que fue dotado “con algunas innovaciones, como vigas remachadas, cierres especiales, terminaciones en aluminio y sobre materiales de aleaciones especiales, tecnologías como frenos antibloqueo, ABS, sistema electrónico de frenado, EBS, control de estabilidad, ESP, y sistema referencial de peso”.

Además, desarrolló carretes para el transporte de maquinaria vial. Al respecto, aclaró que “uno tiene una capacidad de transporte para 35 toneladas, con cuatro ejes con suspensión neumática, con sistema de rampa libre o trasería hidráulica o un acoplado de arrastre ideal para un municipio o empresa vial chica, para llevar a remolque un camión volcador, por ejemplo el 6x4 con caja grande, en el cual se puede cargar una motoniveladora o retroexcavadora de 22 o 23 toneladas de peso”, concluyó Moriconi. ●

Aniversario. Zanella festeja siete décadas de existencia

La empresa lanzó una línea de utilitarios para celebrar su presencia en el país

Eduardo Pérez
REDACCIÓN EXPOTRADE

Los 70 años de presencia en el país y la fabricación de su moto número 2.400.000 fueron el marco para que Zanella relanzase, ante su red de concesionarios, los Force, los vehículos de su línea de fuerza que había presentado en la pasada edición de Expo Transporte, en sus versiones de cuatro y tres ruedas, y anunciara sus nuevos proyectos.

“Todo lo que hemos vivido a lo largo de estos 70 años, los contratiempos, los triunfos y, sobre todo, la confianza y el cariño que la gente siente por esta marca nos impulsan y motivan a seguir apostando a la industria nacional, renovando nuestra oferta, ampliándola y respondiendo a las necesidades de cada vez más usuarios”, aseguró Walter Steiner, presidente de Zanella.

Tras la convención anual de concesionarios que se llevó a cabo en Buenos Aires, Steiner explicó que la idea fue “buscar entre todos las mejores armas para salir de la crisis”.

“Nuestro negocio depende de la economía del país. Entonces, cuando la soja está a más de 400 dólares las cosas van bien, pero cuando está a 300 es malo y nos ponemos cerca de una crisis”, dijo, y añadió: “No queremos volver a la situación de 2002 o estar en la locura de que el dólar se dispare en 10 días y después se escapen las tasas”.

Desde la empresa destacaron también la importancia de estimular la industria nacional frente a importaciones de vehículos de otros países, reclamando apoyo estatal ante “precios desleales” de marcas de la competencia.

Logística low cost

Al referirse a la línea Force, que se comercializa en versiones de cabina simple y doble, Steiner la definió como la “logística low cost”, destacando que, a pesar de que fue diseñada para cargar hasta una tonelada, fue homologada para 690 kilogramos para evitar la necesidad de un chofer profesional, además de pagar menos seguros e impuestos y tener un motor que consume menos de seis litros cada 100 kilómetros.

El empresario recaló que “los Force vienen de la mayor fábrica de camiones de China, Forton, con la mejor calidad. Cuando iniciamos el

proyecto queríamos producir y nos comprometimos a integrar un 40% de partes nacionales en cinco años”.

Según Steiner, el plan de producción local que la empresa presentó a la anterior administración estatal, cuando no se podían importar vehículos terminados si la balanza comercial resultaba negativa, apuntaba a “fabricar el primer año 1200 unidades, luego 2400 y llegar a 3600”. Sin embargo, sostuvo que en la actualidad las cifras no están claras debido a la competencia con camiones similares importados.

“Hay que ver cómo logramos tener el producto más competitivo para este mercado”, dijo. “Tenemos un

“Queremos ofrecer precios competitivos con el mayor componente de trabajo nacional”

producto a un precio muy competitivo –continúa–, pero queremos generar este muy buen precio para el mercado con el mayor componente de trabajo nacional”.

La compañía cuenta con 500 empleados, pero debió implementar una reducción horaria en algunas plantas debido a la caída en las ventas de alrededor de 40% en lo que va del año en el mercado, un número que es mayor en las ventas desde las fábricas a los concesionarios.

“Muchas fábricas, lamentablemente, han tenido que reducir personal. Estamos sufriendo bastante y este proyecto de fabricar los camiones de la línea Force nos puede ayudar a compensar en algo la caída en la fabricación de motos”, agregó.

“En la Argentina, la mano de obra es un poco más cara que en Asia. Por eso, necesitamos alguna compensación; esperamos que el Gobierno nos ayude a que no todo sea al mismo costo, si no, no tiene sentido producir en el país sabiendo que es más costoso”, dijo el directivo, quien insistió en el fomento del empleo a través de la competitividad y la industria nacional y no en las importaciones. ●



Zanella lanza una línea de utilitarios