

## SIMPOSIO INTERNACIONAL

# Evolución natural del transporte

Los principales expertos del mundo en transporte de carga pesada se reunieron en San Luis para debatir sobre seguridad, innovación tecnológica y políticas medioambientales

**Andrés Asato**  
PARA LA NACION

POTREDO DE LOS FUNES, San Luis.- A veces suena un tanto pretencioso hablar de los AB-Triples Modulares o "Tri-trenes", por estas alturas, y más aún escuchar que los vehículos combinados puedan ser asistidos por sistemas de conducción automatizada, ideas planteadas durante el 13° Simposio Internacional de Vehículos Pesados de Transporte, realizado en esta ciudad, por el más experto en este tipo de tecnologías, Bob Pearson, impulsor de los Bi-trenes.

Pearson cambió la historia del transporte en Australia, debió sortear múltiples intereses sectoriales, y entendió que el futuro de los vehículos pesados estará signado por cuatro factores: el modo de circular más amigable con el medio ambiente; el costo del flete; la eficiencia y la mayor seguridad en el traslado.

Pero nunca es una tarea sencilla apostar al cambio y sobre todo cuando se trata de hacerlo en culturas diferentes. Mats Harborn, el primer representante de Scania en China, lo explicó así: "Los chinos son ingenieros políticos que utilizaban las finanzas del Estado para planificar el desarrollo y el progreso. Y aunque se permitía el florecimiento de libres mercados, el mayor peso de la economía dependía de la asignación central de recursos. En ese contexto, el primer objetivo fue apuntar al crecimiento y no a la eficiencia".

China tiene hoy 104.400 km de autopistas exprés, 79.500 km de autopistas nacionales y 340.500 km de autopistas secundarias. Pero la congestión en carreteras, la contaminación del aire y los accidentes viales son un lugar común como consecuencia de ese crecimiento sin eficiencia. "En China, como en muchos otros países, la cuestión del sobrepeso en las cargas es un problema, pero es allí donde las normativas de seguridad y ambientales siguen aumentando. Más temprano que tarde, las regulaciones llegarán", aseguró el especialista suco.

Otro aspecto en el que han puesto el ojo los desarrolladores es en el ahorro en el consumo de combustible. Bernard Jacob, director científico del Instituto Francés de Ciencia y Tecnología del



La delegación internacional

Transporte, explicó que "las mejoras aerodinámicas para los vehículos de carga pesada, como el agregado de deflectores en la parte trasera o la remodelación del frente del camión pueden reducir significativamente el consumo de combustible y las emisiones de CO<sub>2</sub>". El desafío es reducir las emisiones de los gases de efecto invernadero en un 20% para 2020, señaló el experto francés y de muy buen español.

## Evolución

Kim Hassall, profesor del Instituto Industrial de Logística en Australia, explicó que en Australia circulan alrededor de 12.000 bitrénas y también asegura que son cinco veces más seguros que los tráiler semis. Mientras allí ya piensan en los Bi-Triples para empezar en ciudades regionales, sabe que de Alemania depende buena suerte de su penetración europea: "Ellos hace 20 años están mirando esto y en los últimos seis han hecho experiencias con camiones más largos. Pero la carga que emplean es muy liviana y no le han sacado mayor provecho aún. El potencial sigue estando en América latina", dijo.

Alexia Fencillar Sobay, española que reside en Alemania y donde realiza trabajos de investigación para la Universidad RWHT de Aachen, advierte que no hay que dejar de atender el transporte intermodal: "Es el gran tema europeo ya que se siente la necesidad que hay de explorar el potencial de otros modos de transporte. Con el proyecto europeo TellisSys, que consiste en un innovador tractor de piso súper bajo y con un chasis compatible, 2,94 metros de altura interna y un 15%

menos de costo, se busca agilizar la intermodalidad en un punto clave: los transbordos", explicó.

John de Pont, director de Investigación de Ingeniería Ternz, en Nueva Zelanda, y John Woodroffe, de la Universidad de Michigan, coincidieron en la importancia de la infraestructura en los tiempos que corren y en las transformaciones comerciales de empresas ferroviarias y marítimas en grandes empresas de logística. Woodroffe se refirió además a la necesidad de mejorar la seguridad en los sistemas de mitigación y evitar los accidentes en las rutas: "El sistema consiste en un radar montado en el camión que detecta la posibilidad de colisión, éste reacciona en caso de que el conductor no llegue a frenar y actúa accionando el frenado del camión", señaló.

San Luis es una provincia de algo más de 480.000 habitantes (menos de la tercera parte de habitantes que posee La Mitanza). Nada la hace comparable a un municipio del conurbano bonaerense, salvo que en un pueblo chico se rigen los mismos cacicazgos políticos, internas partidarias y elefantismo estatal que persisten en un país como el nuestro. Pero hace menos de una década la provincia inició su plan de autopistas, impulsó en 2008 la Zona de Actividades Logísticas y apostó por los bi-trenes para el transporte de cargas. Ahora, el gobernador Claudio Poggi acaba de anunciar que con la ayuda de la Fundación Fidal presentará en marzo próximo un Plan Maestro de Logística. Claro, suena extraño en un país fragmentado, disperso y ajustado a la coyuntura, pensar un modelo de provincia para los próximos 50 años. ■

## Choferes, puertos y el buen descanso

**Marizá Olivera Orquera**  
PARA LA NACION

La necesidad de espacios adecuados y mejora edilicia para la estadia de camioneros en los puertos, fue uno de pocos temas locales expuestos en el simposio internacional.

Marta Cafello, integrante de grupo de Investigación Logística Directa e Inversa de la UTN, presentó los resultados de una investigación realizada entre abril y mayo en el puerto de Buenos Aires.

La falta de espacio destinado al descanso adecuado es una necesidad vital para los conductores, ya que el 67% de ellos espera entre 2 y 8 horas alrededor del puerto. Mientras que el resto lo hace durante días.

Los camioneros encuestados hablaron de aspiraciones puntuales como seguridad, baños, iluminación, cajeros automáticos, servicio de asistencia técnica y de carga de combustible. Mientras que los más adultos, mayores de 50 años, plantearon como quimera "dormitorios para un descanso adecuado".

"Debido a la alta complejidad que han alcanzado los sistemas de transporte, contribuir en la implementación de cadenas de abastecimiento ágiles, dinámicas y que cuiden el medio ambiente, es el verdadero desafío", aseguró Cafello. ■

La autora es periodista de Noticias y del programa radial Vamos Que Vamos-VQV

Para el "padre de los bi-trenes", el futuro del sistema del transporte estará determinado por la integración plena de los distintos modos

## Bob Pearson. "El secreto para su instrumentación pasa por la regulación"

**Carlos Toppazzini**  
PARA LA NACION

Un punto común de todos los países, referido al auto transporte de cargas y a los bi-trenes en particular es que la capacidad de carga está aumentando. La diferencia es que algunos, como Australia o Canadá, ya cuentan con experiencia y tecnología, lo que les permite

trabajar y planificar a largo plazo. En América latina, en cambio, todavía se encuentran en una etapa inicial. Precisamente por eso es un momento ideal para incorporar nuevas tecnologías", señaló Bob Pearson, el "padre de los bi-trenes" y disertante del simposio internacional realizado en San Luis.

Conocedor de las dificultades que encuentran los bi-trenes para ser

adoptados en la Argentina, asegura que "el secreto para su implementación pasa por la regulación". "Estos vehículos no son para transitar libremente por cualquier camino, sino que deben ser aplicados para tramos específicos donde su uso sea posible y favorezca a la mejora del servicio", indicó.

Pearson dejó en claro que el transporte de cargas en países con largas

extensiones, como Australia o Canadá, busca incorporar equipos de mayores dimensiones. Por ejemplo en Australia, señaló, "están trabajando en el desarrollo de vehículos como el B Triple, de 35 metros el AB Triple (42,5 m), y el BAB Quad (53,5 m)".

Si bien todavía ninguno de estos tres modelos cuenta con las habilitaciones definitivas como el Bitren, Pearson asegura que "ya se han otorgado algunos permisos especiales para que circulen en tramos específicos".

Una de las cosas que más llamó la atención de especialistas durante su estadía en el Simposio fue que la mayor preocupación está centrada en "cómo aumentar las cargas, pero priorizando siempre el cuidado del medio am-

biente y la seguridad en la circulación".

En algo también es tajante: "Tenemos que mirar con más atención a la logística y al transporte intermodal porque, sin dudas, en el futuro será determinante saber integrar lo mejor posible los distintos modos entre sí".

Y, por supuesto, reconoció que "la responsabilidad no depende de un solo sector, sino de la unión entre todos, como el marítimo con el terrestre, el carretero con el ferroviario, sacando provecho de las características particulares de cada uno; pero siempre con una visión integradora. Por ahí va el futuro del transporte", indicó. ■

El autor es periodista y conductor del programa Vamos Que Venimos-VQV