

AUTOTRANSPORTE

Fadecac sugiere una nueva alternativa para las rutas

La federación ya presentó su propuesta técnica vehicular en Misiones, San Luis y Rosario; la iniciativa busca reducir costos logísticos y el deterioro de los caminos, colaborar con la seguridad vial y mejorar la competitividad



Tomás Del Carril, Daniel Clarke y Daniel Indart

ASOCIACIÓN ARGENTINA DE CARRETERAS

La Federación Argentina de Entidades Empresarias de Autotransporte de Cargas (Fadecac) avanza con un proyecto que busca elevar el límite de 45 toneladas para combinaciones de vehículos pesados, sumando carga útil y respetando las normas vigentes sobre la relación entre la potencia y peso.

La propuesta técnica vehicular fue presentada por integrantes de Fadecac en Misiones, San Luis y, la última vez, en Rosario. Allí, el presidente de la federación, Daniel Indart, y Daniel Clarke, del Departamento Técnico y de Infraestructura, explicaron que el objetivo es reducir los costos logísticos y el deterioro de las rutas, colaborar con la seguridad vial y mejorar la competitividad. Además, se plantea como incentivo para incrementar la sustentabilidad ambiental, ya que ampliaría el uso de tecnologías más limpias.

Al respecto, Juan Aguilar, secretario de Prensa y Relaciones Institucionales de la federación, destacó que se trata de "una alternativa

económica, fiable, más eficiente y productiva". Según el dirigente, el proyecto "conserva en principio los largos máximos establecidos por la ley de tránsito que rige en el país. Sólo se alteran los volúmenes de carga transportada, de acuerdo con la reconfiguración en la disposición de cada uno de sus ejes. También incorpora más tecnología, dando mayor seguridad, como es el autobloqueo por exceso de carga". Señaló también que las unidades están pensadas para tener "aleación liviana, de última generación, lo que hace que el producto logre transportar en el mismo volumen hasta un 30% más de carga".

El plan de Fadecac se divide en dos alternativas: "Una es la vieja y conocida de tres ejes en tandem, que aumenta alrededor de 25% el volumen transportado. La otra configuración, que es la más tentadora, es una separación entre ejes de 2,40 metros", explicó Aguilar. Y agregó: "En ambos casos se agrega un eje suplementario en el tractor,

lo cual conforma un 30% mayor de peso transportado. Es un camión 6 x 2 de más de 300 hp para que la potencia peso se cumpla". Dijo que en ese aspecto la propuesta necesitará "la colaboración de las autoridades para hacer una pequeña modificación en la ley de tránsito, específicamente en el artículo que fija los pesos, a fin de permitir 10.500 kilos en cada uno de los ejes".

Ejemplos

La idea surgió a partir de algunos dirigentes vinculados a Fadecac con larga trayectoria en la actividad, como Cristian Sanz, de Bahía Blanca; Alfredo Guagliano, de Rosario, y Aníbal Goichuk, de Posadas. A su vez, desde un primer momento, los fabricantes asociados a la Cámara Argentina de Fabricantes de Acoplados y Semirremolques (Cafas) sumaron su interés, en particular Lambert y Helvética, empresas que están fabricando dos camiones 6 x 2. Se estima que la presentación de las unidades se llevará a cabo en el Centro

de Capacitación Profesional en la localidad bonaerense de Escobar.

"En Europa y en Estados Unidos vemos una configuración de ejes distinta, con otros volúmenes de peso total transportado", dijo Aguilar, e indicó que a través de la federación el propósito es acompañar la evolución del sector con esta nueva herramienta, "que ya existe en América latina".

"Cada minuto de un camión parado es altamente costoso. Por eso lo que proponemos es mucho más conveniente que el bitrén de siete ejes, que soporta 55 toneladas", afirmó el directivo, y agregó que en Brasil ese tipo de unidad "ha perdido participación en el mercado" y, en cambio, se está imponiendo el modelo similar al que Fadecac está sugiriendo implementar en la Argentina.

Según el empresario, la propuesta técnica vehicular también considera aspectos relacionados con la seguridad vial. "Si le ponen más de 500 kilos a un eje, el sistema del camión se bloquea automáticamente. Incluso, proponemos que la Comisión Nacional de Regulación de Transporte verifique el estado de los ejes y sus sellados para que no haya ningún tipo de adulteración."

En ese sentido, dijo que el plan apunta a aportar tecnología "para evitar el exceso de peso que tanto mal le hace al país, dejando los caminos en estado deplorable. De esta manera, estamos cumpliendo con el rol de la responsabilidad social empresarial, por lo que se están preservando el patrimonio nacional y la seguridad vial".

Las empresas que estén interesadas en *agilizar* su flota a este nuevo tipo de configuración lo podrán hacer en un taller homologado, al igual que se hace en un camión que transporta combustibles. "En cuanto al remolque, la disposición de ejes también se puede hacer. Siempre será más económico comprar una unidad de este tipo o modificar un camión preexistente que cumpla con la normativa fijada por la autoridad nacional. Es una inversión muy baja para mejorar la productividad de todo el sector", afirmó Aguilar. ●

MERCEDES-BENZ

LIDERAZGO

En octubre, Mercedes-Benz Argentina mantuvo el liderazgo en el segmento de vehículos comerciales, alcanzando el primer lugar en ventas de camiones, buses y utilitarios. En camiones logró 27,4% del mercado, y mantuvo el primer lugar en el acumulado anual de patentamientos. En buses también se ubicó como líder, con 47,8%. Los utilitarios -Sprinter y Vito a la cabeza- ayudaron a que se ubicara como líder en todos los segmentos de vehículos comerciales.

VOLKSWAGEN

DESIGNACIÓN

Martín Massimino fue designado brand manager de Vehículos Comerciales de Volkswagen Argentina. El nuevo directivo (38) es contador público e hizo un MBA en la Universidad del CEMA, ingresó al grupo en 2003, en 2006 fue designado responsable de Marketing y Ventas de Volkswagen Credit y en 2012 fue promovido a gerente regional de Ventas, posición que ocupó hasta ahora.

CONTROL REMOTO

BRIDGESTONE

Bridgestone presentó Tirmatics TM, un sistema de tecnología de la información que utiliza sensores para medir la presión de aire y la temperatura de los neumáticos para autobuses y camiones y se basa en la red de telefonía celular para monitorear y transmitir vía remota información en tiempo real sobre el estado de los neumáticos y la localización del vehículo.

EN BARILOCHE

VOLVO TRUCKS

Una pista especialmente acondicionada por Volvo Trucks en la cantera La Lonja de Bariloche fue el escenario en el que los clientes de la automotriz sueca pudieron probar varios modelos dedicados a aplicaciones severas y conocer el nuevo VM 330 6x4 32 toneladas. El recorrido de 700 m consistió en una serie de pruebas que incluyeron arranque en pendiente, vadeo, despeje, bloqueo de diferencial, control de revoluciones por minuto y freno motor.



**EXPO
TRANSPORTE**
CAMIONES - BUSES - UTILITARIOS
11ª Exposición Internacional de equipamiento y tecnología del autotransporte de carga y pasajeros

+



**EXPO
LOGISTI-K**
13ª Exposición Internacional de Equipamiento, Tecnología y Soluciones para la Logística, el Flujo de Información y la Cadena de Abastecimiento

Planifique su participación : sùmese

18 al 21 - Septiembre de 2018 - La Rural Predio Ferial de Buenos Aires

patrocina



FADEAC
El Transporte de Cargas

auspician



CELACI

auspician



ARLOG

auspician



MHI

auspician



HUNATA CARGAS

