

COSTOS LOGÍSTICOS Y PRODUCTIVIDAD

**Propuesta para el aumento de la carga útil
de las unidades de transporte de cargas**



Cómo nace la propuesta?

- 2003 Presentación inicial del proyecto de bitrenes
- 2014 Decreto 574 autoriza la circulación de bitrenes
 - Presión para bajar los costos logísticos
- 2015 Estudio de alternativas para aumentar la carga útil
 - Modificaciones que se pueden implementar a corto plazo
 - Inversiones accesibles para el sector

Muchos caminos hacia los mismos fines...

- Mejorar la competitividad
- Reducir los costos logísticos
- Reducir el impacto sobre el medio ambiente
- Mejorar la seguridad vial
- Infraestructura
- Capacitación
- Agilización aduanera
- Menor gasto de combustible
- Incentivar el uso de tecnologías más limpias
- Reducción de la congestión

Cuales son las posibilidades de inversión a corto plazo?

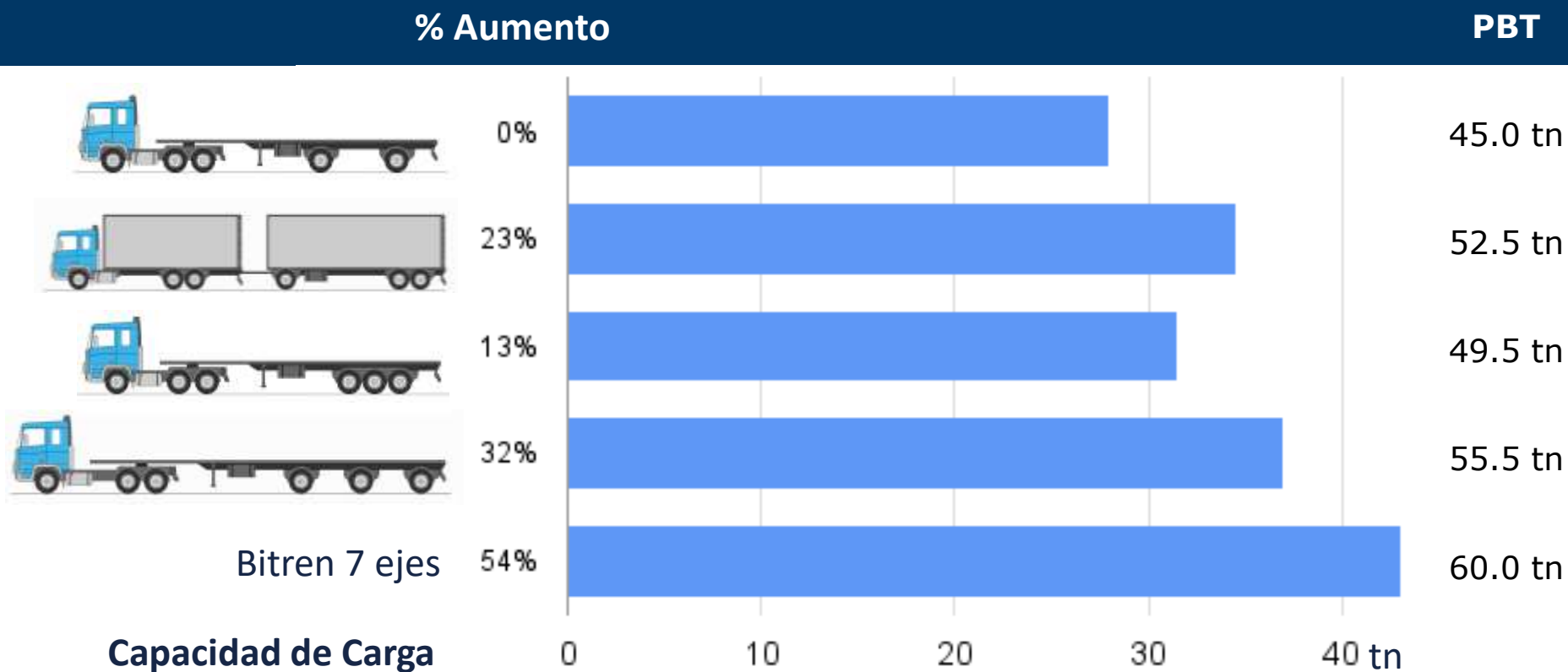
- Los equipos especificados en la reglamentación sobre bitrenes son configuraciones totalmente nuevos:
 - Representan un costo de inversión resulta bastante oneroso para gran parte de los transportistas
 - Requiere tiempo para su incorporación y desechar eventualmente equipos actuales con poco uso

En qué consiste la propuesta?

Levantar el límite de 45 tn para combinaciones de vehículos

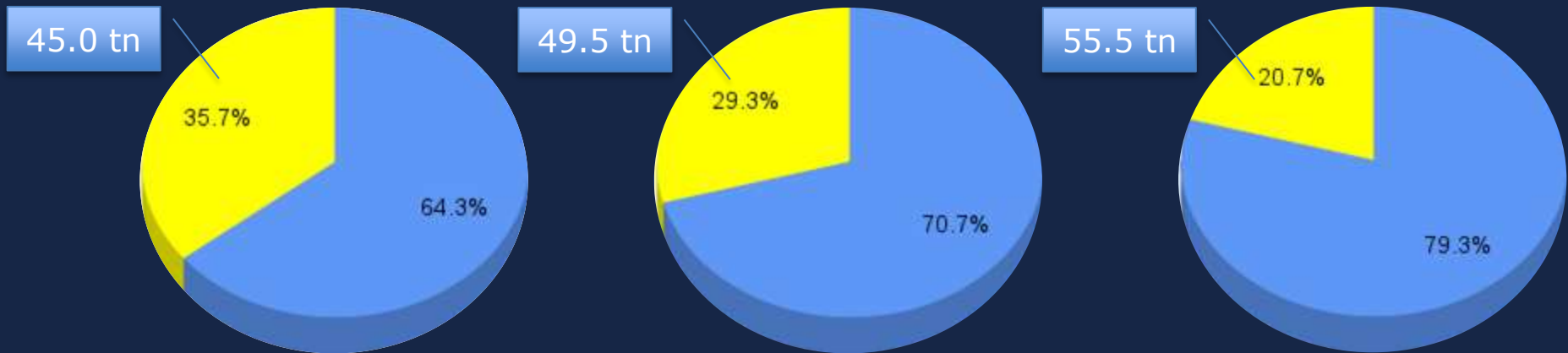
- Hecho parcialmente por el decreto 574 del 2014 para los vehículos con doble articulación (bitrenes entre 60 y 75 tn)
- Aprovechar configuraciones poco usuales en la actualidad con vehículos motrices de tipo 6x2, 6x4 o 8x4
- Aprovechar el 5% más de peso por eje permitido para aquellos con suspensión neumática
- Incorporar nuevas configuraciones con mayor capacidad de carga

De cuánto es la capacidad de carga proyectada? (sin modificar los pesos por eje vigentes)



Se puede aprovechar mejor los avances de la tecnología vehicular?

(Vehículo de 300 CV)



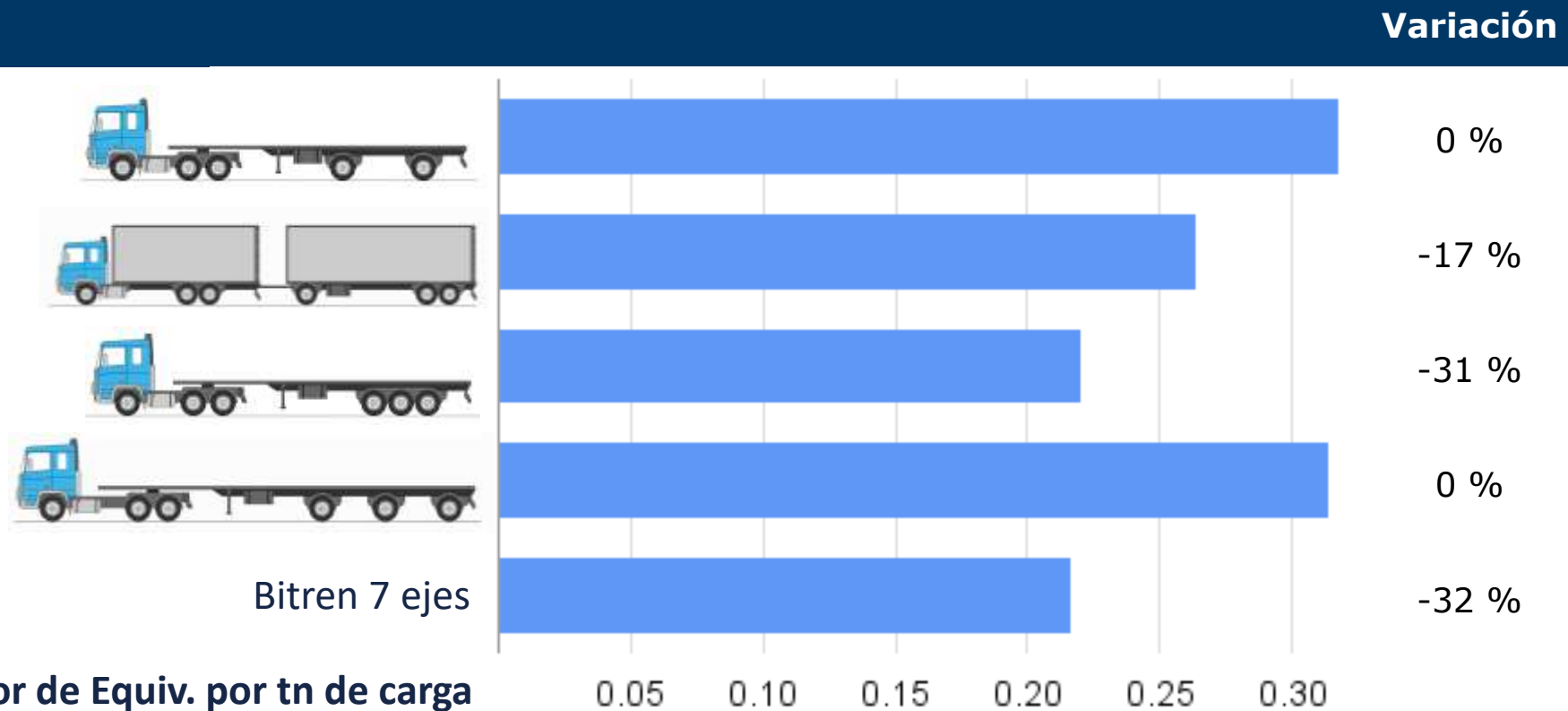
- Muchos vehículos motrices en el mercado disponen de una potencia que permitiría arrastrar mayor peso
 - Respetando las normas de potencia-peso vigentes (4.25 CV/tn) o incluso más exigentes
- Se usan equipos más antiguos de menor potencia debido a que tienen una tara menor (mayor capacidad de carga)

Y en cuanto a la seguridad vial?

- Combinaciones con mayor estabilidad dinámica al tener una mejor distribución de peso entre vehículo motriz y remolcado
 - Ej. El ADR de cargas peligrosas exige 40 % del peso sobre el vehículo motriz
- En términos de tecnología vehicular, se pueden aplicar exigencias similares a las propuestas en otros proyectos (ABS, EBS, etc.)
- Definir una antigüedad máxima para el uso de vehículos en nuevas configuraciones

Cómo se compara el desgaste producido?

Comparado con equipos de capacidad de 45 tn en circulación



Cómo se compara el desgaste producido?

Y la sobrecarga de los vehículos que destruye el patrimonio...?

Las configuraciones propuestas no aumentan la capacidad volumétrica de carga

- No ofrecen la posibilidad de una sobrecarga mayor a la actual
- Ayudar a regularizar el transporte de algunos productos de bajo valor que en la actualidad se sobrecargan

Y el medio ambiente?

- Incentivar la incorporación de vehículos con motores EURO V
- Reducir la cantidad de combustible consumido por tonelada de carga transportada

¡Muchas gracias!

