

TRANSPORTE URBANO I

El debut del bicings, más cerca

Se promulgó la ley porteña que creó el Sistema de Transporte de Bicicletas (TPB); alcances y riesgos

Por Andrés Asato

De la Redacción de LA NACION

Por estos días en Londres se suscita una gran controversia en torno a los Richshaws, los triciclo-taxis que circulan por la ciudad y que en su modalidad se asemejan a los llamados Tuk Tuk de Tailandia, la India, Paquistán y Sri Lanka, pero en su versión motorizada. La ventaja de los Richshaws es que resultan más ecológicos y el usuario puede regatear con el chofer cuánto le puede costar el viaje. Alrededor de unos 250 carros de este tipo circulan desde hace un par de años por las calles londinenses y en su gran mayoría son utilizados por turistas para recorrer trayectos cortos.

La que se muestra furiosa por esta modalidad es la Asociación de Taxistas de Londres. Aunque no los consideran su competencia, reniegan de sus servicios porque generan una mayor congestión en el centro urbano, bloquean las calles y sus conductores son descalificados por incompetentes por sus colegas taxistas, que pidieron a la Corte su intervención. Quiérase o no, el uso de la bicicleta como medio de transporte urbano se va imponiendo en distintos lugares del mundo. Desde Pekín y La Habana hasta las más desarrolladas Barcelona y París.

En Buenos Aires, este mes se publicó en el Boletín Oficial porteño la ley 2586, que promueve la creación del Sistema de Transporte Público de Bicicletas (TPB) en el ámbito metropolitano, saludable y respetuoso del medio ambiente y como método alternativo y complementario de



En Barcelona el bicings tuvo altísima aceptación

AFP

transporte para reducir los niveles de congestión de tránsito. Claro que la lejana Reina del Plata no es ni por asomo lo suficientemente segura para instrumentar tan rápidamente un sistema como este. Por eso, la ley enumera una serie de medidas tendientes a resolver el problema del tránsito y a garantizar el derecho a la movilidad, la integridad física y la seguridad de las personas.

¿Cómo funcionará el sistema? Se instalarán postas en lugares estratégicos de la ciudad, como las estaciones ferroviarias, las terminales de ómnibus, los espacios verdes y establecimientos educativos. Cada estación de distribución contará con un mínimo de rodados que estarán a disposición del usuario y para acceder al sistema habrá que sacar un carnet. Además, la ciudad deberá instrumentar un sistema de red de carriles para bicicletas que interrelacione las principales áreas conflictivas y de origen o destino del tránsito existente y potencial de bicicletas.

La pregunta que todos se hacen es si Buenos Aires está preparada para incorporar el TPB. Para el planifica-

dor urbano Manuel Ludueña, "está comprobado que la presencia masiva del uso de bicicletas va induciendo al conductor de vehículos a tener una conducta más prudente en el tránsito diario". Según el diputado Pablo Failde, impulsor del proyecto "entre 80.000 y 120.000 personas utilizan hoy este medio para ir a sus trabajos en la Capital". Esta tendencia creciente del uso de la bicicleta en el nivel local amerita, cuanto menos, la necesidad de organizar su circulación.

Atenta a estos cambios mundiales, una empresa alemana líder en el rubro automotor lanzará este año su primera bicicleta plegable, de alta tecnología con frenos de disco y 5 marchas, entre otras cosas. Al plegarla no mancha las manos y su tamaño permite guardarla perfectamente en un maletín, ideal para llevarla al trabajo. Y los japoneses desarrollaron una alternativa que puede guardarse en una mochila. En nuestro país, en cambio, más que una cuestión de creatividad se trata de ver cómo se integra el TPB a una red de transporte que se extiende en la ciudad con ánimo más competitivo que integrador.

OPINION I

Por Pablo Tanzer



Logística inversa, una nueva realidad empresaria

Entendemos por logística inversa el conjunto de movimientos y de procedimientos administrativos que se desarrollan al volver un producto desde el cliente hacia el fabricante, el distribuidor o en general al punto anterior de la cadena normal de movimiento. Esta logística es muy importante en ciertas actividades, como la industria farmacéutica, alimentos perecederos, algunos rubros de ropa y artículos deportivos.

Los productos retroceden por una serie de causas, no siempre debidamente identificadas por los responsables de la actividad, y que podríamos resumir como: pedido con errores de cantidad o de tipo de artículo, entrega fuera de fecha o fuera del horario estipulado, envases dañados, con o sin material faltante, fecha de vencimiento ya transcurrida o demasiado cercana, material en mal estado, etc.

El responsable de la logística inversa deberá conocer la causa de la devolución, como primer paso para la continuación del procedimiento; aquí aparece la primera dificultad, que consiste en que el empleado que realiza la entrega no siempre anota en la oportunidad debida las causas, y tiende, muchas veces, a completar la información al finalizar el viaje, varias horas después de producida la devolución, esto lleva a adivinaciones o inventos, y a veces a falsear el dato.

Se facilita eventualmente la tarea del empleado mediante una planilla con la mención de las causas típicas, a fin de aliviar la ano-

tación en cada oportunidad.

El paso siguiente consiste en asegurarse de mantener a estos artículos almacenados temporalmente en un subdepósito bien cerrado, con prohibición de acceso a personal no autorizado, dado que si se pierde un artículo devuelto, antes de la identificación adecuada de la causa de rechazo, no queda otra alternativa que darlo por bueno aunque se sospeche lo contrario.

Si hay productos vencidos y la empresa responsable del paso anterior lo acepta, caso de las droguerías y los laboratorios medicinales, se procederá a dar este paso. Si el producto está vencido y no hay devolución hacia atrás, se destruirá o, si no resulta peligroso para la salud humana, se venderá en un circuito adecuado. Si se trata de productos en correcto estado, pero devueltos por problemas administrativos o comerciales, corresponderá el reintegro inmediato al depósito o al centro de distribución, mediante la documentación adecuada.

En resumen, se requiere una buena capacitación del personal (propio o de terceros) y un buen sistema de información, que permita conocer si hay recurrencia de casos de logística inversa con determinados clientes o transportistas, o en ciertos días del mes (por razones de cierre de facturación, por ejemplo) o con algunos artículos en particular.

El autor es ingeniero, consultor en logística y profesor universitario.

Grupo OSTAPOVICH

HORMETAL

EMPRESA CONSTRUCTORA

OBRAS LLAVE EN MANO

- ✓ Obras Industriales
- ✓ Estructuras Metálicas
- ✓ Centros Logísticos

- ✓ Pisos Industriales
- ✓ Movimiento de suelos
- ✓ Hipermercados

Sarmiento 864 (B1619JEP) Garín - Prov. de Buenos Aires - Tel. 03488-457788
e-mail: hormetal@hormetal.com - Web: www.hormetal.com