

EN CAPITAL

# Apuran la separación de camiones y autos

A un mes del terrible accidente en Av. Huergo, el gobierno porteño avanza en el ordenamiento del tránsito

El gobierno porteño comenzó a separar el tránsito liviano del pesado en zonas de la ciudad; ya se concretó en La Boca y ahora se analiza un nuevo diagrama para la zona de Retiro, donde además de evitar accidentes preocupan las pérdidas económicas ocasionadas por las demoras de los camioneros. La problemática del transporte en Buenos Aires "es uno de los temas prioritarios en nuestras reuniones de gabinete; ya se están tomando algunas medidas y se está enfocando la situación particular de la zona de Retiro", aseguró la vicejefa de gobierno porteña, Gabriela Michetti.

Entre los cambios más inmediatos también se refirió al "cumplimiento del horario de carga y descarga de camiones, controlado por inspectores; instrumentar una red de tránsito pesado, y estacionamientos y centros de trasbordo, ya que la cantidad de vehículos es cada vez mayor".

Entanto, uno de los funcionarios porteños abocados al tema, el director general de Tránsito, Oscar Fariña, destacó las primeras acciones concretadas recientemente en el barrio de La Boca, "donde se hizo una importante modificación, sacando de la red de tránsito pesado algunas arterias que vinculan con el acceso al puente Avellaneda", utilizado por camiones que se dirigen a la terminal de descarga de contenedores de Dock Sud.

Acerca de la prioridad que se le está dando a la problemática de la avenida Huergo y la avenida Madero, en Retiro, Fariña mencionó "un pedido de la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (Fadecac) al gobierno de la



Avenida Madero, una vía caótica y riesgosa para el transporte

ciudad para que sean utilizadas sólo por tránsito pesado" y reconoció que la decisión de encarar este problema "se intensificó luego del accidente en el que intervino un camión arenero", en febrero pasado.

Algunas medidas ya se tomaron en la zona: "Recientemente se ha solucionado el problema que había en la calle San Martín, avenida Eduardo Madero y avenida Antártida Argentina, donde había pasos ferroviarios que estaban deteriorados que obstruían y generaban altas demoras en el tránsito; ahora la circulación es normal", remarcó Fariña.

## Propuestas

Desde el Departamento de Infraestructura de Fadecac, Juan Segovia coincidió en remarcar que "el principal inconveniente se presenta en Retiro, zona portuaria de tránsito pesado, porque ahí confluye el tránsito que va de zona sur al Norte y del norte al Sur".

Segovia recordó que en la zona sur existen importantes centros de abastecimiento y plantas industriales, como el

Polo Petroquímico de Dock Sud, y que allí confluyen también los que vienen del Polo Petroquímico de Ensenada, que se dirigen hacia el Norte.

Uno de los problemas es que "un transporte de carga pesada comparte la calzada, la avenida Huergo y Madero, con los de tránsito liviano, y asusta ver a los autos en medio de los camiones, ya que, según la altura del camión (los hay de 1,80 metros) el chofer pierde automáticamente la visión del vehículo liviano que puede tener a un costado", describió el representante de Fadecac, y Fariña se manifestó de acuerdo con la propuesta de "separar el tránsito liviano de los camiones de carga".

A este panorama Segovia agregó el problema de la circulación de micros de larga distancia que ingresan en la terminal de Retiro. Al respecto, comentó que desde hace tiempo se reclaman soluciones, porque "es notoria la falta de previsión en la red de tránsito pesado, no sólo en el ámbito capitalino, sino también en las afueras, en barrios periféricos de la ciudad".

En la propuesta presentada por Fa-

deac a mediados de enero se contempla la construcción de una autopista ribereña. "Estamos solicitando colocar las parrillas ferroviarias que hay en este momento en Retiro, que prácticamente no se utilizan, porque pasa un tren o dos al día y quita un montón de espacio, donde podría construirse una segunda vía para el tránsito liviano y pesado", detalló Segovia.

Esta iniciativa "podría solucionar en parte el caudal transporte de cargas y, a la vez, alivianar el tránsito para que quienes se desplazan a sus trabajos, por ejemplo, puedan hacerlo tranquilamente", remarcó el directivo de Fadecac. Entre los cambios puntuales, especificó que se solicitó a las autoridades "que permitan el tránsito a la derecha en el semáforo que corta la avenida San Martín, a pesar del corte del semáforo, para aligerar el tránsito. Le hemos dado una solución donde está el hotel Sheraton, esquina donde se crea el caos; hemos solicitado que permitan el tránsito a la derecha en el semáforo que corta la avenida San Martín, a pesar del corte del semáforo, para aligerar el tránsito".

Si bien mencionó otros temas en los que está trabajando Fadecac con relación a la circulación en la ciudad de Buenos Aires (como el abastecimiento con los cajones azules o la falta de anillos de circunvalación que habiliten más opciones de ingreso), lo más urgente es aligerar el tránsito en la zona en cuestión, donde "suele ocurrir que un camión demore entre dos y cuatro horas para hacer diez cuadras", precisó Segovia.

Del mismo modo, agrega que resulta preocupante la entrega de contenedores, que hoy lleva dos días y que antes se realizaba entre 4 y 8 horas. Esto es un perjuicio económico que encarecerá la importación y la exportación, porque el transportista no lo va a poder absorber y tendrá que trasladar" los costos.

Redacción Expotrade

## Más kilómetros de subterráneos

"Nuestro plan es construir 10 kilómetros de subterráneos por año y alcanzar entre 30 o 40 kilómetros al cumplir los 4 años de gestión. Son 6 millones de personas que diariamente viajan para ir a trabajar, y las extensiones de esta red estarán integradas con una transformación sistemática del transporte y el tránsito de superficie", afirmó la vicejefa de gobierno porteña, Gabriela Michetti.

La vicejefa porteña afirmó que esas obras "permitirán que la ciudad pueda ser recorrida en condiciones de seguridad y de confort, descongestionando el tránsito vehicular y mejorando la integración de los distintos puntos geográficos".

No obstante, insistió en la necesidad de crear "un ente técnico especializado en tránsito y transporte. Esto se lo pidió Mauricio Macri al gobierno nacional para desarrollar soluciones estructurales" (ya que estas innovaciones necesitan el visto bueno de la administración central), que abarquen todo el Amba.

"Por primera vez se construyen simultáneamente 3 líneas de subte: la nueva Línea H y las extensiones de las líneas A y B", subrayó Michetti, aunque al insistir en que por la falta de autonomía que vienen reclamando para la ciudad no pueden "ni cambiar el recorrido de una línea de colectivos, porque depende de la Nación".

Por su parte, Segovia, de Fadecac, se manifestó de acuerdo con Michetti en cuanto a que el notable crecimiento del parque automotor "no fue acompañado con las medidas necesarias para paliar los problemas que esto ocasiona".

BAJO TIERRA



## AGIL, SEGURO, ECONOMICO EL EQUILIBRIO IDEAL

Los mejores atributos de su clase, sumados al confort de una cabina especialmente diseñada para las exigencias del transporte actual, dan a este vehículo el equilibrio necesario para un óptimo desempeño. En cualquiera de sus versiones, 240, 260, ó 310 Hp, usted encontrará la medida justa para su negocio.

**VOLVO TRUCKS. DRIVING PROGRESS**

www.volvo.com.ar

