

| CARGA Y DESCARGA |

El caos domina el macrocentro po

Funcionarios, legisladores y empresarios se trenzaron en una dura disputa por las dificultades de tránsito en la distribución. Un proyecto de ley preocupa a los operadores

Camiones y camionetas en doble fila. Carga y descarga en cualquier lugar. Autos, colectivos y peatones tratando de circular en medio del sálvese quien pueda. El macrocentro porteño es diariamente un caos, las autoridades y las cámaras empresariales no logran coincidencias para subsanar un problema que, como el estacionamiento, afecta directamente a la cadena de abastecimiento.

Desde el año pasado, las autoridades porteñas instrumentaron algunas medidas tales como establecer y señalar zonas de estacionamiento específicas, pero estos espacios no son respetados. Para el gobierno de la ciudad, la solución es una nueva ley que establezca horarios de carga y descarga diferenciados, según las características de cada arteria. El proyecto, que está prácticamente listo, será enviado a la Legislatura dentro de pocas semanas. Sin embargo, los operadores logísticos y las empresas afectadas reclaman que no se avance en esa iniciativa

hasta lograr un consenso mayor. La controversia quedó en evidencia durante el habitual desayuno de trabajo realizado recientemente por la Asociación Argentina de Logística (Arllog). En su transcurso, el subsecretario de Tránsito y Transporte de la ciudad, Fernando Verdaguer, anun-

ció que la nueva ley ya está lista, para sorpresa de los sectores empresariales que compartían el panel, que no sabían del estado avanzado de su redacción y esperaban tener injerencia en la discusión.

Verdaguer, junto con la directora de Tránsito, Patricia Cárcova, polemizó sobre el tema con el presidente de la Comisión de Transporte de la Legislatura porteña, diputado Jorge Sammartino (Recrear); el director de la Coordinadora de Empresas de Productos Alimenticios (Copal), Carlos Arredondo, y el director ejecutivo de la Cámara Empresaria de Operadores Logísticos (Cedol), Eduardo Poverena.

La iniciativa ampliará el horario de carga y descarga, y permitirá que se extienda por la mañana hasta las ocho -una hora más que en la actualidad-, pero establecerá horarios diferenciados según sean consideradas calles o avenidas de ingreso al centro, de egreso o de alto tránsito continuo. Para los empresarios, esta clasificación no es razonable.

PATRULLEROS

Entre septiembre y noviembre últimos, la Coordinadora de Empresas de Productos Alimenticios consultó, entre otros, a automovilistas, peatones y fletados respecto de los espacios para carga y descarga, pintados de azul. Un agente de policía puso de relieve el desconocimiento generalizado. Al preguntársele si sabía qué funciones cumplían, dijo: "Claro que sé: son para que estacionen los patrulleros".



En Chile, los empresarios se aliaron para exigir cambios operativos de tránsito

Nuevo EuroCargo 170E21



Confort, tecnología y productividad, de paragoipe a paragoipe.

Nuevo EuroCargo 170E21, motor turbointercooler con 206 CV, de potencia máxima: confiabilidad y economía comprobada. Además de eso, el EuroCargo ayuda al conductor en sus tareas: una cabina equipada para el pleno confort y especialmente diseñada para facilitar el día a día de quien está al volante. El EuroCargo está disponible en versiones de cabina simple y cabina dormitorio.

IVECO

PUBLIQUE SU AVISO

Transporte & Logística

Para más información:

(011) 4778-7070

tyl@expotrade.com.ar

Acompaña al Suplemento Transporte & Logística



MICHELIN

La mejor forma de avanzar

www.michelin.com.ar • tel: 0800-666-4243

Alguien quiere lo que vos tienes.

Llamá al 4318-8888 y publicá mañana

Porteño

"Esto de las tres arterias no lo comparto para nada", respondió Arredondo, quien argumentó: "No es demasiado operativo pensar que un camión va a ir de reparto por una calle a la mañana, por otra a la tarde y por otra a la noche. Si esa es la propuesta me empieza a preocupar muy seriamente".

Desde el sector oficial, Cárcova advirtió que "la única cuestión que a futuro puede ser revisada es el establecimiento de carriles exclusivos para el transporte público", lo que implicaría modificar los actuales recorridos de los colectivos para llevarlos a circular sólo por avenidas.

En tanto, Poverene destacó que en todo el macrocentro "falta señalización vertical y más zonas azules", ya que en la actualidad los repartidores deben circular "a pie, con un carrito, entre 200 y 300 metros por la vereda, donde, además, se desplazan los peatones".

En 2004, mediante un decreto, el gobierno autónomo estableció un periodo de prueba de 240 días para extraer conclusiones sobre el tránsito. En ese lapso, se instrumentaron, por ejemplo, zonas de estacionamiento exclusivo para carga y descarga de vehículos de hasta cuatro toneladas. Esa áreas se identifican por estar pintadas de azul.

Sin embargo, según se pudo comprobar en una recorrida por el centro de la ciudad, estos espacios no son respetados ni por los automovilistas, que estacionan en ellos desaprensivamente, ni por los camiones que descargan en el sitio más próximo a su

LO QUE PROTEGIA EL GOBIERNO PORTEÑO

- Tres tipos de arterias divididas por categorías.
- 1) De ingreso al centro (prohibición de estacionar de 8 a 18).
- 2) De egreso (prohibición de 10 a 20).
- 3) De alta congestión continua (prohibición de 8 a 20).
- Colocación de 1400 indicadores de señalización.
- Campaña de difusión para los automovilistas.
- Posible modificación del recorrido de colectivos para llevar todas las líneas a circular por avenidas con carriles exclusivos.

LO QUE RECLAMAN LOS OPERADORES

- Estacionamiento permitido hasta las 11.
- Más cantidad de espacios azules de 24 horas. Uno o dos por cuadra.
- Permiso para que operen camiones de hasta 12 toneladas (actualmente sólo están autorizados hasta 4 toneladas)
- Que el transportista no deba abonar en las zonas afectadas por uso de parquímetros.
- Campaña de difusión para que los particulares conozcan las nuevas disposiciones.

DIFERENCIAS

proveedor, generalmente en doble fila.

La zona de Once, tradicional escenario de carga y descarga durante todo el día, cuenta con escasos espacios azules, y el centro propiamente dicho, a partir de la avenida Callao hacia el bajo, tiene desde hace meses obras que cierran la calzada en dos carriles de Corrientes y en uno de Lavalle, añadiendo más complicaciones.

Según el proyecto del gobierno, las calles y avenidas que queden categorizadas como de ingreso al centro tendrán vedado el estacionamiento de 8 a 18; las de egreso, de 10 a 20, y las de alto tránsito continuo, de 8 a 20, en lugar de la prohibición vigente, que

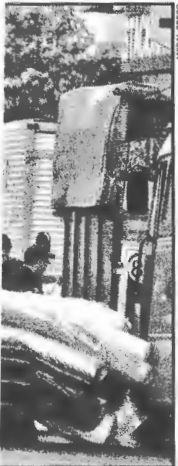


de 7 a 21. Aunque otras áreas, como las zonas comerciales de Cabildo y Flores, constituyen rompecabezas tanto o más complicados de subsanar, para el gobierno de la ciudad el macrocentro es la prioridad por resolver debido al altísimo índice de vehículos que circulan y a la intensa actividad comercial que allí se registra.

Como anticipo del futuro debate en la Legislatura, Sanmartino dijo que "la ciudad funciona de manera caótica", y sostuvo que es necesario que "el Ejecutivo tenga una eficacia que hasta hoy no la conocimos", y que también se hace "imperioso que haya una reconversión de la flota" de transporte para reemplazar las unidades de gran porte por vehículos más pequeñas.

Tras criticar a las empresas de servicios que rompen las calles, el diputado de Recrear mencionó, a modo de ejemplo, que Buenos Aires tiene en vigor "unas 240 normas de tránsito" de la Nación, de la ciudad y de la Secretaría de Transporte, algunas que datan, incluso, de la época en que los coches circulaban por la izquierda".

Arredondo replicó que desde el sector empresarial "nadie va a renovar su flota de camiones hasta no saber cómo va a quedar la futura ley", y explicó que las fallas que pueden existir en las actuales medidas provisionales obedecen a que el decreto se divulgó sólo a las empresas que hacen distribución, pero el 99% de los particulares no sabe lo que son las zonas azules.



CAMIONES MERCEDES-BENZ



ES SENTIR QUE LLEGASTE, INCLUSO ANTES DE SALIR.

► Lo bueno de elegir subir a un Mercedes, es poder seguir eligiendo. Porque además de contar con la línea más completa de camiones, Mercedes-Benz te ofrece una amplia variedad de opciones dentro de cada segmento. Para que

puedes elegir la que mejor se ajusta a tus necesidades. Porque estás invirtiendo en tu trabajo, y no hay nada como encontrar lo que estás buscando. Camiones Mercedes-Benz. Tu única alternativa.



Mercedes-Benz