

SEMINARIO

Ideas fuerza para repensar el transporte

La Fundación Pensar convocó a especialistas para debatir sobre cómo articular políticas eficientes de movilidad

ANDRÉS ASATO
PARA LA NACION

“Compartir sin dividir”, subtítulo en un libro de su autoría (“¡Ganar la calle!”), el arquitecto Andrés Borthagaray, que bien puede tomarse como una expresión de deseo, pero resultó también una premonición del anuncio presidencial realizado semanas atrás del traspaso de la Secretaría de Transporte a la órbita del Ministerio del Interior y la creación de un ente tripartito entre Nación, Provincia y Ciudad para la materia.

Ahora, el desafío será poner el enunciado en un contexto en el que la coyuntura actual del transporte está marcada por muchos años de desatenciones, olvidos y “parches” que minaron la confianza.

“La apertura a un diálogo es algo que se viene reclamando desde hace mucho tiempo y poner en agenda la situación del transporte alienta una esperanza para empezar a desbloquear algunos de los temas que estaban pendientes”, señaló Borthagaray, en ocasión de un reciente seminario sobre movilidad e infraestructura urbana, organizado por la Fundación Pensar en el Centro Argentino de Ingenieros.

“Si se cambian las condiciones de movilidad –agregó el director de proyectos para América latina del Instituto para una Ciudad en Movimiento– poniendo el foco en los sectores más vulnerables, hay una oportunidad de mejora y, en ese sentido, las formas en que se asignen las inversiones en infraestructura urbana serán determinantes.”

Para Roberto Agosta, de la consultora AC&A, el planteo correcto y central se basa en proveer capacidad de transporte a un tiempo adecuado al flujo de las personas y no de los vehículos. Señaló: “Ninguno de los modos de transporte sirve para resolver todos los problemas”, y que cada uno tiene su lugar en el

sistema de transporte urbano. “En ese sentido –agregó–, la ciudad de Buenos Aires tiene una multiplicidad de modos de transporte que la fortalecen, frente a la complejidad que implica articular las diferentes jurisdicciones.” Se refirió además a cierta visión romántica del ferrocarril, que afecta la toma de

“Sin una correcta planificación se perjudica el sistema [ferroviario] en el largo plazo”, destacó Juan Pablo Martínez

decisiones y que tiende a legitimar inversiones en proyectos que, en general, no son rentables.

Borthagaray también aludió a un conjunto de puntos grises del sistema que no necesariamente devienen de la articulación por el uso del suelo y de grandes inversiones, sino de soluciones creativas, como la comunicación “inteligente” entre los modos de transporte, y recuperar la calidad en los espacios públicos y centros de transferencia

(Once, Constitución, las estaciones Sáenz y Chacarita, de subtes en 9 de Julio). Se refirió a las llamadas “maldiciones bíblicas” que concierne a la planificación, como tener un tren que pasa por el Aeroparque y no para y que tampoco llega a Ciudad Universitaria. Subrayó que la clave del ente tripartito será

poner el acento “en el ciudadano que viaja y no que venga dictada por las urgencias fiscales”.

A la crítica situación del sistema ferroviario metropolitano que describió Juan Pablo Martínez (“Sin una correcta planificación se termina perjudicando el sistema en el largo plazo, hay que pensar en proyectos que modernicen, pero sin desatender el tema estructural”); Mónica Alvarado, gerente general del Ente de Movilidad de Rosario,

destacó la experiencia rosarina en la que las políticas de movilidad y del uso del suelo son tratadas en forma conjunta (“El nuevo paradigma es considerar la calle como el espacio público por excelencia, que debemos compartir entre todas las personas y no sólo entre todos los modos”).

Batalla cultural

Pedro Del Piero, de la Fundación Metropolitana, coincidió en la necesidad de dar la “batalla cultural” por un sistema que no quede atado a la coyuntura y supere la actual fragmentación, con un ente que no agote su gestión en un papel apenas coordinador y asuma su capacidad regulatoria y de control.

Habló de la necesidad de un empoderamiento ciudadano, que exija determinado tipo de servicios y soluciones, pero que “también tome conciencia de que diez cuadras se pueden caminar, que usar la bicicleta es saludable, que el tren es para ir entre localidades, el subte para acercar centralidades y los colectivos para circular por la capilaridad

barrial. Desde la Fundación Metropolitana decimos: “El automóvil hay que utilizarlo, pero siempre y cuando no congestione”.

Al cierre del encuentro, el ministro de Desarrollo Urbano porteño, Daniel Chain, señaló que la planificación en el ámbito metropolitano adquiere mayor relevancia si se tiene en cuenta que representa el 50% del PBI, concentrando con Rosario, Santa Fe, Córdoba y Mendoza las principales actividades productivas del país (“El desafío actual es que las propias problemáticas urbanas se resuelvan y jueguen a favor del crecimiento económico”).

La construcción de un imaginario, de una visión de futuro, es absolutamente crucial en toda sociedad, como afirma Borthagaray. La capacidad de negociación y de integración de intereses que demuestre en sus primeros pasos el nuevo ente será clave entonces para el desarrollo de un sistema de transporte urbano más eficiente, que impacte no sólo en la economía, sino también en la calidad de vida de la gente.



Martín Orduna (UBA), Daniel Chain (gobierno porteño) y Pedro Del Piero (Fundación Metropolitana)

FUNDACION PENSAR

Trabajamos para ofrecerles

- Transporte Terrestre Internacional
- Logística doméstica, JIT, MilkRun
- Almacenaje de mercaderías
- Cargas Marítimas y aéreas
- Despachos aduaneros

LTM Logística en todos los sentidos
Tel/Fax: 4307-1419/0960 | www.ltm.cc | info@ltm.cc

EMPRESAS

EXOLOGISTICA

Inversiones en Brasil

Exologística anunció un alza de su facturación en Brasil del 28% en el último ejercicio, hasta alcanzar los 83,5 millones de pesos debido al aumento de la demanda de servicios logísticos. Para este año su presupuesto prevé un aumento adicional de 10% interanual.

ANDREANI

Nuevo módulo

Grupo Logístico Andreani incorporó a su planta de Benavidez un Módulo Básico de Paquetería con sistema de medición que registra automáticamente peso, volumen y relación entre ambos de cada paquete procesado en el *crossdock*, que permite el tratamiento de 1500 bultos por hora.

SAF LOGISTICA

Trazabilidad de pallets

SAF incorporó el servicio de seguimiento de la carga por Internet, mediante un código de barra y radio frecuencia para el seguimiento total de la carga. El sistema Safiro Tracking, desarrollado por SAF, permite ubicar en tiempo real la mercadería y verla incluso por cámara web.