

Un sistema abandonado a su propia disfuncionalidad

La relación entre los individuos, la ciudad y el transporte es caótica y está abandonada a su suerte

ANDRÉS ASATO
PARA LA NACION

Autopistas y avenidas sobrecargadas; calles laterales como ausentes y olvidadas. Subtes y trenes repletos frente a líneas de colectivos que circulan semivacíos en los horarios pico y que, a su vez, compiten con el funcionamiento irregular de las empresas de combis. Barrios exclusivos como Puerto Madero, delimitado por el tránsito de camiones pesados. Y barrios carenciados que se extienden sobre terrenos improductivos de los ferrocarriles.

Es tan caótica la relación entre el individuo y la ciudad, que la mayor cantidad de las veces lo informal se devora a lo formal. La movilidad es central en la calidad de vida y si ésta vez se la ve como un sistema, como alienta en su deseo Andrés Borthagaray, las decisiones podrán ser más creativas e inteligentes.

Si se pone el foco en "los sectores más vulnerables por ingreso, género, edad o capacidad física, mejorará la calidad de vida de la sociedad en general". Así entendida, la logística tiene mejores perspectivas en un abordaje integrado. "La ciudad

tiene saturada la infraestructura vial y subutilizada la ferroviaria y la fluvial, pero si se preservan donde existen los espacios para cuatro pares de vías o seis, en una gestión que permita recuperar la confiabilidad del sistema ferroviario habrá mucho para ganar en costos", señaló

"Las soluciones más inteligentes y creativas saldrán de un marco de cooperación", indica Borthagaray

el director de Proyectos en América latina del Instituto por una Ciudad en Movimiento.

Y también el postergado desarrollo de centros de transferencia de cargas tendría -según agrega el especialista- "una oportunidad si se abren nuevas formas de articulación interjurisdiccional. Las soluciones más inteligentes y creativas saldrán de un marco de cooperación y previsibilidad, abierto a todas las opciones".

Al beneplácito generalizado por la

integración de un ente tripartito, hay actores protagónicos del sector que aspiran en el futuro a la ampliación a una Agencia Nacional de Movilidad, que entre sus objetivos aspire a llevar adelante un programa de utilización de tecnologías inteligentes del transporte, que redundará en mejores indicadores costos-beneficios.

Así, Daniel Russomanno, presidente de ITS Argentina, abogó también por el fomento "de la investigación y administración de tecnologías, que promuevan el desarrollo y evolución de los ITS [sistemas inteligentes de transportes, por sus siglas en inglés] para facilitar la implementación, ordenada y normada, de estas tecnologías en forma regional".

Asimismo, agregó que es dable esperar una legislación acorde que promueva la incorporación de tecnología ITS que sea interoperable, de protocolos de comunicación abiertos y públicos, con existencia de múltiples proveedores y con incentivos a la industria nacional.

Las buenas experiencias enseñan que es mejor ir paso a paso integrando las partes a un todo, estableciendo cuáles serán las prioridades por sobre los intereses en pugna.



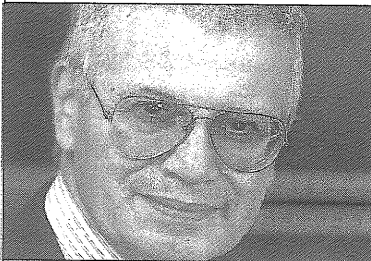
“Es necesario hablar de logística como política de Estado”

MARCELO ARCE
PRESIDENTE DE ARLOG



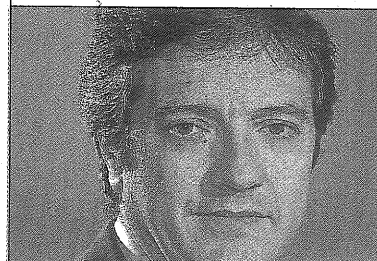
“Está pendiente un plan nacional de infraestructura y transporte”

FERNANDO BALZARINI
DIRECTOR GENERAL DE MIEBACH



“Necesitamos una base de datos de origen y destino de cargas”

JORGE LOPEZ
PRESIDENTE DE CEDOL



“La logística conforma una parte importante del PBI”

FABIAN YANNONE
DIRECTOR DE ARLOG

IVECO

LÍDERES EN EL DAKAR. LÍDERES EN VENTAS.



ACERCATE A UN CONCESIONARIO OFICIAL IVECO PARA INFORMACIÓN DE NUESTRA GAMA DE PRODUCTOS

IVECO. LÍDER EN VENTAS DE CAMIONES MAYORES A 16 TONELADAS*, POR SEGUNDO AÑO CONSECUTIVO. PRIMEROS EN EL DAKAR 2012 CON EL TEAM PETRONAS DE ROOY IVECO. PERFORMANCE, CONFIABILIDAD Y TECNOLOGÍA PARA TODOS LOS CAMINOS

* FUENTE: DNRPA, TOTAL AÑO 2011

IVECO

www.iveco.com.ar