

NOTA DE TAPA

AMBA. Un gigante desordenado: los desafíos logísticos del 50% del PBI

Las operaciones en el Área Metropolitana de Buenos Aires revisten una serie de complejidades que afectan la competitividad de la economía local y la vida de los vecinos

Texto **Alejo González Prandi y Eduardo Pérez** | REDACCIÓN EXPOTRADE

El Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) impuso al transporte y la logística desafíos que, en muchos casos, se fueron solucionando sobre la marcha. En otros, se decidió convivir con ellos. Así, hay lugares donde al cruzar una calle cambian las reglamentaciones. Hay otros donde se realiza la operatoria en el mismo espacio y momento en que se desarrolla la vida cotidiana de los vecinos, por la falta de vías específicas para la concreción de la actividad.

Además, en el AMBA se da la superposición de instancias del Estado nacional, el bonaerense, el porteño y 40 municipios, más varias empresas públicas y un sinnúmero de operadores privados de distintas características y envergadura sobre el mismo territorio.

Este panorama hace imposible lograr un manejo eficaz y eficiente de la circulación de cargas sin una intervención planificada interjurisdiccional que, además, debería estar articulada con los actores privados. Cuestión clave, porque esa eficacia y esa eficiencia son uno de los pilares básicos de la competitividad de la región y, con ella, del país.

Para desarrollar políticas coordinadas desde una perspectiva territorial y con una visión público-privada, capaz de regular la circulación y promover y estimular inversiones en los corredores de carga, se requeriría adoptar una visión integral que facilite la organización del territorio mientras se preservan las centralidades que correspondan y se promueva el desarrollo armónico de subcentros regionales. Sin embargo, hoy no se dispone de una instancia institucional precisa que permita a los diversos actores participantes



CENTRALIDAD

La zona representa el 35% de la población de la Argentina; en ella se superponen los gobiernos Nacional, provincial, porteño y de 40 municipios

La violación de los espacios de carga y descarga y la inseguridad, entre los principales desafíos

GUADALUPE AIZAGA / LA

Desorganización

13.500

kilómetros cuadrados

Es la extensión del AMBA, la megaciudad que reúne a la Capital y 40 municipios del conurbano. Allí los lugares destinados a la logística se distribuyen de manera anárquica, lo que complejiza tanto la movilidad como la trama urbana.

plantarse objetivos comunes y coordinar sus respectivas acciones.

Estas circunstancias fueron algunas de las consideradas durante un foro virtual que desarrolló la Fundación Metropolitana durante un mes -entre mayo y junio últimos-, en el que se trató la realidad del Área Metropolitana Buenos Aires (AMBA), y se repasó la de otras similares, como la zona que definen las ciudades de Neuquén, Cipolletti y Plottier, donde al tránsito vinculado con la producción de frutas y el petróleo se sumó el vinculado con Vaca Muerta.

Desde la Fundación explicaron que la movilidad, la coordinación del transporte y la logística son temas que deben ser atendidos en tiempo y forma, para "garantizar una circulación fluida en las grandes aglomeraciones urbanas y lograr un soporte al respecto en tiempo y forma para las distintas actividades económicas que contribuya al desarrollo. Porque todo proceso de desarrollo requiere incrementar los niveles de competitividad".

Las particularidades de los 13.500 kilómetros cuadrados que componen el AMBA hacen que los lugares

destinados a la logística se distribuyan de manera anárquica, lo que complejiza tanto la movilidad como la trama urbana. Sumado a ello, la expansión territorial de las últimas décadas estuvo asociada con la extensión y ampliación de la red de autopistas radiales a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

El análisis en el foro

En el tejido porteño es común la descarga en doble fila en cuadras ocupadas por automóviles particulares estacionados, a pesar que existe una medida como la de los "cajones azu-



+



18 al 21 Sep 2018 - La Rural Predio Ferial de Bs. As.

AGENDE Y PREACREDITESE

en www.expologisti-k.com.ar o www.expotransporte.com.ar



les" que, además de ser insuficientes, no se respetan y muchas veces son invadidos por vehículos ajenos a la logística, por lo que se apuntó a mejorar la fiscalización, según apuntó Juan Aguilar, secretario de Relaciones Institucionales de la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (Fadecac).

Aguilar — también presidente de la Cámara Empresaria de Autotransporte de Bebidas (Cedab) — agregó: "En nuestro país, por ejemplo, la falta de un criterio uniforme para la habilitación de un comercio hace que muchos no posean espacios o depósitos para la recepción de mercaderías. Por este motivo, las actividades logísticas se realizan en convivencia con otras actividades, lo que hace que, muchas veces, se deba visitar más de una vez al día el mismo cliente durante toda la semana".

"Otra dificultad que se presenta para las actividades logísticas o ingreso nocturno es la inseguridad, tanto física como patrimonial que pueden sufrir los repartidores. En muchos casos hablamos de mercadería de alto valor, que no puede ni debe quedar en la vía pública", añadió.

Como un paso más del Foro, se realizó un encuentro en el que participaron especialistas de los sectores público, privado y académico, que fue inaugurado por Aguilar y Gastón Urquiza, director ejecutivo de la Fundación Metropolitana; en el que participaron, además, los tutores del debate virtual, Rubén Guillén y Eduardo Reina.

"Teníamos promesas de que parecía que iban a funcionar bien, básicamente relacionadas con el control del trabajo informal que nos preocupa muchísimo desde la Cámara. Eso quedó trunco. Nos hemos arreglado como pudimos, dejando los camiones en segunda fila, la mercadería en la vereda", relató Aguilar.

Políticas públicas

Por su parte, Urquiza anunció que se consolidará un documento para hacer recomendaciones: "Pensamos que la plataforma debe ser un puente para incidir en las políticas públicas. Es el objetivo principal del Foro. Creemos que los espacios colectivos y las asociatividades son las que pueden dar mayor calidad en los productos que vamos generando", destacó.

En tanto, Guillén marcó dos ejes a tener en cuenta. El primero es "la problemática derivada de la traza, disponibilidad y operatividad de la red vial actual para la circulación de cargas". El segundo punto consta de las "acciones requeridas respecto de la circulación de cargas que contribuyan a mejorar la competitividad económica, minimizando su interferencia con la vida urbana".

Entre los inconvenientes más usuales, mencionó la velocidad de circulación, la falta de vías para el traslado de mercaderías, la violación de los espacios destinados a la carga y descarga, además del incumplimiento en los horarios seña-

Un titán con obstáculos

Qué representa el AMBA para la logística

"Hay una problemática derivada de las trazas, en relación con la operatividad y disponibilidad de la red vial, porque hay que abastecer las necesidades de 15 millones de personas. La estación de ruptura de carga está muy afuera y eso encarece la logística", sostuvo Gastón Urquiza, director de la Fundación Metropolitana. Rubén Guillén, también de la Fundación Metropolitana y tutor del debate durante el Foro, explicó que en el AMBA está la cabecera de toda la red vial nacional, de las líneas férreas, los dos aeropuertos principales, los puertos desde La Plata hasta Zárate-Campana. "Es la puerta principal de entrada a la Argentina y casi la mitad del PBI", remarcó el experto.

lados. También hizo hincapié en la inseguridad, especialmente en la piratería del asfalto.

"No hay una planificación urbana integral. Entonces, la temática de la logística no es tomada en cuenta. Por lo tanto, se desconoce cuáles son las operaciones que se van a realizar", señaló Guillén, quien justificó la elección del AMBA para el debate en que allí está "prácticamente la mitad de la generación del producto bruto del país, el 35% de la población, la cabecera de toda la red vial nacional y de todas las líneas férreas, un rosario de puertos que va desde Zárate y Campana hasta La Plata y los principales aeropuertos del país".

Tecnología y planes

Luego, Lucas Jollas, director de Prince Consulting y de la Red de Ciudades Inteligentes, explicó cómo impacta la tecnología en la dinámica de las ciudades: "La información en tiempo real y los grandes datos cambian la lógica respecto de las políticas públicas. Esto nos ayuda a tomar medidas en tiempo real para prevenir problemas que tiene la urbe en materia de transporte y logística, entre otros".

El especialista aseguró que "es imposible pensar la logística sin Internet; sin la georreferenciación y la sensorización". Agregó: "Internet no solamente es un sistema de comunicación entre personas sino que, principalmente, comienza a ser un sistema de transporte. O más

bien el sistema por el cual el sistema de transporte se organiza".

Desde el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, Eduardo Calcagno, subgerente de Regulación de Tránsito aseveró: "Se está intentando generar una especie de modernización en cuanto a la normativa respecto de la logística. Se van a tratar de hacer capacitaciones tanto para el transportista como para los agentes viales. También se va a hacer hincapié en la difusión para que la gente entienda que esos espacios que están demarcados son para carga y descarga".

Reconoció que "los cajones azules por falta de educación, falta de respeto o de preparación, no tuvieron éxito". Siguió: "Control y educación son los pilares fundamentales para que esto mejore un poquito. Por eso hemos tratado de pensar algo que no sea sólo la demarcación, sino un espacio en la calzada más que el inicio del lugar de carga y descarga".

"Otra cosa es la que estamos trabajando es en tratar de que haya un espacio permanente de carga y descarga dentro de las cocheras privadas", dijo el funcionario porteno.

Calcagno resaltó que otro de los planes es habilitar una aplicación para que cada transportista pueda saber en tiempo real qué lugares de estacionamiento están libres para poder acercarse y operar. Se están generando más cajones azules. El criterio de la creación de estos espacios es de acuerdo a donde haya más necesidad de abastecimiento. ●

Ahora podés financiar tu Volvo 0 Km con las mejores tasas del mercado. Volvo FH, Volvo FM, Volvo FMX y Volvo VM. Elegí tu modelo y poné en marcha tus ganas de crecer. Consultá a tu concesionario por más opciones de financiación disponibles.



Volvo Trucks. Acelerando el futuro.

Aviso legal: sujeto a aprobación crediticia de la entidad bancaria. Financiación en pesos. Aplica para todos los modelos de camiones. TNA 0%. TEA: 0% CFT: 0%. Valor de la cuota sujeto a la entidad bancaria. Gastos de otorgamiento y seguro sujetos a la entidad bancaria. Válido para unidades facturadas con crédito liquidado hasta el 30/07/2018. Volvo Trucks & Buses Argentina S. A. determinará los productos incluidos en las promociones, el alcance de las mismas y los plazos de vigencia, pudiendo en cualquier caso discontinuarlas sin previo aviso.