

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 en 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 porteño.

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.