

placiente con el ferrocarril: "Con el potencial que la Argentina tiene, fundamentalmente en todo lo relacionado a *commodities* del sector agropecuario, para la cosecha de 2020 vamos a necesitar dos o tres Belgrano Cargas, vamos a tener 100.000 camiones en las rutas; por eso tienen que estar dadas las condiciones en materia de infraestructura".

#### Públicos y privados a la carga

A lo largo del encuentro, bajo el lema "El transporte para las futuras generaciones", se reforzó el rol "esencial" del Estado en la planificación territorial. Fernando Lagos, gerente general de la CAC explicó que se necesita una inversión del 6,2% del PBI por año para sostener una inversión en infraestructura que permita un crecimiento del 5% anual.

"Identificamos una necesidad de inversión en transporte del orden de 1,8% del PBI cada año", señaló y agregó que esto se condice con un trabajo del BID del 2008 que sugiere que una reducción del costo logístico del 10% permitiría un crecimiento de las exportaciones del orden del 35% para América latina.

Para destacar el aporte de la construcción al sector logístico reveló que un camión que circula por una doble vía pavimentada a 80 km/h representa un costo de \$ 17,54 por kilómetro; si circula por una ruta tradicional a 40 km/h, el costo pasa a \$ 20,45 el kilómetro, es decir, se incrementa un 16,6% por las dificultades de tránsito; si transita por ripio el costo pasa a \$ 24,34, con un incremento de 38,8% respecto a ese mismo tránsito en una doble vía y, por último, si lo hace en tierra, a 24 km/h, el costo es de \$ 32,53, alcanzando un incremento de 85% del costo del transporte.

Hechos los cálculos, Lagos no vaciló al afirmar que "una enorme proporción de ese mayor costo se debe a la menor calidad o disponibilidad de la infraestructura que tiene ese transporte".

A su turno Indart coincidió y, si bien reconoció que "el Estado invirtió en mayor infraestructura", aprovechó para destacar que se debe contar con presupuesto para mantener y reparar el patrimonio. Además, señaló que "no siempre se necesitan nuevos caminos, en Misiones, por ejemplo, se construyeron terceras trochas y se resolvió una falencia que había causado enormes tragedias viales". ●

#### LA CREACIÓN DEL IAT

## UN INSTITUTO PARA PENSAR EL TRANSPORTE

Ana Belén Ehuletche  
PARA LA NACION

La iniciativa de creación del IAT surgió a mediados del 2013, con la incorporación del área de Transporte al Ministerio del Interior a cargo de Florencio Randazzo. Sus creadores, ahora, reparan en un aspecto no menor: ¿qué pasará luego del recambio presidencial?

"La percepción del IAT como espacio federal, participativo y sobretodo profesional ha facilitado las cosas. Seguramente ello explique que en cada región se han sentado en la misma mesa a pen-

sar el futuro del transporte los referentes de provincias gobernadas por distintos signos políticos", sostuvo en diálogo con LA NACION Juan de Dios Cincunegui, coordinador General del Plan Estratégico de Movilidad y Transporte de la República Argentina. En función de los encuentros que han realizado en distintas regiones del país, Eva Avellaneda, coordinadora General del IAT, reconoció que son muchas las problemáticas y ubicó en primer término la falta de unificación legislativa. "Hay normativa fragmentada, carente de sistematización, in-

completa, aún por modo de transporte. No se considera la integralidad del transporte", señaló y agregó que además "carece de uniformidad de objetivos por la convivencia de reglas que responden a concepciones ideológicas antagónicas que se han sucedido en el país. Tal vez lo peor en este aspecto es que predominan las normas externas al transporte pero que afectan al mismo, como las relacionadas al redimensionamiento del Estado", señaló. Por otro lado sostuvo que es necesario revisar el diseño del Estado para hacer más eficiente todas las

funciones relacionadas con el transporte, incluyendo no sólo la planificación y regulación, sino fundamentalmente la gestión de infraestructura, la operación, la fiscalización y el control, fomentando la transparencia y el profesionalismo, a través de una visión integrada del Estado argentino.

En este punto opinó que "deben incorporarse otras áreas del Estado en esa revisión cuyo funcionamiento condiciona la eficiencia y eficacia del transporte como los servicios de aduana, migraciones, sanidad, defensa, entre otros". ●

#### MOVILIDAD INTELIGENTE

## EL DEBATE SOBRE LA CIUDAD QUE SE VIENE

Andrés Asato  
PARA LA NACION

"La eficiencia de toda cadena está regida por el peor, el eslabón más débil. No sirven las iniciativas aisladas y es fundamental tener un organismo que aglutine todo el transporte y que esté pensando en el problema del otro", opinó Sergio Borrelli, interventor de la Administración General de Puertos (AGP) durante el encuentro. Y, al asumir la necesidad de pensar una política transversal de transporte apuntó a la visión sistémica, de lo contrario, "no vamos a ver

la cola interminable de camiones, porque no se va a generar; si no ampliamos la capacidad logística, simplemente, no vamos a crecer". En su mismo panel, el subsecretario de Transporte de la Ciudad, Guillermo Dietrich, y el director de la Autoridad Provincial de Transporte de la provincia de Buenos Aires, Javier Mazza, coincidieron en la necesidad de articular entre todas las jurisdicciones una integración plena de los sistemas de transporte. Hay proyectos en marcha como el BRT de la ruta 3, que une La Matanza con la Ciudad, que integra

realidades muy diferentes de los municipios y donde es vital discutir un financiamiento que equipare servicios y tarifas. En las grandes urbes donde todos los días ingresan millones de personas con sus autos particulares se debe limitar más el estacionamiento y redistribuir ese espacio para ampliar las veredas y favorecer el uso de las bicicletas que, además, impactarán positivamente en las operaciones de cargas y descargas en las zonas urbanas al hacerse un mejor uso del suelo. Borrelli, que ronda a diario uno de los puertos más diná-

micos del país ubicado en la ciudad con mayor cantidad de tránsito y habitantes, también se mostró ocupado por la tendencia en materia de transporte y anticipó que se está estudiando el movimiento de los puertos de España para aprovechar la nueva capacidad de venta domiciliaria. "¿Para qué llevo cuatro televisores al microcentro cuando en realidad se puede hacer desde el Mercado Central, que tiene un aeropuerto cerca lo cual es importante para un área de actividad logística? Hay que tener puntos a modo de nodos logísticos", resumió. ●

Saludamos al Suplemento en su 11° Aniversario

FADEEAC

Es Transporte de Cargas

FPT

Fundación Profesional para el Transporte

Federación argentina de entidades empresarias del autotransporte de cargas