

Trazabilidad en toda la cadena

EL OPERADOR REFERENTE EN SOLUCIONES LOGÍSTICAS INNOVADORAS

320.000 m<sup>2</sup> en Parques Logísticos.

Desarrollo tecnológico de avanzada

**www.exologistica.com**

Alberti 1780, Dock Sud, Avellaneda (1871) Buenos Aires Argentina. / Tel.: 5811 7500



DESAFIOS

# El transporte en la economía urbana

Cómo lograr una ciudad en la que la demanda de movilidad conviva con la demanda social de mayor bienestar

Por **Andrés Asato**

Para LA NACION

Las ciudades se van convirtiendo en unidades económicas cada vez más importantes, en las que confluyen tanto el interés privado como la necesidad de garantizar el bienestar social. La complejidad de la problemática urbana actual y el crecimiento económico dieron lugar al aumento de la motorización y el comercio, lo que redundó en más demanda de movilidad de personas y de bienes, y en una fuerte presión sobre las vías de circulación. José Barbero, especialista en políticas de transporte urbano y docente de la Universidad Torcuato Di Tella, señaló que "la ciudad debe enfrentar el problema de circulación pero las soluciones no son aisladas, y deben responder a una estrategia general".

Una pregunta que se hace Andrés Borthagaray, director del Instituto para la Ciudad en Movimiento, es de qué vive Buenos Aires: "Tiene servicios de alta complejidad y valor económico, es una importantísima ciudad comercial, sigue teniendo industria y cuenta con un polo de actividades referidas a la alimentación. Creo que el tema pasa por poner adecuadamente el rol de cada sector (público y privado) en un crecimiento colectivo. Evidentemente las deficiencias logísticas son un

cuello de botella en el desarrollo, el costo de determinados servicios, y la existencia de concesiones fuertes con un sistema no consolidado de planeamiento y regulación es un desafío. Yo empezaría por respetar un orden de prioridad en la asignación de los recursos de capital en infraestructura y gestionar bien las existentes".

Según Fabio Quetglas, magister en Gestión de Ciudades de la Universidad de Barcelona, hay que repensar las actividades económicas en la ciudad: "En la Argentina no hay estímulos territoriales ni una lectura espacial de la economía. Es urgente mejorar la infraestructura de la ciudad y su vinculación con el Gran Buenos Aires, y pensar nodos de actividad económica que posibiliten la residencia muy cerca del lugar de trabajo. Liderar una metropolización proponiendo invertir de su presupuesto un 1% (140 millones de pesos) y estimular a que lo acompañe la provincia con 0,5% de su presu-

puesto (300 millones), la Nación con el equivalente a la suma de ambos y los municipios del área, con un ente específico que por 20 años disponga de aproximadamente (US\$ 250 millones por año) 5000 millones de dólares exclusivamente para obra pública de ordenamiento territorial del área metropolitana".

En relación con el transporte público metropolitano, el especialista señaló que tiene que ser regulado por un ente técnico cuatripartito

cuyo funcionamiento debe provenir del propio sistema de transporte de modo automático y lo deben integrar la Capital Federal, la provincia de Buenos Aires, una representación de los municipios del AMBA y el Estado federal (de modo minoritario). "Ese ente tiene que tener facultades amplias -agregó Quetglas- para que las intervenciones por fuera del mismo sean mínimas. En la convivencia carga-pasajeros, hay que evitar que compartan vías y horarios, y sobre



Poner orden en la congestión, una prioridad

## Una propuesta para vehículos pesados

La Federación de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (Fadecac) elaboró una propuesta que aspira a mejorar la circulación del tránsito pesado y vehículos livianos. En declaraciones al programa *Radio transporte* (que se emite por Radio Cultura), el secretario de la Primera Asociación de Empresarios del Transporte Automotor de Cargas, Borbea Antelo, señaló que "uno de los puntos críticos es la bajada de la autopista en la

intersección con Ing. Huergo, cerca de la avenida San Juan. Allí se ha propuesto la demarcación de un carril exclusivo, atendido por un semáforo, para el tránsito que baja de la autopista en sentido norte, encausándolo luego de circular 20 metros por Huergo y luego por San Juan hasta la calle Azopardo en dirección al centro de la ciudad". En cuanto a la zona de Retiro, solicitaron "mejoras y divisiones del tránsito, tendientes a canalizar los

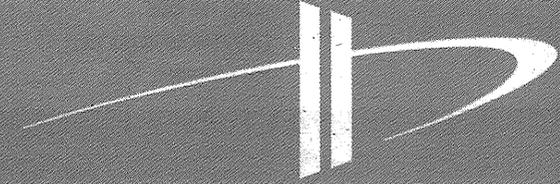
vehículos livianos por Antártida Argentina y el pesado por Comodoro Py y su continuación, Ramón Castillo". Borbea Antelo destacó también que en junio se firmó una resolución de la Subsecretaría de Transporte y Tránsito de la ciudad, corrigiendo las restricciones que impedían que el tránsito pesado utilizara el puente Avellaneda (La Boca), una vía vital para unir la zona portuaria con las terminales del Dock Sud.

todo, hay que ser muy estrictos con las normas en el espacio público: sin normas, el perjudicado siempre es el más débil."

En este sentido coincidió José Barbero al sostener que en lo inmediato lo prioritario es reducir la congestión poniendo orden en la circulación y haciendo cumplir las normas. "Se puede avanzar en la integración física y tarifaria del transporte público, mientras se conforma una organización metropolitana. En el largo plazo se debe apuntar a una mejora sustancial del transporte público, generar parques logísticos en sitios estratégicos, mejorar la circulación con tecnología, y aplicar algún sistema de restricción de accesos a las zonas centrales, sea por cobro o por prohibición selectiva de la circulación.."

Para Fabio Quetglas, aun en este contexto, Buenos Aires está mejor que como empezaron Barcelona o Curitiba y puede hacer aún cosas muy buenas. "Pero es indispensable -señaló- instalar en la agenda el tema metropolitano, y eso está todavía lejos." Andrés Borthagaray cree que también hay mucho que aprender de Curitiba: "Ellos hicieron una adaptación inteligente de un metro a una ciudad de su escala y recursos. Nosotros podemos tener un plan aprendiendo de ellos a la escala nuestra". Según José Barbero, "un problema particular son las terminales portuarias, que concentran cerca del 90% del movimiento de contenedores del país. Pausadamente se debería ir desplazando la actividad, aprovechando para organizar los accesos y desarrollar actividades logísticas sin interferir con las áreas urbanas".

Sí embargo, admite Barbero, en materia de logística hay una brecha importante, "ya que los modelos procuran la minimización del costo (generalizado) del transporte, y los dadores de carga procuran reducir el costo logístico total, que incluye muchos otros elementos, sobre todo los costos de inventario. En la política pública aún no se han internalizado plenamente las modificaciones que ha experimentado la logística moderna".



**PACHECO TRADE CENTER**  
El primer Parque de Depósitos del País



**EN ALQUILER**  
*Única Nave disponible*

[www.pachecoocenter.com.ar](http://www.pachecoocenter.com.ar)

**Panamericana Km. 32 Pacheco, Peia. de Buenos Aires. - Tel.: (011) 4727-8877 / 7772 Fax (011) 4727-7114**