

políticas públicas hay que abordarlas como un proyecto *fast track*”.

Según Russomanno, se debe tener en cuenta una planificación en pinza de los procesos de diseño y control de operaciones, evaluar los subsidios a la demanda y pensar en una tarifa por uso del espacio público contra la congestión. “Primero hay que hacer un diagnóstico realista porque con el crecimiento económico que experimenta la región y que prevé mover millones de personas, las actuales infraestructuras viales y de servicios de transporte resultan insuficientes. Eso está claro”, apuntó.

Los caminos interiores

Este impacto que ha puesto a la región en el marco de las economías emergentes se hace visible y se sufre día a día en los cuellos de botella que se producen en las zonas urbanas portuarias y también en el mismo punto de origen de muchas de esas economías.

Sobre los caminos rurales, los especialistas dijeron al respecto que al no haber un sistema de coparticipación vial que haga mucho más estable la concreción de proyectos, se

seguirá respondiendo a la lógica de los recursos nacionales, más la inversión que puedan hacer las provincias y municipios que hicieron bien las cosas.

“No se trata de poner pavimento en cualquier camino de tierra, sino de tener en buenas condiciones los que ya están”, advirtió Salvia.

Es por eso que señaló que donde antes llegaba un 30% de los camiones hoy lo hace cerca del 50% y más. “Entonces, hay que invertir de manera complementaria con la recuperación del ferrocarril y el modo marítimo. De una buena planificación que jerarquice la red vial de cada municipio implicará de alguna manera que bajen los costos del flete. La pérdida por no tener los caminos rurales en condiciones no es sólo del productor, por el incremento en los costos del transporte, sino que hasta hay pérdida desde el Estado por la vía de impuestos inmobiliarios. Hay que darle una política a cada uno de los caminos rurales porque si no son sostenibles van a seguir anclados en su condición de economía marginal”, puntualizó el titular de la Asociación Argentina de Carreteras. ●

POR LAS SIERRAS

EL FACTOR VERDE

Proyectos para un sistema de transporte sustentable

Rosario I

● Plan de movilidad inteligente.

Fue entendido como una herramienta capaz de generar mayor equidad social, mejor calidad de vida y por una transformación del sistema de transporte público. Con el objetivo de mitigar los problemas de congestión se vienen implementando también sistemas inteligentes de transporte como los mapas digitales, mensajería de textos de celulares, paradas inteligentes, la llamada Tarjeta Sin Contacto, que otorga un nivel superior de información y que se prevé en el futuro se utilice para abonar servicios públicos como taxis, remises y el sistema de bicicletas públicas.

Rosario II

● Control inteligente de cargas.

En la ciudad de Rosario se encuentra avanzado un proyecto de investigación denominado PiWIM, que busca realizar un mejor control de cargas circulante en las rutas, que en sus excesos provocan un deterioro temprano de la infraestructura vial. La idea es que la primera fase de experimentación se realice en la región agroindustrial y portuaria del Gran Rosario.

Inversiones

● Financiamiento del Banco Interamericano.

El Banco Interamericano de Desarrollo espera aprobar más de US\$ 700 millones en el financiamiento sin garantía soberana para proyectos de energía renovable (eólica, solar e hidroeléctrica), ayudando a cerrar la brecha de financiamiento para inversiones verdes en América latina y el Caribe.

San Pablo

● Proyecto circunvalar.

La construcción este del anillo de circunvalación de San Pablo, cuya terminación está prevista para marzo de 2014, agilizará el tránsito y sacará de la ciudad el tráfico pesado de cargas que proviene y se dirige al puerto de Santos. La circunvalación completa será de 177 kilómetros. Para la primera parte (43,5 kilómetros) se invirtieron US\$ 1000 millones. Es la mayor obra vial de América latina.

Biodiversidad

● Estudian la “ecología” de las rutas.

El impacto ambiental de las rutas sobre la biodiversidad es un tema de creciente interés que se va transformando en una nueva disciplina emergente: la “ecología de rutas”, surgida a partir de la planificación y construcción de caminos, con cuidado de la biodiversidad y el objetivo de monitorear sistemas de transportes sustentables.

La encrucijada de la “última milla”

Para Paolo Fadda, especialista italiano en transporte y puertos, hace falta una buena estrategia para integrar las terminales portuarias y bajar los costos en el movimiento de cargas

Paolo Fadda fue presidente de la Autoridad Portuaria de Cagliari, entre 2007 y 2011. Es profesor de Diseño de Sistemas de Transporte en la Universidad de Cagliari y logró varios convenios académicos con las universidades de Buenos Aires, la Católica de Rosario y la de Morón.

Además, como docente e investigador en temas relacionados con el transporte, conoce muy bien la problemática portuaria del Río de la Plata. Expuso en el XVI Congreso Argentino de Vialidad y Tránsito sobre “Logística y la accesibilidad a los puertos, del caso italiano a la problemática en Argentina”.

–En un mundo globalizado, ¿las problemáticas portuarias son similares?

–En alguna medida sí porque son espacios que tienen que convertirse en estructuras económicas que deben responder a ciertas cuestiones comunes, como la de asegurar el menor costo del traslado de las mercaderías o integrarse a la red ferroviaria y vial, un problema argentino, pero también europeo.

Y en los casos de Italia y la Argentina se dan situaciones como que ambos países tienen leyes portuarias muy similares, pero que están siendo aplicadas de modo diverso. En Italia tenemos una ley de 1994 que la estamos mejorando y este país tiene una de 1991, pero desconozco si está siendo actualizada.

–¿Ahora la resolución de los problemas es diferente?

–Yo estimo que la Argentina necesita una buena estrategia para integrar los puertos, en especial, los fluviales, y así poder trasladar las mercancías con menores costos. Si cada puerto quiere atender desde su puerta, los costos van a ser mayores. También en Europa tenemos lo que llamamos el problema de “la última milla”, que es cómo mover la mercadería en la zona urbana. No es un tema sólo de infraestructura portuaria, sino también de gestión de la red urbana de transporte, para lo cual no hay una receta mágica aplicable para todos.

–¿Se imagina alguna solución posible?

–En el caso de la Argentina sería bueno que se fijara una red internacional de distribución, con reglas y precios común para todos. Algo que permita moverse con el espíritu del Mercosur y que funcione con un esquema similar al del Delta del Río de



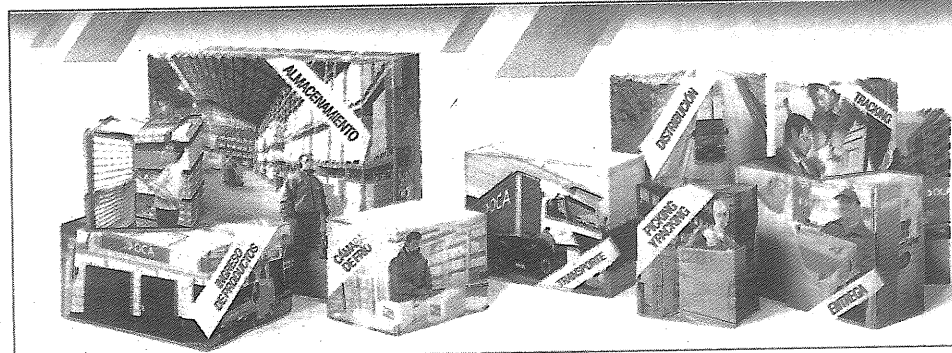
Paolo Fadda

la Plata, entre Uruguay y la Argentina. Y en relación con la congestión urbana, hay que sacar de estos espacios las cargas de mercaderías de mayor volumen y que contaminan más.

En el futuro, los grandes buques no deberían llegar al centro de la ciudad. En Cagliari, hicimos esa experiencia; al puerto ubicado en el Centro Histórico llegan los cruceros, barcos de pasajeros, deportivos o naves mixtas con mercaderías, y trasladamos el puerto de cargas a una zona más distante.

–Desde 1990 visitó innumerables veces nuestro país. ¿Qué diferencias encuentra entre las zonas portuarias?

–Yo creo que una diferencia notoria es que falta una integración del movimiento portuario a la ciudad. Pareciera que la actividad portuaria de Buenos Aires quedó anclada en otros tiempos, a una vida marginal. En muchos puertos europeos la zona portuaria está identificada con el lugar histórico de la ciudad, por eso no es un tema menor bajar el nivel de contaminación, tener en cuenta la limpieza, mejorar sus zonas de acceso. Porque de alguna manera ese lugar histórico nos muestra la relación entre sus habitantes y la ciudad, o al menos de una buena parte de ella. ●



OCA. Logística en una nueva dimensión.

0800-999-7700 - www.oca.com.ar

