

## Integrador logístico de primer nivel

Automotive

Network

Supply

Buenos Aires - Av. A. Moreau de Justo 1930 - of. 306  
 (C1107AFN) Buenos Aires, Argentina  
 Tel: +54 (11) 4000 6080 / 90 - Fax: +54 (11) 4508 6081

Córdoba - 25 de Mayo 271, piso 9 - (X5000IPA) Córdoba,  
 Argentina - Tel: +54 (351) 421 8550 - Fax: +54 (351) 421 8498

Rosario - Urquiza 875 - (S2000ANA) Rosario, Argentina  
 Tel: +54 (341) 440 1585 - Fax: +54 (341) 448 4288

► [www.gefco.net](http://www.gefco.net)

GEFCO

### OPINION

# Entre lo deseado y lo necesario

Por Carlos Arredondo

Los procesos de distribución, especialmente cuando se trata de consumo masivo, son complicados. Las dificultades aumentan, en algunos casos exponencialmente, cuando la distribución debe realizarse en zonas de alta densidad en virtud de que un camión debe cargar o descargar algún bien en un entorno limitado de espacio y tiempo.

Eso ocurre en el micro y macrocentro porteños, tal como podría darse en cualquier otra ciudad de varios millones de habitantes. Esta clase de ciudades normalmente tiene una alta concentración de su actividad en un radio relativamente reducido, donde el tránsito siempre se convierte en un caos.

Entonces, la vida del ciudadano se complica. Los subtes están saturados, los taxis llenan las calles, los servicios públicos de pasajeros resultan insuficientes, de mediocre calidad y lentos; entonces, aparecen los servicios *truchos*.

Y, en ese contexto, la única posible alternativa, para los que pueden, es el uso del automóvil particular; la peor de las soluciones al problema. Claro, más espacio ocupado en las calles, crece la demanda para estaciónar. La polución y también la congestión.

### Prioridades

¿Cómo organizamos la ciudad para que este caos esté un poco más controlado? Sabemos que no es fácil, pero la primera medida es definir qué es necesario y qué no lo es. Allí, en las prioridades, es justamente donde comienzan los problemas. En es-

tos días, ciudadanos, asociaciones y ONG convocados por el gobierno de la ciudad de Buenos Aires (GCBA) trabajan en el Plan Estratégico Buenos Aires 2010 y están abordando este tema de un modo sesgado, a mi entender, que procura alcanzar lo deseado por la sociedad en lugar de lo realmente necesario.

Este programa -al igual que el actual "Pacto de la movilidad", también impulsado por el GCBA- no se equivoca al desalentar el uso del automóvil particular para ingresar en la ciudad sobre la base de un transporte público más eficiente, pero no le da toda la importancia requerida a la problemática del abastecimiento.

¿Será que pesa la voluntad popular que no quiere camiones dentro de la ciudad? Si es así, debemos tener mucho cuidado, ya que una ciudad mal abastecida está condenada a frenar su crecimiento.

Pero el GCBA demuestra estar de acuerdo con la necesidad de asegu-

rar el abastecimiento. Es sólo que las soluciones propuestas ayudan, pero no solucionan el problema.

Tras varios años de trabajos y reclamos (destaco la labor al respecto de la Coordinadora de las Industrias de Productos Alimenticios, Copal), se publicó, en diciembre de 2001, en el Boletín Oficial de la ciudad de Buenos Aires, el decreto 2111/01 para regular la actividad, complementado con el 1226.

A mi entender, el mayor problema que enfrenta este decreto en vigor es su desconocimiento. Copal está por estos días haciendo un relevamiento en el área indicada por la medida y, amén de las fallas, ambigüedades y esa cultura que nos lleva a no cumplir las reglas, se observa falta de información en los afectados.

En sus puntos más importantes, el decreto define:

- Una nueva área de macrocentro formada por las calles Venezuela, Paseo Colón, L. N. Alem, Libertador, Pueyrredón, Paraguay, Juan Jaures y Urquiza, más una pequeña parte del barrio de Constitución.

- Una división entre camiones de hasta cuatro toneladas de carga y de entre cuatro toneladas y 12 toneladas de carga.

- Espacios donde los camiones hasta cuatro toneladas pueden operar durante las 24 horas. Están pintados en el piso con líneas de trazo azul.

- Que los camiones de hasta 12 toneladas pueden operar de 21 a 11 a lo largo de toda la calle, con excepción de algunas calles y avenidas que lo permiten de 21 a 7.

- En algunas avenidas y calles, la restricción para operar rige desde las 7 hasta las 21, excepto en los lugares (pintados de azul) en donde es-

tá permitido operar las 24 horas con camiones de hasta 4 toneladas de carga, como mencioné más arriba. Estas calles son Santa Fe, Córdoba (desde el buje hasta 9 de Julio), Corrientes, Pueyrredón, Jujuy, Entre Ríos, Callao, Alem, Paseo Colón, Viamonte, Piedras, Esmeralda, Salta, Libertad, Paraguay, Mitre y Reconquista.

Ganamos así la operación con camiones de hasta 12 toneladas de carga hasta las 11 (antes era hasta

¿Es lógico que haya una restricción al abastecimiento porque se colocarían parquímetros?

De ninguna manera los espacios disponibles para abastecer pueden estar subordinados al sistema de estacionamiento medido y con esto volvemos al tema de las prioridades.

En este punto creo que se deberá abrir un debate que permita definir qué es mejor para la ciudad: ¿recaudación o una mayor flexibilidad para un abastecimiento menos complicado que contribuya a un tránsito más ordenado y menos congestionado?

Por otra parte, el decreto 1226/04 que ratifica al 2111/01 hace algunas modificaciones menores y prevé un período de pruebas de 240 días (aproximadamente desde marzo de 2005) en el que se monitoreará el funcionamiento de las nuevas disposiciones.

Debemos tener mucho cuidado porque una ciudad mal abastecida está condenada a frenar su crecimiento

Los relevamientos extraordinarios indican claramente la necesidad de mayores horarios y más espacio para los vehículos de carga.

Pero las calles restringidas para operar más allá de las 7 son demasiadas. Por otro lado, existen dos aspectos en cuanto a los lugares asignados para que los camiones hasta cuatro toneladas puedan operar las 24 horas que deben entrar en la discusión.

### Estacionamiento medido

El decreto dice claramente que se asignará como máximo dos espacios por cuadra de 8 metros en los lugares donde esté permitido estacionar y esto no sucedió.

Además, se genera un conflicto con los espacios de estacionamiento medido. Originalmente, serían 332 espacios y en la práctica se restringieron alrededor de 50.

### CONTACTO

Los interesados en conocer los decretos sobre abastecimiento en la zona urbana pueden consultar en el sitio web: [www.buenosaires.gov.ar/areas/leg\\_tecnica/sin/?menu\\_id=672](http://www.buenosaires.gov.ar/areas/leg_tecnica/sin/?menu_id=672). Quienes quieran hacer llegar sugerencias al GCBA, pueden enviar un correo electrónico a [dgtry@buenosaires.gov.ar](mailto:dgtry@buenosaires.gov.ar).

Confíe su carga a la primera y única línea aérea de fomento de la Argentina

Trasladamos todo tipo de carga, encomiendas y paquetería cumpliendo normas IATA. En vuelos regulares llegamos a 30 destinos integrando nuestra Patagonia con el resto del país. Confíe su envío a LADE CARGAS. La primera y única línea aérea de fomento de la Argentina. Informes: 5129-9155, Aeroparque: 4514-1624, e-mail: [cargas@lade.com.or](mailto:cargas@lade.com.or), [www.lade.com.ar](http://www.lade.com.ar)

LADE CARGAS

SERVICIO DE EMPRESAS DE LINEAS AEREAS DEL ESTADO