

## Foro Permanente de Movilidad y Logística.

### Foro Temático: “Articulación público - privada para la circulación de cargas”

#### Desayuno de trabajo.

30 DE MAYO. SEDE FADEEAC

#### MINUTA

El 30 de Mayo de 2018 en la sede de FADEEAC se realizó un desayuno de trabajo en el marco del Foro Temático “*Articulación público-privada para la circulación de cargas*”, que se desarrollará en la Plataforma BAM21 hasta el 20 de Junio. El desayuno tuvo el objetivo de fomentar el debate y colaborar en la búsqueda de recomendaciones de políticas públicas, objetivo final de los foros temáticos en Plataforma. Los Foros son un espacio de encuentro de actores del sector público, privado, la academia y la sociedad civil para el enriquecimiento del debate acerca de las acciones a llevar a cabo con respecto a un tema problema, haciendo foco en la incidencia en políticas públicas.

Particularmente este Foro Temático sobre la logística y el transporte de cargas, gira alrededor de dos ejes: las problemáticas derivadas de la traza, disponibilidad y operatividad de la red vial actual para la circulación de cargas; Y las acciones requeridas respecto de la circulación de cargas que contribuyan a mejorar la competitividad económica minimizando su interferencia con la vida urbana.

Con el desayuno se propuso validar las intervenciones del foro, dar cuenta del estado de la discusión, estimular la inscripción interesados y la participación de los ya inscriptos. Contó con la presencia de los siguientes expositores: Juan Aguilar, Secretario de Relaciones Institucionales y Prensa de FADEEAC; Gastón Urquiza, Director Ejecutivo de la Fundación Metropolitana; Rubén Guillen, especialista de la Fundación, Eduardo Reina, asesor de comunicación de FADEEAC, Eduardo Calcagno, Subgerente de Regulación de Tránsito del GCBA, y Lucas Jolías, Director de Prince Consulting y especialista en ciudades digitales.

La apertura del desayuno estuvo a cargo de Juan Aguilar y de Gastón Urquiza, quienes entre otras cosas dijeron:

**Juan Aguilar:** *“Es muy auspicioso este evento para poder impulsar desde el sector privado y desde el Foro, a través de nuestras vivencias y de las distintas dificultades que tiene el abastecimiento en las grandes ciudades, generar contenido y discusiones. Hay cuestiones muy interesantes que se plantean en el Foro y que esperamos que puedan tener algún fin en algún momento transformándose en una política pública. Agradezco que nos permitan participar y espero que este foro sea el comienzo de varios más que vayan en la misma dirección”.*

**Gastón Urquiza:** *“El foro es una actividad de la plataforma BAM 2.1. La plataforma tiene dos grandes externalidades positivas: la primera es que la hacemos con un gran colectivo de organizaciones: La Fundación Metropolitana junto con CIPPEC, Fundación Ciudad, la Fundación*

*Ambiente y Recursos Naturales y 3 observatorios de universidades, uno de la UBA, uno de Di Tella y uno de la Universidad Nacional de General Sarmiento. Para nosotros ese es el principal activo que tiene que es un colectivo de organizaciones que son prestigiosas y serias en lo suyo y que nos ayudan a que estas cuestiones colectivas tengan un impacto. La segunda ventaja que tiene es que descubrió una manera ágil, moderna y eficiente de generar participación, y eso son los foros temáticos. Hoy nos convoca la asociación público privada para la logística y distribución de bienes y servicios en el AMBA. Este desayuno es una instancia intermedia de lo que viene sucediendo en el Foro Virtual. Finalizado el Foro, los tutores van a consolidar un documento para hacer recomendaciones de política pública. Por eso es muy bueno y agradecemos la presencia, por ejemplo, de los representantes del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. Porque nosotros pensamos que la plataforma debe ser un puente para incidir en las políticas públicas y ese es el objetivo principal del Foro y de la plataforma. Creemos que los espacios colectivos y las asociatividades son las que pueden dar mayor calidad en los productos que vamos generando.”*

A continuación, los tutores del Foro hicieron una breve síntesis de lo que viene ocurriendo en la Plataforma.

**Rubén Guillen:** *“La idea es que este Foro sea un primer subforo de movilidad y logística dentro de un foro permanente de Transporte.*

*Es importante tener en cuenta que la contratapa de todas estas reflexiones es la temática de la competitividad. Y estamos cruzando en este foro dos temáticas de fondo: uno es el de la competitividad y otro el de las megaciudades o las grandes áreas metropolitanas. Y tomamos como caso testigo al AMBA sin ser el caso por excelencia, porque lo pensamos para todo el país. ¿Por qué el AMBA? Porque tenemos prácticamente la mitad de la generación del producto bruto del país, el 35% de la población, la cabecera de toda la red vial nacional, la cabecera de todas las líneas férreas, un rosario de puertos que va desde Zárate y Campana hasta La Plata, los principales aeropuertos del país. Y una complejidad institucional impresionante, porque tenemos conviviendo al Gobierno Nacional, al Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, al Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y a 40 municipios.*

*Hoy a nivel mundial, las megaciudades son la piedra angular de la competitividad de los países. Porque más allá de donde se realiza la producción, son los grandes centros comerciales y financieros, los grandes centros de entrada y salida de los países y de circulación hacia el interior de los mismos. Hay entonces un alto grado de complejidad, gran cantidad de actores con gran cantidad de intereses encontrados y además con el plus de que somos Argentina. Esto implica que estamos muy acostumbrados a pararnos, cada uno de los actores, desde el lugar corporativo y nos cuesta muchísimo encontrar síntesis y acciones coordinadas. Precisamente, una de las cuestiones que estamos dinamizando a través del foro es que distintos actores nos sentemos a través de la plataforma y estemos diciendo nuestra opinión, discutiendo con los demás y tratando de llegar a alguna idea sobre la temática. (...)*

*El trabajo de este foro lo organizamos en base a dos ejes. Por un lado la problemática derivada de la traza, disponibilidad y operatividad de la red vial actual para la circulación de cargas. Estamos hablando del transporte y la logística circunscripta a la temática vial, no ferroviaria, ni intermodal, que será un trabajo posterior. Y el segundo eje serán las acciones requeridas respecto de la circulación de cargas que contribuyan a mejorar la competitividad económica, minimizando su interferencia con la vida urbana. Además otra de las cuestiones atinentes a los grandes aglomerados urbanos es que siendo la movilidad de carga una cuestión fundamental desde el punto de vista de la competitividad, se mueve dentro de una red donde hay un enjambre de actores que están desarrollando su propia movilidad, por motivo ajeno al que nos moviliza a nosotros, que es el tema de la escala y la logística. Entonces, hay competencias por*

*el uso de la vía y por el uso de los espacios; y a eso además tenemos que agregarle las otras actividades urbanas y sobre todo, las temáticas atinentes a los desarrollos inmobiliarios, donde lo que está pesando es la cuestión de la renta urbana. Entonces estamos edificando generalmente sobre espacios que tendrían que ser de reserva para algún tipo de actividades estratégicas como lo es el transporte y la logística. Estamos parados en el peor de los escenarios desde el punto de vista de la complejidad y de la pluralidad de actores, de los intereses que están en juego y de la ausencia de coordinaciones efectivas y de una mirada estratégica que nos aglutine. (...)*

*En lo que va del foro ya se han puesto a consideración por los distintos participantes una serie de temáticas. La principal restricción que se señala es la multiplicidad de jurisdicciones y el solapamiento de distintas autoridades que funcionan sin coordinar con el vecino. Cuando uno va por la vía y atraviesa determinada frontera de un municipio, en la calle uno no ve la línea de puntos que separa un municipio del otro. Sin embargo, muchas veces nos encontramos que aún en jurisdicciones vecinas tenemos lógicas muy distintas porque regulan distinto, hay distintos horarios para movilizarse. Tenemos distintas cuestiones que no hacen a coordinaciones mínimas aun tratándose de jurisdicciones fronterizas. Esto de acuerdo al planteo de los participantes deriva en la necesidad de unificar normativas, tasas e incluso el criterio de abastecimiento de los centros urbanos. Esto se ha planteado incluso como una necesidad nacional: fijar un criterio de abastecimiento de centros urbanos. En cuanto a movilidad de carga, en cuanto a manejo de logística en cuanto a horarios, etc. (...)*

*Los problemas más comunes que tenemos identificados son los atinentes a la velocidad de circulación y a la falta de vías con determinada concentración o exclusividad para la circulación de cargas; problemas atinentes a la capacidad de maniobrar, falta de reserva de espacio de dársena, de estacionamiento y de pernocte para carga y descarga, falta de capacidad de carga de empresas receptoras. Este es un problema y muchas veces se utiliza la vía pública como playa de maniobra para algunas empresas porque no tienen espacio para recibir la carga. Problemas para el manejo de cargas indivisibles como grandes materiales para la construcción. Falta de respeto de los espacios reservados para carga y descarga, esto es muy común lo vemos en Capital Federal con los cajones azules, que están invadidos muchas veces por los automóviles particulares que lo usan para estacionamiento. Falta de respeto de los horarios. Necesidad de descarga nocturna y además la problemática de la inseguridad. (...)*

*Respecto de cómo tratar la problemática se ha tratado la necesidad de definir un enfoque y una metodología de abordaje común. Al respecto sería necesario diferenciar zonas de estudio y de intervención por ejemplo, analizar lo que tiene que ver con flujos de travesía urbana, las temáticas atinentes a las áreas perimetrales, a las centrales, a las barriales, etc. Es decir, poder analizar el todo del sistema e incluso diferenciar las particularidades y ver las cuestiones atinentes a lógicas particulares, que forman parte del todo, pero no se puede abordar el todo con el mismo criterio. La necesidad del abordaje interdisciplinario y de crear consensos. Incluso con temas que no tienen que ver con la movilidad y la logística pero tienen que ver con la necesidad de tener una visión holística. Por ejemplo, como no hay una planificación urbana integral, cuando se habilita un establecimiento comercial o industrial la temática de la logística no está puesta en el tapete. Entonces no se tiene en cuenta que tipo de cargas se tienen que mover, con qué frecuencia, en qué cantidad y si el edificio que se está habilitando para cual o tal uso está en condiciones para hacer esa operación logística. Entonces eso conlleva a que haya problemas conexos como la incapacidad de depósito tener que estar haciendo varias entregas por día u operando en la calzada u operando en horarios que no son los adecuados. (...)*

*Hoy por hoy estamos muy atrás en Argentina respecto de nuestros vecinos. Hace años me tocó estar en una mesa con el que entonces era mi par: el director de planificación del transporte de Brasil. Una de las cosas que nos contaba es que ellos hicieron un modelo geográfico de la*

*economía brasilera que tiene casi 700 variables. Entonces ellos pueden prever si aumenta la producción de por ejemplo, hierro cuál es el efecto y como se mueve todo el tablero económico y cuáles van a ser las necesidades de transporte que conlleven. Nosotros en Argentina no tenemos ni un modelo de borrador respecto de estas cuestiones.”*

**Eduardo Reina:** *“Nosotros tenemos que evangelizar y educar. A partir del foro surge una buena oportunidad para evangelizar porque nos daña cuando nos hablan mal del transporte. Lo que tendríamos que hacer es aprovechar esta oportunidad para que la imagen del transporte de carga sea bien vista. (...)*

*Se vienen nuevos problemas del transporte. Nosotros no nos podemos quedar a solucionar los problemas que tenemos hoy, tenemos que tratar de ver el futuro. Si en el futuro vamos a seguir con diésel o no, si vamos a usar drones. Las nuevas tecnologías van a actuar a favor y el diseño de nuevas ciudades tiene que ver en consonancia con lo que nosotros le vamos a ofrecer como transporte. Entonces lo deseable es que el foro sea permanente y que vayamos a otras partes de los operadores de carga. El inicio es el tránsito sobre las grandes ciudades, pero el final de la discusión es infinito.”*

A continuación, se realizaron las dos exposiciones centrales del desayuno:

**Lucas Jolías:** *“La tecnología está impactando en la dinámica de una ciudad. Siempre que empezamos a hablar de pensar el futuro de una ciudad me gusta poner un ejemplo. En 1890 se hizo en Estados Unidos el primer congreso mundial de urbanismo, en ese momento la principal discusión que había con respecto al futuro de las ciudades era el estiércol de caballo. En Nueva York había más de 150.000 caballos. En ese congreso los grandes urbanistas predecían que las ciudades se iban a morir tapadas de estiércol de caballo. Pocas décadas después la invención del motor de combustión interna y el automóvil vino a resolver ese problema. Sin embargo pocas décadas después el principal problema que tienen las ciudades justamente son los autos. Lo que quiero decir es que predecir el cambio tecnológico es muy difícil. Porque somos parte de él, es decir, por su velocidad y la medida en que nos vemos implicados en el, es muy difícil predecir hacia dónde va ese cambio.*

*Sin embargo, hay algunas tendencias que me gustaría comentar, de las cuales algunas ya las hemos vivido, las estamos transitando y otras vemos que vienen bastante pronto. Y yo las agrupo en tres tipos de 3 convergencias que tiene que ver con cómo la aparición de una nueva tecnología aparece en nuestra vida cotidiana. La primera convergencia, que ya la hemos vivido, que es como un sinnúmero de dispositivo se ha nucleado en uno solo, una pc, o principalmente un celular. Hoy nuestra interfaz entre la ciudad y nosotros es el celular. Lo que está mediando entre nosotros y nuestra vivencia de la ciudad es un software. Y esto es muy importante en la movilidad. Nosotros en tecnología cuando hablamos de movilidad nos referimos a como la tecnología se ha individualizado y como ha pasado de ser un bien del hogar a un bien individual y cada vez más móvil. La tecnología ha roto el tiempo y el espacio: hoy podemos trabajar desde cualquier lado mientras que tengamos una conexión a internet y un celular, podemos estar conectados con el mundo. La segunda convergencia es que no solo nosotros estamos conectados, sino que las cosas se están conectando. Es lo que llamamos Internet de las cosas, que es que todo comienza a transformarse en objetos sociales. No solo tenemos información y datos acerca de las personas que están conectadas sino también de las cosas, que comienzan a hablarnos y darnos información. Hoy en día hay más dispositivos conectados que gente y se calcula que en pocos años va a haber más de 50 millones de dispositivos conectados a internet. Esto transforma radicalmente a las ciudades. Hay información en tiempo real acerca de lo que está sucediendo en las ciudades. La big data, las grandes cantidades de información, nos cambia la forma de analizar una ciudad. Antes nuestra forma de análisis era una lógica causal. Si había un embotellamiento en microcentro, buscábamos la causa, por ejemplo, una*

*movilización. Hoy al haber grandes cantidades de información pasamos de una lógica causal a una lógica de correlación. Si bien correlación no es causalidad, hoy al contar con tanta información disponible nos importa más la correlación al momento de tomar decisiones. La tercera convergencia es la del hombre y la máquina. Ha disminuido drásticamente el costo del análisis del genoma humano. Antes costaba millones de dólares y hoy cuesta un poco de cientos. En todas las revoluciones que hubo a lo largo de la historia, principalmente las revoluciones industriales, que hoy estamos en la tercera, siempre hemos podido analizar las ciudades a través de sus sistemas. Un sistema de comunicación, de transporte y de energía. Siempre una ciudad ha tenido estos 3 sistemas que históricamente han estado separados. Ahora estamos en una etapa de la historia donde por primera vez esos tres sistemas comienzan a interactuar, cruzados por un mismo sistema, que es internet. Es imposible pensar la logística sin internet; sin la georreferenciación, la sensorización. Es decir que 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. (...)*

*Todas las ramas de la industria comienzan a transformarse a veces sin quererlo en industria de software. ¿Qué quiere decir industria de software? industria de datos, industria de información. El petróleo pasa a ser la información, y la competitividad de los países tiene que ver más con la información, con la inteligencia y el software es un aliado fundamental. Las ciudades históricamente cambiaban a través hardware, con una nueva plaza, un nuevo edificio. Ahora mi vivencia de la ciudad cambia cuando cambia el software. Nosotros como ciudadanos estamos atravesados por un software.”*

**Eduardo Calcagno:** *“En cuanto al tema logística se está tratando de generar una especie de modernización en cuanto a la normativa de carga y descarga, lugares de descarga y también de los cajones azules. Por ejemplo, por la noche hay muchísima ocupación de espacios públicos por autos particulares en toda la Ciudad. En la Dirección General de Tránsito y Transporte del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires se está tratando de diferenciar los espacios de carga y descarga y también cajones amarillos para el transporte público. Es la demarcación de la vía pública para el uso. Con los cajones azules por falta de educación, falta de respeto, de preparación, no tuvieron éxito. Control, educación y difusión son los pilares fundamentales para que esto mejore un poquito. Por eso hemos tratado de pensar algo que no sea solo la demarcación sino un espacio en la calzada más que del indicio del lugar de carga y descarga. Otra cosa en la que estamos trabajando en nuestra dirección general es tratar de que haya un espacio permanente de carga y descarga dentro de las cocheras privadas.*

*También estamos trabajando en habilitar una aplicación, puede pensarse incluida en el Waze, 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 y el criterio de creación de los mismos es atento a donde haya más necesidad de abastecimiento.”*

Luego de las exposiciones, se realizó una ronda de intercambio y preguntas para motivar el debate entre los participantes. De todos los intercambios señalamos estos dos como los más destacados:

- *“Si bien la tecnología nos está ayudando muchísimo, en la gestión estamos los seres humanos. Nosotros estamos teniendo reuniones hace ya dos años y medio con funcionarios y la verdad que teníamos promesas que parecía que iban a funcionar bien. Básicamente el control del trabajo informal que nos preocupa muchísimo desde la Cámara y eso quedó trunco. Y nos hemos arreglado como pudimos, dejando los*

*camiones en segunda fila, la mercadería en la vereda, este comentario va en línea de que debemos darle continuidad a estas políticas”.*

- *“Hoy el 45% de lo que va en una carga es impuestos. Y esa informalidad hoy el Estado no la percibe. Si hay un sistema que incluya la informalidad esto implica el ingreso que pueda tener el Estado. Tengamos en cuenta que dentro de los controles, dentro de lo que se pueda generar el retorno de ese gasto, ahí hay un agujero negro que se pierden ingresos para el Estado. Que podría estar pagando tranquilamente y con creces todo lo que es la parte”.*