

## Foro Temático: Articulación público-privada para la movilidad de cargas

MAYO-JUNIO DE 2018. DOCUMENTO DE SÍNTESIS

La movilidad, la coordinación del transporte y la logística son temáticas clave. Atenderlas en tiempo y forma resulta una necesidad de primer orden para garantizar una circulación fluida en las grandes aglomeraciones urbanas y un soporte para las distintas actividades económicas, contribuyendo así al desarrollo. Porque todo proceso de desarrollo requiere incrementar los niveles de competitividad. Y para ello, un manejo adecuado de la circulación de cargas resulta crítico.

El Foro Temático tuvo como propósito discutir sobre las diversas implicancias de la articulación público-privada en las grandes aglomeraciones urbanas, lo que abrió dos ejes de debate.

1. Las problemáticas derivadas de la traza, disponibilidad y operatividad de la red vial actual para la circulación de cargas.

***¿Qué inconvenientes generan hoy la situación de las redes viales de las grandes aglomeraciones? ¿Cuál es su impacto en la movilidad de cargas y en la logística?***

A modo de síntesis, los aportes sobre este eje giraron en torno de las siguientes cuestiones:

- En general (por lo menos en el AMBA) la circulación por la red de cargas, donde la hay, se respeta poco. Entre otras cosas, porque no hay demasiada correlación entre la localización de quienes generan esas cargas y la traza que tiene la red.
- La multiplicidad de jurisdicciones públicas sobre la materia es la principal restricción que tienen los proyectos/ideas vinculados con la logística, lo que termina afectando a toda la sociedad. Las dificultades se observan tanto en el momento de planificar (jerarquizar objetivos, priorizar acciones, definir el financiamiento, las responsabilidades, etc.) como en su posterior ejecución. Es menester del Estado, en sus distintos niveles, resolver estos conflictos.
- Una de las mayores complejidades es la coordinación. Si estuviéramos ante una situación estática, la planificación central por medio de reglas (y un *enforcement* eficaz) podría bastar. Pero la materia en análisis se encuentra en el marco de un sistema abierto, dinámico y complejo en el que la mayoría de los intereses en lo inmediato se encuentran en conflicto. Intentar acordar en un marco de corto plazo es muy dificultoso: lo que uno gana otro lo pierde, por lo que nadie quiere ceder primero. El esfuerzo debe darse en generar incentivos hacia la coordinación entre los actores, que desalienten el funcionamiento aislado y, por medio de la negociación, alcancen acuerdos dentro del nuevo marco normativo.
- Como primer paso para abordar las problemáticas derivadas de la traza, disponibilidad y operatividad de la red vial actual para la circulación de cargas, correspondería definir el enfoque. La metodología de abordaje es un requerimiento básico.

- En cuanto a las cuestiones obvias o primarias, en un área donde intervienen distintas autoridades (nacionales, provinciales y más de un municipio), la primera cuestión que se debería abordar es la unificación de todas las normativas y las regulaciones atinentes a la carga y la logística. Incluso debería ser una tarea a nivel nacional.
  - La posibilidad de aunar esfuerzos normativos ante la multiplicidad de jurisdicciones puede ser abordada con proyectos de inversión. Para los proyectos de escala los fondos no provienen de las pequeñas jurisdicciones. Sí del nivel nacional, o por lo menos por medio de su gestión. Ese es el punto de apalancamiento que puede llevar a un alineamiento normativo.
  - El sector privado, ya sean los dadores de cargas, las empresas transportistas y de logística, los concesionarios en diferentes terminales, o los fabricantes de equipo o materiales, no son restricción.
  - Lo primero que habría que determinar es la zona de estudio. Si es travesía urbana, si se trata de áreas perimetrales, áreas centrales, áreas barriales, etc. Los problemas más comunes son: la velocidad que desarrollan los transportes de carga dentro de estas zonas, su maniobrabilidad, reservas o dársenas de estacionamiento, áreas urbanas de espera o pernocte hasta tanto tienen turno de descarga, capacidad de descarga de la empresa que recibe (se observan empresas que utilizan la vía pública para sus operaciones de carga y descarga), y el manejo de cargas indivisibles como, por ejemplo, las de materiales para construcción de gran magnitud.
  - Las cámaras instaladas en las grandes ciudades y ubicadas en puntos estratégicos importantes, con el software adecuado, pueden generar información como la referida a la intensidad del movimiento de cargas, su densidad, y la capacidad en distintos períodos y horarios.
2. Las acciones requeridas respecto de la circulación de cargas que contribuyan a mejorar la competitividad económica minimizando su interferencia con la vida urbana.

***¿Qué acciones habría que acometer para resolver esas problemáticas? ¿Cuál es el marco político e institucional para encarar esas soluciones?***

En cuanto al segundo eje, las principales ideas que se plantearon fueron las siguientes:

- La circulación de cargas interfiere con la vida urbana, muchas veces por razones ajenas a los transportistas y a los operadores. Es común tener que descargar en doble fila porque toda la cuadra está ocupada por automóviles particulares estacionados, o porque algunas pocas medidas que se han tomado, como los “cajones azules” en la CABA, tampoco son respetadas por los automovilistas, que estacionan en ellos. Habría que ordenar el uso de la red vial para que camiones y automóviles no se interfieran, así como la localización de las operaciones de logística y los horarios de carga y descarga.

- Los horarios en que se efectúan los repartos hacen que los camiones dedicados a esa actividad convivan con el pleno funcionamiento del resto de las actividades urbanas.
- Si bien los horarios de carga y descarga y la zonificación al respecto en general ya están establecidos, no se cumplen. Se debe mejorar la fiscalización, lo cual no implica grandes costos, por ejemplo, con sistemas de control electrónico. El uso de inteligencia artificial para reconocimiento de patentes es un gran avance, que podría utilizarse para identificar el tránsito de camiones no autorizados más allá del área central.
- Se podría asignar tiempos de uso de espacios para logística, como los “cajones azules”, por ejemplo, con fiscalización mediante la tarjeta RUTA para parquímetros.
- Como política pública, sería operativo que todos los centros urbanos cuenten con el mismo criterio de abastecimiento.
- Uno de los temas que merecen considerarse es la diversidad de tasas cobradas por cada uno de los gobiernos y municipios del país.
- Se debería analizar la posibilidad de efectuar cargas/descargas nocturnas en puntos fuera de los centros urbanos, para minimizar los movimientos de camiones durante el día.
- Una dificultad para las actividades logísticas y para los movimientos nocturnos, es la inseguridad, tanto personal como patrimonial, que pueden sufrir los repartidores.
- La falta de un criterio uniforme para la habilitación de una industria o de un comercio, hace que muchos de ellos no posean espacios o depósitos para carga/descarga de mercaderías. Por ello, las actividades logísticas se realizan a diario, conviviendo con otras actividades. En muchos casos se visita más de una vez durante la semana al mismo cliente, incluso diariamente y más de una vez al día.
- Es necesario trabajar para lograr una logística inteligente y eficiente, aprovechando todas las herramientas tecnológicas disponibles (como el cobro electrónico, los sistemas de ruteo, de prealerta, etc.). Es inconcebible que hoy, por ejemplo, en algunas ramas hasta un 20% de las veces no se pueda concretar la entrega al primer intento debido a diferencias de producto, conflictos comerciales, falta de dinero, etc. Esto obliga a que esa carga vuelva al origen con el consiguiente incremento de los costos logísticos, aumento de la congestión, mayores roturas por manipulación, etc.

### **Recomendaciones a trabajar en el encuentro presencial**

1. Es conveniente que los distintos niveles del Estado coordinen su accionar en la materia, que unifiquen todas las normativas, las regulaciones y los gravámenes. En ese esfuerzo de coordinación y unificación, la participación del Estado Nacional es imprescindible.

2. Habría que ordenar el uso de la red para que camiones y automóviles no se interfieran, así como la localización y los horarios de las operaciones de logística. Para ello es imprescindible mejorar la fiscalización, que no implica grandes costos (con sistemas de control electrónico, por ejemplo). Sería operativo que todos los centros urbanos cuenten con criterios similares al respecto.
3. Se sugiere adoptar criterios uniformes para habilitar industrias y comercios, determinando cuándo resultan exigibles los espacios para carga/descarga y depósito.
4. Se debería propender a una logística eficiente utilizando el instrumental tecnológico disponible y las nuevas lógicas y métodos de organización.
5. Deberían generarse incentivos que alienten la coordinación entre los actores públicos y privados, desalienten el funcionamiento aislado y estimulen los acuerdos por medio de la negociación. Al respecto, correspondería definir las características y las metodologías para el abordaje de las problemáticas involucradas. Desde el punto de vista operativo, los equipamientos disponibles, como las cámaras públicas y privadas instaladas en las ciudades y en puntos estratégicos, por ejemplo, con el software adecuado, pueden generar información en tiempo real.