

La futura ley que abre caminos (del macrocentro)

ARLOG organizó un desayuno de actualización sobre la ley que surgirá a partir del decreto 2111/01, que regula la actividad de carga y descarga en el macrocentro de la Ciudad de Buenos Aires

Circular por el macrocentro de la Ciudad de Buenos Aires puede ser, durante los días de semana, complicado y, por lo menos, tedioso. No sólo el automovilista común y corriente sufre las consecuencias de un mapa intrincado y arterias obstaculizadas: tal vez quienes más padezcan esta situación sean los que operan en carga y descarga en la “maldita Buenos Aires”. Pero en poco tiempo se sancionará una ley basada en el decreto 2111/01, que en los últimos tres años puso a prueba una serie de experimentos cuyo objetivo es mejorar la circulación y poner punto final al martirio (o, por lo menos, menguarlo). Por eso ARLOG organizó un desayuno de actualización, para exponer qué propone la futura ley y qué aspectos de ella aún deben ser revisados.

Los participantes del desayuno fueron José Luis Losada, de la Comisión Directiva de ARLOG; la arquitecta Patricia Cárcova, Directora General de Tránsito del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires; el ingeniero Carlos Arredondo, Presidente de la Comisión de Abastecimiento del Departamento de Comercio Interior de COPAL; el arquitecto Fernando Verdaguer, Subsecretario de Tránsito y Transporte del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires; Eduardo Poverene, Director Ejecutivo de CEDOL (Cámara Empresaria de Operadores Logísticos), en representación de los operadores logísticos; y el diputado Jorge Sanmartino, Presidente de la Comisión de Tránsito y Transporte de la honorable Cámara de Diputados

Losada, luego de los agradecimientos de rigor, hizo una breve presentación del tema, de la agenda del desayuno y de los disertantes. Se refirió al abastecimiento a los comercios como “la actividad clave en el supply chain”, y explicó que, en las áreas urbanas, se lleva a cabo una suerte de “competencia” por los espacios (calles, veredas, etcétera) de los operadores de carga y descarga con los automovilistas, los peatones, el transporte público, etcétera. Por ello, afirmó, es necesaria “una solución eficiente para mejorar la calidad de vida de la población, otorgando una facilidad de movilización y traslado en áreas complejas; y encontrar métodos de abastecimiento con un costo razonable”.

Verdaguer, a su turno, señaló que la ley se encuentra en su última instancia de desarrollo, y que el desafío “es dar prioridades en un espacio limitado”. “Desde hace un año se establece el período de prueba de una nueva modalidad, que es el ordenamiento de horarios y la reserva de espacios de 24 horas para la carga y descarga en el macrocentro, para vehículos de hasta 4 toneladas”. Aunque calificó como “exitosa” la implementación, admitió que existen problemas en el control y la supervisión de estos llamados “espacios azules”. Así y todo, fue claro: “(Esta normativa) está poniendo orden a un área que por muchos años estuvo desgobernada en el Gobierno de la Ciudad”.

La encargada de exponer los aspectos novedosos de la naciente norma, fue Cárcova. “A partir de las referencias de los operadores, intentamos perfeccionar la normativa vigente, incorporando criterios de caracterización de las vías”. Esto significa que se calificará a las arterias radiales según sus funciones: las arterias tipo 1 son las de ingreso, y en ellas se establecerá la prohibición de operar de lunes a viernes de 8 a 18 horas. En las arterias tipo 2 (de egreso), la restricción abarcará a la franja horaria de 10 a 20 horas los días de semana. Y aquellas que no tienen una finalidad determinada, pero que presentan congestionamientos y que son utilizadas por el transporte público, son las

denominadas arterias tipo 3, en las cuales no se podrá trabajar de lunes a viernes de 8 a 20 horas. “El objetivo es la optimización de la red para poder realizar la actividad sin perjudicar el tránsito de personas”, explicó Cárcova. Y detalló que la caracterización de cada arteria se realizará a partir de su tramo más revelante, para simplificar el cumplimiento de la ley. A su vez, esta calificación hará imperativo el cambio de señalizaciones, la difusión de las nuevas normas y el establecimiento de sistemas de control.

La nueva ley también tendrá como propuesta el incremento de los espacios azules, pero este aspecto aún se encuentra en estudio. Otro proyecto potencial es un plan de carriles exclusivos para el transporte público, además de la modificación de sus trayectos hacia las avenidas principales. Cárcova no cerró su presentación hasta subrayar que la propuesta de ley no modifica la cantidad de horas/cuadra que se encuentra vigente actualmente.

“Nuestro objetivo principal es garantizar la movilidad en el área, no solamente para conductores de autos particulares y colectivos, sino también para ustedes; porque garantizando la movilidad, haremos la actividad de ustedes más eficiente, más económica y más rápida”, abrió el diputado Sanmartino, expresando así la preocupación central de la Comisión de Tránsito y Transporte. Afirmó que la Ciudad de Buenos Aires está signada por estorbos permanentes: los autos particulares, el transporte público y de abastecimiento, y la obstaculización arbitraria que realizan las compañías de servicios públicos cada vez que se efectúan obras. “La Ciudad está funcionando de una manera caótica”, sentenció. Y, respecto de las obras públicas, explicó que la legislación por sí sola no asegura un mejor tránsito: “No alcanza con establecer o extender horarios, hay que garantizar el ingreso y circulación”.

Afirmó que, una vez revisada la propuesta de ley, la sanción no demorará demasiado. “Nosotros estamos esperando por parte del Ejecutivo la norma experimental evaluada; creemos que podemos darle una discusión rápida. Tenemos una buena relación con el Ejecutivo”; y ahondó: “La Ciudad de Buenos Aires no necesita una discusión entre el Ejecutivo y el Legislativo, sino que necesita que tengamos las normas más ágiles, claras y cumplibles”. Señaló como un gran obstáculo de este asunto la existencia de 245 normas de tránsito en la Ciudad de Buenos Aires, pero que los poderes Legislativo y Ejecutivo están trabajando conjuntamente en su ordenamiento, porque “no es cumplible la normativa de tránsito que supere las 240 normas”; y porque, además, hay reglas muy antiguas y caídas en desuso, pero que no han sido derogadas.

“Hay dos ausencias manifiestas en esta mesa, faltan dos representantes muy importantes: la Dirección Seguridad Vial, que es quien hace cumplir las normas; y la Justicia, que debe ser ágil y económica”, juzgó. “Hoy hay una profunda debilidad de la Ciudad de Buenos Aires en el ejercicio de poder de policía, de control, en todos los sectores. No debemos cerrar el debate aquí”.

En cuanto a la ley, encontró inconveniente “tener una norma hiperreglamentarista; tienen que ser normas de carácter general, y darle al Ejecutivo la flexibilidad para atender las cuestiones particulares; pero esto exige del Ejecutivo una eficiencia que no le conocemos”, criticó.

Para cerrar, graficó un “círculo virtuoso” al que se debe llegar con el fin de solucionar el problema de la carga y descarga: “las normas tienen que ser sancionadas y conocidas; ustedes tienen que comprometerse a cumplirlas; tiene que haber un ejercicio del poder de policía que sancione efectivamente a los que incumplen; y la Justicia debe resolver las causas de un modo ágil”.

El ingeniero Arredondo fue quien más hincapié hizo en la necesidad de revisar hasta el último detalle la ley antes de su sanción, para no cometer errores: “Es el momento donde más debemos interactuar”, sostuvo.

Explicó que, desde hace más de un año, COPAL trabajó en un informe sobre la implementación del decreto 2111. “La idea del estudio que hizo COPAL es determinar el grado de cumplimiento de las normas que se implementaron en forma transitoria a través del decreto, y relevar los inconvenientes y mejoras que estas disposiciones provocan en las operaciones de abastecimiento, con el fin de contribuir con información objetiva a las autoridades correspondientes, a los efectos de evaluar las medidas adoptadas durante el período y solicitar, en los casos que el estudio sugiera, la revisión de las disposiciones, sugiriendo las modificaciones específicas que ayuden a perfeccionar el decreto”. El estudio se realizó durante septiembre, octubre, y principios de noviembre, en dos etapas: en la primera, se estudió lo que sucedía en el área del macrocentro de lunes a viernes de 11 a 15 horas; en la segunda, se analizaron los movimientos ocurridos de lunes a viernes de 7 a 9 horas. Y se “peinaron” todas las calles, primero en forma transversal y luego de manera perpendicular al río. Al encontrar una infracción, se labraba un acta informal o simbólica de los incumplimientos observados, y se lo enviaba a la empresa de transporte o la compañía dueña del producto transportado, para explicarle la norma, y para solicitarle su colaboración, con el objeto de que el sistema funcione.

Luego enumeró las conclusiones a las que llegó esta investigación: la necesidad de extender el horario de abastecimiento en todas las avenidas del micro y macrocentro hasta las 8 horas; lo imperativo de replantear la distribución de los espacios azules; que el permiso para operar en carga y descarga hasta las 11 horas realmente ayuda a los abastecimientos, especialmente los intensivos; y por último, señaló que no deberán afectarse las zonas azules con parquímetros, pero que se deberá buscar una forma de controlar la permanencia de los camiones en esos espacios.

Expresó una cierta preocupación respecto de las caracterizaciones de las arterias presentadas por Cárcova. “En principio me parece que operativamente no va a funcionar, pero seguiremos discutiendo hasta que se sancione la ley”.

Luego mostró fotografías donde se veía la invasión de espacios azules por parte de vehículos no autorizados para utilizarlos. Pero señaló que esto se debe a la falta de información de los particulares, por lo que consideró un “error” que la Subsecretaría divulgue el decreto sólo a las empresas y a los que tienen que ver con la distribución.

Poverene inició su presentación de forma más optimista: “Aplaudimos el decreto 2111 porque es un gran avance respecto de lo que teníamos antes”. Pero marcó que en el caso de los camiones de hasta 4 toneladas hace falta capacitación de la Policía Federal y automovilistas, que estacionan en espacios azules o señalizados; que la señalización vertical fue terminada hace muy poco, pero que hasta entonces no se podía trabajar adecuadamente por su falta; que no hay espacios azules en las intersecciones de calles con avenidas y otras áreas comerciales; y que no se sanciona debidamente a los vehículos particulares que ocupan esos espacios. Sin embargo, aclaró que se registró una fuerte disminución de las multas para los vehículos de menos de 4 toneladas. En el ámbito de los vehículos de 4 a 12 toneladas, mencionó que los vehículos particulares estacionan en infracción (en horarios que está prohibido el estacionamiento) y que obligan a operar en doble fila, con riesgo de ser sancionados; que se debe fortalecer el control; que los comercios no colaboran abriendo temprano, sino que esperan a que lleguen sus clientes; y que es imposible el abastecimiento de comercios sobre arterias con restricción de 7 a 21 horas, porque no hay forma de llegar a ellos; sobre este punto, juzgó oportuno extender el horario hasta las 8 horas. Y en el lado positivo de la

cuestión, indicó la mejora notable de la operación de carga y descarga en el macrocentro para este tipo de vehículos y, también en este caso, la intensa caída de las multas. Por último, insistió en la necesidad de analizar el abastecimiento de comercios sobre arterias con restricciones, de implementar una campaña de capacitación para automovilistas y para la Policía Federal, de revisar la ubicación de las zonas azules y lo imperativo de tener una norma definitiva para el abastecimiento del macrocentro.

Los interrogantes

El puntapié inicial del bloque de preguntas lo dio el mismo Losada, que quiso saber si la ley contemplará a algunas zonas aledañas al macrocentro, que sufren problemas similares. Los expositores explicaron que, si bien la ley no abarca esas zonas, se debe hacer (y en algunos casos está en marcha) una evaluación de características similares para poder cubrir sus conflictos particulares.

Eugenio Ramiro de Papelera Sarandí preguntó acerca de las consideraciones sobre los piqueteros o cualquier otro tipo de manifestación que afecta a la circulación. Verdaguer dijo compartir esa preocupación, y explicó que la Subsecretaría deniega los cortes que no se realizan dentro del marco legal. “Esto no es el vale todo”, aseguró. También señaló que se está licitando un sistema inteligente de tránsito con carteles de leyenda variable para informar sobre los cortes en tiempo real. Cárcova remarcó el tema de la denegación de permisos: “Nos la pasamos diciendo que no. Cuando tenemos oportunidad de expresarnos, lo hacemos”.

Otro asistente expresó que sentía que el subsecretario casi culpaba al sector por no iniciar acciones judiciales contra aquéllos que realizan cortes fuera de la ley. “¿No existen leyes que nos protejan a nosotros?”, interrogó. Sanmartino explicó que el Código de Convivencia establece la obligación de dejar libres por lo menos dos carriles para la circulación. “Pero acá tenemos dos sillas vacías. Si nosotros no tenemos interactuando a Seguridad Vial, vamos a poder definir la mejor norma, pero cuando tenemos que hacerla cumplir, la Policía Federal y la Dirección de Seguridad Vial no ejercen su rol, y son del mismo gobierno. Se deniegan los permisos de los cortes por un lado, pero se habilitan los actos por otro. O, lo que es peor: habiéndose habilitado el corte dejando libres los dos carriles, la Policía valla toda la calle. Acá estamos con un problema de gestión pública. Ustedes son responsables de la parte que les compete, pero no son los únicos actores. Tenemos un problema de comunicación dentro del propio Ejecutivo, dentro de los que tienen que hacer cumplir la norma y de los que tienen que sancionar. Pero este problema no es sólo del macrocentro: este problema de anomia es de toda la Ciudad”, se lamentó. Verdaguer, por su parte, aclaró que la Policía Federal no depende del Gobierno de la Ciudad, y que por ello no acata las órdenes debidamente.

Losada pidió que se encauzaran las preguntas hacia el tema central del desayuno. Un asistente preguntó qué sucede con “el transporte sin chapa” (motos, bicicletas, e incluso peatones) que también provocan problemas de circulación al no respetar las reglas de tránsito. Cárcova respondió que se está trabajando en una campaña de cumplimiento de las normas: “No es que no tengamos normas, sino que no estamos acostumbrados a cumplirlas”, especificó. Verdaguer fue más terminante: “Cada sector debe asumir su responsabilidad, no decir que mi incumplimiento es causado por el incumplimiento del otro”.

Eduardo Vartorelli, de Alba, explicó que en su compañía se trabaja no sólo con locales propios, sino también con locales de clientes. En el último caso, según Vartorelli, muchas veces el cliente ejerce una presión que fuerza al transportista a trabajar en infracción. “¿No se puede sancionar a los dos?”, consultó. Mientras que Cárcova se manifestó escéptica ante la posibilidad de crear una reglamentación como la

que Vartorelli planteaba, Arredondo se mostró más entusiasmado: “No se nos ocurrió. Vale la pena analizarlo”, dijo.

Por último, Arredondo ofreció, en nombre de ARLOG, COPAL y la Subsecretaría, contribuir con la información necesaria para ahondar en la capacitación de los transportistas. Tal vez, con el esfuerzo conjunto, encuentren que el camino al éxito no está tan congestionado.

Frida Stecher

frida@segurosaldia.com