



CONGRESO DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD

**Planificando el transporte del futuro:
tecnología, sostenibilidad y desarrollo humano.**

Miércoles 11 de junio de 2025
Ezeiza, Provincia de Buenos Aires, Argentina.



**UNIVERSIDAD
PROVINCIAL
DE EZEIZA**

ÍNDICE

AUTORIDADES	4
PALABRAS DEL RECTOR	5
AGRADECIMIENTOS	6
INTRODUCCIÓN	9
APERTURA INSTITUCIONAL	11
PANELES	
Eje 1 - “Nuevas Tecnologías del Transporte”	
Transporte Inteligente	13
Eje 2 - “Sostenibilidad en el Transporte y la Logística”	
Transporte Urbano Sostenible	15
Sostenibilidad en el Transporte y la Logística	18
¿Cómo medir la sustentabilidad?	21
Hacia un transporte y una movilidad segura y sostenible	22
Eje 3- “Desarrollo Humano y Seguridad en el Transporte”	
Seguridad en el Transporte	24
Seguridad Vial: Normativa y Resolución de Conflictos	26
Enfoques de Accesibilidad en el Transporte	28
Eje 4- “Planificación del transporte”	
Historia de la Aviación en Argentina	30
La matriz del transporte de cargas en la Argentina. El rol de los ferrocarriles y puertos	32
Aeropuertos: la adaptación del ICEBERG	35
Planificación aeroportuaria y Movilidad Aérea Urbana	37
Planificar el Transporte: desafíos en la gestión y la eficiencia	39

MESAS DE PONENCIAS	41
Mesa 1: Planificación y Sostenibilidad del Transporte Urbano	42
Mesa 2: Nuevos Desafíos y Oportunidades para la Aviación	43
Mesa 3: Tecnologías Aplicadas al Transporte	45
Mesa 4: Hacia un transporte y una logística sostenible	46
Mesa 5: Innovación y Sostenibilidad en el Transporte: Casos de Estudio en Argentina	48
CIERRE INSTITUCIONAL	50
CONFERENCIA DE CIERRE: “INNOVACIÓN APLICADA A LA FÓRMULA 1”	52

AUTORIDADES

Rector

Mg. Daniel Galli

Vicerrectora - A cargo de la Gestión Académica

Prof. Macarena Forneris

Secretaria de Extensión Universitaria

Lic. Ayelén Rocha

Secretaria de Investigación, Ciencia y Tecnología

Lic. Luciana Caccianini

Comunicación Institucional

Prof. Paula Rodriguez Genin

Secretaria Administrativa

Lic. María José Sciarretta

Secretario de Asuntos Jurídicos

Abog. Oscar Jiménez Peña

Auditoría

Cdor. Juan Carlos Escanda

Obras y Mantenimiento

Javier Battistelli

PALABRAS DEL RECTOR | *Ingeniero Daniel Galli*



Es una gran satisfacción dar inicio al **1er Congreso de Transporte y Movilidad de la Universidad Provincial de Ezeiza**. Y quiero comenzar con una palabra sencilla pero fundamental: *gracias*. Gracias a todos ustedes por decidir participar en tan buen número. Gracias a quienes forman parte de nuestra comunidad universitaria por dedicar su tiempo y energía a este tipo de actividades que enriquecen la vida académica. Y gracias también a quienes nos visitan por confiar en la UPE y acompañarnos en la construcción de nuevos contenidos y miradas.

Nuestra Universidad tiene ya 13 años de vida, **cuenta con más de 14.000 estudiantes y ofrece 11 carreras entre tecnicaturas y licenciaturas**, todas vinculadas al polo productivo de Ezeiza. En cada una de estas propuestas formativas, el transporte atraviesa transversalmente los contenidos, porque es parte constitutiva del desarrollo de nuestro territorio. Por eso, los congresos que llevamos adelante se relacionan directamente con nuestro campo de especialización y con nuestros planes de estudio: suelen aportar líneas de investigación, motivar revisiones curriculares o permitir incorporar nuevas problemáticas que aún no hemos explorado.

Esto ocurre porque solemos pensar que la Universidad solo enseña; sin embargo, en espacios como este, la Universidad también viene a aprender. Aprende al escuchar, al observar, al recoger miradas de otros sectores que complementan y enriquecen nuestros conocimientos. En esta mesa de apertura, por ejemplo, están representados el Estado provincial, el sector privado y la Universidad: el histórico “triángulo de Sábado”, un modelo virtuoso de articulación para mejorar la calidad de vida de las personas. Ese simbolismo es parte de lo que quisimos poner en valor hoy.

El **transporte y la movilidad son pilares del desarrollo económico, social y ambiental de nuestras comunidades**. Las nuevas tecnologías abren oportunidades para transformar la manera en que nos movemos y transportamos bienes, pero también nos interpelan con desafíos vinculados al ambiente, la equidad y la accesibilidad. Por eso es crucial reunir a expertos, académicos, representantes del sector privado y gremial, autoridades con capacidad de decisión y participantes de diversos ámbitos. Este intercambio de saberes y experiencias es indispensable para construir un futuro más sostenible, seguro y equitativo para todos.

Nuestro compromiso es fomentar este diálogo plural que impulse la innovación, la sostenibilidad y la seguridad en el transporte y la movilidad. Aspiramos a contribuir a un sistema más eficiente, accesible, equitativo y respetuoso con el ambiente, que fortalezca el desarrollo humano y mejore la calidad de vida de nuestras comunidades.

Agradezco especialmente a quienes comparten esta mesa de apertura por acompañarnos en un momento académico tan significativo para la institución. Para la UPE, este congreso es un espacio de enorme valor, y es un orgullo poder inaugurarlo junto a todos ustedes.

Muchas gracias y bienvenidos.



Ing. Ing. Daniel Galli
Rector
Universidad Provincial de Ezeiza



AGRADECIMIENTOS

El éxito del 1er Congreso de Transporte y Movilidad es el resultado del compromiso y la colaboración de muchas personas e instituciones. Extendemos un profundo agradecimiento a nuestros sponsors, auspiciantes y acompañantes por su apoyo clave para la implementación del evento. Reconocemos la invaluable labor de los Comités Organizador y Académico, la generosidad intelectual de los expositores, ponentes y moderadores que enriquecieron cada debate, y la dedicación del equipo de compiladores del presente documento.

COMITÉ ORGANIZADOR

Adriana Haydee Douthat, Cecilia Conci, Oscar Jiménez Peña, Luciana Caccianini, María Forneris, Paula Rodríguez Genin, Nicolás Amaro, Amalia Peralta, Antonella Scarponi, Nuria Portos Gilabert y Anahí Gauna Díaz.

COMITÉ ACADÉMICO

Alejandro Álvarez, Hugo Di Risio, Claudio Raimundi, Nicolás Klauss, Dario San Cristóbal, Claudio Lagar, Maximiliano Velazquez, Jimena Dmuchowsky, Alejandro Tombesi, Eugenia Romero, Marta Aguilar.

EXPOSITORES

Adriana Douthat, Alejandro Alvarez, Alejandro Leonetti, Andrea Brito, Andrea Fernandez, Andrés Serrano, Carlos Lupiáñez, Carolina Dickson, Cecilia Conci, Cintia Bruno, Cristian Montironi, Daniel Galli, Diego González, Ester Litovsky, Fabián Garófalo, Facundo Luis Flory, Fernando Lia, Francisco Paz, Gabriel López, Gastón Granados, Hernán Martínez, Hernán Vigier, Horacio Cuervo, Hugo di Risio, Ilan Spiner, Jorge Cordiglia, Jorge de Mendoca, Leandro Moro, Leonel Benítez, Lucas Cechet, María Florencia Ceci Molinelli, Mariana Cambiasso, Mario Arellano, Martín Marinucci, Martín R. Martín, Matías Mancini, Matias Van Kemenade, Mauricio Suárez, Maximiliano Velázquez, Omar Quiroga, Pablo Ceriani, Pablo Trabattoni, Pamela Suárez, Ramón Jatip, Ricardo Ferreyra, Walter Bentancor.

PONENTES

Alan Gabriel Nanni Coitiño, Ana Ruiz, André Cunha, Astrid Diana Marchueta, Brisa Fernandez, Camila Ailín Vila, Daiana Yamila Leiva, Daniel Omar González, Emily Corton, Erica Correa, Franco Cinalli, Guadalupe Diaz, Guadalupe Hidalgo, Gustavo Roberto D' Antiochia, Gustavo Vallejos, Iara Antonella Cañete, Iara Leonelli, Jorge Golfieri, Laura Silvina Cotignola, Lilia Holubek, Maia Benitez, Malena Suarez, Marcos Enroque Moreno, Marcos Rezzano, María Belén Sosa, María Florencia Zaslasky, Mariana Cataldi, Natalia Viviana Chavez, Nicolas Bugallo, Nicole Torres, Ornella Paz, Pamela Romina Zibell, Raquel Valenzuela, Rhennan Flávio Pereira Caldeira, Rodrigo Chavez, Rodrigo de Lima Lopes, Sebastian Rivada, Selva Figueredo, Valentino Olivera, Yasmín Guerrero.

MODERADORES

Adriana Douthat, Alejandro Álvarez, Carla Cabrosi, Cecilia Conci, Dario San Cristobal, Facundo Villar, Ivana Wowczuk, Jimena Dumuchowsky, María del Carmen Galíndez, Nicolás Klauss, Valeria Pereyra, Oscar Martínez.

SISTEMAS Y COBERTURA

Javier Battistelli, Andrea Frank, Nuria Portos Gilabert, Anahi Gauna Diaz, Gonzalo Benitez.

COMPILADORES

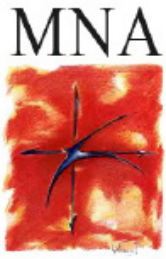
Flavio Bonanno, Lena Dávila.

PATROCINANTES



AUSPICIANTES



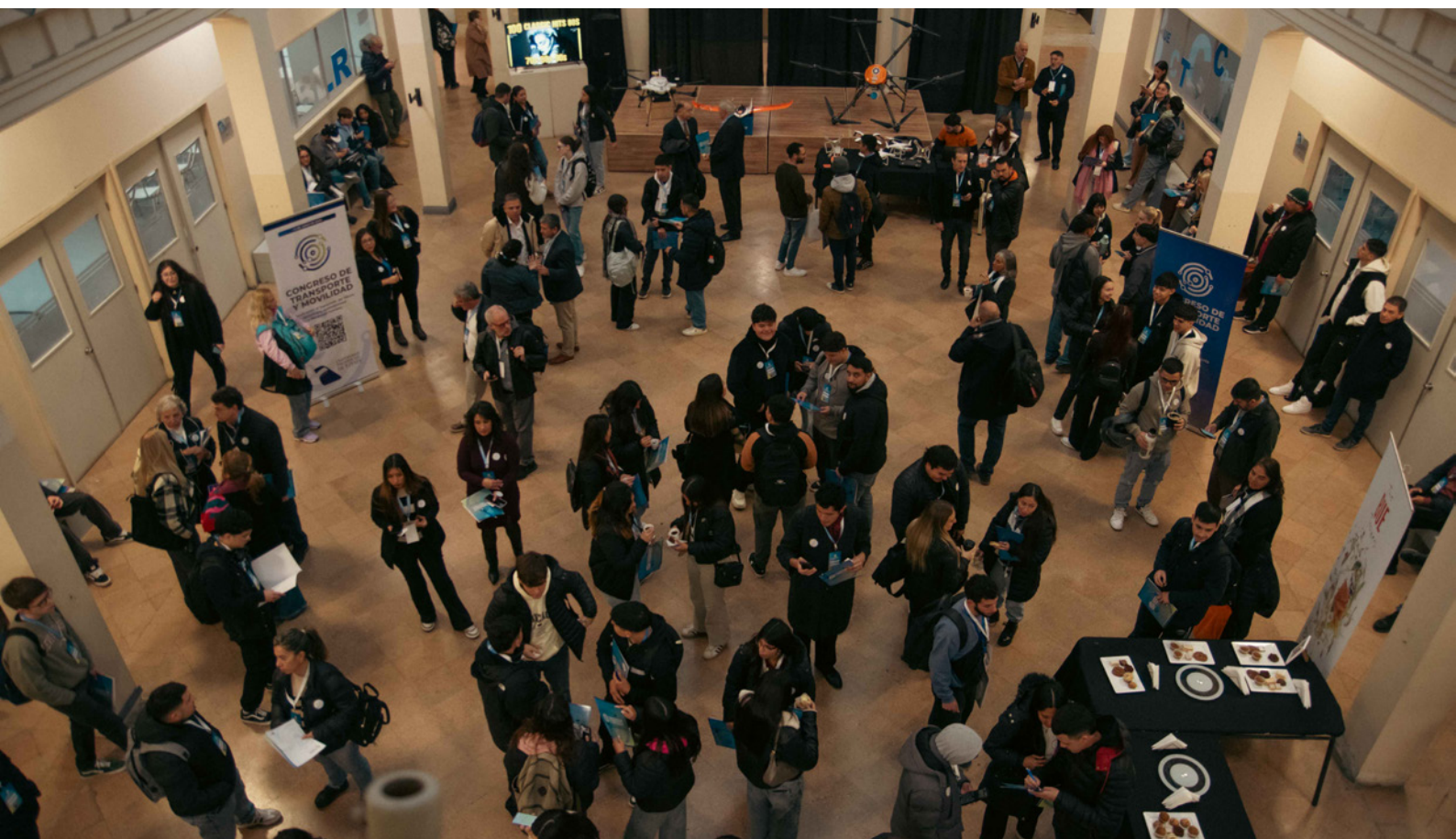


ACOMPAÑANTES



INTRODUCCIÓN

El 11 de junio de 2025, la Universidad Provincial de Ezeiza (UPE) fue sede del **1er Congreso de Transporte y Movilidad**. El evento se realizó de forma presencial y contó con la transmisión en vivo de sus paneles de apertura y cierre. De carácter abierto y no arancelado, convocó a más de 500 personas entre estudiantes, graduados, investigadores y expertos del sector público y privado. Con más de 25 sponsors, auspiciantes y acompañantes, el Congreso se propuso como objetivo fomentar el intercambio de conocimientos, experiencias y perspectivas para impulsar la innovación, la sostenibilidad y la seguridad en el transporte y la movilidad.



Para articular la riqueza y complejidad de los debates, el Congreso se estructuró en torno a cuatro ejes temáticos transversales que buscaron abordar los desafíos más apremiantes del sector. El primero de ellos, Nuevas Tecnologías de Transporte, profundizó en el impacto y las posibilidades que ofrecen las tecnologías emergentes, invitando a desarrollar temas de vanguardia como la movilidad aérea avanzada, las soluciones tecnológicas autónomas y la ciberseguridad, abarcando desde las innovaciones técnicas hasta su integración segura en las infraestructuras actuales. En segundo lugar, el eje de Sostenibilidad en el Transporte y la Logística reafirmó la sostenibilidad como una prioridad ineludible, abordando aspectos como la movilidad urbana y el diseño de estrategias para mitigar y medir el impacto ambiental del sector. El tercer eje, Desarrollo Humano y Seguridad en el Transporte, dedicó un espacio fundamental a la dimensión social del sector, tratando temas vinculados con la seguridad y la accesibilidad. Finalmente, el eje de Planificación del Transporte destacó la importancia de una planificación efectiva y multimodal para lograr un sistema eficiente y conectado. Este eje abordó tanto la perspectiva histórica como los desafíos actuales de la gestión del transporte.

La jornada se organizó en una estructura dinámica que facilitó el diálogo y la difusión de ideas, comenzando con una Apertura Institucional que marcó la impronta del evento, seguida por Paneles de discusión con más de 40 destacados especialistas y Mesas de Ponencias donde se presentaron los resultados de 25 investigaciones. El encuentro concluyó con un Cierre Institucional y una conferencia magistral sobre la innovación en la Fórmula 1 y su aplicación al transporte cotidiano.

Es destacable mencionar que durante el evento se realizó la medición de la huella de carbono, una iniciativa que subraya el compromiso de la organización no sólo con el debate teórico, sino también con la adopción de prácticas responsables.

Este documento reúne los conocimientos, debates y reflexiones que surgieron de esta intensa jornada, con la vocación de servir como un documento de consulta y un catalizador para futuras investigaciones, políticas públicas y proyectos que continúen impulsando la necesaria transformación del transporte y la movilidad en nuestra región.



APERTURA INSTITUCIONAL

EXPOSITORES



Martín Marinucci
Ministro de
Transporte de la
Provincia de Buenos
Aires



Pablo Ceriani
Gerente General de
AUBASA y ex
Presidente de
Aerolíneas Argentinas



Gastón Granados
Intendente del
Municipio de Ezeiza



Ramón Jatip
Presidente de
CATAC



Daniel Galli
Rector de la UPE

El inicio del 1º Congreso de Transporte y Movilidad tuvo una Apertura Institucional que marcó la impronta territorial del evento, en clave de pensar y desafiar las problemáticas del presente con visión de futuro.

Gastón Granados, Intendente del Municipio de Ezeiza, dio en el inicio del panel la primera clave acerca de la necesidad e importancia del desarrollo del Congreso en el territorio de la municipalidad. En concreto, planteó la vocación productiva e industrial de Ezeiza, y la importancia que para su dinámica económica tiene la red vial y su mantenimiento. Desde aquí, dejó claro porque el transporte se erige como una cuestión central. En esta dirección, revalorizó el rol del Congreso y de la Universidad, para analizar esta problemática desde la planificación y el diálogo entre el sector público, privado y la academia.

A su turno, el Rector de la Universidad Provincial de Ezeiza (UPE), **Daniel Galli**, resaltó la virtuosa relación entre la Universidad y el municipio, evidente en sus proyectos conjuntos y fluido intercambio. Subrayó además la naturaleza del Congreso como un espacio clave de vinculación público-privada, hecho demostrado en la composición mixta de sus mesas y paneles. Finalmente, Galli conectó esto con las políticas provinciales de movilidad, mencionando las gestiones en curso para mejorar el transporte de los estudiantes de la UPE.

Posteriormente, tomó la palabra **Ramón Jatip**, quien valoró profundamente la iniciativa del Congreso. Alertó sobre el peligro que implica el estado actual de los caminos en Argentina, ejemplificando este punto con la situación de los ejes viales por donde circulan camiones cerealeros y mineros. Señaló que la falta de mantenimiento adecuado en esas rutas genera impactos negativos en la logística. En este sentido, reconoció la política de la Provincia de Buenos Aires al mencionar la instalación de balanzas en las rutas provinciales. Finalmente, enfatizó que los escenarios futuros del transporte y la movilidad deben abordarse fortaleciendo la relación público-privado.

Por su parte, **Pablo Ceriani** destacó la importancia de generar consensos para desarrollar políticas de transporte que trasciendan a los gobiernos, coincidiendo con el resto de los panelistas sobre el complejo estado actual de la red. En este sentido, enfatizó que es determinante desarrollar el sector desde sus tres actores principales: el Estado, el sector privado y los trabajadores. Posteriormente, abordó la situación del sector aerocomer-

cial. Si bien señaló que la industria se ha venido recuperando de la severa crisis de la pandemia, hizo un fuerte llamado de atención sobre la gestión reciente de Aerolíneas Argentinas. Finalmente, caracterizó al sistema vial como un activo estratégico que necesita un fuerte mantenimiento para conservar su valor, e instó a pensar de forma conjunta políticas de transporte que focalicen en el desarrollo económico y social del país.

El cierre de la Apertura Institucional estuvo a cargo de **Martín Marinucci**, actual Ministro de Transporte de la Provincia de Buenos Aires, quien felicitó la iniciativa del Congreso y la importancia de ver a una comunidad reunida para pensar y debatir estos temas. En su presentación, destacó tres ejes centrales. El primero, centrado en la importancia del control vehicular y mantenimiento, que se viene llevando a cabo en la gestión provincial, con el objetivo de “disminuir la siniestralidad vial”. Como segundo eje enfatizó que actualmente la Provincia de Buenos Aires subsidia al sistema de transporte público provincial, tanto para compensar la tarifa, como para financiar la renovación del parque móvil. Planteó la importancia de optimizar estos recursos y de avanzar hacia un esquema de “subsidio a la demanda”, en lugar de subsidiar la oferta. Como último eje, señaló que en la actualidad se vive un retroceso ferroviario. En este sentido afirmó que es necesario planificar el transporte para favorecer la intermodalidad y los nodos logísticos estratégicos, que articulen los diferentes modos de transporte. Finalmente, alentó a pensar y plantear políticas públicas que establezcan un programa de transporte para los próximos 30 años.

La apertura del Congreso no solo sirvió para exponer los desafíos urgentes, sino que también se consolidó como un llamado unánime a la acción, subrayando que el futuro del transporte y la movilidad en Argentina dependerá de la capacidad de articular una visión estratégica, federal e intermodal, fortaleciendo la sinergia entre sectores para trazar un horizonte de desarrollo sostenible para las próximas décadas.

La apertura culminó en la entrega, por parte del Ministro Martín Marinucci, al Rec-



tor Daniel Galli del convenio de adjudicación del boleto con tarifa preferencial para los estudiantes de la UPE. Este hito representó un avance concreto y fundamental en pos del acceso universal a la educación superior, reafirmando el compromiso con la igualdad de oportunidades y la permanencia de los estudiantes en sus trayectorias formativas.

PANELES

A continuación, se presentan las principales discusiones y los aportes generados en los distintos paneles de expertos que se desarrollaron durante la jornada.

EJE 1 - “NUEVAS TECNOLOGÍAS DEL TRANSPORTE”

Transporte Inteligente

EXPOSITORES



Horacio Cuervo
Beyond Future



Martín R. Martin
Drones VIP

MODERADORA



Cecilia Conci
Coord. Logística UPE

El primer eje tuvo como tema la **integración de nuevas tecnologías en la industria del transporte**. Las tecnologías vinculadas con Inteligencia Artificial (IA) fueron el eje central de este panel.

Horacio Cuervo, cofundador de la consultora Beyond Future, disertó sobre IA y cómo liderar en un mundo que ha cambiado a partir de su integración. Su testimonio se basó en cómo ofrecer soluciones a ejecutivos para evolucionar digitalmente junto con sus empresas, conectando cultura, estrategia, tecnología, procesos y ejecución para lograr resultados reales y sostenibles. En materia de datos, Cuervo aseveró que, según sus estudios, el 72% de las organizaciones reconoce la necesidad de transformar con IA, pero menos del 15% logra resultados significativos. Según el expositor, esto se debe a que la adopción de la IA no solo implica una cuestión tecnológica, sino de visión, cultura y talento. En consecuencia, aseguró que somos los usuarios de la IA quienes debemos repensar cómo pensamos, decidimos y lideramos, desde la premisa que el mayor riesgo no es que la IA tome decisiones, sino que nosotros dejemos de tomarlas. Desde esta perspectiva, la IA no tomará decisiones por

nosotros, pero alguien que sepa utilizarla probablemente sí lo hará.

Siguiendo esta línea argumental, el expositor presentó cuatro ejes en los que se debe poner el foco para que seamos nosotros quienes tomemos las decisiones: 1) Curiosidad estratégica, la cual combina curiosidad con tecnología para explorar nuevas oportunidades; 2) Liderazgo basado en el control y la experiencia; 3) Pensamiento sistémico y ético, que integra tecnología con propósito para decisiones éticas complejas; y 4) Humildad ante lo desconocido, para reconocer nuestras limitaciones.



A partir del argumento de que ni el juicio humano ni el liderazgo se delegan, planteó las siguientes consideraciones para poder llevar adelante un liderazgo moderno: mantenerse actualizado y significativo en el mercado, tener pensamiento crítico analizando y evaluando información objetivamente, ser empático entendiendo y compartiendo sentimientos con otros, usar tecnología para mejorar la toma de decisiones y mantener estándares morales en las operaciones. Horacio Cuervo hizo especial hincapié en que la IA no se implementa, sino que se habita y que es parte del nuevo contexto en que vivimos, el cual plantea dilemas principalmente culturales y éticos, más que tecnológicos. Las barreras para su adopción son humanas y cada proyecto con IA debe analizarse en cuanto a su impacto real, siempre con ética, transparencia y seguridad. En consecuencia, el disertante presentó a la IA como “contexto”, redefiniendo valores, decisiones y prioridades; como “hacker”, transformando el lenguaje y el enfoque de las conversaciones; y como “prótesis”, mejorando el pensamiento y elevando la función cognitiva.

Basándose en las ideas mencionadas, el expositor planteó al auditorio dilemas muy interesantes que conllevan el uso de la IA, abriéndose a la reflexión conjunta. Por ejemplo, invitó a reflexionar sobre la posibilidad de automatizar un área entera: si eso genera mayor competitividad aunque implique despedir gente, qué hacer si el algoritmo discrimina pero es legal, cómo delegar decisiones críticas en sistemas que no entienden consecuencias, cómo evitar que la eficiencia opaque los valores o qué hacer si el sistema optimiza costos sacrificando la experiencia del cliente. El expositor insistió en la idea de que el futuro no se enfrenta solo, sino que se debe diseñar acompañados, reconocer la necesidad de una guía, desarrollar hojas de rutas estratégicas para crear un plan para la transformación, enfocarse en la integración en lugar de la implementación, involucrar a expertos externos, utilizar la sabiduría colectiva para la toma de decisiones y ejecutar un camino sostenible con estrategias a largo plazo. Para cerrar el panel, Horacio Cuervo brindó como últimos consejos para el desarrollo de la IA tener siempre presente la ética, la moral, la transparencia en los procesos y decisiones, y la seguridad (protección de sistemas de IA y datos contra amenazas).

A continuación, tomó la palabra **Martín Martín de Drones VIP**, empresa argentina dedicada a la formación de pilotos de drones y a la prestación de servicios relacionados con esta tecnología. En Argentina, los drones, o aeronaves remotamente pilotadas, ya operan legalmente bajo dispensas aeronáuticas y certificados. Estos drones pueden volar en espacios aéreos controlados o no, siempre con estudios de seguridad y autorizaciones. Hay drones de ala fija, aerostatos y multirrotores: estos últimos usan IA y GPS y requieren seguros específicos. Aunque tienen limitaciones en alcance y comunicación, los drones ya se usan

para transporte de mercancías, navegando por puntos y no por imágenes, lo que optimiza su eficiencia. Los operadores deben estar capacitados y planificar cada vuelo con cuidado para minimizar riesgos.

Según el expositor, los drones civiles pueden clasificarse por fabricantes en drones de transporte, de agricultura, comerciales/industriales y aficionados/recreativos. Los drones de transporte no son económicos y están destinados a transportar mercancías en un corto plazo a personas particulares; ejemplos son la línea de drones brasileños SpeedBird, que funcionan con redes 4G o 5G, y la línea de drones CARGO. Los drones de agricultura son más grandes, con posibilidad de levantar mayor peso para realizar aspersión o sembrado al voleo, se destinan para el uso en el campo y precisan certificación de pilotos en clases superiores: una línea que existe actualmente son los DJI AGRAS. Los drones comerciales o industriales no están al alcance de cualquier bolsillo ya que necesitan de ciertas características que permitan dar un servicio profesional a empresas para relevamientos; por ejemplo, la línea DJI ENTERPRISE. Por último, existen los drones para aficionados/recreativos, son los más económicos y están destinados para el ocio, a la vez que son capaces de grabar y seguir algún objetivo; ejemplos de ellos son las líneas DJI MAVIC, Mini, Air, Mavic o Phantom.

En su disertación, el expositor planteó consideraciones y consejos para tener en cuenta en el uso de drones: adaptarse a cada entorno productivo para sacarle el máximo partido, evolucionar sin limitaciones para adaptarse a necesidades actuales y futuras de la empresa, definir junto a los clientes las variables que aporten un valor añadido a la producción, considerar que los drones son integrables con los sistemas de información de las empresas como ERPs, CRMs y aplicaciones de gestión, que son accesibles desde donde quiera y disponibles para el acceso de terceros facilitando la comunicación con proveedores y clientes y, por último, que son seguros implementando estrictos protocolos de seguridad para evitar filtraciones de información.

En conclusión, los disertantes posicionaron a los drones y la IA como una nueva era en la movilidad y el transporte, que transforma la logística y el espacio aéreo. Desde perspectivas complementarias, se argumentó que para aprovechar el potencial de estas tecnologías es fundamental regular su uso con responsabilidad y valores éticos. El mensaje central fue que la transición hacia un transporte inteligente no es un desafío meramente técnico, sino profundamente humano y cultural. El futuro tecnológico, por lo tanto, debe diseñarse de manera colectiva, equilibrando la innovación con la seguridad y el bienestar social para asegurar que el juicio y el liderazgo humano sigan siendo el pilar de la toma de decisiones.

EJE 2 - “SOSTENIBILIDAD EN EL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA”

Transporte Urbano Sostenible

EXPOSITORES



Ester Litovsky
EMOVA



Omar Quiroga
UBA - Facultad de Ciencias
Económicas

MODERADORAS



Cecilia Conci
Coord. Logística
UPE



Adriana Douthat
Coord. Gestión Aeroportuaria
UPE

El desarrollo de las ciudades y los territorios durante las últimas siete décadas ha estado marcado por una dependencia cada vez mayor del transporte particular y los comportamientos de los diferentes desplazamientos en las ciudades ha generado distintos tipos de trastornos. Este fenómeno, impulsado por el crecimiento de la industria automotriz y la percepción de comodidad y libertad que ofrece el automóvil, ha consolidado a este medio como el principal protagonista de la movilidad urbana. Sin embargo, este modelo ha generado serios problemas tales como congestión vehicular, aumento de la contaminación ambiental y uso ineficiente del espacio urbano.

La noción de transporte urbano ha evolucionado de un simple movimiento de personas y bienes a un desafío complejo que requiere soluciones integrales y sostenibles. La necesidad de abordar estos problemas sistémicos impulsa a repensar las prioridades de planificación y a buscar alternativas más eficientes y equitativas. En este contexto, el transporte público de calidad emerge como una solución integral que no solo busca aliviar los síntomas de la crisis de movilidad, sino que propone una transformación profunda del tejido social y ambiental de nuestras ciudades, la sobreabundancia de vehículos particulares es un desafío para una logística urbana eficiente y sostenible. Un sistema de transporte público robusto y de calidad, como se plantea en la exposición, no solo alivia la congestión para las personas, sino que también libera el espacio vial para que los servicios logísticos puedan operar de manera más fluida, segura y eficiente, beneficiando así a toda la economía y la sociedad.

En consecuencia, la presentación de Ester Litovsky, titulada “El transporte público y su contribución para alcanzar una movilidad sostenible”, se basó en un análisis exhaustivo de los desafíos urbanos actuales, a partir del cual propuso al transporte público como la solución más estratégica. Particularmente, hizo énfasis en cómo una deficiente planificación genera consecuencias que afectan la cotidianeidad de las ciudades, produciendo impactos como la congestión, la contaminación, los accidentes y la degradación medioambiental. El exceso de la motorización, desde su perspectiva, supone impactos del transporte llamados *externalidades negativas*.

A lo largo de la exposición, Litovsky sostuvo que el transporte es la principal fuente de emisiones de CO2 en América Latina, siendo el modo carretero el mayor contribuyente con el 92% de estas emisiones; en comparación, las personas que usan transporte público generan una huella de carbono cuatro veces menor que las que usan automóvil particular. Por otro lado, expuso que la quema



de combustibles fósiles causa hasta ocho millones de muertes prematuras al año en el mundo, por lo que la Organización Mundial de la Salud (OMS) considera que el transporte público es crucial para mejorar la salud pública. En relación con el planeamiento urbano, identificó como problemáticas las afectaciones económicas que implicaría la excesiva dependencia del automóvil particular, el hecho de que más del 50% del espacio público se destina a coches particulares, la falta de estrategias para mejorar la planificación urbana y la creciente presencia de empresas de última milla en los escenarios urbanos.

En lo siguiente, la presentación se basó en fomentar el incentivo del uso del transporte público a través de medidas como la tarificación vial y el aumento del costo de estacionamiento en áreas centrales. El propósito fue dar a entender que para lograr un cambio modal a gran escala es necesario mejorar la calidad del servicio de transporte público a través de buenas prácticas con herramientas y aplicaciones tecnológicas, que permitan mejorar la experiencia del usuario y la eficiencia operativa. A largo plazo, se destaca la importancia del Desarrollo Orientado al Tránsito (TOD), que consiste en concentrar el desarrollo urbano alrededor de nodos de transporte masivo. Este enfoque, que integra la planificación del transporte, el urbanismo y la equidad, busca “poner fin a la dependencia del automóvil” a través de diferentes estrategias gubernamentales.

Continuando con la dinámica del panel, la presentación de Omar Quiroga introdujo el concepto de “Ciudades con valor”, argumentando que la movilidad no es un fenómeno aislado sino un factor clave para la transformación urbana. El orador propuso una metodología de gestión estratégica para las ciudades que se inicia con un diagnóstico detallado y se extiende a la planificación y ejecución de políticas aplicadas a la movilidad y al urbanismo. Para este fin, se utiliza un Modelo de Valuación de Desarrollo Estratégico (VDE) que evalúa cinco dimensiones clave: 1) Política e institucional; 2) Desarrollo económico; 3) Sociedad; 4) Medio ambiente; 5) Tecnología e infraestructura.

A través de este modelo, el disertante sugirió la creación de un Índice de Gestión Estratégica de Ciudades, que permita a las urbes medir su progreso y tomar decisiones estratégicas basadas en datos concretos para proyectar y planificar las mismas. El enfoque está puesto sobre los desafíos de la movilidad urbana, como la congestión, la contaminación y la ineficiencia. Para abordar estos problemas, la exposición propuso tres decisiones estratégicas fundamentales. En primer lugar, reducir el uso del automóvil implementando zonas de baja emisión, peajes urbanos y tarifas de estacionamiento más altas en áreas de alta congestión, lo que puede desalentar el uso del vehículo particular, complementariamente, el fomento de alternativas de movilidad lo haría viable a través de una correcta planificación urbana. En segundo lugar, mejorar el transporte público a través de inversión en infraestructura, garantizando un transporte público conveniente y confiable. En tercer lugar, recuperar el espacio público para el ciudadano rediseñando calles y recuperando espacios de compartimiento mixtos y recreativos de las urbes.

Finalmente, Quiroga destacó que el uso de datos en este proceso es vital para anticipar eventos, optimizar la gestión del transporte público y reducir la siniestralidad. En última instancia, la presentación enfatizó en que la clave para construir ciudades inteligentes y sostenibles radica en el uso estratégico de la información y de la aplicación de herramientas tecnológicas para priorizar el bienestar colectivo sobre el vehículo particular.

En conclusión, este panel puntualizó en cómo la movilidad sostenible, con el transporte público como columna vertebral, no sólo combate el cambio climático, sino que es fundamental para mejorar la calidad de vida, promover la inclusión social y hacer que las ciudades sean más competitivas y habitables para todos sus ciudadanos.



Sostenibilidad en el Transporte y la Logística

EXPOSITORES



Maximiliano Velázquez
Centro de Investigación en Movilidad y Logística - UPE



Jorge de Mendoca
AIMAS



Leonel Benítez
Empresa de Logística Surfrigo

MODERADORA | Jimena Dumuchowsky

El transporte y la logística se encuentran en un punto de inflexión. Ante desafíos globales como el cambio climático, la urbanización acelerada y la necesidad de optimizar las cadenas de suministro, se ha vuelto imperativo repensar el transporte del futuro. La visión de la UPE en el Congreso fue marcando la importancia de entender que el modelo tradicional de transporte, altamente dependiente de combustibles fósiles y de un solo modo (dominante de la matriz de cargas, como es el camión), presenta limitaciones significativas en términos de eficiencia y sostenibilidad. En consecuencia, es de suma importancia que la academia tenga en agenda este tipo de abordajes como la movilidad de cargas y pasajeros de una manera sostenible, con el fin de desarrollar las tecnologías para una “logística más verde” en todos los aspectos del sector privado y el sector público.

La presentación de Maximiliano Velázquez, director del Centro de Investigación en Movilidad y Logística (CIMLOG), se basó en la integración de la academia y el transporte en Argentina, y en la importancia de buscar la sinergia entre diferentes actores para generar modelos de transporte intermodales. Desde su punto de vista, se requiere una integración estratégica del transporte de intermodalidad y la tecnología aplicada a sus sistemas, la investigación y la colaboración de actores territoriales para construir un sistema logístico más robusto, seguro y armonioso con el medio ambiente, el sector privado y la sociedad. Según el expositor, la academia no debe limitarse a “favorecer al sector privado”, sino que puede crear un ecosistema donde la innovación y la sostenibilidad se entrelazan. Al generar conocimiento aplicable, formar a los futuros líderes y facilitar la cooperación, la universidad contribuye a la construcción de un sistema logístico que beneficia no solo a las empresas, sino a toda la sociedad.

El expositor se preguntó ante el auditorio “¿Qué rol juega el transporte intermodal en el territorio?”. A partir de este interrogante, introdujo a este modelo como un catalizador para el desarrollo económico y la integración regional, facilitando el flujo de cargas y pasajeros a través de fronteras, así como conectando flujos comerciales de manera más fluida y eficiente. Su desarrollo implica buscar la eficiencia, favoreciendo la competitividad económica de un territorio. Su función principal es optimizar el movimiento de cargas y pasajeros al combinar diferentes modos de transporte usando una sola unidad de carga, como los contenedores. Esto simplifica la logística, reduce costos y mejora los tiempos de entrega, favoreciendo al medio ambiente.

En consecuencia, el disertante caracterizó a la Economía de Transporte Intermodal (ETI) como un complejo colaborativo - cooperativo en el que los negocios de la logística y los modos de transporte buscan el encadenamiento más eficiente para llevar una carga de un punto a otro. Ese encadenamiento, en el que participan dos o más actores en un solo modo de transporte o en varios, resulta menos costoso que un viaje único de un sólo camión y, si participan trenes y/o barcos, además se reduce la emisión de Gases de Efecto Invernadero (GEI), sobre los cuales hay un compromiso por parte de las naciones en cuanto a su reducción. La baja del costo logístico se traduce en la reducción del costo de materia prima y de los productos de consumo masivo en góndola.

Según Velázquez, en el transporte nacional o regional, la empresa logística que proviene del transporte automotor de cargas es la llave que accede a todos los clientes y es la que mejor puede contratar a ferrocarriles y barcos cuando realiza convenios de bodega de largo plazo, en los que el ferrocarril y el barco ganan estabilidad y continuidad. De esta manera, pueden ofrecer mejores costos y más eficiencia, fortaleciendo las prácticas intermodales y, a través de ellas, modelos de negocios logísticos sostenibles. Al combinar diferentes medios de transporte, como el tren o el barco para las largas distancias y el camión para el tramo final, se optimiza el consumo de combustible y se disminuyen las emisiones de carbono. El uso de contenedores estandarizados facilita los transbordos entre modos, lo que minimiza la manipulación de la carga, reduce los daños y acelera el flujo de la cadenas de suministros.

Volviendo a la cuestión de la investigación en este campo, el director de CIMLOG expuso sobre cómo su núcleo de investigación fomenta la colaboración de la academia con el tejido productivo para el fortalecimiento de la sociedad. Basado en el lema de la Universidad de Ezeiza, “formar personas para la innovación; innovando en la manera de formar personas”, destacó la importancia no solo de presentar investigaciones, sino también de formar a las próximas generaciones de profesionales para que aborden los desafíos modernos de una manera nueva.

En continuidad con el panel, Jorge de Mendoca expuso un detallado análisis sobre los desafíos del transporte y propuso al intermodalismo como una solución estratégica, destacando a través de múltiples ejemplos cómo el sistema de transporte argentino enfrenta altos costos de operación e infraestructura. Las tarifas y los recursos no son suficientes para sostener un sistema que sea extenso, accesible y competitivo. A esto se suma una visión “no sistémica” del transporte, donde persiste la competencia entre modos en lugar de entre empresas, y no se comprende al territorio de manera integral.

El expositor centró su propuesta en la importancia de entender las diferencias conceptuales entre multimodalidad e intermodalismo. Señaló que AIMAS, la organización que preside, promueve este último modelo buscando tres objetivos: aumentar la rentabilidad de la cadena, expandir la oferta de transporte y reducir la huella de carbono. Para lograrlo, la entidad trabaja en el desarrollo de corredores logísticos integrados y en la creación de un ecosistema normativo, público y privado, que conecte a todas las partes de la cadena.

La presentación a cargo de Leonel Benítez se tituló “Tecnología en el transporte terrestre” y enfatizó, a partir de su experiencia en la empresa Surfrigo, en cómo la tecnología está redefiniendo la logística y el transporte hacia un futuro más eficiente, seguro y sostenible. Surfrigo se presenta como una empresa líder en soluciones logísticas, especializada en el transporte y almacenamiento de productos congelados, refrigerados y secos en Argentina, Chile, Uruguay, Paraguay y Brasil, con 35 años de experiencia. Su exposición estuvo basada en ejemplos y casos específicos a través de los cuales analizó los siguientes aspectos de la industria logística: los servicios y el alcance de la empresa, la tecnología en sostenibilidad, la trazabilidad y monitoreo y la seguridad y asistencia al conductor.

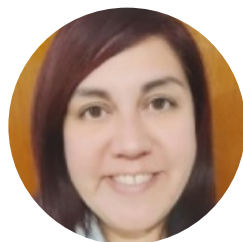
En conclusión, los diferentes expositores en este panel sostuvieron la necesidad de modernizar el transporte y la logística en Argentina, poniendo un énfasis particular en la sostenibilidad y el papel crucial del transporte intermodal, poniendo foco en: la construcción de un consenso necesario sobre la sostenibilidad entre la academia, el sector privado y la sociedad, el transporte intermodal como solución y la tecnología como un aporte hacia el camino de un transporte más eficiente, seguro y sostenible.



EXPOSITORES



Fernando Lia e Ilan Spiner
PROCLIMAR - UNSA



Andrea Brito y Hernán Martínez
Empresa de logística Surfrigo



Fabián Garófalo
Consultora EcoTika

MODERADOR | Facundo Villar

Este panel abordó una de las preguntas más cruciales para el futuro del sector: cómo transformar el concepto abstracto de sostenibilidad en acciones concretas y medibles. Los expositores ofrecieron tres perspectivas complementarias y sinérgicas, presentando un marco de colaboración a nivel nacional, un caso de estudio empresarial detallado sobre la implementación práctica y una visión estratégica para la descarbonización de uno de los subsectores más complejos: la aviación.

La discusión comenzó con la presentación de Fernando Lia e Ilán Spiner, quienes expusieron su trabajo en el marco del proyecto PROCLIMAR, una iniciativa de cooperación bilateral entre Argentina y Alemania. Su enfoque para medir y gestionar la sostenibilidad se centra en la creación de la Plataforma Observatorio Nacional de Transporte Sostenible (PONTS), desde donde monitorean y analizan con base empírica diversidad de aspectos vinculados con logística y sostenibilidad. Los expositores caracterizaron detalladamente la plataforma PONTS, y la definieron como una instancia independiente de diálogo intersectorial, diseñada para reunir a organismos de gobierno, empresas de transporte y logística y el sector científico-tecnológico. El objetivo de esta plataforma es analizar oportunidades, debatir problemáticas y, fundamentalmente, servir como un nexo articulador que facilite la creación de sinergias para desarrollar y fortalecer las herramientas del sector transporte en su transición hacia una actividad más eficiente, competitiva y con menos emisiones.

A continuación, Andrea Brito y Hernán Martínez ampliaron el caso de la empresa de logística Surfrigo, ofreciendo un ejemplo tangible de cómo una organización puede medir y gestionar su impacto ambiental. Su estrategia se basa en un ciclo de tres pasos claros: “Medir, Reducir y Compensar”.

En la fase de medición, la empresa realizó un inventario exhaustivo de su huella de carbono, tomando el año 2022 como base de referencia, lo que les permitió calcular su impacto ambiental y establecer objetivos claros. Este riguroso análisis demostró que para 2024 lograron una reducción total del 6% en su huella de carbono. Para la etapa de reducción, detallaron una serie de acciones de mitigación concretas, entre las que se destacan la adquisición de 18 unidades de camiones propulsados a GNC, la instalación de un sistema fotovoltaico que ya provee el 30% de la energía de sus instalaciones, y la capacitación continua de sus choferes en conducción eficiente mediante el uso de simuladores. Finalmente, para la fase de compensación, explicaron que Surfrigo alcanzó la carbono neutralidad en 2023 invirtiendo en proyectos ambientales internacionales certificados, como un parque de energía eólica en India, la protección de la biodiversidad en Colombia y la lucha contra la deforestación en Brasil. El caso



de Surfrigo sirvió como una demostración práctica de que medir la sostenibilidad es el primer paso indispensable para gestionarla eficazmente.

Cerrando el panel, Fabián Garófalo de la consultora EcoTika, que fue la encargada de medir la huella de carbono del propio congreso, se enfocó en el desafío de la aviación sostenible. Describió al sector aéreo como un contribuyente significativo a las emisiones de gases de efecto invernadero, con el ambicioso objetivo de alcanzar la descarbonización total para 2050. El disertante sostuvo que este proceso requiere una transformación profunda y multi-dimensional que va más allá de una única solución. La estrategia, según Garófalo, debe incluir la adopción de innovaciones tecnológicas clave como los combustibles de aviación sostenibles, la propulsión eléctrica y de hidrógeno, junto con la optimización de las operaciones y rutas aéreas, la modernización de infraestructuras y, fundamentalmente, el fortalecimiento de la colaboración público-privada para alcanzar el objetivo de cero emisiones netas.

En conclusión, la mesa ofreció una respuesta clara y estructurada a la pregunta de cómo medir la sostenibilidad. El camino hacia un transporte más sostenible requiere un enfoque que opere en múltiples niveles: es necesario construir plataformas nacionales de colaboración que alineen a los actores clave, se necesita el compromiso del sector privado para implementar ciclos rigurosos de medición, reducción y compensación, y se deben desarrollar hojas de ruta tecnológicas y estratégicas para los sectores más desafiantes. El mensaje unificador fue que la sostenibilidad no es meramente un ideal, sino una práctica disciplinada basada en datos, colaboración y acción decidida.

Hacia un transporte y una movilidad segura y sostenible

EXPOSITOR



Francisco Paz
EcoDriver Mobility Group

Este panel tuvo como expositor exclusivo a Francisco Paz, Director de EcoDriver Mobility Group, una empresa especializada en la formación y consultoría para la mejora de la eficiencia y seguridad en la conducción, enfocándose en promover prácticas de movilidad sostenible y segura en el sector del transporte y la logística. Su objetivo es contribuir a la reducción de costos operativos, optimización de procesos y disminución del impacto ambiental, a través de la educación y la gestión del talento humano.

En su conferencia, Paz planteó que la movilidad actual debe responder a las necesidades y expectativas de las personas, promoviendo una movilidad saludable, segura, eficiente, amable, inclusiva y sostenible. La sostenibilidad en logística y transporte se entiende como la adopción de prácticas que minimicen la huella ambiental, optimizando recursos y promoviendo la eficiencia en toda la cadena de suministro. En este sentido, la reducción de emisiones de CO₂, el consumo energético y la optimización de rutas y cargas son metas centrales para EcoDriver.

Entre las tendencias actuales en sostenibilidad, el expositor identifica seis pilares fundamentales. En primer lugar, la flotas verdes, con vehículos eléctricos y de bajas emisiones, en segundo lugar la conducción eficiente, en la que los factores humanos son claves para el cambio, en tercer lugar la optimización de rutas mediante IA y *big data*, cuarto la economía circular, que fomenta la reutilización y el reciclaje de materiales, quinto el almacenamiento inteligente y automatizado para reducir el consumo energético en centros logísticos y, en sexto lugar, el transporte colaborativo, que busca compartir espacios de carga para disminuir el número de viajes.

Paz también destacó las barreras que enfrentan las empresas para adoptar modelos sostenibles, entre las que se incluyen los altos costos iniciales, limitaciones en la infraestructura, ausencia de normativas y apoyo institucional, cadenas de suministro fragmentadas, y resistencia al cambio, producto de la falta de conocimiento y mentalidad adecuada sobre sostenibilidad. Un punto crítico abordado es la movilidad segura, especialmente relevante en el contexto argentino debido a la alta tasa de siniestros viales, una problemática que el expositor considera evitable mediante educación, investigación y control adecuados. En Argentina, sólo un 9% de las empresas monitorea sus emisiones de CO₂, y un 13% compensa su huella de carbono, aunque un 45% expresa interés en hacerlo en el futuro, mostrando un campo prometedor para la acción.

Para fomentar una movilidad segura y sostenible, Paz enfatizó la importancia de la gestión del talento humano, la digitalización de procesos, la conducción eficiente, así como la gestión de carga y rutas. Desde el Observatorio de Costes del Ministerio de Transporte, se analizan áreas donde se pueden reducir costos, como personales, seguros, combustible, neumáticos y reparaciones. Los beneficios de la formación en movilidad y transporte seguro y sostenible incluyen la reducción de costos operacionales, menos lesiones y pérdidas de días laborales, impactos ambientales positivos, mejor salud pública, reducción del estrés laboral y de la burocracia, así como el cumplimiento normativo y la mejora de la competitividad. Como ejemplo de éxito, EcoDriver ha logrado reducir en más del 90% las multas gracias a programas de formación personalizados.

El expositor concluyó que la formación es una palanca esencial para la mejora continua, la productividad y la competitividad, permitiendo cumplir normativas, evitar sanciones y desarrollar competencias clave. Finalmente, se recupera la célebre cita de Derek Bok, presidente de Harvard: “Si crees que la educación es cara, prueba con la ignorancia”, sintetizando la importancia de la educación para impulsar la movilidad sostenible y segura.



EJE 3- “DESARROLLO HUMANO Y SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE”

Seguridad en el Transporte

EXPOSITORES



Pamela Suárez
Asesores Estudio



Alejandro Leonetti
Trenes Argentinos

MODERADORA | Valeria Pereyra

Este panel introdujo la relación entre desarrollo humano y seguridad en el Transporte, a partir de la reflexión sobre casos concretos vinculados con la seguridad operacional en relación con el personal de empresas de transporte. Con este propósito disertaron la especialista Pamela Suárez y el gerente de seguridad operacional del Trenes Argentinos, Alejandro Leonetti.

Durante su exposición, Suárez propuso una mirada crítica y actualizada sobre el rol de la investigación de accidentes e incidentes en la mejora de la seguridad operacional. En un entorno cada vez más dinámico y en constante evolución, donde los sistemas deben adaptarse continuamente al avance tecnológico, la expositora planteó que la investigación no debe entenderse como un proceso obsoleto o exclusivamente reactivo, sino como una herramienta fundamental para prevenir eventos futuros. A partir de su experiencia como presidenta del Mecanismo Regional de Cooperación de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación de Sudamérica (ARCM), explicó que la seguridad aérea sólo puede lograrse si se construyen sistemas resilientes, donde todos los actores involucrados participen de forma conjunta para realizar investigaciones más eficientes. De esta manera, se presentaron tres ejes fundamentales, los cuales son el fortalecimiento institucional, el modelo de investigación aplicado y la apertura a la comunidad.

Por otro lado, se abordaron modelos como el de James Reason, destacando que los errores no deben atribuirse a las personas de manera individual, sino comprenderse como fallos del sistema. En este contexto, resulta fundamental tanto la aceptación del sistema como la de sus integrantes para avanzar en la mejora de la seguridad. De esta forma, la investigación debe centrarse en compartir información, fomentar el trabajo en equipo, monitorear los procesos y, en lugar de buscar responsables, identificar oportunidades de mejora. Asimismo, se subrayó la importancia de adoptar un enfoque proactivo en la investigación, que contemple la estandarización de datos y, no se limite únicamente a intervenir una vez ocurrido el accidente.

Por último, se remarcó la relevancia de los mecanismos regionales de cooperación, tal como el ARCM, los cuales representan instrumentos



fundamentales para superar las limitaciones técnicas y económicas que enfrentan los países latinoamericanos. En este marco, se promovió la adopción de sistemas fortalecidos, el compromiso con la mejora continua y el desarrollo de investigaciones independientes como pilares esenciales para alcanzar una seguridad operacional sostenible. La exposición finalizó con una reflexión sobre la importancia estratégica de la investigación de accidentes. Suárez sostuvo que sólo a través de un enfoque integral, colaborativo y proactivo de la seguridad operacional será posible aprovechar plenamente el potencial transformador de la investigación.

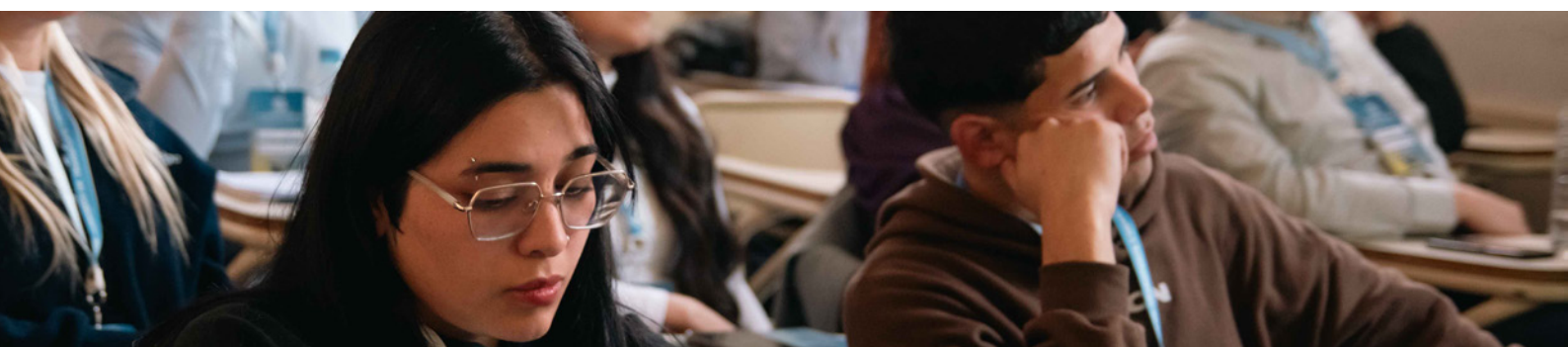
Por su parte, la presentación de Leonetti se centró en la ideología y cultura de seguridad como eje fundamental de la seguridad operacional en el ámbito ferroviario. A partir de su experiencia en Trenes Argentinos, se planteó que el gran objetivo actual no es solamente actuar frente al accidente, sino aprender del error antes de que éste ocurra. En ese sentido, la gestión del “no accidente” implica anticiparse mediante el análisis de factores humanos, organizacionales y técnicos, integrando todos los elementos del sistema mediante un enfoque proactivo. Se refirió a la importancia del enfoque sistémico, utilizando el modelo SHELL, donde las interacciones entre software, hardware, entorno, personas y procedimientos requieren monitoreo constante y mejoras continuas.

Además, se remarcó que no se puede gestionar la seguridad sin contemplar la cultura que predomina en una organización. Esta cultura, entendida como el conjunto de creencias, hábitos, valores y actitudes compartidas, influye directamente en las conductas del personal. A menudo, los accidentes ocurren no solo por fallas técnicas, sino por decisiones erróneas, omisiones o incumplimientos normalizados. La ponencia hizo hincapié en cómo actitudes como el incumplimiento de normas o frases como “total, no pasa nada” forman parte de una cultura de seguridad débil o reactiva. Se promovió, en cambio, una cultura de seguridad positiva, basada en valores, liderazgo sin castigo, trabajo en equipo y madurez organizacional.

A lo largo de la charla, se planteó que la capacitación debe enfocarse en generar conciencia sobre los riesgos aceptados y en trabajar hábitos organizacionales saludables. También se discutió el rol de las condiciones motivacionales, el liderazgo sin castigo, el trabajo en equipo y la incorporación de personal que se identifique con una visión madura de la seguridad. En este marco, la cultura de seguridad debe ser promovida como una construcción colectiva y visible dentro de la empresa y no como un valor simbólico intangible.

Por otro lado, se abordó la importancia que es darse cuenta de que no todos ven el riesgo de la misma manera. La verdadera cultura de seguridad debe estar alineada con la realidad operativa y no solo con el cumplimiento formal de las normas. Se propuso dejar de pensar que los errores son cosas que simplemente van a pasar y empezar a crear una cultura proactiva, centrada en la prevención, el aprendizaje constante y la mejora continua.

Para concluir, el expositor cerró su disertación con una reflexión clara: para que la seguridad ferroviaria evolucione, es imprescindible transformar la cultura organizacional. Este cambio de paradigma implica dejar atrás modelos reactivos y desarrollar un enfoque positivo y proactivo, donde se sitúe a la seguridad como función esencial dentro de las organizaciones del transporte.



EXPOSITORES



Cintia Bruno
Defensoría del
Pueblo CABA



**María Florencia
Ceci Molinelli**
Superintendencia
Seguridad Vial



Jorge Cordiglia
RUP, UPSO y
Dirección Nacional de
Vialidad

MODERADORA | Carla Cabrosi - UPE

El panel abordó la cuestión de la seguridad vial desde la normativa y la resolución de conflictos. En consecuencia, participaron expertos del sector público vinculados con el tema. El Panel se inició con la exposición de Cintia Bruno sobre la importancia de la protección de los Derechos Humanos en el ámbito del turismo, con foco en la seguridad, la accesibilidad y la resolución de conflictos vinculados con situaciones referidas al transporte de turistas. Uno de los ejes centrales del discurso fue el Código Internacional para la Protección de los Turistas (CIPT), el cual establece estándares mínimos de protección ante situaciones de crisis. Este código promueve la cooperación entre Estados, la información clara y veraz, la igualdad y la no discriminación, además de la creación de mecanismos específicos para la resolución de conflictos en el ámbito turístico.

Por otro lado, destacó la importancia de un turismo inclusivo y seguro, entendido como un motor para la paz social. Se remarcó la importancia de garantizar entornos turísticos sustentables, con perspectiva de género, seguros para todos los públicos y especialmente protectores de niños, niñas y adolescentes. En este sentido, la accesibilidad no solo fue tratada como un derecho, sino como una prioridad concreta de la Defensoría: se desarrollaron guías que evalúan el nivel de accesibilidad de diferentes espacios turísticos de la Ciudad de Buenos Aires, fomentando así un turismo verdaderamente abierto e igualitario.

En relación con el transporte aéreo, se abordaron problemáticas vinculadas a personas con Trastorno del Espectro Autista (TEA) y sus familias, para quienes se elaboraron guías de buenas prácticas orientadas a mejorar el trato y la experiencia de viaje. También se enfatizó la protección de niños, niñas y adolescentes en contextos turísticos, especialmente en el turismo estudiantil, difundiendo protocolos de denuncia ante situaciones de vulnerabilidad.

En cuanto a sus funciones, la Defensoría del Pueblo actúa como intermediaria entre los turistas y los distintos actores del sistema turístico ante situaciones problemáticas. Cuando se presenta un caso, el organismo solicita información pertinente, realiza gestiones y emite recomendaciones para garantizar la reparación de derechos vulnerados. A su vez, la articulación con otros organismos, como la Dirección Nacional de Migraciones o la policía local, resulta esencial para una atención integral, especialmente en lo que respecta a la seguridad y la interconexión turística.

Por último, se mencionó el proceso de desregulación y actualización del sector aerocomercial argentino, donde la Defensoría enfatiza el derecho a una información clara en todas las etapas del contrato de transporte aéreo, así como el derecho a compensaciones ante demoras o cancelaciones. Se mencionó también el “test de razonabilidad” en decisiones como el acompañamiento de menores en vuelos. En resumen, la presentación tuvo como propósito visibilizar el rol de la Defensoría del Pueblo como promotora de la mejora continua en la protección del turista como consumidor, impulsando políticas y acciones que respeten la dignidad de quienes viajan, bajo principios de equidad, responsabilidad y legalidad.

La exposición de María Florencia Ceci Molinelli abordó los requisitos establecidos en la Ley Nacional de Tránsito N.º 24.449, particularmente el Artículo 40, el cual regula las condiciones obligatorias para circular en rutas del territorio argentino. La presentación incluyó material visual complementario para reforzar los conceptos. Entre los elementos obligatorios mencionados se encuentran: el Documento Nacional de Identidad, la licencia de conducir vigente, la cédula del automotor (física o digital a través de la app “Mi Argentina”), el seguro del vehículo en vigencia, la verificación técnica vehicular, las patentes reglamentarias, las luces en correcto funcionamiento y, los elementos de seguridad como matafuegos, balizas y chalecos reflectantes. Para motociclistas, se enfatizó la obligatoriedad del uso del casco. Además, se detallaron las clases de licencias profesionales (C, D y E) según el tipo de vehículo y el uso, así como los períodos de vigencia de las licencias, que varían según la edad del conductor.

En el apartado sancionatorio, se explicó el régimen de sanciones, basado en el artículo 3 de la ley, el cual garantiza la libertad de tránsito y responsabiliza a quien incurra en conductas antijurídicas, incluso sin intención. Las sanciones posibles incluyen arresto, inhabilitación, multas, cursos obligatorios y decomiso. A su vez, se expusieron las faltas graves según el artículo 77, entre las cuales se mencionaron: conducir sin habilitación, la falta de documentación, circular sin seguro, conducir bajo efectos de sustancias, o sin respetar semáforos, entre otras. También, se expuso el sistema de Unidades Fijas (UF) para el cálculo de multas, tomando como referencia el precio del litro de nafta de mayor octanaje informado por el ACA. Según datos, en junio de 2025, el valor de la UF fue de \$1.416.

Por último, la charla concluyó con un repaso sobre los atenuantes, eximentes y agravantes que pueden influir en las sanciones, y con la prescripción de faltas: dos años para las leves y cinco para las graves. A raíz de lo expuesto, se puede concluir que la seguridad vial no solo depende del cumplimiento estricto de los requisitos legales para circular, sino también del compromiso ciudadano con la responsabilidad y la educación en el tránsito. La exposición de Ceci Molinelli destaca que conocer y respetar la Ley Nacional de Tránsito no solo evita sanciones, sino que es un acto de conciencia social orientado a preservar la vida propia y la de los demás. En este sentido, la formación continua, el respeto por las normas y el ejercicio responsable de la conducción se presentan como pilares fundamentales para una movilidad segura y sustentable.

Durante su presentación Jorge Cordiglia propuso una reflexión crítica sobre la seguridad vial en el transporte público, abordando esta cuestión como una problemática global y estructural que trasciende las fronteras nacionales. El expositor remarcó que transporte y seguridad vial deben entenderse como conceptos interrelacionados: uno no puede desarrollarse sin el otro. Se planteó que la seguridad no debe depender únicamente de acciones aisladas o reactivas, sino que necesita ser una política sostenida y abordada desde múltiples frentes. La ponencia resaltó la importancia de implementar medidas que integren la educación vial, la infraestructura adecuada, la conducción responsable, el control del estado de los vehículos y, el cumplimiento estricto de las leyes de tránsito. Se mencionaron como ejemplos concretos, el uso obligatorio del cinturón de seguridad, el control de velocidad en vehículos de transporte

público, el diseño de calzadas seguras, la señalización correcta y las prácticas saludables en los conductores, como evitar el consumo de alcohol o drogas y respetar los tiempos de descanso.

En cuanto al enfoque técnico, se distinguió entre seguridad activa y pasiva. La seguridad activa incluye los sistemas que ayudan a prevenir accidentes (como los frenos ABS o la asistencia al frenado), mientras que la pasiva se refiere a los elementos que reducen el daño en caso de siniestros (como airbags o cinturones). También, se enfatizó en la necesidad de inspecciones vehiculares regulares y la implementación de sistemas de gestión de la seguridad vial en las empresas.

Uno de los ejes centrales de la charla fue la falta de coordinación entre los distintos niveles del Estado. Cordiglia cuestionó la fragmentación institucional y la existencia de múltiples agencias con responsabilidades superpuestas en seguridad vial. A su vez, planteó preguntas que invitan a la reflexión: ¿Qué sucede con los controles sobre los factores humanos, vehiculares y de infraestructura? ¿Por qué la seguridad vial no se sostiene como política de Estado? ¿Y por qué un mismo accidente puede ser tratado de forma distinta según la jurisdicción? La exposición finalizó destacando que la seguridad vial no puede entenderse como un hecho aislado, sino como parte de una estrategia de movilidad segura y eficiente. Resaltó, además, que es necesario consolidar una visión integral que contemple desde la educación hasta la infraestructura, con un enfoque preventivo, coordinado y orientado a salvar vidas. Para ello, se necesita voluntad política, articulación entre organismos y una transformación cultural profunda en la forma de pensar y gestionar el tránsito.



Enfoques de Accesibilidad en el Transporte

EXPOSITORES



Mariana Cambiasso
ACAPER



Andrea Fernandez
@CONECTADOSENELMUNDO

MODERADORA | María del Carmen Galíndez

Este panel abordó la accesibilidad en el transporte como un concepto integral, demostrando que no se limita únicamente a la infraestructura física, sino que se extiende de manera crucial a la calidad de la comunicación y las relaciones humanas que se desarrollan en su entorno. Las expositoras ofrecieron perspectivas complementarias, una centrada en los

derechos y las barreras sistémicas para personas con discapacidad, y la otra en el poder de la comunicación asertiva como pilar de la seguridad operacional.

La discusión fue iniciada por Mariana Cambiasso, quien compartió su perspectiva como usuaria del transporte con una discapacidad motriz y como referente de una asociación civil. Su exposición se centró en la accesibilidad como un derecho fundamental, destacando las injusticias que se producen a diario en el sistema. Propuso un abordaje basado en tres pilares: la definición de accesibilidad, sus distintos tipos y, fundamentalmente, el concepto de la “Cadena de Accesibilidad”. Este último resalta que la accesibilidad de un viaje depende de que todos los eslabones del trayecto sean transitables; si un solo punto de la cadena falla (como una parada inaccesible o una rampa que no funciona), todo el viaje se vuelve inviable para la persona. Su enfoque apuntó a la necesidad de crear sistemas de transporte justos que permitan a cada individuo desarrollar su “mejor versión”, libre de estereotipos y prejuicios.

Complementando esta visión, Andrea Fernandez presentó una ponencia sobre comunicación asertiva en entornos personales y del transporte y argumentó que la comunicación es una herramienta esencial para construir relaciones más humanas, eficientes y empáticas en un sector que conecta personas y destinos. Desde su experiencia como Tripulante de Cabina (TCP) y Gestora en Seguridad Operacional, vinculó directamente la calidad de la comunicación con la seguridad. Para ilustrar las consecuencias fatales de una comunicación deficiente, se expusieron ejemplos de accidentes aéreos históricos, como la colisión en el aeropuerto de Los Rodeos.

La presentación de Fernandez diferenció los estilos de comunicación pasivo y agresivo del asertivo, definido como la capacidad de expresar pensamientos y sentimientos sin agredir ni someterse, aprendiendo a poner límites y a escuchar activamente. Basándose en la teoría de Paul Watzlawick, recordó que la comunicación no solo transmite información, sino que define las relaciones entre las personas. Como marco práctico para lograr interacciones más sanas, propuso los principios de “Los cuatro acuerdos”, entre ellos “sé impecable con tus palabras” y “no hagas suposiciones”. Su mensaje final fue que la palabra, cuando se pone en movimiento de manera consciente y respetuosa, “puede ser el puente que transforma los vínculos, el trabajo y la vida”.

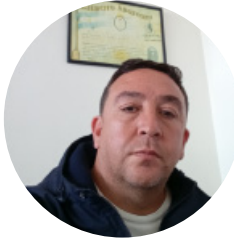
En conclusión, el panel argumentó de manera convincente que la verdadera accesibilidad en el transporte requiere un enfoque dual. No basta con garantizar una “Cadena de Accesibilidad” física y sistémica si las interacciones humanas dentro de ella son deficientes. La construcción de un sistema de transporte verdaderamente inclusivo y seguro depende tanto del diseño de infraestructuras adecuadas como del fomento de una cultura de comunicación asertiva, empática y eficaz entre todos los actores involucrados.



EJE 4- “PLANIFICACIÓN DEL TRANSPORTE”

Historia de la Aviación en Argentina

EXPOSITORES



Mauricio Suárez
Suboficial Ayudante
FAA.



Walter Bentancor
Jefe Departamento Invest.
Históricas del Museo Nacional
de Aeronáutica.

MODERADOR | Alejandro Álvarez

El panel sobre historia de la Aviación Argentina contó con la presencia de dos especialistas del Museo Nacional de Aeronáutica. El expositor Mauricio Suárez dio lugar a un análisis histórico sobre los primeros años del siglo XX, en que la aviación en Argentina era incipiente y no contaba con infraestructura aeroportuaria, utilizándose terrenos conocidos como “campos de aviación”. Según el expositor, fue a partir de 1940 que, gracias a capitales privados, comenzaron a llegar aeronaves, se conformaron aeroclubes y se crearon los primeros aeródromos en un contexto de escasa participación estatal.

Tras la Primera Guerra Mundial, se reconoció internacionalmente la importancia estratégica de la aviación. En 1920 se creó la Secretaría de Aeronáutica (SAE), marcando el inicio de una intervención estatal destinada a organizar y asistir a un sistema aeronáutico aún muy precario. En este proceso, el Coronel Enrique Mosconi tuvo un rol clave al organizar la aviación civil y comercial, estableciendo las primeras rutas aéreas, en un sistema con múltiples escalas. La aeronáutica adquirió un perfil amplio y abarcativo, y se convirtió en uno de los elementos fundamentales de la defensa nacional y la actividad comercial de la época. El Coronel Mosconi también adquirió aeronaves y promovió la producción nacional de petróleo para abastecer de nafta a la aviación.

Durante este período surgieron los primeros convenios entre el Estado y Aeroposta, aplicando por primera vez una política pública en el sector. La Aeroposta Argentina fue fundada en el año 1927 como filial de la Compagnie Generale Aeropostale. La compañía prestó servicios aéreos regionales en las rutas a Paraguay, Chile y la Patagonia, hasta Tierra del Fuego desde su base de operaciones en el aeródromo de General Pacheco en Buenos Aires. Con el tiempo también sumó destinos a Brasil y Uruguay. Aeroposta contaba con pilotos y aviones de origen francés, como así también argentinos.

Posteriormente, en el año 1929, el acuerdo con PANAGRA llevado a cabo por el presidente de la Nación Hipólito Yrigoyen, dio proyección internacional a la aviación argentina, posibilitando los primeros vuelos hacia Estados Unidos. De esta manera comenzaron a fundar-



se aeródromos en distintas regiones del país, sentando las bases de la infraestructura actual. En 1930 se creó la Dirección de Aeronáutica Civil dependiente del Ministerio del Interior. La misma estaba a cargo del fomento de la aviación civil bajo la dirección de un funcionario designado por el poder ejecutivo. La Dirección tenía a cargo el estudio, reglamentación y control del tráfico aéreo, la fiscalización de todas las actividades aéreas civiles dentro del país, la administración de sus propiedades y materiales y la supervisión de la creación de aeródromos, líneas aéreas civiles e industrias de servicios comerciales aéreos.

La exposición ofreció un panorama de los orígenes de la aviación en Argentina, sus instituciones y su infraestructura, esenciales para comprender el desarrollo posterior del sector. A partir de un mapa expuesto se detalló la localización de infraestructura aeronáutica hacia 1920: San Fernando, José C. Paz (1913), Castelar (1920), Villa Lugano (1911), Aeroclub Córdoba, Aeroclub Rosario, El Palomar (1912), Quilmes (1915), Longchamps (1910), Aeroclub Balcarce, Aeroclub Junín y Aeroclub Lincoln. También se presentó el primer proyecto para implementación de rutas aéreas del año 1921, en el que se pueden observar las siguientes rutas partiendo desde Buenos Aires: Línea del Este (hasta Posadas vía Corrientes), Línea del Norte (hasta Jujuy), Línea del Oeste (hasta Uspallata, San Rafael y San Juan), Línea del Centro (hasta La Rioja), Línea de Neuquén (hasta Zapala y San Carlos de Bariloche) y Línea del Litoral Marítimo (hasta Ushuaia).

Por su parte, Walter Bentancor inició su exposición con un interrogante: ¿Es Líneas Aéreas del Estado (LADE) la primera LOW COST militar? Con este disparador, el expositor introdujo la historia de LADE, que fue fundada en 1938 por iniciativa del Coronel Antonio Parodi, con el objetivo de crear una aerolínea que garantizara la conectividad con regiones alejadas del país, brindando además asistencia sanitaria. Su consolidación se dio en el año 1944 a través de la fusión de dos empresas: LASO (Línea Aérea Sud Oeste), la cual conectaba a la Patagonia con centros más poblados, y LANE (Línea Aérea Nor Este), que operaba la ruta para conectar la Mesopotamia con Buenos Aires. Durante la exposición se mencionaron los principales hitos históricos desde la conformación de LADE hasta la actualidad, así como también se detallaron las aeronaves de la Fuerza Aérea Argentina utilizadas por LADE desde 1945 hasta mediados de los años '60.

El expositor también disertó sobre la fundación de la Flota Aérea Mercante Argentina (FAMA) en 1946, la primera línea aérea internacional, siendo una sociedad de economía mixta privada estatal. A partir del año 1947, LADE comienza a tener vuelos regulares desde Buenos Aires los días martes y miércoles. Luego expuso sobre la relevancia de LADE en la década del '70. En el año 1972 la Fuerza Aérea Argentina construyó una pista aérea de 800 metros de longitud en las Islas Malvinas para operar con Fokker F-27. En ese mismo año, LADE inició sus vuelos desde Comodoro Rivadavia hacia las Islas Malvinas con el avión Grumman Albatros, continuando luego con dos vuelos semanales de Fokker F-27. En 1974 LADE es autorizada a realizar servicios de cargas no regulares e internacionales. En el año 1976 se amplía la pista de Port Stanley de Malvinas y LADE comienza a operar con aviones Fokker F-28. La escala en las Islas Malvinas se interrumpió en 1982 con motivo del conflicto del Atlántico Sur.



En 1983 LADE alcanzó el pico máximo de pasajeros transportados (158.710). Sin embargo, los graves problemas económicos que afectaban el presupuesto de la Fuerza Aérea Argentina tuvieron como consecuencia una reducción en la actividad de vuelos operados por LADE. Luego destacó como otro hecho relevante, en el año 1996, el alquiler de aeronaves para uso turístico, comercial y de cargas. En los años 90 LADE mantuvo su rol de servicio público a pesar de que el mercado de la aviación comercial en Argentina experimentaba cambios con la apertura a la participación privada.

El expositor continuó con el recorrido histórico y subrayó la inauguración del aeropuerto de Calafate de la provincia de Santa Cruz en el año 2000, lo cual habilitó nuevas posibilidades para LADE. A partir del año 2003, LADE comenzó a realizar vuelos entre Ushuaia y el Calafate con F-28 y también llevó a cabo vuelos a Miramar con F-27. En el año 2004 LADE inauguró su Departamento de Atención al Pasajero en respuesta a las demandas del mundo globalizado. También se mencionó la adquisición por parte de LADE de nuevas aeronaves SAAB340 en el año 2006, y de un Boeing 737 en el año 2021.

Para cerrar la exposición, se hizo especial hincapié en que LADE fue creado con el mayor deseo y necesidad de emprender una acción comunitaria que uniese los centros de mayor densidad poblacional con los alejados pueblos del territorio argentino, los cuales carecen de medios rápidos y regulares de comunicación. Actualmente LADE es el único organismo estatal de transporte aéreo de fomento en el país, el que depende de la Fuerza Aérea Argentina y del Ministerio de Defensa de la Nación.

La matriz del transporte de cargas en la Argentina. El rol de los ferrocarriles y puertos

EXPOSITORES



Ricardo Ferreyra
Administración
General de Puertos



Mario Arellano
Trenes Argentinos
Cargas



Leandro Moro
Consortio de Gestión
del Puerto Dock Sud

MODERADOR | Darío San Cristobal

El panel trató el rol clave que cumplen los ferrocarriles y puertos en la logística de cargas en Argentina. Si bien hoy el camión transporta el 95% de las cargas y el ferrocarril sólo el 5% restante, se destacó que el tren tiene ventajas importantes, especialmente en recorridos de largas distancias. Algunas de las ventajas mencionadas fueron: menores costos logísticos, mayor eficiencia y menor impacto ambiental. Los ferrocarriles son ideales para transportar productos a granel (cereales o minerales) que se exportan, y su conexión con los puertos permite unir regiones productivas del interior del país con el comercio internacional. Se subrayó la importancia de modernizar los puertos y de integrarlos con el transporte ferroviario para hacer más competitivo al país. Además, se hizo hincapié en los beneficios ambientales del

ferrocarril: menor consumo de combustible por tonelada transportada, reducción de emisiones contaminantes y gases de efecto invernadero, y descongestión del tránsito vial, lo que también reduce la contaminación urbana y los accidentes.

El panel inició con la exposición de Ricardo Ferreyra, quien puso especial foco en el caso de éxito de operación conjunta del puerto de Buenos Aires y el ferrocarril. La zona operativa de la dársena “E Norte” fue la designada para ello: su tarea fue el manejo de las cargas consignadas al Estado Nacional, logrando una logística eficiente y reduciendo costos desde un sitio exclusivo y con excelentes condiciones operativas, para recibir directamente el material rodante sobre vía. En el año 2012 se llevó a cabo el reacondicionamiento de las vías, las cuales hacía veinte años no eran transitadas ni operadas con equipo ferroviarios (ubicadas en la Dársena E). En febrero del 2013 comenzó la puesta en servicio del muelle de la dársena E y se recibieron las primeras dos locomotoras, demostrando la eficiencia de toda la planificación llevada a cabo previamente. Dichas locomotoras circularon rodando sobre vías desde el Puerto de Buenos Aires hacia su destino operativo. También se expuso la cantidad de coches de pasajeros, vagones de carga y locomotoras por línea de FFCC descargados en el Puerto: por total fueron 1.176 coches de pasajeros, 3.037 vagones de carga y 44 locomotoras descargadas.



Luego tomó la palabra el Licenciado Leandro Moro, quien pertenece al Consorcio de Gestión del Puerto Dock Sud. Durante la exposición realizó un breve recorrido histórico sobre la legislación de la actividad portuaria y los decretos relativos a los consorcios portuarios. En el año 2019 se creó el Consorcio de Gestión del Puerto de Dock Sud para administrar y gestionar el puerto de Dock Sud, que anteriormente era de jurisdicción nacional y pasó a manos de la Provincia de Buenos Aires. Los consorcios son entes públicos no estatales, con una gobernanza integral y una comunidad portuaria, poseen autonomía en la definición de tarifas e inversiones y son definidos como modelos “landlord”. El modelo “Landlord” implica que la titularidad del puerto es pública (regulación e infraestructura básica), pero la explotación es privada (concesiones).

El expositor presentó como caso de éxito el Consorcio de Gestión del Puerto Quequén, y desarrolló en profundidad el caso de Dock Sud. Algunos de los puntos más destacados de la experiencia de Dock Sud fueron sus procesos de alta modernización y digitalización, su

sistema de gestión de calidad, sus índices de baja conflictividad laboral, la existencia de un convenio colectivo moderno, salarios completamente en blanco y la alta profesionalización de sus recursos humanos. Los desafíos y expectativas a futuro del Puerto involucran fortalecer el marco institucional y regulatorio con los trabajadores como eje, la integración multimodal, la capacitación y formación continua a los trabajadores, y la actualización constante en relación con el avance tecnológico y la digitalización.



El panel cerró con la participación del Ingeniero Mario Arellano y del Licenciado Cristian Montironi, ambos expositores parte de la línea ferroviaria Urquiza de Trenes Argentinos Cargas. La línea Urquiza cuenta actualmente con 15 locomotoras y 1.045 vagones; su red total es de 2.742 km, de los cuales solo 1.111 km se encuentran operativos, y posee 325 estaciones y 2 talleres. A su vez, la línea cuenta con 15 cuadrillas de vía y obra, 3 pasos internacionales, 2 bases logísticas y 3 accesos portuarios (Ibicuy, Del Guazú y Concepción del Uruguay).

Durante la presentación se puso en contexto histórico la evolución de la línea, marcando los principales hitos como, por ejemplo, la construcción en el año 1977 del complejo ferroviario Zárate-Brazo Largo. También se mostró la evolución de las Toneladas-Kilómetro de la línea de los últimos 30 años, quedando en evidencia que el año presente (2025) es el de mejor performance de los últimos quince años. En cuanto a los recursos humanos, se hizo especial hincapié en la importancia del capital humano que forma parte de la línea Urquiza. La misma posee 534 trabajadores/as, de los cuales el 28% son de mecánica, el 27% de conducción, el 24% de infraestructura, el 16% de tráfico, el 3% de administración y el 2% restante se encuentra en la base central localizada en Palermo, CABA.

También fueron descritos los principales flujos actuales de la red: granos, raleo, piedra, cemento y pasta. Por último, se puso especial foco en el potencial rol de esta línea en la matriz intermodal de transporte y se presentaron proyectos que potenciarán el mismo. El primero de ellos, con financiamiento del Fondo para la Convergencia Estructural del Mercosur (FOCEM) y una duración de 36 meses, proyecta la recuperación de 210 km de vía, la renovación de dos puentes y la rehabilitación del paso internacional con Brasil. Esto permitirá transportar más carga a menor costo y mejorará la velocidad de circulación. El segundo proyecto busca, a través de una vía a construir sobre la traza del Urquiza (actualmente sin tráfico), un enlace multitrocha en Zárate-Pilar, para poder vincular las líneas de distintas trochas métricas Mitre, Belgrano, San Martín y Urquiza. Estos proyectos permitirían dar un salto cuantitativo y cualitativo de crecimiento a la línea Urquiza y al ferrocarril de cargas argentino.

Desde una visión reflexiva final, y en el marco del sindicato Unión Personal Superior Ferroviario (UPSFA) que promovió el presente Panel, se resaltó el rol de los trabajadores profesionales del transporte, como actores centrales para pensar la matriz del transporte del presente y futuro.



EXPOSITORES



Facundo Luis Flory
ATEGA



Carlos Lupiáñez
RUFU



Hugo di Risio
Facultad FFA y UPE

MODERADORA | Ivana Wowczuk

Este Panel se dedicó exclusivamente al Sistema Nacional de Aeropuertos (SNA), particularmente en relación con los aspectos menos expuestos e igual de relevantes que aquello que es de público conocimiento. En ese sentido se apeló a la metáfora del *iceberg*.

Carlos Lupiáñez comenzó su disertación utilizando dicha metáfora para ilustrar que, en el ámbito aeronáutico, gran parte de lo esencial permanece invisible. Comparó la aviación comercial regular con la aviación general, destacando que mientras la primera cuenta con solo 54 aeropuertos del Sistema Nacional, 5 aerolíneas activas con aproximadamente 120 aviones, 10 talleres aeronáuticos, 2.500 pilotos, no paga IVA ni impuestos internos y es deficitaria, la aviación general muestra una realidad mucho más amplia y activa. En ella operan alrededor de 6.000 aeronaves y 1.000 pistas, 500 empresas, 180 talleres, 60 escuelas de vuelo y aeroclubes, y cuenta con aproximadamente 15.000 pilotos. Además, paga todos los impuestos y no es deficitaria.

El expositor planteó, dentro de su metáfora, que lo que no observamos del iceberg es que cada aeronave de aviación general genera alrededor de 30 puestos de trabajo directo y otros 20 indirectos, impulsando el desarrollo de aeródromos, la industria local y el turismo, ya que moviliza servicios como hoteles, restaurantes y transporte, como así también genera beneficios en términos de seguridad y sanidad. También se mencionó la existencia de la Comisión Nacional de Aviación General (CONAV), que realiza recomendaciones, aunque no posee capacidad ejecutiva, lo que evidencia la falta de reconocimiento del sector. La disertación concluyó con una reflexión sobre la necesidad de que el Estado preste mayor atención y dé un verdadero respaldo a la aviación general, valorando su impacto económico, social y estratégico. Planteó la necesidad de entender que el avión no es un bien de lujo, sino que es un bien de uso, así como también la relevancia de que los puestos de decisiones sean ocupados por personas idóneas, entendiendo que la industria precisa del trabajo en conjunto de la autoridad y los usuarios.

Por su parte, Hugo di Risio abordó proyectos vinculados a la conversión de aeronaves con motores a pistón en aviones eléctricos. Se detallaron las implicancias técnicas, como el peso de las baterías, su autonomía limitada (alrededor de 40 minutos) y su elevado costo. Aunque la eficiencia energética alcanza índices del 85% persiste una contradicción, ya que la carga eléctrica actualmente depende, en su mayoría, de fuentes que utilizan combustibles fósiles, lo que pone en duda el verdadero impacto ambiental positivo. Además, se destacó que en Argentina no existe producción nacional de baterías de litio, lo que obliga a importar casi todos los componentes, dificultando la fabricación local de este tipo de tecnología. La

charla tuvo un carácter descriptivo e informativo, mostrando tantos vehículos eléctricos ya en funcionamiento como prototipos en desarrollo.

Di Risio enfatizó particularmente en los proyectos UNDEFI 2019 y UPECyT 2023 - proyectos de investigación en el marco de la Universidad de la Defensa y de la UPE, respectivamente- de los que fue partícipe: ambos analizaron la factibilidad de la propulsión eléctrica en aeronaves. En el primero se verificó que, aunque la conversión es técnicamente posible y más eficiente en términos energéticos que los motores a combustión, la autonomía depende fuertemente del peso de las baterías y los costos se elevan por factores externos como importaciones y logística. En el segundo, se destacó la ausencia de motores y componentes nacionales adecuados, lo que limita la viabilidad económica y tecnológica del desarrollo local.

El disertante expuso otros tipos de vehículos eléctricos en funcionamiento actualmente: los buses eléctricos de Buenos Aires de origen chino homologados en INTI, y con una capacidad de 13 pasajeros sentados y 11 parados; los ómnibus de la línea 59 gestionados por un convenio entre Nación y CABA, operando en zona ARBA por un periodo de un año y de carga nocturna; los autos eléctricos Melex y Sero Electric, y el Buquebus eléctrico, este último de origen australiano y con una capacidad de transporte para 2.100 pasajeros y 225 vehículos. Para concluir, di Risio planteó que aún existen dificultades logísticas para obtener componentes eléctricos nacionales por lo reducido de la demanda actual, y que aún persiste la cultura de fácil acceso a combustibles de origen fósil.

Por último, tomó la palabra Facundo Flory, quien centró sus aportes en lo que refiere a la descripción del SNA en la actualidad, además del rol de su Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA). Caracterizó en general los servicios prestados en los aeropuertos argentinos, como así también la distribución de los ingresos. Complementariamente, expuso su mirada hacia el futuro, que involucraría robótica y negocios autónomos, entre otras cuestiones. El expositor también hizo referencia al rol de la Asociación de Técnicos en Gestión Aeroportuaria (ATEGA), de la cual es miembro fundador y actualmente preside en Comisión. Flory presentó y caracterizó a ATEGA como un “actor central en la defensa de los intereses éticos, profesionales y materiales de los técnicos vinculados con las funciones de administración, regulación o gestión de aeropuertos y aeródromos”, siendo parte contribuyente de la formación y el perfeccionamiento permanente del sector.



EXPOSITORES



Lucas Cechet

Adm. del Aeropuerto
Internacional de Ezeiza.
Aeropuertos Argentina



Diego González

Jefe Departamento Invest.
Históricas del Museo Nacional
de Aeronáutica.

MODERADORA | Adriana Douthat

La planificación aeroportuaria es clave dentro del sistema de transporte, ya que permite estimar el tráfico aéreo futuro y diseñar infraestructura eficiente y sostenible. Impacta directamente en la conectividad nacional e internacional y requiere la participación de organismos como SNA y el ORSNA, que regulan y promueven el crecimiento del sistema aeroportuario. Esta fue la cuestión tratada en este panel.

Lucas Cechet realizó una presentación detallada del Aeropuerto Internacional de Ezeiza, ubicado a 23 km de CABA, con una superficie de 2.349 Ha, un movimiento diario de 206 vuelos (arribos y partidas) y un promedio diario de 32.000 pasajeros. En cuanto a infraestructura cuenta con dos pistas cruzadas (a favor del viento, pero con un punto crítico) y cuatro terminales (terminal de partidas, terminal de arribos, terminal de partidas domésticas y un operador de base fija FBO). En lo vinculado al tráfico, operan 29 aerolíneas de pasajeros, 15 aerolíneas cargo y posee 40 rutas (pax) de vuelos internacionales, y 23 rutas (pax) de vuelos domésticos. Allí conviven distintos organismos, tales como ORSNA, ANAC, PSA, EANA, Migraciones, AFIP, Interpol, SENASA, Sanidad y PFA, lo que obliga a una planificación integral y coordinada.

El proceso administrativo se basa en la estimación de demanda y certificaciones mediante el Manual de Aeródromo y normativas RAAC 153, 154 y 155. La planificación debe dividirse en etapas y ser coherente con el plan maestro. Incluye criterios de sustentabilidad (uso eficiente del agua, energía y manejo de residuos), accesibilidad (movilidad reducida), y apuesta por la tecnología. El monitoreo del flujo de pasajeros y herramientas como migraciones express ayudan a enfrentar el crecimiento del tráfico aéreo. Además, se requiere la articulación entre inversiones públicas y privadas en un contexto de competencia regional.

Los proyectos presentados del Aeropuerto Internacional de Ezeiza, alineados al plan maestro, fueron: 1) adecuación de la TWY G a una Plataforma de estacionamiento de aeronaves; 2) reemplazo de 7 pasarelas telescópicas; 3) nuevas obras de balizamiento en ambas pistas; 4) readecuación de RWY 17-35 (abarca la repavimentación y mejora de la pista 17-35); 5) y la planta de Ósmosis (proyecto de abastecimiento y tratamiento de agua potable en el aeropuerto). En cuanto a la visión sustentable, se planteó el cuidado del agua con estaciones de hidratación y sensores automáticos de corte de agua en baños; la eficiencia energética, con el planteo de iluminación LED, sensores de presencia, chillers de última generación para el aire acondicionado y alimentación de energía renovable; y, por último, la separación de residuos con una gestión diferenciada de los mismos.

En cuanto a la apuesta por la tecnología mencionada anteriormente, se expusieron varios proyectos ya en funcionamiento: 1) Fastpass, que implica que los procesos de control

de seguridad y migraciones se realicen por una línea preferencial; 2) Self Bag Drop and Self Check-in, como parte de la experiencia digital en la Nueva Terminal de Partidas, lo cual se implementó a través de un sistema de procesamiento de equipajes (BHS) con 24 estaciones de despacho automático (self bag drop-off) y 68 estaciones de self check-in; 3) BHS (Baggage Handling System), sistema de procesamiento de equipajes que cuenta con 2.250 metros de cinta, 4 estaciones alternativas de control, 5 niveles de seguridad, y finaliza en 10 carruseles de equipaje; 4) y, por último, baggage scanning, que con 4 unidades de SCANOJET permiten realizar múltiples niveles de control automático previos a los controles manuales por el personal de la Policía de Seguridad Aeroportuaria.

Por su parte, Diego González complementó el enfoque de Lucas Cechet al resaltar la importancia, y complejidad, de la temática de movilidad aérea urbana. Planteó que el nuevo uso del espacio aéreo de baja altitud conlleva a nuevas formas de ejercer la logística y la movilidad, lo que implica desafíos regulatorios y de coordinación gubernamental.

González, señaló que, a través del DNU 70/2023 y el reciente Decreto 663/2024, Argentina se posiciona a la vanguardia legislativa mundial al establecer un marco normativo específico para las aeronaves conducidas por inteligencia artificial y la aviación civil no tripulada. Esta nueva regulación no solo contempla un rol estratégico para el desarrollo de inversiones en el país, sino que también promueve la integración del espacio aéreo y habilita los futuros servicios de movilidad aérea avanzada, siempre bajo la supervisión y las restricciones operativas que imponga la autoridad aeronáutica. El expositor también resaltó el caso del Ayuntamiento de Madrid, la primera ciudad en contar con un marco que regula la movilidad aérea urbana.

El disertante invitó a pensar en cómo estas nuevas formas de movilidad implican una nueva relación entre las personas y la tecnología y un nuevo paradigma, que debe ser acompañado de nuevos derechos y nuevas políticas públicas, a la vez que nuevos marcos de gobernanza. Este último punto resaltó la importancia de la coordinación de competencias y jurisdicciones, en la que cobran un rol preponderante las autoridades provinciales y locales.

Ambos disertantes plantearon que la planificación aeroportuaria es fundamental para lograr un sistema rentable, eficiente y sostenible. Garantiza una respuesta adecuada a la demanda actual y futura, favoreciendo la conectividad y el desarrollo. A su vez, pensar la movilidad urbana como derecho permite integrar el fenómeno aeroportuario a una lógica más amplia de acceso y equidad en el territorio.



EXPOSITORES



Alejandro Alvarez
GlointsARG



Pablo Trabattoni
GyE SA



Andrés Serrano
Universidad Nacional
de Lomas de Zamora

MODERADOR | Nicolás Klaus

En este panel se abordaron los desafíos vinculados a la gestión y la eficiencia del transporte. El primer expositor, Andrés Serrano, abordó los distintos modelos de gestión del transporte público en áreas metropolitanas, presentando experiencias de otros países y reflexionando sobre su posible aplicación en el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA). Primeramente, destacó las variables que determinan la elección de un modelo, tales como: condición fiscal, calidad del servicio, modelo de financiamiento, integración tarifaria y necesidad de inversiones en actuales o futuros proyectos.

El expositor desarrolló tres modelos principales de gestión del transporte público. El primero es el modelo de gestión pública integral, donde el Estado asume un rol protagónico con control total sobre tarifas, inversiones, políticas, gestión operativa y mantenimiento. Las ventajas expuestas de dicho modelo son el control total, la integración y las políticas tarifarias, y como desventajas, la carga fiscal y la pérdida de eficiencia en caso de gestión inadecuada. Como ejemplo de este modo de gestión se presentaron los casos de Madrid (CRTM, metro y buses), Londres (TFL, subte), Nueva York (MTA) y Tokio (Tokyo Metro).

El segundo es un modelo mixto estatal-privado, donde el Estado conserva la titularidad del sistema, pero intervienen actores privados a través de contratos que requieren fiscalización, con riesgos e inversiones compartidas. El estado conserva la propiedad y planificación de la red y establece políticas tarifarias y subsidiarias, mientras que empresas operan y/o mantienen el servicio. Sirve como herramienta de financiamiento para el caso de obras de modernización o nuevos proyectos. Como ventajas de este modelo se plantea la especialización del mismo, el riesgo compartido, el bajo costo inicial y la inversión privada. Y, como desventajas, los contratos acordes, la fiscalización y la fragmentación. Como casos de estudio de este modelo se expusieron los ejemplos de participación mixta de Madrid (CRTM, trenes), Zaragoza (Tranvías) y Granada (AOPJA).

Por último, se presentó el tercer modelo, de participación mixta desregulada u oferta libre, se basa en capitales privados sin intervención estatal, con libertad de oferta, elección de rutas rentables y superposición de recorridos, lo que puede generar inseguridad, competencia descontrolada, superposición de recorridos y calidad heterogénea. Como única ventaja de este modelo se planteó la adaptabilidad que posee el mismo. Ejemplos de este modelo de gestión se dan en Lima (buses y mini buses) y en Manila (Jeepweys).

Para finalizar su exposición, detalló la situación actual de los modelos de gestión en el AMBA. En el caso de los colectivos, los administradores son Nación, CABA y Provincia, siendo operados por empresas privadas y siendo un modelo de oferta libre. Los trenes son administrados por Nación y cuentan con un sistema de concesiones para Metrovías y Ferrovías, y con un sistema estatal para el caso de Trenes Argentinos. Por último, los subtes son administrados por Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado (SBASE), siendo EMOVA el concesionario de los mismos.

En segundo lugar, tomó la palabra Pablo Trabattoni, quien se enfocó en los distintos tipos de transporte multimodal que intervienen en el movimiento de mercancías de importación y exportación. Una de las estrategias mencionadas fue la unificación de cargas de distintos camiones permitiendo transportar, en un mismo vehículo, tanto carga liberada como carga con restricciones, siempre bajo los protocolos de seguridad correspondientes. El disertante presentó y analizó casos actuales de intermodalidad. Uno de ellos fue el de la exportación desde Santa Fe hacia Ezeiza, a través de la empresa Transporte Pedrito. En este esquema, se trasladan cargas de distintos exportadores desde el depósito fiscal de Santa Fe, bajo tránsito con precinto aduanero, hasta Ezeiza. Se trata de un consolidado de exportación: un exportador puede enviar uno o dos pallets separados con rejas, mientras que otro remite un par de cajas dentro de un bulto precintado por la aduana, entre otras variantes. Todo viaja en un mismo camión que, al llegar a Ezeiza, se desconsolida, permitiendo que cada permiso de embarque sea despachado por diferentes aerolíneas. La operación cuenta con una persona responsable de la administración del transporte y el costo se distribuye proporcionalmente entre todos los exportadores.

Otro caso mencionado fue el del camión de Handyway Cargo (GSA de Latam Airlines), que parte semanalmente desde Rosario, Córdoba y Mendoza hacia Ezeiza, transportando carga no solo para Latam sino también para otras aerolíneas. Se trata de un consolidado de exportación en el que, además de agrupar envíos de distintos exportadores, se incluye carga destinada a varias compañías aéreas, incluso competidoras de Latam. En el caso de la importación, ocurre algo similar: se aplica la Resolución de Continuidad de Bodega Ezeiza/Destino, mediante la cual se realiza un TRAS con PEMA, simplificando el procedimiento que en principio correspondería a un TRM4. De este modo, se transporta carga de Latam para diversos importadores, pero también de otras líneas aéreas.

Se abordó de esta manera el desafío que representa la intermodalidad en Argentina, así como los beneficios que podría aportar su implementación efectiva. Entre estos beneficios se destacó la posibilidad de bajar costos, de reducir la huella de carbono, optimizar recursos y mejorar la eficiencia logística. La charla invitó a reflexionar sobre la necesidad de avanzar en este tipo de soluciones para modernizar y hacer más sostenible el sistema logístico nacional, así como a pensar intermodalmente.

Por último, cerrando el panel, Alejandro Álvarez presentó un proyecto intermodal en el distrito energético de Vaca Muerta donde se está planificando, con capitales privados, el desarrollo de un polo urbano, industrial y logístico en la ciudad de Añelo. A modo de caso práctico se expusieron las proyecciones de inversión necesarias para concretar este desarrollo integral. El proyecto contempla la creación de un hub logístico multimodal, un aeropuerto, parques logísticos, autopistas, áreas industriales y comerciales, un helipuerto, zonas residenciales y de recreación, además de una traza ferroviaria clave para el transporte de arena.

El parque logístico lineal proyectado, estructurado como un sistema logístico avanzado e integrado, se compone de un conjunto de hubs logísticos intermodales. Los hubs se distribuyen a lo largo de la traza ferroviaria planificada, actuando como nodos de transferencia in-

termodal. El aeropuerto funciona como uno de esos hubs intermodales que permitirá conectividad de pasajeros y de carga de alto valor, incluyendo suministros y equipamiento crítico. El helipuerto permitirá una conectividad muy dinámica y flexible entre Añelo y Neuquén, como con otros puntos estratégicos en Vaca Muerta, asegurando también una infraestructura fundamental para atender las necesidades de evacuación aeromédica en los sitios petroleros.

Finalmente, se trató la relevancia estratégica de Vaca Muerta para el país y la urgente necesidad de contar con un sistema de transporte multimodal eficiente que acompañe su desarrollo sostenible. En esta línea, el expositor presentó Vaca Muerta en números, siendo este un proyecto en plena expansión, con una inversión acumulada de USD 47.000 millones entre 2013 y 2023, a la que se sumaron USD 11.500 millones solo en 2024. De cara al futuro se proyecta una inversión anual de US 22.500 millones, lo que llevaría el total a más de USD 200.000 millones en los próximos 8 años.

En conclusión, y en el marco del debate final que se dio entre los presentes, se destacó la importancia de la multimodalidad, sin perder de vista la fortaleza de los proyectos y sus necesidades.



MESAS DE PONENCIAS

Además de los paneles, durante el Congreso se realizaron cinco Mesas de Ponencias. Estos espacios, diseñados para fomentar el intercambio académico, permitieron la presentación y el debate sobre trabajos de investigación, estudios de caso y propuestas innovadoras elaboradas por investigadores, profesionales y estudiantes. A continuación, se presenta una síntesis de los trabajos expuestos en cada una de las mesas ofreciendo un valioso panorama sobre las líneas de investigación actuales y la vitalidad en la producción de conocimiento en el campo del transporte y la movilidad.

Mesa 1: Planificación y Sostenibilidad del Transporte Urbano

PONENTES

FRANCO CINALLI | Universidad Provincial de Ezeiza
MARIANA CATALDI | Universidad Nacional de José C. Paz
MARÍA BELÉN SOSA Y ERICA CORREA | INAHE - CONICET
GUADALUPE HIDALGO Y NICOLE TORRES | UNC

Durante los intercambios de la Mesa se interrogó acerca de cómo se abordan los cambios que la globalización implica y cómo podemos regular los factores que intervienen en este avance. La movilidad aérea urbana podría volverse una necesidad ante la urgencia de descongestionar la ciudad, pero se deben tener en cuenta diferentes agentes que harían posible esta transformación. Con estas preguntas como punto de partida, en esta Mesa se presentaron una serie de exposiciones con un análisis multifacético sobre los complejos desafíos que enfrenta la planificación del transporte urbano en Argentina. El debate se estructuró en torno a la intersección entre las decisiones históricas que moldearon las redes actuales, el impacto tangible de éstas en la vida de los ciudadanos más vulnerables y las soluciones innovadoras estratégicas y tecnológicas que podrían definir el futuro de la movilidad.

La exposición de Franco Cinalli buscó comprender las raíces históricas de la configuración actual del transporte público en Buenos Aires en el período de 1972 a 1991. El estudio reveló que políticas como la imposición de una acelerada renovación de flotas precipitaron la caducidad de muchas empresas, las cuales se caracterizaban por ser “monolínea” y de gestión artesanal. Como resultado, un total de 27 líneas de colectivo fueron suprimidas en la Capital Federal de las 176 que existían en 197. Esto causó una pérdida significativa de conexiones directas entre barrios. Este proceso, además, sentó las bases para una posterior concentración empresarial que cambió radicalmente la dinámica del mercado a partir de los años 90’.

La presentación de Mariana Cataldi se enfocó en la experiencia cotidiana de las personas mayores. Su estudio fue realizado en la localidad de José C. Paz y analizó cómo la movilidad impacta directamente en el acceso a servicios de salud. La investigación mostró que los modos de transporte más utilizados, el colectivo y el remis, presentan serias limitaciones. El colectivo es percibido como inseguro y poco accesible, mientras que el alto costo del remis lo vuelve inviable para muchas personas. La autora identificó múltiples barreras que obstaculizan la movilidad de este grupo: de habilidad, de tipo económicas, de infraestructura, organizacionales y vinculadas a la inseguridad. Se concluyó que las personas mayores consideradas como más frágiles son “cautivas” de modos de traslado protegidos y que las redes de apoyo familiar juegan un rol crucial para posibilitar el acceso a la salud. La fragmentación entre la planificación urbana, los servicios de salud y el transporte perpetúa estas desigualdades.

La ponencia de María Belén Sosa y Erica Correa dio cuenta del fundamental papel del diseño urbano en la funcionalidad de las ciudades, ya que influye directamente en la movilidad, la calidad de vida y la sostenibilidad. Se propuso una sinergia entre un diseño urbano estratégico y los Sistemas de Transporte Inteligente para optimizar el flujo vehicular y fomentar el transporte sostenible. Este enfoque, combinado con estrategias de Desarrollo Orientado al Transporte, puede contribuir a crear ciudades más compactas, conectadas y coordinadas. La ponencia enfatizó que repensar el diseño urbano requiere una visión a largo plazo que articule infraestructura, tecnología y habitabilidad bajo un marco de justicia espacial.

Guadalupe Hidalgo y Nicole Torres abordaron el emergente campo de la Movilidad Aé-

rea Urbana, es decir, el uso de drones y vehículos eléctricos de despegue y aterrizaje vertical para el transporte. Si bien existen casos de éxito en Singapur, París y algunas ciudades de China, las autoras concluyeron que nuestro país aún no está preparado para su implementación. Se destacaron obstáculos técnicos y regulatorios, como la necesidad de una infraestructura de “vertipuertos” y redes 5G robustas. Además, se dio cuenta de la existencia de vacíos legales a pesar de los avances normativos recientes y de conflictos jurisdiccionales potenciales entre las administraciones nacional, provincial y municipal sobre el control del espacio aéreo a baja altitud.

Durante las exposiciones, se demostró que la planificación de un transporte urbano sostenible y equitativo exige un enfoque sistémico e interdisciplinario. Quedó en evidencia que es imposible diseñar un mejor futuro sin comprender las decisiones del pasado que condicionan el presente. Asimismo, se resaltó que cualquier innovación tecnológica o plan estratégico carece de sentido si no logra resolver las barreras cotidianas que enfrentan los ciudadanos, especialmente los más vulnerables. La construcción de ciudades más justas y eficientes requiere una planificación que aprenda de su historia, atienda las necesidades humanas presentes, se enfoque en el desarrollo de un marco regulatorio claro y colaborativo a fin de afrontar las inevitables transformaciones que nos esperan.

Mesa 2: Nuevos Desafíos y Oportunidades para la Aviación

PONENTES

GUSTAVO ROBERTO D’ ANTIOCHIA Y MARCOS ENROQUE MORENO | ANAC
RODRIGO DE LIMA LOPES Y ANDRÉ CUNHA | Universidade do Estado do Pará - Brasil

RODRIGO DE LIMA LOPES Y RHENNAN FLÁVIO PEREIRA CALDEIRA | Universidade do Estado do Pará -Brasil

ALAN GABRIEL NANNI C OITIÑO | N/A

GUSTAVO VALLEJOS | Universidad Provincial de Ezeiza

PAMELA ROMINA ZIBELL | Universidad Provincial de Ezeiza

En esta Mesa se analizó la situación actual de la industria aerocomercial y algunos de los desafíos persistentes vinculados al sector, como la congestión aeroportuaria y el marco normativo que regula la actividad. Además, se identificaron diversas oportunidades impulsadas por las innovaciones tecnológicas y la expansión hacia nuevos mercados, resaltando que la aviación es multidisciplinaria y transversal a las demás áreas.

La ponencia de Gustavo Vallejos se inició con la pregunta acerca de si el crecimiento previsto para el sector es realmente sostenible. El autor expuso una paradoja central: mientras los fabricantes como Airbus y Boeing proyectan una demanda de más de 40.000 nuevas aeronaves hacia 2043 para satisfacer un tráfico que podría casi duplicarse, la infraestructura aeroportuaria global ya se encuentra bajo una intensa presión. Se presentaron casos testigo como el Aeropuerto de Heathrow en Londres, El Dorado en Bogotá y el Aeroparque Jorge Newbery en Buenos Aires para ilustrar cómo la congestión se ha vuelto un problema crónico. En Heathrow un reciente incendio en una subestación eléctrica provocó el cierre total de la terminal y la cancelación de 1.300 vuelos, lo que mostró una alarmante falta de planes de contingencia para eventos externos. En Bogotá, a pesar de las modernizaciones, la terminal fue calificada como la más congestionada del mundo en 2023, no solo por el tráfico aéreo, sino por la saturación de sus instalaciones para pasajeros, como los mostradores y los controles de seguridad. Finalmente, el caso de Aeroparque evidenció cómo la alta demanda y

las limitaciones físicas de una terminal urbana obligan a una “danza diaria” de aeronaves y vehículos de asistencia en espacios reducidos, generando demoras continuas y riesgos operativos. Vallejos sostuvo que mientras la industria se enfoca en la producción de aeronaves, no aborda con la misma celeridad las limitaciones de infraestructura en tierra y corre el riesgo de crear un cuello de botella insostenible.

En contraste con los problemas de saturación en los grandes centros urbanos, las presentaciones de Rodrigo de Lima Lopes, en un caso con Rhennan Flávio Pereira Caldeira, y en otro con André Cunha expusieron el rol de la aviación como un poderoso vector de desarrollo en regiones históricamente aisladas. Ambos trabajos analizaron la ruta Belém-Lisboa, operada por TAP Air Portugal, como un canal estratégico de integración entre la Amazonía brasileña y Europa. Partiendo del concepto de “libertad geográfica” —el derecho a la movilidad internacional y a la inserción en circuitos globales—, se mostró que esta conexión directa genera efectos positivos en la atracción de inversiones, el turismo y la valorización geopolítica de Belém. Los datos de la Agencia Nacional de Aviación de Brasil revelaron que, aunque compite con la ruta a Fort Lauderdale de la Aerolínea Azul, el enlace con Lisboa ha mostrado una notable resiliencia y recuperación tras la pandemia, transportando más de 26.000 pasajeros en 2023. La elección de Belém como sede de la conferencia climática COP 30 en 2025 intensificó aún más la necesidad de esta conectividad, reforzando el papel del transporte aéreo para superar barreras físicas y promover la circulación de personas, ideas y mercancías.

Más allá del transporte comercial masivo, la aviación cumple funciones sociales críticas, tal y como lo planteó la exposición sobre vuelos sanitarios de Alan Gabriel Nanni Coitinho. Su presentación recorrió la historia de la aviación sanitaria, desde sus inicios en la Primera Guerra Mundial hasta su rol actual como un sistema complejo y vital para el acceso a la salud. Se explicaron las distintas tipologías de misiones: traslados programados para tratamientos; respuesta a emergencias médicas; transporte de órganos coordinado por el INCUCAI, y evacuaciones desde zonas de difícil acceso como plataformas offshore o áreas de desastres naturales. Se destacó que cada vuelo requiere un equipo multidisciplinario altamente capacitado —incluyendo pilotos, médicos, enfermeros y coordinadores— y una planificación logística y médica minuciosa donde nada se deja al azar. La pandemia de COVID-19 marcó un punto de inflexión, que obligó a los operadores a desarrollar nuevos protocolos como las cápsulas de aislamiento. La ponencia concluyó que el impacto de la aviación sanitaria es muy relevante, ya que no solo salva vidas, sino que también reúne familias, integra territorios y fortalece el sistema de salud nacional.

Aportando una perspectiva crítica sobre la seguridad operacional, Gustavo Roberto D’Antiochia y Marcos Moreno, abordaron el tratamiento y la gestión de fenómenos meteorológicos severos en las operaciones aeroportuarias. Se destacó que las situaciones meteorológicas adversas pueden afectar notablemente tanto a las aeronaves como a la infraestructura, por lo que es crucial que los aeropuertos dispongan de información específica y actualizada para planificar con eficiencia y seguridad. La ponencia enfatizó la necesidad de mejorar la performance de los productos meteorológicos para que la información sea clara, oportuna y precisa, argumentando que una previsión a tiempo minimiza el impacto de posibles daños.

Pamela Romina Zibell presentó un trabajo sobre el transporte aéreo y el Trastorno de Espectro Autismo (TEA) en Argentina. Su exposición dio cuenta del grado de capacitación de los TCP para atender a personas con TEA. Los resultados de una encuesta realizada a 71 TCP en actividad fueron reveladores. Aunque el 79% tuvo contacto con pasajeros con TEA, el 97,3% no recibió capacitación sobre el tema durante su formación profesional y el 68,9% tampoco lo hizo por parte de su aerolínea. Como consecuencia, más de la mitad de los tripulantes (53,7%) admitió no sentirse preparado para asistir adecuadamente a estos pasajeros.

La autora señaló que, si bien existen iniciativas valiosas en los aeropuertos como el programa “Yo amo viajar”, éstas no se extienden a la fase de vuelo. Basándose en modelos exitosos de aerolíneas como LATAM o Emirates, que ya certifican a su personal, la autora recomendó implementar capacitaciones obligatorias y la incorporación de recursos a bordo como pictogramas, para crear un entorno más inclusivo y seguro para todos.

En conjunto, las presentaciones de esta Mesa ofrecieron una perspectiva integral de la aviación, no solo como un pilar económico, sino también como una herramienta clave para la seguridad, la inclusión, la respuesta a emergencias y el desarrollo regional. Los trabajos expuestos en esta mesa evidenciaron también los crecientes desafíos que la aviación enfrenta. En este sentido, para que su crecimiento sea verdaderamente sostenible, es imperativo que la industria se enfoque en la inclusión y la capacitación de su personal para garantizar una experiencia segura y digna para cada pasajero.

Mesa 3: Tecnologías Aplicadas al Transporte

PONENTES

GUSTAVO ROBERTO D’ANTIOCHIA | ANAC

JORGE GOLFIERI | Universidad Nacional de Lanús

DANIEL OMAR GONZÁLEZ | Universidad Provincial de Ezeiza

IARA ANTONELLA CAÑETE | Universidad Provincial de Ezeiza

GUADALUPE DIAZ Y MAIA BENITEZ | Universidad Provincial de Ezeiza

La Mesa abordó el impacto de la tecnología en el sector del transporte con énfasis en las implementaciones más innovadoras a nivel global hasta los riesgos inherentes y el debate sobre el rol insustituible de los factores humanos.

La ponencia de Iara Antonella Cañete analizó el caso del Puerto de Róterdam, un modelo de “Smart Port” que opera bajo la premisa “el puerto flota sobre datos”. Se describió cómo la implementación de un “gemelo digital”, redes 5G, sensores de IoT e IA permiten una gestión logística 4.0. Tecnologías como la visión artificial para el mantenimiento predictivo de infraestructuras y el sistema comunitario *Portbase*, que integra a más de 5.000 organizaciones, han optimizado radicalmente la eficiencia, la sostenibilidad y la seguridad de sus operaciones.

Guadalupe Diaz y Maia Benitez presentaron un trabajo sobre el Megapuerto de Chancay en Perú, un proyecto concebido desde su origen como uno de los más modernos de América Latina. Este nuevo *hub* logístico incorporó tecnologías de automatización de última generación, como grúas pórtico y vehículos guiados autónomos, así como sistemas de gestión basados en IA y *blockchain* para garantizar la trazabilidad y transparencia de la carga. Las autoras también señalaron los desafíos que acompañan a esta modernización, como la dependencia tecnológica de proveedores internacionales y la existencia de una brecha digital, que podría marginar a operadores locales más pequeños. Finalmente, alertaron sobre los riesgos geopolíticos asociados a la gestión de una infraestructura tan crítica.

La presentación de Daniel Omar González abordó directamente las vulnerabilidades inherentes a la digitalización, con foco en la ciberseguridad. Su trabajo identificó los principales vectores de ataque en los transportes terrestre, marítimo y aéreo, incluyendo la suplantación de señales GPS (*spoofing*), la manipulación de sistemas de control de tráfico y los ataques de ransomware. Se expusieron incidentes de alto perfil, como el ciberataque NotPetya que

en 2017 le costó a Maersk 300 millones de dólares, lo que da cuenta del devastador impacto que estas amenazas pueden tener. Frente a este panorama, González propuso un marco de defensa integral que combine tecnologías emergentes —como la IA para la detección de anomalías y blockchain para la integridad de datos— con regulaciones robustas como la norma ISO 27001 y arquitecturas de red Zero Trust, que operan bajo el principio de “nunca confiar, siempre verificar”.

A continuación la Mesa continuó con el trabajo de Jorge Golfieri, quien presentó un innovador simulador ferroviario multimodal desarrollado por la Universidad Nacional de Lanús. Se explicó que esta herramienta resuelve un problema fundamental: la imposibilidad de capacitar de forma segura y económica al personal en situaciones atípicas o de emergencia, como fallas de señales, condiciones climáticas extremas o un choque inminente. El simulador, que reproduce entornos reales georreferenciados y permite la interacción de múltiples formaciones monitoreadas desde un centro de control, no busca reemplazar al operador, sino fortalecer sus competencias técnicas y su capacidad de respuesta ante eventos críticos.

Finalmente, la exposición de Gustavo Roberto D’Antiochia aportó una reflexión crítica en torno a las graves consecuencias de la deshumanización de los procesos de Despacho Operativo y la Planificación de Vuelo. Sostuvo que, si bien la tecnología es un pilar fundamental, en los últimos años se ha observado una degradación de las responsabilidades del personal aeronáutico, como el Despachante de Aeronaves, en favor de sistemas automatizados. Esta tendencia, argumentó, va en desmedro de la seguridad operacional, ya que el juicio humano, la pericia y la capacidad para gestionar imprevistos son defensas críticas contra el error. La función del Despacho Operativo es decisiva para proveer al piloto de información vital para un vuelo seguro y eficiente, y su degradación introduce peligros potenciales que la tecnología por sí sola no puede mitigar.

En conclusión, esta Mesa examinó el papel de la tecnología como fuerza transformadora del transporte y la necesidad de que los cambios tecnológicos sean acompañados de mejoras en las defensas cibernéticas con el propósito de proteger sistemas cada vez más interconectados. Esto supone la necesidad de diseñar e integrar la tecnología para aumentar, capacitar y apoyar la pericia de los expertos, en tanto actores claves de la seguridad operacional en un entorno cada vez más complejo.

Mesa 4: Hacia un transporte y una logística sostenible

PONENTES

MARÍA FLORENCIA ZASLASKY, LAURA SILVINA COTIGNOLA Y CAMILA AILÍN VILA | Universidad Nacional de La Plata

YAZMÍN GUERRERO Y MALENA SUAREZ | Universidad Provincial de Ezeiza

NICOLAS BUGALLO, IARA LEONELLI, ANA RUIZ Y VALENTINO OLIVERA | Universidad Provincial de Ezeiza

MARCOS REZZANO, BRISA FERNANDEZ Y SEBASTIAN RIVADA | Universidad Provincial de Ezeiza

La Mesa abordó la transición hacia un modelo de transporte y logística más sostenible en Argentina desde una perspectiva integral. Se exploraron algunos de los principales desafíos y soluciones innovadoras como la micro-movilidad urbana y la optimización de los corredores de carga nacionales. Además, se subrayó que la implementación de tecnologías

y estrategias sostenibles enfrenta importantes barreras estructurales, regulatorias y de infraestructura que requieren una acción coordinada entre el sector público y el privado.

La exposición de Yazmín Guerrero y Malena Suarez analizó el impacto de las entregas same day (en el mismo día), un fenómeno impulsado por el auge del comercio electrónico en el Área Metropolitana de Buenos Aires. Tomando como caso de estudio a la empresa Andreani, se mostró cómo la automatización y el uso de tecnologías avanzadas —como la IA para la optimización de rutas (GEO Andreani) y los clasificadores automáticos que procesan miles de paquetes por hora— son fundamentales para satisfacer la demanda de inmediatez. El trabajo vinculó esta eficiencia operativa con la sostenibilidad, destacando el compromiso de la empresa con la incorporación de biodiésel en su flota y el uso de packaging ecológico.

María Florencia Zaslasky, Laura Silvina Cotignola y Camila Ailín Vila presentaron los resultados de una encuesta de movilidad sostenible realizada en la Universidad Nacional de La Plata (UNLP). Este estudio funcionó como una herramienta de diagnóstico clave, que reveló que entre las principales demandas de la comunidad universitaria se incluyen las mejoras en la seguridad vial, el fortalecimiento del transporte público, una mayor inversión en infraestructura para peatones y ciclistas, así como la implementación de sistemas de vehículos compartidos. El análisis de los patrones de viaje mostró una fuerte dependencia del autobús urbano (38%) y del vehículo privado (21%). También se evidenció que los largos tiempos de viaje desde zonas como Los Hornos reflejan una desconexión funcional del sistema de transporte público. Las autoras resaltaron que para fomentar la movilidad sostenible es crucial comprender y responder a las necesidades y percepciones de los usuarios.

El trabajo de Nicolas Bugallo, Lara Leonelli, Ana Ruiz y Valentino Olivera se centró en la logística de cargas a nivel nacional, un sector clave para la competitividad del país. Los autores evaluaron la viabilidad de los bitrenes como solución a los elevados costos logísticos de Argentina y destacaron sus múltiples beneficios: permiten reducir los costos logísticos hasta en un 30%, disminuir las emisiones de CO₂ por tonelada en un 40% y causar un 56% menos de daño a la infraestructura vial en comparación con los camiones convencionales. Asimismo, presentaron experiencias exitosas en Australia y a nivel nacional en la provincia de San Luis y en las operaciones de la empresa Toyota. También se identificó una barrera crítica para su masificación: la fragmentación normativa y la discontinuidad de los corredores habilitados, ya que solo el 12% de las rutas autorizadas son efectivamente utilizables, lo que impide aprovechar todo su potencial.

Finalmente, el estudio de Marcos Rezzano, Brisa Fernandez y Sebastian Rivada exploró la viabilidad de implementar camiones eléctricos en las operaciones internas del Puerto de Buenos Aires. Los autores argumentaron que el entorno portuario, con sus trayectos cortos y repetitivos, es ideal para la electromovilidad, la cual permitiría una drástica reducción de las emisiones locales de CO₂, óxidos de nitrógeno y material particulado. Desde su perspectiva, esto mejoraría significativamente la calidad del aire, la salud de los trabajadores y las comunidades aledañas. Si bien no existen precedentes a gran escala en Argentina, la reciente política gubernamental de reducir los aranceles a la importación de vehículos eléctricos fue señalada como una oportunidad clave para impulsar esta transición.

La presente Mesa concluyó que el camino hacia una logística sostenible en Argentina está marcado tanto por un gran potencial innovador como por importantes desafíos estructurales. Las soluciones tecnológicas y operativas que existen son diversas. Éstas van desde la optimización de la última milla urbana y el diagnóstico de las necesidades de los usuarios, hasta la adopción de vehículos de alta capacidad como los bitrenes y la transición hacia combustibles más limpios y la electromovilidad. Sin embargo, su implementación a futuro depen-

de de la capacidad de articular políticas públicas integrales que unifiquen las regulaciones, promuevan la inversión en infraestructura y fomenten la colaboración efectiva entre todos los actores de la cadena de valor para construir un sistema de transporte verdaderamente eficiente, competitivo y sostenible.

Mesa 5: Innovación y Sostenibilidad en el Transporte: Casos de Estudio en Argentina

PONENTES

ORNELLA PAZ, SELVA FIGUEREDO Y RAQUEL VALENZUELA | CIC - Universidad Provincial de Ezeiza

CORTON, EMILY | Universidad Provincial de Ezeiza

RODRIGO CHAVEZ | Universidad Provincial de Ezeiza

NATALIA VIVIANA CHAVEZ Y LILIA HOLUBEK | Universidad Provincial de Ezeiza

ASTRID DIANA MARCHUETA | Universidad Provincial de Ezeiza

DAIANA YAMILA LEIVA | Universidad Provincial de Ezeiza

La Mesa reunió un conjunto de ponencias que examinaron la innovación y sostenibilidad en el transporte en sus distintas modalidades a partir de casos de estudio concretos de Argentina. Como parte de las exposiciones se presentaron dos proyectos vinculados al aeropuerto y la localidad de Ezeiza.

La exposición de Natalia Chavez y Lilia Holubek dio cuenta del rol de la Hidrovía Paraná – Paraguay (HPP) y su impacto económico y ambiental en la provincia de Santa Fé. La HPP es un corredor fluvial de más de 3.400 km que conecta cinco países sudamericanos dentro de la Cuenca del Plata, el que es vital para el comercio regional de productos agrícolas y minerales. La importancia de la Hidrovía radica en dos ejes fundamentales: la utilización como medio de transporte y como factor de desarrollo económico que fomenta la integración regional, en tanto conecta a las poblaciones ubicadas en el área. En cuanto a las consecuencias ambientales, el desarrollo y mantenimiento de la HPP conlleva desafíos considerables en áreas como el dragado, la señalización y la gestión ambiental, que fueron abordadas por las autoras.

Rodrigo Chavez presentó un proyecto de un nuevo enlace ferroviario al aeropuerto de Ezeiza. La accesibilidad del aeropuerto depende exclusivamente del transporte automotor a través de la Autopista Riccheri, lo que genera elevados niveles de congestión vehicular, tiempos de traslado impredecibles y un impacto ambiental significativo. El proyecto expuesto propone crear un enlace ferroviario que conecte el aeropuerto con la red ferroviaria del Área Metropolitana de Buenos Aires, que integre los ramales R-2 del Ferrocarril General Roca y G-3 de la Línea Belgrano Sur. De esta manera, se busca aportar una alternativa de movilidad intermodal que contribuya a la sostenibilidad urbana, reduzca emisiones contaminantes y fortalezca la competitividad logística de la región. La falta de una conexión ferroviaria directa al Aeropuerto de Ezeiza representa una desventaja comparativa en términos de conectividad y sostenibilidad frente a otros aeropuertos internacionales que sí cuentan con opciones multimodales para sus pasajeros. Esta situación plantea interrogantes sobre las oportunidades de mejora en la infraestructura de transporte en Argentina y la importancia de integrar al Aeropuerto de Ezeiza dentro de un plan de movilidad más amplio y sustentable. El desarrollo de este enlace ferroviario enfrenta desafíos en términos de financiamiento, infraestructura y coordinación interinstitucional, que requerirán una planificación cuidadosa y una participación activa para su concreción.

Astrid Marchueta expuso un proyecto de vinculación comunitaria entre el aeropuerto de Ezeiza y la municipalidad de esta misma localidad, centrado en el reciclaje y compostaje de residuos orgánicos e inorgánicos. Los primeros son derivados al Vivero Municipal para la realización de compostaje, creación de tierra fértil y plantines para los vecinos y espacios verdes locales, mientras que los residuos inorgánicos son enviados al ecopunto local para su reciclaje e inserción en la economía circular. Como parte de la presentación, la autora planteó que los aeropuertos del mundo se encuentran ante el desafío de minimizar sus impactos ambientales generales y locales, así como generar lazos con las comunidades locales.



La exposición de Emily Cortón se centró en el único antecedente de plataforma intermodal en la Argentina: el Aeropuerto Internacional Juan Domingo Perón en articulación con el Tren del Valle. Este tren es el único servicio de transporte de pasajeros presente en la provincia de Neuquén. Actualmente, recorre el Alto Valle traspasando el límite provincial con Río Negro entre Cipolletti y Neuquén capital. A partir de este caso testigo intermodal, la autora se propuso evaluar si la plataforma brinda respuesta positiva y eficiente a la demanda. Asimismo, se identificaron los problemas de la plataforma, la que presenta nodos estratégicamente ubicados, pero sin integración puesto que son distantes entre sí. Esto condiciona la fluidez en la conexión (pérdida de próximas conexiones por el tiempo que implica la llegada al próximo nodo), la comodidad del pasajero (caminar en la intemperie, traslado de equipajes y la falta de accesibilidad para personas con movilidad reducida). La plataforma intermodal aero-ferroviaria en Neuquén todavía no responde al objetivo propio de la intermodalidad: el transporte “puerta a puerta” con el menor grado de intermediarios/ transbordos. En este sentido, la autora subrayó la importancia de que la planificación territorial de las redes de transporte sean integrales, estratégicas, participativas, multidisciplinarias, multi e intermodales, coordinadas, sostenibles y regionalizadas.

La ponencia de Ornella Paz, Selva Figueredo y Raquel Valenzuela analizó el diseño y la validación de indicadores para evaluar la relación entre el transporte aerocomercial y la actividad turística, indicadores que sirven como herramientas estratégicas para la toma de

decisiones basadas en evidencia. Tales indicadores influyen, además, en las políticas públicas relacionadas con el transporte y el turismo. La identificación de indicadores estratégicos, como número de rutas, frecuencia de vuelos, tasa de ocupación, accesibilidad, tipo de aeronave y tiempos de conexión, permite una toma de decisiones más informada en materia de planificación y gestión de políticas públicas que pueden ayudar a fortalecer el área.

Daiana Leiva presentó un trabajo en el que analizó la conectividad aérea en las regiones NOA, Patagonia, Cuyo y Litoral de Argentina. Entre los principales hallazgos se destacan



la centralización del tráfico aéreo en nodos específicos,, la escasa oferta de vuelos interregionales y la necesidad de políticas públicas que mejoren la infraestructura y frecuencia aérea para potenciar el turismo y el desarrollo regional. La autora propuso recomendaciones para promover una conectividad más equitativa y sostenible.

El conjunto de las presentaciones realizadas en esta Mesa permite afirmar que es posible avanzar hacia un transporte sostenible e innovador. Experiencias a nivel local evidencian incluso que con buena gestión se pueden afianzar los vínculos entre los aeropuertos y las comunidades locales con resultados positivos para todas las partes.

CIERRE INSTITUCIONAL

EXPOSITORES



Matías Mancini

Director Provincial de Planeamiento Estratégico del Sistema de Innovación del Ministerio de Producción, Ciencia e Innovación Tecnológica de la Provincia de Buenos Aires



Matías Van Kemenade

Director Provincial de Vinculación y Transferencia de la Comisión de Investigaciones Científicas de la Provincia de Buenos Aires



Hernán Vigier

FTP FADEEAC



Adriana Douthat

Coordinadora Gestión Aeroportuaria UPE



Cecilia Conci

Coordinadora Logística UPE



Carolina Dickson

Directora de CEGEN UPE

El cierre del Congreso estuvo a cargo de un distinguido panel que reforzó el espíritu del evento, entrelazando la visión institucional, el rol estratégico de la ciencia y la tecnología y los desafíos concretos del sector. Las palabras de inicio del panel estuvieron a cargo de Adriana Douthat, Cecilia Conci y Carolina Dickson, quienes desde su rol institucional resaltaron la enorme importancia de esta primera edición del Congreso de Transporte y Movilidad para la UPE. Subrayaron el éxito de la convocatoria e instaron a la comunidad a prepararse para



una nueva edición. Se destacó especialmente el papel del Centro de Estudios sobre Gestión y Estrategias de Negocios Socio Estratégico para el Crecimiento Sostenible de PYMEs y Cooperativas (CEGEN) de la UPE como un conector fundamental para conectar el conocimiento producido en la universidad con el sector productivo, reafirmando el compromiso de la Universidad con el desarrollo productivo y la sociedad.

A continuación, Matías Van Kemenade destacó la relevancia que la Provincia de Buenos Aires le ha otorgado a la Comisión de Investigaciones Científicas (CIC) desde su creación en 1956. Bajo la gestión del Dr. Roberto Salvarezza, la CIC ha impulsado líneas de investigación continuas para generar conocimiento y soluciones concretas que atiendan las demandas locales en áreas críticas como el ambiente y la infraestructura, poniendo la ciencia al servicio de los bonaerenses y sus municipios a través de programas de becas y personal de apoyo.

En la misma línea, Matías Mancini postuló cómo, ante un escenario nacional crítico para el sector, la Subsecretaría de Ciencia y Tecnología de la Provincia ha redoblado su apuesta por fortalecer las capacidades científico-tecnológicas como motor fundamental del desarrollo. Mencionó iniciativas clave para vincular el conocimiento con el territorio, como el Programa Órbita, diseñado para mapear los desafíos y oportunidades de innovación en la Provincia, el programa de clínicas tecnológicas, y el Fondo de Innovación de la Provincia de Buenos Aires (FITBA), herramientas que buscan fortalecer el tejido productivo provincial.

Finalmente, desde la perspectiva del sector del transporte y la logística, Hernán Vigier centró su intervención en el capital humano, haciendo hincapié en la necesidad de pensar a escala nacional la capacitación y el desarrollo de las licencias nacionales habilitantes para los choferes. Remarcó los complejos desafíos interjurisdiccionales que esto implica, poniendo en foco la magnitud del sector: Argentina cuenta con 1.250.000 choferes profesionales, de los cuales casi 600.000 pertenecen a la Provincia de Buenos Aires, lo que evidencia la urgencia de avanzar en su profesionalización.

El panel de cierre remarcó de forma integral que la planificación de un transporte y una movilidad más eficientes, sostenibles y humanos no puede lograrse de manera aislada. Se requiere una sinergia virtuosa entre la academia, el Estado y el sector privado. Las intervenciones dejaron claro que el camino hacia el futuro se construye sobre tres pilares interconectados: el compromiso institucional de las universidades para generar conocimiento aplicable, la voluntad política para invertir en ciencia y tecnología como motores de desarrollo territo-

rial, y la acción concreta para profesionalizar y jerarquizar a los actores que día a día mueven al país. El Congreso no sólo fue un espacio para el diagnóstico, sino una clara invitación a la acción colaborativa, sentando las bases para una agenda de trabajo conjunta orientada a transformar los desafíos del presente en las oportunidades del mañana.



CONFERENCIA DE CIERRE: “INNOVACIÓN APLICADA A LA FÓRMULA 1”

EXPOSITOR



Gabriel López

CEO & Co-Founder de ThinkHub.
Empresario, Profesor, Emprendedor y Speaker.

La conferencia de cierre estuvo a cargo de Gabriel López, Co-Fundador de ThinkHub. Basándose en una experiencia personal en el Gran Premio de Miami de Fórmula 1 (F1), el expositor estableció un paralelismo entre el automovilismo de alta competencia y los desafíos actuales del transporte y la movilidad.

La presentación se centró en el rol fundamental de la tecnología y el uso de datos en la F1. En el marco de este deporte, cada vehículo está equipado con unos 300 sensores que generan 1.1 millones de puntos de telemetría por segundo, lo que se traduce en más de 1 TB de datos por carrera. Esta información es vital para el análisis del rendimiento y la estrategia,

permitiendo la toma de decisiones críticas en intervalos de 1 a 2 segundos con el apoyo de IA y simulaciones.

A partir de este modelo, López extrajo tres ideas clave para mejorar la movilidad cotidiana:

- Medirlo todo: Al igual que en la pista, es crucial recopilar datos de forma sistemática para comprender y optimizar los sistemas de transporte.
- Reaccionar en tiempo real: La capacidad de los equipos de F1 para analizar información y actuar de inmediato sirve de modelo para una gestión del transporte más dinámica y eficiente.
- Diseñar con propósito: Así como las escuderías diseñan cada componente con un fin específico, la planificación de la movilidad debe tener una visión clara y orientada a resultados concretos.

Se destacó también la histórica transferencia tecnológica desde la F1 a los vehículos de calle, mencionando innovaciones como los frenos a disco (década de 1950), el sistema ABS (década de 1990) y el sistema de recuperación de energía cinética, que fue precursor de los motores híbridos modernos.

Finalmente, la charla puso énfasis en el factor humano y la inspiración, evocando a leyendas argentinas como Juan Manuel Fangio y destacando la figura actual de Franco Colapinto. Se presentó a Colapinto como un ejemplo de cómo la visión, el trabajo y la pasión permiten alcanzar metas ambiciosas. La exposición concluyó con una invitación a la audiencia a pasar “de la emoción al propósito”, alentando a los presentes a perseguir sus pasiones y a convertirse en protagonistas de la innovación, siguiendo el ejemplo de otros casos de éxito argentinos.







UNIVERSIDAD
PROVINCIAL
DE EZEIZA