



**Universidad Tecnológica Nacional
Facultad Regional Avellaneda
Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial**

Director
Ing. Enrique María Filgueira

Av. Mitre 750 – Avellaneda
CP. 1870
4201-4133 Int. 124
utn.c3t@gmail.com
www.c3t.fra.utn.com.ar

“Los colectivos de Buenos Aires van en tren”

Verónica Ocvirk
(vocvirk@gmail.com)

**Agosto de 2013*

El fenómeno es tan común que hasta tomó un nombre específico: cuando las unidades de servicios públicos de transporte de pasajeros viajan de a varias juntas, a ese *continuum* de vehículos se lo conoce como “trencito”. Las empresas culpan al tránsito y las barreras, pero las razones parecieran estar repartidas en un entramado más complejo que incluye desde problemas en la planificación hasta subsidios millonarios, pasando también por ciertas “mañas” de los conductores.

Los contenidos de este trabajo son responsabilidad exclusiva de la autora y no necesariamente reflejan la opinión del C3T. Se permite la reproducción total o parcial de este documento citando la fuente.

Apostillas Técnicas

Informe Nº 8

Los colectivos de buenos aires van en tren¹

Agosto de 2013

Verónica Ocvirk²

Introducción

El fenómeno es tan común que hasta tomó un nombre específico: cuando las unidades de servicios públicos de transporte de pasajeros viajan de a varias juntas, a ese *continuum* de vehículos se lo conoce como “trencito”. Las empresas culpan al tránsito y las barreras, pero las razones parecieran estar repartidas en un entramado más complejo que incluye desde problemas en la planificación hasta subsidios millonarios, pasando también por ciertas “mañas” de los conductores.

Cualquier persona que habitualmente viaje en colectivo en el área metropolitana de Buenos Aires lo habrá notado: varios coches de una misma línea se agolpan en su recorrido en filas de tres, cuatro o hasta cinco colectivos, cosa que no sería un problema si no fuera porque esa irregularidad afecta en gran medida a los tiempos de espera. ¿A quién no le ha pasado? Hoy es usual esperar más de la cuenta el colectivo para que al final, tras esa demora, terminen apareciendo en la parada varios coches contiguos. Y aunque el fenómeno no está cuantificado resulta de lo más evidente, en algunas líneas más que en otras y en cualquier parte de la ciudad. Lo que no aparece tan claro, sin embargo, son sus causas.

Éste no es un problema nuevo. En otras épocas (cuando los congestionamientos en el tránsito no eran los actuales) los “trencitos” igualmente se podían ver (y sufrir), aunque su ocurrencia era claramente menor que hoy en día. Y si bien las causas de tal falencia también eran entonces motivo de discusión, se solía acordar que su origen se debía a temas gremiales o al carácter aleatorio de las esperas en los cruces ferroviarios a nivel.

¹ Este artículo fue realizado sobre la base de una investigación del Observatorio de Políticas para la Ciudad “OPC”. Puede acceder al informe original completo en el siguiente link:

<http://politicadelaciudad.com.ar/index.php/transporte-y-planeamiento-urbano/24-los-bondis-van-en-tren>

² La autora agradece los comentarios de Daniel Bossio, Juan Martín Piccirillo, Ezequiel Ponce y Jorge Sánchez (C3T); Roberto Sande (Cámara Empresaria de Transporte Automotor Urbano de Buenos Aires, CETUBA); Néstor Marcolín (chofer y delegado de la línea 60) y Juan Manuel Campana (profesor de la Facultad de Ingeniería de la UBA).

De todas formas, al igual que ahora, las respuestas a “todo o nada” tampoco resultaban plenamente convincentes.

Se podría alegar la posibilidad de que la menor incidencia de los “trecitos” de entonces respecto de la actualidad descansa en la mejor fluidez en aquel tránsito en la calles de Buenos Aires, así como en la mayor previsibilidad de los flujos debido a los pocos cortes de calles que, por diferentes motivos, hoy se han generalizado en la ciudad. Pero también se puede arriesgar a pensar que los grandes montos de subsidios que reciben las empresas de transporte (crecientes en el total de sus ingresos desde su implementación en 2002) no deben haber sido un hecho trivial al independizar de alguna manera la rentabilidad empresarial de la gestión de la flota, personal, servicios y, en definitiva, de la lucha diaria por la captación de ingresos, hasta entonces originados solo en la venta de boletos.

Es probable que en el origen de los “trecitos” todas las causas aducidas, en mayor o menor medida, se encuentren presentes. Algo de eso hay, ya que es más común observar amontonamientos de unidades en líneas de transporte que atraviesan zonas de tránsito conflictivo, como las áreas centrales (muy propensas a congestionamientos o manifestaciones), o aquellas con mayor cantidad de pasos ferroviarios a nivel. Pero tiene que haber algo más, ya que aun líneas con recorridos similares en cuanto a potenciales conflictividades no presentan un perfil homogéneo de “trecitos”. ¿Por qué esa diferencia? La respuesta a ese interrogante es lo que se ha tratado de encontrar luego de una serie de entrevistas con actores directamente relacionados con la actividad: empresarios, conductores, controladores, funcionarios y expertos en la materia.

Indagando sobre los motivos de la existencia de los “trecitos”

Al consultar a choferes y jefes de tráfico la excusa número uno es siempre la misma: los obstáculos en la vía pública. Frases como “uno va largando los servicios cada cuatro minutos, pero después se cruza un camión”, o “la barrera se queda baja por media hora y así se termina descontrolando todo” pueden ser (y seguramente son) un motivo del amontonamiento. Desde las empresas, en tanto, la visión es más o menos similar.

Que el tránsito actual en la ciudad ha tendido a ser más caótico nadie lo duda. Pero el inconveniente de los “trencitos” no se verifica sólo en tramos cercanos a barreras ferroviarias o en los horarios más complejos para la circulación. También se pueden observar a veces en el corredor del Metrobús de la avenida Juan B. Justo, donde las dificultades de la vía pública se encuentran lógicamente reducidas al mínimo.

Es interesante escuchar que algunos expertos aseguren que el comportamiento del tránsito sea mucho más paramétrico que aleatorio, salvo casos específicos de un corte de calle por una manifestación o un accidente. Pero más allá de eso, los flujos vehiculares muestran cierto comportamiento según direccionalidad y horarios, lo que debería llevar a redoblar esfuerzos en materia de gestión de la flota y de los servicios. Cabe aclarar de todas formas que cada vez que hay un trastorno en el tránsito, ese efecto, inevitablemente, se desparrama en tiempo y espacio.

También suele argumentarse que una porción de esta culpa es responsabilidad del comportamiento de algunos choferes, sobre todo en líneas que mantienen la vieja escuela del “puntero”, por la cual los vehículos no pueden pasar al de adelante. Entonces, si el primero mantiene una baja velocidad comercial, los vehículos que lo siguen van amontonándose detrás. En esta línea se esgrime, a veces, una cierta indisciplina laboral que hace que la gestión de la flota se debilite al no poder establecer una organización eficiente de los servicios.

Por supuesto que desde los conductores se retrucan estos planteos aduciendo que eso es tratar de cortar el hilo por lo más fino. Y es ahí en donde comienzan a emerger otras explicaciones más acordes a los tiempos actuales de grandes montos de subsidios directos a la oferta: hoy la rentabilidad de las empresas recorre más los departamentos de abogados y gestores ante las autoridades que aquéllos dedicados a la planificación y el ordenamiento de los servicios. De todas formas, cabría preguntarse por qué, si el fin de las empresas es maximizar su rentabilidad, pueden dejar de lado la vía de incrementar sus ingresos por venta de boletos, dado que ante estos incumplimientos los pasajeros pueden optar por utilizar otra línea competitiva o, en algunos casos, incluso un taxi.

De todas formas no hay que olvidar que la organización de la producción es responsabilidad del dueño o de quien él delega. Y, en un caso de “servicios públicos”

como éste, también el sector público regulador y de contralor es co-responsable de la eficiencia global. Este punto no es trivial, porque en el conflictivo mundo de las empresas privadas (como ocurre en Buenos Aires) donde capital y trabajo muestran una relación de permanente tensión, la eficiencia de la producción descansa, principalmente, en las posibilidades empresarias de coordinar exitosamente los recursos de que se disponen y en un marco regulatorio y fiscalizador claro, simple y racional.

Por las calles de la ciudad y de los partidos del Gran Buenos Aires circulan en total 136 líneas de jurisdicción nacional, de las cuales solo 25 se mueven exclusivamente dentro del perímetro de la Capital Federal³. A ese número hay que sumarle las líneas que circulan únicamente en la provincia de Buenos Aires y reportan a esa administración (cuya numeración va entre 200 y 499), y aquellas que dependen directamente de los distintos municipios bonaerenses, que son las que tienen numeración de 500 en adelante.

Por otro lado, el Transporte Público Automotor es el medio de movilidad más utilizado en el AMBA. Según la encuesta domiciliaria (ENMODO) efectuada por la Secretaría de Transporte (del año 2009), alrededor del 39% de los viajes en la región se realizan en colectivo, contra un 24% a pie, 18% en automóvil, 6% en ferrocarril, 4% en subte, 3% en bicicleta, 2% en remises y 1% (respectivamente) en taxi, moto, transporte escolar y combi. Si nos detenemos únicamente en el modo público, el número de personas que se mueven en autobús asciende al 80% contra un 13% en ferrocarril y 7% en subte.

¿Cómo rankea el tema de las frecuencias de los colectivos entre las demandas de los pasajeros? El boletín estadístico de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) indica que los reclamos por este tema han venido ascendiendo año a año, ubicándose de un 10,2% en 2008; 11,7% en 2009; 13% en 2010, 14,4% en 2011 y 15,4% en 2012, siempre dentro del total de quejas recibidas en el 0800 del ente regulador. Según fuentes del organismo, en la mayoría de los casos las protestas tienen que ver con malos tratos o un manejo “poco prudente” de parte de los conductores.

¿Tiene solución el problema de los “trecitos”?

³ Si bien las líneas del grupo de tarificación “Distrito Federal” son 33, solo 25 de ellas operan exclusivamente dentro de los límites de la ciudad.

Casi todos los expertos consultados coinciden en que el problema es difícil de solucionar totalmente, aunque podría morigerarse si existiera un compromiso de todos los actores del sistema, que descansa básicamente en las empresas y, por supuesto, en el Estado, que en definitiva es el último garante del derecho a la movilidad. Muchas son las líneas famosas por sus trencitos, pero están también las que son ampliamente elogiadas por sus usuarios.

¿Cada cuánto tendría que pasar el colectivo? Si bien las líneas se rigen por distintos horarios, de acuerdo a la Resolución ST N°301/1994 todas ellas deben cumplir con el mínimo de un servicio cada 15 minutos entre las 22 y las 24 y de uno cada 30 minutos de 0 a 4. En cuanto a las frecuencias diurnas el criterio no es uniforme ya que se determina por línea y ramal. En términos generales, los recorridos trocales de las líneas tienen una frecuencia promedio de entre 3 y 6 minutos.

Para el pasajero, sin embargo, no existe una forma simple de averiguar cuál es la frecuencia que corresponde a cada línea, ni tampoco cómo debería darse el cronograma de servicios.

Ahora bien: el incumplimiento de la programación sí está penalizado por la CNRT, que solamente controla si la cantidad de servicios en la calle va de acuerdo a lo programado. Lo que no se sanciona – sencillamente porque no es penalizable - es la cuestión de la regularidad. ¿Está bien que sea así?

¿Podrían las compañías gestionar mejor su flota para mejorar la regularidad en las frecuencias? La mayoría de los entrevistados opina que sí y acuerdan en la existencia de algún déficit en la gestión de los servicios. El uso de herramientas modernas para la gestión de la flota y de los servicios, como GPS y aplicaciones informáticas de información al pasajero, serían deseables como herramientas cotidianas de las empresas. Se trata, en definitiva, de soluciones de bajo costo relativo y que de hecho ya son utilizadas por algunas compañías del sector.

De todas formas, la respuesta no ha sido única en cuanto a los motivos de la existencia de “trencitos” y las culpas en muchos casos se ponen en el exterior de la responsabilidad de cada uno. Tal vez eso sea parte de lo difícil de su solución.

Nuestro sistema de transporte público automotor de pasajeros no es tan malo. Es más, se podría catalogar como aceptable: estamos muy bien en cuanto a coberturas, y también ha mejorado el parque automotor. Pero todavía siguen ocurriendo estos inconvenientes. Habrá entonces que seguir analizando la manera de solucionarlos o al menos mitigarlos.