



**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

**“Análisis del servicio de charter en la zona sur de la
Región Metropolitana de Buenos Aires: Adrogué /
Mármol”**

**Noviembre de 2008*

En los últimos quince años el fenómeno del “Charter” en la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) fue tomando mayor importancia como una modalidad de transporte colectivo para amplios sectores de la sociedad, advirtiéndose una consolidación de demanda y de los operadores afectados a esta actividad. También se verifican características propias, según el corredor que se trate, observándose desde servicios de alto nivel de calidad y apego a la normativa vigente en la materia, a prestaciones asimilables a un transporte público o, incluso, servicios que operan bajo condiciones de marcada precariedad y en un marco de total ilegalidad. A partir de estas observaciones, resulta de interés un análisis algo más profundo sobre la materia. En consecuencia, en el presente trabajo se analiza el “universo” del Charter en el corredor sur de la RMBA y, específicamente, el que tiene como área de influencia la Avenida Hipólito Irigoyen como traza y las localidades de Adrogué, Temperley, Lomas de Zamora y Banfield como mercados principales.

“Análisis del servicio de charter en la zona sur de la Región Metropolitana de Buenos Aires: Adrogué / Marmol”¹

Noviembre de 2008



Trabajo realizado en base a datos recabados entre septiembre y octubre de 2008

¹ Trabajo producido por el C3T

Introducción

En los últimos quince años el fenómeno del “Charter” en la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) fue tomando mayor importancia como una modalidad de transporte colectivo para amplios sectores de la sociedad, advirtiéndose una consolidación de demanda y de los operadores afectados a esta actividad.

También se verifican características propias, según el corredor que se trate, observándose desde servicios de alto nivel de calidad y apego a la normativa vigente en la materia, a prestaciones asimilables a un transporte público o, incluso, servicios que operan bajo condiciones de marcada precariedad y en un marco de total ilegalidad.

A partir de estas observaciones, resulta de interés un análisis algo más profundo sobre la materia. En consecuencia, en el presente trabajo se analiza el “universo” del Charter en el corredor sur de la RMBA y, específicamente, el que tiene como área de influencia la Avenida Hipólito Irigoyen como traza y las localidades de Adrogué, Temperley, Lomas de Zamora y Banfield como mercados principales.

El trabajo tiene como objetivo, aportar elementos de juicio y análisis sobre los siguientes tópicos:

- Zona de influencia
- Prestaciones de transporte colectivo alternativas
- Características de los operadores
- Ecuación económica de la actividad
- Marco legal vigente para la prestación
- Discusión sobre algunos tópicos
- Conclusiones
- Perfil del Corredor

Zona de Influencia

El corredor bajo análisis se encuentra en la zona sur de la RMBA Aires, en una zona que tuvo su desarrollo a partir del ferrocarril, y que tiene una traza con orientación prácticamente “norte-sur” desde la Estación Constitución, en la zona sur de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Las aglomeraciones urbanas del Corredor se fueron desarrollando desde las estaciones del actual Ferrocarril Roca Metropolitano (Gerli, Lanús, Remedios de Escalada, Banfield, Lomas de Zamora, Temperley, Adrogué, etc.), y a la vera de la avenida Hipólito Irigoyen, que discurre prácticamente paralela al ferrocarril.

La población fue privilegiando para su radicación la cercanía a los medios de transporte; así es que existe un núcleo en los alrededores de las estaciones ferroviarias con gran movimiento de población donde se han desarrollado los centros comerciales locales. En los alrededores de estos centros comerciales se asientan las zonas urbanas de mayor valor inmobiliario, edificaciones en altura y viviendas de gran categoría, y es donde habitan los sectores sociales de ingresos medios y medios-altos.

Más alejado de este núcleo central formado por el ferrocarril y sus avenidas paralelas, los barrios son más humildes, en muchos casos con falencia de servicios básicos donde, en algunas áreas, se verifica la existencia de barrios marginales.

El ferrocarril fue históricamente el transporte que proveía movilidad a la población de las localidades como Adrogué, Temperley y Lomas de Zamora, entre otras de la zona sur, ya que el transporte por automotor era una opción que requería tiempos de viaje muy superiores y la oferta era limitada.

Las áreas de mayor cercanía a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) presentan un crecimiento de la oferta de transporte colectivo por automotor con tiempos de viaje competitivos con el ferrocarril. De esta manera, la existencia de una oferta más diversificada de transporte público por automotor permite al pasajero viajar directamente a diversos lugares de la CABA, situación que no ofrece el ferrocarril ya que éste, en general, requiere de al menos un transbordo para llegar a los diversos destinos.

La zona de Adrogué, tiene la particularidad de poseer una masa crítica de clase media y media alta que se sumó fuertemente al servicio de Charter en los últimos 10 años. El fenómeno encuentra explicación en el deterioro de la calidad de servicio del ferrocarril y en la escasa oferta de un transporte público por automotor razonable (como ya se verá mas adelante), lo que provocó que diferentes categorías de usuarios de ingresos medios estuvieran dispuestos a destinar una porción mayor de sus ingresos en este tipo de servicio movilidad, en aras del confort y la seguridad. También existe otro segmento de individuos que se movilizaban con su automóvil

particular y, por cuestiones de costo², congestión y búsqueda de mayor tranquilidad, inclinaron la balanza a este tipo de servicio. Es interesante verificar que en un automóvil deben viajar tres personas para equiparar el precio del charter. Dicho de otro modo, viajar en charter resulta 1/3 más económico que el traslado en un vehículo particular.

El servicio principal de la zona se estructura a partir de pasajeros que toman los viajes directamente en Adrogué y Mármol aunque, en general, se reservan butacas para personas que ascienden en Temperley y Lomas de Zamora.

Prestaciones de transporte colectivo alternativas

Las alternativas de transporte desde Adrogué a la CABA³ son las siguientes:

Medio	Tiempo	Costo Ida y vuelta (en \$)	Cantidad de frecuencias en hora pico⁴	Nivel confort	Observaciones
Tren/Subte	60´	1,70 + 1,80	4 (tren) 20 (subte)	Regular/ malo	
Línea 51/ Subte	90 - 105´	2,80 + 1,80	3 o 4 (bus) 20 (subte)	Regular	x Av. Hipólito Irigoyen Trasbordo Constitución
Línea 74	90 - 100	2,80	5 (bus)	Regular	x Av. Espora Destino Correo Central
Línea 79/ Subte	90 - 105´	2,80 + 1,80	10 (bus) 20 (subte)	Regular	x Av. Espora Trasbordo Constitución
Línea 160/ Subte	105 - 120	2,80 + 1,80	9 (bus) 20 (subte)	Regular	x Av. Espora Trasbordo subte
Charter	50 – 65 ⁵	12,00	25	Bueno	x Av. Hipólito Irigoyen

² El costo de viajar al centro en un automóvil naftero mediano, contabilizando exclusivamente combustible, mantenimiento básico (cambio de aceite, filtros, desgaste neumáticos, otros menores) y estacionamiento (en zonas económicas) es unos \$ 750.-. No se consideran gastos como seguro, patente, amortización de la unidad entre otros porque consideramos que el usuario de charter, no deja de poseer su automóvil particular aunque viaje en este servicio.

³ Se toma como destino las proximidades al Obelisco, en el centro de la ciudad de Buenos Aires.

⁴ La frecuencia del servicio de colectivo, es la que se corresponde con los horarios de invierno declarado por las empresas (valor redondeado).

⁵ Según la hora del día.

Como se desprende de la tabla, los servicios ferroviarios, si bien son económicos y bastante rápidos, en la actualidad están abarrotados de pasajeros en los horarios picos y suelen presentar problemas de higiene, seguridad y confiabilidad.

En lo que atañe a los servicios públicos por automotor, las unidades se encuentran en buen estado pero los tiempos de viaje son excesivos y la capacidad de las unidades implica viajar, en la generalidad de los casos, de pie.

Un dato interesante a tener en cuenta es que el servicio ferroviario en la estación Adrogué vendió, en promedio durante el 2007, 225.000 boletos al mes⁶. Esta información es global y contabiliza boletos con diversos destinos aunque es de suponer que, mayoritariamente, son con destino a la estación terminal ferroviaria de Constitución en la CBA⁷. Se podría considerar, en una primera aproximación, que desde la estación Constitución hacia Adrogué se hayan vendido la misma cantidad de boletos, lo que totalizaría unos 450.000 pasajeros adicionales por mes.

Si comparamos este guarismo con los viajes que despacha el servicio de Charter desde Adrogué (unos 200.000 viajes mensuales) se comprueba la importancia que presenta esta modalidad.

Características de los operadores

Del relevamiento efectuado surgen las siguientes características de los operadores que prestan servicios desde esta zona:

- **Zona Adrogué (Nombre de fantasía del operador: “Adrogué Bus”)**

El servicio se estructura a partir de un operador logístico quien organiza la diagramación de los servicios, la venta telefónica de pasajes, los controles a través de la traza, el despacho de los viajes desde las cabeceras de sus recorridos (Adrogué, en conurbano bonaerense y el Teatro Colón, en la CABA), la normalidad en la prestación de los servicios e, incluso, mantiene un sitio Web informativo.

⁶ Valor relevado en la CNRT, se trata de boletos de ida equivalentes, es decir, un I/V vale 2 en esta contabilización.

⁷ Se considera que los viajes a estaciones vecinas, en muchos casos, se realizan sin abonar pasaje.

La empresa distribuye folletos con los horarios de los servicios donde pueden verificarse frecuencias cada cinco minutos, a los que se le deben adicionar refuerzos; en inspecciones realizadas se han contabilizado más de 25 viajes por hora en determinados horarios, lo que determina una frecuencia aproximada de un servicio cada dos minutos.

La cobertura horaria del servicio durante los días hábiles es, aproximadamente, desde las 5:45 a las 23:30 horas, los sábados el horario se extiende entre las 08:00 a 01:30 horas y los domingos el primer servicio es a las 10:00 horas y el último a las 23:45.

La tarifa del servicio es de \$ 6 por sentido y la empresa ofrece abonos de 20 viajes a \$ 110; es decir, que ofrece un descuento de aproximadamente el 10 %.

El operador también provee traslados desde la localidad de Burzaco (en las calles Pellegrini y Rojas) hacia la CABA con una frecuencia de 4 servicios en los horarios de punta.

La empresa dispone de un predio cercano a la estación de Adrogué que opera como una Mini Terminal, ya que cuenta con área para el estacionamiento de los rodados y áreas de descanso para el pasaje, donde los pasajeros disponen de una zona confortable de espera.



Detalle de la Mini Terminal de la empresa, donde puede apreciarse un área destinada a la internación de ómnibus y un edificio de época, destinado a la espera por parte de los pasajeros.



Otra vista de las facilidades con que cuenta la empresa en su Mini Terminal de Adrogué (a 100 metros de la estación de tren).

El administrador del servicio cuenta con una flota propia, pero también operan otros transportistas que aportan sus unidades y el personal de conducción, generando una utilidad para el que regentea el negocio.

Traza

El servicio se articula desde la estación de Adrogué, por la Av. Amenedo hasta Hipólito Irigoyen, luego continúa por esta avenida hasta el ingreso a la CABA por Puente Pueyrredón, dirigiéndose luego a través de la Autopista y la Avenida 9 de Julio hasta la zona del Teatro Colón, en los bordes del microcentro porteño, donde finaliza el recorrido.

Parque Móvil

La flota afectada a estos servicios es superior a las 90 unidades y es aportada por más de 40 operadores diferentes, quienes poseen, cada uno, entre 1 y 6 rodados.

Se trata de una flota nueva y bien mantenida de minibuses con aire acondicionado y asientos reclinables, con una capacidad transportativa de entre 15 y 24 asientos, siendo la unidad más representativa el minibús “Mercedes Benz Sprinter 413 C” de 19 asientos (que representa el 81 % de la flota), seguido la “Mercedes Benz Sprinter 313” y la “Renault Master”, ambas de 15 asientos.

La antigüedad de media de estas unidades es de apenas 1,2 años, donde los vehículos más antiguos datan del año 2005.

Otra particularidad es que de la flota afectada a estos servicios sólo una tercera parte posee habilitación para ejercer la actividad de Charter; las restantes unidades están habilitadas en las categorías de “Servicios Portuarios o Aeroportuarios” y “Turismo”. Cabe asimismo consignar que no se ha verificado la utilización de rodados sin algún tipo de habilitación⁸.

Fortalezas del minibus

El éxito de este tipo de unidades de pequeño porte en el ámbito urbano, encuentra su explicación en sus adecuadas condiciones de confort para el pasaje, su buena agilidad en el tránsito, dimensiones contenidas (que los hacen especialmente aptos para los servicios urbanos) y sus buenas condiciones de consumo y mantenimiento. Ha continuación se presentan algunos datos que grafican comparativamente lo expuesto:

Característica	Automóvil sedan económico	Automóvil Sedan Gama media	Minibus 19 asientos	Bus urbano mediano
Largo (m)	4,2	4,5	7,0	10,5
Ancho (m)	1,65	1,75	1,92	2,5
Peso máximo admisible (kg)	1.500	1.700	4.600	13.500
Potencia (CV)	80	110	129	150
Relación Potencia/peso (CV/Ton)	53	65	28	11

Personal de conducción

En muchos casos se trata de los propios dueños de los rodados (o familiares de éstos); en otros casos son choferes que suelen cobrar por viaje, con premios por mayor captación de pasajeros.

⁸ Por tratarse de servicios que vinculan a localidades del conurbano bonaerense y la CABA (que cruzan un límite provincial) la Autoridad de Regulación y Control corresponde a la Nación.

- **Zona José Mármol (Nombre de fantasía del operador: “Lomas Express”)**

El servicio es similar al expuesto precedentemente, pero su volumen de servicios es inferior.

Traza

El servicio tiene cabecera en Jacinto Calvo y Bynonn, en la localidad de José Mármol. Desde este punto toma la Av. Espora, hasta Amenedo, continúa por esta avenida hasta Hipólito Yrigoyen, donde sigue por la misma traza que “Adrogué Bus”.

Este operador cuenta con una base de operaciones en la calle Gorriti, en Lomas de Zamora, lugar donde también se despachan servicios.

Parque Móvil

La flota afectada a estos servicios es superior a las 40 unidades y es aportada por 15 operadores diferentes, quienes poseen entre 1 y 4 rodados cada uno. La antigüedad media de las unidades habilitadas para este servicio es de 2 años.

Apenas un 10 % de los rodados poseen habilitación para ejercer la actividad de Charter, un tercio no registra habilitación y el resto de los minibuses está habilitado en “Servicios Portuarios o Aeroportuarios” y “Turismo”.

La caracterización del parque móvil es similar a la que se registra en “Adrogué Bus”.

- **Zona Lanús (Nombre de Fantasía del operador: “First Traslados”)**

Se trata de un servicio de charter con las características de los ya mencionadas pero con un volumen de operación menos significativo.

Características del operador y el servicio

El servicio tiene cabecera en la Av Hipólito Yrigoyen y Tucumán, en Lanús, y como destino la CABA en zonas del macrocentro porteño como la avenida 9 de Julio o el área de Puerto Madero.

Este operador despacha viajes cada 15 minutos, cuenta con una flota aproximada de unos 6 minibuses y el viaje tiene un costo de \$ 6.

▪ **Zona Banfield Este y Lanús Este (nombre de fantasía del operador: “Tangobus”)**

Se trata de un servicio con sólo dos frecuencias por la mañana y dos por la tarde, operado por un transportista individual con un minibus de 19 asientos, siendo la característica del servicio el del “charter teórico”.

Ecuación económica de la actividad

En el Anexo I se han planteado los parámetros más representativos de la ecuación económica. Para ello, se ha tomado como rodado de referencia la “Mercedes Benz Sprinter 413 C”.

En lo relativo a los ingresos se han estimado 5 vueltas diarias por unidad y 3 los fines de semana, con una carga media del 55 % ya que, en general, estos servicios suelen viajar con su capacidad transportativa completa por la mañana hacia Capital y regresar con pocos pasajeros. Viceversa por la tarde.

Cabe consignar que, según lo evidenciado, la recaudación es no es registrada formalmente ya que no se emite un comprobante de viaje con características y resguardos fiscales.

A partir de estas hipótesis se estima que los ingresos anuales rondarían los 166 mil pesos por año.

Los costos están descriptos en el Anexo I, debiéndose aclarar que como los rodados son muy nuevos se ha previsto como mantenimiento⁹, el programado por el propio fabricante hasta los 300.000 Km., suponiendo que los servicios se realizan en concesionarios oficiales. No se han contemplado eventuales choques que requieran trabajos de chapa y pintura ni reparaciones mecánicas mayores.

En el acápite personal de conducción se ha estimado 1,5 chofer por unidad, con un gasto salarial de aproximadamente \$ 3.000 por mes (se reitera que los choferes suelen cobrar por vuelta).

Finalmente, se ha incluido entre los costos de producción de estos servicios, un 17% de la facturación que es aportada al operador logístico por los servicios de organización del sistema.

A partir de estas hipótesis se estima que los egresos anuales rondarían los 135 mil pesos, dejando un saldo favorable de aproximadamente \$31.000 por año.

Como existen parámetros en la ecuación económica que han sido estimados y pueden ser objeto de opiniones diversas, se ha considerado pertinente publicar la planilla “Excel” a fin que cada lector pueda corregir a voluntad, y según su propia información y experiencia, los precios y consumos de referencia.

Marco legal vigente para la prestación

El marco jurídico de esta actividad correspondiente al transporte interjurisdiccional de pasajeros, a través del cual se encuentra reglado el servicio de Charter (clasificado como un Servicio Urbano Especial en el segmento de “Oferta Libre”), lo conforma el Decreto N° 656/94 y las Resoluciones ST N° 362/94, 394/98, 328/99 12/02 y la 283/06, como las más representativas.

Estas normas generan las siguientes condiciones principales para la prestación del servicio:

- El Certificado de Inscripción en el servicio, tiene 1 año de duración.
- Deben definir un Origen y Destino.
- Las unidades no pueden superar una capacidad transportativa superior a 24 pasajeros.
- El pasaje debe ir sentado.
- Pueden poseer 4 paradas de ascenso y 4 de descenso de pasajeros.
- Estas paradas deben concentrarse en un radio de 1.000 metros del punto O/D, en la CABA, y de 1.300 metros, en las localidades conurbanas de la provincia de Buenos Aires.
- No puede haber paradas en los centros de trasbordo del servicio público o en las terminales de una línea de Servicio Público
- Las paradas deben estar autorizadas por la Autoridad Jurisdiccional.

⁹ Cambios de aceite, fluidos, filtros, correas, mantenimiento del sistema de frenos, ajustes periódicos, etc. (no se incluyen reparaciones mayores, que por el kilometraje considerado no deberían realizarse).

- El volumen de servicios debe ser menor al 10 % de la oferta proporcionada por el Servicio Público Urbano por Automotor.
- Una empresa de Charter no puede concentrar más del 5 % de la oferta total del corredor.
- Pueden realizar 3 servicios diarios de ida y vuelta.
- Deben poseer “lista de pasajeros” o “nómina de pasajeros”¹⁰ (cuando se trata de una empresa con varias unidades).
- La Secretaría de Transporte puede denegar la renovación de los permisos, de los operadores que hubieran sido sancionados por prestar servicios en violación de la modalidad autorizada.

De la lectura de las condiciones de borde establecidas por la legislación vigente surge claramente la intención política de proteger al servicio público de transporte y de generar un marco de acción bastante acotado para esta oferta de servicio.

Por otra parte, la realidad diaria y los relevamientos efectuados, señalan que estas condiciones de operación, en el mejor de los casos, se cumplen parcialmente.

En los casos bajo análisis, el servicio no funciona con una lista de pasajeros (aunque efectivamente un gran porcentaje son clientes habituales), no hay paradas fijas y, en general, se realiza ascenso y descenso de pasajeros a pedido de éstos.

Finalmente, la participación como grupo funcional de servicios de transporte es representativa respecto a la oferta pública.

Estas situaciones podrían explicarse por debilidades en el sistema de fiscalización, pero la verdad es que son aspectos de muy difícil control ya que, desde un punto de vista administrativo, se trata de pequeñas empresas con un par de vehículos y que, mirados en forma individual, pueden cumplir algunas de las restricciones apuntadas.

También corresponde indicar que las violaciones a la modalidad de servicio son muy ambiguas. Por ejemplo, suele indicarse sobre un pasajero que baja o sube en una esquina no declarada, cuestiones como “se sentía mal”, “se descompuso”, “es un amigo”, etc.

¹⁰ La lista de pasajeros es un instrumento que declara los pasajeros del viaje, la nómina es un documento donde se incluyen los pasajeros habituales del servicio, incluyendo en la nómina todos los clientes que transporta el operador con sus vehículos en el corredor.

Discusión sobre algunos tópicos

A partir del análisis realizado surgen algunas preguntas cuyas respuestas, sin lugar a dudas, no son triviales, pero que parece interesante dejarlas planteadas e, incluso, aventurar algunas hipótesis de respuesta.

Por qué el Servicio Público Regular de Pasajeros por Automotor no intenta llevar a cabo este tipo de prestación?

Si bien la estructura de costos del charter resulta atractiva, en principio, no se debe olvidar que parte de la rentabilidad surge de la falta de internalización de las cargas fiscales y previsionales. En efecto, los choferes suelen ser los propios dueños, familiares directos de éstos o personas que cobran por viaje. Este tipo de operación es impensable para cualquier operador de transporte público que se maneja con los convenios laborales de la actividad.

También es pertinente indicar que la posibilidad de adecuar a voluntad del organizador de los servicios los horarios de los choferes es otra gran ventaja de trabajar en este marco de baja formalidad.

Existe, por otra parte, un trato personal y una cuidada atención del pasajero que seguramente es difícil lograr en una gran empresa de servicios públicos regulares de transporte, además de que el que gestiona estos servicios suele estar atendiendo personalmente a sus pasajeros y resolviendo él mismo los problemas que puedan surgir. En principio, es poco usual que se genere un vínculo de este tipo entre un gerente de una empresa de transporte público urbano y el pasajero.

No obstante ello, ha habido en el pasado algunas experiencias de algunas empresas de servicios públicos regulares urbanos operando servicios diferenciales de poca capacidad (que, en definitiva, es el servicio que presta el Charter) pero ninguna de estas experiencias fue duradera y exitosa.

Por último, hay que tener presente que los operadores de servicios públicos regulares tienen una larga relación con las unidades de gran porte cuyo mantenimiento, robustez y confiabilidad es propio de las unidades diseñadas para el uso intensivo y una larga vida útil.

Se entiende que existe en el operador de transporte público cierta aversión a la utilización de rodados mas pequeños cuyo mantenimiento y operación es mas similar al de un automóvil particular.

Por qué la oferta de este tipo de servicio se concentra en un operador logístico y no se genera una oferta atomizada?

En efecto, se ha preguntado reiteradamente por qué un operador está dispuesto a resignar buena parte de su recaudación en una estructura que sólo organiza su operación.

En primer lugar, hay que tener en cuenta que quien quiera independizarse debe garantizar una oferta de servicios atractiva al pasajero (es decir, frecuencia y posibilidad de obtener una plaza para viajar), lo que conduce inmediatamente a la necesidad de contar con un parque mínimo de unidades.

Por ejemplo, supongamos que alguien quisiera ofrecer en competencia este tipo de prestación; para ello debería, al menos, asegurar 5 o 6 servicios por hora, algunas unidades para cubrir refuerzos en la hora pico y algún vehículo para reemplazar la defeción de algún operador o la rotura de un minibus. Esta alternativa debería contar con no menos de 20/25 rodados y personal asignado en origen, destino y a lo largo de la traza, para establecer una operación razonable.

Quien estuviera en grado de organizar esta operación debe aún resolver otros problemas no menores como el de organizar las terminales. Para ello se debe contar con el acuerdo de las autoridades municipales locales y del Gobierno de la CABA; estos acuerdos, en muchos casos tácitos, son de difícil obtención ya que, en general, son fruto de situaciones que se fueron consolidando a través de los años a fuerza de costumbre, conflictos y negociaciones de diversa índole.

Por último, y en el supuesto que se esté en grado de obtener todas estas condiciones de borde, el aumento de la oferta en el corredor puede ocasionar, como mínimo, una guerra de precios entre los operadores de este tipo de servicios, donde el operador mas débil rápidamente entrará en quebranto.

Conclusiones

Es claro, que la prioridad del Sector Público es asegurar un Servicio Público de Transporte eficiente y económico que permita trasladar a la población en forma masiva; para ello, es fundamental darle cierta protección a este operador y no permitir servicios en competencia desleal.

También es cierto que existe un sector de la población que, por su poder adquisitivo o por la importancia relativa que asigna a su traslado al trabajo, estudio o esparcimiento, está dispuesto a erogar una cifra varias veces superior a la que representa un servicio público. Incluso, muchas de estas personas de otro modo se desplazarían en su automóvil particular, situación que es deseable desalentar por obvias razones de congestión, uso del espacio público, contaminación ambiental y uso racional de la energía.

Del análisis expuesto, parecería que el Sector Público no ha encontrado, aún, la síntesis normativa que permita la preservación del sistema público y el desarrollo de servicios alternativos de oferta libre.

Una alternativa aún no explorada es la de focalizar el control del servicio por la tarifa, dejando mayor libertad para su operación. Por ejemplo, imponiendo la obligatoriedad de emitir un comprobante de viaje con carácter de factura y establecer que el valor del viaje no pueda ser inferior a 3 o 4 veces el valor de la oferta pública. Esta tarifa podría monitorearse en forma permanente en donde la detección de descuentos - o una tendencia a la baja de precios - debería ser indicador de una sobre oferta y la necesidad de restringir la misma en el corredor.

Otra alternativa tampoco aún explorada es la articulación de servicios Charter y servicios ferroviarios de mayor calidad. El charter podría, por una parte, transportar el pasaje de sus hogares a la estaciones ferroviarias (de Adrogué o Turdera, por ejemplo) y luego desde Constitución al área central de la CABA. El servicio ferroviario podría contar con vagones con aire acondicionado y un servicio diferencial de pasajeros sentados destinados a los pasajeros que transborden desde los servicios Charter.

Esta última solución requeriría de dos acciones no triviales: por una parte, lograr un acuerdo entre los operadores de Charter y el servicio ferroviario¹¹ y, por otra, aumentar la frecuencia del servicio ferroviario de modo que estos coches de mayor calidad que deberían anexarse a las formaciones, no resientan la ya exigua oferta de capacidad pública masiva de los actuales servicios ferroviarios.

¹¹ Se considera un acuerdo dificultoso ya que se trata de empresas de poder económico totalmente diferente.

Perfil del Corredor

Identificador	Detalle	Observaciones
Origen / Destino	Adrogué - Marmol / Centro Lomas de Zamora /Centro	
Traza principal	Av. Hipólito Yrigoyen – Av. 9 de Julio	Avenida lenta, con congestión en horarios pico
Zonas de captación	Adrogué / Temperley / Lomas de Zamora / Lanús	
Unidades afectadas	130-140	Se verifica la operación de otros transportistas de menor significación, a los analizados, en el corredor (servicios contratados y otros charter menos organizados)
Velocidad comercial	25 km/h	
Operadores significativos	2	Adrogué Bus / Lomas Express
Grado de legalidad	Bueno	Poseen permisos, pero violan modalidad operativa
Operadores ilegales	Son minoría	
Pasajeros transportados mes	350.000.-	Valor estimado
Relación Tarifaria Charter / Público	2,6 a 3,4	Boleto Charter / Boletos tren-subte Boleto Charter / Boletos bus-subte
Tipo de unidad	Minibus	15 / 24 asientos
Antigüedad Media	~ 2	
Nivel Confort	Muy bueno	Pasajeros sentados, Aire Acondicionado, asiento reclinable, unidades nuevas y bien mantenidas.
Perfil Pasajero	Clase media – media alta	
Atracción servicio	Confort – Tiempo -Seguridad	

OBSERVACIONES METODOLÓGICAS

El trabajo fue realizado a partir de relevamientos (registro de chapas patentes) a la vera del camino en varias dos o tres oportunidades; en consecuencia, el universo relevado puede ser incompleto y no exento de errores involuntarios.

Los datos de las unidades relevadas han sido chequeados en el sitio Web de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), dependiente de la Secretaría de Transporte de la Nación, o vía telefónica, a través de la Gerencia de Calidad de la CNRT.

Los datos respecto a la ecuación económica son estimados y no surgen de balances o registración directa de costos.

En caso que cualquier lector no coincida o considere que existen datos erróneos o parciales, se aceptarán observaciones (deberán estar nominadas y firmadas), las que serán glosadas al trabajo en carácter de “Observaciones realizadas por terceros”.

El presente trabajo no pretende constituirse en un documento de denuncia, crítica o publicidad respecto de los organismos de control o los operadores de transporte sino sólo un aporte constructivo a la búsqueda de nuevas soluciones que permitan mejorar el transporte de los bonaerenses.

Datos varios

Adroque Bus TE 4293 5309

Lomas Express TE 4244 9977

Web

www.adroquebus.com.ar

www.lomasexpress.com.ar