



**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
www.ondat.fra.com.ar

“Estudio del transporte público de pasajeros en ciudades de porte medio”

Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial
(utn.c3t@gmail.com)

**Septiembre de 2016*

En nuestro país el transporte público opera en todas las ciudades mayores a 60.000 habitantes (con la excepción de Junín, de 90.000 habitantes), lo cual pareciera una cuestión natural, como también pareciera natural que no lo haya en localidades de menos de 20.000 habitantes. Pero el tema comienza a tornarse gris en las ciudades intermedias donde hay servicios de colectivos, donde hubo y no hay más o donde puede ser que nunca hayan existido. Sin embargo, las demandas y protestas por más y mejor transporte existen en muchas de estas ciudades y las autoridades declaran que se debe contar con servicios al alcance de aquellos que no tienen otra alternativa para viajar. El objetivo del estudio fue identificar las causas que originaron la decadencia o desaparición de los servicios de transporte público en ciudades de porte medio y como corolario se planteó que el intento de contar con un sistema de transporte público de pasajeros lleva directamente a considerar, como un todo, a su movilidad. Y actuar en consonancia con este postulado.

Estudio del transporte público de pasajeros en ciudades de porte medio^{1 2}

Septiembre de 2016

Introducción

¿Qué tienen en común, en materia de transporte, la ciudad de Junín, en Buenos Aires (90.000 habitantes), con San Pedro de Jujuy (60.000 habitantes)? Ninguna de las dos tiene servicio de transporte público desde hace décadas. Se trata de las dos ciudades con mayor población dentro de las que no tienen servicios de transporte público, si bien también la ciudad de La Rioja no tuvo actividad de colectivos urbanos en 1997 / 1998 y en 2001 / 2002 cuando rondaba los 140.000 habitantes.

De la misma forma, se podría preguntar qué tienen en común el Área Metropolitana de Buenos Aires, con sus casi 15 millones de habitantes y la localidad de San José, en la provincia de Misiones, con 6.000 habitantes. Las dos tienen servicios públicos de transporte. En este caso se trata de los dos extremos de ciudades con servicios de colectivos urbanos de línea y claramente San José, por su pequeño tamaño, surge como una excepción.

En nuestro país el transporte público opera en todas las ciudades mayores a 60.000 habitantes (con la excepción ya mencionada de Junín), lo cual pareciera una cuestión natural, como también pareciera natural que no lo haya en localidades de menos de 20.000 habitantes. Pero el tema comienza a tornarse gris en las ciudades intermedias donde se pueden encontrar diversas situaciones: contar con servicios públicos de pasajeros, haber tenido y perdido servicios de colectivos o que nunca hayan existido. Pero ellas, tal vez con alguna excepción, presentan algo en común: hoy día el servicio de transporte público no es central para la movilidad de sus habitantes aunque existen demandas y protestas por más y mejor transporte en muchas de estas ciudades y sus autoridades declaran que se debe contar con servicios al alcance de aquellos que no tienen otra alternativa para viajar.

¹ Este artículo forma parte de la octava edición de la Revista Rumbos Tecnológicos, editada en septiembre de 2016 por la Secretaría de Ciencia, tecnología y Posgrado de la Facultad Regional Avellaneda de la Universidad Tecnológica Nacional. A continuación el enlace a la publicación completa http://www.fra.utn.edu.ar/upload/libro_rt8_web.pdf.

² El artículo fue escrito por Daniel Bossio, Bruno Giormenti Moravec, Walter Gurrera, Federico López Dentone, Juan Martín Piccirillo, Hugo Rolón y Jorge Sánchez, miembros del Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial de la Facultad Regional Avellaneda de la UTN.

Objetivo

Al analizar los sistemas de transporte público de las ciudades de nuestro país se encuentran algunos comportamientos que permiten segmentarlas de acuerdo a rangos poblacionales. Las ciudades de porte medio, es decir las situadas entre los 20.000 y los 60.000 habitantes, han mostrado serias dificultades en las últimas dos décadas para sostener su sistema de transporte público regular de pasajeros, ofrecido, en todas ellas, mediante ómnibus urbanos.

El objetivo del estudio fue identificar las causas que originaron la decadencia o desaparición de los servicios de transporte público en estas ciudades y esbozar, de ser posible, algunas medidas que tiendan a superar esta situación.

Desarrollo

La historia relativamente reciente del transporte público en estas ciudades de porte medio, prestado en su totalidad por vehículos automotores, es casi siempre la misma: una demanda que ha decrecido permanentemente; unos recorridos de los colectivos extremadamente tortuosos que hace que los desplazamientos de viaje puedan duplicarse respecto de lo que sería en auto, moto o caminando (no es raro en un viaje pasar dos veces por un mismo lugar en eternos “rulos” que tienen estos recorridos); un precio de los boletos, que rondan los \$5,50 / \$ 6,50³, muy superiores a los de Buenos Aires (donde rigen los precios más bajos del país) y una proporción creciente de pasajeros subsidiados, respecto del total de pasajeros transportados (estudiantes primarios, secundarios, terciarios y universitarios y jubilados), cuando no franquiciados.

Este ha sido el escenario para que en los últimos 15 / 20 años se desatara una seguidilla de problemas con el transporte público que llevó a que desapareciera en muchas ciudades de porte medio y que languidciera en la mayoría de ellas. Colectivos casi vacíos transitando por las calles es el panorama cotidiano donde tal vez (y solo tal vez) se pueda ver algún pasajero de pie en las horas pico.

Hasta no hace muchos años atrás los estudios referidos al transporte público urbano se basaban en que este era “el transporte de los grupos de menores ingresos”; el seguro de transporte de los que no tenían posibilidades de elección modal ya que no poseían automóvil y el precio de los servicios de taxis (y de los remises) estaban fuera

³ Precio recabados durante el mes de julio de 2015

de su presupuesto. En ese tiempo se postulaba que hacer mejor al transporte público era hacer distribución progresiva del ingreso. La tenencia de automóviles era algo no tan generalizado.

Poder comprar un auto era un fuerte incentivo a dejar el transporte público en nuestras ciudades cuando aún el tránsito mostraba una fluidez aceptable, incluso en las grandes ciudades como Buenos Aires, Córdoba o Mendoza. De alguna manera, el transporte público presentaba ciertas características de “bien inferior” y alcanzar alternativas de viaje relacionadas con un incremento en el nivel de ingresos (poder comprar un auto o poder pagar un taxi, por ejemplo) llevaba a disminuir la demanda de los sistemas colectivos y públicos de transporte.

En ese marco de cierto rechazo al transporte público, este recibió un primer gran golpe en los '90 a partir del aumento del desempleo, dándole lugar a varios emprendimientos individuales, como por ejemplo el fenómeno del remise. Este medio floreció en las ciudades compitiendo directamente con el colectivo en una práctica que se conoció como “al boleto”, acercándose a las paradas de los ómnibus y ofreciendo servicios para más de un pasajero al precio individual del colectivo. Y así, varias ciudades mermaron o perdieron su sistema de transporte público (La Rioja fue un ejemplo de ello a finales de los '90 aunque luego volvió a operar) por un tiempo o desde entonces.

Sin embargo, el transporte público seguía siendo un actor importante en el desplazamiento de las personas en sus viajes cotidianos al punto tal que en el año 2002, y con el fin de evitar subas tarifarias que atentaran contra el salario disponible de los usuarios, se implementaron dos subsidios a las empresas operadoras de servicios de transporte público urbano de todo el país y que continúan hasta hoy: uno directo en dinero y otro para adquirir el gasoil a un precio muy inferior al que accedían hasta ese momento las operadoras. La importancia de estos subsidios, que continuaron creciendo en el tiempo, explican no menos del 50%/55% de los ingresos totales de los operadores, encontrando situaciones más o menos comunes de más del 70%⁴.

Pero algo pasó que hizo que ya no tuviera validez aquel postulado de un transporte público distribuidor de ingresos. De una entrada de nuevos automóviles al mercado en los '90 de alrededor de 300.000 vehículos por año se pasó a una media de más de

⁴ Se trata de los subsidios a la oferta en dinero (SISTAU, Régimen de Compensaciones Complementarias, Compensaciones Complementarias Provinciales) y el subsidio gasoil para el 90% del combustible requerido en la producción de los servicios de transporte que, en la actualidad, se encuentra a un precio cuatro veces menor al del precio de surtidor.

600.000 en la primera década de este siglo. Ese número ascendió a casi 1 millón en 2013, con lo que se duplicó el parque de automóviles en solo 20 años, desde unos 4,5 millones a más de 9 millones en la actualidad. Pero el gran protagonista del transporte individual de los sectores de menores ingresos fueron las motos: en esos mismos períodos se multiplicó por 8 el ingreso de motos 0km, desde unas 90.000 a mediados de los '90 a más de 700.000 en 2013. Las motos traen bondades para los compradores, así como posibles males: este modo de transporte ha crecido por sobre los demás en los accidentes en las ciudades. Tal como se indica en el trabajo de Migliarina (2009) las motos daban cuenta, ya en 2008, de alrededor de 500 personas muertas al año en todo el país, en su mayoría jóvenes menores de 25 años.

En el cuadro siguiente se muestra el patentamiento de nuevas unidades, por provincia, para los años 1995, 2007 y 2013 (Ver Tabla 1).

Tabla 1: Patentamiento de unidades 0 km: motos y automóviles. 1995, 2007 y 2013.

Provincia	1995		2007		2013	
	Moto	Automóvil	Moto	Automóvil	Moto	Automóvil
Buenos Aires	26.691	133.726	104.662	177.389	202.248	326.954
CABA	3.416	85.210	11.676	119.100	23.253	164.739
Catamarca	1.351	2.302	2.090	3.495	9.114	7.316
Córdoba	10.301	32.401	50.343	55.903	68.692	89.110
Corrientes	3.201	6.074	8.772	9.487	30.038	20.254
Chaco	2.591	6.237	10.175	8.435	50.224	15.851
Chubut	541	7.047	2.890	13.586	3.173	18.272
Entre Ríos	3.111	7.753	15.250	13.416	29.998	25.402
Formosa	1.523	2.743	6.948	3.423	21.299	8.249
Jujuy	493	2.478	2.725	6.087	12.892	12.459
La Pampa	927	4.018	3.788	6.237	7.477	9.928
La Rioja	1.486	2.145	3.666	2.500	11.120	5.333
Mendoza	3.598	12.342	16.980	20.325	29.229	38.294
Misiones	1.586	6.509	9.053	7.465	26.243	14.634
Neuquén	938	7.210	4.053	12.467	8.326	19.406

Provincia	1995		2007		2013	
	Moto	Automóvil	Moto	Automóvil	Moto	Automóvil
Rio Negro	713	4.927	3.772	8.904	10.124	15.616
Salta	1.409	4.538	6.925	11.201	24.029	19.736
San Juan	2.265	3.824	8.848	5.159	12.023	10.946
San Luis	698	2.993	1.939	3.976	10.076	8.769
Santa Cruz	86	3.330	802	8.849	1.796	11.970
Santa Fe	11.626	30.119	44.049	52.306	69.563	78.684
Santiago Del Estero	3.201	3.439	5.488	4.761	23.071	9.421
Tucumán	5.662	9.704	23.994	10.893	40.001	21.545
Tierra Del Fuego	149	3.138	361	7.477	1.030	10.710
TOTAL	87.563	384.207	349.249	572.841	725.039	963.598

Fuente: DNRPA (2015)

Autos y motos impactaron negativamente en la demanda de servicios de colectivo. Mucho mayor fue ese impacto en ciudades de porte medio que presentaban más facilidades de circulación y estacionamiento. La pérdida de tráfico agravó la ya menguada racionalidad en los recorridos los que incrementaron su tortuosidad y, por lo tanto, su mayor tiempo de viaje; ello debido a dos motivos.

Por un lado, la presión hacia las autoridades (pero especialmente los concejales) por parte de asociaciones civiles para lograr una modificación de los recorridos ya establecidos y poder así aproximar el servicio a las sedes de sociedades de fomento, centros de jubilados, clubes deportivos, etc. Por otro lado, la aceptación de los mismos empresarios de aquellas demandas buscando una mayor penetración en los barrios, acortando las caminatas hacia los lugares de ascenso y descenso de pasajeros. En estas ciudades medianas, con una distancia a sus áreas centrales de unos 3 / 4 km desde sus extremos, un desplazamiento típico de unos 2,5 kilómetros entre el origen y el destino realizado en auto, en moto, a pie o en remise, se duplica si se hace en colectivo. De esta manera trasladarse en transporte individual o en remise en varias ocasiones no presenta muchas dudas. Dos personas, en una ciudad como 9 de Julio, por nombrar una localidad entre muchísimas de porte medio, hoy pagan cada una menos en un remise que en colectivo y tardan mucho menos.

Los siguientes mapas muestran la complejidad de algunos recorridos de colectivos en ciudades de porte medio. Se trata de la Línea C de San Francisco (Córdoba) (Ver Figura 1) y del recorrido N° 7 de la ciudad de Chivilcoy (Buenos Aires) (Ver Figura 2).

Figura 1: Recorrido línea C – San Francisco, Córdoba

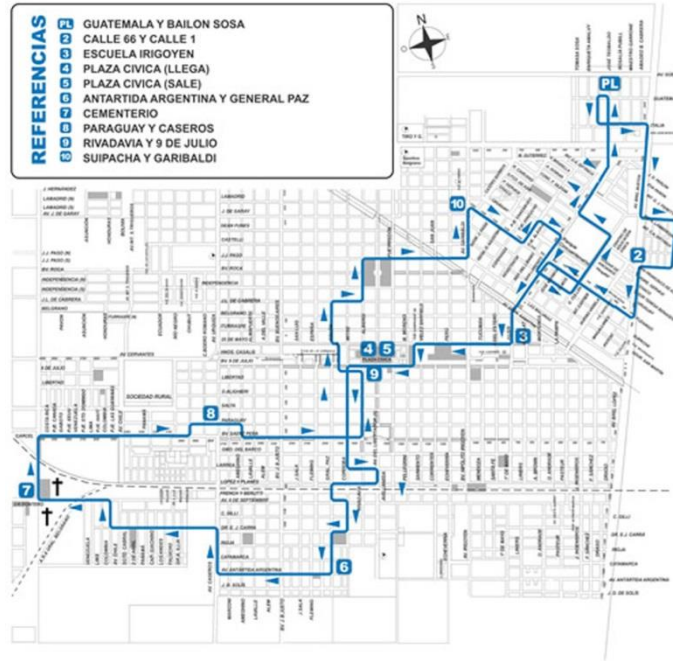
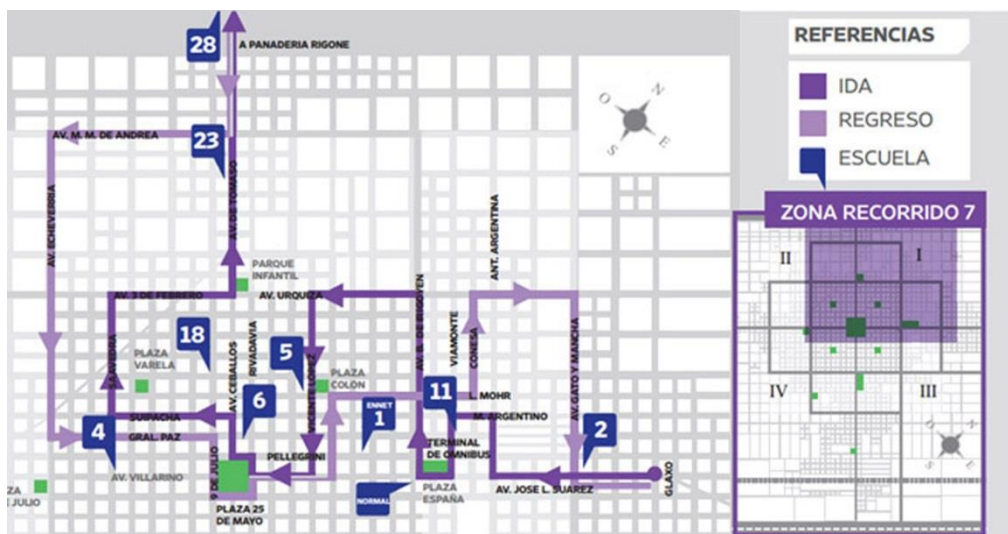


Figura 2: Recorrido N°7 – Chivilcoy, Buenos Aires



Sin embargo, prevalecen dos problemáticas más que agravan la situación de la operatoria del transporte público en las ciudades de porte medio. Por un lado, el peso cada vez mayor de grupos subsidiados y franquiciados tan comunes en los transportes públicos. El precio del boleto surge de distribuir el costo de producción de los servicios menos las compensaciones que efectúa el Estado Nacional (hoy el grueso de los ingresos de las empresas) entre los pasajeros del sistema. Cuantos menos pasajeros haya mayor será la tarifa resultante, lo que explica el mayor precio que se paga en todas las ciudades respecto de Buenos Aires. En general, los grupos subsidiados y franquiciados son financiados por el pasajero de tarifa plena ya que, salvo excepciones, no son los gobiernos locales los que cargan con estos subsidios. De ahí que, como hoy mismo sucede, agregar grupos de pasajeros subsidiados se enfrenta con aumentos de los precios de los boletos, aumento que deben pagar, en casi todos los casos, los cada vez menos pasajeros de tarifa plena, lo que opera como incentivo para tratar de dejar el servicio.

Por otro lado, algo que tiene que ver con la porción mayoritaria de los costos de producción de estos servicios: la mano de obra y el convenio laboral vigente. El convenio colectivo que rige para la actividad de los asalariados de las empresas del sector es el N° 470 del año 1973, que establece que los trabajadores realicen sus tareas en jornadas con horario corrido, tal como es el esquema productivo de las grandes ciudades; pero no de muchas ciudades medianas y pequeñas del interior del país que cuentan con horario “partido”: desde la mañana temprano hasta el mediodía y a partir de las 16:00 / 17:00 horas, aproximadamente, hasta las 20:00 / 21:00 horas. Este tema no es menor para una empresa de transporte que opere en una ciudad con “horario partido” ya que implica que el personal debe permanecer en la empresa durante toda su jornada, conduciendo unidades en calles semi-desiertas en las primeras horas de la tarde, de tratarse de los conductores.

Resultados

El trabajo indagó en fuentes oficiales⁵ y en consultas realizadas⁶ donde se recabó información sobre la existencia de transporte público en las ciudades de porte medio. A Junín y San Pedro de Jujuy se le pueden adicionar un muy grande número de ciudades que perdieron sus servicios de colectivos desde los años '90: Bell Ville

⁵ Por ejemplo, Sitio Web de la Secretaría de Transporte de la Nación (2015).

⁶ Se llamó directamente a las oficinas públicas de varias ciudades.

(35.000 habitantes), Chacabuco (39.000 habitantes), Clorinda (54.000) habitantes, Coronel Suarez (24.000 habitantes), Ledesma (47.000 habitantes), Monte Caseros (23.470 habitantes), 9 de Julio (37.000 habitantes), San José de Metán (29.000 habitantes), Trenque Lauquen (35.000 habitantes), Tres Arroyos (48.000 habitantes), Villaguay (39.000 habitantes). La lista se podría engrosar mucho más y se haría interminable si se le agregaran las ciudades con serios problemas para continuar con sus servicios de transporte. En el cuadro siguiente (Ver Tabla 2) se muestran las localidades de más de 20.000 habitantes, según el censo poblacional (2010), que no tienen en la actualidad transporte público de pasajeros.

Tabla 2: Localidades de más de más 20.000 habitantes sin transporte público de pasajeros en el año 2015

Localidad censal	Provincia	Población
Junín	Buenos	85.709
San Pedro	Jujuy	59.131
Tres Arroyos	Buenos	46.867
Libertador General San	Jujuy	46.642
Villa Ángela	Chaco	41.403
Esperanza	Santa Fe	40.145
Chacabuco	Buenos	38.418
9 de Julio	Buenos	36.494
Casilda	Santa Fe	34.703
Chascomús	Buenos	33.607
Trenque Lauquen	Buenos	33.442
Bragado	Buenos	33.222
Villaguay	Entre Ríos	32.881
Termas De Río Hondo	Santiago Del	32.166
Pehuajó	Buenos	31.533
Gobernador Virasoro	Corrientes	30.666
Miramar	Buenos	29.433
Tunuyán	Mendoza	28.859

Localidad censal	Provincia	Población
Baradero	Buenos	28.537
San José de Metán	Salta	28.295
General José de San Martín	Chaco	28.124
Lincoln	Buenos	28.051
Salto	Buenos	27.466
Dolores	Buenos	27.042
Marcos Juárez	Córdoba	27.004
Saladillo	Buenos	26.763
Frías	Santiago Del	26.649
Charata	Chaco	26.497
Bolívar	Buenos	26.242
Quitilipi	Chaco	24.517
Coronel Suárez	Buenos	23.621
Monte Caseros	Corrientes	23.470
Añatuya	Santiago Del	23.286
Monteros	Tucumán	23.274
Colón	Buenos	23.206
Colón	Entre Ríos	23.150
Las Breñas	Chaco	22.953
Famaillá	Tucumán	22.924
Nogoyá	Entre Ríos	22.824
Pichanal	Salta	22.439
Arroyito	Córdoba	22.147
San Justo	Santa Fe	21.624
Las Flores	Buenos	21.455
Pico Truncado	Santa Cruz	20.889
Rosario de Lerma	Salta	20.795
Arroyo Seco	Santa Fe	20.620
Sunchales	Santa Fe	20.537
Pirané	Formosa	20.335

Fuente: Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010

También, a partir de lo investigado por el C3T-UTN (2009), se constató que hubo localidades que comenzaron a contar con servicios públicos de transporte a partir de la instauración de los subsidios nacionales en el año 2002. Se trata de localidades de entre 6.000 y 33.000 habitantes, lo que no implica que los servicios se presten en condiciones operativas diferentes a las de la mayoría de las ciudades de porte medio. El listado del cuadro siguiente (Ver Tabla 3) muestra las localidades en donde se implementaron servicios públicos de transporte a partir del año 2007, ya que para los años anteriores la información del sitio Web de la Secretaría de Transporte no discrimina la información por localidad.

Tabla 3: Localidades que comenzaron a tener servicios públicos de transporte a partir del establecimiento de los subsidios nacionales en el año 2002.

Localidad	Provincia	Población 2010
Tornquist	Buenos Aires	6.473
Salsipuedes	Córdoba	9.612
Tanti	Córdoba	6.554
Chajarí	Entre Ríos	32.734
Humahuaca	Jujuy	10.256
Dos de Mayo	Misiones	6.504
Concepción de	Misiones	6.332
San José	Misiones	5.338
Villa La	Neuquén	11.063
Merlo	San Luis	17.084
Aguilares	Tucumán	32.908

Fuente: Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010

Conclusiones

El trabajo arribó a varias conclusiones que, en enumeración no taxativa, se detallan seguidamente.

- El transporte público de pasajeros tiene presencia en todas las ciudades de Argentina a partir de un tamaño poblacional que se sitúa en los 80 / 90 mil

habitantes y no se verifica, salvo algunas excepciones bien puntuales, en localidades menores a los 15 / 20 mil habitantes.

- En las ciudades de porte medio, entre unos 20 mil y 80 mil habitantes el transporte público puede operar, o no, pero claramente en las que opera ha dejado de ser la columna vertebral de la movilidad de los habitantes donde la prestación a través de operadores privados, la norma hasta los años '90, ha entrado en una crisis muy profunda que hace peligrar su funcionamiento y su propia existencia si no hay fuertes subsidios locales además de los fuertes subsidios nacionales.
- El origen de esta crisis no es coyuntural ni consecuencia directa de deficientes aplicaciones de políticas públicas. Es consecuencia de una conceptualización de la movilidad general que responde a patrones de comportamiento y paradigmas que han dejado de tener validez plena en la actualidad, donde el transporte público era considerado como “el transporte de los grupos de menores ingresos” y las posibilidades de elección modal de estos sectores era nula o casi nula.
- Diferentes alternativas de viaje al sistema de transporte público fueron surgiendo a lo largo de los años. Esquemáticamente, se pueden citar dos que se originan en situaciones económicas bien encontradas.
 - En la década del 90' la pérdida de empleo dio lugar a los emprendimientos individuales como, por ejemplo, el remise. El remise compitió directamente con el transporte público a través de un método de cobro denominado “al boleto” (explicado anteriormente) y llegó a disputarle porciones importantes de tráfico a los servicios regulares.
 - En los últimos 10 / 15 años la alternativa provino de un crecimiento en el nivel de los ingresos personales de la población, en especial de los sectores de menores recursos que eran la principal fuente de demanda de los servicios de los colectivos. Ese crecimiento, unido a una caída relativa del precio de los automotores (automóviles y, especialmente motocicletas) llevó a un notable aumento en la tasa de motorización.
- El automóvil, que llegó a sectores de ingreso impensados en décadas atrás, unido al mayor crecimiento aún de la tasa de motorización de motocicletas, generó un parque vehicular individual mucho más adecuado para los

patrones más flexibles de movilidad actual de las personas, donde el viejo esquema “de casa al trabajo y del trabajo a casa” perdió gran parte de su vigencia.

- En ese escenario de una flota vehicular individual notablemente mayor que la vigente hasta hace unos pocos años atrás, de morigeración de rutinas de viaje estables y de facilidades de circulación y estacionamiento (que es la norma de las ciudades de porte medio) el abandono del transporte público fue su consecuencia directa, ya que, como cualquier bien inferior, es dejado de consumir cuando es posible hacerlo.
- Esta crisis en los sistemas de transporte público de las ciudades de porte medio generó que en varias de ellas haya sido el Estado Municipal quien se haga cargo de los servicios, trasladando la languidez desde el operador privado a las arcas municipales pero sin solucionar el principal problema que se enfrenta: la caída permanente de los pasajeros transportados.
- Con inusitada fuerza los últimos años se ha visto aumentar las franjas de pasajeros subsidiados y franquiciados como una política pública que daba respuestas a viejas demandas, pero haciendo pagar el costo de estos subsidios a los pasajeros que se encontraban fuera de estos grupos beneficiados pues, salvo excepciones, no fueron los Estados Locales los que se hicieron cargo de esos subsidios. Ese incremento de los grupos de pasajeros subsidiados o franquiciados, junto con la disminución de usuarios, provocaron un aumento en el precio del boleto por el mismo mecanismo de fijación tarifaria: distribuir los costos de producción de los servicios, descontadas las compensaciones (o subsidios nacionales), entre los pasajeros de tarifa plena. Ello potenció, nuevamente, una reducción de la demanda de los pasajeros de tarifa plena.
- Si bien los recorridos de los servicios públicos de transporte urbano de pasajeros por automotor suelen padecer “tortuosidades”, incluso en las líneas de transporte de las grandes ciudades de Argentina⁷ el descenso de la demanda potenció esa tendencia, lo que generó desplazamientos poco eficaces desde el punto de vista económico, y poco atractivos para los ciudadanos.

⁷ Esa tortuosidad nace de la flexibilidad que los colectivos permiten tener y del preconcepto de que los “transbordos” eran un mal. La era de los sistemas tronco-alimentadores (por ejemplo, los BRT (por sus siglas en inglés – Bus Rapid Transit -)) todavía no se habían generalizado en las grandes ciudades.

- Un punto que no resulta menor en gran parte de las ciudades argentinas se refiere al convenio colectivo N° 470, del año 1973, vigente para los empleados de los servicios de transporte público automotor. El convenio establece que las empresas transportistas deben realizar sus tareas en jornadas con horario corrido lo que perjudica especialmente a las ciudades medianas y pequeñas que cuentan con un horario de actividad laboral “partido” (desde la mañana temprano hasta el mediodía y a partir de las 16:00 / 17:00 horas aproximadamente hasta las 20:00 / 21:00 horas). Es esa forma, o se mantiene un personal inactivo durante las horas valle, o se viola el convenio, lo que puede aparejar problemas importantes en caso de producirse conflictos con el personal.
- Las prestaciones de transporte público automotor urbano pueden conservarse o no. Una propuesta que suele esgrimirse para conservarlo (y suele ser una realidad efectiva) es municipalizar el sistema, lo que implica trasladar la languidez al erario municipal sin salir del círculo vicioso de la pérdida de pasajeros.
- Si bien hay grandes ciudades, como Junín o San Pedro de Jujuy, que hace décadas no cuentan con servicios públicos de transporte, es claro que otras de menor tamaño podrían correr un destino similar. No cabe duda de que ya no rige plenamente el postulado de que el sistema de transporte público es la base de la movilidad de los ciudadanos de menores ingresos. Sin embargo, sí es la base para algunos grupos de movilidad independiente reducida (como los de edad escolar o los de la tercera edad) o para los sectores más empobrecidos que no cuentan con auto o moto. Nadie discute al transporte público en las grandes ciudades porque de no existir prácticamente colapsarían (lo que sucede en Buenos Aires un día sin ferrocarriles o sin colectivos sirve como ejemplo).
- Si se pretende conservar el servicio de transporte público, entonces el transporte debe ser parte de una política integral de movilidad que incluya la circulación, los estacionamientos, la jerarquización de la red vial, las calles de uso mixto o calles peatonales, sin que todos los recursos que son invertidos para construir el sistema vial privilegien al automóvil.
- Si una ciudad pretende tener transporte público entonces “toda la ciudad” tiene que tener ese deseo, siendo consciente que en ese deseo habrá perjudicados y beneficiados. Algunas ciudades lo intentan, con mayor o

menor éxito, como por ejemplo Tandil, que implementó el Sistema Único de Movilidad Ordenada conformado por todo lo que tiene que ver con los desplazamientos. En estos casos, ¿no habría que pensar que el transporte público, en tanto una porción de la movilidad, no debería ser un “costo ciudad” y todos deberían aportar a su existencia?

- De lo que se trata es de tener más pasajeros en los servicios para que el costo de los boletos se reduzca. Es indispensable, para alcanzar esa meta, que los servicios sean de buena calidad, confiables, predecibles y racionales en sus recorridos.

Referencias

- C3T/UTN (2009). Transporte público automotor de pasajeros en la Argentina. Buenos Aires, Argentina. EduTecNe
- Dirección Nacional del Registro de la Propiedad Automotor, Ministerio de Justicia y Derechos Humanos (2015). (En línea). Argentina. Disponible en: http://www.dnrpa.gov.ar/portal_dnrpa/boletines_estadisticos.php (Fecha de acceso: 20 de agosto de 2015).
- INDEC (2010). Censo Nacional de Población y Vivienda 2010.
- Migliarina, Daniela (2009). La movilidad en las ciudades intermedias. El caso de las motos en la ciudad de 9 de Julio. Argentina. Mimeo.
- Secretaria de Transporte, Ministerio del Interior y Transporte (2015). Distribución SISTAU del mes de Julio de 2015. (En línea). Argentina. Disponible en: [http://www.transporte.gov.ar/UserFiles/pdfs/subsidios/sistau/2015/sistau_julio15\(1\).pdf](http://www.transporte.gov.ar/UserFiles/pdfs/subsidios/sistau/2015/sistau_julio15(1).pdf). (Fecha de acceso: 20 de agosto de 2015).