

REFLEXION

POR QUE CORREN LOS COLECTIVOS

◆ Un experto afirma que la carrera loca del transporte público forma parte de las necesidades del ciclo comercial de las empresas del sector

Durante años los argentinos nos hemos ufandado de haber creado un sistema de transporte con todas las ventajas y casi ningún inconveniente: el colectivo.

Parecía que habíamos demostrado que era posible algo así como un mítico móvil perpetuo, capaz de producir movimiento indefinidamente sin costo alguno. También el colectivo parecía cumplir simultáneamente todos los objetivos de un sistema de transporte.

Los porteños presumimos de tener un sistema de transporte con alta cobertura espacial (estamos acostumbrados a no caminar más de 4 ó 5 cuadras para tomar un colectivo), alta frecuencia (nos impacienta esperar más de tres minutos), baja tarifa (u\$s 0,50 es un precio internacionalmente bajo por un viaje urbano) y sin subsidio estatal.

Hizo falta una trágica secuencia de accidentes de colectivos para que un coro de voces se alzara cuestionando las bondades del sistema.

Los sucesos no fueron más que una fatal casualidad estadística (probablemente, el colectivo sea más seguro que el automóvil particular si medimos su peligrosidad en términos de pasajeros-kilómetro transportados), pero ponen de manifiesto parte de los significativos costos ocultos del sistema. Todo lo anterior (ubicuidad, frecuencia, precio y autofinanciamiento) se logra sobre la base de otros costos difíciles de mensurar: el menosprecio por la seguridad y el deterioro del ambiente.

El hecho de que nuestro sistema tenga tarifas relativamente bajas y no requiera de subsidio público se debe a que los choferes que hace más de 30 años devinieron en empresarios, han tenido un éxito ejemplar en la tarea de organizar unidades productivas que probablemente son más eficientes que las de cualquier otro sector de la economía argentina, con índices notables de disponibilidad del material móvil y de rotación del parque, superiores a cualquier empresa de transporte público del mundo.

Este logro ha redundado en beneficios para la economía, haciendo viable el negocio con rentabilidades empresarias razonables o buenas y permitiendo al mismo tiempo controlar el gasto de los hogares en transporte. Por otra parte, las empresas han podido renovar sus unidades periódicamente, teniendo controlados los costos de mantenimiento, con lo cual también benefician a los usuarios.

Ahora bien, esta alta rotación del parque que permite reducir los costos, se obtiene manteniendo alta la velocidad comercial, tal vez a cualquier precio, compensando la circulación forzada en tramos congestionados con altas ve-

locidades en tramos libres, incrementando el riesgo de que se produzcan accidentes y agravando sus consecuencias cuando éstos ocurren.

Buscar o llevar al pasajero a pocas cuadras o a pocos metros de su punto de origen o de destino es una maravillosa característica de nuestros colectivos, de la que carecen casi todos los sistemas de transporte de las demás ciudades importantes del mundo. Naturalmente, esto requiere que los vehículos no solamente circulen sobre avenidas preparadas para el tránsito pesado, sino que ocupen la mayor parte de la calzada de las calles céntricas, circunscribiendo al peatón a veredas minúsculas y, a fuer de su concentración, tornando irrespirable el aire (piense el lector en una caminata por Esmeralda a las cinco de la tarde), además de volver a aumentar el riesgo de accidentes por la inadecuación del vehículo a la vía y la mencionada necesidad de mantener la velocidad comercial.

Para lograr altas frecuencias con costos controlados hace falta naturalmente poseer la menor cantidad de unidades posibles, lo cual exige nuevamente una alta velocidad comercial, a prueba de cualquier grado de congestión.

Por último, no existe en ningún presupuesto público una cuenta "subsidio al transporte colectivo urbano de pasajeros", pero habría que probar que la tributación de las empresas alcanza para cubrir el costo de reparación de pavimentos atribuible a sus vehículos y el diferencial de impuestos con que se grava al combustible diesel.

Hoy, frente a una serie de hechos trágicos y desgraciados se levanta la diatriba sobre todos los agentes del sistema: sobre los empresarios por imponer a sus empleados exigencias presuntamente inhumanas e incumplibles, sobre los choferes por su supuesto desprecio de las normas de tránsito, sobre los conductores de automóviles (particulares y taxis) por la supuesta ocupación irracional de la calzada, y finalmente sobre los funcionarios por la supuesta falta de controles sobre el sistema.

No obstante, parece que todos tienen sus razones. Los empresarios deben cumplir su cometido brindando un servicio barato y frecuente, los choferes están presionados por las propias exigencias que hacen al sistema eficiente y barato, los conductores de autos satisfacen un requerimiento de calidad de movilidad y los funcionarios tienen razón cuando afirman que nunca estuvo más organizado ni más controlado el sistema.

Aun así, todos parecen estar en falta. Es probable que el régimen de operación impuesto por los empresarios sea imposible de cumplir



respetando las normas vigentes; parece público por otra parte que los choferes las transgreden casi "deportivamente"; es fácil demostrar que los conductores de automóviles generan niveles de congestión incompatibles con su producción en términos de pasajeros-kilómetro y finalmente, los funcionarios parecen aceptar en general este estado de cosas.

Esto revela que es un problema estructural que afecta a la concepción misma del sistema de transporte que se ha ido desarrollando en los últimos treinta años en el Área Metropolitana.

Creímos que era posible tener todo al mismo tiempo: cobertura, frecuencia, tarifa, y todo sin costo adicional para el Estado.

Como sociedad debemos tomar algunas decisiones: o sacrificamos tarifa, aumentando el número de vehículos para las mismas frecuencias; o sacrificamos frecuencias manteniendo tarifas; o subsidiamos al sistema para no aumentar la tarifa, lo que implicaría mayor inflación o mayores impuestos o reorientar recursos de otro sector hacia el transporte; o dejamos todo como está, pagando el precio de que el ambiente de Buenos Aires sea cada vez peor y de que el sistema cueste cada vez mayor cantidad de vidas y de daños a la propiedad. Está claro que mejorando los controles y con algo de ingeniería de tránsito y de educación, podremos reducir este costo oculto, pero el proceso es inexorable: un sistema como el nuestro sería muy difícil de aceptar para cualquier ciudadano de Europa o de los Estados Unidos.

O tal vez nos decidamos a quebrar este dilema y a asumir que el problema es más profundo y que radica en la propia concepción de nuestro sistema de transporte público, la cual ha cumplido con éxito una etapa importante, pero debe ser reformulada radicalmente para adecuarse a las demandas de una sociedad que tiene nuevas exigencias de calidad en todos los ámbitos.

Creemos que los empresarios de autotransporte ya lo han detectado y saben que su negocio no es "correr colectivos" sino "brindar servicios de transporte", y saben también que para continuar siendo protagonistas de un nuevo sistema, deben ser artífices de un cambio profundo en el sistema de transporte urbano actual.

Roberto D. Agosta

Ingeniero Civil (UCA), Master of Engineering (UC Berkeley). Especialista en Economía, Planeamiento y Management del Transporte.

Profesor de la Universidad de Buenos Aires y consultor de diversos organismos internacionales. Asociado a Barimont S.A. Consultora.