

Viernes 29 de mayo de 2020

Jefe de Gabinete de Ministros de la República Argentina
Sr. Santiago Andrés CafferoMinistro de Transporte de la República Argentina
Sr. Mario Andrés Meoni**Ref. Subsidios al sistema de Transporte Público Colectivo Urbano de pasajeros de los partidos de General Pueyrredon y Bahía Blanca**

Los que suscriben, intendentes de las ciudades de General Pueyrredon y Bahía Blanca nos dirigimos a ustedes a fin de solicitar acciones urgentes ante la acuciante situación económica y financiera actual del Transporte Público Colectivo Urbano de pasajeros (TPC) y el previsible impacto de las nuevas pautas de gestión del sistema sobre la capacidad de los vehículos y, consecuentemente, sobre la tarifa resultante.

El TPC representa habitualmente en nuestras ciudades una cuota de aproximadamente el 40% en el reparto modal de los viajes diarios, lo cual muestra la importancia del servicio en la capacidad de desplazamiento de la población, ya sea en lo referente a la movilidad obligada (estudio, trabajo, etc.) como de ocio. En este sentido es de destacar que, en el marco del Aislamiento Social, Preventivo y Obligatorio (ASPO), los desplazamientos urbanos se han visto disminuidos al mínimo, y a su vez se ha experimentado un cambio en los hábitos de viaje, haciendo que muchos de los que utilizaban el TPC hayan elegido otros modos, ya sea por la sugerencia u obligación de las autoridades locales, provinciales y/o nacionales (vehículos privados, transportes colectivos privados para trabajadores de actividades exceptuadas, etc.) o por la misma caída del nivel de servicio del TPC derivada de la gestión del servicio bajo el enfoque sanitario. La pandemia del COVID19, de una manera u otra cambiará en el futuro inmediato el punto de equilibrio del reparto modal adecuado para nuestras ciudades, por ello, amerita trabajar en la búsqueda de ese entorno de movilidad y asegurar el sostenimiento del sistema de transporte público con el fin de aumentar la sustentabilidad de los desplazamientos urbanos.

Específicamente, el sistema de TPC ha sufrido el siguiente impacto en el marco de la pandemia y parte de él es, en cierta forma, irreversible:

- **Demanda de viajes.** La demanda efectivizada de viajes ha caído en los primeros días del ASPO hasta el 5%-7% de la habitual antes de la pandemia (guarismos sostenidos durante todo abril) y, actualmente, el volumen máximo de viajes diarios en estos partidos ha llegado al 17% del habitual.
- **Oferta del sistema.** El TPC tiene un límite de capacidad flexible, donde la cantidad de personas que pueden viajar simultáneamente en un autobús es variable en función del confort del usuario, y ha pasado a tener uno de tipo "duro", donde sólo es posible transportar sólo personas sentadas, lo cual ha reducido automáticamente la oferta de servicio disponible entre un 45% y un 55%, sin haberse modificado la estructura de costos por kilómetro (capital y trabajo).
- **Equilibrio del Sistema.** Las características temporales y espaciales de la demanda, con la caída descrita anteriormente, y la disminución de la capacidad del sistema en este contexto (no acompañada linealmente por la reducción del costo por kilómetro), generan una gran sobreoferta respecto a la habitual y un desfase letal entre los ingresos y los costos. En este sistema desequilibrado, el IPK se reduce a valores ínfimos: en Gral. Pueyrredón de valores que rondaban habitualmente entre los 2,5 y 2,8 pasajeros/kilómetro a valores actuales entre 0,5 y 1 y en la "nueva normalidad", en el mejor de los casos, a niveles 1,1 o 1,5; en Bahía Blanca, la relación pasajero kilómetro antes de la pandemia era de 2, en la actualidad no llega a 0,5 y no se espera que luego de pasados estos meses se alcance ni siquiera 1 pasajero por kilómetro.
- **Subsidios.** En los partidos del interior de la provincia, los subsidios no acompañaron a los incrementos de costos del sistema (salariales, combustibles, material rodante, etc.), por ello se ha generado un paulatino traslado de estos a las tarifas que paga usuario.

Por ejemplo, en el Partido de General Pueyrredon: en el escenario anterior a la pandemia (demanda diaria de aproximadamente 325.000 pasajeros y 424 autobuses de flota total), el equilibrio del sistema se lograba con los ingresos del sistema estaban compuestos en un 58% por lo recaudado por tarifa y un 42% por los subsidios; en el escenario de ASPO los ingresos están representados en un 35% por la tarifa y en un 65% por los subsidios, pero aun así el sistema es deficitario. Las medidas de aislamiento han generado que para demandas del 7% de lo habitual se haya tenido que asignar una flota del 26% del total y para demandas de 17% la flota llegue al 60%.

En el Partido de Bahía Blanca: antes de la pandemia, los ingresos del sistema eran en porcentajes iguales que en Gral. Pueyrredón; en el escenario de ASPO los ingresos están representados en un 23% por la tarifa y en un 77% por los subsidios, pero están faltando casi 40% de los ingresos necesarios para el equilibrio del sistema. Las medidas de aislamiento han generado que para demandas del 7% de lo habitual se haya restringido en un 55% la oferta de kilómetros del total y para demandas de 17% se oferte un 40% menos de lo habitual.

Las estimaciones realizadas en estos municipios, con la incorporación de la oferta y demanda de sólo 1,5 meses de ASPO (de mediados de marzo a fines de abril) en el cálculo anual, genera aumentos significativos en la tarifa, pero la incorporación gradual de los meses de bajo IPK (entre 0,5 y 1) implican un aumento exponencial de la tarifa que hace totalmente insostenible sistema. Ejemplo de ello, es que el costo kilométrico del servicio está actualmente (demanda del último año con sólo 1,5 meses de ASPO) por encima de los \$ 110 y los rendimientos esperables no superan a 1 pasajero por km en Bahía Blanca, y 1,5 pasajeros por km en Gral. Pueyrredón.

En consideración a lo expuesto precedentemente, se solicita que se adopten medidas urgentes en el esquema de subsidios que posibilite aumentar la sustentabilidad del sistema movilidad urbano en general, el de transporte público colectivo en particular y, especialmente, las fuentes de trabajo que representa para nuestros partidos.

Sin más, y en espera de una respuesta favorable, quedamos a su entera disposición, lo saludan Atte.



Hector Gay
INTENDENTE MUNICIPALIDAD DE BAHÍA BLANCA



GUILLERMO T. MONTENEGRO
INTENDENTE MUNICIPAL
MUNICIPALIDAD DE GENERAL PUEYRRÉDON