

# Asociaciones Vecinales de Fomento Autoconvocadas

---

---

Mar del Plata, 27 de Junio de 2008

Sr. Intendente de la Municipalidad  
de General Pueyrredón  
Cdor. Gustavo A. Pulti  
S \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ D

De nuestra consideración:

Nos dirigimos a Ud. por este medio a los efectos de ponerlo en conocimiento de la preocupación de los vecinos de las Asociaciones de Fomento Autoconvocadas y del pueblo de la ciudad de Mar del Plata en general respecto al funcionamiento y organización del servicio de transporte público de pasajeros.

No vamos a hacer un raconto de los problemas y errores del pasado. Ya se ha gastado mucha tinta al respecto y consideramos que la mejor acción que podemos llevar a cabo es comenzar a determinar las necesidades de transporte de la ciudadanía y proponer las soluciones que consideramos las correctas para satisfacer, en tiempo y en forma, dichas necesidades.

Además, Ud. mismo Sr. Intendente, por su actividad como concejal durante los últimos 18 años, ha tenido la oportunidad de ver pasar por el recinto del Concejo Deliberante, desde los reclamos de aumentos del precio del boleto hasta el proceso de sanción de la ordenanza que fijó un marco legal, después de mas de 50 años de funcionamiento en condiciones de precariedad contractual.

Por esto, vamos a detallar únicamente los hechos que consideramos atentan directamente con la necesidad de transporte de la población y que no encuentran solución en los términos de los contratos firmados entre la Municipalidad de Gral Pueyrredón y las empresas de transporte colectivo.

## PLANIFICACION

Queremos comenzar por lo que consideramos el punto mas importante, aquel del cual derivan la gran mayoría de los inconvenientes y que es **la pérdida de la capacidad de planificación del funcionamiento del sistema de transporte** de la ciudad. No es un solo ítem el que amerita esta definición sino muchos. Planificar, consideramos, no es solo fijar los recorridos y alterarlos de acuerdo a los reclamos vecinales.

Planificar es analizar la realidad actual y prever la futura, permitiendo programar con antelación situaciones como el crecimiento poblacional, los

# Asociaciones Vecinales de Fomento Autoconvocadas

---

---

desplazamientos habitacionales, los puntos de alta concentración de pasajeros y sus horarios, como va a ser el caso de la nueva estación terminal de transporte de larga distancia, es decidir que beneficios tarifarios tendrán nuestros hijos estudiantes o nuestros abuelos.

Planificar es pensar en el beneficio del usuario del servicio sin estar contaminados por el afán de lucro y la actual tendencia a maximizarlo hasta lo impensable, sin otro parámetro a considerar que la ecuación final de la renta.

Si bien la ordenanza 16789 ha introducido ciertos requisitos esenciales para una correcta planificación a futuro, es mucho mas que evidente que los empresarios del transporte no lo entienden de la misma manera. Solo basta referirse a los incumplimientos de las condiciones firmadas para comprenderlo. GPSs, rampas para discapacitados, 0800 de atención al público, la auditoría social, el pintado de la flota, la señalización fija y móvil, etc. **Ninguno de estos ítems, tras un año desde la firma de los contratos, ha sido cumplimentado**, cuando los plazos estaban establecidos como requisito previo a la firma o dentro de un plazo de 180 días.

Muchos de estos ítems son cruciales para la tarea de planificación. Es imposible poder realizar análisis alguno sin contar con los datos válidos que permitan a los técnicos ver la magnitud de los problemas e implementar las soluciones. Tal es el caso actual del cálculo de la tarifa. Sin un sistema que entregue los datos reales de la cantidad de kilómetros recorridos, sin capacidad de control, ya sea en forma manual o automática por parte del municipio, sin datos confiables de la cantidad de pasajeros transportados y que tarifa abona cada uno y sin un registro de costos de insumos que no admita discusión, es imposible establecer una tarifa técnica. No queda otra alternativa que fijar una tarifa política, lo cual se contrapone completamente con el espíritu de erradicación de precariedad de la ordenanza 16789.

## SISTEMA DE RECAUDACION

Dentro de esta planificación de un sistema integral de transporte público ocupa un lugar privilegiado el mecanismo de cobro de la tarifa. Tal como comentábamos antes, el empresario intenta maximizar la renta de su inversión sin prestar demasiada atención si dichas acciones impactan con la calidad del servicio brindado. Y es por esto que nos resulta muy extraño que el empresariado del transporte, en forma totalmente inconsulta, haya decidido que el mejor mecanismo de cobro eran las monederas. Y no solo eso, sino que decidieron comprarlas a valores irracionalmente altos. Podríamos decir que pagaron 10 veces mas por las monederas que lo que hubiera costado cualquier otro sistema de pago de tecnología mas avanzada y mas confiable.

Hoy, el sistema de tarjetas magnéticas recargables ha llegado a su obsolescencia sin que se halla planteado a la comunidad en su conjunto una política de actualización tecnológica. Solo se han planteado soluciones de compromiso, como las monederas o la tarjeta magnética descartable. El uso de tarjetas de aproximación, a pesar de haber sido catalogado por Ud. mismo como "la solución ideal", no ha encontrado el empuje suficiente para que se decida implementarlo como el sistema que debe usarse en el menor plazo posible, asi como en el

# Asociaciones Vecinales de Fomento Autoconvocadas

---

---

pasado se impulsó hasta su implementación la tarjeta magnética que hoy se encuentra en uso.

Un sistema de cobro de estas características, que permitirá, además de su función económica, registrar y analizar estadísticamente los movimientos de los usuarios del transporte, será de vital importancia para complementar la planificación a la que hicimos referencia en el punto anterior.

## **SISTEMA DE PAGO AL PRESTADOR DEL SERVICIO**

Durante los 4 años que pasaron entre el primer borrador de la ordenanza 16789 y la aprobación del texto definitivo se planteó la necesidad de que el pago a los empresarios del transporte se realice en función de los kilómetros recorridos efectivamente por unidad.

Esta propuesta tenía dos objetivos muy claros y precisos: eliminar de raíz el planteo de aumento del boleto plano y las acciones empresariales tendientes a la minimización del gasto para incrementar la rentabilidad.

Para el primer caso, el valor que pagaría el usuario estaría fijado por la Municipalidad de Gral. Pueyrredón, en uso de sus atribuciones de planificador del sistema. Si aumentara el uso del sistema de transporte, tendría la posibilidad de realizar ajustes en el valor del boleto para permitir que ciertos colectivos sociales se vean beneficiados por la renta extraordinaria que genera el sistema.

De esta manera, los valores del viaje para estudiantes universitarios o de polimodal, jubilados, desocupados y cualquier otro grupo necesitado de alguna ayuda estatal, podrían ser ajustados fácilmente sin que el empresariado tenga siquiera el argumento del impacto en su economía. Y, haciendo uso de la imaginación, hasta podríamos tener la oportunidad de plantear un sistema de transporte gratuito para toda la población si los ingresos a las arcas municipales permitieran a la comuna solventar completamente el pago a los empresarios con las rentas generales.

La independización del ingreso variable por cantidad de usuarios transportados y su reemplazo por una suma fija por Km. recorrido es la forma más adecuada de evitar que las frecuencias y/o excesos en la capacidad de personas a bordo de los micros sean moneda corriente como lo son hoy, donde las quejas que más escuchamos por parte de los usuarios son los tiempos de espera en las paradas y los micros desbordantes de pasajeros que no se detienen.

Justamente, con el apoyo del análisis estadístico brindado por los datos provenientes de los GPS y los pasajeros subidos darían la posibilidad de planificar la cantidad necesaria de micros por cada franja horaria y la corrección dinámica de las frecuencias a lo largo del año.

# Asociaciones Vecinales de Fomento Autoconvocadas

---

---

## CONCLUSIONES Y PROPUESTA

Por todo lo expuesto, consideramos que la solución mas adecuada para dar el punto inicial a una reforma integral del sistema de transporte para la ciudad es la creación del Ente Municipal del Transporte Mar del Plata (EMTraMar).

El EMTraMar deberá crearse con los siguientes objetivos:

- Determinar las políticas de recorridos y frecuencias de forma tal que se logre la ecuación de mejor costo / beneficio para los usuarios y elevarlas al Depto. Ejecutivo / Concejo Deliberante para su implementación.
- Recibir en tiempo real la información procedente del sistema GPS y de ascenso y descenso de pasajeros y analizar esos datos para poder cumplimentar el punto anterior.
- Mantener una base de datos de valores de sueldos e insumos que alteren el costo por kilómetro recorrido de una unidad de transporte y ajustar dicho costo en forma periódica, informando al Depto. Ejecutivo / Concejo Deliberante cuando sea necesario realizar un ajuste para evitar pérdidas a los empresarios y/o ganancias extraordinarias en el caso de que el costo descienda.
- Proponer alternativas tecnológicas que tengan como objetivo el aumento en la calidad del servicio manteniendo el costo / beneficio dentro de límites aceptables. A modo de ejemplo, podría considerar la incorporación de sistemas de aire acondicionado / calefacción, circuitos cerrados de vigilancia para evitar o detectar actos delictivos, etc.
- Actuar como Autoridad de Aplicación de las disposiciones vigentes en la materia.
- Actualizar los pliegos licitatorios previo al término de los plazos vigentes y elevarlos para su consideración al poder político.
- Administrar el fideicomiso.
- Receptar todo ingreso proveniente de subsidios Nacionales o Provinciales e integrarlos al mismo.
- Determinar y administrar los ingresos de la tasa por uso publicitario de los espacios internos y externos de los colectivos, señalética del sistema de transporte y tarjetas de pago.
- Recibir y analizar las proposiciones y denuncias que le hicieran llegar los integrantes del Consejo Consultivo y/o usuarios en general.

A causa de todos los inconvenientes que el pliego de licitación actual sigue generando, la primera actividad del EMTraMar será la renegociación de los contratos vigentes para independizar el pago del servicio de la recaudación del mismo, reemplazandolo lo antes posible por el pago por kilómetro efectivo recorrido, tema que alcanzó su máxima expresión conflictiva en el reciente tratamiento de un aumento del 20%.

Como soporte de la actividad del EMTraMar, funcionará el Consejo Consultivo, integrado por Asociaciones de Fomento, Asociaciones Empresarias del Transporte, Asociaciones Sindicales del sector, Universidad Nacional de Mar del Plata, Agrupaciones estudiantiles, Defensa al Consumidor, la Defensoría del Pueblo y el Consejo del Discapacitado, quienes elegirán a los representantes que lo integrarán.

Este Consejo actuará como generador de propuestas al EMTraMar y a su vez ejercerá el poder de contralor del mismo, notificando al Depto. Ejecutivo y al Concejo Deliberante cualquier irregularidad que pueda detectarse.