

XIV Foro Metropolitano

Lineamientos de la movilidad 2030

Un análisis imprescindible para ordenar regulación, aplicar recursos y promover inversiones en transporte de personas y logística.

Documento disparador.

Panelistas

- *Alberto Corcuera - FUETRA*
- *Tomás Melero Izquierdo - Indra Sistemas*
- *Daniel Ramón Indart - FADEEAC*
- *José Barbero - Instituto del Transporte Universidad Nacional de San Martín*

Moderador

- *Andrés Borthagaray, Instituto de la Movilidad*

Reflexiones

- *Jesko Hentschel, Banco Mundial*
- *Guillermo Dietrich, Ministro de Transporte de la Nación*

Interrogantes para los panelistas

- *¿Cómo debería funcionar el **dispositivo institucional** de apoyo para gestionar la movilidad en el AMBA, coordinando la regulación y el planeamiento acorde con la planificación urbana?*
- *¿Cuál sería una **política de subsidios** equitativa, eficaz y eficiente para el AMBA y cuáles serían sus fuentes de financiamiento?*

Disparadores

En el mundo, el abordaje de las problemáticas atinentes a la movilidad está experimentando un importante cambio de paradigma en la forma de conceptualizar y de actuar, debido a la acelerada transformación de las ciudades y al cambio climático. Esto hace imperioso adoptar una idea de transporte para el desarrollo sostenible.

Las personas y los bienes se desplazan a partir de sus modos de convivir y de producir valor que día a día cambian a partir de los avances tecnológicos que permiten

flexibilización de los desempeños, educación permanente, información accesible instantánea y de fácil procesamiento, entre otros cambios.

La acelerada transformación de las ciudades pone de relieve una cuestión que debería ser obvia pero no suele ser tomada en cuenta: las cuestiones atinentes a la movilidad de personas y bienes deben ser tratadas integralmente a la construcción de ciudad, en particular a los usos del suelo y la organización social y económica.

Es determinante dónde se vive y cómo se accede a la vivienda, así como dónde se y trabaja y cómo se accede al empleo. Es importante también cómo las personas disponen de centros de salud, educación y esparcimiento, y los bienes tienen dónde y cómo estar.

En materia de movilidad hoy no se trata de actuar sólo sobre la oferta, como lo han hecho tradicionalmente las diversas políticas de transporte, sino desde la demanda emergente de flujos de personas y bienes considerando las razones que las determinan.

El enfoque debería ser el de gestión de la demanda junto con la gestión de activos, infraestructura y parque, en términos de eficacia y de eficiencia. En el caso de los activos se trata de los existentes y los que se propone incorporar.

Hoy se observa una tendencia general hacia el desarrollo sostenible con alto impacto en el transporte desde lo ambiental y lo social, porque se trata de garantizar una movilidad sostenible que mejore la calidad de vida y la competitividad territorial.

Si los usuarios debieran pagar el costo de un servicio de transporte público de calidad, el mismo resultaría de imposible acceso para la gran mayoría de ellos. Por lo tanto, los subsidios son imprescindibles y, en condiciones socioeconómicas similares, tanto más cuanto mejor es la calidad del servicio.

En nuestro medio los subsidios al transporte público, tal como se los ha implementado, generan efectos distorsivos porque su percepción por parte de la población no es homogénea, unos son subsidiados más que otros, y hay quienes no los perciben aun necesitando los.

El incremento de la motorización, puntualmente el ordenamiento del uso del automóvil particular, implica un desafío central por impacto ambiental y congestión.

Si se trata de las cargas, es determinante cómo impacta el diseño logístico en los costos de transacción para la colocación de productos en el mercado interno y la exportación.

En una megalópolis como el AMBA, una de las cuestiones clave respecto de la movilidad y el transporte de personas y bienes es pensar en el dispositivo institucional

que se ocupa de todas estas temáticas. Se trata además de una necesidad estratégica, porque de dicho dispositivo debería depender una planificación eficaz y eficiente.

Al respecto mientras el grueso de los medios de transporte está en la órbita de la Nación o de los estados (CABA) por propiedad (ferrocarriles y subterráneos) o porque son la autoridad que tiene a cargo su regulación (Nación, PBA), el uso del suelo es una temática a cargo de los municipios. Entonces, si, como se señaló más arriba, las cuestiones atinentes a la movilidad deben ser tratadas integralmente con las correspondientes a la construcción de ciudad, uso del suelo, etc. estamos frente a un vacío institucional.

Otra cuestión atinente al dispositivo institucional en el AMBA son los recursos económico-financieros. La regulación del transporte no pertenece a un universo institucional distinto de aquel al que pertenece la temática económico-financiera que le es propia.

Sobre el particular, ni la Provincia ni sus municipios tienen los recursos necesarios para hacer frente a las necesidades de movilidad; entre otras cosas, debido a las características de la coparticipación de los recursos nacionales. De allí ocurre que quien debe aportar esos recursos en el AMBA es el Estado nacional, que por ésta razón, es quien fija las tarifas y termina aportando los subsidios.

Aquí hay un corolario que no debe perderse de vista en la formulación de políticas: si la movilidad eficiente y de calidad es un derecho, debemos preguntarnos quienes, cómo y en qué medida la solventan.

Finalmente, la ausencia de un dispositivo institucional acorde también lleva a que en el AMBA no exista un plan maestro de coordinación y expansión de medios de transporte. De la misma manera, tampoco existe un plan maestro urbano ni una política de construcción de ciudad de La Gran Buenos Aires concebida como un todo.

Como corolario reafirmamos la necesidad de construir una movilidad para el desarrollo sostenible compartiendo un cuadro orientador acerca de cómo evolucionó la planificación del transporte (Barbero, 2017).

