

Presente y futuro del transporte en la Argentina¹



La política de transporte involucra a todos los sectores sociales y todos los rubros económicos. El traslado de personas tiene que ver con llegar al trabajo, con el turismo, con la salud, con la inversión productiva, con la integración del país en general. Por el lado del transporte de

cargas todo ser humano es usuario indirecto, y luego desde la producción y desde el sector transporte en sí mismo se constituyen los usuarios directos. Los primeros como usuarios reales, los segundos como usuarios materiales de vehículos e infraestructura pública. Desde este panorama puede afirmarse que “todo se transporta”. El transporte se integra territorialmente en el espacio público, a pequeña y gran escala. También puede agregarse que esta sistematización de múltiples necesidades de traslado se realiza en forma conjunta. Distintos tipos de usuarios y distintos motivos se canalizan a través de las mismas infraestructuras, rasgo que define el carácter público de toda la política de transporte.

En la Argentina de los últimos 40 años las políticas de gestión e infraestructura no han seguido, con toda la atención deseada, los incrementos y diversificaciones de la demanda de transporte. Si bien existen casos de relativo éxito, como la expansión portuaria en el Gran Rosario y la finalización de la autopista a la costa

¹ **Marcelo E. Lascano** marcelo.lascano@fulbrightmail.org . Artículo publicado en el suplemento económico de Clarín, 11/11/07.

bonaerense, puede decirse que en el resto de los principales segmentos de transporte el desempeño de la oferta ha mostrado más bien estancamiento e involución. Este diagnóstico, muy grave, se constata en forma inmediata al realizar un traslado : falta de capacidad en rutas nacionales, falta de calidad o incluso ausencia de alternativas de transporte, transporte público sin gestión ni actualización, y lo más paradójico : escasez de oferta de servicios. De esto último, o sea de una falta de dinámica desde el lado de la oferta, es el Gran Buenos Aires el mejor ejemplo. Tómese la existencia de las “combis”, los “chárters”, que van y vienen del centro a zonas residenciales, cobrando tarifas notablemente mayores a la establecidas en modos regulados. Demás esta decir que este segmento no sistematizado de la oferta es utilizado por todos los sectores sociales, y no sólo por residentes en Pilar y Escobar. Cabe agregar que la ausencia de la planificación no ha tenido beneficiarios : pasajeros, productores y prestadores de transporte se han visto perjudicados por igual, los unos con mayores tiempos y menor competitividad, los otros con menor crecimiento del negocio y mayores costos. No es sorprendente entonces que el transporte haya tomado relevancia pública como nunca antes.

En el territorio de la Argentina la política de transporte tiene dos ejes principales : la accesibilidad a Buenos Aires y la conectividad interregional. La preeminencia urbana de Buenos Aires constituye un tema en sí, y no específico de transporte, pero que incide en



Postal cotidiana en el camino hacia zona norte durante las tardes de Buenos Aires. Lugones saturada y una vía de ferrocarril, renovada hace poco, sobre la que podrían correr más frecuencias. El concesionario ha mostrado voluntad de operar servicios diferenciales. Desde el Estado debe acompañarse a largo plazo este tipo de propuestas

forma determinante en la estructuración convergente de la demanda de viajes. La importancia económica, cultural y social del transporte hacia la capital del país pone en evidencia la articulación entre el transporte de escala nacional y el metropolitano propio de la ciudad. Los viajes al centro, repetidos cada día hábil, con su corriente matinal de ingreso y con la desesperada evacuación vespertina, genera la utilización intensa de las canales de transporte de la ciudad. Esos tramos que también requieren transitar quienes provienen del resto del país. Desde esta constatación se advierte el inevitable alcance federal de las políticas de transporte específicas para Buenos Aires.

Recientemente han tenido lugar experiencias exitosas en ciudades similares a Buenos Aires por extensión, población, por capitalidad e inserción jurisdiccional (San Pablo, Méjico, el metro de Santiago, Bogotá, Madrid, Washington). Otros casos se encaminan a transformar la gestión y la infraestructura actual (Chicago). París y Londres, como experiencias consolidadas, pueden aportar elementos de análisis por similitud en escala, centralidad y densidades residenciales. El caso de San Pablo muestra los efectos del aprovechamiento de la infraestructura existente. Sus trazas ferroviarias, antes subutilizadas, fueron renovadas, para lograr, junto a la adquisición de material rodante nuevo, un crecimiento sostenido de la demanda. El caso de Bogotá se destaca por la integración del plan de transporte en un esquema mayor de ordenamiento territorial. Adicionalmente este ejemplo es un modelo de diseño de integración física y tarifaria, lo cual fuera logrado a partir de un esquema institucional y operativo nuevo que integró al sector privado.

En articulación con la política metropolitana en su incidencia nacional, existen varios temas de transporte puntuales, asociados intrínsecamente a la ciudad. El primer tema, y el más gráfico es el equipamiento de aeropuertos. Aunque ambos Ezeiza y Aeroparque están bajo la órbita del Estado Nacional, los principales usuarios, aunque no los únicos, son los habitantes de Buenos Aires. La sede del



debate, de nunca acabar, sobre unificación, niebla y otros, es la ciudad. Pero cualquier plan que se conciba tiende de constituir un fuerte condicionante en el mercado aerocomercial de todo el país. En segundo lugar puede mencionarse la actividad portuaria. Buenos Aires es vértice de un encadenamiento de actividades de transporte de carga que alcanza al país y a países vecinos. Si bien los usuarios se distribuyen en todo su hinterland, al igual que en el tema aerocomercial Buenos Aires es sede de referencia y discusión de políticas portuarias. La mayor parte del empleo directo generado por la prestación de servicios logísticos y administrativos está en la ciudad. La actividad portuaria constituye un rubro destacado, entre muchos, de la economía de la ciudad, si bien es cierto que hasta ahora no se ha determinado en forma precisa. Y así como el ordenamiento del tránsito diario de personas puede incidir en el de carga, la conformación de un sistema portuario con nuevas infraestructuras podría cambiar el panorama del transporte metropolitano, sobre todo en las autopistas de acceso. Por último puede mencionarse que una reestructuración de la actividad portuaria en Buenos Aires puede proyectarse sobre la navegación en la cuenca del Plata y la costa Este del océano Atlántico. El planeamiento de los puertos y aeropuertos metropolitanos constituyen buenos ejemplos, ya que

reflejan en forma clara las posibilidades a las que puede abrirse el transporte de la ciudad y el país.

El transporte en la Argentina tiene hoy como principal característica una inadecuación creciente entre cantidad y diversidad de usuarios, por un lado, e infraestructura y pautas de gestión, por el otro. La ampliación de los accesos a Buenos Aires, la concesión de rutas nacionales, el concesionamiento de algunos servicios ferroviarios y la privatización de puertos y aeropuertos inicialmente aparentaron ser modificaciones radicales en el sistema de transporte del país. Pero la gravedad de los problemas actuales demuestra que lo fueron sólo en moderada medida. La política de transporte parece no poder superar un estancamiento que la distancia cada vez más de las necesidades de pasajeros y cargas. El conocimiento de campo del transporte, la experiencia de los usuarios, las experiencias recientes en Hispanoamérica y las estadísticas de transporte disponibles pueden constituir la base para comenzar a cerrar la brecha entre usuarios y planeamiento.

