

La crisis de la gestión privada del transporte urbano de pasajeros

# TRANSPORTE PÚBLICO Y LUCRO EMPRESARIAL: FINES IRRECONCILIABLES

Después de décadas de destrucción, el problema del transporte en el Área Metropolitana de Buenos Aires, que concentra millones de trabajadores, se transformó en una bomba de tiempo tal que el gobierno nacional se vio obligado a ensayar una batería de anuncios y medidas superficiales. Detrás de éstas, los mismos empresarios que están desde las privatizaciones siguen haciendo grandes negocios, de la mano de la burocracia sindical responsable del asesinato de Mariano Ferreyra.

## PABLO ANINO

Economista y docente de la UBA.

## VERÓNICA ZALDÍVAR

Periódico *La Verdad Obrera*.

Ciudad de Buenos Aires (CABA), primeras horas de la mañana. Un ejército de más de un millón de mujeres y hombres ingresa proveniente del conurbano bonaerense, sumándose a otro millón y pico que se moviliza dentro de la misma ciudad. Trenes, colectivos, combis, subterráneo y autos trasladan a cada cual a su lugar. Moverse de un sitio a otro se convirtió en una verdadera odisea, ya que los medios de transporte disponibles resultan absolutamente insuficientes. El trabajo en común entre los gobiernos de Ciudad, Provincia y Nación para la política de transporte en el ámbito metropolitano quedó en simples anuncios. Durante la última década distintos hechos expresaron que en el transporte hubo continuidad con la era menemista. Castelar, Flores, los estallidos de usuarios en Haedo y Constitución y, más brutalmente, la masacre de Once, dan cuenta de un problema estructural que afecta a millones de habitantes.

En la CABA, la situación de crisis vuelve intolerables las condiciones de viaje para las más de 3 millones de personas que viajan diariamente, así como insoportables son también las condiciones laborales de los trabajadores del sector, como queda claro en la muerte de un compañero ferroviario y otro del subte solamente en el mes de septiembre de este año. Al mal servicio de los trenes interurbanos y los colectivos se suma el estado del subterráneo, que hasta hace poco fuera responsabilidad del gobierno nacional y hoy está en manos del macrismo. Macri

y el kirchnerismo realizan anuncios e inauguraciones en el marco del proceso electoral en curso y, ante el fracaso de sus medidas, concentran energías en atacar a los trabajadores del transporte, convirtiéndolos en chivos expiatorios para focalizar el odio de los pasajeros. Todo esto en un contexto de falta de planificación en el que, en vez de conformar una red intermodal eficiente, se toman decisiones en base al lucro empresario y sus negociados del momento con la burocracia sindical y los funcionarios. La falta de control y la fragmentación de los organismos del Estado abocados al transporte, que el kirchnerismo potenció durante su gestión creando numerosas “quintas” que responden a distintos miembros del gabinete, agravan la situación.

## Kirchnerismo: dilapidación de subsidios y exiguas inversiones

El actual sistema de transporte fue concebido en sus rasgos principales previo a la finalización de la Segunda Guerra Mundial. La inadecuación de los transportes a la actual dinámica urbana y económica se agravó durante las privatizaciones de los '90 cuando se entregó la operación de los ferrocarriles de pasajeros a empresas concesionarias, en su mayoría contratistas del Estado (la llamada “patria contratista”), mientras que la infraestructura y el material rodante seguían a cargo del Estado. En los primeros años de concesión del servicio»



de pasajeros hubo una leve mejora de frecuencias y renovación de algunas estaciones, con aumento de tarifas y en desmedro del cierre de los servicios de larga distancia. Pero en pocos años el sistema terminó de derrumbarse. El kirchnerismo tuvo una política híbrida: mantuvo en lo esencial las concesiones de los '90 en combinación con crecientes subsidios. Hoy este esquema está en crisis. Algunas concesiones fueron recientemente rescindidas frente al estado calamitoso del servicio y la infraestructura.

Entre 2003 y 2010, los subsidios al transporte se cuadruplicaron como porcentaje del PIB<sup>1</sup>. En 2012, alcanzaron casi a \$22.000 millones. El desembolso de subsidios es favorable al transporte en colectivos (77% del total), pese a que el transporte en ferrocarriles es comprobablemente más rápido y consume menos energía. Si bien es cierto que la mayoría de los desplazamientos se realizan en colectivos, esta situación es inducida por el pragmatismo de la política pública debido a que la incorporación de unidades adicionales de colectivos es mucho más simple ya que no tiene costo hundido<sup>2</sup>, mientras que la inversión ferroviaria es elevada. De ningún modo esto significa que la inversión en colectivos haya sido adecuada: en 2010 había menos colectivos que hace una década. Es la razón por la cual las condiciones de viaje son tan malas como en subtes y trenes. Además, la mayoría de los subsidios están destinados a gastos operativos, haciendo imposible la recomposición de la infraestructura y el material rodante. Los subsidios alimentan las ganancias de las empresas pero resultan totalmente insuficientes desde el punto de vista de las inversiones necesarias para reconstruir el sistema de transporte.

Por eso nunca llegaron ni el anunciado soterramiento del Sarmiento, ni la electrificación del Roca hasta La Plata, y el mantenimiento y renovación de vías y material rodante se dio en

cuentagotas. El resultado es la reducción de la velocidad, la cantidad y la calidad de los servicios. En el Sarmiento las frecuencias son de entre 15 y 20 minutos, cuando deberían ser entre 5 y 7 en horas pico, como reconoció Randazzo. En 1999 la regularidad de toda la red metropolitana de ferrocarriles alcanzó el 96%, en 2010 fue del 85%. Esto significa que el 15% de los servicios programados no se cumplen<sup>3</sup>. Los índices de calidad ferroviaria ubican a la Argentina con una nota de 2,1 en una escala que va del 1 (calidad insuficiente) al 7 (suficiente y confiable)<sup>4</sup>. La renovación de vías del Sarmiento se hizo el último año luego del crimen social de Once, y los delegados están denunciando que no se terminó adecuadamente. En las otras líneas empezó lentamente. Ahora Randazzo fue a comprar coches a China y existen, una vez más, anuncios de la electrificación del Roca con financiamiento del BID. El kirchnerismo está volviendo a la política de hipotecar los bienes públicos con el endeudamiento de YPF y ahora de los ferrocarriles, cuando el mejoramiento del transporte se podría hacer con los recursos existentes. Un ejemplo: la compra de coches a China requirió 841 millones de dólares. Sin pagar los intereses de la deuda solamente durante un año podría fácilmente multiplicarse por 10 esa inversión en coches. Del mismo modo se podría destinar fondos de la ANSES, que son prestados a los grandes empresarios (como General Motors), a reactivar el sistema de transporte y reabrir los talleres cerrados para reconstruir la industria ferroviaria y no tener que recurrir a la compra de vagones en China, sino construirlos acá. El cierre de talleres y la destrucción de la industria ferroviaria tienen consecuencias graves.

Incluso una propuesta conservadora de elevar la inversión al 1% del PBI significaría un adicional de más de 7.000 millones de dólares al año, monto que sobrepasa las inversiones

necesarias para renovar el material rodante, el soterramiento del Sarmiento y la electrificación del ramal a La Plata del Roca, que en su conjunto requerirían sólo 3.500 millones de dólares. En Argentina se invirtió para el transporte en su conjunto en promedio un 0,81% del PIB entre 1981 y 1986 (todo público) y durante 2001-2006 se invirtió apenas 0,68% del PIB (0,56% del PIB público y 0,13% privado)<sup>5</sup>. La "década ganada" muestra menos inversión que la "década perdida".

### Macrismo: inauguraciones electoraleras y ataques

El gobierno de la Ciudad viene realizando inauguraciones en materia de transporte de cara a las elecciones primarias. Comenzaron a funcionar el Metrobus 9 de Julio y el del Corredor Sur, sistema que se queda a medio camino, porque no llega a estar separado del tránsito general, con un desplazamiento de los coches por un recorrido fijo central, en unidades más grandes y con menos gasto energético. A él se suman las líneas de ómnibus con los mismos coches de siempre y solo en parte de su recorrido, lo que le resta eficiencia. Se trata de un parche con el cual se evitó realizar una extensión y mejora sustancial de los subterráneos, obra mucho más costosa, pero que redundaría en enormes beneficios en cuanto a la capacidad y velocidad de traslado, además de aliviar el tránsito porteño.

Una de las promesas de campaña de Macri que más se recuerdan es que iba a construir "10 kilómetros de subte por año". Pero en 6 años de gestión no puso ni el subte ni el resto del transporte de pasajeros a tono con las necesidades de la población.

Este año se abrieron nuevas estaciones de las líneas H, A y B; las inauguraciones en la B se realizaron sin las instalaciones en condiciones, no se había reforzado la cantidad de personal ni se habían sumado nuevas formaciones para dar respuesta al incremento en la cantidad de usuarios: según estimaciones, las inauguraciones de julio sumaron entre 50.000 y 60.000 nuevos pasajeros diarios. Con la inauguración en septiembre de dos estaciones de la Línea A se suman 35.000 usuarios más, llegando a casi 100.000 nuevos pasajeros diarios en el año. Esto derivó en un empeoramiento de la frecuencia del servicio y las condiciones de viaje, lo cual terminó provocando un conflicto de un mes con los trabajadores de la línea. Había preocupantes antecedentes, ya que este año fallecieron dos trabajadores en la B y otro se salvó por poco. Durante todo el conflicto la empresa y el gobierno de la Ciudad intentaron tapar la verdadera situación en el subte realizando una campaña de calumnias contra los trabajadores, con especial saña contra Claudio Dellecarbonara, a quien atacaban por ser dirigente del PTS y candidato a senador por el Frente de Izquierda. Finalmente, la empresa y el ente estatal responsable del subte debieron admitir que los trabajadores no tenían ninguna responsabilidad en los problemas de la línea.

A esto se suma el deterioro de todas las líneas, fruto de la desidia de ambos gobiernos y la nula inversión de Metrovías. El kirchnerismo tiene

Subsidios al sistema de transporte público de pasajeros (en millones de pesos)

| Medio de transporte      | Subsidio      | Participación |
|--------------------------|---------------|---------------|
| Colectivos               | 16.663        | 77%           |
| Tren                     | 4.708         | 21%           |
| Subte (Metrovías-Roggio) | 355           | 2%            |
| <b>Total:</b>            | <b>21.727</b> | <b>100%</b>   |

Subsidios y pasajeros por ramal del ferrocarril. Año 2012

| Medio de transporte        | Subsidio (en millones) | Participación | Pasajeros          | Subsidio por pasajeros |
|----------------------------|------------------------|---------------|--------------------|------------------------|
| Roca (Ugofe)               | 1.895                  | 40%           | 97.157.488         | 20                     |
| Mitre-Sarmiento (Ugoms)    | 1.129                  | 24%           | 74.763.921         | 15                     |
| San Martín (Ugofe)         | 629                    | 13%           | 48.898.919         | 13                     |
| Belgrano Sur (Ugofe)       | 545                    | 12%           | 12.235.213         | 45                     |
| Belgrano Norte (Ferrovías) | 401                    | 9%            | 30.461.099         | 13                     |
| Urquiza (Metrovías-Roggio) | 109                    | 2%            | 18.963.418         | 6                      |
| <b>Total:</b>              | <b>4.708</b>           | <b>100%</b>   | <b>282.480.058</b> | <b>17 (promedio)</b>   |

Fuente: elaboración propia en base a datos del Ministerio del Interior y transporte.

Disponible en: [http://www.ministerior.gov.ar/web\\_transporte/index.php](http://www.ministerior.gov.ar/web_transporte/index.php)

gran responsabilidad en esto, ya que tuvieron a su cargo el subte por cerca de una década. La incorporación de coches viene haciéndose con material que es descartado de otros países, formando verdaderos engendros donde se combinan tecnologías distintas, obligando incluso a cambiar la infraestructura.

Mientras tanto, en la extensión de la línea H hacia el norte hay idas y venidas. El plan de futuras estaciones en la zona de Retiro está siendo cuestionado como inviable, ya que son terrenos ganados al río, no aptos para construcción subterránea. El plan del macrismo para Retiro, al igual que para otros puntos de la ciudad, tiene poco que ver con dar más servicios a los habitantes: estas “revalorizaciones” esconden enormes negocios inmobiliarios. Como es esperable dados los antecedentes que se vieron en los últimos años, el kirchnerismo va a prestar su colaboración para que todos estos negociados puedan ser realizados.

### Giro y retroceso de la política K

El sistema ferroviario es más caro que antes de las concesiones, aún transportando menos pasajeros. Hoy los \$4.708 millones de subsidios al ferrocarril significan un 137% más con relación a antes de las privatizaciones. El transporte en colectivos recibe una masa de subsidios mayor que el ferrocarril, mientras que el subsidio por pasajero es menor. No obstante, en el cálculo de los costos de transporte en colectivos no se incorporan los gastos de mantener las vías de circulación (calles, avenidas y autopistas) ni el costo de las facilidades crediticias para renovar la flota.

Hacia fines de 2011 el Estado comenzó a tener problemas de déficit fiscal. Con la fortaleza del 54% de los votos el gobierno intentó practicar la “sintonía fina”, lo que conducía a un “sinceramiento” de las tarifas de los servicios públicos. Esa política tuvo que ser postergada a principios de 2012 con el crimen social de Once, pero se aplicó parcialmente a fines de ese año y principios de 2013.

El crecimiento de los subsidios llevó a la oposición patronal de derecha al reclamo de su eliminación, impulsando por lo bajo un aumento

de los pasajes. Es el intento de Macri en CABA cuando el “progresismo” terminó entregándole el subte para sacarse de encima el costo de financiar este medio.

El traslado de trabajadores y mercancías constituye un costo fundamental en la ecuación de ganancias de las empresas. La tensión entre la rentabilidad de las operadoras del transporte y la del conjunto del capital se intentó moderar con los subsidios para bajar el componente de transportes en la canasta de reproducción de los trabajadores (y, por ende, el valor de la fuerza de trabajo). Aunque una gran proporción de los subsidios va a parar a las ganancias de las concesionarias, lo cual no sucedería con una gestión obrera, en la actual situación su función es evitar que suban las tarifas para que las patronales no tengan que responder a esos aumentos con mayores salarios. Considerando 22 días de trabajo al mes, un viaje ida y vuelta en tren y otro en colectivo diariamente, la eliminación total de los subsidios significaría un aumento de los gastos de transporte de \$1.188 mensuales por trabajador. Es decir que más de un cuarto del salario promedio (hoy en \$4.000) se licuaría si aumentan los pasajes por eliminación de subsidios. Esto devela el ahorro que hacen las patronales con el abaratamiento del costo de transporte en el valor de reproducción de la fuerza de trabajo.

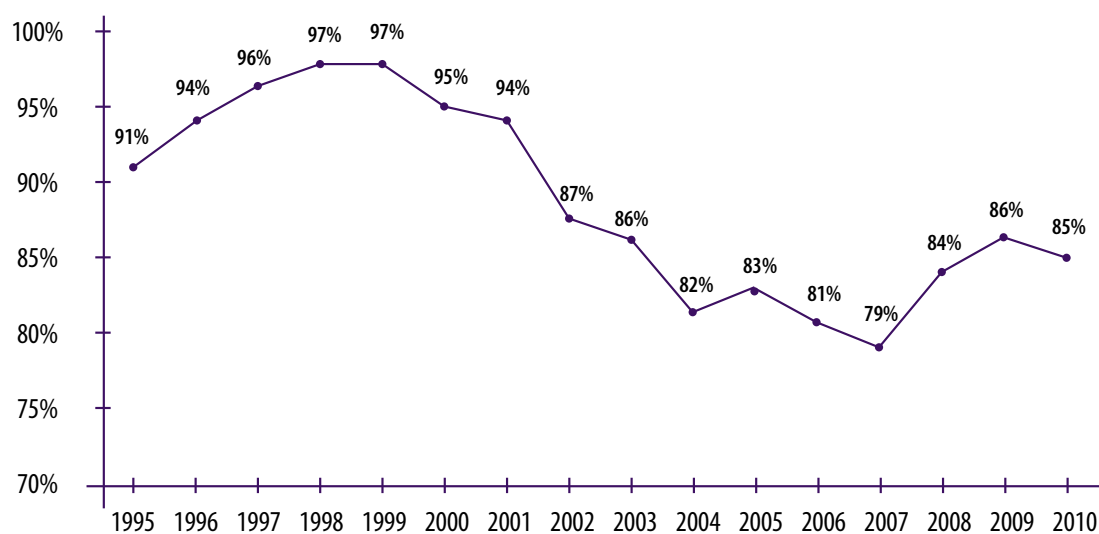
Un programa de gestión obrera tiene que estar ligado a destinar muchos más recursos al transporte que los que actualmente se van en subsidios. También es indispensable aplicar impuestos progresivos a los capitalistas. Así se pueden obtener los recursos para reconstruir el sistema ferroviario y mejorar las condiciones de viaje en todos los medios de transporte, poniendo más servicios, renovando y ampliando el material rodante y la infraestructura, reabriendo los talleres ferroviarios cerrados y estatizando los privados, tal como vienen planteando los trabajadores de EMFER, propiedad de Cirigliano.

Tardíamente (al igual que el caso de YPF) el gobierno está planteando una estatización de los servicios de pasajeros y de carga. Supuestamente estaría buscando mejorar la competitividad

empresarial mediante la baja de los costos del transporte, principalmente en las cargas. Para esto busca que las empresas que dependen del Ministerio de Defensa (Fabricaciones Militares, Tandano) construyan material ferroviario. Hay que rechazar la gestión militar y pelear por la gestión obrera de esas fábricas. Al igual que con la crisis energética el gobierno actúa de contragolpe frente al estallido de una situación generada por su propia gestión. Pero la reacción y el viraje de su política tiene el mismo objetivo que la expropiación parcial de YPF: la preservación de los negocios privados. Las “estatizaciones” que está haciendo Randazzo son más bien una parodia, en tanto mantienen contratos con las mismas concesionarias que vaciaron el ferrocarril. Quiere contener el colapso manteniendo las ganancias empresarias de la renovada “patria contratista”.

La operación descentralizada no solo facilitó el desguace y los negocios privados, sino que se agudizó aún más a causa de políticas de transporte cada vez más fragmentarias: cada jurisdicción que tiene a su cargo un servicio actúa de manera autónoma. El intento de Randazzo de poner en pie la Agencia Metropolitana de Transporte para coordinar las acciones de Nación, CABA y Provincia de Buenos Aires quedó archivado. El problema de la desarticulación en la que opera el sistema de transportes no lo podrá resolver la clase capitalista porque no le importa; aunque en condiciones extraordinarias pueda llevar adelante estatizaciones parciales, por lo bajo sigue actuando una casta de políticos y funcionarios con intereses fusionados con las empresas que aunque no operen el sistema son beneficiarias de las licitaciones o contrataciones para las obras públicas, y proveedoras. Las líneas de colectivos son propiedad de más de 170 empresas, pero un puñado de grandes empresarios como los Cirigliano concentran gran parte de las líneas más importantes. Su regulación y fiscalización comprende múltiples jurisdicciones: municipios, gobiernos provincial y nacional. La única salida real a esta situación es una empresa estatal única bajo gestión obrera y con participación y control de los de usuarios que establezca una verdadera planificación del sistema de transporte. ●

### Ferrocarril urbano. Regularidad absoluta (servicios puntuales sobre programados)



Fuente: Comisión Nacional de Regulación del Transporte

1. Castro, Lucio y Szenkman, Paula: “El ABC de los subsidios al transporte”, *Documento de Políticas Públicas/Análisis* 102, CIPPEC, Buenos Aires, enero de 2012.

2. Concepto utilizado para definir los fuertes desembolsos iniciales que requieren ciertas actividades, cuya recuperación lleva mucho tiempo.

3. Comisión Nacional de Regulación del Transporte. Disponible en: [www.cnrt.gov.ar/estadisticas.asp](http://www.cnrt.gov.ar/estadisticas.asp)

4. Perrotti, Daniel E. y Sánchez, Ricardo J., *La brecha de infraestructura en América Latina y el Caribe*, CEPAL, Julio de 2011, Pág.82.

5. Calderón, César y Servén Luis, “Infraestructure in Latin America”, Banco Mundial, Mayo 2010, pág.51.