



Proponen medidas para enfrentar el impacto social y económico de la pandemia en el transporte público de Córdoba



Los cambios de hábitos en la movilidad de la ciudadanía y la recesión económica producto de la crisis global provocada por el coronavirus reconfiguraron el escenario para el sistema de transporte público de la capital mediterránea. Desde la UNC, especialistas en el tema trazaron un diagnóstico local y elaboraron una serie de recomendaciones para afrontar el nuevo contexto. Proponen una “movilidad intermodal” que integre, a las alternativas vigentes, el uso de bicicletas, el traslado a pie, un esquema de pospago de viajes con descuentos y la combinación con coches de menor tamaño. [24.06.2020]



Por **María José Villalba**

Redacción **UNCiencia**

Prosecretaría de Comunicación Institucional – UNC

El aislamiento social, preventivo y obligatorio implementado para evitar la propagación del SARS-CoV-2 puso en pausa las economías y la vida de los ciudadanos y ciudadanas en todo el mundo.

En un [informe sobre el impacto del coronavirus](#), la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal) advierte que la región enfrenta la pandemia desde una posición más débil que el resto del mundo y estima una recesión de entre el 1,8% y el 4% para América Latina, debido a la caída en el producto bruto interno.

El organismo señala, también, que los sectores más perjudicados por las medidas de mitigación de la enfermedad son el transporte, el comercio y los servicios empresariales y sociales, además de las actividades informales, basadas principalmente en contactos interpersonales.

● **Notas vinculadas**

- [Impacto directo en la movilidad urbana](#)
- [Transporte público, transporte activo e intermodalidad](#)

Estos datos forman parte de un informe que investigadores e investigadoras de la Facultad de Ciencias Sociales de la UNC confeccionaron en mayo de 2020. El trabajo realiza un pormenorizado diagnóstico de la situación económica y sus consecuencias, con foco en la problemática del transporte público y las características de movilidad en la ciudad de Córdoba. En esa línea, propone un conjunto de iniciativas para sostener y fortalecer el sistema de transporte y minimizar el impacto social que tendría su deterioro.

El documento “[Reflexión sobre la situación de la movilidad en la ciudad de Córdoba en el marco de la pandemia producida por el covid-19](#)” fue elaborado por el Grupo de Investigación en Políticas de Transporte y Movilidad (GIPTM) del Instituto de Investigaciones y Formación en Administración Pública (IIFAP), dependiente de la Facultad de Ciencias Sociales.

El texto advierte que la contracción de la actividad económica y el desempleo resultante traerá aparejada una reducción en la movilidad de las personas.

Entre sus datos sobresalientes, recupera un relevamiento del [Banco Interamericano de Desarrollo \(BID\)](#) que muestra cómo la circulación de vehículos, peatones y del transporte público se redujo sustancialmente en las principales ciudades de América Latina, con caídas que varían entre el 52% y el 79%.

A las medidas para promover el aislamiento social impulsadas por los gobiernos, se suma la fuerte presunción de que el transporte público sería uno de los principales medios de propagación del virus.

De acuerdo al informe, estos hechos potenciaron la caída en la demanda del sistema de transporte público, lo que puso al borde de la quiebra a muchas empresas prestadoras del servicio y, si bien se trata de una previsión para el corto plazo, es de esperar que en el mediano plazo las condiciones se mantengan.



Impacto directo en la movilidad urbana

Carlos Lucca, uno de los autores del informe e integrante del GIPTM, estudia desde 2012 las particularidades y características del transporte cordobés. Para él, es posible tener una idea del potencial impacto de la actual situación en el sistema de transporte, tomando como referencia lo ocurrido después de la crisis económica del 2001.

“En la ciudad de Córdoba, entre el 2000 y 2002, se transportaron 38 millones menos de pasajeros por lo que se redujo la recaudación y a esto se sumó la gran devaluación del peso argentino. La situación condicionó financieramente a las empresas y provocó desinversión y una deficiente operación del transporte público”, destaca Lucca.

A la delicada coyuntura que atraviesa el transporte público, se suman problemáticas particulares en Córdoba que condicionan aun más el servicio.

El especialista menciona, entre otras, un creciente nivel de conflictividad en términos de paros y asambleas que se acentuó en los últimos años; el reducido uso de modos alternativos como bicicletas y serias falencias de funcionalidad y equipamiento del transporte que lo aleja de ser una opción real para quienes viven en la ciudad.

“Seguramente algunos de los prestadores de servicio de transporte público no se recuperarán del impacto de la pandemia, lo que afectará principalmente a los sectores sociales de menores ingresos que dependen de manera directa del transporte público para sus desplazamientos”, concluye el informe.

En otro tramo, el texto subraya que “el transporte público es fundamental para la movilidad de la población, especialmente para materializar el derecho a la movilidad de quienes son más vulnerables y se encuentran más excluidos, así como también para quienes realizan labores esenciales”.

Respecto a los desafíos que enfrenta el sistema de transporte público y el potencial impacto que tendrían los cambios de hábitos en la movilidad de los ciudadanos y ciudadanas de Córdoba, el documento destaca la necesidad de elaborar una estrategia de sostenimiento y fortalecimiento para minimizar las consecuencias negativas.

“Los sistemas deben continuar operando con frecuencias suficientemente altas y restricciones en plataformas y terminales para garantizar un espacio seguro. Los usuarios y usuarias deben estar protegidos al igual que los trabajadores y trabajadoras, evitando cualquier tipo de aglomeración para controlar al máximo los riesgos a la salud en el contexto de la pandemia”, señalan desde el grupo de investigación y aportan un conjunto de sugerencias a las autoridades responsables.



Transporte público, transporte activo e intermodalidad

Las recomendaciones elaboradas por el grupo de especialistas apuntan a fortalecer el sistema de transporte. Para eso sugieren la concreción de una movilidad intermodal que integre a las empresas de transporte público de pasajeros con alternativas de transporte activo como el uso de bicicletas y el traslado a pie, así como la combinación con coches de menor tamaño.

“La intermodalidad se refiere a integrar los distintos modos de transporte. Esta combinación es posible y además es un aspecto positivo para la economía de las empresas transportistas, porque resulta un incentivo para que se ocupen de incrementar la demanda”, sostiene Alicia Riera, integrante del GIPTM y una de las autoras del informe.

Para ejemplificar, Riera menciona ciudades como Londres, Madrid, Barcelona, Santiago de Chile, Curitiba o Rosario, donde existen sistemas integrados que funcionan sin complicaciones.

La investigadora reconoce, sin embargo, que hay un requisito fundamental para llevar adelante con éxito la intermodalidad: “Uno de los condicionantes para optimizar este tipo de movilidad es el institucional, ya que se requiere un órgano de coordinación a nivel metropolitano que plantee un sistema de tarifas y de estrategias de comunicación totalmente integradas”, explica.

Teniendo en cuenta las características particulares del transporte público cordobés y ante un nuevo cuadro de situación impuesto por la crisis sanitaria, económica y social, el informe propone, entre otras, las siguientes medidas

Transporte público de pasajeros

Garantizar el funcionamiento de los servicios mínimos en el corto plazo y revisar el equilibrio financiero de las empresas en el mediano y largo plazo. Para ello, los subsidios a las empresas deben complementarse con medidas regulatorias que permitan sostener la prestación y evitar la aplicación de ajustes tarifarios.

Implementar las medidas de higiene establecidas por la autoridad local –en consonancia con las recomendadas por el Ministerio de Transporte de la Nación y por la Unión Internacional de Transporte Público–, para minimizar la transmisión del virus, así como las referidas a la protección del personal, la reducción del contacto y la adecuación de las frecuencias.

Recomendar evitar traslados innecesarios incentivando los modos activos (bicicleta o caminata) siempre que sea posible y, en caso de utilizar los servicios de transporte público, hacerlo en horarios de menor demanda.

Optimizar la oferta a partir de la regulación de la demanda. Escalonar el horario de inicio de las distintas actividades (productivas, comerciales, educativas, de servicios) para modificar la distribución horaria de los viajes que se realizan diariamente en la ciudad y el área metropolitana. Esto permitiría una mayor utilización de la flota de transporte y facilitaría el cumplimiento de la regularidad de los servicios. Por ejemplo, modificar el horario de la

administración pública generaría un cambio importante en la distribución temporal de los viajes.

Implementar incentivos para preservar y atraer nuevos pasajeros, a partir de acciones basadas en las ciencias del comportamiento (experiencias en ciudades como Boston, Durham, Hong Kong y Vancouver señalan la viabilidad de este tipo de abordajes). En Córdoba se podría evaluar la implementación de un sistema de pospago del viaje, de modo que quien utilice el transporte público reciba un beneficio (descuento) sobre los viajes efectivamente realizados.



Extender los kilómetros de vías prioritarias para el transporte público, ampliando zonas de espera y de abordaje a los vehículos y otorgando tiempos especiales en los semáforos. Estas medidas mejorarían sustancialmente las condiciones de operación del transporte público, redundando en una reducción de costos para el operador y un incentivo para ciudadanos y ciudadanas.

Ante un eventual colapso del sistema, sería conveniente analizar el rediseño de la oferta en líneas troncales, manteniendo la frecuencia con una capacidad de carga que permita reducir la ocupación y diseñando alternativas de interconexión en las zonas periféricas más afectadas por la restricción del servicio.

Transporte activo

Expandir la red de bicisendas y ciclovías, regulando el uso de la infraestructura disponible con medidas blandas tales como carriles ciclistas a través de demarcaciones temporales, que podrían eventualmente transformarse en definitivas. La aplicación de estas medidas, que no requieren grandes inversiones, logran un uso más racional y equitativo del espacio público y asignan mayor espacio en la calzada para la movilidad activa.

En el área central y otras zonas que concentran gran cantidad de desplazamientos local, instalar sistemas de bicicletas públicas, existiendo la posibilidad de costear infraestructura, equipamiento y explotación a través contratos publicitarios con empresas. Se recuerda que la ciudad de Córdoba debe implementar un sistema de transporte público en bicicleta que fue aprobado a fines del 2018.

Una gestión integral del estacionamiento (de automóviles, motocicletas, bicicletas y vehículos de carga) en el área central y pericentral debe pensarse en un marco de redistribución del espacio urbano. Con relación al estacionamiento fuera de la calzada, la exigencia de cumplimiento de la Ordenanza 12635, que regula la provisión de espacios para estacionamiento de bicicletas en playas habilitadas, contribuiría a incrementar el uso de la bicicleta.



Finalizar la obra de la ciclo vía sobre avenida Figueroa Alcorta-Marcelo T. de Alvear de 4,2 kilómetros de extensión (aproximadamente dos kilómetros por sentido), a ejecutar por convenio urbanístico aprobado por Ordenanzas 12504 y 12871. Esta obra, que fue discontinuada, tuvo amplia aceptación durante el ensayo de urbanismo táctico realizado en septiembre de 2019 pudiendo comprobarse la viabilidad y conveniencia de su implementación.

Intermovilidad

Reverse y analizar la prohibición del acceso con bicicletas al transporte masivo. Permitir el traslado de bicicletas plegables. Trabajar con los operadores del transporte masivo para adecuar la infraestructura a través de la instalación de estacionamientos seguros para bicicletas en puntos claves del recorrido que faciliten complementar el uso del ómnibus con la bicicleta (pública y/o privada) lo que permitiría promover los viajes combinados como alternativa para fortalecer al transporte masivo.

Además de estas iniciativas, desde el grupo de investigación consideran que sería de gran utilidad la constitución de una comisión de expertos de carácter interdisciplinario, que debería funcionar ad honorem. Su finalidad sería colaborar con las autoridades locales en la formulación de estrategias tendientes a minimizar el impacto de la pandemia sobre el sistema de transporte público y la movilidad de las personas.

En este punto, Riera considera que siempre es útil contar con recomendaciones externas, sin embargo, dado a la excepcionalidad de las circunstancias y teniendo en cuenta la sobrecarga de responsabilidades que tienen en este momento los gobernantes, se acrecienta aun más la necesidad de escuchar opiniones de diversos ámbitos.

“Con esta propuesta hacemos referencia a especialistas en transporte o políticas públicas, siempre es importante la diversidad de miradas. Pero también consideramos valiosa la participación de los usuarios y usuarias del transporte público que son quienes más saben sobre los problemas concretos de la ciudad y el transporte. Además, lograr consenso resulta fundamental para la aceptación e implementación de este tipo de medidas”, completa la investigadora.

Sobre el informe

“Reflexión sobre la situación de la movilidad en la ciudad de Córdoba en el marco de la pandemia producida por el covid-19”

Grupo de Investigación en Políticas de Transporte y Movilidad (GIPTM): Carlos Lucca, Alicia Riera, Julia Brusa, Juan Pablo Carranza, Claudio Falavigna, y Héctor Taborda.

María Gerchunoff, Tomás Agustín Moyano Reartes y Fernando Zamblera. (Estudiantes de la Licenciatura en Geografía, Facultad de Filosofía y Humanidades-UNC).

Instituto de Investigaciones y Formación en Administración Pública (IIFAP). Facultad de Ciencias Sociales. Universidad Nacional de Córdoba.

Historia

En el 2012, el Centro de Estudios del Transporte (Cetran) se incorporó al Instituto de Investigaciones y Formación en Administración Pública (IIFAP). A partir de allí, se conforma el Grupo de Investigación en Políticas de Transporte y Movilidad, un equipo multidisciplinario que lleva adelante investigaciones en torno al tema de transporte y movilidad, especialmente en la ciudad de Córdoba.

Actualmente, trabajan en un proyecto de investigación para el período 2018/2021 en el que indagan sobre la accesibilidad de los y las habitantes de villas de emergencia a servicios esenciales como salud, educación y empleo, a partir de la red de transporte público. El presente informe, resulta un recorte, dentro de este proyecto, teniendo en cuenta las características especiales del contexto de pandemia.



UNCiencia es la agencia de comunicación pública de la ciencia, el arte y la tecnología de la Universidad Nacional de Córdoba. Es una iniciativa de la Prosecretaría de Comunicación Institucional.

✉ unciencia@pic.unc.edu.ar | ☎ (0351) 5353730.



Universidad
Nacional
de Córdoba



Prosecretaría
de Comunicación
Institucional