

Debate: acerca del Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE)

Por **Susana Kralich** – CONICET – Inst. de Geografía – FFYL – UBA.

La implementación del SUBE puso en agenda, nuevamente, la discusión sobre la movilidad en Ciudad y Gran Buenos Aires. ¿Qué escenario plantea la aparición de la tarjeta electrónica? Id Metropolitano convocó a estudiosos de la temática. En las líneas que siguen, es el turno de la experta Kralich.

El 19 de junio pasado asistimos con alegría a la inauguración de la versión local del boleto único multimodal. Su implementación representa indudablemente una buena noticia para quienes vivimos en la Región Metropolitana de Buenos Aires y utilizamos su red de transporte masivo¹: varios millones de personas, distribuidos en los 44 distritos que la componen.

Sin embargo el anuncio prontamente se ha visto opacado por la exigüidad de su alcance. Sobre todo en lo que respecta a la cantidad de modos comprendidos en su lanzamiento. Apoyado en el preexistente *Monedero* de Metrovías, que ya venía operando en todas las líneas de subterráneos y el ex FC Urquiza, hay que admitir que es poco lo que ha aportado: el ramal ferroviario del Belgrano Norte (Ferrovías) –restringido a unas pocas estaciones- y un puñado de líneas de transporte automotor colectivo de jurisdicción nacional. Con lo cual, aunque no se puede negar que se trata de un hecho positivo, la brecha entre lo que realmente funciona y la implementación integral del sistema, es demasiado grande.

Ahora bien, ¿cuáles son las **ventajas** de esta prometedorra novedad tecnológica? En principio, no es menor la de **solucionar el problema del cambio** (en particular respecto de las monedas que obligatoriamente requiere el modo automotor colectivo) para quienes a diario debemos ir a trabajar o estudiar. Ello implica el pago cotidiano de un mínimo de dos pasajes, extensible a cuatro, seis o más para quienes traspasan, y a muchos más, si sumamos los viajes requeridos por otras motivaciones (compras, salud, trámites, ocio, sociales, etc.), o los realizados

por el conjunto de los integrantes del hogar. En relación con esto, también cabe destacar el plus que significa para los transportistas, en especial para los conductores de colectivos, el **mejoramiento de la operatoria en el ascenso de pasajeros y expendio y pago de boletos**. Lo que, a su vez, repercute en una **mayor agilidad de la circulación de unidades, aminorando las externalidades negativas representadas por accidentes, congestión y contaminación**.

Otra virtud, vinculada a la gestión, el control y también al planeamiento del sistema, está dada por **la información que el sistema electrónico permitirá reunir sobre las características de los viajes realizados. Sean referidas a la oferta como a la demanda canalizadas a través del mismo**. Pero que, de la mano de los problemas, costos y tiempos requeridos para la adecuación a lo proyectado, hoy por hoy distan en mucho de ser los previstos.

Por otra parte, en articulación con la necesidad de gradual mayor aproximación, en el menor tiempo posible, entre anuncio y realidad, hay que destacar el tema de la **integración tarifaria**, y no sólo por lo que ello implique en relación a todo lo expuesto anteriormente, sino de manera enfática en lo que se refiere a beneficios por la compra de múltiples pasajes –combinados y/o anticipados- por parte de los usuarios. Esto es, que el sistema no sólo represente una ventaja de **percepción adelantada de fondos para los operadores, sino también para los usuarios, en especial para los que realicen viajes combinados o pre-**

¹ La red está compuesta por 7 líneas ferroviarias, 6 de subterráneos capitalinos y casi 3,5 centenares de líneas de colectivos, de los cuales un 40% corresponden a nacionales –las que conectan la CABA con municipios metropolitanos), 35% a provinciales (uniendo dos o más partidos, sin acceder a la CABA) y un 25% a municipales (sus trayectos no trascienden los límites de un único partido).

paguen paquetes de por lo menos diez boletos. ¿Acaso es una utopía disponer -como disponen muchos pasajeros en tantas ciudades del mundo- de **descuentos por compra múltiple y/o anticipada?** (una ventaja que nunca ofreció el sistema pionero de Metrovías). Entendemos que se trata de un ítem fundamental que, a la par de beneficiar a los usuarios

—sobre todo a los pertenecientes a los estratos de ingresos medios y bajos (ni qué hablar de los desempleados), los residentes en los suburbios, y en especial a los que requieren traspasar— representaría un estímulo a la movilidad, con significativa repercusión en el aumento de la tasa de viajes, favoreciendo, por ende, también a los transportistas.