

Boleto electrónico: más líneas, desafíos y perspectivas

El SUBE agrega líneas de colectivos, para julio abarcaría a todos los servicios: colectivos, subte y trenes. Su implementación permite ser optimistas con mejoras cualitativas en la movilidad de personas. Integración tarifaria, subsidios a la demanda, y datos certeros para planificar. La opinión de expertos.

El Secretario de Transporte nacional Juan Pablo Schiavi anunció la extensión del Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE) a quince nuevas líneas de colectivos. Actualmente, funciona en el subte, en los ferrocarriles Urquiza y Belgrano Norte y siete servicios del transporte automotor. Según los especialistas, el SUBE deja entrever un cambio de escenario para concebir medidas que mejoren la movilidad de las personas en la metrópolis Buenos Aires.

Las líneas que se agregarán en las próximas semanas serán, entre otras, la 6, 12, 28, 39, 86, 129 y 151, que de esta manera se sumarán a la 5, 8, 20, 50, 61, 62 y 101¹. Los funcionarios nacionales esperan completar el sistema en julio de este año. El nuevo esquema fue presentado por la Presidenta Cristina Fernández en enero de 2009. Llega con demora, aunque desde el Gobierno destacan la “necesidad de gradualidad” para evitar inconvenientes como los ocurridos en “Colombia o Chile”, según declaraciones mediáticas de los dirigentes responsables. El caso chileno es recordado, la implementación de “Transantiago”, en la capital, generó una crisis de proporciones a la presidenta Michelle Bachelet.

Cuando el boleto electrónico esté funcionando a pleno las políticas públicas de movilidad podrán dar un salto cualitativo. En la metrópolis viajan diariamente más de 7 millones de personas, provienen de hogares y realidades socioeconómicas muy diferentes. El 20% llega a destino combinando medios de transporte. El SUBE podría permitir innovaciones, subsidios focalizados, un diagnóstico acabado de viajantes y ganancias de las empresas. También, la implementación de centros intermodales que simplifiquen el traspaso entre los diferentes sistemas de traslado.

Ventajas y desafíos

Id Metropolitano consultó tiempo atrás a la especialista Susana Kralich (CONICET, UBA) sobre la implementación del SUBE². “¿Cuáles son las ventajas de esta prometedora novedad tecnológica?” se preguntó en aquella oportunidad la experta. Para responderse: “En principio, no es menor la de solucionar el problema del cambio (...) 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”.

Por su parte, la especialista Inés Schmidt (FADU – UBA) prefiere ser más escéptica: “Los logros sólo se verán en su real dimensión cuando la totalidad del SUBE esté implementado. Todo esto, desde luego, se puede verificar en aquellos usuarios del transporte público que al día de hoy pueden organizar sus viajes intermodales con la tarjeta SUBE”, graficó.

Un tema relevante es la integración tarifaria: “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”. Así las cosas, se pregunta Kralich: “¿Acaso es una utopía disponer –como disponen muchos pasajeros en tantas ciudades del mundo– de descuentos por compra múltiple y/o anticipada?” De esta manera se podría beneficiar, por ejemplo, a los usuarios de menores recursos, desempleados y a los que vivan en los suburbios o a aquellos que requieran traspasar. “Representaría un estímulo a

1 Ver <http://www.pagina12.com.ar/diario/economia/2-138928-2010-01-23.html>. Puede verse también: www.sube.gov.ar

2 Ver http://www.metropolitana.org.ar/idm/idm_65/idm_65_columna.html

la movilidad, con significativa repercusión en el aumento de la tasa e viajes, favoreciendo, por ende, también a los transportistas”, concluye Kralich.

Al respecto, Schmidt agrega: “El SUBE se traduce en una mejor accesibilidad y movilidad para las personas en su relación diaria con la ciudad metropolitana. La implantación de la tarjeta, como ya mencioné, debe estar ligada al concepto de boleto único, el cual incluye para el usuario un menor costo y una reducción sustancial en los tiempos totales del viaje + los trasbordos”. Y cierra con una mirada sobre el largo plazo: “Se vuelve necesario que el SUBE, en tanto política pública sostenida en el tiempo, asegure la movilidad de las personas y el acceso democrático a la ciudad metropolitana”

¿Cómo se sigue?

En noviembre pasado, Fundación Metropolitana organizó el VI Foro Metropolitano destinado, como cada año, a reflexionar sobre políticas de Estado para la metrópolis Buenos Aires. Como es habitual, una parte de la jornada estuvo reservada para la discusión por temas específicos.

En uno de ellos, el debate giró en torno a una sugestiva pregunta: ¿SUBE, sólo por las monedas?

Las participantes, investigadores y representantes de organizaciones especializadas, coincidieron en remarcar que el “SUBE debe ser pensado como una política de transporte a largo plazo”. En las conclusiones, propusieron determinados ejes. Por un lado, la integración del sistema, alentando la disminución de los tiempos de viajes – al acelerar los trasbordos – y el estímulo a los usuarios. Es decir, quienes más viajen, menos paguen por trayecto recorrido.

Por otro, destacaron que el esquema permite “planificar con mayores y mejores datos la política de transporte”. Actualmente, buena parte del financiamiento general corre por cuenta del Estado nacional vía subsidios a las empresas e inversiones en infraestructuras. El resto de los ingresos provienen de la venta de boletos. Con el SUBE se podrían tener certezas sobre la recaudación de los servicios, sobre la cantidad de pasajeros por líneas, y completar así la información relevada por la encuesta INTRUPUBA. Sin un diagnóstico certero no hay posibilidad de intervenciones focalizadas.

3 Ver http://www.metropolitana.org.ar/idm/idm_67/idm_67_nota_02.html
