

HACIA UNA RADICAL REFORMA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO

UN SISTEMA GRATUITO!

EL METROBUS MONTEVIDEO

Imagino a Montevideo servido por un sistema de transporte público que es modelo mundial de servicio.

Inspirado en el concepto de organización de los metros o subterráneos, los ómnibus se trasladan por la superficie, en carriles exclusivos segregados en las calles comunes – los que les permite trasladarse a velocidades adecuadas, mucho mayores que las históricas – pero de forma segura.

Es muy fácil ubicarse en la ciudad. El mapa del transporte público informa muy fácilmente al usuario (como los mapas diagramáticos de los metros) la forma de trasladarse de un punto a otro de la ciudad. Si querés trasladarte a Punta de Rieles desde el centro de la ciudad solo tenés que acercarte a la línea roja, cuyo recorrido troncal se desplaza por 8 de octubre. Si querés ir a Carrasco, tomás la línea azul. Si querés ir al Paso de la Arena, tenés que acercarte a la línea verde, que te lleva al Paso Molino, La Teja y el Cerro y combinar con la línea amarilla, en el Paso Molino, que te lleva hasta el Paso de la Arena y Santiago Vázquez. Y así con todos los destinos, es mirar el mapa y ya saber.

El mapa, que es muy claro y se distribuye masivamente en toda la ciudad, está además claramente graficado en todas las paradas de ómnibus. Desde cualquier parada, leyendo el mapa, es muy fácil entender como llegar desde esa parada hasta cualquier otro punto de la ciudad. Además, en cada una de ellas, está establecido el horario en que pasan los ómnibus, e incluso, en algunas hay un tablero electrónico que anuncia cuanto falta para la llegada del próximo coche. Adicionalmente, hay una línea telefónica gratuita (0800-TRANSPORTE) que informa de todos los detalles de funcionamiento del sistema (no solo sobre el METROBUS) y progresivamente se ha ido asegurando la instalación de cabinas de teléfonos públicos en casi todas las paradas. En las paradas además hay un mapa ampliado de la zona en la que la misma se ubica, en el que se destacan diversos puntos y atractivos turísticos y culturales del lugar. Una cartelera de eventos gestionada por la autoridad local, informa semanalmente sobre la actividad, principalmente cultural, en la ciudad y en el barrio, y sugiere recorridos y visitas.

Se pueden hacer tantos trasbordos como se deseen, sin límite de horario, condición o edad, porque se ha abandonado el antiguo sistema del boleto. El transporte público se

financia por una tasa que pagan todos los hogares montevideanos, que ha significado en relación al antiguo sistema, un considerable ahorro en las economías de la mayoría de las familias montevidianas, cuyos integrantes se trasladan todos en ómnibus, y que ha impulsado a un uso más intensivo del transporte público por parte de todos los ciudadanos, incluso los que tienen automóvil privado.

Este sistema ha contribuido además a eliminar los asaltos a los trabajadores del transporte, asaltos que en otros momentos cobraron vidas de esos trabajadores en hechos absurdos, ya que los mismos no transportan más dinero.

Ha simplificado también su tarea (en particular la de los antiguos conductores/cobradores, que debían atender múltiples funciones) incrementando la seguridad en el manejo de cada unidad.

El transporte público gratuito es un símbolo de integración social y es un orgullo para todos los montevidianos. El modelo ha sido imitado en muchas otras ciudades del mundo por su sencillez y calidad de servicio a la población, abriendo una nueva frontera en el goce de los derechos de tercera generación, los derechos de la solidaridad.

El sistema ayuda a comprender e integrar al mapa mental de cada ciudadano y visitante, a toda la ciudad, y asegura el derecho al transporte y la movilidad para todos.

La ciudad es mucho más intensamente disfrutada por la gran mayoría de los ciudadanos que no encuentran una barrera económica al trasladarse, no solo al trabajo o al estudio entre semana, sino, por ejemplo, con toda la familia, de sábado o domingo, hasta el otro extremo de la ciudad, para visitar un parque, una plaza, una playa antes no visitada. La ciudad es realmente de todos. Una intensa política de comunicación y animación cultural refuerza prácticamente esta posibilidad

Antes, por más que las compañías de ómnibus eran simples permisarias de la autoridad municipal, cada compañía tenía a sus unidades de transporte pintadas con los colores que identificaban a la compañía, los números que identificaban los recorridos no guardaban demasiada lógica entre sí, las compañías competían por obtener los permisos de las líneas que transportaban más gente porque eran las más rentables, es decir, todas las reglas de juego conspiraban contra el adecuado servicio al ciudadano. El foco de la organización del sistema no era el servicio público, sino la sobrevivencia económica de las compañías.

El nuevo sistema reorganizó conceptualmente al viejo modelo y lo reenfocó en el servicio hacia la población.

Las diversas compañías permisarias cobran en función de la cantidad de kms recorridos por cada unidad y de un conjunto de estándares de calidad referidos a la

limpieza y las condiciones de mantenimiento de las unidades, a la puntualidad y al cumplimiento de las frecuencias y los horarios establecidos y a la amabilidad en el trato con los usuarios. Los usuarios son parte fundamental del sistema de evaluación permanente del servicio. Esto ha permitido concentrar el esfuerzo de las compañías en el excelente cumplimiento del servicio (porque las ha obligado a ello, sino respetan los estándares establecidos, no cobran!). No importa cuantos pasajeros se trasladan por la línea, cobran por km recorrido y cumplimiento de los estándares de calidad (que incluye un límite superior de carga, la gente es gente, no ganado !). Esto ha permitido además que la planificación del transporte público sea una herramienta convergente con las otras dimensiones de la planificación física y urbana (los planes de vivienda, los planes de desarrollo de infraestructuras, los planes construcción de equipamientos y espacios públicos, las políticas tributarias, etc) y no una herramienta aislada y descoordinada.

Los ómnibus ya no llevan los colores de cada compañía, sino los símbolos del sistema Montevideo y los correspondientes a la línea en la que prestan sus funciones. Una misma compañía puede rentar sus ómnibus en diversas líneas del sistema, pero en cada caso, deben estar identificadas con los colores y símbolos de cada línea. Si van por la línea roja, todas las unidades (las de la antigua CUTCSA, las de COME, las de RAINCOOP, las unidades independientes) van identificadas con los símbolos y colores de la línea roja. Y así sucesivamente. Estos aspectos ayudan a darle coherencia al sistema; lo que dicen los mapas y se informa en las paradas, se ve en la calle. Se logró dar preeminencia a la identidad del sistema de transporte Montevideo por encima de las identidades de las compañías, que son simples permisarias y sirven a este, y a través de este, a toda la ciudadanía. No es que las compañías hayan desaparecido: a efectos del control de la calidad del servicio, al interior de cada unidad de transporte se identifica con claridad que compañía está brindando el servicio. Las mismas son parte fundamental del sistema, pero se enfocan hacia el servicio del ciudadano como partes integrantes de un todo, no en forma aislada.

Progresivamente además, se ha ido transformando la matriz energética del transporte público y las nuevas unidades que se han ido incorporando en sustitución de las antiguas, al término de sus respectivas vidas útiles, se mueven a gas natural, electricidad, y algunas, las más nuevas, a hidrógeno.

Todo este conjunto de modificaciones ha colaborado, adicionalmente a todos los otros beneficios, con la mejora ambiental de la ciudad. Las nuevas unidades no contaminan como las anteriores y son más silenciosas.

¿Será posible cambiar en esta dirección?

¿Y por qué no?

Implica:

1. Asumir radicalmente la priorización del transporte colectivo de pasajeros como estructurador principal de la movilidad de los ciudadanos en la ciudad, sin perjuicio de su articulación con las otras modalidades (taxis, autos privados, bicicletas, piernas)

innumerables veces declarado como prioridad pero, hasta el momento insuficientemente tratado como tal.

2. Cambiar de paradigma: estamos capturados por un concepto antiguo de lo que debe ser un sistema de transporte público. Todas las mejoras que se nos ocurren son incrementales, se encierran en el mismo antiguo paradigma (hay que pagar boleto, el servicio lo proveen las diferentes compañías y hay que respetar su diversa identidad institucional, los recorridos van detrás de la demanda existente y difícilmente se anticipan a ella, por lo que las políticas de ordenamiento del transporte difícilmente convergen con las otras políticas urbanas, etc. etc.) por lo tanto, para mejorar de verdad hay que reestructurar el problema y cambiar de paradigma.

3. Modificar el concepto de financiamiento del sistema; cada vez que un habitante coloca una bolsa de basura en el contenedor o la pone en la vereda para que la lleve el camión recolector, no paga \$ 3 la bolsa. Cada vez que en el baño de su casa tira la cadena o apreta el botón de la cisterna, no paga \$ 2 o 1,50 por tirada de cadena o botón.....entonces ¿por qué tiene que pagar \$ 15 cada vez que se sube a un ómnibus?

¿por qué si se trata de un servicio público como la recolección de la basura, la vialidad o el saneamiento no se financia de manera similar a los otros?

En lugar de cobrar \$ 15 cada vez que se sube a un ómnibus, hay que crear una tasa de transporte que paguen todos los hogares montevideanos (los que andan en ómnibus y los que no) de manera de financiar el funcionamiento general del sistema.

Todos los días la plata necesaria para financiar el sistema está en la calle, porque el mismo se financia a través de la contribución cotidiana, vía pago del boleto, de todos los usuarios.

Creando una tasa de transporte se redistribuiría entre toda la población el costo de un sistema cuya utilización más intensiva tiene beneficios de todo tipo: ambientales, económicos y sociales, para todos, usuarios y no usuarios.

4. Estructurar al servicio como **un verdadero servicio público al servicio de los ciudadanos y no de los exclusivos intereses de las compañías o de los sindicatos, tal como se expresan hoy.**

Es posible articular todos los intereses en el nuevo sistema. Pero hay que cambiar el foco de competencia y sumar a los usuarios como actores.

A través de la aplicación del concepto "Metro" en superficie, del concepto, no de la modalidad específica del subterráneo, utilizando en primera etapa los actuales ómnibus pero ordenados en función del proyecto del sistema de transporte y movilidad colectivo, el METROBUS Montevideo, indiferenciándolos por lo tanto en función de las compañías.

¿Qué importa si un ómnibus es de CUTCSA, de RAINCOOP o de COME?

Lo que importa es saber que recorrido y horarios cumple, y que los cumpla, por lo tanto la diferenciación entre las unidades debe hacerse en función de sus recorridos troncales y secundarios, y el pago a las empresas debe hacerse por distancia recorrida y estándares de servicio y no por cantidad de gente transportada, sacando la circulación de dinero de la operativa cotidiana. Adicionalmente hay que hacer de las paradas centros de información y productivos puntos de interfase entre el usuario y el sistema, aprovechar ese contacto obligado para construir un verdadero servicio público estructurador de ciudad democrática.

5. Definir las fronteras del área metropolitana y coordinar la extensión del sistema de no pago de boleto fuera de los límites administrativos del departamento, con las autoridades de los departamentos limítrofes y el MTOP. Es una herramienta más para orientar y controlar la extensión urbana.

6. Asumir a la matriz energética del transporte como una dimensión importante en la configuración del servicio, orientándola hacia la sustentabilidad ambiental.

En resumen,

Claridad e inteligencia en el diseño de las líneas + previsibilidad y regularidad en el funcionamiento + estándares de calidad en el servicio + flexibilidad e innovación + legibilidad y comunicación permanente = foco en el usuario, servicio al ciudadano, mejora continua, nuevo sistema, el METROBUS Montevideo...

Hay que cambiar de paradigma en el transporte.

¿Seremos capaces de dar un salto en calidad y constituir un verdadero cambio en el cambio?

Hay una segunda generación de políticas progresistas departamentales para desarrollar, y esta, la del transporte público, puede ser uno de sus símbolos más potentes. Parte de los cambios que hay que introducir ya se han ensayado, y con éxito en, por ejemplo, Curitiba, Bogotá y Barcelona. La innovación de esta propuesta es que los articula a todos en uno y reestructura el modelo de financiación.

Todo gratis es el modelo radical (que yo comparto!)¹

Pero la renovación del sistema también se puede articular con un modelo de líneas centrales gratuitas (concepto metro) y circuitos barriales en minibuses de pago reducido (\$5 el boleto, p. ej) o circuitos especiales (por ejemplo, nocturnos fuera de hora, para las salidas de los bailes, también de pago) u otros que se definan oportunamente.

O tomar la estructura física, la implantación territorial de esta propuesta y todos los otros aspectos del sistema salvo el no pago del boleto, sustituyendolo por bonos, abonos o boletos magnéticos prepagos (tipo el metro de otras ciudades).

Esta propuesta se monta sobre los avances de planes y proyectos desarrollados por la IMM respecto a las líneas troncales y secundarias, terminales de intercambio y carriles exclusivos.

No hay contradicción, hay salto en calidad.

Hay que impulsar una nueva cultura en torno al transporte público.

¿Habrá salto en calidad?

AE
(2005)

¹ Puede existir un bolet de control (\$1) o una tarjeta inteligente, que otorgue a cada habitante una cantidad básica y gratuita de boletos (p ej 50) a partir de los cuales deberán pagarse los boletos adicionales, etc. Esa misma tarjeta puede utilizarse para otorgar otros derechos básicos de ciudadanía, ser la nueva cédula de identidad, etc.