



Red Ciudadana

**Nuestra
Córdoba**

ENCUENTRO

EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CIUDAD DE CÓRDOBA

Mesa de Trabajo Interactoral sobre el proyecto de Marco regulatorio

FECHA: 24 de Julio de 2012

ASISTENTES:

Nombre y Apellido	Pertenencia Institucional
Ariela Szpanin	Asesora bloque concejales UCR
Juan Pablo Díaz Cardeilhac	Secretario de Transporte y Tránsito. Municipalidad
Ferreya Cesar	Subsecretaría de Transporte. Municipalidad
Martín Lardone	Instituto de Planificación Municipal
Silvia Balderrama	Usuaría
María José Recalde	
López Néstor	Barrio Nuestro Hogar 3 Pte comisión vecinal
Silvana López	IIFAP-UNC
Ing. Graciela Pastor	Doc. Cátedra Transporte I-UNC.
Oscar Rodríguez	IIFAP
Miguel Tolosa	Fetap
Claudia Martínez	Concejal Unión por Cba
Hugo A Gonzalez	CPC Ruta 20
Elio Martinez	Red NC Transporte
Hugo Gutierrez	Cv barrio Gral Savio
Víctor R Taborda	Sindicato de remiseros
Ricardo Bellegarde	Red NC Transporte
Miguel Ángel Ferrando	Centro de Ingenieros Cba
Juan Carlos Dellavedova	Centro de Ingenieros Cba y Red NC Transporte
Helcar Brondino	Centro de Ingenieros Cba
Román Ballesteros	Centro de Ingenieros Cba
Elsa Olmos	Asesora bloque EVA Duarte Dr Olga Riutort
Liliana Rosales	Cv Cupani
Sebastián Ludueña	Usuarios unidos
María Inés Herrera	Usuarios unidos
Víctor Hugo Vallejos	Partido socialista
Jorge Guevara	Partido socialista
Walter Díaz	AC Benjamin
Claudia Aguirre	CV B° 1 de Julio
Cesar Ferreyra	Municipalidad Subsecretario de Transporte
Adrián Casatti	Concejal UCR Pte Comisión Servicios Públicos
Héctor Luis Dástoli	Director Presupuesto Participativo
Cecilia Botino	Biciurbanos

Joaquín Piñeiro Picaro	Biciurbanos
Ricardo Heriberto Accietto	Biciurbanos
Guillermo Garrido	Biciurbanos
Guillermo Molas y Molas	Red NC - GTT Transporte
José Luis Rodríguez	CPCE - Red NC - GTT Ambiente
Marcelo Hertz	ISIT- Red NC GTT Transporte
Cecilia Cuel	Red NC - GTT Transporte
Pamela Cáceres	Red Nuestra Córdoba
Lucio Scardino	Red Nuestra Córdoba
Félix Mazet	Red Nuestra Córdoba
Virginia Romanutti	Red Nuestra Córdoba

Metodología de Trabajo

El encuentro fue pensado para debatir sobre el proyecto de marco regulatorio presentando por el Ejecutivo Municipal al Concejo Deliberante, más allá de que esté relacionado con cuestiones más amplias como el plan de movilidad urbana, el propósito, a los fines de llegar a conclusiones constructivas, es focalizar la reunión de hoy en esta temática. Por eso junto a la convocatoria se solicitó a los participantes la lectura reflexiva y crítica del proyecto para identificar y compartir aspectos y cuestiones que entienden deberían ser contempladas.

Para ello se realizaron presentaciones disparadoras del debate a cargo de: Secretario de Transporte, Juan Pablo Díaz Cardeilhac, Miguel Tolosa FETAP, Cecilia Cuel Grupo Temático de Trabajo Red ciudadana Nuestra Córdoba.

Introducción. Pamela Cáceres, Coordinadora Ejecutiva de Nuestra Córdoba

Desde Nuestra Córdoba creemos que los temas públicos deben ser objeto de debate, de compromiso, del involucramiento de los ciudadanos además que de nuestros representantes. En la medida en que más voces, más perspectivas puedan acercarse a la deliberación tendremos mayores posibilidades como ciudad de aportar a la construcción de consensos. Hemos pensado que esta sea una instancia, la primera de muchas otras para trabajar los distintos aspectos que hacen, en este caso, al transporte y la movilidad urbana.

Secretario de Transporte, Juan Pablo Díaz Cardeilhac

1-Alcance del Marco Regulatorio:

El marco Regulatorio es un elemento más dentro de muchos elementos, es un paso dentro de muchos pasos que la ciudad de Córdoba va a tener que dar para dar respuesta a sus necesidades de movilidad. En sí mismo no va a resolver todos los aspectos, tiene un nivel de generalidad, muchos de los aspectos puntuales se van a abordar en el pliego licitatorio, cuál es la modalidad, el alcance, los recorridos, el tipo de unidades. El marco Regulatorio pretende ser una propuesta que establezca lineamientos gruesos.

2-Prediagnóstico:

Hemos propuesto junto con el Marco Regulatorio un pre-diagnóstico que pretende identificar cuál es la lectura de los problemas de la movilidad en Córdoba para tener un punto de partida y que todos podamos estar hablando más o menos de lo mismo, aunque discrepásemos. El diagnóstico en sí mismo es una propuesta a analizar, para ver si todos estamos viendo lo mismo, identificando los mismos problemas, del análisis de ese pre diagnóstico vamos a tener

una propuesta adecuada de solución a los problemas de movilidad de la ciudad. Invitamos a todos que aporten a ese pre-diagnóstico, que puedan analizarlo.

3- Tres ejes:

1-Dentro de la Mesa de Transporte existe una silla para el poder concedente que es el Estado municipal, una silla para las empresas prestatarias, una silla para los trabajadores del sistema, y creemos que falta una cuarta silla que son los usuarios. Hemos procurado sentarlos en esa mesa a través de distintas figuras e institutos no solamente en el momento de la concesión del servicio, sino en el seguimiento del servicio.

2-Servicio esencial: que permita garantizar un mínimo de servicio

3- Tarifa: integrar un componente tarifario que permita determinar claramente la estructura de costos del sistema, incorporar el número de usuarios y los kilómetros recorridos como dos variables importantes que hoy en día no se tienen en cuenta.

Miguel Tolosa, Pro-Tesorero de FETAP, miembro de la Comisión Directiva de Coniferal

-Llamado a licitación: debería hacerse paulatinamente, producir los cambios paulatinamente, de manera flexible.

-Duración de la licitación: 10 años como se propone en el proyecto, para nosotros no es suficiente, no se alcanza a cumplir una planificación

-Cálculo tarifario: es necesario tener en cuenta el impacto del abono educativo.

El mismo tiene una enorme incidencia sobre la tarifa del boleto, eso ha provocado que existan dos tarifas, porque ha crecido mucho el número de abonos educativos pero eso no quiere decir que se haya aumentado el número de pasajeros transportados, lo que ha pasado es un cambio de tarifas de \$3,20 a \$1,44 y pasó de un 10% a un 22% de pasajeros transportados con esta segunda tarifa, esto es necesario tenerlo en cuenta en el cálculo de la tarifa.

-Fomento del transporte público masivo: es necesario buscar que el usuario vuelva a usar el transporte público urbano, para ello garantizar infraestructura, paradas, transbordo.

Nos parece correcta la propuesta del trasbordo.

-Sistema pre-pago: debería estar desarrollado en el marco regulatorio las funciones y responsabilidades de la empresa que se hace cargo de esto. Es otro actor que debe estar sentado en la mesa.

Capacitación personal: estamos de acuerdo con la necesidad de la capacitación pero como está planteado en el proyecto es excesiva la cantidad de horas anuales propuesta, debería realizarse de otra manera no tan comprimido.

Incautación: queda muy abierto el artículo. Una empresa de transporte tiene mucha inversión. Es importante hacer hincapié en desarrollar un proyecto sustentable para las empresas de Córdoba, apostamos a que se cuide el capital.

Servicio esencial: acordamos.

Cecilia Cuel, Grupo Temático de Trabajo Transporte y Movilidad Urbana Red Nuestra Córdoba

-Pensamos que todo marco regulatorio debe estar regido por un plan de movilidad y atado a un plan de ordenamiento territorial, sería importante conocer eso para poder evaluar un poco mejor el Marco Regulatorio.

-No está claro en el proyecto si es un plan de movilidad o un marco regulatorio.

-No existe coherencia en algunos casos entre los títulos y su contenido.

-Debería plantearse en primer lugar, cuáles van a ser los principios que rijan a la movilidad y las competencias que el municipio tiene en esa materia y a partir de allí plantear el plan de movilidad y el marco regulatorio.

Hicimos un análisis del proyecto en base a algunos principios que consideramos centrales:

Accesibilidad: no se explicitan cuáles son las razones para plantear un 5% de coches adaptados para personas con discapacidad. Además creemos que debe adaptarse también la infraestructura urbana porque muchas veces esos son obstáculos, barreras para que las personas accedan al servicio.

Equidad: creemos que antes de establecer las fórmulas de la tarifa hay que establecer criterios, si el criterio es la rentabilidad de las empresas, el equilibrio del sistema, la accesibilidad de los usuarios.

La actual tarifa ha demostrado problemas para garantizar la equidad, empresas que brindan mismos servicios cobran de distinta manera. Creemos que tener un criterio de a igual tarea igual remuneración eso puede ayudar a realizar que la tarifa sea equitativa.

Continuidad: nos parece muy bueno que se establezca que el servicio de transporte público es esencial, pero hay que ver cómo eso se compatibiliza con el derecho de los trabajadores.

Participación: no se considera a la participación como un principio rector. El proyecto establece que se garantizará la participación a través de los mecanismos existentes. Nosotros sabemos que los mecanismos existentes no son eficientes y son insuficientes. Pretendemos que los usuarios formen parte de la planificación, de la implementación y del control del sistema.

En relación a la información creemos que hay que darle mayor importancia al derecho a la información no solo en relación al servicio, eso es importante pero hace a la calidad del servicio, sino también lo que hace a la política de transporte. Es importante transparentar toda la información que tiene que ver con la política, sobretodo en relación a la tarifa, su cálculo y los subsidios.

-Planificación metropolitana: nos parece importante que se haya incluido, creemos que hay que incluir como interlocutores no sólo a los municipios vecinos sino también al gobierno provincial y nacional.

Silvana López, IIFAP-UNC

Teniendo en cuenta que el proceso de gestión de los servicios públicos un proceso de por lo menos 5 partes: política, planificación, producción, monitoreo y evaluación, la ordenanza madre debería ser el instrumento que dicta la política y me parece que en algunos casos el proyecto tiene nivel de generalidad y en otros abunda en detalles lo cual le quita este carácter.

-No se establece qué pasa cuando es el Estado el que se hace cargo del servicio de transporte, todo el articulado se desarrolla como si el único sistema posible fuese con empresas privadas prestadoras.

-Organismos de control: no están claramente establecidos los organismos de control, quién controla, quién es la autoridad de aplicación.

Adrián Casati, Concejal - Presidente de la Comisión de Servicios Públicos

La presidencia está abierta a consultas, críticas, aportes, no nos encasillamos en este marco regulatorio como un marco rígido. Esto puede sufrir grandes modificaciones con los aportes de todos.

Ricardo Bellegarde, Comisión de Transporte/miembro del GTT Transporte y Movilidad Urbana Nuestra Córdoba

-Celebramos el carácter de esencial del servicio, esperamos que operativamente pueda ser factible, reconocemos los derechos gremiales pero rechazamos los excesos gremiales.

-Remuneración a las empresas prestadoras: evaluar otra forma de remuneración, pago por kilómetro recorrido a las empresas, garantizando un mínimo de recorrido por unidad. Esto facilita el cálculo de la tarifa.

-Centro de control: debe ser un órgano independiente

-Boleto combinado: generalizarlo

-Carga de la tarjeta: lo más justo es que se paguen viajes y no dinero.

-usuarios con capacidades diferentes: realizar una encuesta anual virtual donde cada usuario detalle su rutina para poder planificar de acuerdo a las necesidades.

-Comisión de usuarios: agregar como responsabilidad que elabore un informe anual del funcionamiento de cada línea, que lo haga cada Junta de Participación Vecinal y sumar a la comisión a las organizaciones cívicas que están interesadas en la temática.

Guillermo Soler, Arquitecto

Estoy de acuerdo con el proyecto, pero no se ha incluido el tema del conflicto gremial. Proponga que haya un medio alternativo, el subte, y un gremio alternativo el de los ferroviarios.

Néstor López, Centro Vecinal Barrio Nuestro Hogar III

Propuesta: colocar más colectivos troncales, que son las líneas directas.

Control deficiente del accionar de los choferes: tratan mal a los vecinos, llegan a la punta de línea y se juntan y de allí van juntos. Además no tienen identificación personal por lo que no se los puede denunciar.

Guillermo Garrido, Biciurbanos

A partir de un diagnóstico basado en tres ejes derivamos propuestas de cómo se podría mejorar la movilidad en la ciudad, fomentando el uso de la bicicleta.

1-Falta de diversidad en el sistema de transporte: está anclado en el sistema de transporte público masivo, los autos y motos.

2-problema de Eficiencia del subsistema de Transporte No motorizado (sólo bicicletas):

-Carriles insuficientes (ciclo vías y bicisendas).

-Falta o escasez de estacionamiento adecuados (en playas privadas, vía pública, instituciones, complejos comerciales, edificios y residencias, y lugares de trabajo).

-Señalética específica ausente. (horizontal, vertical y semáforos).

3-problema de Eficacia: La infraestructura (estaciones ó paradas) y los vehículos (Ómnibus como ferrourbano) del Sub-sistema de TPC, no han sido diseñados ni construidos para posibilitar la intermodalidad. Un ciudadano, que en sus traslados de rutina se mueve en la ciudad de Córdoba y alrededores utilizando el TPC, no puede enlazar tramos de su recorrido origen-destino con una bicicleta.

No existe infraestructura que posibilite:

1) Dejar la bicicleta estacionada temporalmente resguardada de las condiciones ambientales, el vandalismo y el robo; para subirse a un ómnibus y completar su traslado.

2) Poder subirse a un colectivo o tren interurbano con la bicicleta para que cuando el pasajero descienda pueda proseguir su trayecto pedaleando.

Jorge Guevara, Partido Socialista

Coincidimos en la necesidad de un plan integral de movilidad urbana, de un plan estratégico que tenga 3 ejes principales:

1-Promoción del Transporte Público Masivo: mantener la tarifa plana

2-Desarrollo

3-Disuasión del uso del transporte privado

Sobre el proyecto de marco regulatorio consideramos:

-El esquema tarifario que propone, en la actual coyuntura, tendría efectos regresivos.

-El esquema propuesto premia la ineficiencia de las empresas prestatarias.

-No define líneas, zonas de cobertura y “paquetes” licitatorios y por ende los necesarios subsidios cruzados entre líneas rentables y no rentables dentro de cada empresa prestataria.

-La reglamentación de temas cruciales como el anterior y otros importantes, ausentes del proyecto, quedan a cargo de la decisión del Departamento Ejecutivo Municipal.

-Ausencia de un ente regulador participativo.

José Luis Rodríguez Bosco, GTT Ambiente Red Nuestra Córdoba:

El componente ambiental no está presente, se habla de rentabilidad y eficiencia y olvidándonos de la ecoeficiencia. Tenemos la oportunidad de atacar los índices de emisiones de gases que tiene nuestra ciudad.

El proyecto debería contemplar la posibilidad de incorporar, en el futuro, un sistema de gestión ambiental para tener tecnologías más benignas. Otra sería la fórmula polinómica si incorporáramos el impacto en la salud humana que tiene la emisión de los actuales gases que producen el efecto invernadero.

Walter Díaz, Asociación civil Benjamín, villa La Tela

- Participación: que sea vinculante y la palabra del vecino sea escuchada
- Ente regulador que controle
- Servicio esencial

María Inés Herrera, Usuarios Unidos

Participación de los usuarios: que sea una participación concreta y vinculante, no sólo una opinión.

¿No existe ya una ordenanza que establece el servicio de transporte como esencial y no se puede hacer cumplir?

Nos preguntamos dónde está el poder de policía del Estado para hacer cumplir las normativas.

Ricardo Azietta, Biciurbanos

Que el Estado de la oportunidad para el usuario busque su propia movilidad, potenciar soluciones integrales.

Liliana Rosales, Centro Vecinal Cupani

Control y participación por parte de los ciudadanos.

Utilizar la información que tenemos los ciudadanos sobre el funcionamiento real del sistema de transporte para mejorar el sistema.

Berta Guerra, Centro Vecinal Ampliación Palmar

Que se vean las necesidades de cada barrio.

Aclaraciones realizadas por el Secretario de Transporte, Juan Pablo Díaz Cardeilhac

Participación de los usuarios: creemos que con la creación de la comisión de transporte que tiene representación de cada Junta de Participación Vecinal, se reúne cada tres meses, estamos garantizando la participación. Se podría agregar lo del informe anual. No es posible que la participación sea vinculante.

-El Estado puede conformarse en prestador del servicio, no hay duda de eso.

-Centro de control: no es un ente de contralor como el que está previsto en la Carta Orgánica, creemos que eso es necesario pero no es el momento ahora de crearlo. Con el centro de control estamos pensando en darle al Estado las herramientas técnicas para que el control sea real.

-El tema de incrementar la diversidad del sistema es un tema importante que queremos trabajar, pero no es un tema para incluir en el marco regulatorio.

Cierre

Luego de agradecer a los participantes, los organizadores expresaron que se sistematizarían los aportes y que los mismos serían socializados entre los participantes y difundidos a otros actores vinculados a la temática. Lamentando la ausencia de UTA (que había confirmado su participación) se afirmó que se acercaría también a esta organización los resultados.