

Transporte público en desigualdad: el dominio empresarial, la gestión desarticulada y la voz ausente de los usuarios.

Arregui Camila

Instituto de Investigaciones y Políticas del Ambiente Construido (IIPAC) CONICET - UNLP
arreguicamila@gmail.com

Aón Laura

Instituto de Investigaciones y Políticas del Ambiente Construido (IIPAC) CONICET - UNLP
laura.aon@gmail.com

Resumen:

Las políticas neoliberales han transformado profundamente el sistema de transporte público, favoreciendo al sector empresarial en detrimento de las autoridades municipales y de los propios usuarios del servicio. La gestión del transporte ha evolucionado hacia formas más desreguladas y flexibles, relegando al Estado de roles de planificación y control a roles de gerenciamiento permitiendo un avance del sector privado sobre un Estado (Aón et al, 2021).

La privatización de los servicios, la desregulación, los subsidios y el lobby empresarial han transferido la operación y gestión del transporte público a empresas privadas, lo que ha reducido el control directo de las autoridades municipales. En lugar de mejorar el servicio y reducir costos, se prioriza la rentabilidad sobre las necesidades de movilidad de la población. Esto ha generado recorridos enfocados en las áreas más rentables, mientras que las zonas periféricas poseen la menor oferta, profundizando la fragmentación urbana y la desigualdad social. En paralelo los usuarios carecen de mecanismos formales para expresar sus necesidades y experiencias, lo que refuerza la desarticulación entre las políticas públicas y las realidades cotidianas de movilidad.

En cuanto a la autoridad municipal, en Argentina, se evidencia una histórica falta de planificación integral y una fragmentación institucional (Barbero y Bertranou, 2019). A pesar de contar con un organigrama completo en cuanto a las secretarías de transporte, la toma de decisiones se hace desde niveles jerárquicos no familiarizados con los patrones modales, el uso del transporte o desconociendo las problemáticas de infraestructura.

A nivel social, la participación ciudadana en los procesos de planificación del sistema es escasa o incluso inexistente, limitando la adaptación de las necesidades reales de quienes utilizan diariamente el sistema. Esta falta de involucramiento genera por un lado el distanciamiento entre la gestión pública, mientras que por el otro, quedan cautivos de un sistema que muchas veces no resuelve sus necesidades.

Este trabajo propone visibilizar los intereses y conflictos de los actores sociales involucrados en el sistema de transporte público para el caso de la ciudad de La Plata. Para ello se construyen mapas de actores explorando los comportamientos, acuerdos y complicidades, alianzas y estrategias para reconocer barreras y oportunidades que enfrenta cada uno. El mapeo se basa en una triangulación de información de fuentes secundarias y entrevistas al sector público y privado con las siguientes interrogantes: ¿Cuáles son los principales objetivos de gestión del actual gobierno municipal para el transporte público? ¿Cuáles son los objetivos de las empresas concesionarias del transporte? ¿De qué manera los usuarios expresan sus necesidades y opiniones del sistema?

Partimos de la hipótesis de que la deficiencia del transporte público en La Plata es producto no solo de cuestiones técnicas y económicas, sino también de desbalances y conflictos en la interacción de los actores donde la voz de los usuarios se constituye como un factor clave para la planificación. Finalmente se enumeran los temas claves por resolver para mejorar el transporte local en materia de gestión.

1. Introducción

Las políticas neoliberales que se implementaron en América Latina entre 1980 y 1990 generaron transformaciones en la gestión de los servicios públicos, afectando en particular al sector del transporte. Bajo el enfoque de la privatización y desregulación, el Estado se vio desplazado en su rol activo tanto en la administración como en la planificación.

En el caso del sistema de transporte ferroviario, muchas líneas de pasajeros fueron desmanteladas por considerarse deficitarias, mientras que el transporte de carga fue privatizado, priorizando las ofertas más rentables. Este proceso, lejos de mejorar la eficiencia del sistema, profundizó las desigualdades sociales.

En Argentina, la desregulación se implementó de manera desigual, afectando diferentes áreas y sectores en función de los actores involucrados. En el caso del transporte público, la privatización trajo consigo la fragmentación del sistema, exacerbando las desigualdades ya existentes en las ciudades. La ausencia de una planificación integral sumado a lo anterior generó una serie de efectos negativos en la ciudad, como por ejemplo el aumento de la siniestralidad, la congestión vial y la contaminación.

En este contexto, las empresas operadoras del sistema de transporte, incentivadas por los subsidios, tienen a priorizar rutas rentables, desatendiendo zonas de menor demanda. Esto profundiza la fragmentación urbana, dejando a las áreas periféricas sin una adecuada cobertura de transporte público. Como consecuencia se visibiliza el incremento en la dependencia del automóvil privado, especialmente en zonas de baja densidad urbana.

Luego de la crisis del 2001 - 2002, el Estado asumió un rol más activo en el transporte público a partir de la implementación de subsidios y estudios de demanda. Sin embargo, durante el periodo 2009 - 2013 se produjo una liberación de tarifas que generó un incremento anual del 36% en los precios, lo que afectó directamente a los usuarios.

La gestión del sistema de transporte público, con su diversidad de modos y actores, sigue siendo un desafío de política pública. Las distintas formas de movilidad no solo responden a necesidades de desplazamiento, sino que también reflejan condiciones de accesibilidad para diferentes grupos sociales. En este sentido, el derecho a la movilidad, como plantea Herce (2009), requiere que el Estado garantice un sistema de transporte público eficiente, inclusivo y ambientalmente sostenible, que contribuya a la cohesión social.

En el caso de la ciudad de La Plata, el transporte público ha estado tradicionalmente en manos privadas. Si bien las políticas neoliberales no produjeron grandes cambios en la gestión inicial del sistema, con el tiempo la relación entre el Estado y las empresas concesionarias se ha visto transformada, pasando de una relación de lobby a una competencia feroz por obtener mayores beneficios.

Entonces, la problemática de movilidad no se limita únicamente al transporte y ordenamiento territorial, sino que también implica intereses económicos privados. Es fundamental, en este contexto, que el Estado intervenga para asegurar una movilidad accesible y equitativa.

Para comprender este fenómeno es fundamental analizar el comportamiento de los actores políticos, económicos y sociales que intervienen en la configuración del sistema de transporte público de La Plata. Siguiendo a Touraine, entendemos a los actores sociales como sujetos colectivos, portadores de valores y poseedores de recursos, que le permiten actuar en el seno de una sociedad, con vistas a definir los intereses de los miembros que lo componen y/o de los individuos que representan, para dar una respuesta a las necesidades prioritarias. (Touraine, 1984)

En este marco, este trabajo propone visibilizar los intereses y conflictos de los actores sociales involucrados en el sistema de transporte público para el caso de la ciudad de La Plata. Para ello se construyen mapas de actores explorando los comportamientos, acuerdos y complicidades, alianzas y estrategias para reconocer barreras y oportunidades que enfrenta cada uno. El mapeo se basa en una triangulación de información de fuentes secundarias y entrevistas al sector público y privado con las siguientes interrogantes: ¿Cuáles son los principales objetivos de gestión del actual gobierno municipal para el transporte público? ¿Cuáles son los objetivos de las empresas concesionarias del transporte? ¿De qué manera los usuarios expresan sus necesidades y opiniones del sistema?

Partimos de la hipótesis de que la deficiencia del transporte público en La Plata es producto no solo de cuestiones técnicas y económicas, sino también de desbalances y conflictos en la interacción de los actores donde la voz de los usuarios se constituye como un factor clave para la planificación. Finalmente se enumeran los temas claves por resolver para mejorar el transporte local en materia de gestión.

2. Caso de estudio

La Plata, fundada en 1882 como capital de la provincia de Buenos Aires, ha experimentado significativas transformaciones en su sistema de transporte a lo largo del siglo XX. En los años '30, un grupo de emprendedores privados puso en marcha un sistema de transporte público automotor, en respuesta a la creciente demanda de movilidad.

Sin embargo, su desarrollo no fue lineal ya que el crecimiento urbano produjo la superposición de recorridos y competencia con el tranvía. Luego del desmantelamiento del sistema tranviario en el año 1966, el transporte público automotor se consolida como principal modo de transporte público.

En los años 80', el sistema llegó a resolver el 65% de los viajes diarios de la ciudad. Sin embargo, pasada la primera mitad del siglo XX la ciudad comienza a evidenciar una concentración de actividades en áreas centrales y la consecuente superposición de recorridos, provocó congestión, contaminación y mayor tiempo de viaje, a la vez que en las periferias se volvió inviable tener buena frecuencia de transporte (Municipalidad, 1996).

A lo largo de la década de los años '90 el sistema llega a su punto máximo de auge, mismo momento en que las ciudades entran en las políticas de ajuste estructural. La recesión económica, la pérdida de empleo, las altas tarifas del transporte sin subsidios, generaron un

proceso de pérdida de pasajeros del 34% hasta fin de la década, con una aceleración que hasta hoy no se ha revertido.

En 2002, la Dirección de Transporte municipal implementó una reestructuración del sistema de colectivos, que redujo un 35% los kilómetros recorridos diarios con el objetivo de evitar superposiciones de líneas. Sin embargo, la falta de consenso con empresarios y sindicatos resultó en una zonificación de la ciudad, dividiéndola según las empresas operadoras y concentrando el servicio en el área central (Ilustración 1.1)

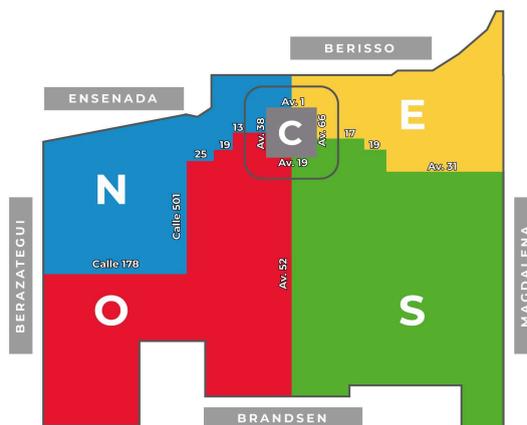


Ilustración 1.1: Cuadro de zonificación del sistema SUT. Fuente: Reelaboración propia de esquema de diario el Día.

El gobierno nacional, en este periodo, implementó una política de subsidios a los concesionarios del transporte público automotor y ferroviario, que le permitió al sector empresario recuperar actividad y viajes, aunque continuaban resistiendo al municipio como autoridad de aplicación y de contralor, negándose a instalar sistemas de localización para el ordenamiento y planificación del sistema.

En la actualidad, los intereses del sector público, no parecen centrarse en la planificación, regulación y control del transporte público, mientras que los intereses empresarios continúan anclados en maximizar sus ganancias reduciendo al máximo las prestaciones a través de aplicar estrategias cada vez más agresivas contra los otros actores. En este marco de intereses y desinterés, se encuentran inmersos los usuarios, cuya lógica de la necesidad de movilidad y transporte va quedando sujeta a sus propias posibilidades individuales.

La evolución del sistema de transporte público automotor de la ciudad de La Plata, se encuentra marcado por tensiones entre el sector privado y las autoridades públicas, generando conflicto y desequilibrio en la oferta de servicios, especialmente en la periferia. Si bien las políticas de subsidio han intentado mitigar la crisis de movilidad, la falta de consenso y fragmentación de intereses entre los diferentes actores no permite la integración del sistema.

En este sentido, los usuarios se ven cautivos en un sistema deficiente, caracterizado por frecuencias insuficientes y una infraestructura incapaz de satisfacer la creciente demanda de movilidad. Además, la nula participación ciudadana en la planificación del sistema de transporte impide que las necesidades y opiniones de los usuarios sean incorporadas en las decisiones.

3. Metodología

Los mapas de actores son herramientas clave en la planificación territorial, ya que permiten representar la complejidad de las relaciones e intereses entre los diversos actores sociales, facilitando la identificación y el análisis de sus comportamientos, intereses, importancia e influencia (Ceballos, 2004).

El primer paso para la construcción de mapas es identificar qué actores intervienen en el transporte público, a partir de ahora actores del transporte para el caso de la Ciudad de La Plata. Se identificaron seis actores con lógicas e intereses diferentes: Las instituciones gubernamentales locales, responsables de planificar, gestionar y controlar el transporte, que tienden en la actualidad, a cumplir de manera deficitaria este rol, tanto por su organización interna como por su pérdida histórica de poder de policía sobre los operadores del sistema. Estas ventajas de los empresarios tienden a producir desigualdades territoriales que por distintos motivos perjudican a usuarios y choferes del sistema, estos últimos nucleados en una organización sindical Finalmente la Universidad como organización académica es un caso excepcional en la ciudad, por su gestión de transporte y movilidad estudiantil. (Ilustración 3.1)



Ilustración 3.1: Actores del transporte de la Ciudad de La Plata. Elaboración propia.

A partir de esta identificación de actores del transporte, se lleva adelante un proceso de mapeo estructurado en dos fases.

- I. Caracterización de los actores: En esta fase, se recopila información sobre actores identificados a partir de diversas fuentes. Se utilizan tanto fuentes secundarias como

artículos académicos, informes periodísticos, bases de datos del OMUGLP¹ así como también páginas web municipales y empresariales. Además se llevaron a cabo entrevistas con representantes de la Secretaría de Planeamiento de la Municipalidad de La Plata y el presidente de una de las tres empresas que operan sobre la ciudad (en adelante, “empresa A”). Esta fase culmina con la creación de un mapa de relaciones macro que ilustra las conexiones entre los actores y expone sus lógicas e intereses.

- II. Análisis de relaciones en profundidad: en esta fase se exploran las relaciones entre actores a partir de la información recolectada en la fase anterior con el objetivo de la creación de un mapa de actores que visibiliza los comportamientos que tienen mayor incidencia en el sistema.

3.1 Fase 1: Caracterización de los actores

Se conformaron entrevistas semi estructuradas a actores del sector público y privado, con dos objetivos: Conocer en profundidad al actor entrevistado, sus lógicas, qué actividades desarrolla dentro del sistema y cómo se organiza; conocer y entender cuales son las relaciones entre los actores, cuáles son las barreras, problemas comunes y las potencialidades que se reconocen. Para ello se definieron los siguientes ejes temáticos: **(a)** Composición y organización; **(b)** Relación con usuarios; **(c)** Relación con Municipio; **(d)** Relación con Empresas; **(e)** Relación con Universidad.

En cuanto a la organización y composición, la Secretaría de Planeamiento comentaba que sus objetivos son: “... *jerarquización del transporte público para que realmente sea utilizado por mayor población y empezar a tener una movilidad más sustentable(...)fundamentalmente garantizando que el peatón y el usuario, tenga en claro cuales son los servicios disponibles y garantizando también la equidad en la cobertura*”. Por el otro lado la empresa A expresó: “*lograr que la seguridad vial y el cumplimiento de las reglamentaciones sea un concepto común de todos los integrantes*”.

Dado que las principales reglamentaciones vigentes para el transporte público, tales como la cantidad de servicios, flota y frecuencias comprometidos por los empresarios, no tienen estado público y dado que tampoco mediante las entrevistas se llegó a acceder a ellas, no es posible inferir tal cumplimiento de la mera entrevista. Sin embargo se conocen mediante encuestas y reclamos de usuarios (OMUGLP 2013, 2016, 2020) el incumplimiento de servicios en distintos momentos y lugares de la ciudad, situación que los operadores suelen atribuir a la congestión de tránsito, la cual es responsabilidad y prerrogativa de la municipalidad.

¹ Observatorio de Movilidad Urbana del Gran La Plata - IIPAC - FAU - CONICET - UNLP

Por su parte, se desprende de la entrevista que el camino que elige la secretaría de planeamiento para incrementar el uso del transporte público está plasmado en el diseño del nuevo pliego de transporte público, que aún no ha tomado estado público, mientras que el objetivo de garantizar que los usuarios actuales y potenciales (el peatón) la información en tiempo real, no parece posible hasta tanto el propio municipio no desarrolle una aplicación, lo que en la actualidad se encuentra en manos de los distintos grupos empresarios.

Respecto a las relaciones con los usuarios: la empresa A, expresa preocupación por los usuarios y detalló una serie de proyectos dedicados al mejoramiento del servicio con el objetivo de que los usuarios *“...se sientan seguros al ser transportados...”*. La empresa desarrolla sus propias encuestas para conocer el nivel de satisfacción de sus usuarios, sin embargo no considera este servicio suficiente para mitigar las quejas ante la falta de frecuencias.

En términos de la relación con el municipio, la empresa A expresa que *“El poder concedente a nosotros nos está permanentemente monitoreando o por lo menos eso es lo que nosotros sentimos. Entonces de alguna manera tratamos de evacuar sus inquietudes, sus necesidades”* En ese sentido deja ver que la relación entre ellos es una relación poder concedente - empresa operadora. En contraste, si bien la empresa B no accedió a ser entrevistada, fuentes secundarias de información han demostrado que el vínculo entre la misma y el municipio es más cercano en términos de comunicación.

Por su parte la Secretaria de Planeamiento tiene una responsabilidad centralizada respecto del transporte y de otros aspectos relevantes, con una relación de fuerte verticalidad respecto de las áreas específicas de transporte, al respecto la Secretaria, señala que *“somos los que regulamos y podemos planificar y tener el diseño de la normativa pero, sin el consenso y sin la mirada de todos los sectores no creo que lleguemos a buen puerto”*

En cuanto a la relación entre empresas, la empresa A plantea que *“somos empresas totalmente independientes una de las otras y cada una tiene sus intereses. Creo que, por supuesto que somos empresas que estamos asociadas a Cámaras de Transporte, (...) pero que de alguna manera mantenemos sí, conversaciones”*. Al contrastar información de fuentes secundarias, podemos evidenciar que existen ciertas tensiones entre las empresas como por ejemplo con la superposición de los recorridos de las líneas.

La empresa A demostró estar en constante relación **con la universidad** a través de proyectos y acuerdos, comentando que *“la universidad tiene know-how (...) importó toda la tecnología, el motor, las baterías y nuestra gente la está ahora ensamblando”*, haciendo referencia al proyecto del colectivo eléctrico. En cuanto al municipio, en la entrevista la directora de la Secretaría de Planeamiento detalla que *“tratamos de buscar información en instituciones locales y no, que nos den herramientas para alimentar los que nosotros venimos analizando”*.

A partir de la información recabada anteriormente se construye un mapa de actores macro (Ilustración 3.2), en el que se muestran los principales actores que intervienen en el sistema del transporte de la ciudad de La Plata (círculo amarillo) y la relación que hay entre ellos (líneas grises).



Ilustración 3.2: Mapa de relaciones de los actores del transporte de la Ciudad de La Plata.
Elaboración propia.

Durante las entrevistas realizadas con los representantes del Municipio y de la Empresa A, se evidencia la complejidad de las relaciones entre los diversos actores involucrados. Por lo tanto, el mapa de actores macro inicialmente desarrollado no refleja adecuadamente las dinámicas reales. Las relaciones que se asumieron como recíprocas, en la práctica no se manifiestan de la misma manera entre los diferentes actores, por lo que fue necesario una reevaluación y profundización del mapa.

De dicha reevaluación se obtiene una diferenciación entre los grupos empresarios ya que las relaciones de proximidad, afinidad y colaboración con las diferentes autoridades y los usuarios son completamente distintas. Por lo tanto se conforma un nuevo mapa centrándose en el conflicto entre las tres empresas y la relación con los diversos actores.

3.2 Fase 2: Análisis de relaciones en profundidad

Luego de los resultados de la fase anterior, se construye un mapa de relaciones en profundidad de los actores. Este destaca las relaciones conflictivas entre las tres empresas (Empresa A, Empresa B y Empresa C) y su vínculo con el resto de los actores.

El siguiente mapa se estructura a partir de la relación conflictiva entre las tres empresas, las cuales estarán representadas con un círculo de diferente tamaño (Ilustración 3.3). El tamaño de cada artículo es proporcional a la influencia que cada empresa ejerce dentro del sistema, permitiendo visibilizar de manera clara las dinámicas y conflictos de cada uno.

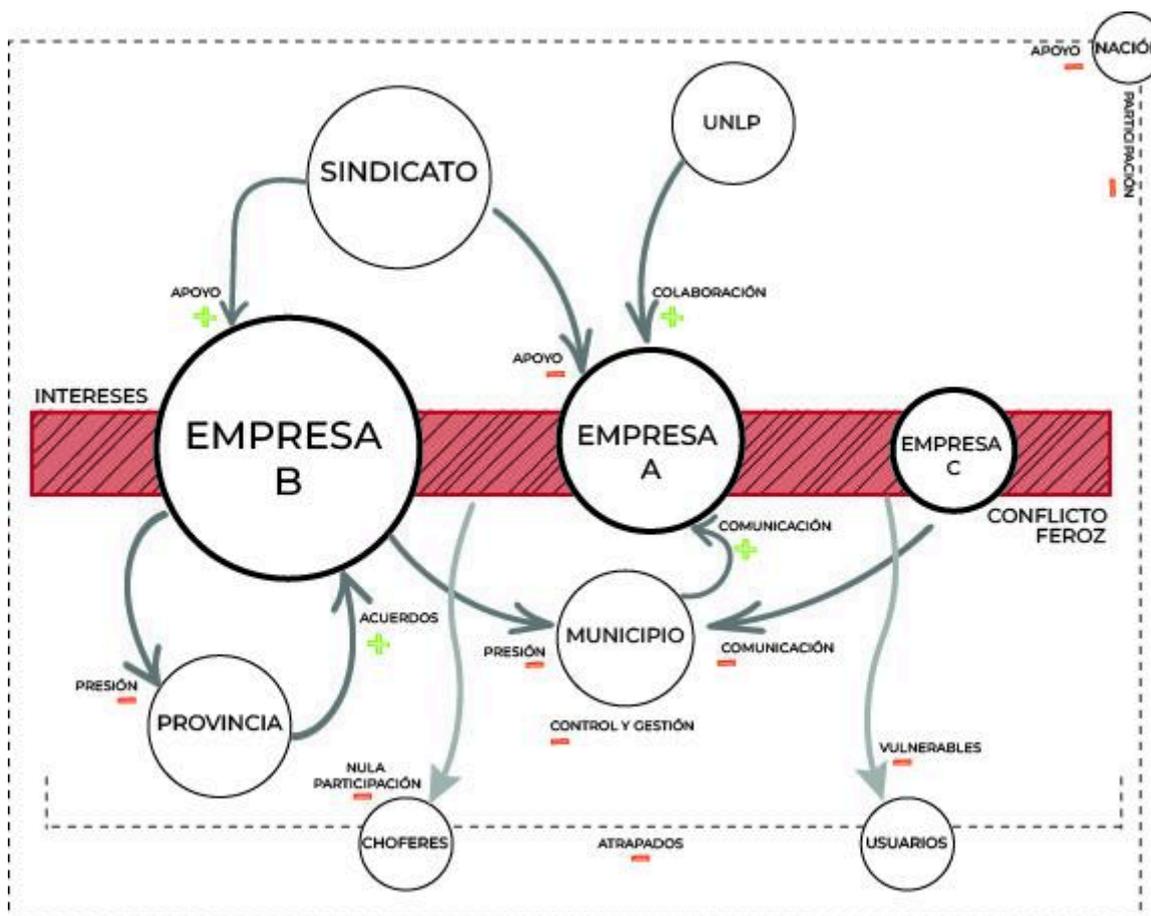


Ilustración 3.3: Mapa de la situación actual de los actores del transporte de la Ciudad de La Plata. Elaboración propia.

El resto de los actores se posicionan de acuerdo a su cercanía con las empresas. Las flechas grises en el mapa ilustran tanto las relaciones positivas como negativas entre ellos. Por ejemplo, la empresa B ejerce una mayor presión sobre la Provincia para obtener beneficios adicionales, lo que denota un enfoque más agresivo en la búsqueda de ventajas competitivas. Por su parte, la empresa A mantiene una comunicación más fluida con el municipio, lo que le permite tener un mejor diálogo a la hora de resolver problemas específicos.

Este esquema de relaciones se desarrolla en un contexto en el que Nación muestra una disminución en las tareas de participación y gestión, agravando las dificultades que enfrentan los actores locales. Es decir, la falta de respaldo del Estado Nacional, limita las capacidades de los gobiernos locales para implementar soluciones de manera integral.

Por último, en la parte inferior del mapa se encuentran los actores más vulnerables. Los usuarios por un lado, son los más perjudicados debido al déficit del sistema para cubrir sus necesidades, sumado a la poca participación que tienen en la planificación del mismo. No poseen mecanismos de reclamo eficaces a nivel municipal, lo que resulta en la voz ausente de estos actores en el proceso de toma de decisiones. Esta falta de representación no solo limita su capacidad para expresar sus necesidades y preocupaciones, sino que también aumenta la desarticulación entre la oferta real y la demanda.

Los choferes por el otro lado, invisibilizados y de nula participación en la planificación del transporte, son intermediarios directos entre el sistema y los usuarios, ya que estos últimos dirigen sus quejas hacia ellos por no existir un espacio de reclamos que funcione correctamente. A su vez, son los principales perjudicados en los conflictos cada vez más feroces y tensos entre las empresas operadoras, que a menudo despliegan estrategias agresivas con el único fin de maximizar sus beneficios. En este contexto, los choferes quedan atrapados en medio de estas disputas, viéndose afectados tanto por las presiones empresariales como por las demandas de los usuarios.

Algunas empresas por su parte, presionan a los choferes a cumplir con los tiempos de estos recorridos, los cuales aun a costa de su tiempo de almuerzo o de descanso, muchas veces son imposibles de cumplir por factores externos a estos (tráfico, choque, congestión en horas pico). A sabiendas de esta situación, sancionan a los choferes que no llegan a cumplir esas rondas en tiempo.

Se evidencia, además, una notable asimetría en las relaciones entre las empresas, las autoridades locales y provinciales, y los sindicatos. Algunas empresas mantienen una mayor cercanía o afinidad con los sindicatos o con el gobierno provincial, lo que les permite acceder a ciertos beneficios. Sin embargo, estas relaciones no siempre se establecen en términos legales o de confianza mutua, ya que a menudo están marcadas por tensiones y conflictos. En muchos casos, la resolución de estos conflictos se traduce en la concesión de privilegios o beneficios que no siempre son transparentes.

Por último, la autoridad de aplicación no es tampoco estrictamente planificadora ni controladora del sistema, según lo expresa la secretaria de planeamiento a cargo, si bien en la actualidad se encuentra desarrollando un nuevo pliego licitatorio, no cuenta con los perfiles profesionales necesarios y se ocupa especialmente de acompañar extensiones y transformaciones de recorridos que se han ido aprobando desde la entrada en vigor del último pliego licitatorio 2010, las cuales han sido traccionadas por otros actores, sean los operadores, especialmente la empresa B, la universidad, con sus demandas de líneas universitarias, y los desarrolladores inmobiliarios al gestionar cobertura para nuevos barrios.

En resumen, el mapa de actores nos permite reconocer entonces tres procesos problemáticos: Los posicionamientos asimétricos de los empresarios con el Estado; la organización y la desarticulación entre diferentes niveles de actores estatales. Estos procesos combinados a su vez con factores materiales y normativos del sistema, ponen en evidencia un escenario donde el sistema de transporte es deficitario en todos sus niveles.

1. Relaciones asimétricas: El problema de las relaciones asimétricas entre los actores del transporte es de naturaleza multicausal. Como ya se mencionó, la interacción entre empresas, sindicatos y autoridades locales no siempre se establece en términos legales o de confianza, y está marcada por tensiones que se resuelven a menudo mediante concesiones o beneficios poco transparentes. Estas dinámicas generan un mapa de influencia donde las empresas con mayores recursos y conexiones políticas obtienen ventajas sobre sus competidoras.

Actualmente, la empresa B domina el mercado y por ende, ejerce un control significativo sobre el transporte en la ciudad. Su posición de poder no solo afecta a las empresas competidoras, como la empresa A y C, sino que también limita su capacidad de operar en igualdad de condiciones. Esta asimetría de poder genera una competencia desequilibrada, donde las empresas más pequeñas o menos influyentes quedan relegadas.

2. La organización institucional del sector: El esquema de fortalezas y debilidades y el mapa de influencias confirma la falta de planificación integral y la fragmentación institucional a nivel municipal de la ciudad. La gestión del sector no la realiza un organismo sino que una red de organizaciones, secretarías y subsecretarías, que dependiendo de las funciones y recursos asignados participan en la formulación e implementación de las políticas. Si bien en las entrevistas realizadas se ha podido detectar una buena comunicación dentro de las áreas, el organigrama interno es complejo y muchas veces se evidencia que la toma de decisiones se da de manera aislada y fragmentada entre los subsectores. A su vez, este problema tiene una relación directa con la falta de información integrada no solo interna sino con las empresas, cada una tiene una aplicación (app) por lo que afecta la capacidad de formulación de políticas integrales entre diversos ámbitos, dificultando la comunicación, aumentando la fragmentación entre sectores.

3. Desarticulación en los diferentes niveles de aplicación:

- Interjurisdiccional (La Plata - Berisso - Ensenada) e Interestatal (Nación - Provincia - Municipio)
- La coordinación horizontal (entre organismos a nivel municipal)

Siendo un ámbito con diferentes responsabilidades, áreas de competencias y jurisdicciones, se producen muchas veces, problemas de desarticulación y coordinación ineficiente. Si bien las instituciones tienen claro las limitaciones de sus actuaciones en cada área de intervención, lo que ocurre es que el alcance de las competencias, los recursos son limitados o bien hay multiplicidad de decisores. Esta falta de integración en los niveles operativos y físicos están presentes en el ámbito regional BELP (Berisso, Ensenada, La Plata)

La creciente presencia de líneas provinciales en la ciudad complica la planificación del transporte por parte del municipio, ya que estas líneas quedan fuera de su jurisdicción directa. Esto limita la capacidad del gobierno local para intervenir en la organización de los recorridos y asegurar que se adapten a las necesidades de la ciudad. Esta situación favorece la monopolización del territorio por parte de la empresa B, que no solo controla el mayor número de líneas provinciales, sino que también ejerce un dominio significativo sobre el mercado local (como se puede ver en la imagen). Esta concentración de poder refuerza la desigualdad entre los operadores del sistema, dificultando aún más la competencia justa.

Reflexión final

En conclusión, las políticas neoliberales implementadas en el sistema de transporte público en Argentina, y particularmente en la ciudad de La Plata, han profundizado la fragmentación urbana y la exclusión social. La falta de una planificación integral, junto con la creciente influencia del sector privado, ha generado un sistema de transporte ineficiente donde la accesibilidad y la cohesión social se ven gravemente comprometidas. En este contexto, el rol del Estado ha quedado cada vez más marginal, especialmente a nivel municipal. La histórica desarticulación del municipio en temas organizativos y la desconexión con los partidos vecinos, como Berisso y Ensenada, han dificultado la concreción de proyectos con enfoque integrador que puedan mejorar la movilidad y la configuración espacial de la ciudad.

Además es esencial reconocer que la vulnerabilidad de usuarios y choferes no es un problema aislado, sino un reflejo de un sistema que carece de mecanismos de participación. Abordar esta cuestión es fundamental para avanzar hacia un sistema de transporte que no solo satisfaga las necesidades de movilidad de la población, sino que también garantice un entorno equitativo para todos los actores.

A lo largo de los últimos años, el sector empresarial de transporte ha ganado una influencia política logrando debilitar las regulaciones estatales, así como también la capacidad del estado municipal en la gestión del transporte urbano, dificultando la planificación integrada del servicio. Además, se ha vuelto cada vez más complicado hacer cumplir los acuerdos preestablecidos para la prestación del servicio. Estas prácticas individuales de los grupos empresarios del transporte influyen de manera negativa en términos de calidad y eficiencia del servicio.

El mapa de actores nos demuestra que las empresas de transportes son los actores que más influyen en la Agenda Pública local, y en particular una de la empresa B es la que mayor influencia tiene dentro del grupo. A partir de estos resultados se proponen una serie de mejoras para promover una mayor coordinación y eficacia en el sistema:

La creación de una mesa de coordinación para establecer un espacio de diálogo entre los diferentes actores del transporte, que visibilice los intereses de todas las partes, incluyendo a los usuarios, así como también a los choferes. Esta mesa permitirá la toma de decisiones en conjunto y la coordinaciones de acciones para mejorar el sistema.

La planificación integral del transporte, desligada de la anterior, e incluye a las instituciones gubernamentales de sus diferentes niveles. Esta planificación debe incluir al desarrollo de estrategias que considere a todos los actores y a los diferentes modos (bici, a pie, automóvil) y articularse de la mejor manera posible, creando una red de transporte integrada y complementaria.

Desarrollar una base de datos e información compartida e integral. En este caso es conveniente que desde el estado se proponga una aplicación que integra las líneas de las dos empresas de transporte, para que no solo los usuarios tengan que descargar una aplicación sino también para que todos tengan la información en una sola fuente.

Fomentar la participación ciudadana, incluyendo a los usuarios y a la comunidad en general en la toma de decisiones en temas de transporte, realizando focus groups, encuestas, entrevistas o audiencias públicas para que puedan expresar y evidenciar sus necesidades y opiniones.

Bibliografía

- Aón, L.; Álvarez, A.; Moro, S. Y Pistola, J. (2009) Planificación de la movilidad urbana en escenarios de densificación Áreas Centrales: El Caso Del Casco Antiguo De La Ciudad De La Plata. Actas del Congreso Latinoamericano de Transporte público - CLATPU- ¿Movilidad o Inmovilidad? Buenos Aires, Argentina.
- Aón, L. C., Giglio, M. L. Y Cola, C. A. (2017). Patrones modales de movilidad y desarrollo urbano no planificado en la ciudad de la plata. Revista Transporte Y Territorio (17): 117-144. <https://doi.org/10.34096/rtt.i17.3870>
- Aon, L. (2021) Tesis Doctoral. “Racionalidad no económica de la movilidad urbana”, Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Nacional de La Plata. La Plata. <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/137103>
- Barbero, J. A.; Bertranou, J. (2019) “*Las políticas de transporte en la Argentina. Los años de la Posconvertibilidad (2002-2015)*”. Editorial Biblos, Buenos Aires, Argentina
- Ceballos, M. M. (2004) “Manual para el desarrollo del mapeo de actores claves –MAC”
- Cola; C. A. (2015) “*Políticas de transporte y movilidad para la planificación del crecimiento urbano*”. Síntesis del trabajo de investigación presentado en UPE11. 2014
[\[http://gii-movilidad.blogspot.com/2015/05/politicas-de-transporte-y-movilidad.html\]](http://gii-movilidad.blogspot.com/2015/05/politicas-de-transporte-y-movilidad.html)
- Dirección De Transporte Municipalidad De La Plata (1996). El transporte en La Plata. Municipalidad de la ciudad de La Plata.
- Gutiérrez, A. (2012) “¿qué es la movilidad? elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte” Revista bitácora urbano territorial, vol. 21, núm. 2, julio-diciembre, 2012, pp. 61-74 Universidad Nacional De Colombia. Bogotá, Colombia.
- Gutiérrez, P. M. (2007) “Mapas sociales: método y ejemplos prácticos”

- Herce, M. (2009) “Sobre la movilidad en la ciudad. propuestas para recuperar un derecho ciudadano” editorial Reverté, Barcelona, 2009
- ONU - Hábitat (2013) “ONU Hábitat aboga por una red de transporte público sostenible” <https://news.un.org/es/story/2013/09/1282481>
- OMUGLP (2013) Encuesta de movilidad urbana para la micro región del Gran La Plata 1993/2003. Desarrollada en el marco del proyecto de investigación PPID U002 UNLP, Dirigido por Mg Laura Aón, IIPAC-FAU-UNLP.
- OMUGLP (2020) Movilidad y uso del transporte en el Gran La Plata durante la pandemia de COVID 19. Dirigido por Mg Laura Aón, IIPAC-FAU-UNLP.
- Pilcic, T. (2009), La distribución del bienestar en la Argentina Peronista. La ley de Propiedad Horizontal y su impacto en la ciudad de Mar del Plata. Segundas Jornadas Nacionales de Historia Social. https://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/trab_eventos/ev.9748/ev.9748.pdf
- Ravella et all (1999) “Evaluación de propuestas para el sistema de transporte urbano en la micro-región del Gran La Plata” Avances en energías renovables y medio ambiente
- Touraine, A. (1984), Le retour de l'acteur, París, Ed. Fayard.