

El proyecto del Tren Urbano en la ciudad de Santa Fe y sus externalidades

Barbero, María Victoria

Facultad de Ciencias Económicas – UNL

Área: Ciencias Sociales. Sub – área: Economía.

INTRODUCCIÓN

La ciudad de Santa Fe se ha visto envuelta en un proceso de urbanización que forma parte del desarrollo mismo. Como consecuencia, han surgido nuevas necesidades de movilizar personas que deben ser tenidas en cuenta por las autoridades encargadas del sistema de transporte público de pasajeros. Como señalan Ferro y Lentini, existe una relación directa entre más y mejor infraestructura y crecimiento socio-económico (Ferro et al., 2012).

Como toda actividad económica, el transporte, y en particular los distintos medios de transporte, generan externalidades positivas y negativas que se considera conveniente analizar. Las mismas se visualizan en la contaminación atmosférica y sonora, los accidentes de tránsito, la elevada congestión vehicular y la inclusión social.

A la hora de escoger el medio de transporte, los individuos también analizan otro tipo de variables como la comodidad, el tiempo de espera, etc. Por lo que el transporte público no sólo debe satisfacer las necesidades de accesibilidad sino también brindar un servicio confortable y eficiente desde el punto de vista económico. Generalmente, el sistema de transporte público no puede competir con el privado cuando los términos de la calidad y la dotación del servicio no resultan aceptables en términos de la frecuencia, el tiempo, el confort y la información confiable (Rivas Tovar et al., 2007).

Además, existen discusiones respecto de cómo debe organizarse el sistema de transporte público en función del tamaño de la ciudad en cuestión, el grado de urbanización y las externalidades positivas y negativas que los distintos medios de transporte pueden generar.

OBJETIVOS

Considerar las externalidades tanto positivas como negativas que el tren ligero como medio de transporte genera.

Comparar con los efectos externos que se derivan del sistema de colectivos en la ciudad.

METODOLOGÍA

Este tramo del Tren Urbano facilitaría el traslado de los habitantes de barrios del norte de la ciudad a la zona céntrica, donde se encuentran sitios importantes a nivel tanto educativo como cultural. También la circulación desde el centro hacia el norte se mejoraría.

Congestión vehicular

El Tren Urbano supone una reducción en el volumen de tránsito vehicular. La congestión es considerada una externalidad negativa, por lo que este medio de transporte contribuiría a disminuir los costos que dicho efecto genera a los consumidores.

También implica una disminución del tiempo generalizado de viaje, ya que está planificado que realice el trayecto en un 40% menos de tiempo que el colectivo. Viajar es considerado un costo para el consumidor, luego el tren ligero favorecería la reducción de los costos negativos soportados por los usuarios del transporte público.

Accidentes de tránsito

Como menciona la American Public Transport Association, el Tren Urbano contribuiría a reducir los accidentes de tránsito por dos motivos. En primer lugar, circularían menos automóviles y por lo tanto habría menos congestión en las calles.

En segundo lugar, individuos que se trasladaban en bicicleta, motos o a pie utilizarían el tren ligero como medio de transporte. Este grupo de usuarios es la principal víctima de accidentes, por lo que se espera que disminuyan estos costos externos (Weisbrod et al., 2014).

Contaminación atmosférica

Esta es la principal externalidad negativa que produce el colectivo. En el caso de la ciudad de Santa Fe, la contaminación atmosférica es causada en su mayoría por el sistema de transporte de pasajeros (Bobbio, 2012).

Con respecto a este efecto externo, el tren ligero presenta mayores ventajas que otros medios de transporte como el colectivo o el automóvil (Velásquez Marea et al., 2006).

Contaminación sonora

Santa Fe presenta importantes problemas de ruido, sobre todo en algunos puntos del microcentro (Bobbio, 2012). El ruido se debe principalmente a los distintos medios de transporte.

El sistema de colectivos contribuye en gran parte a la contaminación sonora, mientras que en este punto el Tren Urbano cuenta con una enorme ventaja. Esto se debe a que genera un nivel muy bajo de decibeles, dentro del máximo permitido en la ciudad.

CONCLUSIÓN

A partir del análisis descriptivo de la información disponible, puede decirse que el proyecto del Tren Urbano cuenta con importantes ventajas para el sistema de transporte de la ciudad de Santa Fe. En primer lugar, realizará el trayecto desde

Boulevard Gálvez y Pedro Vittori hasta Facundo Zuviría y Estanislao Zeballos en menos tiempo y de una forma más directa que el colectivo. Esto puede permitir que el tránsito de automóviles se reduzca y más individuos opten por utilizar el Sistema de Transporte Público de pasajeros.

Lo dicho contribuiría a que disminuyan los costos negativos asociados a la congestión vehicular, en particular el tiempo generalizado de viaje y los accidentes de tránsito.

Respecto de la inclusión social, se considera que el Tren Urbano significa un aporte positivo para la misma, ya que facilitará el traslado desde y hacia el centro para estos barrios.

En cuanto al resto de las externalidades analizadas, se observa que el tren ligero como medio de transporte genera mayores beneficios sociales que el colectivo. Contribuye en gran medida a reducir la contaminación sonora de una ciudad, mientras que el colectivo es uno de los principales contaminantes auditivos.

También presenta mayores ventajas en cuanto a las emisiones de gases tóxicos, por lo que la contaminación atmosférica generada por el tren sería menor que la ocasionada por el colectivo.

BIBLIOGRAFÍA

Bobbio H. , 2012. Análisis de las externalidades y políticas de regulación del transporte urbano de pasajeros. 62-72.

Ferro G., Lentini E., 2012. Infraestructura y equidad social: experiencias en agua potable, saneamiento y transporte urbano de pasajeros en América Latina. Serie Recursos Naturales e Infraestructura CEPAL, 158, 7.

Municipalidad de Santa Fe, 2015. Proyecto Tren Urbano. Sitio web: http://www.santafeciudad.gov.ar/servicios/transporte/proyecto_tren_urbano_santa_fe.html

Rivas Tovar L., Chávez Espejel J., Maldonado Hernández B., Chávez A., Carmona Tapia S., Cienfuegos Sarabia E., Molina Galicia D., 2007. Incentivos y desincentivos en los sistemas de transporte público en Londres, Madrid y Ciudad de México. Innovar, 17, 116.

Velásquez Marea C., Remesar Betlloch A., 2006. Potencialidades del metro ligero en la transformación del espacio urbano. Quivera, 8, 86.

Weisbrod G., Cutler D., Duncan C., 2014. Economic impact of public transportation investment. American Public Transport Association, 2014 Update, 7.