

La innovación en políticas de movilidad urbana: el caso de la empresa estatal TAMSE en el período 2020-2021

Rodrigo Gabriel Picón Güell

rodrigopicong@gmail.com

Universidad Nacional de Villa María

Nicolás Wild

nicolaswild13@gmail.com

Universidad Nacional de Villa María

SOCIALES INVESTIGA. Escritos Académicos, de Extensión y Docencia
Nº10, Julio-Diciembre 2020 (pp. 218-232)

e-ISSN 2525-1171

Villa María: IAPCS, UNVM

<http://socialesinvestiga.unvm.edu.ar>

La innovación en políticas de movilidad urbana: el caso de la empresa estatal TAMSE en el período 2020-2021

Resumen

La movilidad urbana es un asunto de importancia creciente en la vida de los entornos locales a nivel global, particularmente en la ciudad de Córdoba, debido a su carácter condicionante de actividades y derechos básicos de los ciudadanos, tales como el acceso al trabajo, la educación, la salud, la recreación y el comercio. Los gobiernos locales adquieren un rol central para estructurar sistemas que posibilitan, de diferentes maneras, el desplazamiento de los ciudadanos a lo largo y a lo ancho de los ejidos urbanos, de manera sustentable, segura e inclusiva.

La empresa estatal TAMSE, que opera en la ciudad de Córdoba, surge como un caso de estudio relevante para vislumbrar el carácter potenciador de la innovación de las políticas de movilidad urbana, en un contexto de crisis de los sistemas de transporte a nivel nacional, agravado por la pandemia COVID-19.

Palabras clave: gobiernos locales; políticas públicas; movilidad urbana; innovación pública; TAMSE

Introducción

En las últimas décadas, la movilidad urbana se ha constituido como un componente de las agendas de los gobiernos locales a nivel global. La ciudad de Córdoba no es la excepción. Su aparición como un nuevo horizonte urbano se vincula con su carácter condicionante de actividades y derechos básicos de la ciudadanía, tales como el acceso al trabajo, la educación, la salud, la recreación, el comercio, entre otros.

Esta reconfiguración del problema público sobre los desplazamientos en los espacios urbanos, pondera una perspectiva colectiva, subjetiva e integral. Aborda el problema tensionando los sistemas locales de transporte, dando cuenta de sus impactos en términos de sustentabilidad, seguridad e inclusión social. Relativo a esta última dimensión, se remarca su influencia sobre los fenómenos de segregación residencial y de inmovilidad, producto de situaciones económicas estructurales, como también del modelo de planificación urbana.

Partiendo de las dificultades que presenta la movilidad en la ciudad de Córdoba y la situación de su sistema de transporte público masivo, este trabajo tiene el propósito de elaborar algunas aproximaciones conceptuales en torno a la movilidad urbana y la innovación pública. La relación entre ambos conceptos da cuenta de la necesidad de construir enfoques innovativos para la resolución de los problemas históricos relativos a la movilidad en la ciudad de Córdoba.

En ese sentido, a partir de una serie de ejemplos sobre los riesgos de las estrategias convencionales para la resolución de dichos problemas, se ofrece el caso de la empresa estatal TAMSE como un reflejo de las potencialidades de la innovación en políticas de movilidad urbana.

Para ello, el trabajo se estructura en tres secciones. En la primera, se hará una lectura comprensiva y se sintetizarán una diversidad de ideas y conceptos sobre movilidad urbana. A la luz de esta conceptualización, se analizarán una serie de datos oficiales que demuestren la situación de segregación social e inmovilidad de los sectores excluidos de la ciudad de Córdoba. A propósito de esto, se hará uso de la técnica de análisis de documentos teóricos y datos oficiales, desde una metodología cualitativa.

La segunda sección propone una aproximación conceptual sobre la noción de innovación pública y sus potencialidades en materia de movilidad urbana, a partir de un análisis documental de textos teóricos relativos a la materia.

La tercera sección pretende visibilizar los cambios acaecidos en la empresa estatal TAMSE desde el año 2020, de acuerdo a su nuevo rol en el sistema, la ampliación de sus funciones y sus proyecciones, a partir de un análisis de documentos oficiales, normativos y periodísticos y entrevistas informales a funcionarios de la empresa y de la Secretaría de Planeamiento, Modernización y Relaciones Internacionales de la Municipalidad de Córdoba.

Movilidad urbana y transporte público en la ciudad de Córdoba

Las implicancias sociales de las posibilidades de los desplazamientos de los y las ciudadanos en el territorio, han puesto en agenda el problema de la movilidad urbana en los gobiernos locales. Esta se ha constituido en un nuevo horizonte de la gestión pública local, atendiendo a su carácter condicionante de actividades y derechos básicos ciudadanos, tales como el acceso al trabajo, educación, salud, recreación e instancias de socialización en general. A su vez, parte de una concepción relacional de la ciudad (Rueda, 1997:1).

El problema público de la movilidad tiene sus antecedentes en los estudios de transporte, no obstante, ambos conceptos no deben ser confundidos. El concepto de transporte remite a la dimensión instrumental y técnica de la movilidad, mientras que esta da cuenta de algo que se expresa en el transporte, constituyendo una nueva perspectiva, a partir de un enfoque "subjetivo de análisis del desplazamiento en el territorio" (Gutierrez, 2010:5).

Si bien su enfoque es marcadamente más "micro" (Gutierrez, 2010), no deja de atender a la realidad colectiva que implica el acontecimiento del movimiento. Desde aquí, puede observarse que la movilidad intenta resolver los problemas sociales estructurales a los que los estudios de transporte no atienden (Tecco, 2014) (Montezuma, 2003), sobre todo, de la situación de inmovilidad.

Este trabajo comprende conceptualmente a la movilidad, estrechamente relacionada con la sustentabilidad, la seguridad y la inclusión social¹. La sustentabilidad de la política de movilidad se vincula con el equilibrio medioambiental y económico de sus sistemas de transporte. La dimensión de seguridad se desagrega en seguridad vial y seguridad ciudadana.

Por último, la dimensión de inclusión social prioriza el acceso a los servicios de transporte para los sectores de menor poder adquisitivo, y otros sectores excluidos por motivos de capacidad física, género y cualquier situación que vulnere sus derechos a moverse. Sostiene una política que incluye socialmente y económicamente a la ciudadanía en estas condiciones. De este modo, se concentra en facilitar la actividad de circulación a la población inmóvil.

Existe una intrínseca relación entre movilidad y planificación urbana, atendiendo a la situación de segregación social y de inmovilidad de una gran proporción de la población local. Esta relación demanda la combinación de políticas de accesibilidad y movilidad², puesto que la oferta de medios de movilidad debe atender a las características del territorio y de la distribución de actividades y funciones en el mismo.

La inmovilidad es una categoría que remite a la "proporción de la población que no realiza viajes" (Riera, 2018:3). En la misma línea, Tecco (2014:11) introduce el concepto de motilidad, como "la potencialidad de ser móvil con independencia de si un desplazamiento físico es llevado a cabo o no". Esta potencialidad depende de la capacidad económica y física de las personas, como también, de la necesidad o voluntad (relativas a la situación socio-económica de la persona) de desplazarse.

La ciudad de Córdoba, en sintonía con la organización territorial de numerosas ciudades de la región latinoamericana, se caracteriza, según Montezuma (2003) por un modelo de crecimiento difuso de la ciudad. El modelo de "ciudad difusa" surge de la confluencia de la lógica funcionalista europea y el modelo suburbano norteamericano (Miralles-Guasch & Cebollada i Frontera, 2003).

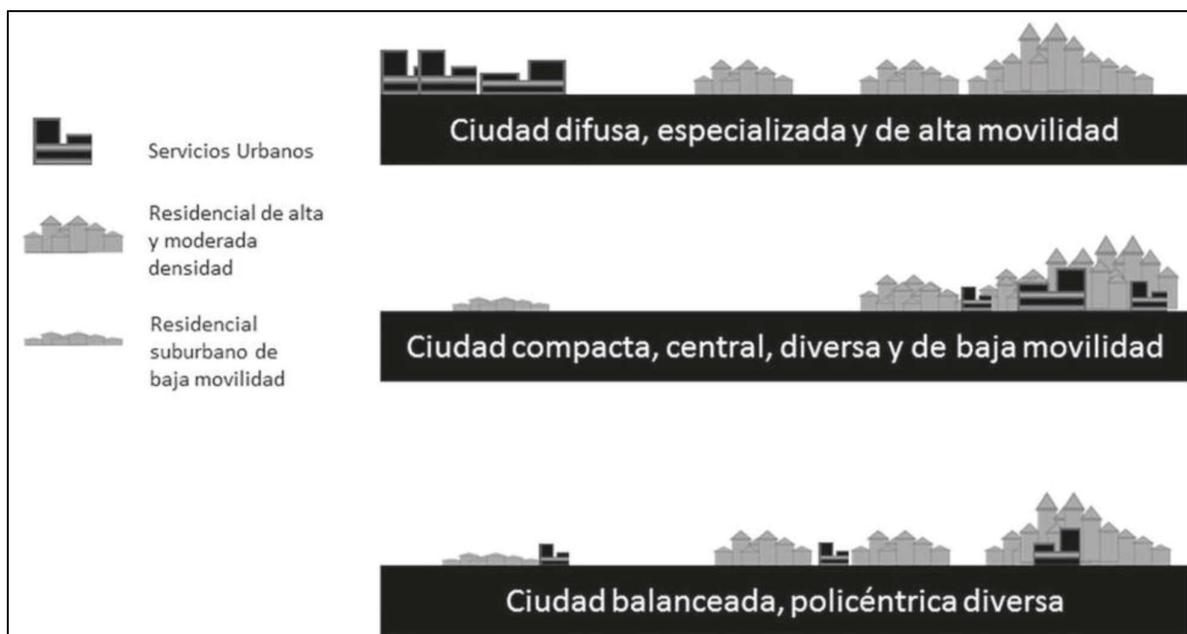
La lógica funcionalista europea responde a los problemas del desarrollo urbano en Europa del siglo XIX. La misma se configura a partir de la división geográfica de funciones y actividades brindadas por el espacio público. Esta lógica fragmenta el territorio, asignando una función o actividad para cada espacio determinado de la ciudad.

¹ Estas categorías son seleccionadas del estado del arte de indicadores sobre movilidad urbana elaborado por Alicia Riera (2018).

² "Las primeras procuran la localización próxima de residencias, servicios básicos y actividades laborales, con el objeto de minimizar requerimientos de desplazamientos motorizados. Las segundas actúan desde el transporte, ofreciendo sistemas públicos adecuados, oportunos y eficientes" (Tecco, 2014:5).

El modelo suburbano norteamericano se estructura en base a la expulsión de la función residencial hacia las periferias de la ciudad -antiguamente dedicadas a actividades productivas- y la concentración de actividades o funciones en el casco céntrico. Este modelo tiene como principal consecuencia el crecimiento hacia las afueras de la ciudad con bajos niveles de densidad urbana, que produce significativos problemas de alcance, eficacia y eficiencia en la prestación de los servicios; como también, segregación residencial.

Figura N° 1 – Patrones de ordenamiento de la ciudad compacta y difusa



Fuente: Artunduaga & Ríos, 2017.

Claudio Tecco y Silvana Fernández (2008:1) definen a la segregación residencial como “la proximidad y/o (...) aglomeración espacial de familias pertenecientes a un mismo grupo social, sea que éste se defina en términos étnicos, etarios, de preferencias religiosas o socioeconómicas”. La segregación residencial, por tanto, es la manifestación de la exclusión de grupos sociales del resto de la sociedad.

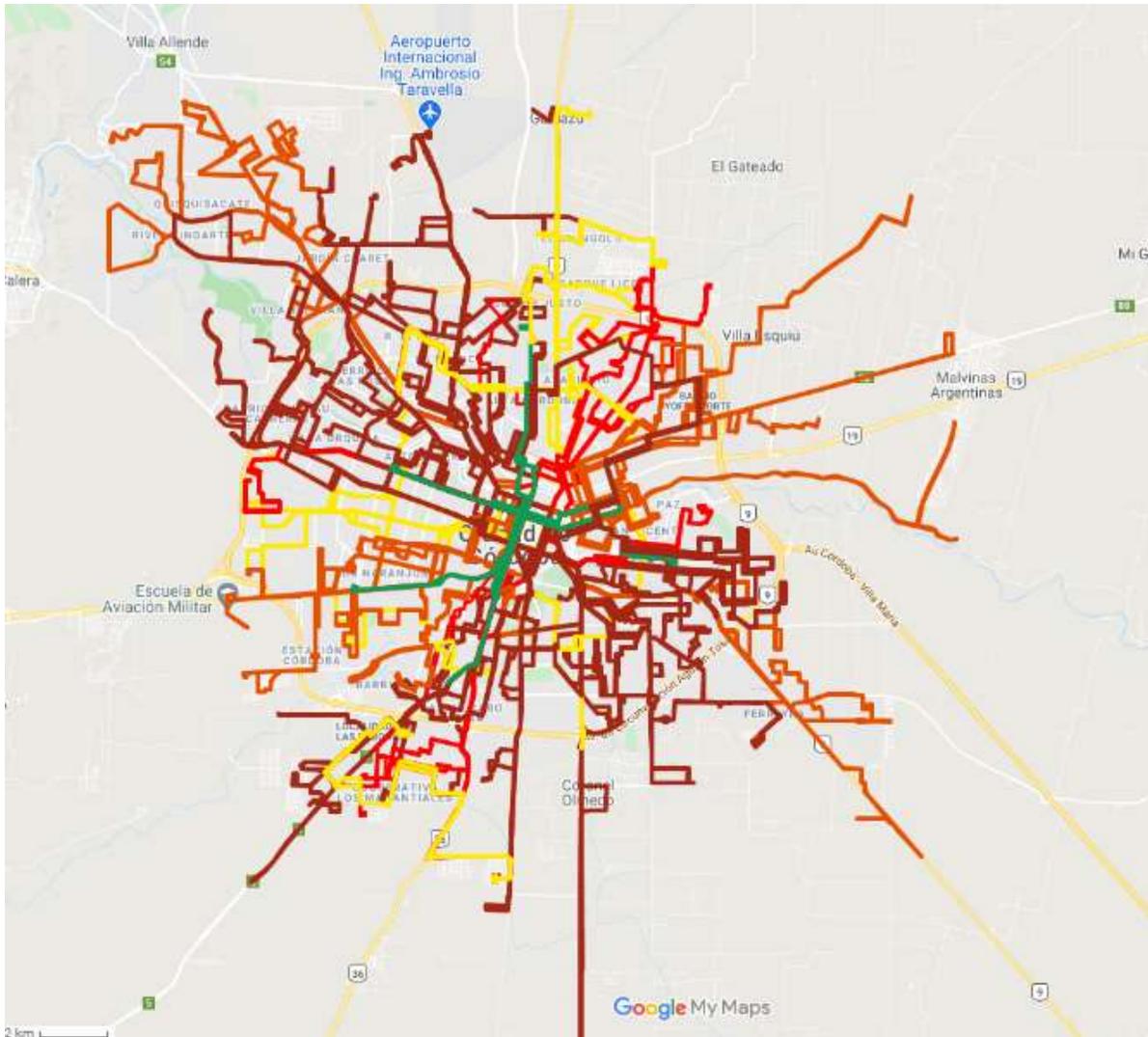
La segregación suprime las posibilidades de desarrollo social de los sectores excluidos, puesto que en los barrios populares escasean los recursos económicos para promover emprendimientos privados que se transformen en fuentes laborales para los vecinos. Asimismo, es escasa la infraestructura educativa, recreativa, comercial y la oferta de servicios (Tecco & Fernández, 2008). Esta organización social del espacio urbano perpetúa las desigualdades en el tiempo.

En Córdoba, debido a criterios de eficiencia y de operación, el recorrido del servicio de transporte público masivo se configura radiocéntricamente, alcanzando de manera desigual a las periferias. Existen diversas áreas no servidas y no cubiertas en estas zonas (Tecco & Fernández, 2008), mientras que el 92%³ de las líneas del sistema de transporte

³ De un total de 87 líneas, solamente 7 no ingresan al casco céntrico, con recorridos circunferenciales (líneas anulares 600 y 601) e interbarriales (líneas B30, B50, B60, B61 y B70).

público masivo de pasajeros atraviesan la zona centro de la ciudad (Municipalidad de Córdoba, 2021).

Figura Nº 2 – Recorridos transporte urbano de pasajeros - 06/2020



Fuente: Municipalidad de Córdoba, 2020.

Otro de los problemas de la organización difusa de la ciudad es que el automóvil se constituye en "modelador de la ciudad" (Tecco, 2014). Este provoca perjuicios en torno a la sustentabilidad medioambiental (contaminación ecológica, auditiva y visual), la seguridad (congestión e incremento de los índices de accidentalidad) y la inclusión social (desigualdad entre estratos sociales). Promueve una ciudad donde las grandes demandas de movilidad - consecuencia del crecimiento difuso de la ciudad- son absorbidas por el automóvil, desalentando el uso del transporte público masivo.

Un estudio de la Red Ciudadana Nuestra Córdoba del año 2016 expresa una serie de datos concluyentes en relación al uso masivo del automóvil. El 48,7% de la población de Córdoba elige para movilizarse medios individuales motorizados (automóviles, motocicletas,

taxis y remises), mientras que solo el 47,2% prefiere utilizar transporte público masivo (ómnibus y trolebuses).

En los barrios periféricos de la ciudad, el uso de motorizados individuales supera a los públicos masivos con una preferencia del 55,7% frente a un 42,4% del transporte público masivo. Este dato da cuenta de que la demanda por mayor movilidad en las periferias, no se traduce en el aumento del uso de medios públicos masivos, principalmente, por la poca cobertura del servicio en estas zonas.

Simultáneamente, el uso del transporte público masivo registra, desde el año 2016, una caída significativa en la demanda del servicio, en ómnibus y trolebuses. Si bien la tendencia en los últimos 20 años ha sido variante, para el año 2019 el corte de boletos de ómnibus fue de 102.571.087 pasajeros, cifra más baja desde el año 2002; y de 5.169.771 en el caso de los trolebuses, cifra aún más baja que la del año 2002 (Municipalidad de Córdoba, 2021). En el contexto de la pandemia COVID-19, el transporte público masivo ha sufrido una caída estrepitosa respecto a años anteriores: el corte de boletos de ómnibus fue de 44.911.494 pasajeros y de 2.818.352 en el caso de los trolebuses (Municipalidad de Córdoba, 2021).

En contraposición, el parque automotor ha tenido un crecimiento estable desde el año 2003, con un pico significativo entre los años 2011 y 2013, tanto de automóviles como de motocicletas. Si bien, en el año 2019, la caída de la adquisición de medios individuales motorizados fue notoria, registrando los picos más bajos desde la década de los '90, esto no se tradujo en un incremento de la demanda del servicio de transporte masivo (Municipalidad de Córdoba, 2021).

Observando las preferencias de los y las ciudadanos de la ciudad, los medios motorizados gozan de una centralidad en la concepción social de los desplazamientos que perjudica la protección del medioambiente y la fluidez del tránsito, incurriendo en demoras de los desplazamientos y en el incremento de los índices de accidentalidad. El 96% de los viajes se hacen mediante medios motorizados, mientras que sólo un 4% se hacen por medios no motorizados (caminata y bicicleta)⁴.

Este breve estado de situación de la movilidad en Córdoba explica la preocupante tasa de inmovilidad que propone Riera (2018). La autora arroja una tasa de inmovilidad de 38% para los estratos de ingresos bajos, 29 % para los medios y 21 % para los altos. En ese sentido, la inmovilidad de las personas de ingresos bajos es significativa respecto a los demás estratos y es un número que refleja una situación de inequidad alarmante. A su vez, si se promedian los porcentajes presentados, el 29,3% de las personas en Córdoba están en condiciones de inmovilidad, un porcentaje alto que llega casi a un tercio de la población.⁵

La distribución modal por géneros, muestra que las mujeres son quienes mayormente utilizan el transporte público. Mientras que el 36% de ellas lo utilizan, los hombres lo hacen en un 28%. A su vez, las mujeres de Córdoba sufren una desigualdad significativa respecto a los hombres, en relación al uso del automóvil, que refleja su menor poder adquisitivo (18% a 37%). La situación de inmovilidad es mayor en el caso de las mujeres, debido a la sobrecarga sistémica de actividades cotidianas y a su no remuneración o mala remuneración de las actividades (Riera, 2018:12).

⁴ La cantidad de vehículos que ingresan diariamente a la ciudad desde las "ciudades dormitorio" colindantes, presionan el tráfico de Córdoba con la presencia de un 74 % de automóviles respecto al total de vehículos que circulan (Red Ciudadana Nuestra Córdoba, 2016).

⁵ Las estadísticas, en este caso, remiten al año 2009.

Elaborando un análisis respecto a la inmovilidad según franjas etarias, Riera (2018:12) encuentra una tasa muy alta para la población de adultos mayores en Córdoba: el 49% de los adultos mayores no declaran viajes. Si bien este número se explica, entre otros factores, por la inactividad laboral, manifiesta que un gran porcentaje de esta población no se encuentra en condiciones de movilizarse para desarrollar actividades de índole social, cultural, recreativa, entre otras.

De acuerdo a la movilidad de personas con discapacidad motriz, si bien no se cuentan con datos relativos a la tasa de inmovilidad, se puede observar la exclusión social de este sector de la población en el proceso de adaptabilidad de las unidades de transporte público. Mientras que la Ordenanza N° 12.076 obliga a las empresas a adaptar sus unidades a los efectos de lograr que un 70% cuenten con las condiciones infraestructurales necesarias para las personas con discapacidad, al año 2021 sólo el 41% de los ómnibus cumplen con esta condición (Municipalidad de Córdoba, 2021).

A partir de esta serie de aproximaciones al problema, se evidencia la necesidad de implementar políticas de movilidad y accesibilidad que apunten a resolver la situación de segregación e inmovilidad de la población cordobesa. En ese sentido, las políticas de planificación urbana demandan una transformación profunda en torno a la regulación del crecimiento urbano del territorio por parte del municipio, que requiere de un nivel de consensos significativo con los actores del mercado inmobiliario.

No obstante, es menester reconfigurar las políticas de movilidad desde una perspectiva que pondere la sustentabilidad, la seguridad y la inclusión social de los sistemas de transporte. A su vez, se precisa el fortalecimiento de la capacidad estatal de la Municipalidad de Córdoba a los efectos de garantizar el cumplimiento de los pliegos licitatorios de los servicios de transporte por parte de las empresas privadas prestatarias.

Sin embargo, la intervención estatal sobre la movilidad en Córdoba, demanda simultáneamente líneas de acción delineadas a partir de estrategias innovativas. Las soluciones públicas tradicionales respecto a los sistemas públicos de transporte han demostrado no resolver el problema, y en muchos casos, lo han agravado. Un ejemplo de esto es la proliferación de obras viales que, si bien se presentan como soluciones a los problemas de movilidad, cargan con el efecto colateral de alentar el uso del automóvil (Tecco, 2014) (Lupano & Sánchez, 2008).

Otro ejemplo de esto es el diseño de políticas de promoción de vehículos no motorizados como la bicicleta. Si bien el dinamismo, la flexibilidad, los bajos costos de este medio y el nuevo contexto de distanciamiento social producto de la pandemia del COVID-19, la han convertido en un medio recurrido por los gobiernos locales para la solución del problema, de no estructurarse la política con estrategias innovadoras, se puede incurrir en la reproducción de impactos negativos en torno a la seguridad de los desplazamientos y a la inclusión social de los sectores vulnerados.

Este tipo de alternativas económicas son mayormente utilizadas por los sectores de ingresos bajos. Entonces, puede resultar contraproducente implementar políticas a favor del uso de la bicicleta por la estigmatización social del vehículo efectuada desde los sectores de ingresos medios y altos: la bicicleta es el vehículo de los pobres urbanos. Por lo tanto, este tipo de alternativas deben planificarse e implementarse fuera de una lógica sectorial, promoviendo su uso desde todos los estratos sociales, de manera cómoda y segura, a los fines de lograr una imagen distinta a la actual (Montezuma, 2003).

De este modo, resulta menester consolidar políticas de movilidad urbana desde un enfoque innovativo, a los efectos de evitar intervenciones convencionales o simplistas que

han demostrado no resolver el problema de la inmovilidad y la segregación social. Los fines de estas deben apuntar a lograr niveles considerables de sustentabilidad, seguridad e inclusión social.

El requerimiento de la innovación en políticas de movilidad urbana

La implementación de políticas en clave de innovación pública ofrece potencialidades de mejora a las gestiones locales, puesto que se ha convertido en un nuevo requerimiento para los Estados de cara al diseño e implementación de políticas públicas. Este requerimiento surge debido a las transformaciones sufridas por los estados en las últimas décadas del siglo XX, los problemas de capacidad que acontecen en estos y los cambios sustanciales en las relaciones Estado-sociedad, producto del avance de los saltos tecnológicos en el contexto de lo que Oscar Oszlak (2020) denomina la "era exponencial".

Este trabajo encuentra en Rita Grandinetti (2005) una serie de aportes de relevancia para comprender la innovación en la gestión pública. Su perspectiva, cercana a la de la CEPAL⁶, pondera aspectos cualitativos de los procesos innovativos, en clave del aprendizaje organizacional, que revisten utilidad para pensar las realidades de cada ciudad.

A menudo, se menciona la escasa capacidad de adaptación del Estado a los nuevos cambios que emergen en la sociedad. Esto es expresado intencionalmente para visibilizar la rigidez de la administración pública, responsable de una suerte de atraso u obstáculo que repercute negativamente en múltiples actores sociales y en la comunidad en general.

Grandinetti (2005) se detiene en esta tensión inherente a la gestión estatal y, sin ingresar en la polémica posición de denostar el papel de lo público, clarifica dos aspectos enfrentados. Por un lado, las rutinas de la burocracia que se mantienen a pesar de grandes cambios económicos, sociales y políticos; por otro, las prácticas innovadoras que surgen como propuestas de superación en cuanto a la planificación e intervención estatal. La coincidencia entre ambos aspectos es siempre contextual y necesita de actores e instituciones públicas con una suficiente capacidad de adaptación para absorber, dentro del aparato institucional, la ola de avances sociales y tecnológicos.

De ahí surge una noción de innovación que no se concibe como novedad totalmente disruptiva, sino como "*recreación de los procesos o los productos de políticas, a partir de la socialización, reflexión y síntesis sobre las prácticas preexistentes*" (Grandinetti, 2005:6). A la transformación de acciones estatales, en vistas a mayor eficacia y eficiencia, se agrega el aprendizaje institucional para aprehender resignificaciones de conocimientos previos, en pos de que los decisores puedan dar cuenta de una cabal transición hacia una gestión pública responsable, adaptativa y efectiva.

Los procesos innovativos son tales en la medida que los actores los reconocen y pueden posicionarse activamente en la transformación de las prácticas a las que están habituados. De trasfondo, suponen un aprendizaje. En caso contrario podemos hablar de

⁶ Las concepciones sobre innovación pública pueden dividirse de manera general en dos grupos. Por un lado, los autores considerados liberales (Schumpeter, Knight y Drucker) la piensan como un fenómeno ligado a la mejora de desempeño empresarial y relacionada con procesos técnicos. Por otro, los intelectuales ligados a la CEPAL y la teoría de la dependencia recrean este concepto, habilitando a concebirlo como mejora del conocimiento existente, construcción colectiva, posible a partir de la articulación de actores en red (Aminahuel, Gasparrini & Peiretti, 2019).

modernización, implantación, réplicas, pero no de procesos de aprendizaje innovativo que modifique las percepciones y las prácticas organizacionales (Grandinetti, 2005:6).

La innovación pública no se reduce a una simple aplicación de instrumentos técnicos en la gestión pública y a la introducción de tecnologías de intermediación Estado y sociedad. El factor clave es la correlación entre mejora técnica (apoyada, según las circunstancias, en los avances tecnológicos) y fortalecimiento político estatal (en relación a los demás actores intervinientes). Esto habilita una presencia integral en las comunidades locales.

Este enfoque contempla la aplicación de iniciativas novedosas o la recombinación de acciones preexistentes, a los fines de resolver necesidades estructurales o emergentes, contando o no con el uso de las nuevas tecnologías⁷. En ese sentido, su articulación con las políticas de movilidad resulta necesaria, considerando las dificultades que enfrenta la ciudad de Córdoba para el diseño e implementación de una política de movilidad sustentable, segura e inclusiva; y simultáneamente, el fortalecimiento de la capacidad estatal (Grandinetti, 2018).

El nuevo paradigma de la gestión del transporte y la implementación de políticas innovadoras de la empresa estatal TAMSE

Transporte Automotor Municipal Sociedad del Estado, popularmente conocida como TAMSE, surge en el año 2002 como una empresa perteneciente a la Municipalidad de Córdoba. El surgimiento de la misma se presenta en un contexto de profunda crisis económica y social a nivel nacional, con fuertes consecuencias sobre el contexto local, no viéndose ajeno de esos efectos perjudiciales el sistema de transporte público masivo de pasajeros. La misma tuvo el rol originario de contener al sistema ante la desaparición de las empresas privadas prestatarias.

TAMSE se constituyó en un elemento nodal en el sistema durante más de una década, hasta el año 2014, momento en el que el entonces intendente Ramón Mestre redujo notablemente su presencia en el sistema, argumentando el déficit presupuestario que significaba la empresa para el municipio, como también sus altos índices de paro (Brusa, 2017). De controlar cerca del 40% de los corredores de la ciudad (Brusa, 2017), la empresa estatal pasó a prestar solamente el servicio de transporte de tracción eléctrica (trolebuses) en las líneas "A", "B" y "C". La reducción de su servicio se instrumentó en las licitaciones llevadas a cabo en 2013 con las empresas privadas Ciudad de Córdoba S.A.C.I.F., ERSA Urbanos S.A., Autobuses Santa Fe S.R.L. y Coniferal S.A.C.I.F.

Desde el año 2020, a instancias de la Ordenanza N° 13.029, en el contexto de cambio de la gestión municipal, de la pandemia COVID-19, y de la crisis nacional de los sistemas de transporte, producto de la desproporción de los presupuestos girados por el Estado Nacional a los municipios en materia de transporte público; TAMSE ha experimentado una reconversión de su rol dentro del sistema de transporte público y en la política del municipio en general.

Ante la caída de la demanda de los desplazamientos y la crisis manifiesta de las empresas privadas prestatarias del servicio de transporte masivo automotor, TAMSE

⁷ En ese sentido, por ejemplo, la implementación de instancias de articulación público-privada o de participación ciudadana, pueden considerarse como iniciativas públicas innovadoras, sin que resulte necesaria la utilización de medios digitales o tecnológicos.

extendió sus servicios de trolebuses hacia las periferias de la ciudad, con el criterio de garantizar los desplazamientos de los sectores populares de la ciudad, como también, de garantizar los desplazamientos de las personas denominadas "servicios esenciales" durante el Aislamiento Social, Preventivo y Obligatorio (ASPO), política sanitaria implementada para la prevención de contagios del virus COVID-19.

Esta estrategia del gobierno municipal no sólo surge como paliativo de la crisis del transporte en este contexto de excepcionalidad, sino que significa una estrategia política del municipio para fortalecer el rol de TAMSE en el sistema, en vistas a la próxima licitación del servicio en el año 2023. En ese sentido, la estrategia se vincula con mostrar un modelo de gestión eficaz y con alto compromiso social, que desacredite el estigma de la empresa estatal generado en la anterior gestión de Ramón Mestre (2011 – 2019), y simultáneamente, que establezca un marco de competencia distinto para el sistema, a partir de la intervención estatal directa desde TAMSE (La Voz, 2020).

A su vez, TAMSE ha llevado a cabo una serie de modificaciones normativas por medio de las Actas N° 65, 66 y 67 dictadas por la Asamblea General Extraordinaria de la empresa, las cuales fueron ratificadas por el Concejo Deliberante de la Ciudad de Córdoba en la Ordenanza N° 13.045. El objeto de las Actas fue ampliar las funciones de la empresa, trascendiendo a la sola prestación del servicio de transporte. De esta manera, quedó facultada para (Acta N° 66, 2020):

- Explotación y prestación de servicios de transporte público y privado.
- Realización de trabajos de reparación, armado y mantenimiento técnico de vehículos.
- Mantenimiento de redes y tendido eléctrico.
- Mantenimiento de espacios verdes.
- Suministro y expendio de combustibles.
- Construcción de obras a los efectos de cumplimentar alguna de las facultades anteriores.

A mediados del mes de octubre de 2020, se registra como un avance importante para la empresa la implementación de un nuevo sistema de monitoreo, virtuoso en cuanto a su precisión para relevar datos geo-referenciados en tiempo real, acerca de la compra de boletos, con múltiples servicios relacionados al cálculo del índice de pasajeros por kilómetro, cámaras de seguridad on-line, botón antipánico para las choferes, entre otras cualidades. Un elemento de gran importancia sobre esta nueva implementación es que el sistema de monitoreo está homologado por el Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE). Esta nueva implementación permite que, en el mediano plazo, se comiencen a utilizar las tarjetas magnéticas SUBE, que tienen resultados positivos en cuanto a seguridad informática y a la compensación económica de la empresa⁸.

Otra novedad en el ámbito de TAMSE es su responsabilidad en cuanto al suministro de combustibles, con la nueva administración de la estación de servicios YPF, cercana al Mercado de Abasto. Esto le supone un ahorro significativo ya que abastecerá a su propia flota, además de las unidades de la Municipalidad, y le permitirá implementar el uso de biodiesel en sus unidades de manera progresiva, como también para las empresas privadas del sistema⁹.

⁸ Este último punto se sostiene en base a que el Gobierno Nacional subsidia los boletos de manera automática, evitando los habituales procedimientos administrativos.

⁹ En cuanto al uso de biodiesel, las autoridades de la empresa estatal sostienen que en el mediano plazo irán incrementando el porcentaje de su uso de acuerdo a la adaptabilidad de los motores de las unidades que, en su mayoría, responden de manera satisfactoria.

Desde el comienzo de la nueva gestión, los servicios comenzaron a multiplicarse, articulada y concurrentemente, con el gobierno municipal. Durante la temporada de verano de 2020, empezaron a operar las cuadrillas de bacheo y de luminarias de TAMSE, con el propósito de acondicionar los corredores transitados por las unidades de la empresa y contribuir con un servicio que beneficia a toda la ciudadanía. La "División Luminarias" de la empresa también tiene a su cargo la reparación de tableros eléctricos e instalaciones eléctricas subterráneas.

Con el correr de los primeros meses del 2020, surgió el programa de padrinazgo de plazas y espacios verdes colindantes a los corredores de TAMSE, iniciativa que tiene importantes impactos en materia de movilidad y accesibilidad, al revalorizar y configurar espacios públicos seguros y confortables para los usuarios del transporte público y la ciudadanía en general. Hasta el momento, llevan apadrinadas 24 plazas en la ciudad, con el objetivo de alcanzar 50 nuevas plazas y espacios verdes, durante el año 2021.

En materia de adaptabilidad, las unidades de TAMSE registran el mayor cumplimiento de la normativa sobre rampas adaptadas para personas con discapacidad motriz. El 26 de octubre de 2020, la política de la empresa para personas con discapacidad mostró la expansión de sus horizontes con la inauguración de la primera parada con señalética braille para personas con discapacidad visual, siendo un aporte importante en cuanto a la experiencia de movilidad de estas personas.

Por otra parte, consolidó un esquema de articulación público-privada con la empresa de origen cordobés Ualabee, líder en materia de movilidad inteligente en Latinoamérica. A partir de este vínculo se entrelazan datos clave en torno a la frecuencia de los trolebuses, el estado de las paradas, la situación del tráfico y la información relevante de los usuarios del servicio.

Es relevante observar que, si bien la mayoría de sus transformaciones fueron implementadas desde el comienzo del ASPO, el objeto de las mismas no se relaciona directamente con la nueva coyuntura pandémica. El cambio de paradigma de gestión social de las nuevas autoridades de la administración municipal y de la empresa estatal, cristalizó en estas modificaciones normativas y en la implementación de políticas innovadoras de movilidad¹⁰.

En ese sentido, TAMSE se constituye en un modelo de empresa para el sistema. La misma ha incorporado innovaciones materiales para sus servicios. Sin embargo, y lo que resulta de mayor interés, ha innovado la perspectiva del servicio, desde una mirada integral: este ya no depende solo del acondicionamiento de unidades y el cumplimiento de frecuencias, sino también, de la articulación de la intervención de la empresa respecto a un conjunto de servicios (luminarias, pavimento, entre otros) que influyen en el servicio de transporte y en la política de movilidad urbana de la ciudad de Córdoba.

Conclusiones

TAMSE ha transitado, en el año 2020 un periodo de profundas transformaciones. Este proceso ha decantado de la transformación del paradigma de la gestión local sobre la

¹⁰ La ponderación del rol social puede vislumbrarse a partir de la cesión de unidades adaptadas al Estado municipal para los operativos de hisopados COVID-19 (desde septiembre de 2020) y la fumigación para combatir el dengue (desde febrero de 2021).

movilidad y las estrategias de intervención en el entorno urbano, en articulación con políticas de accesibilidad.

La entidad estatal se ha consolidado como un modelo de empresa de transporte para la ciudad de Córdoba. De este modo, ha vuelto a obtener una posición central a partir de sus medidas innovadoras y sostenibles, que invita a suponer un crecimiento de su influencia y del gobierno local en el sistema, en vistas al proceso licitatorio de 2023.

Las nuevas políticas diseñadas y ejecutadas por la institución ponderan un ambiente donde los usuarios y la ciudadanía en general gozan de una serie de servicios que potencian y confortan la experiencia del desplazamiento de las personas. Su intervención múltiple sobre el espacio público (trabajo en bacheo y luminaria pública, intervención en plazas y espacios verdes, y reacondicionamiento de paradas), es complementado por mejoras en la gestión, como los son el sistema de monitoreo, el suministro de combustible y los acuerdos con la plataforma digital Ualabee.

En síntesis, se puede avizorar el efecto potenciador de la innovación sobre las políticas públicas, en términos de las posibilidades de construir alternativas eficaces, dinámicas e integrales que procedan a resolver problemas históricos sobre movilidad, de manera continua e incremental. A su vez, fortalece la intervención estatal en el marco de las nuevas complejidades sociales en el que se encuentran insertos los gobiernos locales.

Bibliografía

ACTA Nº 65 / 2020 [Asamblea General Extraordinaria de TAMSE Deliberante de la Ciudad de Córdoba]. 13-07-2020. TAMSE.

ACTA Nº 66 / 2020 [Asamblea General Extraordinaria de TAMSE Deliberante de la Ciudad de Córdoba]. 15-07-2020. TAMSE.

ACTA Nº 67 / 2020 [Asamblea General Extraordinaria de TAMSE Deliberante de la Ciudad de Córdoba]. 15-07-2020. TAMSE.

AMINAHUEL, A., GASPARRINI, G. & PEIRETTI, J. (2019). Desafíos en la construcción de Redes para la Innovación Territorial: El caso de la UNVM y ARCOOP. Universidad Nacional de Villa María.

ARTUNDUAGA, T. H. S. & RÍOS, J. F. R. (2017). Ciudad compacta vs. ciudad difusa Ecos antiguos y recientes para las políticas de planeación territorial y espacial. Cuaderno urbano, 22(22), 29-52.

BRUSA, M. (2017). Análisis de políticas públicas de Transporte Urbano Masivo de Pasajeros adoptadas en la Ciudad de Córdoba. Universidad Nacional de Córdoba, IIFAP.

Entrevistas informales a funcionarios de la empresa TAMSE y de la Secretaría de Planeamiento, Modernización y Relaciones Internacionales de la Municipalidad de Córdoba.

GRANDINETTI, R. (2005). Comunidades de práctica e innovación en la gestión de políticas. Universidad Nacional de Rosario.

GRANDINETTI, R. (2018). Treinta años de innovación en la gestión local, las voces y las experiencias. GIGAPP Estudios Working Papers, pp. 506-525.

GUTIÉRREZ, A. (2010). Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial. Scripta Nova, 14 (331), 86.

LA VOZ (03/02/2020). Tamse, banco de prueba de la gestión Llaryora. Recuperado el 17/03/2021 en <https://www.lavoz.com.ar/politica/tamse-banco-de-prueba-de-gestion-llaryora>

LUPANO, J. A. & SÁNCHEZ, R. J. (2008) Políticas de movilidad urbana e infraestructura urbana de transporte. CEPAL.

MIRALLES-GUASCH, C. & CEBOLLADA I FRONTERA, Á. (2003). Movilidad y transporte: opciones políticas para la ciudad. Madrid: Fundación alternativas.

MUNICIPALIDAD DE CÓRDOBA (2021). Datos Abiertos. Municipalidad de Córdoba Ciudad Transparente. Recuperado el día 17/03/2021 en <https://gobiernoabierto.cordoba.gob.ar/data/datos-abiertos>

MUNICIPALIDAD DE CÓRDOBA (2020). Recorridos transporte urbano de pasajeros - 06/2020. Municipalidad de Córdoba Ciudad Transparente. Recuperado el 10/03/2021 en <https://gobiernoabierto.cordoba.gob.ar/data/datos-abiertos/categoria/transporte-urbano/recorridos-de-transporte-urbano-de-pasajeros/166>

MONTEZUMA, R. (2003). Ciudad y transporte: la movilidad urbana. Cuadernos de la CEPAL.

ORDENANZA Nº 12.076 / 2012 [Concejo Deliberante de la Ciudad de Córdoba]. Marco Regulatorio para el Servicio de Transporte Urbano de Pasajeros. 30-08-2012. Concejo Deliberante de la Ciudad de Córdoba.

ORDENANZA Nº 13.029 / 2020 [Concejo Deliberante de la Ciudad de Córdoba]. Emergencia Pública Sanitaria en el ámbito de la Ciudad de Córdoba. 17-04-2020. Concejo Deliberante de la Ciudad de Córdoba.

ORDENANZA Nº 13.045 / 2020 [Concejo Deliberante de la Ciudad de Córdoba]. 17-07-2020. Concejo Deliberante de la Ciudad de Córdoba.

OSZLAK, O. (2020). El Estado en la Era Exponencial. Instituto Nacional de la Administración Pública (INAP). Centro Latinoamericano de Administración para el Desarrollo (CLAD). CEDES. ISBN 978-987-9483-38-1.

RED CIUDADANA NUESTRA CÓRDOBA (2016). Indicadores Ciudadanos. Nuestra Córdoba 2014 - 2016. Córdoba, Argentina.

RIERA, A. (2018). Movilidad inclusiva y justa socialmente. El caso de áreas metropolitanas en Argentina. *Administración Pública y Sociedad (APyS)*.

RUEDA, S. (1997). La ciudad compacta y diversa frente a la conurbación difusa. *Ciudades para un futuro más sostenible*, 19(01), 69-83.

TAMSE (2020). Recorridos y paradas. Recuperado el 17/03/2021 en <https://tamse.com.ar/services/recorridos-y-paradas/>

TECCO, C. (2014), *Gestión Urbana, Movilidad y Modos de Transporte (compilación)*. Universidad Nacional de Córdoba, IIFAP.

TECCO, C. & FERNÁNDEZ, S. (2008). Espacios urbanos estigmatizados, segregación residencial y agenda pública local. *Revista Administración Pública y Sociedad [Internet]*, 16.