

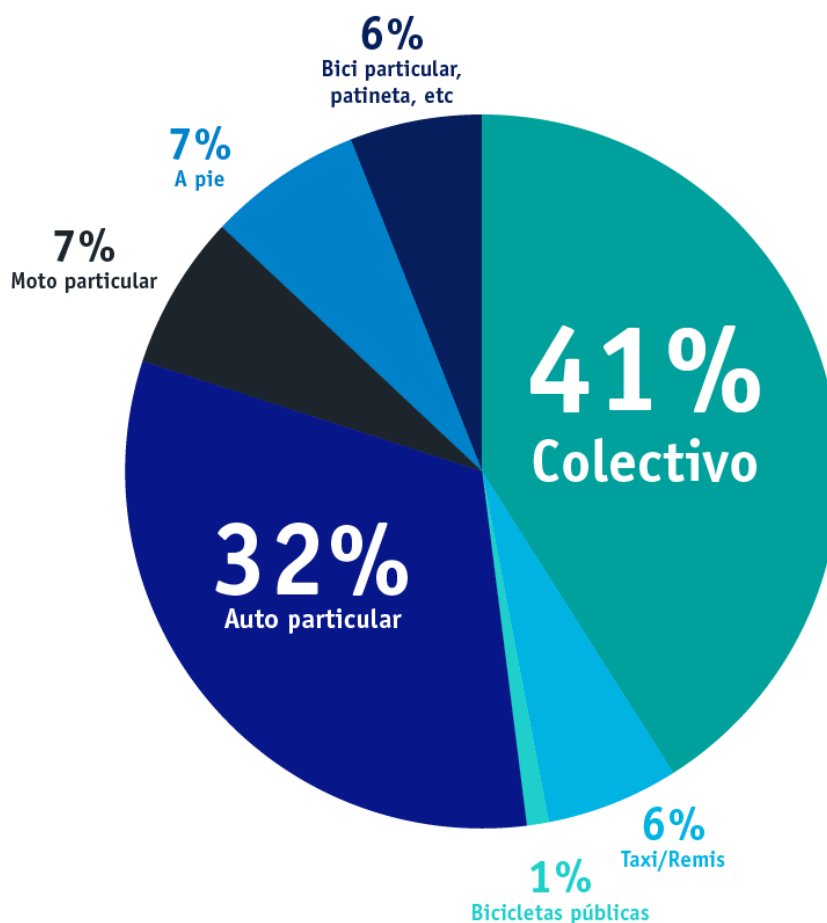
La Pandemia y la Crisis del Transporte Urbano de Pasajeros

1. Una investigación reveladora

Entre los días 28 de julio y 4 de agosto de 2020, la consultora Inmediata realizó por encargo del Observatorio Social del Transporte una encuesta entre la ciudadanía de Rosario, para consultar sobre la transformación de la movilidad como consecuencia de la pandemia y las medidas de aislamiento.

Consultados por **el medio de transporte que más utilizaban antes del inicio de la cuarentena** (el día 20 de marzo), los encuestados respondieron:

Tipo de movilidad	Modo de movilidad	Participación %	Acumulado %
Pública	Transporte colectivo	41 %	
	Taxis / Remis	6 %	
	Bicicletas públicas	1 %	48 %
Particular (motorizada)	Automóvil propio	32 %	
	Moto propia	7 %	39 %
Particular (sin motor)	A pie	7 %	
	Bicicletas, patinetas, rollers, etc.	6 %	13 %

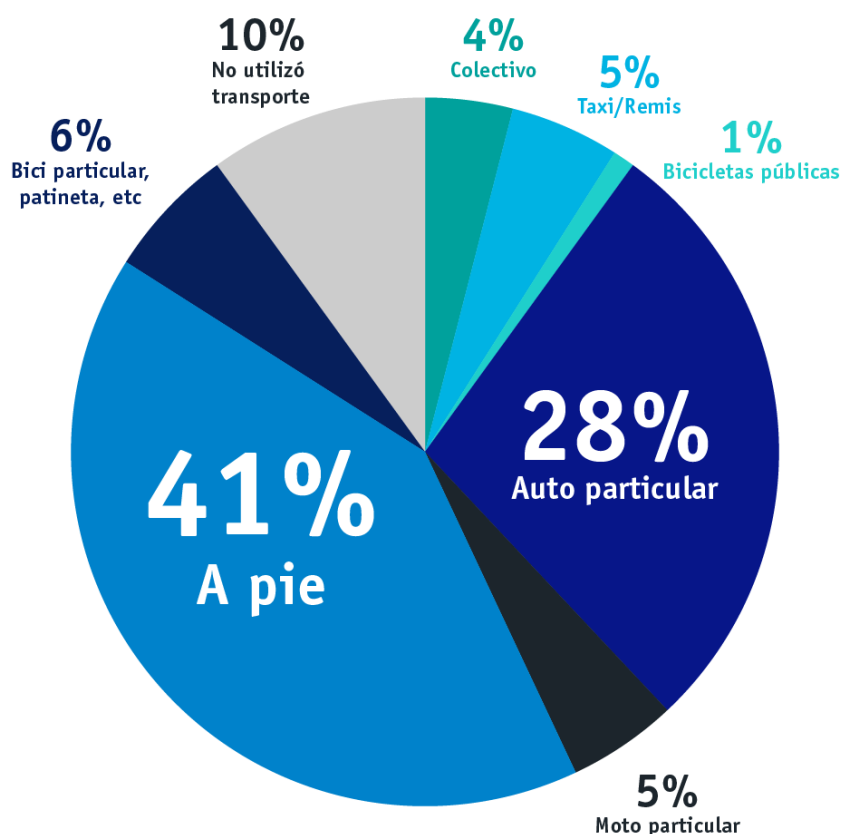


OBSERVATORIO SOCIAL DEL TRANSPORTE

Informe extraordinario – Septiembre de 2020

Consultados por **el medio de transporte que más utilizaban luego del inicio de la cuarentena** (el día 20 de marzo), los encuestados respondieron:

Tipo de movilidad	Modo de movilidad	Participación %	Acumulado %
Pública	Transporte colectivo	4 %	10 %
	Taxis / Remis	5 %	
	Bicicletas públicas	1 %	
Particular (motorizada)	Automóvil propio	28 %	33 %
	Moto propia	5 %	
Particular (sin motor)	A pie	41 %	47 %
	Bicicletas, patinetas, rollers, etc.	6 %	
No se movilizó		10%	10%



La caída en la cantidad de usuarios habituales de colectivos se explica por las medidas de aislamiento, la adopción del teletrabajo, y los paros recurrentes del sector. La movilidad a pie aparece como la opción que más creció (35 puntos porcentuales).

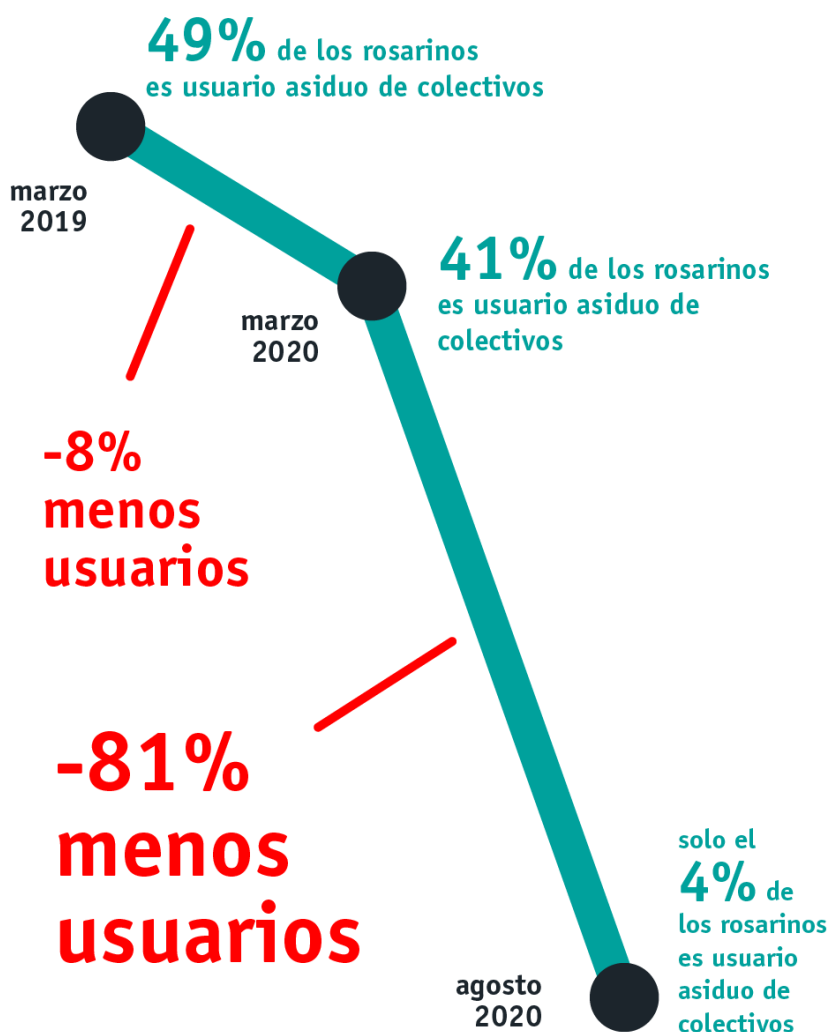
OBSERVATORIO SOCIAL DEL TRANSPORTE

Informe extraordinario – Septiembre de 2020

La visualización de los cuadros demuestra los grandes cambios experimentados, destacando la **dramática baja en la Movilidad Pública** (casi el 40% en cifras absolutas, pero **del 81% en valores relativos**).

También es interesante analizar los cambios en el uso de los **modos de movilidad preferidos en marzo de 2020** (previo a la cuarentena) frente a una encuesta similar realizada en marzo de 2019:

Tipo de movilidad	Modo de movilidad	Marzo 2019 Particip. %	Marzo 2020 Particip. %	Variación %
Pública	Transporte colectivo	49 %	41 %	- 8 %
	Taxis / Remis	2 %	6 %	+ 4 %
	Bicicletas públicas	3 %	1 %	- 1 %
Particular (motorizada)	Automóvil propio	29 %	32 %	+ 3 %
	Moto propia	8 %	7 %	- 1 %
Particular (sin motor)	A pie	4 %	7 %	+ 3 %
	Bicicletas, patinetas, rollers, etc.	5 %	5 %	----

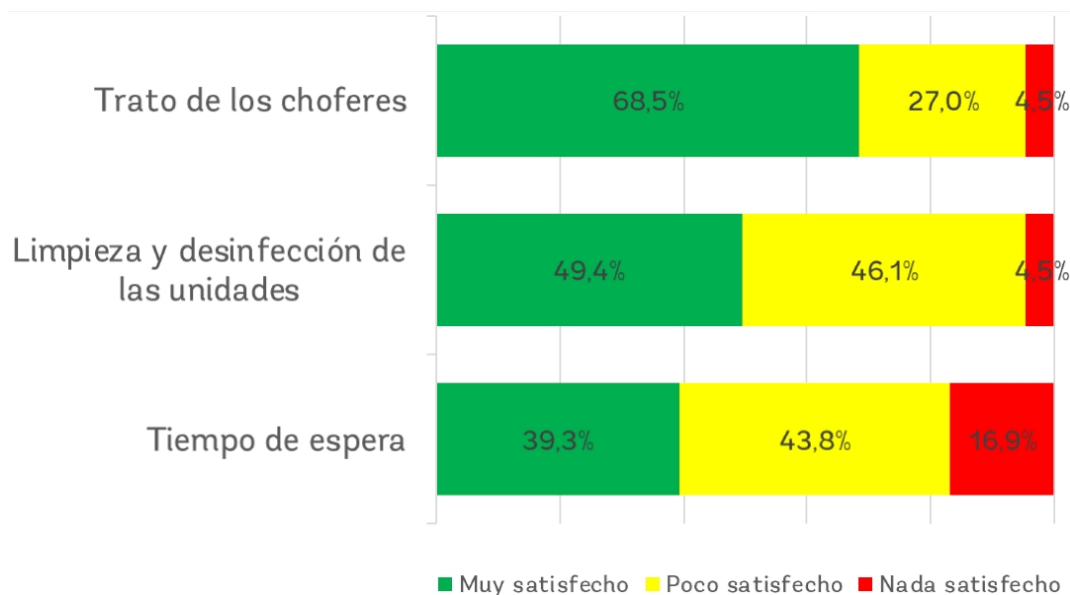


Esto corrobora lo reportado en nuestros informes previos, en los que llamamos la atención sobre la sensible caída de la cantidad de viajes pagos en el Transporte Colectivo, resultando en que la participación del Transporte Público cayó del 54% al 48% del total. **Y esto ocurrió antes de la Pandemia.**

OBSERVATORIO SOCIAL DEL TRANSPORTE

Informe extraordinario – Septiembre de 2020

Retornando a la encuesta, **se consultó a las personas que viajaron al menos una vez en el TUP durante la Cuarentena** (apenas un 23% del total de los consultados) sobre el **nivel de satisfacción** sobre algunos parámetros relacionados con la **calidad del servicio** prestado, con los siguientes resultados:



Nuevamente destaca la percepción crítica de los usuarios respecto de los **tiempos de espera** hasta abordar las unidades, con **más del 60% manifestándose entre “poco o nada” satisfechos**.

Finalmente **se consultó a las personas que manifestaron haber hecho uso del TUP durante la Cuarentena**, su percepción acerca del cumplimiento de la norma que dispuso limitar la ocupación de las unidades a solo pasajeros sentados, **respondiendo un 58% que no se respetó dicha disposición**, cifra similar a la indicada en el párrafo precedente y que está **directamente relacionada a la escasa cantidad de servicios operados, proporcionalmente inferior a las necesidades de los usuarios**.

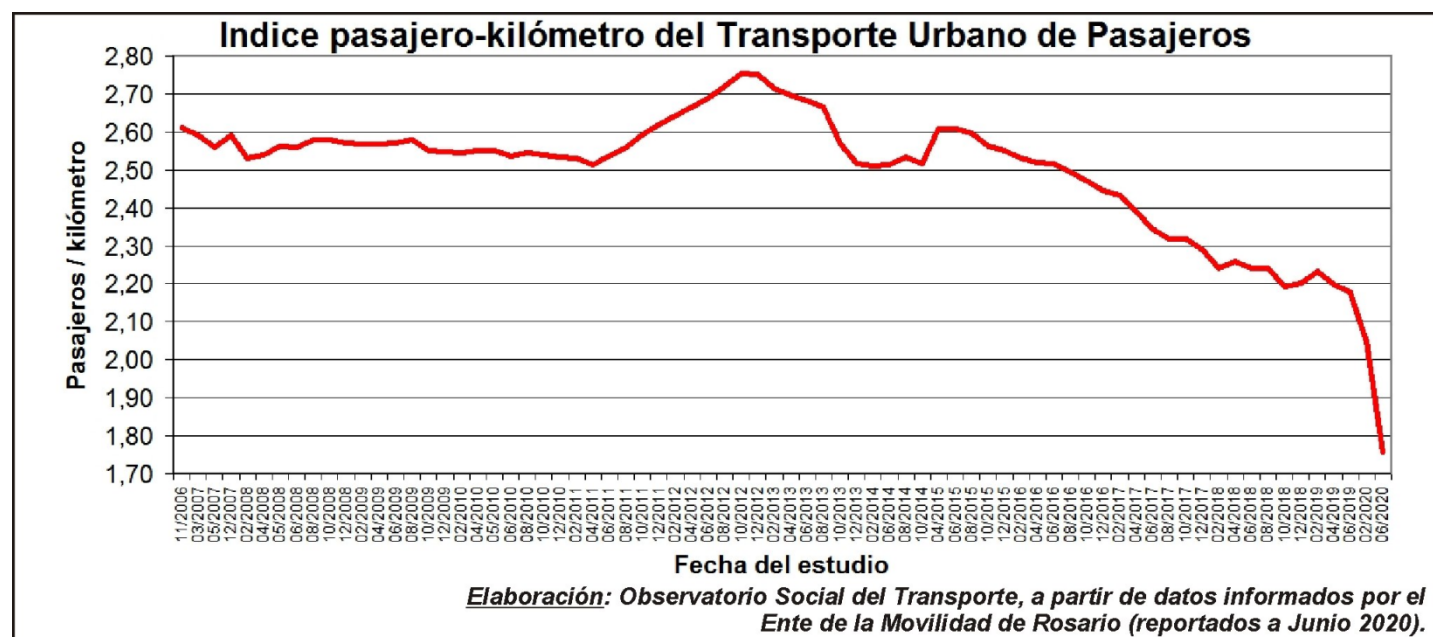
OBSERVATORIO SOCIAL DEL TRANSPORTE

Informe extraordinario – Septiembre de 2020

2. Estudio de Costos del TUP (Junio 2020)

Con dos meses de demora, la Secretaría de Movilidad elevó al Concejo Municipal el día 2 de septiembre último, el estudio de costos del Transporte Urbano de Pasajeros (TUP) de la ciudad de Rosario, correspondiente al mes de Junio de 2020.

Las cifras consignadas en el informe son aniquiladoras: **además de que 2019 fue el peor año del TUP de las últimas cinco décadas, los efectos de la Pandemia agravaron dramáticamente la situación.** El gráfico de la evolución del índice pasajeros por kilómetro (IPK) lo corrobora:



La caída del 27% de la cantidad de pasajeros transportados fue el factor determinante, y destaca el hecho que el IPK ni siquiera pudo mantenerse pese a la baja del 15% de los kilómetros recorridos (**estas cifras no son las peores que veremos, porque solo comprenden entre 2 y 3 meses de la cuarentena sobre los acumulados del último año que se emplean para calcular el IPK**).

Si se compara el informe de junio de 2020 con el de febrero de 2020, **el costo operativo total del Sistema no aumentó sino que registró un ligero retroceso del 1%**. Efectivamente, el costo anual a junio de 2020 alcanzó a \$7.618 millones frente a \$7.665 millones en febrero de este año, siendo una baja de \$47 millones; debido a la baja del precio subsidiado del Gas-Oil, que compensó el **aumento del precio de las unidades**.

La observación previa implica una reflexión: **Si el costo operativo total del Sistema no experimentó cambios, ¿por qué se restringió tan drásticamente la circulación de los servicios del TUP, que en días hábiles apenas alcanzaba el nivel de días feriados?** Siendo justificada la conservación de la fuente laboral del personal del TUP y el cobro íntegro de sus salarios, las cifras demuestran que **el costo de operar el Sistema no varía sensiblemente respecto de la cantidad de coches en la calle**, lo que tiene lógica dado que además de no variar la cantidad de conductores y personal de playa y administrativo, los coches - activos o no- deben continuar amortizándose, junto con instalaciones y costos fijos tales como servicios, seguros, patentes, administración de los sistemas prepago y de GPS, etcétera, solo incidiendo en baja proporción el costo de combustibles, lubricantes, desgaste de neumáticos y mantenimiento de las unidades. **Un aumento razonable en la cantidad de servicios reduciría los riesgos de contagio COVID-19 entre los usuarios a la vez que reduciría los tiempos de espera, tan criticados por la gran mayoría de éstos.**

OBSERVATORIO SOCIAL DEL TRANSPORTE

Informe extraordinario – Septiembre de 2020

El argumento del párrafo precedente también pone en franca evidencia el **error de centrar la discusión sobre el TUP en el costo operativo por pasajero**, porque este parámetro resulta de la división entre costo operativo total del Sistema sobre la cantidad de pasajeros que abonan boleto. **El estudio del TUP de junio 2020 reporta un costo total de \$7.618 millones anuales dividido 70,35 millones de viajes pagos durante el mismo período, resultando un costo de \$108 por viaje¹**. Si el numerador de la división no presenta variaciones significativas respecto del nivel de demanda, una mejora razonable en la cantidad de servicios redundaría en un aumento del denominador con una reducción del resultado, lo que demuestra la inutilidad de argumentar sobre cifras que tienen complejas interrelaciones.

Completa el análisis la evaluación del origen de los subsidios aportados. El cuadro siguiente muestra la **participación de los subsidios respecto del costo total del Sistema** desde 2016 en adelante, además del acumulado del último año correspondiente al estudio de costos TUP de junio de 2020:

Media anual de subsidios (por procedencia)	Año 2016	Año 2017	Año 2018	Año 2019	Acumulado a Junio 2020
Municipal	11,2 %	10,7 %	11,5 %	11,6 %	5,7 %
Provincial	2,8 %	3,1 %	3,1 %	11,7 %	8,7 %
Nacional	31,8 %	31,6 %	28,1 %	8,0 %	16,6 %
Total subsidios al TUP	45,8 %	45,4 %	42,7 %	31,3 %	31,0 %

Se advierte claramente la **baja del aporte de Nación durante el gobierno de Macri**, el mantenimiento de los aportes por parte de la Municipalidad **-aunque con sensible caída en los últimos meses-** y el aumento del aporte de la Provincia durante 2019 -que no logró compensar la caída del subsidio nacional-; destaca en 2020 la **fuerte recuperación dispuesta por la nueva administración nacional desde diciembre de 2019**, que aún no refleja su impacto total dados los siete meses transcurridos desde su instrumentación.

Si se comparan las cifras de subsidios según los estudios de febrero y junio de 2020, resulta:

Aporte de subsidios (por procedencia)	Estudio Febrero 2020	Estudio Junio 2020	Diferencia
Municipal	\$ 556 millones	\$ 433 millones	- \$ 123 millones
Provincial	\$ 521 millones	\$ 659 millones	+ \$ 138 millones
Nacional	\$ 1.267 millones	\$ 1.267 millones	(sin cambio)
Total subsidios al TUP	\$ 2.344 millones	\$ 2.359 millones	+ 15 millones

Destaca la **notoria reducción del 22% relativo del aporte del Fondo Compensador Municipal**, aunque compensado por el **fuerte aumento del 26% del Fondo Compensador Provincial**, manteniéndose sin cambios el aporte Nacional (**que no incluye la cuantificación de la rebaja del 8% en el precio subsidiado del Gas-Oil durante el lapso señalado**).

Se reitera que **este panorama refleja la situación al mes de junio de 2020, que apenas incluye entre dos y tres meses de los efectos depresivos de la Pandemia**, que obligó al establecimiento de medidas de restricción de desplazamientos que, con diversos grados de aplicación a lo largo de los últimos meses, han reducido las actividades de la Comunidad.

La notoria caída en la cantidad de usuarios del TUP durante la Pandemia -muchos de los cuales han adoptado modos alternativos de movilidad del tipo individual/particular- obliga a planificar claras políticas de estímulo para evitar un previsible colapso en el tránsito urbano cuando se supere la Pandemia. **El primer paso inmediato debe centrarse en aumentar la cantidad de servicios para reducir los tiempos de espera y a la vez mitigar las posibilidades de contagio a bordo por congestión de pasajeros. Para ello**

¹ Considerando que el precio actual del viaje por el abono más utilizado es de \$32,50, significa que **cada usuario contribuye con el 30% del costo total proporcional del servicio**, algo común en el Transporte Público de otras grandes ciudades de nuestro país y gran parte del Mundo (excepto países con enorme cantidad de población y gran movilidad urbana). Luego caben otras consideraciones acerca de diferencias sobre la calidad del servicio prestado (accesibilidad, frecuencia, tiempos de viaje, rangos horarios de explotación, etc.).

OBSERVATORIO SOCIAL DEL TRANSPORTE

Informe extraordinario – Septiembre de 2020

ya se cuenta con las unidades, el personal y la estructura; hay que decidirse a hacerlo, y su costo ya está cubierto.

La recuperación del Transporte Público es imprescindible para garantizar la sostenibilidad del desarrollo urbano, y requiere políticas estables para lograrlo. Es un compromiso sobre el cual reiteramos nuestra permanente y firme adhesión.

Observatorio Social del Transporte
Septiembre de 2020