

OBSERVATORIO SOCIAL DEL TRANSPORTE

Informe extraordinario – Febrero de 2021

Diagrama de emergencia del Transporte Urbano de Pasajeros, desde el 25 de enero de 2021

Las cifras del cambio

Luego de la declaratoria de emergencia del Transporte Urbano de Pasajeros (TUP) aprobada a fines del año pasado por mayoría en el Concejo Municipal, el Ejecutivo instrumentó el 25 de enero de 2021 una serie de reformas en las líneas del TUP, invocando razones de mejor organización de los servicios y ahorro de recursos por los efectos de la pandemia COVID-19.

A continuación se presenta una reseña de los cambios introducidos, comparados con el diagrama vigente en el Verano 2019-20, según los horarios publicados en la página del Ente de la Movilidad en su oportunidad, y entre los días 25 y 27 de enero corriente para los servicios reformados:

Línea	Emp.	Máxima frecuencia en hora pico -días hábiles- [minutos]			Cantidad de vueltas completas realizadas por día hábil			Rango horario ¹ de prestación de servicios -días hábiles- [hh:mm]			Máxima cantidad de coches en servicio		
		Verano 2019-20	Desde 25/01 2021	Diferencia	Verano 2019-20	Desde 25/01 2021	Diferencia	Verano 2019-20	Desde 25/01 2021	Diferencia	Verano 2019-20	Desde 25/01 2021	Diferencia
101 Negra	RB	24	20	- 4	41	44	+ 3	21:53	21:49	- 0:03	6	6	0
101 Roja	RB	24	No opera	No opera	42	No opera	No opera	22:06	No opera	No opera	6	No opera	No opera
102 Negra	RB	14	16	+ 2	70	60	- 10	24:00	23:05	- 0:55	11	10	- 1
102 Roja	RB	15	20	+ 5	68	46	- 22	23:56	23:32	- 0:24	10	7	- 3
103 Negra	RB	18	14	- 4	61	61	0	23:45	22:45	- 1:00	13	16	+ 3
103 Roja	RB	18	14	- 4	61	61	0	23:28	22:27	- 1:01	11	13	+ 2
106 Negra	MOVI	26	27	+ 1	42	34	- 8	23:53	21:11	- 2:42	7	7	0
106 Roja	MOVI	54	No opera	No opera	13	No opera	No opera	14:45	No opera	No opera	3	No opera	No opera
107 Negra	RB	16	11	- 5	64	82	+ 18	22:54	22:22	- 0:32	12	16	+ 4
107 Roja	RB	16	22	+ 6	51	41	- 10	19:15	19:05	- 0:10	12	9	- 3
110	RB	8	8	0	115	113	- 2	22:55	22:51	- 0:04	24	25	+ 1
112 Negra	EC	15	17	+ 2	75	56	- 19	24:00	24:00	---	13	11	- 2
112 Roja	EC	38	No opera	No opera	27	No opera	No opera	24:00	No opera	No opera	5	No opera	No opera
113	MOVI	13	22	+ 9	76	47	- 29	24:00	23:40	- 0:20	10	6	- 4
115	EC	11	11	0	83	83	0	23:22	24:00	+ 0:38	13	17	+ 4
115 Aeropuerto	EC	30	48	+ 18	36	22	- 14	24:00	21:40	- 2:20	5	4	- 1
116	MOVI	16	13	- 3	63	68	+ 5	23:57	20:59	- 2:58	10	13	+ 3
120	MOVI	15	22	+ 7	72	44	- 28	24:00	21:27	- 2:33	8	5	- 3
121	MOVI	13	12	- 1	77	73	- 4	24:00	23:12	- 0:48	9	8	- 1
122 Roja	EC	16	10	- 6	73	101	+ 28	24:00	23:56	- 0:04	10	17	+ 7
122 Verde	EC	16	8	- 8	72	115	+ 43	24:00	24:00	---	11	19	+ 8
123	MOVI	10	12	+ 2	92	70	- 22	24:00	23:26	- 0:34	11	9	- 2
125	RB	12	8	- 4	77	108	+ 31	23:20	22:42	- 0:38	8	0 ²	- 8
126 Negra	EC	15	27	+ 12	71	45	- 26	23:57	23:08	- 0:49	6	3	- 3
126 Roja	EC	15	27	+ 12	71	45	- 26	24:00	22:25	- 1:35	6	3	- 3
127	EC	12	10	- 2	87	101	+ 14	23:51	23:56	+ 0:05	8	0	- 8
128 Negra	RB	17	17	0	64	49	- 15	22:22	21:48	- 0:34	7	7	0
128 Roja	RB	17	17	0	64	49	- 15	22:02	21:56	- 0:06	7	6	- 1
129	RB	17	13	- 4	56	68	+ 12	22:42	20:59	- 1:43	10	0	- 10
130	RB	11	9	- 2	92	106	+ 14	22:53	22:13	- 0:40	8	0	- 8
131	EC	13	18	+ 5	74	50	- 24	23:54	23:56	+ 0:02	10	6	- 4
132	EC	13	19	+ 6	74	49	- 25	23:24	24:00	+ 0:36	10	6	- 4
133 Negra	RB	20	16	- 4	49	56	+ 7	23:29	22:42	- 0:47	11	13	+ 2
133 Verde	RB	21	16	- 5	51	52	+ 1	22:26	21:59	- 0:27	8	11	+ 3
134 + 135 ³	MOVI	8	13	+ 5	132	67	- 65	21:46	21:47	+ 0:01	14	13	- 1
136 + 137	MOVI	9	8	- 1	128	116	- 12	24:00	22:19	- 1:41	14	0	- 14
138 + 139	EC	10	9	- 1	101	105	+ 4	22:01	24:00	+ 1:59	16	0	- 16
140	EC	11	9	- 2	91	109	+ 18	23:29	24:00	+ 0:31	13	14	+ 1

¹ Lapso transcurrido entre que el primer coche toma servicio hasta que el último lo deja.

² Los coches que operan las líneas indicadas con cero en esta columna, se contabilizan en la línea principal a la que se añadió esta línea(s).

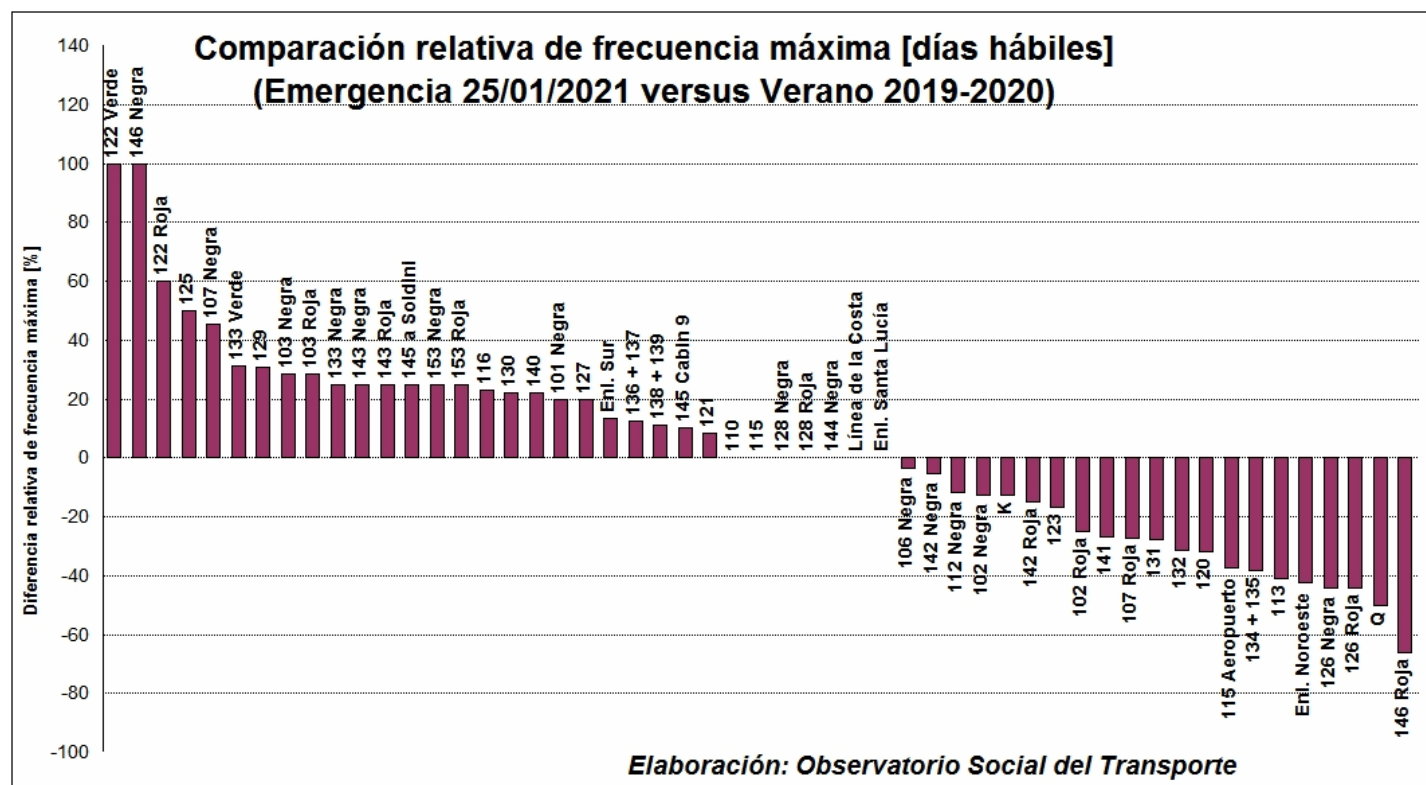
³ Se agruparon de a pares las líneas 134 y 135, 136 y 137, y 138 y 139, por ser conveniente a efectos comparativos con el nuevo diagrama.

OBSERVATORIO SOCIAL DEL TRANSPORTE

Informe extraordinario – Febrero de 2021

141	MOVI	11	15	+ 4	91	60	- 31	24:00	23:15	- 0:45	16	11	- 5
142 Negra	RB	18	19	+ 1	56	46	- 10	23:17	22:10	- 1:07	15	12	- 3
142 Roja	RB	17	20	+ 3	57	48	- 9	22:08	21:39	- 0:29	17	13	- 4
143 Negra	RB	20	16	- 4	52	58	+ 6	23:08	22:21	- 0:47	12	13	+ 1
143 Roja	RB	20	16	- 4	52	58	+ 6	23:17	22:19	- 0:58	10	11	+ 1
144 Negra	RB	16	16	0	65	60	- 5	22:58	23:05	+ 0:07	6	0	- 6
144 Roja ⁴	RB	No opera	No opera	No opera	No opera	No opera	No opera	No opera	No opera	No opera	No opera	No opera	No opera
145 Cabin 9	RB	11	10	- 1	89	86	- 3	23:48	22:36	- 1:12	12	19	+ 7
145 a Soldini	RB	35	28	- 7	28	33	+ 5	19:05	17:29	- 1:36	5	7	+ 2
146 Negra	RB	20	10	- 10	55	89	+ 34	23:06	22:13	- 0:53	10	19	+ 9
146 Roja ⁵	RB	20	59	+ 39	54	17	- 37	21:26	16:08	- 5:18	9	3	- 6
153 Negra	MOVI	20	16	- 4	51	56	+ 5	23:58	23:43	- 0:15	12	14	+ 2
153 Roja	MOVI	20	16	- 4	52	58	+ 6	23:52	24:00	+ 0:08	11	13	+ 2
K	MOVI	7	8	+ 1	138	116	- 22	24:00	22:06	- 1:54	14	14	0
Q	MOVI	14	28	+ 14	78	36	- 42	24:00	21:36	- 2:24	8	4	- 4
Línea de la Costa	MOVI	22	22	0	27	36	+ 9	14:06	14:20	+ 0:14	4	4	0
Enlace Noroeste	MOVI	23	40	+ 17	44	22	- 22	15:55	14:38	- 1:17	2	1	- 1
Enlace Santa Lucía	MOVI	25	25	0	41	41	0	19:00	19:00	---	1	1	0
Enlace Sur ⁶	MOVI	34	30	- 4	27	28	+ 1	15:00	14:52	- 0:08	1	1	0
Enlace Avellaneda Oeste	MOVI	28	No opera	No opera	34	No opera	No opera	15:46	No opera	No opera	1	No opera	No opera
Enlace Irigoyen	MOVI	30	No opera	No opera	26	No opera	No opera	15:53	No opera	No opera	1	No opera	No opera
Ronda del Centro	MOVI	24	No opera	No opera	40	No opera	No opera	17:00	No opera	No opera	3	No opera	No opera
Ronda CUR-Sur	MOVI	27	No opera	No opera	36	No opera	No opera	17:19	No opera	No opera	3	No opera	No opera
Aero Movi	MOVI	110	No opera	No opera	11	No opera	No opera	19:55	No opera	No opera	1	No opera	No opera
Promedio o total del Sistema		15 min. 55 seg.	14 min. 42 seg.	-1 min. 13 seg.	3.860	3.344	- 516 (-13,4%)	22:40⁷	21:54	- 0:45	550	460	- 90 (-16,4%)

Los siguientes gráficos dan un panorama general de las modificaciones:



⁴ Esta línea no opera en temporada de Verano.

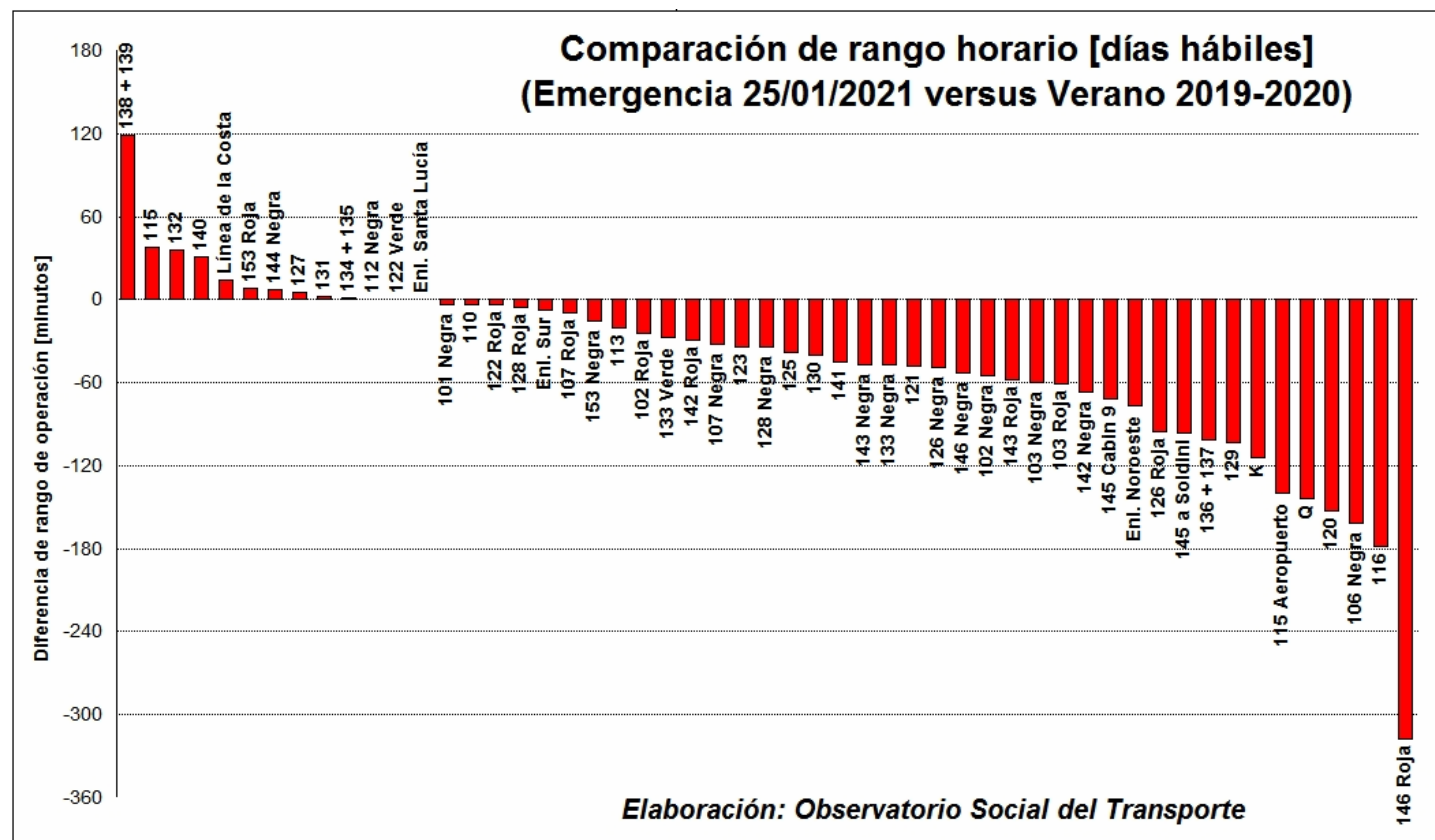
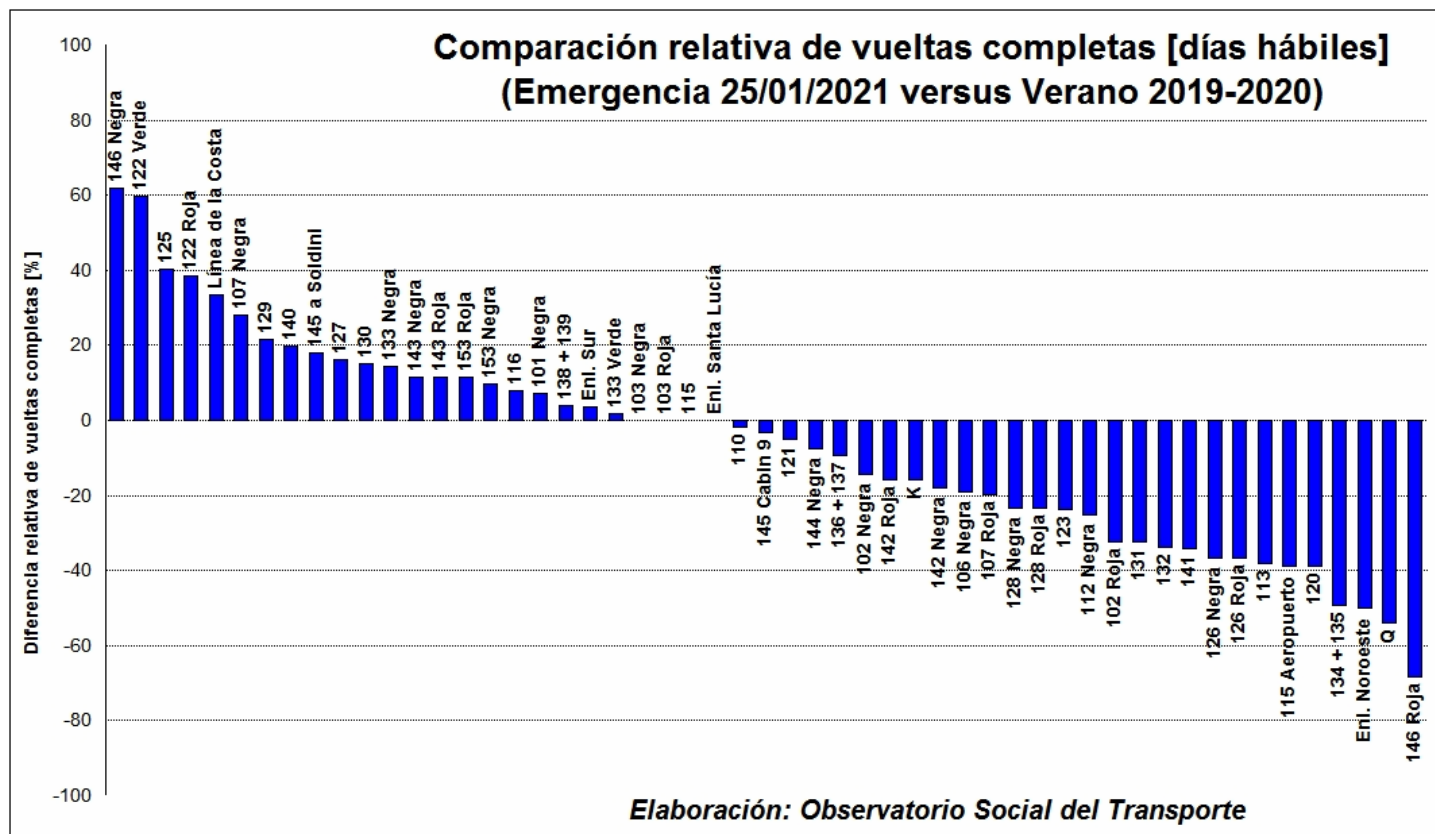
⁵ Desde el Ente de la Movilidad se informó que la línea fue suspendida, pero su horario figuraba en la página Web, por lo que se la incluyó.

⁶ Desde el Ente de la Movilidad se informó que la línea fue suspendida, pero su horario figuraba en la página Web, por lo que se la incluyó.

⁷ Para una comparación uniforme, este cálculo solo incluye a las líneas que se mantienen a partir del 25/01/2021.

OBSERVATORIO SOCIAL DEL TRANSPORTE

Informe extraordinario – Febrero de 2021



Los cómputos y gráficas exigen de mayores comentarios sobre los efectos depresivos de estas medidas sobre los usuarios y el futuro del TUP. El apiñamiento de pasajeros a bordo de las unidades aumentó notoriamente desde el 25 de enero, así como las quejas por reducción de cantidad de servicios, falta de estos fuera de las “horas pico” -en especial en la franja nocturna-, mayor distancia a recorrer hasta arribar a una parada, confusión generada por las numeraciones asignadas a las líneas modificadas, y supresión de varias líneas, entre ellas varias de carácter barrial o de ronda que prestaban una importante función.

OBSERVATORIO SOCIAL DEL TRANSPORTE

Informe extraordinario – Febrero de 2021

Un cambio perjudicial para los usuarios y con mínimo ahorro económico

El argumento esgrimido para justificar este recorte, fue la baja rentabilidad de las líneas fusionadas y/o suprimidas, prometiéndose un sensible aumento de las frecuencias. Acerca de esto, y habiendo limitado el análisis a los diagramas en días hábiles, la comparación con los servicios del verano 2019-20 arrojó un **aumento de más del 33% de frecuencia en cinco líneas**, frente a una **reducción de frecuencia de más del 33% en ocho**. **El cómputo total para el sistema, ponderando las frecuencias por la cantidad de vueltas por línea, arrojó un aumento promedio de frecuencia de apenas 1 minuto con 13 segundos.**

El impacto económico de este recorte en la rentabilidad del TUP a través de la reducción de coches en servicio y eliminación de varias líneas, puede estimarse a través de estos pasos:

- 1) El estudio de costos del TUP del mes de junio de 2020, último ingresado al Concejo Municipal, el día 19 de agosto de 2020, mostró un **costo operativo anual total de 7.618 millones de pesos, equivalentes a casi 21 millones de pesos diarios;**
- 2) En este estudio, los **gastos por circulación de unidades (combustibles, lubricantes, neumáticos y mantenimiento y reparaciones) comprenden el 23,3% del total;** el saldo corresponde a demás rubros⁸, que no varían significativamente por mayor o menor circulación de los coches;
- 3) Según los cálculos en la tabla de páginas 1 y 2, **el recorte en cantidad de vueltas completas** -en días hábiles- alcanzaría al **13,4%** de las diagramadas en el Verano 2019-20, en tanto que el **recorte de cantidad de unidades en servicio**, llegaría al **16,4%** frente a la misma referencia;
- 4) **El impacto del recorte en los gastos operativos anuales totales del TUP**, en el peor escenario del 16,4% sería de: $\$ 7.618.000.000 \times 0,233 \times 0,164 = \$ 291.099.016$ por año, equivalente a **\$ 24.248.251 por mes, o \$ 797.532 por día;**
- 5) Dado que esas cifras corresponden al estudio de junio de 2020, estimando un incremento inflacionario en los rubros considerados del 25%, **el recorte de gastos actualizado al presente sería de \$ 363.873.770 por año, equivalente a \$ 30.322.814 por mes, o \$ 996.914 por día.**

¿Porque creemos necesario crear un Fondo Anticíclico para el TUP?

Es importante recordar que en julio de 2020 (en plena pandemia) presentamos en el Concejo Municipal un proyecto para la creación de un Fondo Anticíclico, cuyo objetivo era suplir -en parte- la baja de recursos producto de la caída en la actividad económica y de la disminución de usuarios del TUP.

Propusimos un aumento de la alícuota del Derecho de Registro e Inspección (DREI) a las actividades desarrolladas en los puertos y las entidades bancarias. Para los puertos planteábamos un aumento de la alícuota del 6,83 por mil a una alícuota diferencial del 15,75 por mil para los servicios de manipulación de almacenamiento, depósito y de carga que se prestan en el ámbito portuario. Para las entidades financieras, el aumento propuesto de la alícuota era del 29 al 35 por mil.

A valores actuales estimamos que lo recaudado por este fondo sería de \$20 millones mensuales, las dos terceras partes de lo que el Municipio se ahorra por medio de los cambios recientemente aplicados en el transporte local.

Sostenemos que el transporte público es la columna vertebral del funcionamiento de la vida económica de una ciudad, por lo que resulta lógico y razonable que actividades económicas que se sirven de ese servicio, aporten a su funcionamiento, y más en una etapa de crisis.

⁸ Entre los demás rubros se incluyen: personal de conducción -al no haber recorte del personal de conducción, este ítem no incide en gastos variables por más o menos unidades en circulación-, de playa y administrativo (51,3%), renta sobre capital fijo (7,4%), amortización de material rodante (5,7%), gastos generales (4,0%), administración del sistema prepago (2,5%) y equipamiento del sistema de pago (2,1%). Estos rubros suman un 73,0%, y sumados los correspondientes a gastos variables por coches en servicio, alcanzan a un 96,3% del costo total del TUP, restando otros conceptos de menor cuantía (entre ellos: seguros, ART, patentes, honorarios profesionales, etc.).

OBSERVATORIO SOCIAL DEL TRANSPORTE

Informe extraordinario – Febrero de 2021

En conclusión: A cambio de un ahorro en gastos equivalente a alrededor de un peso por día y por habitante de la ciudad (sin incluir otras localidades vecinas⁹ que también reciben los servicios del TUP rosarino) se somete al público a toda clase de incomodidades, sin entrar a analizarse el impacto que estos recortes -sumados al reciente aumento de un 40% en la tarifa del servicio- provocarán en la sustentabilidad futura del sistema, por retracción de la cantidad de pasajeros por su migración a otros modos de movilidad alternativos que, en la mayoría de los casos (bicicletas, motos, automóviles y otros de tipo electromecánico e individual) impactarán negativamente con aumento de congestión vehicular, tiempos de desplazamiento, polución ambiental (sonora, gases de efecto invernadero, material particulado en suspensión), deterioro acelerado de las arterias y accidentes por mayor tráfico con su inevitable correlato de pérdida de horas productivas, secuelas físicas y psíquicas e incluso de vidas.

Insistimos en que 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
Febrero de 2021

⁹ Distritos de Pérez, Soldini, Villa Gobernador Gálvez, Funes, Ibarlucea y Granadero Baigorria.