

OBSERVATORIO SOCIAL DEL TRANSPORTE

INFORME SOBRE SERVICIOS DEL TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS DE ROSARIO MAYO DE 2023

COMPARACIÓN GENERAL DE HORARIOS INVIERNO 2024 vs. 2022

Para evaluar el estado actual del Transporte Urbano de Pasajeros (TUP) de Rosario, es necesario comparar sus principales parámetros de servicio con diagramas similares de años precedentes.

Una opción para hacerlo -en este caso, para el invierno corriente- es la de tomar como referencia el diagrama de la última temporada similar, previa a la pandemia COVID-19, o sea, con los horarios vigentes al invierno del año 2019; sin embargo, esto deberá quedar para otro informe, dado que la actual gravedad de la situación económica y el arbitrario retiro del componente federal de los subsidios -aplicado a partir del mes de febrero próximo pasado de manera unilateral por parte del gobierno nacional- profundizaron la crisis del TUP de una manera notoria, por lo que en primera medida se realizará una comparación con los horarios del invierno del año 2022, primera temporada de relativa normalidad luego de los efectos de la Pandemia.

El análisis comparativo arrojó los siguientes resultados generales:

	Máxima cantidad de unidades (en día hábil)		Diferencia	
	2022	2024	Absoluta	Relativa
Rosario Bus	273	299	+ 26	+ 9,5 %
El Cacique	133	---	- 133	- 100,0 %
MOVI	177	254	+ 77	+ 43,5 %
Total TUP	583	553	- 30	- 5,1 %

	Vueltas completas (en día hábil)		Diferencia	
	2022	2024	Absoluta	Relativa
Rosario Bus	1.819	1.981	+ 162	+ 8,9 %
El Cacique	846	---	- 846	- 100,0 %
MOVI	1.218	1.716	+ 498	+ 40,9 %
Total TUP	3.883	3.697	- 186	- 4,8 %

La tabla precedente incluye la cantidad de unidades y vueltas completas del TUP que al mes de marzo de 2022 (horario de invierno de ese año) operaba la empresa "El Cacique", pero que se retiró de la prestación de los servicios poco tiempo después, siendo redistribuidas las líneas que aquella operaba, entre las empresas Rosario Bus y MOVI. Considerando esa circunstancia, y actualizando la titularidad de las líneas a la distribución actual, la tabla queda reconfigurada como sigue:

	Máxima cantidad de unidades (en día hábil)		Diferencia	
	2022	2024	Absoluta	Relativa
Rosario Bus	348	299	- 49	- 14,1 %
MOVI	235	254	+ 19	+ 8,1 %
Total TUP	583	553	- 30	- 5,1 %

	Vueltas completas (en día hábil)		Diferencia	
	2022	2024	Absoluta	Relativa
Rosario Bus	2.263	1.981	- 282	- 12,5 %
MOVI	1.620	1.716	+ 96	+ 5,9 %
Total TUP	3.883	3.697	- 186	- 4,8 %

SALIDA DE LA EMPRESA EL CACIQUE

TERMINOS Y CONDICIONES DE LA SALIDA

- UNIDADES**
De la flota afectada por la empresa El Cacique, 37 unidades serán entregadas a Moví.
- TRABAJADORES**
Se garantiza la continuidad laboral y las condiciones de la totalidad de los trabajadores.
- MULTAS**
Se aseguró la cancelación de la deuda por parte de la empresa que tenía con el Ente de la Movilidad.
- CONDICIONES**
La ciudad no se ve perjudicada en términos económicos, ni jurídicos.
- DISTRIBUCIÓN DE LÍNEAS**
Las líneas que operaba El Cacique se distribuirán entre MOVI y Rosario Bus.

Al anunciar la Intendencia (abril de 2022) la salida de la empresa "El Cacique", se aclaró que 37 de sus unidades serían traspasadas a MOVI, pero si se considera la cifra actual de sólo 19 coches extras que opera a diario MOVI, **resulta que 18 coches se retiraron del servicio durante este lapso.**

Izquierda: Diapositiva de la presentación oficial.

OBSERVATORIO SOCIAL DEL TRANSPORTE


INFORME SOBRE SERVICIOS DEL TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS DE ROSARIO MAYO DE 2023

Algo peor ocurrió con la cantidad total de unidades que debería tener en servicio el TUP, porque según el mismo anuncio de la Intendencia, se informó que a partir de mayo de 2022 habría 632 coches en servicio, mientras que en la actualidad apenas son 553 unidades, **por lo que otros 61 coches (que sumados a los precitados 18, totalizan 79) fueron retirados del servicio durante estos dos años.**

Derecha: Diapositiva de la presentación oficial.

MEJORAS PARA
EL TRANSPORTE
URBANO DE
PASAJEROS


MÁS UNIDADES



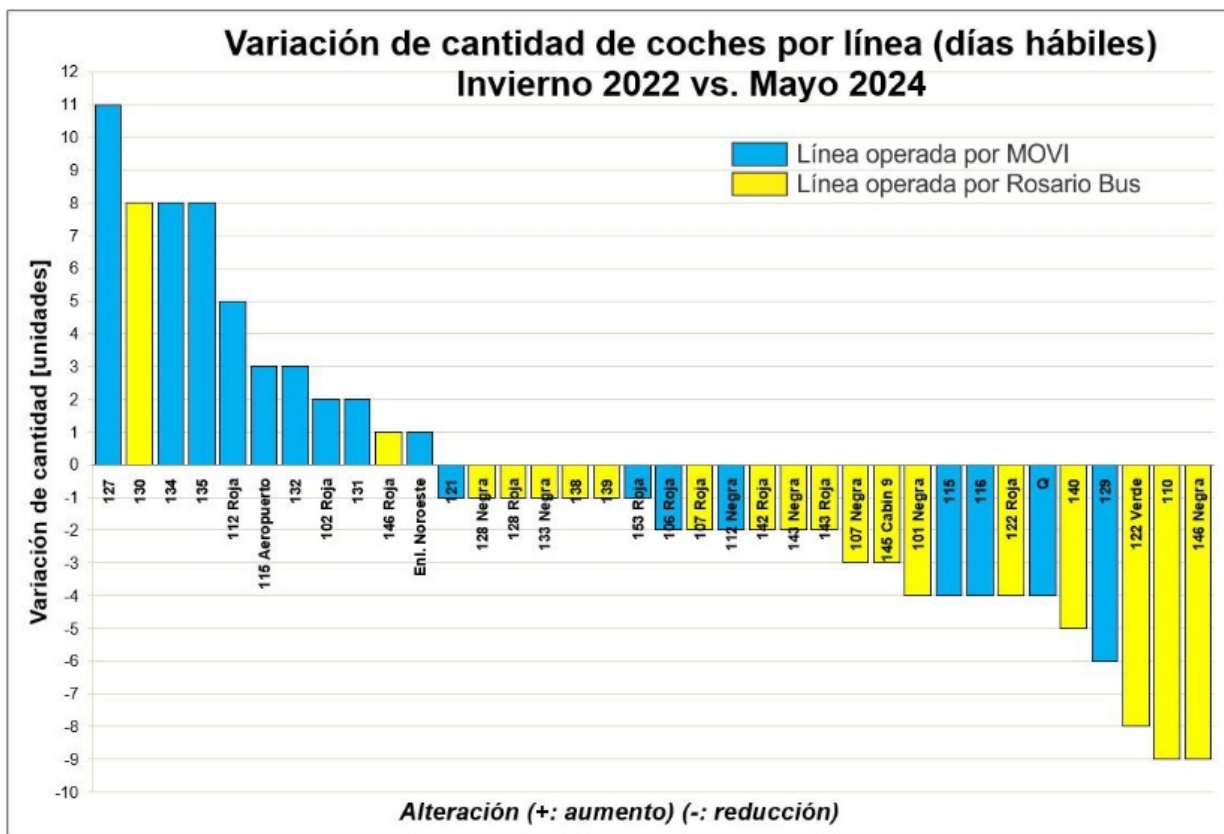
Vamos a incorporar más colectivos para cumplir con lo que la empresa El Cacique no hizo. Y a ello le vamos a sumar más unidades para mejorar la frecuencia.

632

 unidades desde mayo

 El mayor número desde el inicio de la pandemia

Como consecuencia de este retiro de unidades, los servicios se vieron afectados. Una comparación entre los horarios publicados en marzo de 2022 y los vigentes en la actualidad (mayo de 2024), arroja los siguientes cambios:

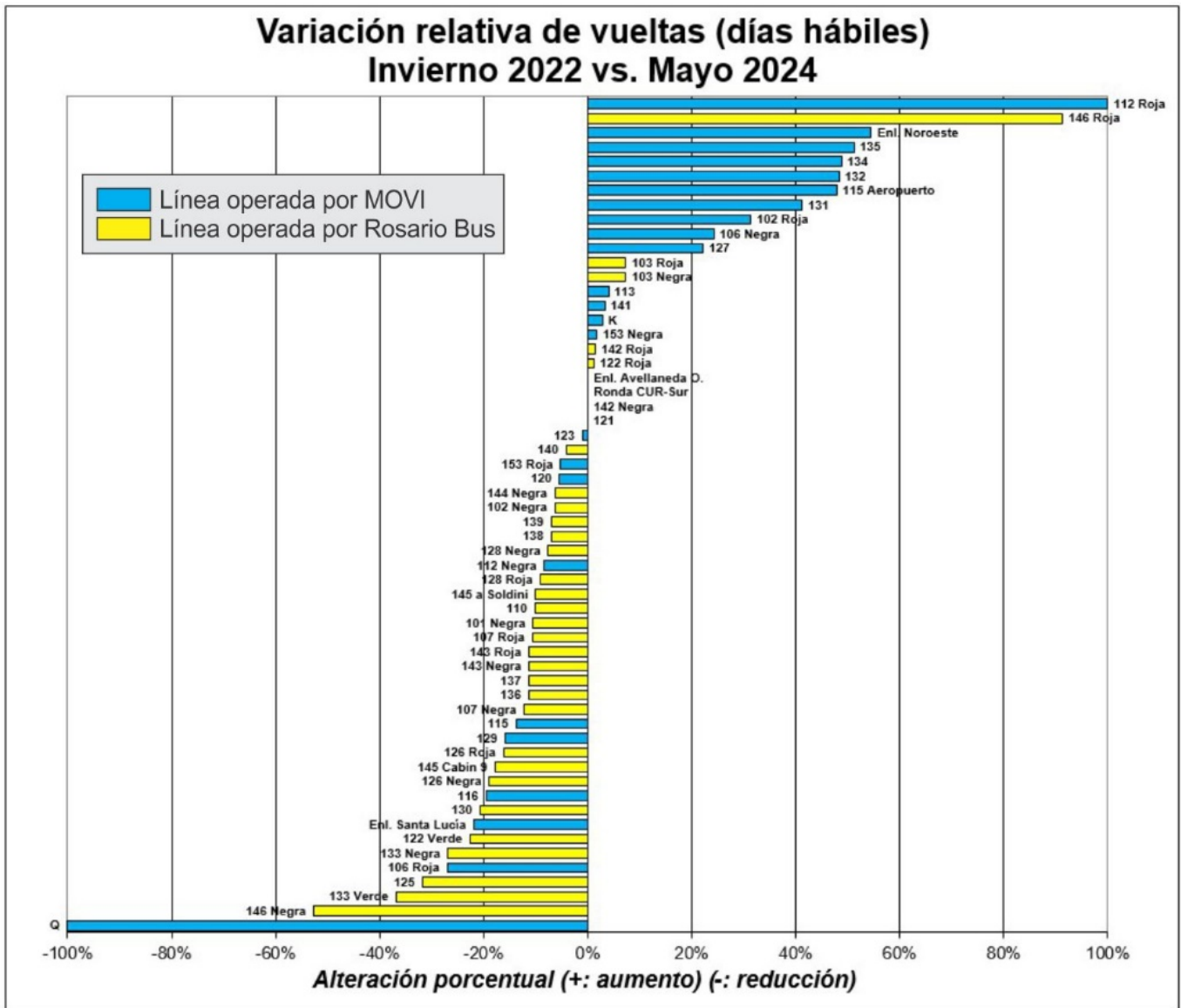


La sumatoria de la cantidad total de coches incorporados y retirados por cada empresa, arroja la cifra citada en la segunda tabla presentada en la página precedente, destacando que **la cantidad total de 30 coches retirados del servicio** (frente al horario de marzo de 2022) **resulta de 19 coches netos agregados durante este lapso por la empresa municipal MOVI, frente a 49 coches restados por la empresa privada Rosario Bus.** Este cálculo se corrobora a simple vista en la gráfica precedente, porque las líneas operadas por MOVI predominan en la mitad superior (donde se muestran las líneas que aumentaron su dotación durante estos dos últimos años), frente a un predominio de las operadas por Rosario Bus en la mitad inferior (que presenta a las líneas que redujeron su plantel de unidades durante el mismo lapso).

OBSERVATORIO SOCIAL DEL TRANSPORTE

INFORME SOBRE SERVICIOS DEL TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS DE ROSARIO MAYO DE 2023

La segunda gráfica muestra la variación relativa que experimentó durante este lapso, la cantidad de vueltas dadas por cada línea en días hábiles:



Destacan en ambos extremos, el aumento absoluto de vueltas recorridas por la línea 112 Roja, y la reducción absoluta del mismo parámetro en la línea Q, correspondiéndose en el primer caso a su restablecimiento (luego de haber sido suprimida como consecuencia de las medidas de restricción aplicadas durante la Pandemia), y en el segundo a la suspensión de su circulación.

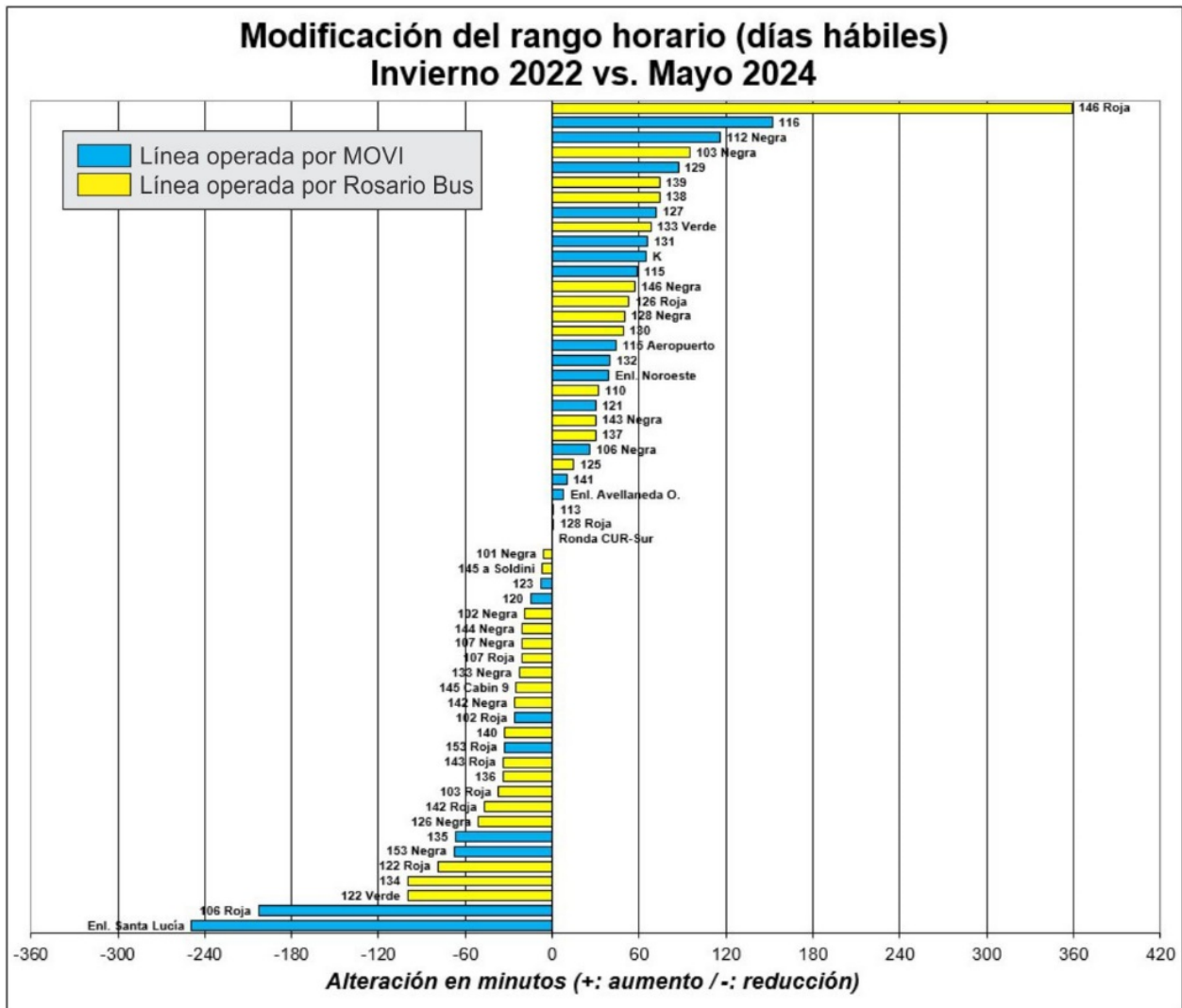
Por otra parte, también en este caso se observa en general, **la predominancia de las líneas operadas por la empresa municipal MOVI en la mitad derecha de la gráfica, que presenta a las líneas que aumentaron la cantidad de vueltas por día hábil, frente a lo contrario para las líneas gestionadas por la empresa privada Rosario Bus, que dominan el lado izquierdo, indicando (en la proporción a la que en cada caso le corresponde) las líneas que redujeron su cantidad de servicios a lo largo de jornadas laborales.**

De todas maneras, y de manera afín a lo que ocurriera respecto de la cantidad de unidades en servicio por línea, en esta gráfica también se nota el predominio de líneas que empeoraron su situación, percepción corroborada en la segunda tabla incluida en la página 1, correspondiendo en ambos casos a una desmejora que ronda el 5%.

OBSERVATORIO SOCIAL DEL TRANSPORTE

INFORME SOBRE SERVICIOS DEL TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS DE ROSARIO MAYO DE 2023

La tercera gráfica muestra la variación que experimentó durante este lapso, el rango horario (cantidad de tiempo durante el cual no hay servicios en circulación sobre cada línea) en días hábiles:



Aunque en este caso hay una muy leve tendencia positiva que promedia en el total general apenas 8 minutos de aumento de rango horario (promediando 13 minutos para el conjunto de las líneas de operadas por la empresa Rosario Bus, frente a sólo 2 minutos en las líneas gestionadas por la empresa MOVİ), es necesario resaltar que hay algunas líneas que durante este lapso han padecido una reducción del rango horario operativo que excedió una hora, correspondiendo a las siguientes:

Línea(s)	Reducción del rango horario
135	67 minutos (1 hora 7 minutos)
153 Negra	68 minutos (1 hora 8 minutos)
122 Roja	79 minutos (1 hora 19 minutos)
122 Verde y 134	100 minutos (1 hora 40 minutos)
106 Roja	203 minutos (3 horas 23 minutos)
Enlace Santa Lucía	249 minutos (4 horas 9 minutos)

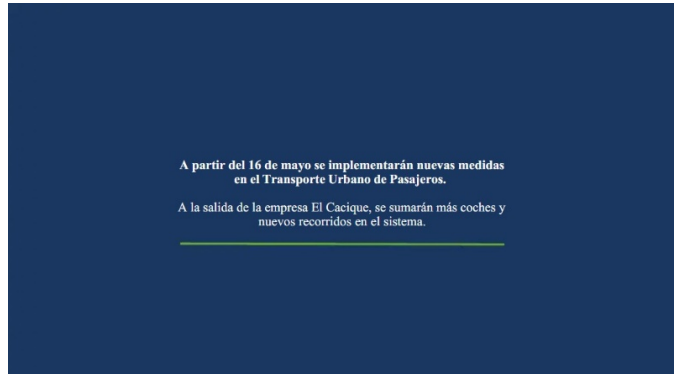
Aunque todas las situaciones negativas indicadas en el gráfico precedente son preocupantes, estos casos son especialmente lesivos para los intereses de los usuarios y vecinos afectados, al dificultar el acceso a la movilidad pública durante las horas más sensibles del final de la jornada nocturna y/o principios de la siguiente, afectando su calidad de vida y poniendo en serio riesgo su seguridad.

OBSERVATORIO SOCIAL DEL TRANSPORTE

INFORME SOBRE SERVICIOS DEL TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS DE ROSARIO MAYO DE 2023

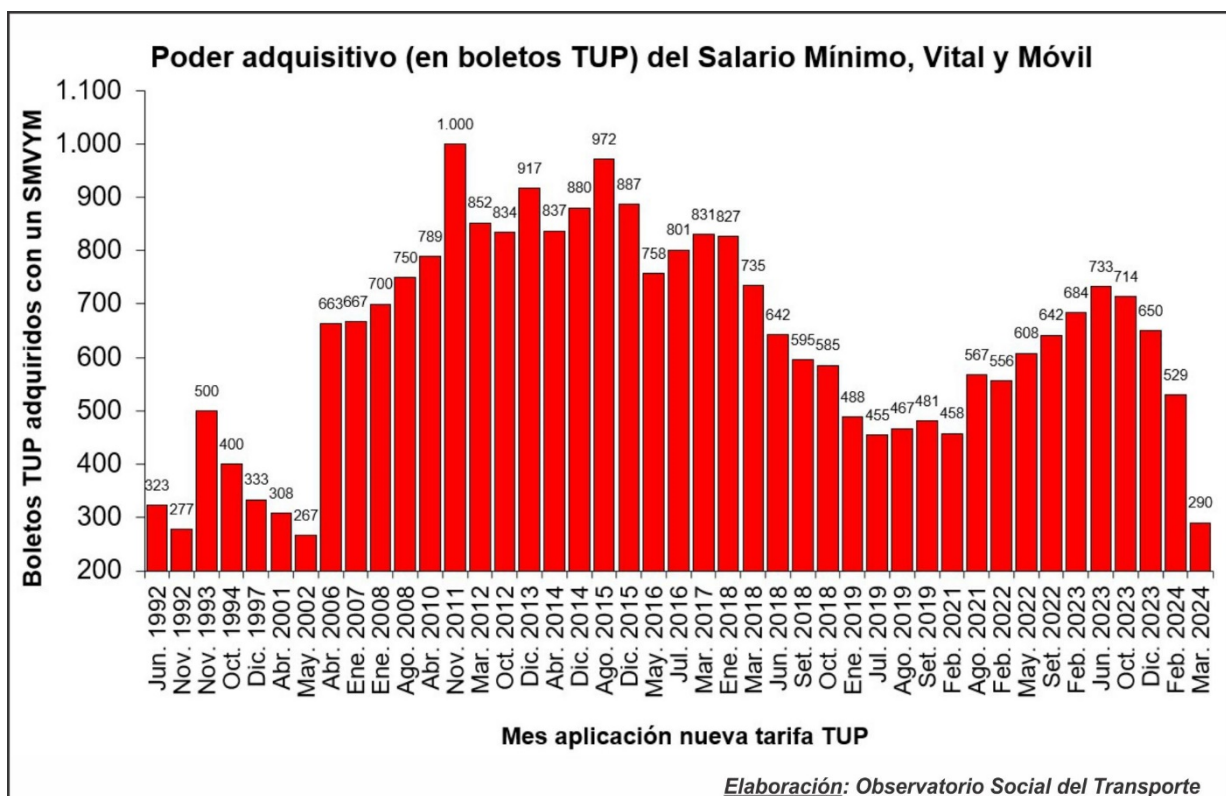
Conclusión:

Los parámetros antes descritos, demuestran de manera categórica el deterioro que padecieron los servicios del TUP a lo largo de los últimos dos años, lo que contrasta con las promesas que se hicieran por parte de la Intendencia en el mes de abril de 2022, al anunciarse el cese de la prestación de los servicios de la empresa privada “El Cacique”.



No se cumplió con la incorporación de los coches prometidos, ni la adición de nuevos recorridos. De hecho, aún persisten sin prestar servicio las líneas 102 Roja, 144 Roja, Q, Ronda del Centro, Aero Movi, Diferencial Rosario Sur, y los enlaces Barrio Irigoyen y Sur; además todavía circulan fusionadas -como en los peores tiempos de la Pandemia-, las líneas 102/144 Negra, 133/125 Negra, 133/125 Verde, 143/136/137 Negra, 143/136/137 Roja, 138/139, 145/133 Cabín 9 y 145/133 Soldini. Estas situaciones son inaceptables, y requieren una resolución inmediata para restablecer la funcionalidad integral del TUP.

Para peor, estos recortes de servicio se producen en tiempos de grave crisis económica, con un gobierno nacional ausente, que retiró de manera arbitraria el subsidio federal, y frente a lo cual, el Ejecutivo Municipal local simplemente traspasó el desbalance a las espaldas de los usuarios del TUP, reduciendo drásticamente el poder de compra del Salario Mínimo, Vital y Móvil, expresado en cantidad de boletos adquiribles, a cifras equiparables a los peores años de la depresión económica de los tiempos de la “convertibilidad” que desembocaron en la crisis del año 2001 y sus duros tiempos posteriores.



OBSERVATORIO SOCIAL DEL TRANSPORTE

INFORME SOBRE SERVICIOS DEL TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS DE ROSARIO MAYO DE 2023

El impacto de los últimos aumentos del precio del boleto (a los que se sumarán los que vendrán, siguiendo de cerca el ritmo de la inflación), **ya es perceptible con una disminución notoria de pasajeros a bordo de las unidades del TUP**, que con el paso de los meses **se irá reflejando en una fuerte caída del índice pasajero-kilómetro, que, a su vez, inducirá un aumento del costo por pasajero transportado.**

Esta situación, que tiende a agravar aún más la gestión del TUP, ya se refleja claramente en la **peor calidad del servicio prestado por la empresa privada Rosario Bus**, que las cifras exhibidas en las páginas precedentes, muestra que se está **recurriendo a todas las medidas posibles para recortar gastos, a través de disminuir cantidad de servicios en calle y recortar los horarios de circulación**; frente a esto, la operación de los servicios por parte de **la empresa municipal MOVI**, demuestra que se **ha tratado de limitar al máximo los recortes, e incluso se mejoró durante estos últimos dos años, la calidad del servicio en varias de las líneas que tiene a su cargo.**

Lo indicado en el párrafo precedente, es claro ejemplo de que **la prestación de un servicio público tan esencial como el TUP, debe ser apoyada desde el Poder Concedente mediante todos los medios a su alcance que permitan mitigar el agravamiento de su crisis, y a la vez, atenuar en lo posible la expulsión de usuarios, inducida por el empeoramiento de las frecuencias, el apiñamiento a bordo de las unidades y el recorte de los servicios nocturnos.**

Debe entenderse que por lógica, **la mayor parte de los usuarios que dejan de utilizar el TUP** por la concurrencia de su mayor costo y una oferta de servicios cada vez más mediocre (como se reflejó en este informe), **pasarán a utilizar medios alternativos de traslado** que, excepto en los casos en que los viajes se reemplacen por traslados de a pie o por el uso de bicicletas privadas o públicas, complicarán aún más la ya grave congestión vehicular, e inexorablemente **acrecentarán la cifra de accidentes en la vía pública, que además de ocasionar retrasos de la circulación, acarrearán una inevitable secuela de daños y lesiones que afectan en mayor medida a las personas directamente implicadas, pero también a todo el conjunto de la Comunidad, sea directa o indirectamente.**

Sólo el decidido apoyo al Transporte Público mejorará la calidad de vida y la sostenibilidad de nuestra Comunidad, y las soluciones alternativas basadas en la movilidad individual no acarrearán mejoras a este respecto, sino que empeoran al conjunto, afectando a todos de diversos pero palpables efectos.

Pensar que esto es un problema que atañe a los demás y no a uno mismo, es lo que nos ha traído hasta este crítico punto. En nuestro compromiso está el cambiarlo.

Rosario, mayo de 2024.