

UNIVERSIDAD NACIONAL DE ROSARIO
FACULTAD DE CIENCIA POLÍTICA Y RELACIONES INTERNACIONALES

**La gestión del transporte público urbano de pasajeros en la ciudad de Rosario
a partir del diseño e implementación del
Plan Integral de Movilidad.
Análisis y propuestas.**

TESINA DE GRADO
LICENCIATURA EN CIENCIA POLÍTICA
Orientación: Administración Pública

ALUMNA: Erika Chaloupka

LEGAJO: C-2421/1

E-MAIL: erikachaloupka@outlook.com

DIRECTOR: Lautaro Bruera

Mayo, 2015

Rosario, Santa Fe, Argentina

Agradecimientos

A mi familia y amigos por su apoyo en todos estos años de carrera.

A aquellas personas que por su generosidad contribuyeron de una manera u otra en la realización de este trabajo.

A Andy por su cariño y compañía.

A Lautaro Bruera por su guía y compromiso con la dirección de la tesina.

Al lector,

Muchas Gracias.

Índice:

Agradecimientos	1
Índice	2
Resumen	4
Abstrac	5
Introducción	6
Capítulo I: Precisiones Teóricas	10
1.1 El Estado y la prestación del servicio de transporte.	10
1.2 El diseño de las políticas públicas.	11
1.3 La movilidad urbana, consideraciones pertinentes	14
1.3.1 Movilidad sostenible	15
1.4 La crisis vehicular y la contaminación ambiental.....	17
Capítulo II: Una introducción al transporte público de pasajeros en la ciudad de Rosario. ...	20
2.1 El transporte urbano de pasajeros en Rosario en el siglo XX.....	20
2.2 El TUP en el nuevo siglo	26
2.3 El marco regulatorio del sistema TUP en la ciudad de Rosario.	31
Capítulo III: La gestión local del transporte urbano de pasajeros a partir de la implementación del Plan Integral de Movilidad	36
3.1 El Plan Integral de Movilidad como instrumento	36
3.2 El PIM en Rosario	38
3.2.1 Promoción del transporte público masivo.....	41
3.2.2 Desarrollo del transporte no motorizado	45
3.2.3 Disuasión del transporte motorizado	50
3.2.4 La cuestión ferroviaria.....	53
3.3 Algunos inconvenientes sobre el diseño y la prestación.	63
Capítulo IV: Las políticas públicas y sus actores	67
4.1 Las empresas.....	68
4.2 El Estado.....	71
4.3 Los ciudadanos.....	73
4.3.1 Usuario de transporte público	74
4.3.2 El ciudadano usuario de transporte privado.....	79

4.4 Los gremios	84
Capítulo V: El diseño Institucional aplicado	87
Conclusión, propuestas y futuras líneas de investigación.....	94
Bibliografía	101
Anexo	105

Resumen

En la presente investigación se indagó, desde un enfoque integral a partir del análisis de las políticas públicas y los actores involucrados, sobre el estado actual del sistema de transporte público urbano de pasajeros en la ciudad de Rosario, abordando para ello el estudio de la planificación y gestión del transporte público de pasajeros, colectivos urbanos y sistema ferroviario a partir del diseño, presentación e implementación del Plan Integral de Movilidad, para verificar como estas decisiones políticas pueden fomentar o no el desarrollo de la sociedad.

Se comprobó que el sistema de transporte en Rosario se encuentra fuertemente fragmentado, que la adopción de las políticas públicas respecto a la movilidad son contradictorias entre sí y que la concesión del sistema de transporte limita al mismo, siendo los primeros y últimos perjudicados los ciudadanos.

Palabras Claves: Transporte Urbano de Pasajeros - Sistema Ferroviario - Plan Integral de Movilidad - Movilidad Sustentable.

Abstrac

In the present study we investigated, from a comprehensive approach based on the analysis of public policies and the actors involved, about the current state of the system of urban mass transit in the city of Rosario, starting off, planning and management of public passenger transport, urban buses and rail system, from the design, presentation and implementation of the “Comprehensive Plan for Mobility”, to verify how these political decisions can or may not promote the development of society.

It was found that the transport system in Rosario is heavily fragmented, that the adoption of public policies on mobility are contradictory and that the transport concession is limiting the system, being the citizens the most seriously affected.

Keywords: Urban Transport of Passenger - Rail System - Comprehensive Mobility Plan - Sustainable Mobility

Introducción

Los ciudadanos se apropian del territorio transitando por él, su circulación refleja el uso del espacio, energía y tiempo que hacen. El traslado lo pueden llevar a cabo en transporte público, a pie, en vehículos motorizados privados o en vehículos no motorizados. La movilidad urbana es definida en general y entendida de manera colectiva como la posibilidad, capacidad y necesidad de las personas de desplazarse por la ciudad.

La planificación de un sistema de transporte urbano inclusivo, que priorice el transporte público y no motorizado sobre el automotor privado para aprovechar mejor el espacio, evitar la congestión, hacer un mejor aprovechamiento del tiempo, evitar accidentes y disminuir la contaminación auditiva y ambiental es una tarea en que se encuentran trabajando las grandes ciudades del mundo. Los trabajos actuales en la materia se encargan de buscar soluciones para el desplazamiento de los ciudadanos que priorice la reducción de energía, la mejora del aire y eleven la accesibilidad de los servicios para toda la población.

En 2011 en la ciudad de Rosario se presentó y puso en marcha el Plan Integral de Movilidad, producto de un proceso participativo de discusión del cual surgió el Pacto de Movilidad firmado por más de 200 instituciones. El objetivo del Plan es avanzar hacia una movilidad ordenada y sustentable, para lo cual y a partir de entonces, se empezaron a implementar una serie de proyectos bajo tres líneas de acción, desincentivar el uso de transporte privado, incentivar el uso del transporte público y desarrollar el transporte no motorizado.

Pese a estas iniciativas desde el Ente de la Movilidad de Rosario reconocen que el aumento del flujo vehicular en el microcentro de la ciudad continúa creciendo aceleradamente y ya se ha expandido hacia los principales accesos de la misma creando una tendencia en aumento del uso del automotor privado.

La gestión del transporte público de pasajeros es un ámbito de política pública particularmente sensible, en donde hay que tener en cuenta las características de la ciudad y las necesidades de movilidad de sus habitantes, y a su vez la complejidad misma que el sistema de transportes encierra, debido a la diversidad de los modos y de sus respectivas regulaciones, así como al creciente deterioro de algunos servicios. Es por esto necesario discutir los desafíos que representa, indagando sobre las características actuales de la gestión, y las nuevas que puede tomar siguiendo desarrollos institucionales propios o experiencias comparadas.

Por lo tanto esta investigación presenta como tema un análisis del estado actual del sistema de transporte público de pasajeros en la ciudad de Rosario, siendo el objeto a investigar la planificación y gestión del transporte público de pasajeros, colectivos urbanos y sistema ferroviario, en la ciudad de Rosario a partir del diseño, presentación e implementación del Plan Integral de Movilidad, año 2010 a la actualidad.

El objetivo de la investigación es analizar el sistema de transporte urbano de pasajeros en la ciudad de Rosario, servicio de transporte colectivo de pasajeros y transporte ferroviario, teniendo en cuenta su diseño y actual prestación desde la presentación del Plan Integral de Movilidad a la actualidad.

Además se busca reconocer y analizar las características sobre el diseño, la prestación y la capacidad de adaptación del sistema de transporte público de pasajeros en el contexto actual, analizar el gobierno de la plataforma de prestación del servicio público de transporte de pasajeros en Rosario, indagar acerca del rol de los actores relevantes que participan en el sistema, el Estado, las empresas, los gremios y los usuarios y reconocer opciones de nuevos modelos de movilidad urbana para la ciudad de Rosario vinculados a la integración, eficacia calidad y eficiencia esperando poder generar propuestas.

El marco metodológico que circunscribe esta tesina se alinearán en técnicas de análisis cualitativos y el diseño de investigación se situará dentro de la investigación acción, buscando así generar un aporte desde el campo de la ciencia política que mejore y oriente la gestión política.

La hipótesis de trabajo se centra en que el sistema de transporte público de pasajeros en la ciudad de Rosario presenta grandes deficiencias en un contexto de expansión urbana, que se deben a la adopción de medidas contradictorias entre sí y a una política de concesiones limitante lo que frustra llegar al objetivo último de una movilidad ordenada y sustentable expuesto en el Plan Integral de Movilidad.

Se abordará el análisis de las políticas de movilidad a partir de un enfoque integral, es decir concibiendo a las políticas sobre movilidad como parte de los derechos de los habitantes de Rosario y que por lo tanto las decisiones políticas pueden fomentar o no el desarrollo de la sociedad. Así se ve necesario abordar el tema desde un análisis de las políticas en cuestión y un análisis a partir de los actores involucrados.

La tesina consta de 5 capítulos:

El primer capítulo introducirá al lector al tema a partir de un acercamiento a la teoría para entender de forma completa a que nos referimos cuando hablamos del rol del Estado como proveedor o regulador del servicio público, así como las categorías de transporte, movilidad, sustentabilidad y también los principales problemas que en la actualidad se circunscriben al tema de movilidad urbana y que son materia de gestión pública entendiendo a la ciudad como espacio de construcción e institucionalización del derecho a la ciudad y el derecho a la movilidad. Para esto se abordarán autores como Oszlack y O'donnell, Aguilar Villanueva, Herce Vallejos y Thorson, entre otros.

En el segundo capítulo se realizará un breve recorrido por el devenir del transporte en la ciudad de Rosario y su normativa, intentando con esto contextualizar el tema para una mejor comprensión.

Ya en el tercer capítulo y partir de las categorías que se presentan anteriormente se aborda el Plan Integral de Movilidad en Rosario, su surgimiento, diseño y posterior implementación, los proyectos en curso y los inconvenientes actuales.

En el cuarto capítulo nos adentraremos en un análisis de los actores que participan en el sistema. Para analizar las relaciones de fuerza que provocan situaciones de conflicto o diálogo entre los actores es útil valerse del enfoque neoinstitucional centrado en actores del análisis de políticas públicas ya que el mismo vincula actores motivaciones, actitudes, racionalidad con estructuras políticas, sociales y económicas.

Al abordar el rol que cumplen los ciudadanos se intentará realizar un breve análisis intentando echar luz sobre por qué los ciudadanos eligen movilizarse como lo hacen, a partir de los postulados de la teoría de la elección racional.

Por último en el quinto capítulo se aborda una breve descripción de las políticas que se llevan adelante en diferentes ciudades para incentivar el transporte público y desincentivar el uso del transporte motorizado particular a partir de la perspectiva de la escuela institucionalista de la elección racional, es particular desde lo abordado por Philip Pettit en referencia a cómo se debería realizar un diseño institucional orientado a dar solución a este tipo de problemas.

Capítulo I: Precisiones Teóricas

1.1 El Estado y la prestación del servicio de transporte.

La natural evolución de las sociedades modernas ocasionó un incremento de los servicios básicos que debe garantizar el Estado para satisfacer las necesidades colectivas consideradas indispensables para la vida en comunidad.

El Estado puede optar por proveer en forma directa o indirecta los servicios, pero conserva la responsabilidad de garantizar la ejecución de los mismos, para lo cual debe elaborar el marco regulatorio que garantice a los usuarios el mantenimiento del servicio, cumpliendo los criterios de calidad, eficiencia, continuidad y obligatoriedad propias del mismo; monitorear su correcto funcionamiento y, en su defecto, sancionar incumplimientos.

En tal sentido, Santiago Benítez (2005) expresa que:

El Estado debe continuar velando por su correcto funcionamiento, en tanto tengan un carácter público. Esto significa la obligación de garantizar que los usuarios reciban los servicios con la calidad adecuada, en forma generalizada, no discriminatoria, con la continuidad y regularidad necesarias y con tarifas que tengan relación con los verdaderos costos de explotación de la actividad. La necesidad de realizar esta actividad de regulación y de control dio lugar a uno de los cambios más importantes producidos en el papel del Estado. (p.20)

El CLAD (2007) destaca que en la actualidad el Estado está en camino de fortalecer su papel como formulador y financiador de políticas públicas, así como el desarrollo de la capacidad para atraer a la comunidad y a las empresas, para compartir la responsabilidad de los servicios públicos. Pero el informe hace hincapié en que es necesario mantener el poder de intervención

estatal directa, es preciso poder diferenciar las situaciones en las cuales los servicios podrán ser suministrados por más de un proveedor y/o por entidades públicas no estatales de aquellas situaciones en las que el aparato estatal será el único capaz de garantizar la uniformidad y la realización sin interrupciones de las políticas públicas.

El transporte de pasajeros, y en especial la movilidad urbana son, en cualquier país del mundo, una cuestión clave que hace al desarrollo de las comunidades y por lo tanto se vuelven un tema central de las políticas de gobierno. En palabras de Santiago Benítez y Marta Bendomir (2007), el referir al transporte como prestación que el Estado debe garantizar, implica reconocer la trascendencia que este tiene en la sociedad actual, que exige a su vez la existencia de sistemas de transporte veloces, de alta capacidad, con niveles de seguridad y confort adecuados.

Los sistemas de movilidad urbana tienen por objetivo facilitar el acceso a servicios básicos, bienes y actividades que permitan a las personas participar en la vida cívica. El reto más importante es entonces poder gestionar el transporte atendiendo a la heterogeneidad de las población. Satisfacer las necesidades de movilidad de todos requiere entonces un correcto servicio de transporte público e infraestructuras adecuadas para los desplazamientos no motorizados que comprendan los parámetros básicos que debe cumplir el transporte público, estos son accesibilidad, asequibilidad, disponibilidad y aceptabilidad. (Programa de Naciones Unidas para los asentamientos humanos (ONU-HABITAT), 2013, pág. 37)

1.2 El diseño de las políticas públicas.

Una política pública adquiere significación cuando es vinculada al tema o cuestión que las origina. Esta manera de localizar el estudio de las políticas públicas ofrecido por Oszlak y

O'Donnell nos pone el foco en la consideración de las políticas públicas en el marco de cuestiones. Las cuestiones son “esos asuntos socialmente problematizados frente a los cuales los actores afectados positiva o negativamente por su surgimiento o desarrollo toman posición frente a la misma” (Oszlak & O'donnell, 1981, pág. 110). Las cuestiones atraviesan un ciclo vital que se extiende desde su problematización hasta su resolución.

“De que se trata la Cuestión, es parte de la cuestión misma” (Oszlak & O'donnell, 1981, pág. 109) difícilmente pueda llegarse a un acuerdo entre los actores involucrados acerca de la percepción y valoración del problema social que se ha convertido en cuestión.

Siguiendo a Aguilar Villanueva (1993) , entendemos por agenda pública al “conjunto de problemas, demandas, cuestiones, asuntos que los gobernantes han seleccionado y ordenado como objetos de su acción”. Podría afirmarse que la agenda pública hace referencia a aquellas formalizaciones de las demandas que son percibidas por los gobernantes, consideradas como prioridades y convertidas en política pública. En esta interacción se da también la concepción de los problemas de políticas, que como dicen Elder y Cobb (1996), son construcciones sociales, lo público nace entonces del encuentro de una sociedad civil que demande soluciones, respuestas y atención y un Estado que sea receptor y dé validez a esas demandas.

Las sociedades actuales poseen infinitos problemas que se enmarcan en diferentes dimensiones ya sean políticos, económicos y sociales de una realidad compleja que requieren ser atendidos por los gobernantes. Sin embargo la agenda pública seleccionará un pequeño número de los mismos debido a que como dicen Ozslak y O'Donell (1981):

Ninguna sociedad posee la capacidad ni los recursos para atender omnímodamente a la lista de necesidades y demandas de sus integrantes. Sólo algunas son problematizadas en el sentido de que ciertas clases, fracciones de clase, organizaciones, grupos o incluso

individuos estratégicamente situados creen que puede y debe hacerse “algo” a su respecto y está en condiciones de promover su incorporación a la agenda de problemas socialmente vigentes. Llamam cuestión a estos asuntos (necesidades, demandas) “socialmente problematizados. (p. 110)

En este sentido, se puede observar la heterogeneidad de la que está compuesto el conjunto de problemáticas sociales que aquejan a la ciudadanía, las mismas tendrán una mayor o menor relevancia según la importancia que le otorguen los actores, la urgencia de solución que tenga cada grupo demandante y la percepción subjetiva que construya cada uno en torno a las distintas cuestiones. De esta manera, uno de los puntos a tener en cuenta al momento de caracterizar a las diferentes demandas y reclamos de la ciudadanía es el lugar de procedencia de las mismas en la gran extensión del territorio y la relevancia o el poder que posean los actores para hacer notables sus demandas.

Es innegable la relevancia pública, que ha tomado el transporte urbano de pasajeros a lo largo de la historia, constituyéndose como factor que marca distintas demandas e inconvenientes que tiene la población en la ciudad e incluyéndose, por la necesidad de regulación que demanda todo servicio público por parte del Estado como por demandas puntuales de la ciudadanía, dentro de la agenda institucional demostrando que la percepción del gobierno hacia la realidad no es ignorada, aunque el problema todavía, como veremos más adelante no muestra haber sido resuelto.

Hay que tener en cuenta, tal como se expresa en el informe de ONU-HABITAT que implementar políticas que apunten a promover una movilidad urbana sostenible:

“depende de la existencia de formas de gobernanza que apoyen y fomenten esta visión, lo que incluye estructuras institucionales y normativas sólidas. La falta de capacidad por parte

de las instituciones, ya sea por carencia de técnicos bien formados y capacitados o por déficit de transparencia en los procesos de contratación pública de infraestructuras y servicios, plantea enormes dificultades en la promoción del transporte urbano sostenible. La fragmentación institucional socava la capacidad de coordinar los servicios de transporte urbano. Además, una burocracia sobredimensionada malgasta recursos y genera retrasos en la implementación de proyectos. La falta de capacidad de planificación estratégica y coordinación es otro grave problema a nivel mundial.” (2013, pág. 5)

1.3 La movilidad urbana, consideraciones pertinentes

“Hay tres cuestiones importantes ahora que se están convirtiendo en importantes, no sólo para las ciudades, sino para toda la humanidad: la movilidad, la sostenibilidad - que está vinculado a la movilidad y la diversidad social.”

JAMIE LERNER (2003).

Por movilidad urbana se entiende el conjunto de desplazamientos que se producen en la ciudad en los diferentes sistemas de transporte. En la medida que estos desplazamientos , y la misma utilidad de un sistema de transporte determinado, dependen también de la distancia recorrida, esta movilidad se puede cuantificar como la sumatoria del número de viajes producidos en cada medido de transporte por la velocidad media a que se desplazan y por la duración del desplazamiento (Herce Vallejo & Magrinyà, 2013).

Como vimos, una de las funciones socio económicas que se asigna al Estado es la de proveer, de alguna manera, y garantizar a la población el transporte, o sea dotar de movilidad a los

ciudadanos bajo las mejores condiciones, preservando el medio ambiente, garantizando accesibilidad y promoviendo la igualdad de acceso para los estratos de menos recursos para contribuir a la cohesión social.

Resaltando la importancia de la gestión de la movilidad para contribuir a la inclusión en una sociedad, se afirma que, el Estado puede y debe proveer y regular el transporte público con eficiencia eficacia y economía.

Hay que tener presente que aunque se los utilice como tales frecuentemente transporte y movilidad no son términos sinónimos. Transporte implica un consumo de energía y por lo tanto la creación de infraestructuras especializadas para intentar abaratar el coste del viaje. Movilidad, por otra parte, pone la atención en las formas más autónomas de desplazamientos, la oferta de alternativas posibles, gestión del gasto energético y del espacio desde una perspectiva más amplia que la de recuperación del coste invertido o la de la adaptación de la capacidad de la infraestructura a la demanda de viajes en un determinado medio de transporte (Herce Vallejo & Magrinyà, 2013). A su vez, ninguno de los dos conceptos puede ser equiparado con el de tránsito que se refiere básicamente a la circulación de los vehículos.

1.3.1 Movilidad sostenible

El concepto de movilidad sustentable nace del análisis de los problemas medioambientales y sociales ocasionados por el crecimiento de la población, las grandes ciudades y la cantidad de medios de transporte para satisfacer las necesidades de traslado y distribución de mercaderías (PSA Peugeot Citroën, 2011).

Los principios básicos de la movilidad sustentable son eficiencia, seguridad, equilibrio, bienestar, competitividad y salud. Así, una movilidad sustentable es una manera de viajar donde

el coste energético se minimiza, tanto en la elección del modo de transporte como disminuyendo el número de viajes realizados y su longitud. Y aquí está el quid de la cuestión, no solo se trata de disponer de medios de transporte lo más eficientes posibles, sino de repensar la necesidad de viajes, y esto necesariamente conlleva a repensar el modelo de producción y consumo (Thorson, 1998).

El término de sostenibilidad, tan divulgado en la actualidad, puede ser entendido en términos energéticos, de impacto ambiental o de integración social. No es lo mismo la sostenibilidad energética, que pone el acento en alternativas de desplazamiento de consumo energético menor, que la sostenibilidad ambiental, que pone el acento en la reducción de emisiones y que la sostenibilidad social, que pone el acento en una mayor equidad en el acceso a la movilidad.

No entender esta diferenciación puede llevar a que se establezcan mecanismos de encarecimiento energético o de uso de infraestructuras que simplemente expulsen a una gran cantidad de usuarios del sistema, o que, con el principio de quien contamine pague, se utilicen las herramientas fiscales para gravar unos modos de transporte que pueden contaminar poco pero ser insostenibles en términos energéticos, o simplemente permitan gozar de privilegios a los que pueden pagarse esa contaminación (Thorson, 1998).

La movilidad sostenible es entonces aquella que plantea un sistema con jerarquía del transporte público accesible y de calidad así como también el desarrollo de la movilidad no motorizada, la disuasión del automóvil y la promoción del peatón, para lograr la reducción del volumen de vehículos en las ciudades y la recuperación del valor social y ambiental de los espacios públicos en general.

1.4 La crisis vehicular y la contaminación ambiental

“Se impone en el mundo, como único modelo posible de vida, la pesadilla de ciudades donde los autos mandan, devoran las zonas verdes y se apoderan del espacio humano. Respiramos el poco aire que ellos nos dejan; y quien no muere atropellado, sufre gastritis por los embotellamientos.”

Eduardo Galeano (1996)

La congestión de tránsito, es un subproducto no deseado de los altos niveles de movilidad en ciudades de todo el mundo y un factor importante de las restricciones de acceso y ha ido en aumento en gran parte del mundo y todo indica que seguirá agravándose, impactando así en la calidad de vida urbana al ejercer presión sobre la capacidad de las vías públicas existentes, en el consumo de combustibles fósiles, en la contaminación del aire, en el crecimiento económico y en la prosperidad. (Programa de Naciones Unidas para los asentamientos humanos (ONU-HABITAT), 2013)

De los fuertes impactos negativos de la congestión, tanto inmediatos como de largo plazo el más preocupante es en la actualidad la contaminación, tanto del aire como sonora. Entre los contaminantes más peligrosos están el monóxido de carbono, el óxido de nitrógeno y el material particulado generado en la combustión.

Tal como lo afirma la Organización Mundial de la Salud (2006):

Se considera que el aire limpio es un requisito básico de la salud y el bienestar de los humanos. Sin embargo, su contaminación sigue representando una amenaza importante para la salud en todo el mundo. Según una evaluación de la OMS sobre la carga de enfermedad debida a la contaminación del aire, son más de dos millones las muertes

prematuras que se pueden atribuir cada año a los efectos de la contaminación del aire en espacios abiertos urbanos y en espacios cerrados (producida por la quema de combustibles sólidos). Más de la mitad de esta carga de enfermedad recae en las poblaciones de los países en desarrollo (p. 5).

Por otra parte la contaminación sonora es definida como un incremento de los niveles acústicos en un territorio, el origen de la misma se encuentra en las actividades del hombre y generalmente su impacto en la sociedad se debe a un mal planeamiento urbano y vial de las ciudades (De Esteban Alonso, 2003). En este sentido tal como lo afirma Alfonso Alonso De Esteban (2003):

(...) Aunque los vehículos parecen cada vez más silenciosos, en realidad no se han producido muchos avances tecnológicos en esa dirección, ya que el esfuerzo de las últimas décadas se ha centrado en el ahorro de combustible y la disminución de la contaminación atmosférica. De hecho, la reducción del consumo se ha traducido en algunos casos en un incremento del ruido de ciertos modelos, dado que la disminución de la cilindrada del motor, suele venir acompañada de un aumento en su velocidad de régimen (p.22.)

El Estado por lo tanto tiene la responsabilidad de intervenir desarrollando un sistema de transporte urbano eficiente que induzca a disminuir los contaminantes del medio ambiente, a través de políticas que afecten sobre la oferta de transporte, así como sobre la demanda, a fin de racionalizar el uso de las vías públicas.

Tal como se afirma en los cuadernos de la CEPAL (Bull, 2003):

El control de la congestión forma parte de la elaboración de una visión estratégica de largo plazo del desarrollo de una ciudad, que permita compatibilizar la movilidad, el crecimiento y la competitividad, tan necesarias actualmente, con la sostenibilidad de la urbe y su

calidad de vida. El tema es complicado y exige una alta capacidad profesional y de liderazgo de parte de las autoridades urbanas y de transporte. El trabajo ha de ser continuo y permanente (p. 12).

Capítulo II: Una introducción al transporte público de pasajeros en la ciudad de Rosario.

2.1 El transporte urbano de pasajeros en Rosario en el siglo XX.

“En Argentina el trazado de los sistemas de transporte terrestre, tanto ferroviario como vial, respondió históricamente a las exigencias de una estructura económica orientada a la exportación de productos agropecuarios. Es así como, tanto una como otra red fueron diseñadas en forma radial o de abanico, con todas sus líneas convergentes hacia el puerto principal, Buenos Aires. La red caminera, que se estructuró más tarde seguirá el trazado a las vías férreas”

Isidro Carlevari, (1994)

Hacia comienzos del siglo XX la ciudad de Rosario se encontraba transitando un proceso de expansión y evolución creciente en materia de inversiones en obra pública. El crecimiento sostenido de la ciudad provocó la expansión del territorio hacia zonas periféricas y por consiguiente el incremento de obra de infraestructura como calles y rutas.

El municipio adoptó un modelo de gestión descentralizado- privado, dejando en manos de las empresas, mediante una política de concesiones, la producción de los servicios, y tomando para sí la función de control.

Hacia 1926 el transporte urbano de pasajeros, concesionado a la empresa belga Compañía General de Tranvías Eléctricos de Rosario, atravesó su primera gran crisis ya que la población, que ascendía a 348.296 habitantes, desbordó el sistema de ya que no se había previsto de manera adecuada el incremento de la demanda.

Para responder a esto el Estado Municipal intentó hacer funcionar un nuevo ramal ferroviario pero las trabas que puso la empresa concesionaria lo hicieron imposible. Esta pugna de intereses finalmente pudo resolverse con la aparición del colectivo en forma masiva y permanente en las calles. Comienza así el auge del ómnibus y la caída de la empresa de tranvías.

Hacia el año 1932 el Municipio convoca a los vecinos a la constitución de capital para formar una nueva empresa, junto a los dueños de colectivos. Absorbiendo las empresas de tranvías y ómnibus existentes se crea la Empresa Mixta de Transporte Rosario que llega a tener en un futuro una flota de 350 coches.

En el año 1940 se produce un nuevo punto de inflexión, un contexto de guerra mundial que impedía la importación de repuestos y neumáticos obliga a suspender servicios por falta de insumos para las unidades, lo que afecta la productividad del sistema.

El Estado se hace cargo y tras pasa el servicio a manos municipales creándose la Empresa Municipal de Transporte de Rosario dotada con 300 tranvías, 70 ómnibus y 30 micros para transportar 131 millones de pasajeros para una población que ascendía hacia 1944 a 462.000 habitantes.

En un primer momento esta empresa lleva adelante el servicio y recupera los niveles de productividad deseados, viéndose más adelante nuevamente paralizada por el desborde de pasajeros y la falta de coches en buen estado para prestar el servicio de forma continua o que provoca en 1946 una intervención de la compañía y la revocación del decreto que le daba carácter de ente autárquico por lo que pasa a manos de la Municipalidad.

La situación continuará siendo crítica hasta 1953 sucediéndose una serie de intervenciones, municipales y provinciales, que intentan paliar de alguna forma la situación de déficit, descontento popular, bajo rendimientos de trabajadores etc.

Esta situación crítica era ocasionada en gran medida por la gran extensión de territorio de Rosario en relación con la escasa población, lo que provocaba la prolongación de los itinerarios y hacía del gasto del viaje por pasajero superior al ingreso que el mismo representaba. Las políticas llevadas adelante como la sucesiva compra de nuevas unidades en coche ni los intentos por aumentar el boleto lograrán estabilizar la situación.

Hacia 1952 el Estado Provincial autoriza al Estado Municipal la creación de una nueva Empresa Mixta para la explotación del servicio y finalmente se logra un acuerdo con aquellas empresas que brindaban el servicio de transporte interurbano para que también transporten pasajeros dentro del municipio. Al buscar en las empresas privadas la solución a los inconvenientes se observa el fracaso del régimen monopólico que habían tenido las empresas de transporte rosarino hasta esa época.

En 1955 se concesiona el sistema al sector privado, pero desaparece al poco tiempo debido a la inadecuada prestación del servicio y la fiscalización que lleva a que se ofrezcan servicios ineficientes. Al pasar el transporte en manos privadas varios sectores de la ciudad quedan marginados debido a la imposibilidad de adecuar recorridos por la baja rentabilidad que eso presentaba para las empresas mientras que otros servicios, en especial los céntricos, se saturan. Tras ello, los equipos se transfieren a cooperativas de obreros y sociedades de componentes. El tranvía, reemplazado por el sistema de colectivos deja de funcionar en 1963 (Marsili, 2011).

A mediados de la década del 60 y viéndose sacudidos por una nueva crisis la Empresa Municipal de Transporte nuevamente traslada su servicio a manos privadas y se incorpora el sistema de licitaciones para la prestación de servicios a su vez que se diseña el esquema de transporte dando prioridad de circulación en calles y avenidas y se avanza en toda la regulación del sistema.

En 1976 se privatiza el último reducto municipal de transporte, el servicio de trolebuses, en particular la línea K que era la única que había quedado funcionando luego de la destrucción de unidades de la flota durante el Rosariazo. La prestación se adjudica al grupo empresario Martin Fierro que lleva adelante el servicio hasta 1992 año en que una nueva licitación lo adjudica a la Unión Transitoria de Empresas (UTE) integrada por Molino Blanco y Capse S.A.

El 14 de octubre de 1985, se establece, a través del dictado de la Ordenanza N° 3946, el nuevo Marco Regulador del Sistema Público de Pasajeros Municipal donde se definió el mecanismo de selección de aquellos concesionarios privados que habrían de prestar el servicio, pautas de explotación, y de prórroga, unidades de transporte a afectar a la prestación del servicio y personal dependiente de las concesionarias. También hacía referencia a los pasajeros a transportar, la tarifa a aplicar, normas contables y de estadística, y régimen de penalidades ante transgresiones. (Marsili, 2011)

Para septiembre de 1993 el TUP contaba con 824 unidades con una antigüedad promedio de 5 años. Las mismas se distribuían en 50 líneas que se agrupaban, a su vez, en 27 empresas de colectivos. Con respecto a la demanda, el total de boletos vendidos en 1992 ascendió a 215.930.000 resultando el índice pasajero/km de 2,70. A partir de 1994, en tanto se observa una caída de la demanda, a partir de los cual el sistema nuevamente comenzó a concentrarse en pocas manos privadas.

Hacia 1998 se planifica un sistema integral de transporte público, de las 62 líneas establecidas, circulaban por la ciudad 53 más una línea de trolebuses. De esas líneas, 10 se encontraban en una situación precaria. Por su parte también en ese año se establece el Fondo Compensador del sistema de transporte con el objetivo de equilibrar las diferencias de rentabilidad existentes originadas entre las diferentes líneas integrantes del sistema en virtud de

las asimetrías originadas en los diferentes índices de productividad determinados por la relación pasajeros- kilómetros (Marsili, 2011).

Para finales de los 90' el TUP en Rosario se encuentra concentrado en manos privadas y su situación en precaria y deficitaria, se distingue el mal estado de los coches, la lentitud del servicio, el alto nivel de saturación de pasajeros y la inseguridad se vuelve común en los servicios, las unidades se tornan inseguras por los crecientes asaltos a choferes que manejaban dinero. La mayoría de las empresas abandonará sus servicios debido a la falta de competitividad frente a empresas más grandes y con mayor solvencia y la concentración de recorridos se acentuará.

En cuanto al transporte ferroviario, los primeros emprendimientos en la región y el país fueron planeados para satisfacer las demandas del modelo agro exportador, esta lógica implicó el diseño de un tendido que tendió a la concentración de ramales en el centro del país.

A partir de la segunda mitad del siglo XIX se abandona la idea de que los servicios públicos pertenecen originariamente al Estado Nacional y por lo tanto no pueden ser enajenados o concedidos para explotación por terceros, con la abolición de la Constitución empieza un proceso de desarticulación del sistema ferroviario. El proceso implicó levantamiento de vías, clausura de ramales y la privatización de los servicios.

El desmembramiento ferroviario tuvo su origen en un informe que llevaba el nombre de “Transportes Argentinos, Plan de Largo Alcance”, que se elaboró durante la presidencia de Arturo Frondizi, y que derivó en el Plan Larkin (Milito, 2006) Este plan, realizado por consultores de Estados Unidos, Italia y Holanda, junto al Banco Mundial, recomendaba desmantelar 10.000 Km. de líneas férreas reemplazándolas por carreteras.

A partir de este plan y con el incremento sustancial de los recursos destinados a la construcción de carreteras, la industria del automotor ganó espacio y participación en el mercado del transporte en detrimento de la industria ferroviaria y en especial de Ferrocarriles Argentinos.

La consolidación hacia finales de la década de los ochenta de la visión acerca del agotamiento del modelo de desarrollo basado en la centralidad de la acción estatal y de la superioridad del mercado como principal mecanismo para optimizar recursos en una sociedad, fue un factor determinante para el desarrollo de la política de privatizaciones de la red ferroviaria nacional. El vaciamiento progresivo que sufrieron los ferrocarriles, culminó con la privatización de los servicios en los 90`s mediante el Decreto 666/89.

En el año 1989 y producto de las primeras políticas neoliberales que buscaban equilibrar las cuentas públicas a través de la privatización de servicios y la apertura comercial, se dispone por Decreto Nacional la Reestructuración Ferroviaria mediante la racionalización de gastos y necesidades de financiamiento. Así se ordena la división de la Empresa Ferrocarriles Argentinos para trabajar en la privatización bajo la modalidad de concesión de servicios (Felder, 2001).

Esta política llevó al Estado a restringir los servicios de pasajeros de media y larga distancia, llegando a cancelar la operación en el país y dejar a cargo de las Provincias que así lo quisieran, este tipo de servicios de pasajeros (Alonso, 1992).

El marco regulatorio dejaba expuestas graves deficiencias como indefinición normativa y serias dificultades en la constitución y regulación institucional; esta debilidad había permitido que los compromisos asumidos como planes de inversión y mantenimiento, o de pago del canon por contrato se cerraran en el marco de conductas oportunistas, acordándose valores entre las partes que nunca se llegarían a cumplir (Oszlak O. y., 1998)

2.2 El TUP en el nuevo siglo

“El transporte urbano es rentable en la medida en que haya una gran concentración económica de la propiedad de la flota y en el recorrido de las líneas (...) la conformación de tres grandes empresas apunta a consolidar grupos económicos más sólidos con una gran escala que haga más sustentable el sistema...”

Armas, Federico (2007).

Hacia el año 2001, se encontraban trabajando sólo 10 prestadoras del servicio de ómnibus en Rosario que se ocupaban de prestar el servicio a través de 40 líneas. El servicio se encontraba concentrado en manos privadas, a su vez que la concentración era también de zonas y recorridos. Producto de la crisis económica y política que azotó al país, las empresas concesionarias van perdiendo poco a poco sus licencias o se van retirando del servicio acusando la quiebra.

Al caer 5 líneas pertenecientes a la empresa Manuel Belgrano, inmediatamente la Municipalidad de Rosario por medio de la Secretaría de Servicios Públicos lanza una convocatoria a las empresas de TUP para que eleven propuestas de explotación del servicio o de líneas individuales, si bien se presentan dos propuestas ninguna es aceptada por no cumplir con los requisitos exigidos. Se visualiza que el sistema se encontraba en franca crisis.

El Consejo Municipal de la Ciudad de Rosario, buscando garantizar que el sistema de transporte mantenga su funcionamiento dentro niveles de calidad esperados, dispone un periodo de transición del TUP de hasta dos años buscando con esto una prórroga para poder superar la crisis y lograr un diseño de calidad para un nuevo sistema que abarque toda la ciudad y garantice el transporte a la población.

Al no poder resolver la situación que dejó la empresa Manuel Belgrano, al cesar con el servicio de sus líneas y las siguientes caída de concesiones y desaparición de empresas, el Ejecutivo Municipal decide llevar adelante la prestación del servicio y se involucra directamente creando la empresa Semtur en el año 2002 como Sociedad del Estado Municipal en el marco de las leyes 19.550 y 20.705 mediante la aprobación del estatuto a través de la ordenanza n° 7290 y teniendo como único socio a la Municipalidad de Rosario (Marsili, 2011).

Durante los años siguientes más empresas, como por ejemplo Ecobus S.A., Las Delicias Transporte Automotores SRL. , Molino Blanco, entre otras, van desapareciendo o se les va revocando las concesiones por incumplimiento de las obligaciones contractuales y debido a la falta de propuestas el Estado Municipal decide que la Semtur sume el servicio de esas líneas. Así la misma va creciendo y consolidándose, llegando hacia el 2009 a cubrir más del 20% del sistema de transporte rosarino

El 23 de diciembre del 2003 se sanciona la ordenanza n° 7627 que dispone la creación del Ente del Transporte de Rosario¹ para monitorear desde el Estado el servicio que se estaba brindando, a lo que se aspiraba era con este ente regulador poner más firmeza en el control desde el Estado y empezar a exigir a las empresas privadas determinados cumplimientos de indicadores. El mismo, formalmente se plantea como organismo autárquico descentralizado administrativa y financieramente que tiene bajo su competencia la movilidad urbana en todos sus modos: el transporte público masivo, individual y especial; de uso privado, transporte no motorizado y de otros servicios conexos y/o relacionado a la movilidad urbana. (Ente de la Movilidad)

En el marco de la reforma del sistema TUP a la que se aspiraba se piensa al transporte organizado en 5 grupos, de esos se calculaba el primero a cargo de Rosario Bus, el segundo a cargo de Sociedades por Componentes, producto de las empresas más pequeñas que se iban a

¹ La misma se encuentra disponible para su consulta en www.rosario.gov.ar/mr/normativa.

agrupar, un tercero a cargo de la empresa Las Delicias, que aún no había presentado quiebra, el cuarto prestado por Sementur, que se esperaba que brinde una pequeña parte del servicio, y por último un quinto grupo que se iba a licitar nacionalmente.²

Lamentablemente, para ese quinto grupo no hay ofertas de licitación ya que las que se presentaron no cumplían con los requisitos ni los parámetros mínimos que se habían pedido desde el Municipio. Por lo que queda el mismo totalmente desierto. Se decide, entonces, crear una Empresa de Transporte Mixta, para que privados se adhieran a la Municipalidad a la prestación del servicio. Evidentemente los privados tampoco quisieron sumarse porque ahora esta es una S.A. con participación estatal, con una participación ínfima de privados.³

Hacia el año 2009 cae la concesión de la Empresa Las Delicias, y finalmente el sistema que se había planificado para cinco oferentes y donde el Estado Municipal a través de su empresa Sementur se iba a hacer cargo sólo de un par de líneas, queda conformado como un sistema concentrado en tres grupos, el primero licitado a la empresa Rosario Bus S.A. tiene la mitad de las líneas y el monopolio de la zona norte de la ciudad y el 55% restante se encuentra repartido entre las dos empresas municipales.

Por otra parte, en lo que se refiere nuevamente al sistema ferroviario, el nuevo siglo encuentra a los ramales de acceso a Rosario concesionados a distintas empresas: Nuevo Central Argentino S.A (Tucumán, Córdoba, Casilda, Bs. As.), América Latina Logística S.A. (Santa Teresa), Ferroexpreso Pampeano S.A. (Bahía Blanca), y ex Ferrocarril Gral. Belgrano S.A. (Santa Fe, San Francisco, Pergamino, Bs. As.)

² Marsili, Marina. Fiscal del Tribunal Municipal de Cuentas de Rosario y autora del libro "Transporte Público con gestión estatal. El caso de la Sementur en Rosario". Entrevista realizada el 12/12/2014 Disponible en Anexo Entrevistas en Profundidad.

³ *Id.*

Por contrato de concesión, NCA es encargada de regular y mantener la infraestructura de todo el tráfico en trocha ancha que circula por el área metropolitana Rosario; por lo cual tiene derecho a cobrar un peaje a las otras empresas que ingresan a la red (Municipalidad de Rosario, 2011).

Existen servicios de pasajeros que arriban a través de la trocha ancha. Algunos tienen como destino la ciudad de Rosario y otros son pasantes con destino a Córdoba y Tucumán. Ambos servicios prestados por empresas privadas que detentan concesiones de cargas y pasajeros y operan en la estación Rosario Norte (Municipalidad de Rosario, 2011).

La red ferroviaria local además cuenta con playas operativas y estaciones de carga para completar el sistema ferro-portuario de cargas (playas en la trocha ancha como Patio Parada, Balanza nueva, Villa Diego, San Lorenzo y playas en la trocha angosta como Sorrento y Timbúes). Las estaciones descargas de trocha ancha son: NCA (Rosario Cargas, Barrio Vila, G. Baigorria, San Lorenzo, Cerana, Alvear, Gral. Lagos), ALL (Soldini), FEPSA (Villa Diego). Y en la trocha angosta: FCB (Central Córdoba, Rosario Oeste, Nuevo Alberdi, El Gaucho, C. Bermúdez, Pino, San Lorenzo, Timbúes) (Municipalidad de Rosario, 2011).

A partir de la consideración de lo necesario de promover el desarrollo del modo ferroviario tanto para transporte de carga como de pasajeros y que, por lo tanto, era necesaria una reestructuración del sistema ferroviario en el año 2011 se sanciona la Ley N° 13.242 impulsada por el diputado provincial de la Coalición Cívica Pablo Javkin. Los puntos más importantes de la Ley son la creación de la Empresa Mixta Ferrocarriles de Santa Fe S.A. y la creación de la Unidad Especial de Gestión Ferroviaria.

La Ley establece fundamentalmente para lograr la recuperación del Servicio Ferroviario:

- La creación de la Empresa Mixta Ferrocarriles de Santa Fe S.A. (EFESA) que será la encargada de prestar servicios de transporte ferroviario de pasajeros y de cargas en el territorio de la Provincia de Santa Fe.
- La creación de una unidad ejecutora transitoria, llamada Unidad Especial de Gestión Ferroviaria (UEGF) que tendrá por objeto la reglamentación de la Ley y su puesta en vigencia, además de la coordinación de convenios, la puesta en marcha de servicios y la gestión de subsidios y capitales privados.
- La prestación de servicios ferroviarios de pasajeros y cargas en el territorio de la provincia de Santa Fe, con sentido social y sin fines de lucro.
 - Pasajeros: metropolitanos, de media y larga distancia, sobre líneas de los FF.CC. Mitre y Belgrano.
 - Cargas: sobre las líneas del F.C. Belgrano, en secciones no utilizadas o sub utilizadas por la empresa Belgrano Cargas S.A. (Ley N° 13.242, 2011)

Además esta Ley prevé el aprovechamiento de los talleres ferroviarios ya existentes. En el año 2012 el Gobernador firmó el decreto mediante el cual se constituía la Unidad Especial de Gestión Ferroviaria. Luego de su constitución la misma debía encargarse de estos asuntos para preparar el terreno hasta la creación de EFESA.

Durante el año 2012 y luego de evaluar distintas alternativas, entre ellas la implementación de un tren bala desde Nación se lanza el proyecto para recuperar el corredor del tren de pasajeros Buenos Aires- Rosario, durante los años siguientes se trabajara en este proyecto a partir de la restauración de las vías ferroviarias, la adquisición de unidades, la capacitación a personal y la construcción de infraestructura necesaria.

Del año 2000 al 2010 se observa un periodo del transporte de pasajeros en Rosario de profundos cambios organizativos y normativos, la introducción de mejoras, como por ejemplo la tarjeta sin contacto y el intento de re diseñar un sistema que brinde un servicio eficiente, dividido por un lado el servicio de ómnibus en manos públicas y privadas, y concentrado por otro, el ferroviario en manos exclusivamente privadas.

Con la puesta en marcha del PERM+10 se vuelve a plantear un re diseño del sistema, tocando en dos de sus líneas estratégicas el tema del transporte urbano. La primera “Integridad y Conectividad” atiende a solucionar y atender las demandas relacionadas al tránsito de personas y mercancías por vía terrestre y fluvial. La otra “Rio+ calidad de vida”, atiende temas como la habilitación de nuevos espacios verdes, aprovechamiento energético, ecología, saneamiento ambiental, está además, sujeta el tópico que refiere a la movilidad urbana enmarcada en un Plan Integral de Movilidad para la ciudad el cual nos encargaremos de analizar más adelante en este trabajo (Municipalidad de Rosario, 2009).

2.3 El marco regulatorio del sistema TUP en la ciudad de Rosario.

El sistema TUP en la ciudad de Rosario se encuentra regulado a partir de año 1985 por la ordenanza N° 3946/85, posteriormente, en el año 2004, se redacta un nuevo marco regulatorio que lo modifica, la ordenanza 7804/04.

En la norma se establecen las condiciones básicas que deben cumplir las empresas prestadoras del servicio de pasajeros, los derechos y obligaciones de los usuarios, así como la conceptualización general del sistema y las condiciones de regulación de las licitaciones

públicas. A continuación detallare brevemente los puntos más importantes que rigen el servicio TUP en Rosario.

En primer lugar el llamado a licitación pública, potestad del poder concedente, la Municipalidad de Rosario, puede ser parcial o total para todas las líneas según los vencimientos de las concesiones o prórrogas vigentes o la caducidad de los servicios. El otorgamiento de las concesiones será por un periodo máximo de 15 años, los plazos de las concesiones se establecen en los pliegos particulares.

Con relación a las adjudicaciones, las empresas que se presenten deben constituir una Sociedad Anónima, Sociedad de Responsabilidad Limitada o una Sociedad Cooperativa, deben poseer domicilio legal en Rosario y deben acreditar la propiedad de un inmueble además de disponer de una cierta cantidad de vehículos.

De los vehículos necesarios, debe estar acreditada la adquisición de la totalidad de las unidades de transporte que serán afectadas al servicio efectivo o de reserva, estas unidades en caso de ser usadas no pueden superar los 10 años de antigüedad. Asimismo los vehículos 0km. deben estar patentados en Rosario.

La edad del parque automotor es una característica que determina el puntaje y la calificación de las empresas que se presenten a la licitación

Al otorgarse la adjudicación la empresa beneficiaria deberá depositar en una cuenta del Banco Municipal de Rosario el monto mínimo equivalente al 50% de la recaudación obtenida el día hábil inmediato anterior o de lo acumulado en sábados, domingos y feriados.

Si una empresa ya fuera oferente del servicio tiene derecho a presentar un pedido de prórroga por escrito por lo menos noventa días corridos anteriores al vencimiento de la concesión.

El poder concedente, la Municipalidad, tiene la potestad de fijar diagramas, itinerario, horarios y frecuencias para un mejor servicio, esto debe ser acatado por el adjudicatario del servicio y no podrá ser alterado, salvo por causa de fuerza mayor y con expresa autorización del Gobierno Municipal. Además el mismo podrá aumentar o disminuir la cantidad de unidades que prestan servicio en una determinada línea teniendo en cuenta las necesidades de población y la rentabilidad de la misma.

De las obligaciones que tienen las empresas adjudicadas se incluye la de presentar en tiempo y forma, la cantidad de hojas de ruta, cuadros de horarios, Km. recorridos, consumo de combustible, conductos, velocidades, y tiempo de marcha de cada vehículo. Así mismo dentro de los 10 días de cierre mensual se debe presentar las planillas estadísticas con la información relativa al promedio de pasajeros /km. ante la Dirección General de Transporte para su control y verificación con las hojas de ruta y los otros datos anteriormente elevados.

De las obligaciones para con el ciudadano, la empresa adjudicataria debe tener seguro de responsabilidad civil y de personas transportadas sin límite, seguro de responsabilidad civil sin límite por daños causados a cosas de terceros no transportados y lesiones y/o muerte de terceras personas.

Los usuarios por su parte, deben abonar una tarifa establecida por el Municipio y aprobada por el Consejo Municipal, la misma será fijada por las autoridades competentes en base a valores propuestos por el Departamento Ejecutivo, emergente de los estudios realizados por las oficinas técnicas correspondientes.

El servicio es gratuito para menores de 4 años y las personas mayores de 69, así como para miembros vecinalistas, policías y bomberos voluntarios y personas discapacitadas con un acompañante.

Las personas con capacidades diferentes podrán transportar consigo sillas de ruedas y todo otro elemento de ambulación requerido, Las personas no videntes o con seria disminución de su capacidad ambulatoria tendrán derecho al ascenso o descenso de las unidades del transporte público en lugares donde no corresponda parada de la línea pero siempre dentro del sector de los últimos treinta metros de cada cuadra. La Secretaría de Servicios Públicos proveerá a dichos usuarios de señales fosforescentes en forma de credencial para facilitar la detención de las unidades. Las personas no videntes que se trasladen acompañadas de perros guías, deberán cumplir con las condiciones que se fijan en las reglamentaciones respectivas. (Ord. 7802, 2004 Cap. XII inc. F Derechos y Restricciones de los Usuarios)

Los niños en edad escolar primaria y secundaria y escuelas especiales así como estudiantes universitarios regulares de instituciones públicas poseen el beneficio del medio boleto.

Las paradas del TUP para ascenso y descenso estarán ubicadas a una distancia mínima entre sí de dos cuadradas estándar, debiendo en todos los casos encontrarse señalizadas. A partir de las 20 horas y hasta las 7 horas del día siguiente, las paradas se realizarán en todas las esquinas.

En los casos de troncales y corredores de tránsito esta distancia podrá ser incrementada hasta 300 metros cuando se estime la necesidad de dotar a la vía circulatoria de mayor fluidez de tránsito, mayor velocidad comercial del transporte público o mejorar sus tiempos de viaje (Ord. 7802, 2004 Cap. XI Art.43).

Las unidades afectas al servicio TUP no pueden ser usadas para otros fines bajo ningún concepto, salvo por incautación por el Municipio cuando existiera autorización expresa y fundadas por el mismo o en casos de emergencia. Las unidades no pueden circular fuera del área del ejido urbano y el mantenimiento e higiene de los vehículos queda totalmente prohibida de realizar en la vía pública.

Con relación a las transgresiones e incumplimiento de la ordenanza y su régimen, la misma plantea una serie de penalidades que van desde multas hasta la revocación de la concesión.

Ante la irrupción total o parcial del servicio TUP de una o todas las líneas, previa intimidación a regulación del servicio en un máximo de 24hs. se podrá disponer modificaciones en los diagramas de servicios que no se hubiesen suspendidos o proceder a la incautación de vehículos y medios de explotación de las empresas responsables de las irregularidades para restablecer de manera inmediata las prestaciones del mismo o autorizar a una o varias empresas a que realicen el servicio.

Transcurridos 15 días de las irregularidades o paralización de la prestación la Municipalidad puede decretar la caducidad de la concesión y proceder al llamado de una nueva licitación en los plazos y modalidades pre establecidas.

Capítulo III: La gestión local del transporte urbano de pasajeros a partir de la implementación del Plan Integral de Movilidad

3.1 El Plan Integral de Movilidad como instrumento

Un plan de movilidad es un estudio socio urbanístico que tiene por objeto la ordenación urbanística y de los diferentes medios de transporte para facilitar las diferentes formas de movilidad urbana y potenciar las que son más respetuosas con el medio ambiente, con vistas a lograr una movilidad sustentable y una menor dependencia al vehículo privado. En definitiva el plan de movilidad se encarga de definir las políticas de transporte y de adecuación del espacio urbano que hay que implementar con esos objetivos (Herce Vallejo & Magrinyà, 2013, pág. 37).

Los planes integrales de movilidad parten del supuesto de la necesidad de integrar un conjunto de medidas sobre la organización del espacio público entre las que se destacan las siguientes:

- Delimitación de los tejidos urbanos más sensibles y su protección del tráfico de vehículos privados
- Establecimientos de redes específicas para las diferentes formas de movilidad
- Política de aparcamiento a favor del estacionamiento en origen
- Adecuación de las calles a esta concepción jerárquica y especializada de la red de espacios públicos. (Herce Vallejo & Magrinyà, 2013, pág. 38 a 40)

El objetivo de la movilidad urbana sostenible, como lo veíamos más arriba en este trabajo, es el de consumir menos recursos naturales no renovables y producir menos afectaciones al medio ambiente. En la actualidad las ciudades deben tener esto como rector ante la elaboración de un Plan Integral de Movilidad, el mismo por lo tanto debe buscar generar alternativas al uso del

automóvil, promover viajes no motorizados en transporte público y otros medios, dar protagonismo al peatón, e impulsar el ordenamiento del transporte de mercancías racionalizando su circulación urbana y sus sistemas de distribución y puntos de intercambio (Herce Vallejo & Magrinyà, 2013).

Las fases para el diseño e implementación de un plan de movilidad son las siguientes

- Definir los objetivos y ámbitos de estudio
- Recogida de información a través de encuestas, participación en foros, estudio del inventario vial etc.
- Crear una base de datos de la movilidad y modelo de simulación de la situación actual /futura.
- Diagnóstico, hay que valorar la situación actual para poder conocer la realidad e identificar los problemas existentes en el municipio.
- Plan de acción, propuesta de acciones urbanísticas y sociales a realizar para poder conseguir una movilidad sostenible y segura
- Seguimiento, una vez realizado el estudio, el municipio toma las medidas oportunas para cumplir con las acciones aprobadas en el plan de movilidad.

Durante el periodo de diagnóstico hasta el seguimiento es necesario contar con la participación ciudadana a través de foros de movilidad, exposiciones, encuestas, debates y todo tipo de herramientas que ayuden al ciudadano a poder manifestar sus inquietudes y al equipo técnico a recoger esa información.

“A través del PIM se genera una oportunidad de plantear la demanda futura como objetivo estratégico para lograr un equilibrio sustentable en el uso del sistema de transporte y establecer

un marco de evaluación, incluyendo las necesidades de movilidad de la población más desfavorecida” (Mazzioli, 2013, pág. 27).

Para alcanzar estos objetivo se debe, entonces definir políticas que aborden al usuario de transporte privado y de inversión en el transporte público a fin de alcanzar los niveles de demanda proyectados y llegar así a un sistema verdaderamente equilibrado. Para lograr incrementar el nivel de demanda del transporte público se debe aumentar la confiabilidad en las prestaciones para atraer al sistema a los usuarios nuevos, a aquellos que lo han abandonado e impedir el éxodo de los que aún lo utilizan.

En tanto, la inversión en infraestructura de transporte público debe estar enfocada en lograr el aumento de la confiabilidad y una reducción apreciable de los tiempos de viaje.

3.2 El PIM en Rosario

"Los sistemas públicos de transporte funcionan mal cuando se los opera mal"

Jaime Lerner (2014).

En la ciudad de Rosario la tasa de motorización aumentó de 268 a 345 vehículos por cada mil habitantes entre el los años 2001 y 2008 respectivamente (Municipalidad de Rosario, 2011). Según la encuesta Origen–Destino realizada en la ciudad en el año 2008, en el área metropolitana de Rosario se registraron 1.854.933 viajes por día, con una tasa de generación de viajes de 1.5 viajes/día por persona y una distancia promedio de los viajes de 4.5 km. La distribución de los viajes según el medio de trasporte que se utilizó se divide en 29.8% autobús, 28.9% vehículo

privado, 20.6% a pie, 8.4% bicicleta, 3.7% taxi, 2.1% Otro, 0.2% multimodal (Municipalidad de Rosario, 2011).

La ciudad cuenta con unos 750 colectivos urbanos, más de 4.000 taxis y se realizan 69.805 viajes diarios que en bicicleta, que ya representa el 5 por ciento de la movilidad de la ciudad, con tendencia a la suba. Por otro lado el parque automotor ha crecido un 67% en la última década.

Se distinguen en la ciudad tres picos horarios de viaje: de 7:00 a 8:00hs., de 12:00 a 13:00hs. y de 17:00 a 18:00hs.

Ante la preocupación del acelerado crecimiento de estos indicadores, y pensando en un ideal de ciudad más ordenada en tránsito, el gobierno intentó generar una política de incentivo del transporte público sustentable y del transporte no motorizado con los objetivos de lograr la reducción del tráfico en el microcentro, un aprovechamiento del espacio público y la disminución de la contaminación (Municipalidad de Rosario, 2011).

A mediados del 2010 el Ente de Transporte de Rosario presentó un documento base que delinea el Plan Integral de Movilidad y a partir de allí comenzó un proceso de consulta y participación basado en tres pilares, los expertos internacionales (ITPD-International Transport Development Policy y Banco Mundial), Expertos Locales, (Instituto de Estudios del Transporte) y la ciudadanía e instituciones a través de talleres participativos.

Del componente participativo que tuvo el proceso se puede destacar que participaron sólo 638 personas de las cuales el 48,12% lo hicieron en representación de instituciones. De esas organizaciones de la sociedad civil, sólo 4 estaban vinculadas al transporte. Las reuniones de consulta y participación se realizaron en 5 encuentros y de las 638 personas sólo una asistió a todos los encuentros, mientras que 515 personas asistieron a uno solo. Para caracterizar esto

recurso a la información que brindaron miembros de la Asociación Amigos del Riel que indicaron haber sido convocados a participar del proceso, se hicieron presentes en dos encuentros pero hacia el segundo ya había bajado fuertemente la participación y además no se tomaban en cuenta sus recomendaciones por lo cual decidieron no firmar el documento.

En diciembre del 2010 se firma el Pacto de Movilidad entre más de 100 instituciones. En este Pacto se expresa, “Si pensamos al transporte como un medio de generar equidad social, es importante entonces definir políticas de movilidad que permitan construir una ciudad más solidaria, con mejor accesibilidad para los ciudadanos y mejor calidad de vida para la sociedad en general” (Municipalidad de Rosario, 2010, pág. 22)

Los objetivos que se reconocen dentro del pacto y con relación al sistema de transporte urbano de pasajeros en la región son:

- Desarrollar un sistema integrado de transporte de calidad e inclusivo que fomente el transporte ferroviario, tranviario, transporte público y en particular el transporte eléctrico.
- Favorecer la bicicleta como modo de transporte a través de la promoción de su uso y el mantenimiento, ampliación y renovación de las infraestructuras. Asimismo incluir al peatón como protagonista de la movilidad de la ciudad.
- Consolidar corredores de transporte masivo sobre calles y avenidas, implementando gradualmente carriles exclusivos de circulación de transporte público (buses, trolebuses, BRT⁴, tranvías) para otorgar mayor eficiencia y rapidez al sistema. Priorizar la implementación del Corredor Tranviario Norte-Sur.

⁴ Bus Rapid Transit: Servicio de altas prestaciones para transporte público, que tiene como objetivo combinar los carriles de autobuses con estaciones de autobuses de alta calidad, vehículos, servicios y marcas para lograr el rendimiento y la calidad de un tren ligero o un sistema de metro, con la flexibilidad, el costo y la simplicidad de un sistema de autobuses.

- Promover la implementación de servicios/corredores ferroviarios de pasajeros. Servicios regionales de pasajeros, recuperando la serie de estaciones ferroviarias históricas de la ciudad, su área metropolitana y su región. Servicios de larga distancia. Tren Buenos Aires- Rosario-Córdoba.
- Proteger el medio ambiente promoviendo el uso de energías renovables, promover el desarrollo de tecnologías aplicadas a la movilidad.
- Mejorar las actuaciones de información, concientización, educación y seguridad vial.
- Fortalecer los mecanismos institucionales de gobernabilidad vinculados a la movilidad (Municipalidad de Rosario, 2010).

Finalmente, y en el marco del Pacto, en el año 2011 se presentó el Plan Integral de Movilidad de la ciudad de Rosario, en el mismo se plantean una serie proyectos orientados a mejorar las condiciones de la movilidad en la ciudad bajo tres líneas de acción: Promover el transporte público masivo, desarrollar el transporte no motorizado y disuadir el uso del transporte motorizado (Municipalidad de Rosario, 2011).

3.2.1 Promoción del transporte público masivo

Una de las medidas más importantes que se plantearon para la promoción del transporte público fue la incorporación de los carriles exclusivos, aprobado por unanimidad en el Consejo Municipal en diciembre del 2011 e implementados a partir del 13 de febrero del 2012, los carriles exclusivos consisten en ocupar el lado derecho de la calle para transporte público y vehículos de emergencia y el lado izquierdo para autos particulares, el objetivo principal es reducir el tiempo utilizado en viajes hechos en transporte público.

Los carriles exclusivos fueron pensados dentro del Plan Integral de Movilidad para que contribuyan a la implantación de un Sistema Integrado de Transporte que promoviera la intermodalidad y aprovechara las ventajas comparativas de cada medio en cuanto a capacidad y flexibilidad (Municipalidad de Rosario, 2011, pág. 169). Pero finalmente, por cuestiones económicas que frenaron otros proyectos, por ejemplo el tranvía metropolitano del cual se hablará más adelante; o por cuestiones de falta de acuerdo político, los carriles fueron lanzados rápidamente con el fin de ordenar y agilizar el tránsito de colectivos.

En este sentido Alicia Picco expresó,

“(...) la cuestión económica de los sistemas de transporte no pueden no tenerse en cuenta, el tranvía, y apostar a la intermodalidad del transporte, pasa a ser una propuesta que a lo mejor económicamente es complicada en este momento, por eso se va postergando y no se van tomando definiciones en ese sentido, pero tenemos q tender a la complementariedad de los modos y por lo tanto no hay que desestimarlos (...) para tomar decisiones con respecto a remplazar un vehículo como el colectivo por cualquier otro sistema tiene que ver con una cuestión económica.

La solución más rápida hoy es el colectivo ya que se compra unas unidades más y se generan las conexiones no es lo mismo con cualquiera de los otros sistemas que requieren una inversión superior.”⁵

Los carriles exclusivos suman 10 kilómetros de recorridos en 72 cuadras. Por allí circulan 27 líneas de transporte urbano por donde se transportan 370 mil usuarios del servicio local de colectivos. Esto representa el 65 por ciento del sistema del transporte urbano de pasajeros.

⁵ Dra. Alicia Picco, Directora del Instituto de Estudios de Transporte de la Facultad de Ciencias Exactas, Ingeniería y Agrimensura, UNR. Entrevistada el día 09/04/2015. Véase en Anexo Entrevistas en profundidad.



Figura N°1 Carriles exclusivos en rosario

Fuente: www.rosario.gov.ar

A 3 años de implementados el Ente de la Movilidad de Rosario (EMR) ha informado que efectivamente se ha producido una reducción de hasta un 38% en los tiempos de viaje del Transporte Urbano de Pasajeros, con una velocidad comercial promedio de 14 km/h. en 2011 un colectivo tardaba en recorrer su extensión 37 minutos y en la actualidad lo hace, según informes del EMR en 23 minutos, ósea casi un cuarto de hora menos.

En el informe realizado por el EMR también se informó que los carriles exclusivos han incidido de forma favorable en la reducción de la congestión, destacándose calle Maipú y en la reducción de accidentes de tránsito, registrándose una disminución en los siniestros que involucran al transporte público al descender en un 59% respecto a 2011⁶.

Actualmente del total de las personas que circulan en calles con carriles exclusivos, el 73 % lo hace en transporte público y sólo el 23 % en automóvil particular. Pero hay que tener en cuenta

⁶ Artículo "Carriles exclusivos: reducción en siniestros y tiempos de viaje, reforzando su eficiencia en el área central" en Rosario Net, disponible en www.rosarionet.com, consultado el día 12/03/2015.

que de los vehículos que circulan por los carriles el 79% del total continua siendo el transporte privado.⁷

Para cumplir con la ordenación del tránsito se requirió de una reestructuración del uso del espacio público, en este sentido, se eliminó el estacionamiento medido para sumar un carril a la circulación, priorizando a los ciudadanos que se mueven en transporte público, esta medida fue la que más resistencia generó en la ciudadanía al eliminar la posibilidad de estacionar en ciertas arterias. La iniciativa también encontró fuertes resistencias en comerciantes ya que manifestaron que ocasionaría pérdidas económicas además de los trastornos en operaciones de carga y descarga de mercadería. Al momento no se reconocieron perjuicios ocasionados en este sentido.

Vinculado a este tema los problemas más grandes que presentan hoy los colectivos son la frecuencia y la cantidad de unidades y su estado.

En relación a la frecuencia que deben tener los colectivos la misma no debe superar los 12 minutos, según los pliegos licitatorios. Pero en la actualidad se ve que las empresas reducen las frecuencias para maximizar la rentabilidad, por lo tanto las mejores en agilidad que introducen los colectivos se van contrarrestadas por los tiempos de demora que presentan los vehículos.

Miguel Zamarini afirma *“La demora en las frecuencias, con la inseguridad imperante, trasunta en un peligro imperante para el ciudadano. Salvo honrosas excepciones, en todas las líneas se aprecian demoras estimadas de entre 12 ó 20 minutos, incluso en los horarios pico y especialmente después de las 8 de la noche. En los últimos 17 años se redujeron casi un 40 por ciento las frecuencias y bajó 25% la cantidad de pasajeros transportados.”*⁸

⁷ Artículo “Expertos destacan las ventajas que brindan los carriles exclusivos” Diario Online Notiexpress disponible en <http://www.notiexpress.com.ar/contentFront/rosa-locales-8/expertos-destacan-las-ventajas-que-brindan-los-carriles-exclusivos--205885.html> Consultado el día 12/03/2015.

⁸ Miguel Zamarini, Concejal por el Partido Socialista, Presidente del Concejo Municipal de Rosario. Promotor del Centro de Denuncias por Demoras en el transporte Urbano. Candidato a concejal 2015. Entrevistado el día 05/03/2015. Véase en Anexo Entrevistas en Profundidad.

Con respecto a la relación que se puede establecer entre carriles exclusivos y frecuencia Alicia Picco expresó “(...) Yo creo que el tema de los carriles exclusivos fue una solución importante para el centro de la ciudad y no solo para el transporte masivo sino también para taxis y remises q tienen la posibilidad de usar el carril. La frecuencia debe ser controlada por el Municipio y es independiente de que haya o no un carril exclusivo, por el contrario el mismo debería estar beneficiándolo, aunque una cosa no tiene q ver con la otra.”⁹ No echando mucha luz en el asunto.

En relación a las cantidades y estado de las unidades el mayor inconveniente es que las unidades adquiridas por el Municipio no cuentan con los requerimientos necesarios en cuanto a comodidad para el trabajo de los choferes (por poseer motores delanteros) y de accesibilidad para personas discapacitadas.

Por otro lado, y promoviendo el transporte público se ha incorporado a la tarjeta sin contacto (TSC) para brindar mayor comodidad en la forma de pago de los colectivos.

Por ultimo con la inauguración del Centro de Monitoreo de la Movilidad se pretende aportar seguridad, seguimiento y transparencia de la información.

3.2.2 Desarrollo del transporte no motorizado

"La bicicleta es un medio de transporte barato y que no gasta nada. Ocupa poco lugar, no envenena el aire y no mata a nadie"

Eduardo.Galeano (1996)

⁹ Picco, Alicia. Op.Cit.

El transporte no motorizado es un modo accesible, económico, saludable y ecológicamente amigable de movilizarse por la ciudad. De acuerdo con esta línea de acción se ha implementado el plan de bicisendas que actualmente se encuentra en pleno desarrollo, para ello se creó alrededor de 45 km de ciclovías además de estacionamientos de bicicletas en cocheras de autos e instalar en las principales calles del centro de la ciudad bicicleteros públicos.

Los principales criterios que se deben tener en cuenta cuando se diseña infraestructura para La bicicleta es que

- No se debe compartir calles con el transporte público y el mismo debe estar en la vereda opuesta al estacionamiento (peligroso/velocidad)
- No utilizar avenidas, ya que las velocidades son un factor de vulnerabilidad para las bicicletas
 - Anchos de calles mínimos
 - Accesos a grandes generadores atractores de viajes
 - Concepto de red, no generar tramos aislados, balancear conexiones N-S y E-O geográficamente (Borthagaray & Orfeuil, 2013, págs. 44,45).

En este sentido y observando el mapa de bicisendas de la ciudad se puede destacar criterios que no se tienen en cuenta, en primer lugar la mayoría de las calles en donde se implementaron las ciclovías son arterias muy transitadas de la ciudad, con un gran flujo de colectivos, y en ciertos casos avenidas principales.

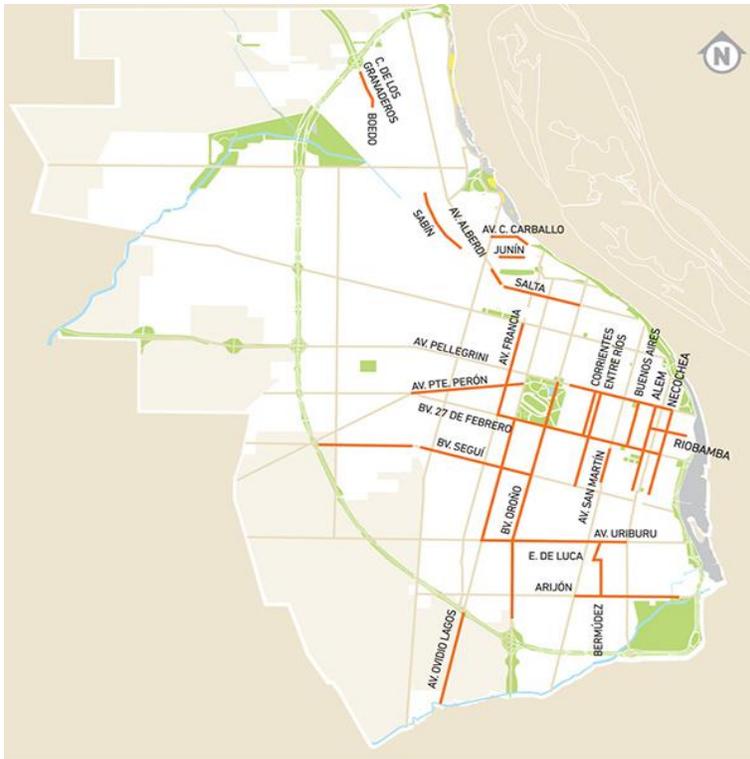


Figura N°2 Plano actual de Ciclovías en la ciudad de Rosario.

Fuente: www.rosarioenbici.com

Además se comenzó con la implementación de la fase inicial del proyecto de bicicletas públicas. La misma dispone 18 estaciones ubicadas en el centro y contará con 480 bicicletas. El uso del servicio requiere una suscripción para obtener el alta en el sistema, que podrá variar en duración siendo de tipo ocasional o de uso frecuente, mensual o anual. El modo de acceso y el pago de fracciones de uso que excedan el tiempo gratuito (período inicial de cada uso) se llevarán a cabo a través de la Tarjeta Sin Contacto correspondiente al transporte urbano de pasajeros. Según responsables del Ente de Movilidad el perfil que tiene el sistema es el de viajes

por estudio, es por ello que la mayoría de las estaciones se encuentran pensadas con relación a las universidades¹⁰.

Por el momento y como plan piloto se implementaron dos estaciones ubicadas sobre calle Pellegrini a 8 cuadras de distancia una de otra, a entender del Ingeniero Damián Álvarez del Instituto de Estudios del Transporte *“desaprovechando una oportunidad única para realizar estudios de eficiencia, factibilidad, disponibilidad, aceptación, patrones de uso, costumbres y defectos.”*¹¹

Con referencia a este proyecto hay que tener en cuenta que el plan es que el servicio sea prestado por una empresa privada a través de la concesión, desaprovechando, también en esta ocasión, una oportunidad única como es la operación del servicio en manos de la ciudad y la capacidad de esta de incidir en el sistema imponiendo sus propios criterios y no siguiendo los dictados por consideraciones comerciales de actores privados.

En cuanto a que las estaciones no sean automáticas y que la recepción y entrega no se lleve a cabo manualmente presenta ventajas y desventajas, por un lado reduce el impacto visual de las estaciones en el diseño urbano pero por otro, la operación manual del servicio “resuelve uno de los problemas habituales de este tipo de sistemas llamado falla de destino, el cual consiste en no encontrar espacio donde devolver una bicicleta y tener que desplazarse hasta otras estaciones hasta encontrar uno disponible” (Ortiz, 2013, pág. 47).

Uno de las principales desventajas que presentan los sistemas de bicicletas públicas es que aún no han sido capaces de atraer, en ninguna de las experiencias tanto nacionales como internacionales, en la medida de lo esperado, al máximo público objetivo pretendido, es decir,

¹⁰ Artículo “ Bicicletas públicas las estaciones los pro y los contra” en Diario Online Rosario3 disponible en <http://www.rosario3.com/noticias/Bicicletas-publicas-las-estaciones-los-pros-y-los-contras-20140809-0004.html> consultado el día 26/03/2015

¹¹ No se encuentra transcrita la entrevista al Ing. Damián Álvarez en sección anexos por solicitud del mismo, sólo se transcribieron afirmaciones consensuadas.

aquel que se desplaza en vehículo privado. De esto dan cuenta algunos estudios en que se muestra que del público que ha optado por estos sistemas el mayor porcentaje provenía de usar previamente el transporte público o la caminata¹². Además, en general en las ciudades donde se han implementado estos sistemas no se ha apreciado una evolución negativa en la partición modal del vehículo privado.

En este sentido Alicia Picco indica *“del sistema de transporte público en general el usuario de ese son jóvenes y por lo tanto es el que estaría pasando seguramente a la bicicleta. Pero el TUP lo q tiene q hacer es absorber al usuario del auto, no nos tiene q preocupar si alguien e baja para hacer uso de la bicicleta sino lo q tiene q bregarse es q se disminuya el uso del automóvil.”*¹³

Cuanto a las medidas para el peatón desde el municipio resaltan la implementación de las calles recreativas, un circuito de recreación permanente, libre de autos y motos, para salir a caminar, correr, patinar, andar en bicicleta, skate o rollers etc. Esta intenta convertirse en una alternativa para incentivar la convivencia, el encuentro, esparcimiento, la vida saludable y actividad física, y promover la movilidad no motorizada (Banco Mundial, 2013).

Cuando se diseñan políticas de movilidad en relación al peatón son cuatro las condiciones básicas que hay que cumplir para fomentar la caminata de forma cómoda y segura

- Accesibilidad
- Seguridad
- Confort climático y ambiental
- Atractivo (Dextre, 2013)

¹²Artículo “Bicycle Sharing Schemes: Enchancing Sustainable Moibility in Urban Area, Peter Midgley. O “Are Cycle Hire schemes the future of urban mobility?”” de Jonny Rotherham, disponible en <http://www.steerdaviesgleave.com/> consultado el día 02/02/2015

¹³ Picco, Alicia. Op.cit.

En este caso no se considera que la implantación de las calles recreativas sea efectivamente una política para fomentar al peatón ya que se trata de propuestas aisladas que apuntan más a políticas de salud y esparcimientos. Actualmente los inconvenientes más grandes que se presentan son en cuanto a accesibilidad y seguridad, las rampas, de haberlas, se encuentran en su mayoría deterioradas, los semáforos sonoros son casi inexistentes, gran presencia de obstáculos físicos vinculados a la falta de mantenimiento y barreras ambientales como son el ruido y la contaminación y personales, de tipo psicológico en tanto sentimientos de inseguridad por asaltos y arrebatos.

3.2.3 Disuasión del transporte motorizado

En cuanto a esta línea de acción se optó por el reordenamiento y la prohibición de estacionamientos y el sistema de estacionamiento medido para ordenar la oferta de espacios de corta duración.

El sistema integral de movilidad al que se aspira se sustenta en principios de desarrollo sustentable, de protección al medio ambiente y de seguridad ciudadana, con el objetivo de elevar los niveles de productividad y competitividad de la ciudad y la región, desplazando el obsoleto paradigma organizado en base al vehículo particular (Ente de la Movilidad, 2010). Se busca que el uso excesivo del auto particular, que se apropia inequitativamente del espacio público y de los recursos del medio ambiente, sea reemplazado por los transportes masivos y no motorizados (Municipalidad de Rosario, 2010).

Entonces, cabe preguntarnos cuál ha sido la repercusión de estas medidas implementadas con el objetivo de reducir el tráfico y por lo tanto la congestión, sobre todo en el microcentro, mejorar el aprovechamiento de los espacios públicos y disminuir la contaminación.

A través de la simple observación del tráfico de la ciudad podemos en un primer momento afirmar que si bien las medidas se encuentran en plena vigencia estas no han contribuido a un cambio admirable en cuanto a los patrones de desplazamiento de las personas.

Consultados para la realización de este informe¹⁴, desde el Ente de Movilidad de Rosario han confirmado que en la actualidad los datos aproximados sobre circulación en Rosario ascienden a: Vehículos que ingresan al área central por día: 300.000, viajes realizados en transporte público: 400.000, viajes realizados en bicicleta: 70.000. Ratificando el crecimiento sostenido de la cantidad de vehículos privados que circulan por la ciudad, mostrando además una preocupación creciente ya que se reconoce que esta tendencia se encuentra en aumento en zonas que antes eran periféricas y localidades vecinas.

Del mismo modo consultada sobre la temática Marina Marsilli indicó *“Mi principal conclusión es que la gente se baja del colectivo porque no tiene un buen servicio, el usuario de transporte público más allá del costo del boleto, que puede incidir en la decisión, la decisión la toma por el tiempo que tiene que estar esperando el colectivo, viajando en el colectivo y caminando desde que se baja del mismo hasta la puerta de su trabajo. Los 3 ejes sobre los que se debe discutir el transporte para lograr la disuasión del automovilista son: restricciones al estacionamiento privado, la extensión de los carriles exclusivos y mejorar la frecuencia de los colectivos.”*¹⁵

Mientras que Mariana Monge de la Unidad de Gestión Especial Ferroviaria indicó que *“es muy difícil avanzar en la línea del PIM que trata sobre la disuasión del transporte automotor, si*

¹⁴ Entrevista realizada por correo electrónico a la Lic. Lucia Ruggeri, responsable Web Editor del área Atención al Usuario del Centro de Monitoreo de la Movilidad, Ente de la Movilidad de Rosario, Noviembre 2013.

¹⁵ Marsili, Marini. Op.cit.

bien se han hecho cosas se está lejos de poder articular políticas que logren el objetivo que es reducir el transporte motorizado privado”¹⁶

En la actualidad del total de viajes realizados en 80,3% tiene origen o destino en la Ciudad de Rosario del mismo porcentaje el 71, 6% son viajes dentro del municipio de Rosario y el 8,7% vincula a éste con el resto del área metropolitana.

Con referencia a los modos de transporte el 29,8% corresponde al transporte público, el 28,9% a automóviles particulares, el 3,7% a taxis y remises y el 6,3 % a motos, constituyendo la suma de los mismos, 68,7% el total de los viajes motorizados del área metropolitana total.

De acuerdo a la información presentada en Plan Integral de Movilidad la tasa de motorización de la ciudad de Rosario aumentó de 268 a 345 vehículos por cada mil habitantes entre el los años 2001 y 2008 respectivamente.

El parque vehicular tuvo un crecimiento interanual del 6 % promedio desde el 2007 al 2013, y acumula una suba del 67 % en los últimos diez años. El acumulado de autos, motos y camionetas patentados llegó hacia septiembre del año 2014 a casi 700 mil unidades. De manera desagregada se puede ver que los autos aumentaron un 55 %, las motos un 120 % y las camionetas un 40 % . (El parque vehicular de la ciudad de Rosario, 11 de noviembre de 2014, La Capital p.12.)¹⁷

Según las consultas realizadas a personal del Ente de la Movilidad de Rosario, sus estudios actuales muestran que el flujo vehicular en la ciudad es constante con estos picos al comenzar el día y al decaer la tarde, siendo particularmente intenso en las áreas de microcentro, corredor este-oeste (calles Eva Perón y Mendoza) y corredor norte- sur (calles Alberdi desde Nansen hasta Cruce Alberdi y San Martin desde 27 de Febrero hasta Limite del municipio), dando cuenta de un flujo de entre 16.000 y 20.000 vehículos por día en horarios picos siendo este compuesto por

¹⁶ La entrevista a la Ing. Mariana Monge no se encuentra transcrita en la sección de anexo a pedido de la misma.

¹⁷ Disponible en <http://www.lacapital.com.ar/la-ciudad/El-parque-vehicular-de-Rosario-ya-tiene-casi-700-mil-vehiculos-y-no-para-de-crecer-20141102-0007.html> consultado el día 02/02/2015

un 90% de autos particulares, 6% motos, 2% transporte público, 1% vehículos de carga y 1% bicicletas, teniendo en cuenta variaciones de mínima importancia en los porcentajes según las distintas zonas.

Según la última encuesta realizado por el Ente de la Movilidad de Rosario los viajes particulares no superan los 4km de distancia. (Ente de la Movilidad, 2008)

A su vez los Distritos Norte y Centro poseen una gran movilidad interna, ambos atraen más del 60% de los viajes que se producen en cada uno. Los demás no superan el 50% de contención de viajes. Los Distrito Oeste y el Sudoeste a su vez son los que más vinculación necesitan con los otros distritos para satisfacer sus necesidades.

Analizando estos datos se puede ver que al menos el 50% de la población no usa el sistema TUP para desplazarse, ósea la mayoría de la población continúa desplazándose de manera ineficiente en términos de movilidad y el medio ambiente, y si bien el uso de la bicicleta ha aumentado continúa siendo escaso en comparación a los otros medios de transporte y con relación a la infraestructura creada.

Como resultado las calles de la ciudad continúan atestadas de vehículos particulares motorizados.

3.2.4 La cuestión ferroviaria

Un punto especial merece el ferrocarril, el mismo ha demostrado ser el medio de transporte más acorde con el modelo sustentable en el mundo ya que posee bajo consumo energético, una alta capacidad de adaptarse a las fuentes de energía renovables y mínimas emisiones contaminantes.

Cabe destacar que, según estudios realizados, una vía ferroviaria bien mantenida puede durar entre 30 y 40 años, mientras que una carretera a lo sumo dura una década. El ferrocarril es el medio de transporte terrestre más seguro, contiene menor índice de mortalidad, observa una reducción de gastos en fuerzas de seguridad, infraestructura médica e instituciones judiciales. Un tren de pasajeros de larga distancia con 660 asientos, equivale a 13,2 ómnibus de dos pisos. Un tren de Carga con locomotora y 39 vagones, transporta lo que llevan 78 camiones.

La recuperación de la red de ferrocarriles de media y larga distancia se ha convertido en la actualidad en una cuestión central y la coyuntura actual está marcada por la reciente estatización de los ferrocarriles lo que no hace más que continuar con las políticas activas de reactivación de los servicios ferroviarios de pasajeros.

La región se ve especialmente afectada por la reciente recuperación del FFCC Belgrano Cargas y por las obras de renovación del corredor ferroviario Rosario-Buenos Aires con la premisa de evitar que las formaciones recorran zonas donde hay villas de emergencia y plantear otro tipo de conexión más eficiente, acorde a la de un tren de pasajeros de alta prestación. Para esto se recurrió a la creación de una nueva estación de trenes ubicada en el Apeadero Sur.

En la ciudad el estado de conservación de los rieles es general es óptimo. Pero hay que destacar que en los recorridos actuales de las formaciones generalmente se topan con lugares donde hay villas de emergencia que se han desarrollado a la vera de las vías, por lo cual varias veces han ocurrido accidentes ocasionando destrucción de hogares y en ocasiones también llevándose vidas. Este no es un dato menor.

Por otra el Plan Circunvalar Rosario proponía implementar obras ferroviarias a través de la liberación de ciertas trazas y la disminución de volúmenes de cargas en otros, lo cual permitiría implantar servicios de pasajeros compartiendo la infraestructura con los de carga (Secretaría de

Transporte, 2010). Esto tampoco se ha llevado a cabo ni hay un avance de obras ni acuerdos con la jurisdicción nacional.



Figura N°3 Trazado de Vías Férreas en la Ciudad de Rosario

Fuente: <http://infomapa.rosario.gov.ar/emapamapa.htm>

Dentro del PIM si bien se habla todo el tiempo de promover el ingreso del tren a la ciudad los proyectos que lo componen demuestran falta de coherencia, por ejemplo la instauración del cocheras subterráneas que eliminan la posibilidad del ingreso del tren a la ciudad o la implementación de un tranvía metropolitano el cual requiere una nueva infraestructura y elimina la actual así como la implementación de la estación intermodal en la zona del Patio Parada.

El proyecto para implementar la primera línea tranviaria en el corredor metropolitano de la ciudad forma parte del Plan Integral de Movilidad de Rosario.

El nuevo paradigma de movilidad que plantea el PIM exige pensar en un sistema integrado de movilidad conformado por los distintos modos de transporte: ferroviario, tren-trams,

Fuente: Transvectio Consultora de Transporte.

El proyecto está dividido en Cuatro Etapas:

Primera Etapa: Inauguración prevista para el año 2013; 9,4 km, 14 tranvías, 12 millones de pasajeros anuales. (Entre Puccio y San Luis).

Segunda Etapa: Inauguración 2015; 7 km, 21 tranvías, 22 millones de pasajeros anuales (Pza. Sarmiento-R. Barboza).

Tercera Etapa: Inauguración 2017; 7,9 km, 29 tranvías, 34 millones de pasajeros anuales (Puccio-G. Baigorria).

Cuarta Etapa: Inauguración 2019; 5,3 km, 32 tranvías, 42,3 millones de pasajeros anuales (R. Barboza-Va. Gdor. Gálvez) (Transvectio, Consultora de Transporte, 2009).



Figura N°5: Tranvía Rosario, etapas del proyecto.

Fuente: Transvectio Consultora de Transporte.

El plazo de ejecución previsto de la Etapa 1 (9,4 km) es de 30 meses, a partir de cuyo término se correría el primer servicio; para las restantes tres etapas, es de 24 meses cada una (Transvectio, Consultora de Transporte, 2009).

Al momento de realizarse el proyecto se esperaba que el mismo esté terminado en 2019. Ya que la inauguración de la primera etapa estaba prevista para el 2013 y aun no se ha comenzado ninguna tarea, se puede afirmar que no contaremos con tranvía para el 2019.

Para el desarrollo del proyecto en el Corredor Norte Sur, no hay vías ni infraestructura alguna que resulten aprovechables, por lo tanto, el proyecto debe hacerse íntegramente nuevo. Si se pretende es que el tranvía circule por un sector de las calzadas existentes, y que las estaciones estén emplazadas sobre terrenos públicos tal como lo estipula el proyecto, además de las obras necesarias para la circulación propia del tranvía, se deberán efectuar tareas de peatonalización (nivelación de la calzada con las aceras) y de embellecimiento urbano (nueva forestación). Si bien esto está previsto en el proyecto original significa una derogación más grande de dinero.

Ya hemos visto que aún no se han comenzado las tareas previstas y que obviamente es imposible esperar una pronta inauguración de la primera etapa, entonces ¿En qué estado se encuentra el proyecto de tranvía metropolitano?

Haremos un breve repaso de cómo ha sido el proceso hasta el momento. En 2010, desde la Secretaría de Servicios Públicos de Rosario, se anunciaban negociaciones con Rusia que nunca se concretaron. En el año 2011 la intendenta Mónica Fein firmó un acuerdo de colaboración en cuanto a asistencia técnica para proyectos de este tipo con la empresa estatal de ferrocarriles Generalitat Valenciana que maneja el sistema Metropolitano de Tranvía en Valencia y Alicante.

En 2012, se anunció que el acuerdo que serviría de marco de colaboración con Ferrocarriles de la Generalitat sería rubricado, pero no hubo otras novedades sobre el Tranvía rosarino.

A mediados del 2013 el gobernador de la provincia de visita en la República Popular China anuncia una negociación con los directivos del Banco ICBC para obtener un préstamo por 250 millones de dólares a 15 años y con una tasa del 6 %¹⁸. Esta negociación debía continuar con los representantes del banco en la Argentina, y necesitaba de la aprobación del Gobierno Nacional, por el momento la misma no se ha dado y se desconoce el estado actual de la negociación. De aprobarse este crédito sería el primer paso para avanzar con el llamado a licitación.

Entonces, por el momento el proyecto continúa a la espera de financiamiento, pero los esfuerzos por el mismo no cesan.

Consultada sobre el estado del proyecto Mariana Monge informo que por el momento se encuentran trabajando en un nuevo pliego para conseguir financiación pero no lo ven factible.

En la actualidad, las acciones realizadas con respecto al ferrocarril se encuentran enfocadas en otras áreas, si bien el marco legal se ha creado aún no hay serias intervenciones para lograr la reactivación de los ferrocarriles ni para la creación de EFESA.

La Unidad Especial de Gestión Ferroviaria se ha estado encargando de:

- La comunicación con municipalidades y comunas, coordinar los convenios con la Nación y los concesionarios ferroviarios, gestionar subsidios y capitales privados.
- Según las palabras de la responsable de la UEGF en el mes de julio del año 2012 *“Estamos trabajando en un aproximación del estado de situación de los distintos ramales que tiene la provincia. Estamos trabajando con los municipios de Santa Fe y Rosario. La idea es, a la brevedad, llevar ante la Secretaría de*

¹⁸ <http://tranviariosario.blogspot.com.ar/>

Transporte de la Nación un planteo de posibles alternativas a nivel de prioridades en cuanto a las inversiones”¹⁹ por el momento no se ha presentado un planteo ante la Secretaría de Transporte de la Nación sobre este tema. En la entrevista realizada en el mes de Marzo con Mariana Monge la misma indico que continúan trabajando sobre esta línea, pero que por el momento no hay proyectos nuevos.

➤ En el mes de diciembre del 2012 se elevó un proyecto a la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado, donde se acordó una traza ferroviaria para circunvalar la ciudad y acceder al puerto, este proyecto busca organizar el flujo ferroviario de cargas hacia la futura Terminal Multipropósito del Puerto de Santa Fe, proyecto que está previsto a construirse a la vera del río Paraná. Este proyecto no ha avanzado.

➤ Estudiar la propuesta para la reactivación del ramal Rosario-Cañada de Gomez extendiéndose hasta Las Rosas. (en base a proyecto presentado por el bloque de concejales del Frente para la Victoria en mayo del 2013 para la reactivación de este ramal en apoyo a la Ley de trenes). Según la entrevista realizada en el mes de marzo a Mariana Monge, la UGEF continúa trabajando sobre esta línea y esta pronta a presentar un proyecto.

➤ Evaluación del proyecto de Tranvía Metropolitano.

Entonces, desde que la “Ley de Trenes” fue sancionada, con la esperanza de que podía llegar a generar cambios importantes en poco tiempo, ¿cuáles fueron los cambios que produjo?, ¿en materia de que se avanzó?

¹⁹ Declaraciones de Mariana Monge a radio “El subte” FM sol 91.5 disponibles en formato escrito en <http://www.cronicaferroviaria.blogspot.com.ar/2012/07/santa-fe-trenes-en-busca-de-una.html> consultada el día 13/10/2014

Recapitulemos, En julio del 2012 el gobernador de la provincia constituyó la UEGF y designó a su Directora Provincial Mariana Monge, luego de esto la UEGF quedó conformada por un asesor, un profesional especialista en Planeamiento, Regulación y Gestión Pública de Transporte Urbano Metropolitano, y un profesional especialista en Sistemas Ferroviarios, Tranviario y de Tracción Eléctrica.

El Presupuesto provincial 2013 le asignó a la UEGF: \$ 344.000 para reactivar los trenes, en toda la provincia. De los mismos, el 66,57 % (las dos terceras partes), están destinados a contratos de locación de servicios.

A 3 años de sancionada la Ley, y 18 meses de puesta en funcionamiento la Unidad Especial de Gestión Ferroviaria, la ley no está reglamentada; y la empresa EFESA (mixta, con participación de capitales privados, conforme lo prevé la ley), no tiene ni siquiera aprobado su estatuto para comenzar a funcionar.

Habrà que ver como de cara a la estatización de los ferrocarriles se reubica el trabajo de la UGEF y sus proyectos.

En relación al ingreso de los ferrocarriles a la ciudad miembros de la Asociación Amigos del Riel destacaron la importancia que tiene la intermodalidad de transporte en el diseño urbano, se destacó que:

“hace 40 años cualquier rosarino podía tomar un tren en la estación Rosario Central y en 19 minutos estar en Fisherton, en 26 minutos en Funes y en 35 minutos en Roldan, hoy para llegar, en un día normal y fuera de los horarios picos del centro a Fisherton se demora 45 minutos, a Funes 1 hora mientras que a Roldan 1: 15 hs. ósea en 40 años lo q hemos perdido es la mitad

del tiempo, entregado al transporte q tenemos actualmente, este cálculo se podría extender a toda el área metropolitana.”²⁰

En cuanto a la implementación de la parada si bien en el corto plazo la Municipalidad de Rosario reconoce que la mejor alternativa para atender los servicios ferroviarios para pasajeros de larga distancia corresponde a la Estación Rosario Norte, se insiste en que a mediano y largo plazo se debe establecer una “Estación Única Intermodal” en la zona del Patio Parada, a situarse, sobre la Avenida Enzo Bordabehere entre el Cruce Alberdi y el Viaducto Nicolás Avellaneda.

Los miembros de la Asociación Amigos del Riel indicaron que “ *respecto a la operatividad ferroviaria, la instalación de una estación intermodal en Patio Parada no resuelve ninguno de los problemas tales como: maniobras de inversión del sentido de marcha para servicios de larga distancia (Córdoba, Tucumán, Santa Fe, etc.) e inclusive para los metropolitanos (entre San Lorenzo y Villa Constitución, por ejemplo) y el ingreso de la trocha angosta con los servicios que por ella pudieran canalizarse.*”²¹

En este sentido cabe destacar que utilización de la estación ferroviaria única en Patio Parada, dejará a sus pasajeros, que en gran mayoría tendrían como destino el centro de Rosario, a más de tres kilómetros del mismo y además no representa diferencias significativas al estar ubicada a menos de un kilómetro de la actual Estación Mariano Moreno.

Por otro lado en el caso de la Estación Rosario Central, la construcción de las cocheras subterráneas en el emplazamiento apuntado atenta directamente contra toda posibilidad de reintroducción futura del ferrocarril hasta aquella, que goza del privilegio de estar situada a la vera del microcentro local.

²⁰ Véase Entrevista a Mariano Angueira y Pablo Balloni realizada el día 08/04/2015 en Anexo Entrevistas en Profundidad.

²¹ *Id.*

Los amigos del riel resaltaron que “Cuando se presenta la oposición al proyecto no nos oponemos a las cocheras, hay lugar donde se pueden hacer perfectamente, con gestión pública y sin bloquear el paso a de los trenes a Rosario Central”²²

3.3 Algunos inconvenientes sobre el diseño y la prestación.

Entonces, cómo podemos caracterizar al sistema de transporte urbano de pasajeros a partir de esta exposición de las políticas centrales que se están llevando a cabo a partir de la implementación del PIM.

En un principio podemos indicar al mismo como fragmentado, esta fragmentación es producto de intervenir para un sector, nada más que para los habitantes de una parte del territorio, y por supuesto induce a profundizar la fractura social.

Por una parte el diseño actual le da respuestas a solo una tercera parte la población, por fuera quedan los habitantes de barrios periféricos de la ciudad, que ven su demanda restringida por la falta de oferta, y en caso de que la misma exista la restricción es de tipo económica por los elevados costos que significan, y también los conductores de vehículos privados que se encuentran inducidos a elegir un medio más eficiente frente a las carencias de transporte público, sumado a los beneficios que les representará la inversión en infraestructura producto de la creación de cocheras subterráneas.

El problema puntual que representan las cocheras, planeadas en espacios públicos, es que se la inversión que el municipio debe realizar en infraestructura será millonaria y luego se espera ceder a concesiones, una vez más desaprovechando la oportunidad de operar el sistema. Además uno de los proyectos prevé que las cocheras se instalen en la zona de la estación Rosario Central,

²² *Id.*

lo que frena la posibilidad de contar con ese espacio para un futuro sistema de trenes urbanos, que es una necesidad cada vez más imperiosa para complementar el sistema de transporte y descomprimir el tránsito vehicular.

El actual sistema soslaya permanentemente la función del ferrocarril en un esquema metropolitano y esto se puede ver a través de la utilización de la estación Rosario Central para realizar cocheras subterráneas, y en definitiva el uso de tierras públicas para la instauración de negocios inmobiliarios como por ejemplo, 58 hectáreas que se le pide a ADIF desde la Av. Alberdi hasta el río Paraná, la entrega de los terrenos de las vías sobre Francia y paralela a Vera Mujica, y la extensión de la Av. Bordabehere por las vías detrás de Cargill hacia Rosario Norte, esto además impediría también la llegada al tren a esta estación.

Relacionado al diseño urbano, el proyecto de cocheras en Rosario Central o emprendimientos inmobiliarios sobre las trazas del ferrocarril, se inscriben en el uso que realiza el gobierno de los espacios públicos que pertenecen a la Ciudad y lo asignándolos a privados , tierras portuarias para el Puerto de la Música, el cual presenta una particularidad especial al ser el único puerto de barcas de América Latina y por lo tanto su importancia de ser preservado, el Batallón de Comunicaciones 121 , destinado para viviendas de la Fundación Messi (5 hectáreas) y al Museo de Transporte (sacando un servicio importantísimo como es el área de equinoterapia), la entrega a Mc.Donalds de una esquina histórica de la ciudad entre otros. En definitiva la política que tiene el actual gobierno de lotear estos terrenos, públicos, para hacer edificios es “cerrarle las venas a la ciudad”.

En cuanto a los colectivos urbanos, se vuelve a resaltar que las nuevas unidades adquiridas por el municipio no cuentan con los requerimientos necesarios en cuanto a comodidad para el

trabajo de los choferes (por poseer motores delanteros) y de accesibilidad para personas discapacitadas.

Los patrones de viaje existentes demuestran una fuerte centralidad. Los principales problemas de circulación continúan produciéndose en el centro de la ciudad, en cuanto a congestión, accidentes y demoras, mientras que se va observando un aumento de los caudales de viajes periféricos especialmente en el modo de vehículos privados.

Es indispensable que el transporte público tenga una conexión directa y eficiente con las terminales de servicios de pasajeros de larga distancia, por lo tanto es necesario que la proyectada terminal única multimodal, sea ubicada lo más cerca posible al centro de la ciudad lo que sería mucho más eficiente para el usuario.

Por ultimo hay que destacar que un tema que no se aborda desde el PIM y que hace a la movilidad de la ciudad, es el tema de las motos.

Actualmente el parque de motos ha aumentado considerablemente pasando de 80.633 unidades en el 2003 a casi 200 mil unidades en el año 2013, representando esto una variación del 120 % (Observatorio de Convivencia y Seguridad Ciudadana. Municipalidad de Rosario).

Este incremento está fundamentalmente relacionado a la facilidad de créditos para la compra, a la deficiencia del actual del sistema de transporte, y a lo económico que este sistema de transporte representa en los gastos de una persona o familia, ya que no solo tiene bajo costo sino que también tiene facilidad de pago en cuotas. (Picco, y otros, 2013)

La política llevada adelante por el Municipio se basa en controles, (en 2014 se remitieron 15.000 motos al corralón), sumado a la Ordenanza promulgada por el Concejo Municipal de

Rosario que prohíbe la carga de combustible en las estaciones de servicio sin el casco y también la Ley provincial que exige la venta de moto con casco.

El plan debería considerar más este tema, con políticas específicas y no solo de control, dado que no solo día a día se incrementa más como el medio de transporte escogido, sino que es el medio que más participa en los accidentes de tránsito, según las estadísticas del SIES durante el año 2014 en el 84% de las coaliciones de tránsito participa un ciclomotor o moto y en los accidentes registrados sólo el 35% de los conductores usaba casco.

Es fundamental que desde el Estado se aborde esta problemática, incluyendo la educación vial y concientización del grupo social que utiliza a la moto como medio de transporte.

Capítulo IV: Las políticas públicas y sus actores

Podemos encontrar cuatro actores bien identificados, con lógicas e intereses diferentes y conflictivos entre sí, ellos son las empresas, el Estado, el ciudadano (usuario y no usuario) y por ultimo las instituciones, sindicatos y gremios, que nuclean a los trabajadores del TUP.

Estos diversos actores son racionales, toman decisiones para alcanzar sus metas buscando siempre maximizar sus propios beneficios considerando las restricciones del ambiente y el comportamiento de los demás actores para evaluar sus posibilidades y limitaciones.

Jon Elster, (2003, pág. 23 Y 24) explica la acción humana individual como producto de dos operaciones sucesivas: en primer lugar, se debe conocer las oportunidades con que cuenta un individuo, su conjunto de oportunidades, y en segundo lugar, conocer sus deseos, o sea, lo que determinará qué acción que este en el conjunto de oportunidades será realizada realmente. Así las acciones son determinadas por las oportunidades y los deseos, por lo que los individuos pueden y desean hacer.

Siendo los deseos de una persona elementos subjetivos e internos y las oportunidades objetivas y externas a la misma, lo que explica una acción son los deseos de las personas junto con sus creencias acerca de las oportunidades.

Se considera a los individuos como racionales en el sentido de que dado objetivos y estrategias alternativas por las que pueden optar, seleccionarán aquellas que maximicen sus oportunidades de lograr sus objetivos (Gueddes, 1998).

La elección racional estará guiada por el resultado de la acción, ósea se elegirá lo que es probable que tenga un mejor resultado. El ordenamiento de preferencias en este caso sirve para dar cuenta a partir de una función de utilidad como los individuos buscan elegir aquello que prefieren.

En contextos conflictivos se evidencia la participación de las instituciones sociales para evitar el desmoronamiento social, las instituciones sociales por definición son un “mecanismo que pone en vigencia reglas. Las reglas rigen la conducta de un grupo definido de personas mediante sanciones externas y formales” (Elster, Tuercas y Tornillos, 2003, pág. 27). Las instituciones ya sean públicas y privadas afectan modificando conductas mediante el uso de la fuerza.

El tráfico puede considerarse que expresa de esta manera toda una forma de comportarse y tomar decisiones. Así, la forma en que los individuos eligen movilizarse por la ciudad, o las políticas que aplica el Estado y las decisiones y negociaciones de los empresarios y choferes, y que los motiva para realizar esas elecciones, nos brinda un ejemplo de las conductas de elección y razonamiento para lograr maximizar sus propios intereses.

4.1 Las empresas.

En la ciudad actualmente tres empresas operan el 100% del sistema de transporte, Rosario Bus, de carácter totalmente privado, la Empresa Mixta de Transporte de capitales mixtos y la SEMTUR de propiedad totalmente pública. El diseño actual del sistema TUP se caracteriza por desarrollar una conectividad desde la periferia hacia el centro con largos recorridos de líneas.

Por definición el empresario buscará la rentabilidad económica, por lo cual se mantiene dentro del sistema en la medida que obtiene una ganancia considerable, como se ha visto en el repaso de la historia del sistema.

El principal problema que esto plantea es que considero que el transporte público es un sector necesariamente deficitario puesto que su finalidad no es el lucro sino el cubrir las necesidades del conjunto de la sociedad. Su prestación a través de privados significa claramente

la reducción de servicios para intentar llegar a la rentabilidad económica, como en la actualidad se ve a partir de las denuncias por falta de frecuencia o falta de coches.

Normalmente los operadores del servicio buscarán trasladar al Estado o a los usuarios los incrementos en algunos componentes, principalmente aumentos salariales de los trabajadores por lo cual tienen grandes implicancias en relación al costo del servicio. En la actualidad, y luego de un aumento del 16% el año pasado, la tarifa es de 5 pesos pagando con la tarjeta sin contacto o 6 pesos en efectivo con monedas.

El caso del único operador privado es aquí el que resalta, Rosario Bus está achicando su participación en el sistema con la excusa de “reducir aún más la participación de manera de disminuir los quebrantos generados por la prestación del servicio”. A partir de esto transfirió la línea 153 a la empresa del Estado²³. En su momento el empresario también había reclamado repetidos aumentos del boleto o la desaparición de las franquicias (pases libres de personas mayores de 69 años y medio boleto estudiantil). Claramente el mismo se maneja con una actitud racionalmente egoísta ya que ve perjudicada su ganancia. Por una parte las franquicias son impuestas legalmente y por lo tanto aceptadas, pero en el caso de deshacerse de líneas, como prestador comienza a brindar un servicio precario y por lo tanto según la regulación debe ser devuelta al poder concedente, quedando como única opción para el Estado, para no cortar con el servicio comenzar a brindarlo.

Consultada sobre la composición actual del sistema TUP en Rosario Alicia Picco indicó:

“Hoy ya tenemos dos empresas que son municipales, si bien La Mixta se inició como una empresa mixta la participación hoy es insignificante y por lo tanto la mayor cantidad de decisiones probablemente se estén tomando desde el ámbito municipal.

²³ Artículo en Diario La Capital <http://www.lacapital.com.ar/la-ciudad/Zamarini-afirma-que-17-lineas-de-colectivos-empeoraron-sus-frecuencias-desde-enero-20150316-0002.html> consultado el día 14/03/2015

Yo particularmente creo q la composición publico privada es buena porque de alguna manera permite que haya miradas distintas en el marco de un tema tan preocupante como es el transporte público.

Generalmente la mirada del privado es la búsqueda de una mayor rentabilidad y es lo q él Estado tiene que controlar para que el privado no deje de brindar el servicio que requiere la comunidad

Y así fue como apareció la empresa del Estado, una empresa q sirva de parámetro para el funcionamiento del sistema.

Yo creo que está buena esta combinación porque de alguna manera cada uno está midiendo las exigencias que pueda tener el Estado respecto a brindar el servicio a la comunidad que es la meta última y más importante.

Y creo que de alguna manera con ese funcionamiento mixto hace que los parámetros de eficacia y eficiencia q uno pretende darle al sistema estén controlados, es un poco la ilusión q uno tiene como técnico, lograr los mejores indicadores en ese sentido. Entonces existiendo las dos partes uno va presionando al otro”

Por la respuesta brindada se la consultó acerca de la situación actual de abandonar líneas poco rentables y los pliegos licitatorios que se discutirán a un futuro por lo cual indico “La empresa privada justamente busca su mayor rentabilidad, por lo tanto los recorridos q no son rentables, a lo largo de la historia, se fue liberando de ellos. Por eso para mí las condiciones de los pliegos licitatorios deben estar lo suficientemente bien definidas para que no solo el privado brinde los recorridos de mayor rentabilidad y q se haga cargo de brindar el servicio completo. Porque justamente el objetivo del transporte público es brindar una solución

abarcativa. (...) No las conozco a las condiciones de los pliegos lo suficiente, no tuve el tiempo de hacer una lectura minuciosa y darte una opinión en ese sentido.”²⁴

4.2 El Estado

El Estado es un actor fundamentalmente del sistema, es el que lleva adelante la regulación del servicio, y en el caso particular de Rosario, también la prestación a través de sus empresas.

Para seguir con el planteo de Elster (1997), podemos ver que la acción política se asemeja a la acción individual pero en una escala superior ya que también se forman preferencias, se recoge información a través de las agencias gubernamentales y se toman y ejecutan decisiones como los individuos aunque careciendo de un centro organizador como lo es la voluntad.

Resulta complejo analizar al Estado Municipal, el inconveniente que se presenta es sobre cómo gestionar y cómo regular los servicios públicos en un contexto donde tal como lo veíamos más arriba la gestión pública está priorizando la maximización del beneficio en la actividad en detrimento del servicio público mismo y sus usuarios y se comporta como funcional a empresas privadas.

Actualmente considero que el gobierno local tiene las facultades necesarias para operar el sistema en su conjunto, hay que tener en cuenta que las empresas que opera son de las mejores valoradas por el usuario, o, en todo caso, ejercer una verdadera regulación de las actividades de los terceros sin embargo las acciones llevadas adelante parecen desorganizadas y en algunos casos contradictorias.

Por otro lado y dentro de la coyuntura electoral que presenta el 2015 se puede observar que en la formulación e implementación de las políticas públicas aparece el oportunismo teniendo como intención la posibilidad de maximizar sus votos. Cuando el oportunismo se hace presente no hay

²⁴ Picco, Alicia. Op.cit

certezas de que el resultado de las acciones se correspondan con el beneficio a la mayoría. En este caso se resalta la decisión, tan cuestionada por distintos actores, de adquirir nuevas unidades para ampliar la flota de colectivos y así acallar las voces que reclamaban por la frecuencia y otros inconvenientes. El inconveniente quedó expuesto cuando se demostró que las nuevas unidades no poseían las comodidades para el trabajador, motor trasero, ni calefacción /aire acondicionado, y en muchos casos, ni siquiera piso por lo que claramente no estaban aptas para ser operadas.

También hay que tener en cuenta que tanto las propuestas de la Unidad de Gestión Especial Ferroviaria como de otras agencias gubernamentales y de especialistas en la temática, como así también los proyectos que están incluidos dentro del PIM se ven limitados o retrasados por cuestiones de financiamiento.

En cuanto al Ente de la Movilidad de Rosario el mismo es un organismo autárquico descentralizado que tiene como objetivo gestionar de manera estratégica el transporte urbano en Rosario, dentro de sus funciones le corresponde la confección y entrega al Consejo Municipal los pliegos de licitación para la concesión del servicio y una vez aprobado gestionar el proceso hasta su adjudicación, regular y administrar la prestación del servicio, hacer cumplir las disposiciones vigentes y planificar las políticas operativas.

En relación al EMR hay que dejar asentado que si bien se presenta como un organismo autárquico, en lo operativo esto es inexacto ya que su plantel directivo se conforma por funcionarios de otras áreas gubernamentales como por ejemplo su directora que es Secretaria de Servicios Públicos y Medio Ambiente. También se puede criticar al organismo por la falta de acceso a la información en este sentido, la Dra. Marina Marsilli indicó *“los estudios que se elevan para pedir un cambio en la tarifa de transporte los datos que se elevan tienen cinco*

renglones, costo del servicio, pasajeros/km., subsidios, tarifa ideal vs tarifa real vigente. Obviamente es impensado que a partir de esto se pueda hacer un análisis de que sistema se quiere.

(...) Para el tren de cercanía hicimos un estudio de costo, de factibilidad, estado de vías, etc. lo presentamos en la provincia y tampoco hubo respuestas ni fue tomado en consideración.

No se conoce un solo indicador del ente de la movilidad, esta información no fue elevada al Consejo Deliberante y es por eso que hoy el mismo tiene q rechazar el pliego de licitación porque no tiene información para analizarlo.

La pelea primero es que esos datos se hagan visibles y se discutan.”²⁵

4.3 Los ciudadanos

El Estado necesita contar con el compromiso y la cooperación de los ciudadanos, que acojan las medidas y que estén dispuestos a realizar una modificación en sus hábitos de transporte y así llegar a lograr la reducción del transporte privado en post del transporte público o no motorizado con los beneficios para la sociedad y el medio ambiente que eso conllevaría, pero para esto el servicio que se brinda debe ser óptimo y eficiente para el mismo.

Si se espera influir de alguna manera en las decisiones de las personas primero hay que preguntarnos porque estas deciden como lo hacen, entonces, en relación a este tema en particular cabe realizarnos una serie de interrogantes: ¿Cuáles son los hábitos de movilización del ciudadano en Rosario?, ¿ Que lleva a una persona a elegir movilizarse en su medio de transporte privado u optar por el público?, ¿ Cuáles son las ponderaciones que hace una persona a la hora

²⁵ Marsili, Marina Op.cit

de elegir su medio de transporte?, ¿ Conocen los conductores de automóviles y motos las medidas para desincentivar el uso del transporte privado? Etc.

4.3.1 Usuario de transporte público

Los usuarios son el actor más numeroso y heterogéneo lo que es un factor muy importante a la hora de analizar su actuación ya que sus demandas pueden ser muy disímiles.

Sus niveles de interlocución con las empresas son casi nulos y normalmente dirigen sus reclamos al Ente de la Movilidad, al Centro de Denuncias del Transporte (cuyo promotor es el Concejal Miguel Zamarini) u otras instituciones.

El usuario es el que sufre las deficiencias del sistema y además el que se hace cargo de la rentabilidad negativa del mismo.

Actualmente el instrumento que se utiliza desde el Estado para medir sus niveles de satisfacción son las encuestas permanentes a pasajeros que las realiza el Ente de la Movilidad. Los casos tomados de muestra son 3.968 lo que nos da un promedio de 662 encuestas realizadas por línea, por lo cual también puede cuestionarse cuan representativos de la población usuaria son realmente estos datos.

La última encuesta realizada corresponde al mes de octubre de 2014. Accediendo a estos datos a través de la página web del Ente de la Movilidad de Rosario se realizó para el presente trabajo una comparación de los años 2009, antes de la implementación del PIM, y 2011, 2012, 2013 y 2014 sucesivamente de los porcentajes de conformidad del usuario del TUP con respecto a ciertos índices. A continuación el gráfico:

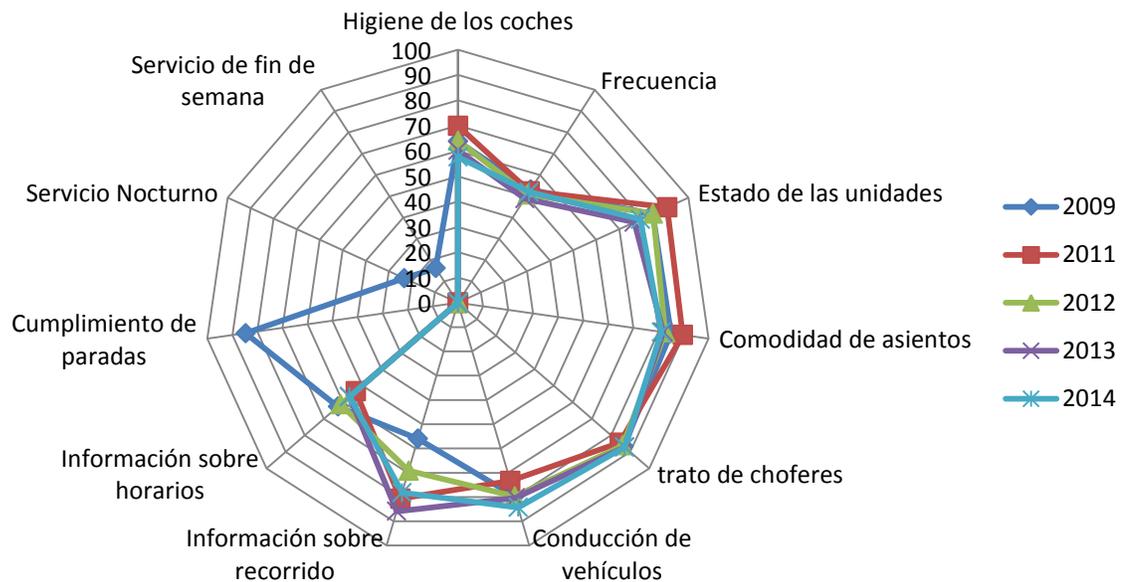


Gráfico N°1: Comparaciones anuales de los niveles de conformidad del usuario del TUP.

Fuente: Elaboración propia en base a los informe de encuestas de pasajeros correspondientes a octubre-2009, octubre 2011, octubre 2012, octubre 2013 y octubre 2014 disponibles en http://www.emr.gov.ar/encuesta_pasajeros.php

En un primer momento se puede observar en el gráfico comparativo que si bien no se han producido variaciones significativas, la variable higiene en los coches es la que presenta una mayor caída, más de 10 puntos de valoración con respecto al año 2011. En cuanto a la variable frecuencia ha permanecido constante la valoración del usuario manteniendo los mismos valores en la actualidad que en el año 2009.

Lo que se destaca es el componente humano ya que tanto el trato y la atención como la conducción de los coches poseen los mayores porcentajes de satisfacción sucesivamente. Por otra parte también se destaca el salto cualitativo que significo para la información sobre recorridos la implementación de ciertas herramientas, en particular el rediseño del Infomapa con

la implementación del ¿Cómo llego?, y de campañas de información sobre recorridos realizadas por el Municipio.

Los datos sobre niveles de satisfacción sobre cumplimientos de paradas, servicio nocturno y servicio de fin de semana, se dejaron de relevar en la encuesta de pasajeros a partir del 2009. Consultados sobre los datos el Ente de la Movilidad de Rosario no brindó información sobre relevamientos actuales en estas categorías.

Por otro lado, también se recogió información sobre satisfacción quejas y deficiencias que tiene el usuario del TUP a partir de los datos cargados en el Centro de Denuncias de Transporte Urbano, noticias en medios locales y asistencia a las asambleas públicas realizadas en el Consejo Deliberante durante el mes de febrero del 2015 para discutir el estado del sistema TUP. Los datos más importantes que se pudieron recoger son:

- Inconvenientes en cuanto a la frecuencia: El usuario promedio manifiesta que aguarda entre 15 y 30 minutos promedio para tomar la línea que espera, sin contar que, cuando la capacidad de los mismos está colmada se ven en la urgencia de tener que aguardar otro coche ya que no paran, demorándose aún más. Según el Centro de Denuncias de Frecuencia, la frecuencia promedio está rondando en los 45 minutos en horario pico cuando según los pliegos licitatorios debe de ser de 12 minutos.
- Inconveniencia con el planeamiento urbano de las paradas de colectivo: principalmente en barrios se debe caminar más de 4 cuadras para llegar a la parada, generalmente sobre avenidas ya que manifiestan que los colectivos no ingresan al barrio.

Con relación a esto Alicia Picco expresó *“En lo que respecta a las paradas no creo q el tema de que haya paradas cada 3 cuadras sea un conflicto porque en la mayoría de los países del mundo el sistema de transporte no está en la puerta de tu casa, para poder acceder al transporte*

hay que desplazarse un par de cuadras ya que el sistema debe ser abarcativo para poder satisfacer a la mayora de la población

Por lo que si las paradas están cada 3 o 4 cuadras a mi criterio es muy satisfactorio. Pero debe estar, ósea cada barrio debe tenerlo, que la cobertura exista.

El problema es q en general hablamos el tema de la urbanización y de la importancia que tiene que el sistema este planificado pero que también la urbanización este planificada, asentamos un barrio en un lugar y después empezamos a pedirle todos los servicios, y no es fácil satisfacer a esta demanda. Más cuando no es rentable para ninguna línea de transporte. Y no es q uno mire solo la rentabilidad sino q uno pretende que el sistema sea sostenible. El mismo debe tener un equilibrio controlado”²⁶

- Tiempo de recorrido en el viaje: en relación a esto los usuarios se manifiestan disconformes ya que suman el tiempo antes que tienen que salir para llegar a la parada más el tiempo de espera del colectivo al de viaje en sí. La mayoría indica que los niveles de congestión no se han modificado post carriles exclusivos y que en horario pico atravesar el centro resulta tedioso.

Con relación a esto también contamos con la mirada de la Dra. Marina Marsili que se mostró reacia a que los colectivos extiendan sus recorridos cuando en realidad se tendría que aumentar las líneas y la flota. En este sentido expresó “(...) la cantidad de km. que se le fue adhiriendo a las líneas fue mucho, se incrementó más de 30% de km. Cuando uno empieza a analizar los números dice “está bien, ahora es más largo me tomo el colectivo bien en zona sur y llego a zona norte”, pero la realidad es que para hacer eso ahora se tarda una eternidad. De origen a destino estamos hablando de 2hs 26 min.

²⁶ Picco, Alicia, Op.Cit

Obviamente todas estas cuestiones, concentrar las líneas en una misma empresa y aumentar los km. por línea en lo que repercutieron es en un mal servicio para el usuario. (...) al hacer más largo el recorrido con la misma cantidad de colectivos, la frecuencia se fue deteriorando, mientras teníamos en el pliego del año 2006 que la frecuencia garantizada tenía que ser de 6 minutos en hora pico, hoy ese vehículo tarda 15 minutos. Lo que se planteó en el pliego se fue distorsionando por la realidad y se perdió calidad. El que perdió fue el usuario.”²⁷

- **Accesibilidad:** la mayoría de las unidades, especialmente las de Rosario Bus no están preparadas para personas con discapacidades, y muchas en caso de contar con las rampas y el espacio necesario las mismas no funcionan o se encuentran colmadas en su capacidad.

Toda esta situación hace que nos encontremos con un usuario descontento que se ve preso de un sistema ineficiente o en todo caso de un usuario que decide emigrar hacia otras formas de transporte. Especialmente el automotor.

“La gente se baja del colectivo porque no tiene un buen servicio. El usuario del transporte la decisión la toma por el tiempo que tiene que estar dispuesto a tener para tomar un colectivo, bajarse y llegar a destino. El transporte es movilidad, sino lo pensamos así no vamos a encontrar una solución.(...)Mi principal conclusión es esa, el usuario de transporte público más allá del costo del boleto, que puede incidir en la decisión, la decisión la toma por el tiempo que tiene que estar esperando el colectivo, viajando en el colectivo y caminando desde que se baja del mismo hasta la puerta de su trabajo.

²⁷ Marisili, Marina Op.cit

Los 3 ejes sobre los que se debe discutir el transporte para lograr la disuasión del automovilista son: restricciones al estacionamiento privado, la extensión de los carriles exclusivos y mejorar la frecuencia de los colectivos.”²⁸

4.3.2 El ciudadano usuario de transporte privado

Existe un alto porcentaje de población que no utiliza el TUP en la ciudad, antiguamente podría haberse caracterizado como un sector de clase media alta y alta pero en la actualidad el mismo está cada vez más compuesto por trabajadores que viven en el macrocentro o el área metropolitana y deben acceder al centro por estudio o trabajo y que ven en esta modalidad la forma más eficiente de hacerlo. El municipio no recoge información sobre este ciudadano que decide movilizarse en su vehículo particular.

Planificar sobre el ejercicio del derecho a la movilidad de las personas implica la atención a todas las formas de desplazamiento y a su vez significa poner especial cuidado en aquellas que consumen menos energía y generan menos dependencia, el tipo de infraestructura que se necesita, sus características y efectos, ósea en la gestión del espacio público urbano.

Es por esto y para intentar tener una visión más acabada de la realidad es que se realizó en conjunto con la Fundación Igualar un relevamiento de las opiniones de los actores conductores de vehículos privados, para luego poder cruzar esta información con los relevamientos a usuarios de transporte público y otros actores y así lograr acceder a la visión del ciudadano sobre el servicio.²⁹

²⁸ Marsili, Marina Op.cit

²⁹ La encuesta de opinión fue realizada durante los meses de Diciembre de 2014- Febrero 2015 en el microcentro y macrocentro de la ciudad de Rosario principalmente en estacionamientos de automóviles y en la calle.

Según la encuesta a automovilistas en el macro y microcentro de Rosario realizadas durante diciembre del 2014 y febrero del 2015 el 62% de las personas respondió que utiliza su automóvil todos los días, de las personas que manifiestan como ocupación trabajo asalariado este porcentaje fue del 98% mientras que también del porcentaje de personas que viven fuera de rosario fue el 100%.

El 36 % manifestó utilizar su automóvil algunas veces por semana siendo aquí mayor la proporción de estudiantes y ama/o de casa. Mientras q sólo el 2% manifestó utilizar el automóvil solo algunas veces al mes y en este caso el segundo vehículo más utilizado para desplazarse fueron taxis o remises.

El principal motivo que las personas manifiestas para elegir movilizarse en vehículo privado sobre el transporte público es la comodidad (74%), según las respuestas relevadas la mayoría de las personas relaciona la comodidad con el tiempo de viaje y la rapidez para llegar a un destino, infiriéndose ya desde aquí la crítica a la falta de frecuencia de los colectivos, recolectándose respuestas a la pregunta ¿qué entiende usted por comodidad? Como “ser dueño de mis tiempos”, “manejar mis propios horarios, no depender de esperar el colectivo”, “vivo afuera y llego más rápido”, “manejarme solo”, “no esperar ni depender de nadie” etc.

También se identifica como comodidad el viajar sentado, con calefacción y aire acondicionado según el clima, poder trasladar bebés y criaturas sin inconvenientes y no tener que

Se ha obtenido un total de 380 encuestas válidas y completas. En la misma se abordó la movilidad urbana con el objetivo de obtener información sobre hábitos, características y necesidades del ciudadano conductor de vehículos privado. El universo y el tamaño de la muestra elegida constó de 400 individuos mayores de 18 años que utilizan de manera periódica su vehículo privado para movilizarse por la ciudad, localizados a partir de la tipo de muestreo no probabilístico. El método de recogida de la información fue de entrevistas realizadas de manera presencial en la calle durante días laborables y en diferentes horarios contando para ello con un equipo de 10 encuestadores. A esto se sumó la difusión del cuestionario de manera online. La cuota de encuestas de cada encuestador se realizó cumpliendo el 50% en horario pico y el 50% en horario no pico. El error de muestreo es 12 % y el nivel de confianza de 89%. Se utilizaron 14 preguntas sobre datos buscados y dos sobre datos de clasificación. Las preguntas incluyen respuestas únicas y múltiples, además de dos respuestas abiertas. La duración de la encuesta no superó los 3 minutos. Las negativas por parte de los conductores encuetados una vez identificado el encuestador fue del 10%.

movilizarse hasta la parada de colectivo. Por otro lado y en menor proporción muchos encuestados relacionan a la comodidad con seguridad.

A su vez los motivos costos y seguridad recibieron el 22% y 35% de respuestas respectivamente, resaltándose aquí lo que significa hoy para el conductor la relación costo-beneficio de utilizar su vehículo privado y a su vez la valoración sobre el precio del boleto de colectivo u otras tarifas para transportarse.

Por otra parte el motivo seguridad fue resaltado aquí por una gran porción de los encuestados a su vez que se manifiesta en otras respuestas dadas a lo largo de la encuestas a preguntas como ¿qué entiende por comodidad?, o motivos para no estar dispuestos a abandonar su vehículo privado.

Esto resalta como la seguridad es algo que corta transversalmente el tema de transporte, y todos los grandes temas, al constituirse como un problema central en la ciudad de Rosario que no discrimina barrios ni sectores.

Otras respuestas dadas como Velocidad (21%) y otras (3%) al ahondar en ellas no dejan de relacionarse al tema de comodidad.

Al ser consultados sobre si estarían dispuestos a dejar de utilizar su vehículo privado y movilizarse en otro medio el 37% respondió que no, identificando siempre a los otros medios como el transporte público y resaltando su mal funcionamiento, falta de frecuencia, falta de seguridad, identificándose a las respuestas de tipo “egoísta” en una proporción ínfima.

La pregunta qué tipo de medidas lo incentivaría a utilizar otro medio de transporte que no sea su vehículo particular buscaba obtener la información de que falencias identificaban los conductores en el transporte público y que esperan como ciudadanos de una planificación del mismo. En este caso la mayoría de respuestas se inclinó por una mejora en la frecuencia y

comodidad (82%), el 43% indico que lo haría solo si existiese una diferencia considerable de los costos que le signifiquen moverse en transporte público y el 26% se refirió nuevamente a la seguridad como factor principal.

Al relevar información sobre las políticas públicas sólo el 53% de los encuestados manifestó tener conocimiento sobre medidas que incentiven al ciudadano a utilizar el transporte público u otras formas de moverse siendo la medida más conocida la implementación de carriles exclusivos (46%) seguido por el estacionamiento medido (30%), las bicisendas implementadas en los principales corredores de la ciudad (27%), el estacionamiento prohibido según días horarios y zonas (10%) mientras que un 8% identifico a los programas cuando llega, como llega y otros como medidas que incentivan al uso de los colectivos.

El 53% de los encuestados utiliza frecuentemente estacionamientos privados y el 97% del total manifestó que de existir estacionamientos municipales gratuitos los utilizaría sin inconvenientes. De las personas que se manifestaron en contra de un estacionamiento municipal sus inquietudes fueron expresadas sobre la ubicación en lo que los supuestos estacionamientos estarían (“lejos del centro”) y en la desconfianza de un correcto cuidado de los vehículos allí aparcados.

Al ser consultados sobre los posibles daños que el uso cotidiano de vehículos motorizados podría ocasionar al medio ambiente el 78% informo estar al tanto de los mismos pero la mayoría no considera que su conducta personal incida de manera significativa.

La forma en que los individuos eligen moverse por la ciudad y que los motiva para realizar esas elecciones nos brinda un ejemplo de las conductas de elección y razonamiento para lograr maximizar sus propios intereses. Al intentar hacer una lectura de esto en clave de oportunidades

y preferencias podemos afirmar que claramente las personas valoran la comodidad y la seguridad personal antes que la velocidad en arribar o los daños medio ambientales que pudiesen ocasionar.

Estamos tratando con ciudadanos que tienen la opción de elegir para movilizarse por la ciudad conducir su automóvil particular, tomar el transporte público, o utilizar otros medios no motorizado. Según la información recopilada estos seleccionan la opción que maximiza sus intereses en base a una combinación de comodidad, seguridad y costos en su mayoría.

Así para los ciudadanos utilizar su vehículo privado se convierte en el medio más eficiente para su fin que es llegar a destino seguros, más rápido etc.

Igualmente también se puede resaltar que a la hora de optar por conducir nuestro propio vehículo en vez de utilizar un transporte público la decisión afectará y se verá afectada por las decisiones que tomen los demás conductores. Si se tuviese en alta consideración el daño medio ambiental que puede ocasionar un auto más en las calles o la rapidez con la que se arribará a destino hay que abandonar la racionalidad individual para pensar de manera más colectiva. Siempre dependerá igualmente de las preferencias del individuo y del ordenamiento que haga de ellas.

El automóvil no es más que una eficaz y versátil forma de desplazamiento pero ocupa todo el espacio posible en las ciudades que se han adaptado a su uso masivo, no solo en las calles sino también en veredas y espacios libres para estacionar. No es que el mismo sea un instrumento enemigo de lo urbano, sino que no hemos sido capaces de limitar su uso a determinados espacios y de adecuar los canales necesarios para su circulación al resto de los requerimientos de la organización del espacio público. (Herce Vallejo & Magrinyà, 2013)

La inexistencia, o escasa existencia de espacios adaptados a los requerimientos de otras formas de desplazamiento en distancias cortas no solo supone una marginación de otro tipo de

movilidad sino que atenta contra la propia esencia de la ciudad, siendo que a menudo conlleva la imposibilidad de desplazamiento para amplias capas de la población.

Las políticas de dar preferencia a determinadas formas de movilidad en áreas determinadas del espacio público constituyen una apuesta por un determinado modelo pero solo serán efectivas si se inscriben en una visión global sobre la totalidad del funcionamiento de la ciudad que especifique diferentes tipos de redes de movilidad y de espacios de convivencia, teniendo presente las consecuencias en el consumo energético y en las emisiones con fuerte impacto ambiental además de los riesgos de exclusión social, que genera el modelo de transporte basado fundamentalmente en el automóvil.

4.4 Los gremios

El principal grupo de presión que se encuentra al analizar el TUP es la Unión Tranviaria Automotor (UTA), el mismo posee, y ejerce, la capacidad política de paralizar la ciudad por medio de una medida de fuerza en reclamo de incrementos salariales. Por lo tanto sus acciones repercuten de forma inmediata en todo el sistema.

Los gremios generalmente apelan a las normas sociales apelando a la necesidad de obtener salarios justos, e institucionales a través de la negociación de paritarias, para racionalizar su interés.

A partir del 2014 aparece otro actor importante en el sector gremial que es la Asociación de Obreros del Transporte Automotor (AOTA) que logró de su personería gremial y por lo tanto obtuvo el poder necesario para hacer oír su voz y sus reclamos.

Las acciones de este actor, se presentan desde un lugar más combativo y no son sólo del tipo económicas, sino que intervienen en temas coyunturales como seguridad, estado de vehículos, preocupación por el usuario etc. y por lo tanto también repercuten de forma inmediata en todo el sistema y en el juego de los demás acciones.

Se presentan diferenciándose de la UTA ya que a los mismos los identifican como los hacedores de acuerdos con los empresarios sin defender los intereses de los trabajadores “Venimos a terminar con los acuerdos oscuros de cierto sector gremial y los empresarios, que hacen que los derechos laborales sean pisoteados y ninguneados.”³⁰

A su vez también mantienen un fuerte enfrentamiento tanto con UTA como con el Municipio y en especial con el Ente de la Movilidad por el tema de la seguridad sobre los buses y los frecuentes ataques a los choferes. En este sentido desde la dirigencia han expresado “UTA no sabe ni lo que pasa en el transporte, desde el Ente de Movilidad no nos atienden, estoy muy indignado. No queremos parar porque perjudicamos a la gente que no tiene plata para pagar un taxi.”³¹

Aota se manifestó exigiendo a la Nación en varias oportunidades el regreso de las fuerzas federales a la ciudad para palear los robos y ataques. Además, también se enfrentaron con el Consejo Municipal al manifestarse contrarios a la idea de instalar cámaras y botones de pánico en los colectivos ya que esto, según su evaluación, no significaría una solución en cuestiones de seguridad tanto para los choferes como para el usuario.

Por otro lado y con relación al sector empresario el gremio mantiene un especial enfrentamiento con la empresa Rosario Bus, con incluso denuncias de persecución gremial de

³⁰ Declaración de Alberto Montenegro, Secretario General de AOTA publicadas en el diario Página 12 disponibles en <http://www.pagina12.com.ar/diario/suplementos/rosario/16-45636-2014-09-03.html> consultado el día 01/05/2015

³¹ Artículo de diario la capital <http://www.lacapital.com.ar/la-ciudad/Choferes-del-TUP-exigen-un-policia-por-colectivo-para-paliar-los-ataques--20120919-0062.html> consultado el día 01/05/2015

por medio. En relación a esto se ha expresado que en Rosario Bus hay una " falta de libertad sindical para los muchachos que son echados por elegir otra opción gremial"³²

³² Artículo de portal de noticias <http://www.12noticias.com.ar/ciudad/26868-denuncian-que-rosario-bus-retira-coches> consultado el día 01/5/2015

Capítulo V: El diseño Institucional aplicado

En este capítulo se realizará un breve descripción de como distintas ciudades, llevan adelante la gestión de la demanda de transporte, y cuáles son los resultados para desincentivar el uso del transporte motorizado particular a partir de la perspectiva de la escuela institucionalista de la elección racional, donde considero pertinente lo abordado por Philip Pettit en referencia a cómo se debería realizar un diseño institucional orientado a dar solución a este tipo de problemas.

Para poder avanzar en el tema del ordenamiento de la movilidad urbana es necesario contar con el compromiso y la cooperación de los ciudadanos para poder lograr la reducción del transporte privado en post del transporte público o no motorizado con los beneficios para la sociedad y el medio ambiente que eso conllevaría.

Por Diseño institucional, y siguiendo a Phillip Pettit se entiende a “la creación de acuerdos institucionales totalmente nuevos como también, y primordialmente el examen de acuerdos ya existentes para determinar si resultan satisfactorios y modificarlos cuando sea necesario” (Pettit, 1996, pág. 76). “Suponer que el diseño institucional desempeña un papel en la vida de los seres humanos, equivale a suponer que los individuos en general no se encuentran inevitablemente motivados a cumplir con las normas de conducta pertinentes en ausencia de posibles iniciativas de filtro de sanción” (Pettit, 1996, pág. 94).

Philip Pettit establece que existen dos tipos de estrategias de diseño institucional, el primer tipo de estrategia a la que refiere estaría centrada en la desviación y la segunda orientada hacia el cumplimiento.

La primera parte de la idea de que el interés egoísta aleja a los individuos de la conducta de cumplimiento, las intervenciones institucionales son requeridas entonces para asegurar ese cumplimiento, para esto será necesario aumentar las recompensas y así generar una motivación

en el individuo para que siga la conducta deseada y también las sanciones para disuadir a aquellos que tienden al incumplimiento. En relación al tema que estamos tratando esta estrategia carece de éxito ya que es poco factible, y atentaría contra la libertad de tránsito, ejecutar un sistema de multas e incentivos para tratar este tema en particular y lograr así la conducta deseada.

Por su parte, la estrategia centrada en el cumplimiento es considerada por la cual debería inclinarse la teoría de la elección racional. El autor afirma que este tipo de estrategia sirve para tratar con “una persona que delibera de una forma no egocéntrica en la mayoría de los contextos y que sólo se centra en su interés egoísta de una manera asociada con la presencia virtual de ese interés”. (Pettit, 1996, pág. 107). Se busca enfatizar en primer lugar el logro del cumplimiento para luego, en segundo lugar valorar las formas de enfrentarse a los “explícitamente egoístas” o “canallas”.

Los tres principios fundamentales de una estrategia basada en el cumplimiento:

El primer principio señalado es el filtro antes de la sanción, “Si es posible filtrar a la población de agentes pertinente para un ejemplo dado del diseño institucional de manera tal que, en general, aquellos involucrados no estén movidos deliberativamente por el interés egoísta, sino inclinados a deliberar acerca de sus opciones en la moneda que resulte contextualmente adecuada a la elección en cuestión, entonces resulta posible asegurar el grado deseado de cumplimiento sin recurrir a sanciones severas y peligrosas. Asimismo, si es posible eliminar las opciones perjudiciales relacionadas con un ejemplo de diseño institucional de la lista de alternativas disponibles o, lo que resultaría más atractivo, si pueden incorporarse a la lista de opciones adecuadas, entonces es posible inducir los individuos a que actúen adecuadamente sin la intervención de tales sanciones” (Pettit, 1996, pág. 102)

En relación a este primer principio la implementación de ciclovías es un buen ejemplo de cómo se han establecido filtros centrándose en el agente y a la vez trabajando sobre las opciones disponibles para estos, ya que incentiva a ciertos individuos brindándoles la oportunidad de desplazarse por las arterias más importantes de la ciudad de una manera no motorizada. Que Rosario sea destacada por un informe del BID como la ciudad de Latinoamérica donde mayor cantidad de viajes en bicicleta se realizan habla de las preferencias de los ciudadanos y por lo tanto deja un indicio de claro de que se debe profundizar aún más en estas políticas, promoviendo la bicicleta y proveyendo más infraestructura.

Así mismo la implementación del sistema BRT también se enfoca en incorporar opciones atractivas para el ciudadano, en este sentido se resalta en Argentina el caso de la Ciudad de Buenos Aires que ha implementado desde el año 2008, con el objetivo de reordenar el tránsito y mejorar la calidad ambiental el Plan de Movilidad Sustentable y desde el 2009 cuenta con el Sistema Unificado de Boleto Electrónico (SUBE).

En el marco del Plan se desarrolla el programa de Vías Preferenciales, cuyo objetivo principal es trasladar los colectivos hacia las avenidas y los autos particulares hacia las calles laterales; priorizando el transporte público. Adicionalmente, se implementa el BRT Metrobús. Este sistema consiste en buses que circulan por carriles exclusivos ubicados en los corredores centrales de ciertas avenidas. Las paradas están separadas por una distancia de 400 a 500 metros una de otra. El modo de funcionamiento es similar al del resto de transporte público, sólo que es diferencial la capacidad de estos vehículos para trasladar pasajeros. En los mismos caben entre 140 y 160 personas, el doble que en las unidades comunes. (Picco, y otros, 2013)

Entre los resultados obtenidos se destaca la reducción del tiempo de viaje de los usuarios de transporte público y la construcción de más de 70 kilómetros de ciclovías.

Hay que destacar que el Metrobús se caracteriza por ser una de las medidas más eficientes en reducir la congestión y por lo tanto los niveles de contaminación. Porque no crea nueva infraestructura que favorece al automovilista al liberar espacio por lo tanto la demanda efectivamente se induce a utilizar el transporte público.

Por otro lado, uno de los sistemas que siempre es tomado como ejemplo a la hora de planificar en materia de transporte es el Plan Maestro de Curitiba. En base a un sistema de “linhas expresso” conectadas a través de carriles exclusivos y vinculadas a “linhas diretas” y las líneas llamadas “ligeirinhos” que sirven para conexiones cortas se ha conseguido una red integrada de transporte, en la cual se movilizan 2.269.422 pasajeros por día. El sistema brinda cobertura al 94% de la demanda urbana y al 73% del Área Metropolitana. Y la Integración tarifaria permite el acceso a toda la población pagando solo un boleto. El Grado de satisfacción de los usuarios es del 89 %. (Picco, y otros, 2013)

Asimismo también en Latinoamérica el modelo “Transmilenio” es Bogotá es un tipo de estrategia que combina un sistema BRT a través de corredores troncales y vehículos especiales de servicio “expreso”, “fácil” y “súper expresos” con políticas de tipo restrictivas de la demanda al prohibir la entrada de ciertos vehículos

En Rosario, como hemos visto, los carriles exclusivos tienen gran aceptación y han funcionado de manera eficiente para reducir el tiempo de viaje, pero aún no se ha transformado en un filtro que vuelva al transporte público lo suficientemente atractivo para el ciudadano. Actualmente se están discutiendo varios proyectos para modificar el sentido de circulación de arterias claves de la ciudad de Rosario, y así reducir la congestión. Sin bien rever la planificación del trazado

urbano para modificar calles accesos etc. ha sido una política utilizada de manera reiterada los expertos recomiendan que hay que tener mucho cuidado con esto ya que puede ocasionar aún más inconvenientes al largo plazo, tal como lo afirma Nicolas Stier en una entrevista esto puede traer efectos nocivos por la Paradoja de Braess :“Cuantas más calles, accesos y túneles se crean, hay una mejora en el corto plazo, pero a las pocas semanas o meses la congestión es aún mayor, porque hay muchos más vehículos que van por ahí. En este campo hay una demanda latente, que se activa cuando mejoran los caminos y esto termina aumentando el caudal de autos en la calle. No hay muchos secretos para la solución a futuro, es todo una cuestión de incentivos, el problema se va a atenuar cuando suba el atractivo de usar transporte público y baje el uso de vehículos particulares”³³

Es necesario por lo tanto que las políticas sean acompañadas por la generación de hábitos de movilidad sustentable en la ciudadanía, al centrarse en el agente los filtros deberían de realizar la tarea de hacerlo abandonar su posición de mero consumidor para que alcanzasen una mirada más profunda de los procesos sociales, del tránsito y del medio ambiente. Este tipo de filtros se deberían de establecer a partir de campañas de concientización para lograr individuos sensibles a pensar el rol que desempeñan a la hora de movilizarse.

El segundo principio mencionado por el autor trata de establecer sanciones que sean deliberadamente alentadoras, entendidas como aquellas que se orientan a reforzar hábitos que producen la conducta deseada.

En este punto también juega un rol importante el establecimiento de filtros desde los establecimientos educativos y las campañas de concientización, en este caso nos estaríamos refiriendo a un tipo de sanciones sociales, así el diseño más completo sería intentar formar individuo en hábitos de movilidad sustentable.

³³ <http://www.lanacion.com.ar/1638731-taxi-siga-a-ese-economistay-otras-teorias-sobre-el-caos-de-transito>

En diferentes capitales del mundo se están generando cada vez más iniciativas con relación a generar sanciones y recompensas que alientan la conducta deseada. La ciudad de Londres ha apoyado a partir del 2012 un proyecto de una empresa que creó una aplicación para smartphones capaz de medir el uso de medios alternativos de movilidad de cada persona para así recompensarlos por la adopción de actitudes sostenibles. La aplicación funciona a manera de contador de km., cuanto más viajes a pie y en otros medios no contaminantes, más puntos añade el usuario, así esta puntuación se convierte en premios que se pueden canjear por descuentos en tiendas o cines. El objetivo principal de la ciudad de Londres para apoyar el desarrollo de la aplicación es alentar a sus ciudadanos a optar por movilizarse de una manera sustentable y así reducir los niveles de contaminación atmosférica, la congestión etc.³⁴ Este proyecto en particular se ha extendido a diferentes ciudades de Estados Unidos y Brasil.

El tercer y último principio se centra en el establecimiento de sanciones estructurales para lidiar con los posibles canallas con los que son exclusivamente egoístas. En este caso en particular es muy difícil esto, ya que no se puede sancionar a las personas solo por circular por ciertos lugares, en todo caso debería de recurrirse a una prohibición zonal y de horarios para circular con autos particulares, pero nuevamente esto trae aparejado un conflicto con la libertad a circular libremente que poseen por derecho los individuos. Además se ha visto que estas políticas de tipo “pico y placa”³⁵ tienen la particularidad de generar el efecto adverso al que se desea, cuando el automovilista no modifica sus horarios de circulación, quienes tienen suficiente poder

³⁴ <https://www.recyclebank.com/>

³⁵ El Pico y placa es una medida de tráfico implementada inicialmente en la ciudad de Bogotá en 1998y posteriormente en Mexico, España Ecuador, Venezuela y Brasil. Es una medida de gestión de la demanda de transporte para racionar el uso de las calles ante una demanda excesiva. Esta Norma de tránsito impone una restricción de circulación obligatoria en el área urbana a vehículos privados tipo automóvil y de servicio público en horarios "pico" (horarios con mayor afluencia de tráfico), dependiendo del último número de placa el automóvil.

adquisitivo compran otro vehículo con placa de terminación diferente, y en muchos casos el segundo vehículo al ser un modelo más económico es más contaminante.

En este sentido una posible solución que se podría plantear es la sanción a automovilistas que tienen su vehículo en mal estado y que por lo tanto los mismos circulan ocasionando altos niveles de polución. En el Distrito Federal, México han puesto en funcionamiento un programa que tiene por objeto detener y sancionar a vehículos ostensiblemente contaminantes, igualmente dicho programa también prevé días y horarios en los que está prohibida la circulación.³⁶ A partir del 2014.

³⁶ <http://www.sedema.df.gob.mx/sedema/index.php/denuncia-ambiental/programa-de-vehiculos-ostensiblemente-contaminantes>

Conclusión, propuestas y futuras líneas de investigación.

A partir de la descripción y análisis realizados del transporte urbano de pasajeros y en particular de la movilidad urbana, se puede afirmar que promover un transporte de calidad, accesible, asequible y que logre competir exitosamente con los medios de transporte privados requiere que se tomen en cuenta algunas consideraciones primordiales.

En primer lugar, la administración de la demanda del transporte público debe estar respaldada por un plan de movilidad basado en una visión de futuro de la ciudad, es decir que el transporte y el espacio de la movilidad deben pensarse y gestionarse en conjunto.

En segundo lugar, a la hora de gestionar la movilidad de los ciudadanos es indispensable diseñar un transporte público que sea competitivo, en términos de rendimientos, con los otros modos de transporte urbano, y que además garantice flexibilidad, comodidad, confiabilidad, velocidad y seguridad a los usuarios para competir con los vehículos privados. En otras palabras es necesario estructurar la oferta de transporte público en la ciudades a partir de la intermodalidad y la respuesta a las categorías básicas de movilidad y accesibilidad de la población (transporte rápido, asequible, cómodo, confiable y seguro).

Retomando la hipótesis general de esta tesina, que versa que, el sistema de transporte público de pasajeros en la ciudad de Rosario presenta grandes deficiencias en un contexto de expansión urbana, que se deben a la adopción de medidas contradictorias entre si y a una política de concesiones limitante lo que frustra llegar al objetivo último de una movilidad ordenada y sustentable expuesto en el Plan Integral de Movilidad, se puede afirmar que la misma es constatada dado que a partir de la observación, descripción y análisis del sistema TUP de Rosario se verifica en un primer momento que la adopción, e incluso el diseño de las políticas más relevantes que se están llevando a cabo actualmente, plasmadas en el Plan Integral de Movilidad

son contradictorias entre sí. También se constata que la política de concesiones del sistema de transporte urbano lo limita.

La contradicción de las políticas surge evidente cuando se evalúa al sistema según los criterios que debe cumplir el transporte, como ya los hemos nombrado a lo largo del trabajo la accesibilidad, asequibilidad, comodidad, seguridad y confiabilidad, y según los objetivos que se expresan en el Plan Integral de Movilidad.

Claramente la evaluación del usuario hacia el sistema de transporte es que en la actualidad no cumple con sus expectativas, o sea el mismo no es eficiente para satisfacer la demanda de movilidad del ciudadano de Rosario. Las principales críticas están puestas en la frecuencia, horarios, ingreso a los barrios³⁷, falta de comodidad, inconvenientes en la accesibilidad para las personas discapacitadas, entre otros.

Se evidencia que pese a las políticas implementadas para mejorar el transporte público, en especial el servicio de colectivos, las mismas no están logrando inducir la demanda del usuario de vehículo privado. El problema aquí es fruto de los beneficios que el mismo Plan introduce para este actor a la vez que, no se reconoce el carácter sistémico e interdependiente de los problemas.

Los decisores parecen no tener en cuenta que una mala política tarifaria, sumado a un deficiente servicio en cuestión de horarios y frecuencia conduce a un exceso de tráfico en las calles en horas pico, además se ha comprobado que la problemática no se resuelve con una mayor construcción de infraestructura para mejorar la circulación de vehículos, si no tomando medidas

³⁷ En las Asambleas públicas realizadas en el Consejo Deliberante los vecinos de los barrios Santa Lucía, Las Palmeras, 14 de Noviembre, Celedonio Escalada entre otros manifestaron que los colectivos no ingresan al barrio, y de hacerlo el problema más grande es la frecuencia con que lo hacen.

que consideren a las necesidades de la demanda en estrecha correlación con las políticas de desarrollo urbano.

Hay que procurar cambiar la visión ideal del vehículo motorizado particular como un medio de transporte rápido, cómodo y seguro y conseguir que el ciudadano sea consiente en las elecciones que realiza en cuanto a movilidad urbana tanto desde una mirada individual como colectiva.

El gobierno posee la capacidad para generar incentivos y sanciones para inculcar tipos de conducta deseadas, no solo en el presente si no a futuro. Estos incentivos y desincentivos obviamente deben ser considerados en base a los diferentes estratos de la ciudad. Creo que uno de los problemas más grandes que se deben considerar hoy a la hora de diseñar políticas para ordenar el tránsito son los costos del transporte público ya que por el momento parecen no funcionar ningún tipo de regulación de los mismos que continúan aumentando, lo que efectivamente repercute en las clases pobres reduciendo sus posibilidades de desplazamiento y a la vez desincentiva a las clases medias y altas de abandonar su vehículo particular acentuando la desigualdad histórica y estructural de la sociedad.

Más allá de que muchos individuos actúen guiados por sus preferencias personales, o de forma egoísta sin considerar la cooperación, en un caso como este la mayoría efectivamente lo hace sin tener en cuenta los efectos que su conducta personal ocasiona en cuanto a congestión, contaminación etc., las políticas deben orientarse en intentar cambiar esas concepciones y motivar a los ciudadanos al cumplimiento deseado.

La orientación de la movilidad hacia el uso del automóvil también se evidencia en el uso del espacio público que realiza el municipio. Esto se demuestra con los proyectos de construcción de cocheras subterráneas en las periferias de la ciudad, por un lado la infraestructura está destinada a que el ingreso al casco central se continúe realizando en vehículos privados a la vez

que se contradice con el planteo de intermodalidad del transporte que se expresa en el Plan Integral ya que, por la ubicación proyectada afectaría, y anularía, inmediatamente el ingreso del transporte ferroviario, que en este sentido debería de ser priorizado por sus características y por la coyuntura nacional que se está transitando.

En este sentido, plantearse la recuperación e implementación plena de un sistema de transporte ferroviario es prioritario. Las condiciones están dadas para avanzar con el cumplimiento de la “Ley de Trenes” por lo tanto la Unidad Especial de Gestión Ferroviaria debería priorizar los estudios para la implementación de los servicios ferroviarios que dispone la Ley, además de realizar, poniendo énfasis en esto, un inventario de los recursos disponibles.

Igualmente hay que tener en cuenta que la Ley sancionada no contiene precisiones con respecto a las fuentes de financiamiento estatal para los servicios ferroviarios por lo cual sería una recomendación que la UEGF avance también en la elaboración de una propuesta de financiamiento público además de la creación del estatuto de EFESA, la especificación de la fuente de su capital inicial, la creación de un marco regulatorio de prestación de servicios, que contemple derechos de usuarios y estándares de prestación, niveles de tarifas etc.

Estos puntos, se recomienda que estén definidos prontamente y de antemano ya que al ser un proyecto que contempla la inversión de capitales privados es necesario que el Estado sea el regulador y decisor pleno.

La reactivación del sistema ferroviario de la ciudad a partir de lo dispuesto por la Ley de trenes ha dado todas las muestras de ser más factible, eficiente, económico y realizable en el corto plazo, permitiendo unir distintos puntos del área metropolitana y las ciudades aledañas que cualquier otro proyecto, por lo tanto cabe preguntarnos si lo único que falta es la decisión política para poder realizarlo.

En relación al proyecto de Tranvía Metropolitano, sin restar importancia a los debidos estudios de factibilidad que se han realizado, habría que evaluar su pertinencia en este momento, teniendo en cuenta los altos costos de implementación y mantenimiento.³⁸ En este contexto habría que preguntarnos si no existen otros proyectos factibles para el corredor, y en búsqueda de esta respuesta sin duda debemos recurrir a las herramientas que nos brinda la Ley 13242 de Reactivación del Sistema Ferroviario.

A su vez hay que analizar cómo se van a reubicar las posiciones y proyectos a partir de la Ley Nacional de Estatización de los Ferrocarriles que recupera para el Estado la propiedad de la infraestructura vial y la operación de las mismas.

En relación a la política de concesiones se ha demostrado que dejar en manos de una empresa privada la mitad del sistema de transporte urbano no es garantía de eficiencia e incluso convierte al municipio en rehén de ciertas exigencias tarifarias, tampoco es garantía de que el servicio brindado por un privado nos de parámetros de comparación con las empresas públicas, ya que en realidad también hay una falta de transparencia en la información que se brinda e incluso de accesibilidad a esa información para poder formar los índices de comparación.³⁹

Asimismo se resalta que tanto el servicio de bicicletas públicas como el proyecto de cocheras municipales son una oportunidad para llevar adelante el servicio por el municipio. Hay que rescatar la coyuntura estatizadora y apostar a un rediseño del sistema que logre eficiencia y calidad basado en la municipalización de los servicios.

³⁸ Según todas las fuentes consultas la construcción de rieles para un tranvía metropolitano tienen un valor aproximado de entre 10 y 15 millones de dólares por kilómetro en la superficie y 50 millones de dólares por kilómetro para la construcción de vías bajo nivel. Por su parte, la manutención de un tranvía metropolitano cuesta unos 200 millones de dólares anuales.

³⁹ Según los informes presentados en el Consejo Deliberante de la ciudad, la Empresa Mixta de Transporte (que en su mayoría es de capitales estatales) es la única que se encuentra enviando informes bimestrales sobre su situación financiera. Por otro lado este tipo de información fue solicitada al Ente de Movilidad de Rosario en varias oportunidades sin respuesta.

A su vez y según la información de subsidios nacionales al transporte y tomando como caso testigo a la empresa Mixta de Transporte, se puede analizar que la situación financiera del TUP no es un inconveniente a la hora de pensar una municipalización, o incluso a la hora de ceder ante pedidos de nuevos aumentos de boleto, de la última información que se dispone, en el año 2014 los subsidios nacionales al transporte crecieron un 40%, mientras que el Fondo compensador de Transporte aportó un crecimiento del 6% , las empresas por su parte obtuvieron una ganancia del 40%.⁴⁰

Por otra parte las experiencias nacionales e internacionales demuestran que los cambios que mejoren el servicio pueden darse de manera concreta pero para ello es necesario un trabajo conjunto de las instancias estatales, así como voluntad política y transparencia de información.

Es necesario que el Estado enfoque su política pública en el desaliento del usuario de vehículos privados, y que mejore su papel como regulador del sistema haciendo valer las disposiciones normativas en lo que se refiere a la baja calidad del servicio TUP a partir de estándares de satisfacción del usuario. También es necesario prestar especial atención en mejorar la relación entre la ordenación del territorio y el transporte, entendiendo al mismo como un medio y no un fin.

Queda aún mucho por trabajar y profundizar sobre movilidad urbana, por lo tanto esta tesina se perfila como una introducción al estudio del sistema y como puntapié para diseñar proyectos de intervención que puedan ser implementados y logren imprimir en el sistema la eficiencia, calidad, accesibilidad que requiere.

Las futuras líneas de investigación se perfilan en ahondar sobre el sistema ferroviario en la región en el marco de la estatización del mismo, poder realizar un estudio financiero acerca de

⁴⁰ Primer Reporte de Sustentabilidad de La Mixta. Disponible en http://issuu.com/gasparbartok/docs/la_mixta_reporte_final_completo_baj/0 consultado el día 01/05/2015.

los costos reales del servicio cruzando información sobre kilómetros recorridos, orígenes y destino, cantidad de usuarios, ingresos mensuales, subsidios y costos entre otros indicadores, que por su extensión y también falta de información disponible exceden este trabajo; y principalmente ahondar en el estudio de la asequibilidad del sistema incorporando un enfoque de las necesidades de movilidad de los colectivos social y económicamente más desfavorecidos.

Las tendencias mundiales de las cuales no escapa la ciudad de Rosario y toda la región, tales como la rápida urbanización y motorización, plantean enormes desafíos a la movilidad urbana, a la accesibilidad y a la capacidad de gestión del Estado. El momento actual es de oportunidad, ya que hay que aprovechar las numerosas intervenciones realizadas en el territorio para poder evolucionar hacia una movilidad sustentable, desarrollada integralmente, con foco en el usuario.

Bibliografía

- Aguilar Villanueva, L. (1993). Estudio Introductorio. En *Problemas públicos y agenda de gobierno* (pág. 29). Mexico: Porrúa Grupo Editor.
- Alonso, L. (1992). *La privatización del transporte y modelos sociales futuros*. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina.
- Armas, F. (11 de noviembre de 2007). *Transporte urbano de pasajeros en Rosario. ¿Negocio o servicio público esencial?* Recuperado el 26 de 02 de 2015, de Masas, publicación del Partido Obrero: www.promases.com.ar
- Banco Mundial. (2013). Rosario, lider en transporte sustentable. *disponible en bancomundial.org*, consultado el 12/11/2014.
- Benitez, S. A. (2, 3 y 4 de junio de 2005). Servicios Públicos. Organismos de control y satisfacción social. *III Congreso de Administración Pública*. Tucuman.
- Benitez, S., & Bendomir, M. B. (2007). Control del transporte público. Diseño institucional para una política eficiente. *IV Congreso Argentino de Administración Pública Sociedad Gobierno y Administración*. Buenos Aires.
- Borthagaray, A., & Orfeuill, J. P. (2013). *La fábrica del movimiento. 16 casos de políticas públicas para la movilidad urbana*. Buenos Aires: Café de las Ciudades.
- Bull, A. (. (2003). La congestión del tránsito. el problema y como enfrentarlo. En CEPAL, *CUADERNOS DE LA CEPAL N°87* (pág. 12 a 18). Santiafo de Chile.
- Carlevari, I. (1994). *La Argentina 1994*. Buenos Aires: Ediciones Macchi.
- Consejo Cientifico del Centro Lationamericano de adminstración para el desarrollo. (2007). Una nueva gestión pública para América Latina. En A. C. (Comp.), *Lecturas sobre el Estado y las Políticas Públicas. Retomando el debate de ayer para fortalecer el actual* (pág. 407 a 425). Buenos Aires: Jefatura de Gabinete de Ministros.
- De Esteban Alonso, A. (2003). *Contaminación acústica y salud*. Madrid: Universidad Rey Juan Carlos, Facultad de Sociología.
- Dextre, J. C. (2013). Los peatones son los más vulnerables de la ciudad: una mirada desde el punto de vista de la equidad. En A. y. Borthagaray, *Op.cit* (pág. 35 a 37). Buenos Aires: Café de las Ciudades.
- Elder, C., & Cobb, R. (1996). Formación de la agenda. El caso de la política de los ancianos. En A. V. (ed.), *Problemas públicos y agenda de gobierno* (págs. 77 - 104). Mexico: Porrúa Grupo Editor.

- Elster, J. (1997). *El cemento de la sociedad: las paradojas del orden social*. Buenos Aires: Gedisa.
- Elster, J. (2003). *Tuercas y Tornillos*. Buenos Aires: Gedisa.
- Ente de la Movilidad. (s.f.). Recuperado el 11 de 12 de 2014, de Municipalidad de Rosario:
www.emr.gov.ar
- Ente de la Movilidad. (2008). *Encuesta Origen Destino*. Rosario: Municipalidad de Rosario.
- Ente de la Movilidad. (2010). *Hacia una cultura de Movilidad Sustentable. El ciudadano como unidad de medida en la planificación de la movilidad*. Rosario: Municipalidad de Rosario.
- Felder, R. (2001). La privatización y regulación de los ferrocarriles en Argentina. La dimensión de lo político en las políticas de reestructuración del sector. (C. d. Económica., Ed.) *Gestión y Políticas Públicas*, X(001), 145- 182.
- Galeano, E. (1996). *La Religión del Automovil*. Recuperado el 12 de 03 de 2015, de Revista Brecha, Montevideo.: www.ecoportal.net
- Gueddes, B. (1998). Usos y limitaciones de la elección racional. *Revista Colección*, IV(8), 44.
- Herce Vallejo, M., & Magrinyà, F. (2013). *El espacio de la movilidad urbana* (1ª ed. ed.). Buenos Aires: Café de las Ciudades.
- Lerner, J. (2003). *Acupuntura Urbana*. Rio de Janeiro: Record.
- Lerner, J. (28 de septiembre de 2014). Los sistemas públicos de transporte funcionan mal cuando se los opera mal. 21. (L. Rocha, Entrevistador) Buenos Aires: La Nación.
- Marsili, M. B. (2011). *Transporte público con gestión Estatal. El caso de la Semtur en Rosario*. Rosario: Librería Juris.
- Mazzioli, L. (2013). *Análisis del Plan Integral de Movilidad en Rosario*. Recuperado el 26 de 2 de 2015, de Revista Vial: www.revistavial.com.ar
- Milito, H. (2006). *Breve síntesis histórica del ferrocarril desde el '55 hasta nuestros días*. Recuperado el 10 de 10 de 2014, de Tren Para Todos: www.trenparatodos.com.ar
- Municipalidad de Rosario. (2009). *PER+10 Estrategias 2018*.
- Municipalidad de Rosario. (2010). *Pacto de la Movilidad*. Rosario: Ente de la Movilidad.
- Municipalidad de Rosario. (2011). *Plan Integral de Movilidad*. Rosario: Ente del Transporte de Rosario.
- ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD. (2006). *Guías de calidad de aire de la OMS relativas al material particulado, el ozono, el dióxido de nitrógeno y el dióxido de azufre*.

- Ortiz, F. (2013). Medida para el impulso el uso de la bicicleta en el área Metropolitana de Buenos Aires. En A. Borthagaray, & J. P. Orfeuil, *La fábrica del movimiento. 16 casos de políticas públicas para la movilidad urbana* (págs. 47, 48, 64 y 65). Buenos Aires: Café de las Ciudades.
- Oszlak, O. y. (1998). La capacidad de regulación en Argentina: Quis custodiet custodes? En I. A. D.(comp.), *La Argentina que viene* (pág. 42). Buenos Aires: FLACSO/EUDEBA.
- Oszlak, O., & O'donnell, G. (1981). *Estado y políticas en América Latina. Hacia una estrategia de investigación*. Buenos Aires: Centro de Estudios de Estado y Sociedad (CEDES).
- Pettit, P. (1996). El diseño institucional y la elección racional. En R. Goodin, *Teoría del diseño institucional* (pág. 94). Gedisa.
- Picco, A., Tazzioli, S., Caila, M., Seselovsky, E., Alvarez, D., Adjiman, J., y otros. (2013). *Sistema de transporte urbano en el continente Americano: Análisis comparado de políticas públicas*. Rosario: Instituto de Estudios de Transporte, Facultad de Ciencias Exactas, Ingeniería y Agrimensura. UNR.
- Programa de Naciones Unidas para los asentamientos humanos (ONU-HABITAT). (2013). *Planificación y diseño de una movilidad urbana sostenible: orientaciones para políticas*. New York: Routledge.
- PSA Peugeot Citröen. (2011). *¿Qué entendemos por movilidad sustentable?* Recuperado el 10 de octubre de 2014, de psaguardianessv.com.ar
- Secretaría de Transporte. (2010). *Plan Circunvalar*. Rosario: Ministerio de planificación federal, inversión pública y servicios.
- Thorson, O. (Febrero-Mayo de 1998). *Movilidad Sostenible*. Recuperado el 6 de noviembre de 2014, de Revista La Factoria: www.revistalafactoria.eu
- Transvectio, Consultora de Transporte. (2009). *Proyecto sistema de transporte masivo (STM) en corredor norte sur*. Buenos Aires.

Fuentes Jurídicas:

Ley Provincial Nº 13.242 "Reactivación del Sistema Ferroviario Santafesino". Legislatura de la Provincia de Santa Fe, Santa Fe, 2011

Ordenanza 3946/1985, Municipalidad de Rosario, 1985

Ordenanza 7802/2004, Marco regulatorio del transporte público masivo de pasajeros, Municipalidad de Rosario, 2004

Medios Consultados

Diario La Capital: <http://www.lacapital.com.ar/>

Diario Página 12: <http://www.pagina12.com.ar>

Diario La Nación: <http://www.lanacion.com.ar/>

Otras Fuentes:

<http://www.etr.gov.ar>

<http://www.rosario3.com.ar>

<https://www.rosarionet.com.ar>

<http://transvectio.blogspot.com.ar/>

<http://www.ecoportal.net/>

<http://www.consumer.es/>

<http://porven.com.ar/>

<http://www.bancomundial.org>

<https://www.recyclebank.com/>

<http://www.sedema.df.gob.mx>

Anexo

Entrevistas en Profundidad ⁴¹

Entrevista N° 1:

Entrevista a la Dra. Marina Marsilli. ⁴²

12/12/2014 19:00hs.

E- Marina, ¿me puedes contar como ves a la evolución del transporte público en la Ciudad?

M- Bueno para hablar sobre la evolución del transporte hay que empezar con la evolución de la ciudad y como llegamos al punto en el que estamos, de la misma evolución aparecen las debilidades sistémicas del transporte en rosario.

En el año 1930 con 400000 mil habitantes teníamos 500 unidades de transporte urbano de pasajeros entre tranvías y ómnibus, hacia finales del siglo, estábamos con un poco más de unidades de transporte, 600 unidades en total, siendo que la población se había triplicado en una ciudad que había cambiado su fisonomía y que fundamentalmente había centralizado su actividad en la zona céntrica. No se multiplicaron las unidades de medio de transporte masivo para dar respuesta a las demandas.

Ahí podemos encontrar una de las primeras dificultades que presenta el sistema para dar respuesta a la demanda, no existe un transporte público de pasaje q haya tomado en cuenta la dimensión de la ciudad.

En el año 44 nace la primera empresa municipal, Rosario tiene historia de empresas municipales prestando el servicio.

En el 55 se hace una prueba de pasarla al sector privado, que rápidamente al ver que no le funcionaban los números decide transferir todas las unidades q tenían a las sociedades tri - componentes (colectiveros agremiados)

⁴¹ No se incluye la entrevista al Ingeniero Daniel Álvarez del Instituto de Estudios de Transporte de la Facultad de Ciencias Exactas, Ingeniería y Agrimensura, UNR. y la entrevista a la Ingeniera Mariana Monge, directora de la Unidad de Gestión Especial Ferroviaria por voluntad de los entrevistados. Solo se exponen a lo largo del trabajo, los pasajes que fueron previamente consentidos con los especialistas.

⁴² Fiscal del Tribunal Municipal de Cuentas de Rosario y autora del libro "Transporte Público con gestión estatal - El caso de la Semtur en Rosario".

Recién en el 85 hay un marco regulador del sistema que establece las reglas de juego para el sistema de transporte. En este momento había 29 sociedades por componentes con 840 micros y había una importante utilización del tup.

Ahí empieza a caer la demanda y se comienza a transformar el servicio porque al caer la demanda se va concentrando el sistema ya que mucha de las sociedades componentes no pueden llevar adelante la oferta por falta de liquidez. No todas las líneas tenían mismo margen de rentabilidad, ni km. recorridos.

E- ¿Que transformaciones ocasiona esto al sistema?

M- Algunas líneas empiezan a adoptar medidas para aumentar los márgenes de liquidez, ahí tenemos el famoso caso de Bermudez que extiende los recorridos e incorpora ciudades del área metropolitana, y puede de esta manera empezar a brindar otro servicio, uno diferencial.

E- ¿Y ya entrando en el nuevo siglo en qué estado se encuentra el tup, como se encuentra con la crisis económica?

M- En el año 2000 la crisis es importante, de 29 solo quedan 11 empresas, y se toma la primera medida de política importante que es la creación del Fondo Compensador de Transporte, que es una herramienta por la cual se retraen fondos de impuestos y tasas municipales para inyectar en empresas de transporte. Hoy este fondo es un paquete de subsidio municipal bastante importante.

En el 2001 claramente concentrado el sistema, el 30% lo tenía el grupo de Bermudez, y con la crisis de liquidez que se había dado en el país se retiran del sistema muchas empresas.

E- ¿Y cómo desencadenante de esto nace la Semtur?

M- Si, es la medida que el Estado adopta, en febrero del 2002 ante la imposibilidad de que ningún empresario quiera prestar el servicio de 5 líneas, las 119 128 122 123 que conectaban el centro con la zona oeste de la ciudad se crea la Semtur como empresa del Estado municipal. Se creó porque había q crearla, y empezó a funcionar como podía, sin plan estratégico ni nada

E- Entonces, ¿cuál es la evaluación que podes hacer del transporte en Rosario a partir de este recorrido histórico que me brindas?

M- Resumidamente te puedo decir que en Rosario históricamente, no ha existido un transporte público de pasajeros que se haya adecuado a una ciudad que fue multiplicando su población

E- en este contexto el municipio también empieza a preocuparse por la regulación del servicio y crea instituciones para realizar la misma.

M- si, en realidad el Ente de Transporte se crea para ver qué es lo que pasaba, monitorear desde el Estado el servicio que se estaba brindando, a lo q se aspiraba era con este ente regulador poner más firmeza en el control desde el Estado y empezar a exigir a las empresas privadas determinados cumplimientos de indicadores.

E- Como se termina de configurar el sistema actual de transporte urbano?

M- Cuando se piensa que transporte tenemos hoy se piensa en 5 grupos, de esos se calculaba 1 a cargo de Bermúdez, otro sociedades componentes que se iban a agrupar, otro las Delicias, otro a cargo de la Semtur y un quinto grupo para licitar nacionalmente.

Para el grupo 5 no hubo ofertas de licitación porque no se cumplía con los requisitos ni los parámetros mínimos que se habían pedido. Por lo que queda el grupo totalmente desierto.

Se decide entonces crear una empresa de transporte mixta, que privados se adhieren a la prestación del servicio, y así cubrir este 5 grupo. Evidentemente los privados tampoco quisieron sumarse porque ahora esta es una S.A. con participación estatal, con una participación ínfima de privados.

La realidad es q 2009 otro de los q se había sumado también cae, entonces lo que se había pensado como un sistema para 5 donde la Semtur que se había diseñado como una empresa testigo que se iba a hacer cargo de un par de líneas aparece un sistema que queda concentrado en 3 grupos. Bermúdez con la mitad de las líneas y el 55% queda repartido entre las dos empresas municipales.

E- En todo este recorrido hasta la actualidad en que se vio favorecido el sistema TUP y cuáles fueron los detrimentos que sufrió?

M- En este recorrido tenemos que la cantidad de km. que se le fue adhiriendo a las líneas fue mucho, se incrementó más de 30% de km. cuando uno empieza a analizar los números dice “bue está bien, ahora es más largo me tomo el colectivo bien en zona sur y llego a zona norte”, pero la realidad es que para hacer eso ahora se tarda una eternidad. De origen a destino estamos hablando de 2hs 26 min.

Obviamente todas estas cuestiones, concentrar las líneas en una misma empresa y aumentar los km. por línea en lo que repercutieron es en un mal servicio para el usuario.

E- ¿Entonces no consideras como algo positivo que se extiendan los recorridos de las líneas?

M- no, porque al hacer más largo el recorrido con la misma cantidad de colectivos, la frecuencia se fue deteriorando, mientras teníamos en el pliego del año 2006 que la frecuencia garantizada tenía que ser de 6 minutos en hora pico, hoy ese vehículo tarda 15 minutos. Lo que se planteó en el pliego se fue distorsionando por la realidad y se perdió calidad. El que perdió fue el usuario.

E- Como ves la relación del usuario con el transporte en Rosario?

M- La gente se baja del colectivo porque no tiene un buen servicio. El usuario del transporte la decisión la toma por el tiempo que tiene que estar dispuesto a tener para tomar un colectivo, bajarse y llegar a destino. El transporte es movilidad, sino lo pensamos así no vamos a encontrar una solución.

E- Cada vez están creciendo más los usuarios de automóviles pese a las políticas que se intentan implementar para disuadirlos, ¿a q se debe esto?

M- Mi principal conclusión es que la gente se baja del colectivo porque no tiene un buen servicio, el usuario de transporte público más allá del costo del boleto, que puede incidir en la decisión, la decisión la toma por el tiempo que tiene que estar esperando el colectivo, viajando en el colectivo y caminando desde que se baja del mismo hasta la puerta de su trabajo.

Los 3 ejes sobre los que se debe discutir el transporte para lograr la disuasión del automovilista son: restricciones al estacionamiento privado, la extensión de los carriles exclusivos y mejorar la frecuencia de los colectivos.

E- ¿Se modificaron radicalmente los hábitos de movilidad de las personas entonces?

M- El ómnibus siempre es al principal opción de traslado pero se ve que del año 2000 al 2010 analizando en los primeros tres años después del ómnibus el principal medio de movilidad es a pie y luego bicicleta, quedando en último lugar el auto. Esto cambia luego del 2003, creció muchísimo el uso del vehículo particular y se duplico el uso de la motocicleta, descendió la caminata y las bicicletas, a pesar de algunas políticas que intentan fomentar el uso de bicis. También está creciendo mucho el servicio motorizado frente a un servicio que no colma las necesidades del usuario

E- ¿Entonces cómo tiene que pensarse la política de transporte para encontrar una solución conveniente para todos?

M- Tiene que pensar en dar soluciones a los sectores q lo van a utilizar. El gran error al diseñar el transporte es pensarlo como un transporte. El transporte es movilidad, si no se piensa así no se va a poder encontrar una solución.

Las políticas de transporte muchas veces se toman sin atender a esto. En el caso de la Semtur por ejemplo yo veo eso, la información no es pública y no hay acceso en los datos. Y las decisiones se toman pensando en transporte no en la movilidad del ciudadano.

En 20 años bajo la mitad la cantidad de km. recorridos por colectivos, ósea que bajo la mitad el servicio brindado. A la par que bajo eso es el mismo porcentaje de descenso de pasajeros que se subieron al colectivo.

En el año 90 al año 2009 el pasajero /km es el mismo. Entonces la mitad de la gente se subió al colectivo, en un país que lo que se dio es un crecimiento de la actividad económica.

Evidentemente las políticas públicas no contemplan la necesidad de traslación de las personas.

E- ¿Recién me hablabas sobre la transparencia en los datos y el acceso a la información del sistema, hay en la actualidad un inconveniente con eso?

M- Si, imagínate que en los estudios que se elevan para pedir un cambio en la tarifa de transporte los datos que se elevan tienen cinco renglones, costo del servicio, pasajeros/km., subsidios, tarifa ideal vs tarifa real vigente. Obviamente es impensado que a partir de esto se pueda hacer un análisis de que sistema se quiere.

Hace 5 años el gobierno provincial pago un proyecto de investigación a la Universidad sobre los ríos navegables interiores, entonces lo que dijimos es que el Puerto de la Música era una locura porque es el único puerto de barcaza de América Latina, lo único q nos dijeron es el puerto de la música se hace.

Para el tren de cercanía hicimos un estudio de costo, de factibilidad, estado de vías, etc. lo presentamos en la provincia y tampoco hubo respuestas ni fue tomado en consideración.

No se conoce un solo indicador del ente de la movilidad, esta información no fue elevada al Consejo Deliberante y es por eso que hoy el mismo tiene q rechazar el pliego de licitación porque no tiene información para analizarlo.

La pelea primero es que esos datos se hagan visibles y se discutan.

Entrevista N°2:

Entrevista al Ingeniero Miguel Ángel Latorre⁴³

12/12/2014 18:30 hs.

E- ¿cómo evalúa hoy el sistema de transporte urbano de pasajeros?

M.A.- Es obvio que tenemos una crisis de integración. La integración tiene que ver con que la ciudad no es solamente una sino el área metropolitana. No hay un organismo que identifique y trabaje para todas las ciudades q integran el área metropolitana.

E- pero se han llevado adelante procesos de integración con el área metropolitana

M.A.- La crisis de integración tiene un contra ejemplo de la falta de integración históricamente cuando en el año 96 entre las ciudades de Rosario y Granadero Baigorria promueven integrar las líneas urbanas a las interurbanas, se trabaja en ese proyecto y la provincia Homologa, después de 40 años de haber promovido esa integración

Esto se hizo con la convicción de que se estaba cerca del usuario, de la comunidad

El otro ejemplo de integración fue la transformación de la licencia de conducir en la provincia. 365 emisores de licencias de transito de redujeron a 80, ahí se producían las integraciones de las regiones municipales.

En la cuestión de la integración de las líneas urbanas e interurbanas también se constituía una unidad ejecutora que integraba la provincia y podía de alguna manea descentralizarse y auto gestionarse en los municipios.

E- ¿Dónde ve que se ocasiona esta crisis de integración y como se puede salir delante de ella?

M.A. - La crisis de integración no es permanente, tiene que ver con la pretensión de pensar las cosas del centro a la periferia y no comunitariamente.

La comunidad tiene que integrarse. Tenemos una crisis de integración, la ciudad debe pensarse con el área metropolitana, no en solitario. Las comunidades tienen que integrarse. Tenemos que constituir un Foro Comunitario Permanente de Transporte y Tránsito.

E- ¿Cómo sería este Foro?

⁴³ Director del C.E.T.I. Centro de Estudios de Transporte Intermodal, perteneciente a la Universidad Tecnológica Nacional, Facultad Regional Rosario y Subsecretario de Transporte del Gobierno de la Provincia de Santa Fe en los períodos 1995-1999 y 2003- 2007.

M.A. - ese foro comunitario tiene q sacar conclusiones q deben estar vinculadas al organismo de control municipal, el Ente de la Movilidad.

Hay que integrar a Nación Provincia y Municipio, poder utilizar las vías fluviales , ferroviarias, y hacer propuestas de corto y largo plazo, no puede ser que aparezcan las propuestas por los medios en donde alguien dice que hay q desarrollar el transporte fluvial, y luego queda sin continuidad. Lo mismo con los servicios interurbanos ferroviarios entere Rosario y las ciudades aledañas, no hay continuidad porque no estamos integrados.

Frente a eso hay que tener un organismo, una agencia interestatal de transporte y tránsito, para poder avanzar en cuestiones concretas.

E- ¿Y cómo ve al usuario del sistema tup.?

M.A.- Las encuestas de origen y destino se han hecho sobre el usuario de transporte y no sobre la totalidad de la población, nosotros tenemos hoy por las estadísticas 120 asentamientos con 250 mil personas que están totalmente excluidas del uso y de la posibilidad de moverse, por cuestiones de salud, educación, trabajo. Así que no te puedo hacer una evaluación completa del usuario porque en realidad la comunidad entera tiene que ser usuario y eso no se da.

Acá aparece la interrelación que el transporte en es un subsistema para atender las necesidades de la población, entonces es incompleta la visión si miramos el problema desde el punto de vista del pasajero de buses. Hay que aportar la logística para que se desarrolle la economía popular como una alternativa de trabajo.

Hay que complejizar el análisis, no súper simplificarlo en mirar las cuestiones de desplazamiento de las personas que utilizan el sistema sino sobre la totalidad de la población.

Los componentes que hacen a que nosotros miremos una parte de la población, sin tener en cuenta que en una ciudad de 90mil hab. 250mil estén sin transporte y hay una caída en el usuario también estamos equivocados en no dar respuestas al otro extremo de la población que son los que viven en countris y que acceden al centro en automóviles y producen una gran congestión.

E- ¿Y qué respuestas o acciones debería tomar el Estado entonces?

M.A.- faltan respuestas intermodales, parte del sistema que hay que desarrollar para que haya desplazamientos es aquel que considera a las personas que aun pudiendo acceder al centro en autos lo dejen.

Carecemos como sociedad imaginación para desarrollar también las respuestas a esas necesidades.

Además hay otra cosa que agregar. Estamos hablando al acceso al comercio y el comerciante se opone a q se acceda sin el auto, y en realidad eso se puede remplazar con un buen servicio de transporte público. Ósea necesitamos escuchar al comerciante también.

Lo mismo las industrias, hay servicios que antes en la provincia existían y eran intermodales, como el servicio puerta a puerta, desarrollados con unidades más pequeñas que pueden cumplir perfectamente el rol de atender a necesidades específicas de traslado. Todo se concentra en buscar que el servicio público de ómnibus resuelva la situación.

E- ¿Que me puede decir sobre la tarifa del transporte?

M.A.- Creo que la tarifa incide enormemente en la caída del uso del transporte. Tendríamos que empezar al revés. Qué sectores del trabajo pueden viajar y qué pueden pagar y de ahí comenzar a pensar el servicio. Tenemos que pensar que el transporte sea eficaz pero accesible.

Entrevista N°3:

Entrevista a Miguel Ángel Zamarini⁴⁴

05/03/2015 15:05 hs.

E- ¿Actualmente cuál es la evaluación que hace del sistema TUP?

M- No podemos decir que todas funcionan mal, pero indudablemente algunas líneas presentan grandes dificultades en especial en la frecuencia. Y en este caso, siempre quien paga los platos rotos es el usuario. La demora en las frecuencias, con la inseguridad imperante, trasunta en un peligro imperante para el ciudadano. Salvo honrosas excepciones, en todas las líneas se aprecian demoras estimadas de entre 12 ó 15 minutos, incluso en los horarios pico.

En los últimos 17 años se redujeron casi un 40 por ciento las frecuencias y bajó 25% la cantidad de pasajeros transportados.

E- ¿Que se evalúa para controlar la frecuencia de los colectivos?

M- Se entiende por demora en la frecuencia cuando un colectivo tarda más de diez minutos durante el día o más de 20 luego de las 8 de la noche⁴⁵, aunque luego se coteja con el Ente de Movilidad, ya que no todas las líneas tienen estipuladas las mismas frecuencias. Allí se sabe efectivamente si los tiempos son realmente validos o si se cometió una infracción.

⁴⁴ Concejal por el Partido Socialista, Presidente del Concejo Municipal de Rosario. Promotor del Centro de Denuncias por Demoras en el transporte Urbano. Candidato a concejal 2015

⁴⁵ N.A: Según los pliegos en vigencia, el promedio de frecuencias no debe superar los 12 minutos.

E- el Ente de la Movilidad controla por Gps las unidades

M- claro, el Ente de la Movilidad controla por GPS a cada unidad y con ellos cotejamos las denuncias recibidas a través del Centro de Denuncia de Demoras

E- ¿En qué caso se aplican multas?

M- la multa se aplica en caso de reincidencia durante la misma semana. En realidad nuestra idea no es que el chofer se apure ni forzar a que se realicen multas. Hay casos en que corresponden y otros que no. Lamentablemente nos vemos en la obligación, no solamente de solicitar que se multe a las empresas del modo correspondiente sino, además, que se nos informe si realmente se aplica alguna penalización a las empresas por las infracciones. Hasta el momento, nadie ha respondido los pedidos de informe del Concejo en este sentido.

Pretendemos sólo que el usuario sepa que, cuando le toca pasar por este tipo de situaciones, tiene dónde recurrir y en menos de dos minutos habrá canalizado su reclamo.

E- ¿Que tipo de reclamos reciben en el Centro de Denuncias?

M- Los reclamos que recibimos no pasan solamente por frecuencias. Muchas veces las quejas se presentan por el estado de las unidades, o el incumplimiento del recorrido ya que en algunas ocasiones el chofer prefiere no ingresar a determinados barrios. Son todas situaciones que debemos analizar y contemplar, para que el usuario sepa que no está sólo.

E- Según los datos con los que cuenta a partir del Centro de Denuncias, ¿cuáles son las líneas que en la actualidad presentan mayores problemas?

M- las líneas 102, 106 Negra⁴⁶ y 112 Roja⁴⁷ presentan los mayores inconvenientes, con una demora de más de 25 minutos entre cada una de sus unidades. La línea 101 Roja también exhibe una demora superior a los 15 minutos entre cada uno de sus pasajes, al tiempo que Ronda del Centro, con un recorrido menos tradicional, presenta dilaciones estimadas entre 15 y 20 minutos diarios.

E- ¿Y cuáles son evaluadas positivamente?

El servicio de trolebuses de la línea K figura no presenta demoras que superen los 8 ó 10 minutos entre cada servicio. En el mismo sentido, las líneas 110, 122, 126 y 127.

Entrevista N°4:

46 N.A: ambas pertenecientes a Rosario Bus

47 N.A: Perteneciente a la Empresa Mixta

Entrevista a la Doctora Alicia Picco⁴⁸

09/04/2015 09:22hs.

E- ¿Cómo evalúa la actual composición del sistema tup?

A- Hoy ya tenemos dos empresas que son municipales, si bien la mixta se inició como una empresa mixta la participación hoy es insignificante y por lo tanto la mayor cantidad de decisiones probablemente se estén tomando desde el ámbito municipal.

Yo particularmente creo q la composición publico privada es buena porque de alguna manera permite que haya miradas distintas en el marco de un tema tan preocupante como es el transporte público.

Generalmente la mirada del privado es la búsqueda de una mayor rentabilidad y es lo q él tiene que controlar para que el privado no deje de brindar el servicio que requiere la comunidad

Y así fue como aprecio la empresa del Estado, una empresa q sirva de parámetro para el funcionamiento del sistema.

Yo creo que está buena esta combinación porque de alguna manera cada uno está midiendo las exigencias que pueda tener el Estado respecto a brindar el servicio a la comunidad que es la meta última y más importante.

Y creo que de alguna manera con ese funcionamiento mixto hace que los parámetros de eficacia y eficiencia q uno pretende darle al sistema estén controlados, es un poco la ilusión q uno tiene como técnico, lograr los mejores indicadores en ese sentido. Entonces existiendo las dos partes uno va presionando al otro

E- y cómo ve que Rosario Bus se esté deshaciendo de un par de líneas q no le son rentables y las tiene q tomar el Estado

A- La empresa privada justamente busca su mayor rentabilidad, por lo tanto los recorridos q no son rentables, a lo largo de la historia, se fue liberando de ellos. Por eso para mí las condiciones de los pliegos licitatorios deben estar lo suficientemente bien definidas para que no solo el privado brinde los recorridos de mayor rentabilidad y q se haga cargo de brindar el servicio completo. Porque justamente el objetivo del transporte público es brindar una solución abarcativa.

⁴⁸ Directora del Instituto de Estudios de Transporte de la Facultad de Ciencias Exactas, Ingeniería y Agrimensura, UNR.

E- esas justamente no son las condiciones actuales en la q se están discutiendo los pliegos

A- No las conozco lo suficiente, no tuve el tiempo de hacer una lectura minuciosa y darte una opinión en ese sentido.

E- en términos de eficacia y eficiencia, como se encuentra hoy en día el sistema tanto para el ciudadano como para las empresas.

A- El tema es que el instituto desde hace un tiempo no ha hecho relevamientos para controlar las condiciones actuales del sistema por lo tanto no tengo una opinión para justificarlo

Yo creo q cada una de las empresas ha ido desarrollando algún tipo de indicador a los largo del tiempo q los ayudo a sostenerse y hace q el resto del sistema tienda a conservar los estándares q se pretende

Por su puesto hay un indicador que es la frecuencia que realmente no está resuelto, es una cuestión que independientemente q no tengamos un indicador claro, sabemos exactamente por los usuarios del sistema, es un indicador q es una deuda para la población.

La frecuencia tiene que ver con el cumplimiento que las empresas tienen q hacer de los horarios y de la cantidad de coches que deben de poner en los recorridos

E- la frecuencia de los colectivos se puede relacionar de alguna manera con carriles exclusivos?

A- Yo creo que el tema de los carriles exclusivos fue una solución importante para el centro de la ciudad y no solo para el transporte masivo sino también para taxis y remises q tienen la posibilidad de usar el carril.

La frecuencia debe ser controlada por el Municipio y es independiente de que haya o no un carril exclusivo, por el contrario el mismo debería estar beneficiándolo, aunque una cosa no tiene q ver con la otra.

E- y que evaluación hace del diseño actual de las paradas de colectivo y la cobertura del TUP?

A- En lo que respecta a las paradas no creo q el tema de que haya paradas cada 3 cuadras sea un conflicto porque en la mayoría de los países del mundo el sistema de transporte no está en la puerta de tu casa , para poder acceder al transporte hay que desplazarse un par de cuadras ya que el sistema debe ser abarcativo para poder satisfacer a la mayoría de la población

Por lo que si las paradas están cada 3 o 4 cuadras a mi criterio es muy satisfactorio. Pero debe estar, ósea cada barrio debe tenerlo, que la cobertura exista.

El problema es q en general hablamos el tema de la urbanización y de la importancia que tiene que el sistema este planificado pero que también la urbanización este planificada, asentamos un barrio en un lugar y después empezamos a pedirle todos los servicios, y no es fácil satisfacer a esta demanda. Más cuando no es rentable para ninguna línea de transporte. Y no es q uno mire solo la rentabilidad sino q uno pretende que el sistema sea sostenible. El mismo debe tener un equilibrio controlado entre oferta y demanda.

E- Ya que estamos hablando de los proyectos en curso del PIM, como evalúas la implementación de tecnología

A- Yo creo q la tecnología siempre ha beneficiado nuestro sistema de transporte , todas fueron apareciendo de acuerdo a las necesidades que el sistema fue marcando, hasta caer en la tarjeta sin contacto y esto que tengamos tanto adelanto e implementación de tecnología es una ventaja de tecnología para el usuario, eso también contribuye a que no haya tanta insatisfacción a que por ejemplo la frecuencia no es buena, o que se haya podido controlar el sistema haciéndolo más rentable disminuyendo un poco la frecuencia ya que el usuario puede acceder a tecnología y no se sienta tan insatisfecho parado en una esquina.

E- y en cuanto a las políticas de desaliento al usuario de automóvil

A- El usuario de automóvil es un usuario al que le cuesta mucho abandonar las comodidades que le brinda el modo, para que el mismo resigne todas las comodidades tiene que tener asegurado una respuesta ágil del sistema de transporte, y a su vez impedimentos suficientes enmarcado dentro de su modo.

Si bien se están haciendo muchos controles hoy todavía el usuario tiene acceso al estacionamiento y puede, cubriendo los costos de un estacionamiento privado, llegar al centro sin inconvenientes. Hay que insistir mucho más en el sistema de transporte público, incrementando sus beneficios.

E- la implementación de las cocheras subterráneas en la estación Rosario Central traería inconvenientes a esto, porque por un lado le da una opción más al usuario de automóvil y quita la oportunidad de volver a traer el tren a la ciudad

A- Yo particularmente estoy de acuerdo con que se hagan las cocheras, hay que darle al usuario que quiere llegar a proximidades del centro un lugar donde dejar su vehículo. Nosotros somos el centro de un área metropolitana muy importante por lo tanto no podemos olvidarnos de la gente que eligió vivir en el área metropolitana, que en general lo hace por cuestiones

económicas, es una realidad q no podemos desconocer mientras no tengamos un sistema de transporte ferroviario o público que resuelva con mayor agilidad la problemática hay q pensar en el modo en que las personas están utilizando hoy

E- pero la ubicación de las cocheras destruyen toda posibilidad del tren

A- Yo soy una partidaria de que el tren conecte el área metropolitana con el centro de Rosario, creo q hay q encontrar los modos de resolver y general las condiciones para que un sistema ferroviario se reactive. Le daría prioridad al mismo.

El tema es que el PIM ha hecho un análisis donde ha puesto en equilibrio las condiciones de la ciudad de Rosario, y por lo tanto creo que hay q ser respetuoso de un trabajo que fue muy analizado desde las distintas dependencias del municipios e incluso conversado con otros municipios del área metropolitana, creo que hay q tratar de ir respetando los lineamientos que ha tratado el PIM de manera tal que se pueda ir plasmando

E- Ya que hablamos de los proyectos incluidos en el PIM, en qué estado se encuentra el Proyecto de tranvía metropolitano

A- No estoy en el tema, me encantaría que ese proyecto que hace muchos años se viene trabajando se pudiera plasmar. Lo que nosotros debemos como sociedad, la cuestión económica de los sistemas de transporte no pueden no tenerse en cuenta, el tranvía pasa a ser una propuesta que a lo mejor económicamente es complicada en este momento, por eso se va postergando y no se van tomando definiciones en ese sentido, pero tenemos q tender a la complementariedad de los modos y por lo tanto no hay que desestimarlos.

E- El Instituto tiene cifras actualizadas sobre los niveles de congestión en el microcentro?

A- No hay estudios actualizados.

E- Y en cuanto al planteo de la multimodalidad del transporte

A- El sistema a través del PIM lo está incorporando. Hoy creo que el problema fundamental es económico, para tomar decisiones con respecto a remplazar un vehículo como el colectivo por cualquier otro sistema tiene que ver con una cuestión económica.

La solución más rápida hoy es el colectivo ya que se compra unas unidades más y se generan las conexiones no es lo mismo con cualquiera de los otros sistemas que requieren una inversión superior.

E- que me podes decir sobre la política de incentivar las bicicletas?

A- Hay q incentivar el uso de la bicicleta, que por supuesto es un modo que en general es utilizado para recorridos más cortos, en algún momento el instituto hizo encuestas de opinión, y la gente el usuario de la bicicleta es un usuario joven q recorre recorridos largos entonces hay q darle todas las condiciones de seguridad que tiene que ver con la generación de ciclo vías.

E- el sistema de Bicis publicas debe ser pago o gratuito?

A-Yo creo que de alguna manera tiene que haber una responsabilidad de parte del usuario que tiene que estar asociada con una obligación económica.

E- hay una afirmación que dice en cuanto a las bicicletas que cuando el transporte público es poco eficiente el sistema de bicis públicas baja gente del colectivo

A- Coincido con esa afirmación sobre todo porque el sistema de transporte público en general el usuario de ese sistema son jóvenes y por lo tanto es el que estaría pasando seguramente a la bicicleta.

Pero el TUP lo q tiene q hacer es absorber al usuario del auto, no nos tiene q preocupar si alguien e baja para hacer uso de la bicicleta sino lo q tiene q bregar es q se disminuya el uso del automóvil.

Entrevista N° 5

Entrevista a Pablo Balloni y Mario Angueira⁴⁹

19/12/2014 18:45 hs.

E: Como evalúan el estado actual del sistema ferroviario?

A.R: hace 40 años cualquier rosarino podía tomar un tren en la estación Rosario Central y en 19 minutos estar en Fisherton, en 26 minutos en Funes y en 35 minutos en Roldan, hoy para llegar, en un día normal y fuera de los horarios picos del centro a Fisherton se demora 45 minutos, a Funes 1 hora mientras que a Roldan 1: 15 hs. ósea en 40 años lo q hemos perdido es la mitad del tiempo, entregado al transporte q tenemos actualmente, este cálculo se podría extender a toda el área metropolitana.

Rosario con su política de transporte se arriesga a ver agravadas sus ya caóticas condiciones de tránsito en el área del centro, macrocentro y principales avenidas de atravesamiento urbano.

⁴⁹ Secretario y Presidente de la Asociación Amigos del Riel

E: Y cuál es el tratamiento que ustedes consideran que se le da al sistema ferroviario desde el municipio en la actualidad?

A.R: De las acciones desarrolladas hasta el presente, ni la Municipalidad de Rosario, ni otros gobiernos locales manifiestan una clara y firme intención de favorecer o siquiera tolerar el desarrollo futuro de los servicios ferroviarios metropolitanos o regionales para pasajeros. Tanto es así, que en las publicaciones oficiales se designan los actuales terrenos ferroviarios situados al Este de la Avenida Alberdi, como suelo liberado para reconversión urbanística.

E: ¿Cuáles son los inconvenientes de instalar una estación multimodal en Patio Parada?

A-R: respecto a la operatividad ferroviaria, la instalación de una estación intermodal en Patio Parada no resuelve ninguno de los problemas tales como: maniobras de inversión del sentido de marcha para servicios de larga distancia (Córdoba, Tucumán, Santa Fe, etc.) e inclusive para los metropolitanos (entre San Lorenzo y Villa Constitución, por ejemplo) y el ingreso de la trocha angosta con los servicios que por ella pudieran canalizarse.

E: Y entonces cual es el beneficio de plantearla ahí para el municipio?

A.R: la Municipalidad plantea la estación multimodal en patio parada porque después de Alberdi se quieren utilizar los terrenos para la implementación de negocios inmobiliarios

E: Ustedes se oponen al proyecto de cocheras subterráneas, porque?

A.R: Cuando se presenta la oposición al proyecto no nos oponemos a las cocheras, hay lugar donde se pueden hacer perfectamente, con gestión pública y sin bloquear el paso a de los trenes a Rosario Central

E: porque no es conveniente utilizar la estación Rosario Central para cocheras?

A.R: La instalación de un estacionamiento subterráneo en el lugar pretendido, anularía cualquier posibilidad para el restablecimiento futuro de un servicio ferroviario de carácter metropolitano aprovechando la ubicación estratégica de la Estación Rosario Central, distante apenas a siete cuadras de la Peatonal Córdoba, y que mediante una operatoria con trenes Diesel autopropulsados, pondría a los pasajeros desde el Microcentro apenas a quince minutos de viaje de Fisherton, a veinticinco minutos de Funes o a treinta y cinco minutos de Roldán, por citar algunos casos. Tiempos de viaje como los señalados, solamente puede lograrlos el modo ferroviario y, precisamente, la posibilidad de contar con una Terminal tan estratégicamente situada, es un factor que no debe ser desdeñado y menos aún dilapidado por los planificadores del futuro desarrollo urbano rosarino.