

Informe de Transporte y Movimientos Interurbanos

PRIMER SEMESTRE 2020



CORRIENTES
somos todos!



Municipalidad de
CORRIENTES
Observatorio Económico



Dirección de Estadística
y Censos

Contenido

Introducción.....	3
Análisis preliminar del mercado laboral.....	4
Medios de transporte según frecuencia de uso	6
Trabajadores	6
Utilización de medios de transporte en casos de paro	7
Estudiantes	8
Consumo de recursos	9
Consumo de tiempo	9
Consumo de combustible.....	10
Impacto negativo.....	12
Siniestros viales.....	12
Evolución primer semestre 2020	15
Evolución del parque automotor en la Ciudad de Corrientes	15
Pasajes de colectivos	16
Anexo Metodológico.....	19

Introducción

Adhiriendo a la necesidad de un abordaje multidimensional de las condiciones de vida de las personas, y entendiendo al factor de los movimientos interurbanos como clave para dinamizar el mercado laboral, el Observatorio Económico de la Municipalidad de la Ciudad de Corrientes junto a la Dirección de Estadística y Censos de la Provincia, la Universidad Nacional del Nordeste y el Observatorio de Seguridad Vial de la Ciudad de Corrientes ponen a disposición los resultados del primer semestre del año 2020, donde se realiza un abordaje de estas temáticas como una aproximación a los efectos de los mismos en las variables socioeconómicas.

Para lograr este trabajo fue necesaria la incorporación al análisis de diferentes fuentes de datos para poder captar de forma pormenorizada las problemáticas que rodean al fenómeno de la movilidad de las personas en la ciudad. Este apartado trae a colación información de algunos de los indicadores que hacen énfasis en la perspectiva del transporte y los movimientos interurbanos.

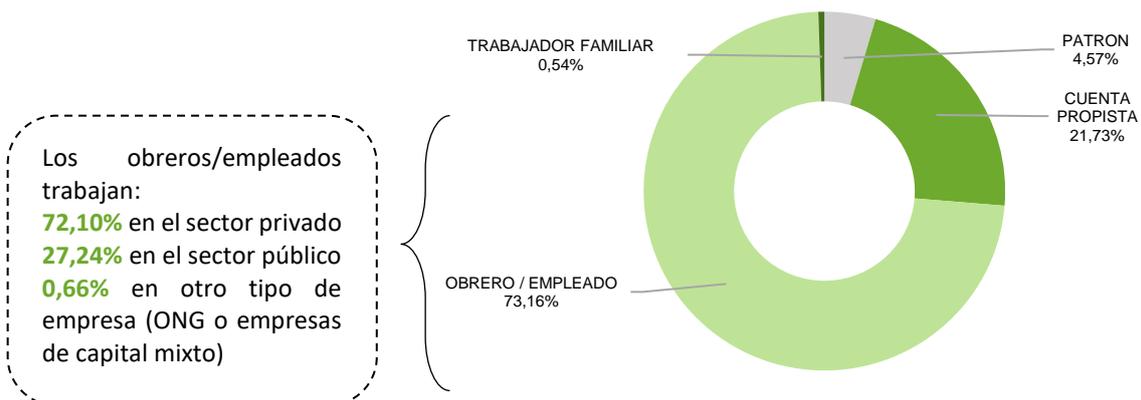
Para complementar el análisis se profundiza en cuestiones relacionadas a la caracterización de los usuarios, como ser rango etario, sexo, nivel de ingreso, entre otros, para lograr entender como la dinámica del mercado de trabajo se ve influenciada por las posibilidades de traslado aún en situaciones extraordinarias como los paros del sistema de transporte público.

Análisis preliminar del mercado laboral

El objetivo principal de este apartado es brindar una primera aproximación a los efectos de los movimientos interurbanos de la población ocupada del aglomerado Corrientes. Para ello se parte de la base de que la tasa de empleo para el primer trimestre en la Ciudad de Corrientes fue de 39,1%, que representa a 152.000 trabajadores. Esta cifra desciende a 32,4% en el segundo trimestre como consecuencia del deterioro de la coyuntura, en parte, debido a las consecuencias económicas de la pandemia por COVID-19.

Como se detalla en el cuadro siguiente, si se agrupa a los trabajadores según su categoría ocupacional, se observa que el 73,2% es obrero o empleado, el 21,7% cuenta propista, un 4,6% es patrón y un restante 0,5% es trabajador familiar sin remuneración. Del total de del aglomerado el 20,07% de los obreros/empleados trabajan en el sector público, 79,45% sector privado y finalmente el 0,48% en otros sectores (incluye ONG y empresas de carácter mixto). En el gráfico se observa un detalle de la categoría ocupacional del grupo en cuestión.

Gráfico N.º 1. Categoría Ocupacional primer semestre año 2020. Aglomerado Corrientes.



Fuente: Elaboración propia en base a Encuesta Calidad Vida.

Una vez caracterizado este sector de la población, se pregunta a los mismos si se desplazan habitualmente hasta un sitio o un establecimiento determinado para dar inicio a su ocupación principal. Los resultados arrojaron que el 87,60% de la población del aglomerado se desplaza dentro del municipio, el 2,80% lo hace fuera del municipio. Por otro lado, el 0,74% de la población trabaja sin establecimiento fijo y finalmente el 8,77% no se desplaza.

Gráfico N.º 2. Desplazamiento para dar inicio a la ocupación principal, primer semestre año 2020.
Aglomerado Corrientes.



87,67%
SE DESPLAZA
DENTRO DEL
MUNICIPIO



2,81%
SE DESPLAZA POR
FUERA DEL
MUNICIPIO



0,74%
TRABAJA SIN
ESTABLECIMIENTO
FIJO



8,78%
NO SE
DESPLAZA

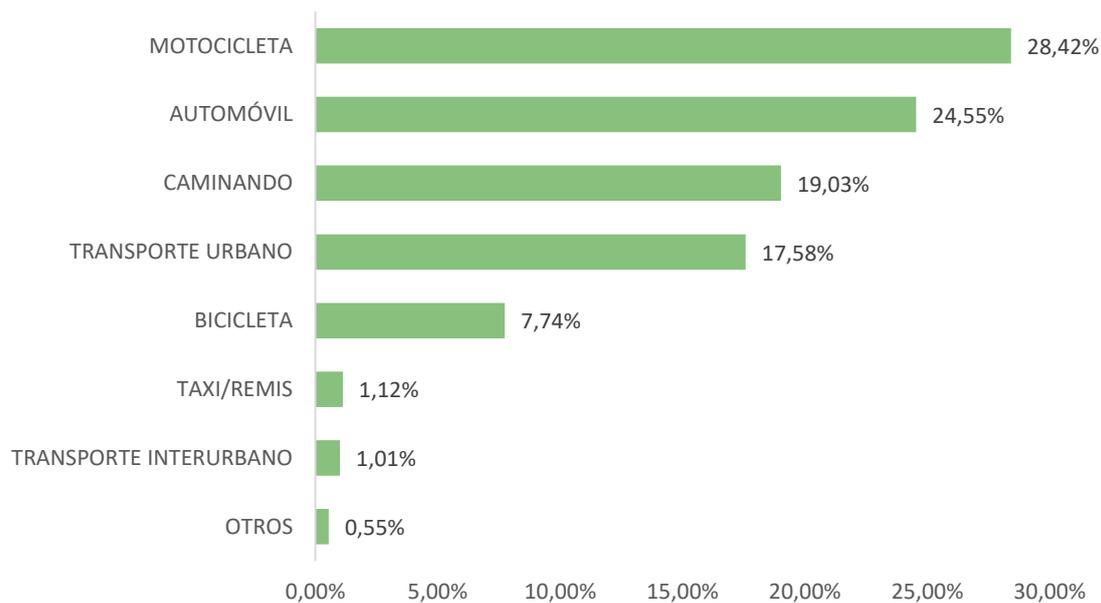
Fuente: Elaboración propia en base a Encuesta Calidad de Vida.

Medios de transporte según frecuencia de uso

Trabajadores

Para entender la dinámica del transporte es necesario referirse a los tipos de vehículo más utilizado por los trabajadores del aglomerado de Corrientes. En ese marco, se pregunta a los encuestados que se movilizan habitualmente, a través de qué medio de transporte lo hacen.

Gráfico N° 3. Medio de transporte utilizado para dar inicio a la ocupación principal, primer semestre año 2020. Aglomerado Corrientes.

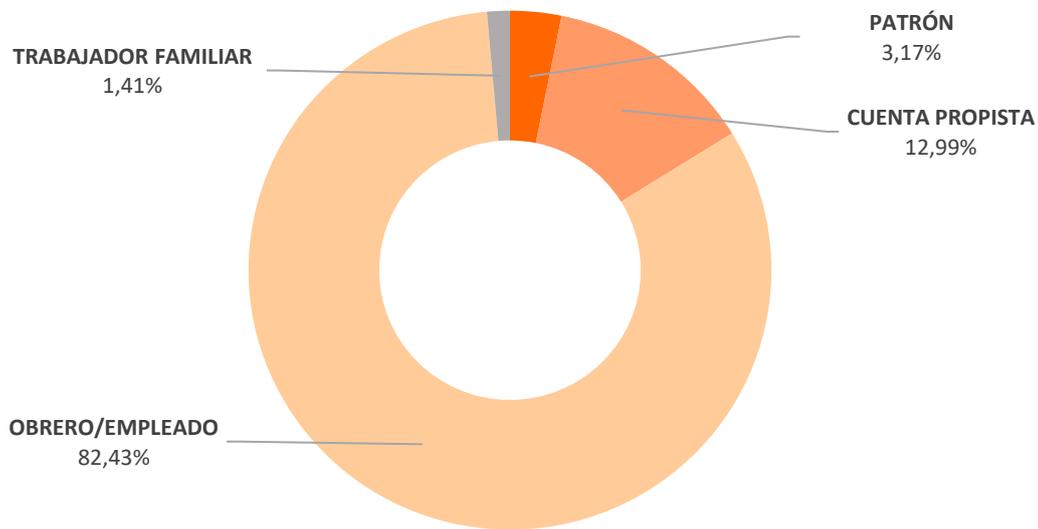


Fuente: Elaboración propia en base a Encuesta de Calidad de Vida.

En principio se concluye que el 18,59% de la población objetivo utiliza el transporte público, ya sea urbano o interurbano para ir a trabajar.

Se examina una predominancia de motocicletas (particular o brindada por el trabajo) como medio de transporte para ir a trabajar, que representa un 28,42% de los medios de transporte particulares. El 82,4% pertenecen a la categoría ocupacional de obreros y empleados.

Gráfico N.º 4. Categoría ocupacional de aquellos que utilizan motocicleta como medio de transporte, primer semestre año 2020. Aglomerado Corrientes.



Fuente: Elaboración propia en base a ECV.

Utilización de medios de transporte en casos de paro

Dentro del 18,59% de los trabajadores que eligen el transporte público como medio de traslado, se indaga en cuál es el medio de transporte que utiliza para desplazarse cuando el transporte público se encuentra de paro. Los resultados arrojan que el 66,14% de los trabajadores van a trabajar mientras que el 33,86% no lo hace en las situaciones de paro. De los que asisten al trabajo en caso de paro el 26,59% pertenecen al sector público y el 73,41% al sector privado.

A continuación, se detallan los medios de transporte utilizados en la situación de paro eventual del servicio. Se observa que el 28,72% de los trabajadores que asisten utilizan taxi o remis ante estas eventualidades.

Gráfico N.º 5. Medio de transporte utilizado en caso de paro, primer semestre año 2020. Aglomerado Corrientes.

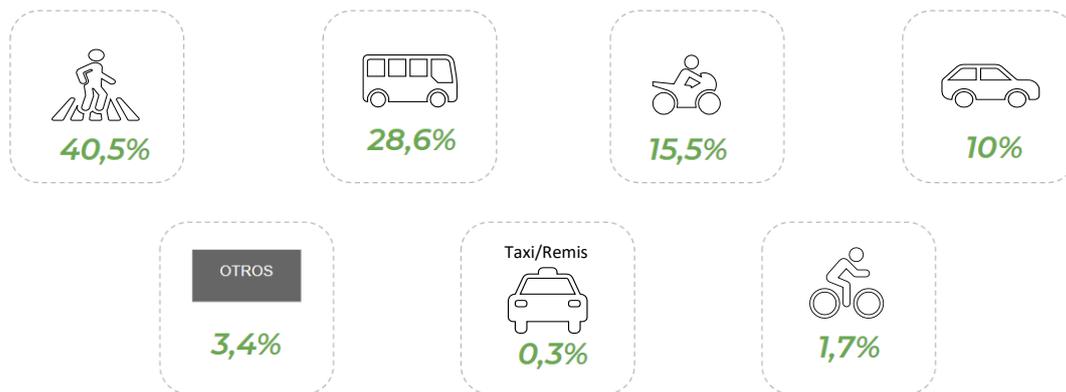


Fuente: Elaboración propia en base a ECV.

Estudiantes

En lo que respecta a los usuarios que asisten a una institución educativa perteneciente a la educación básica (hasta nivel secundario), se buscó evaluar cuál es el transporte que utilizan:

Gráfico N.º 6. Medio de transporte utilizado para asistir a institución educativa, primer semestre año 2020. Aglomerado Corrientes.



Fuente: Elaboración propia en base a ECV.

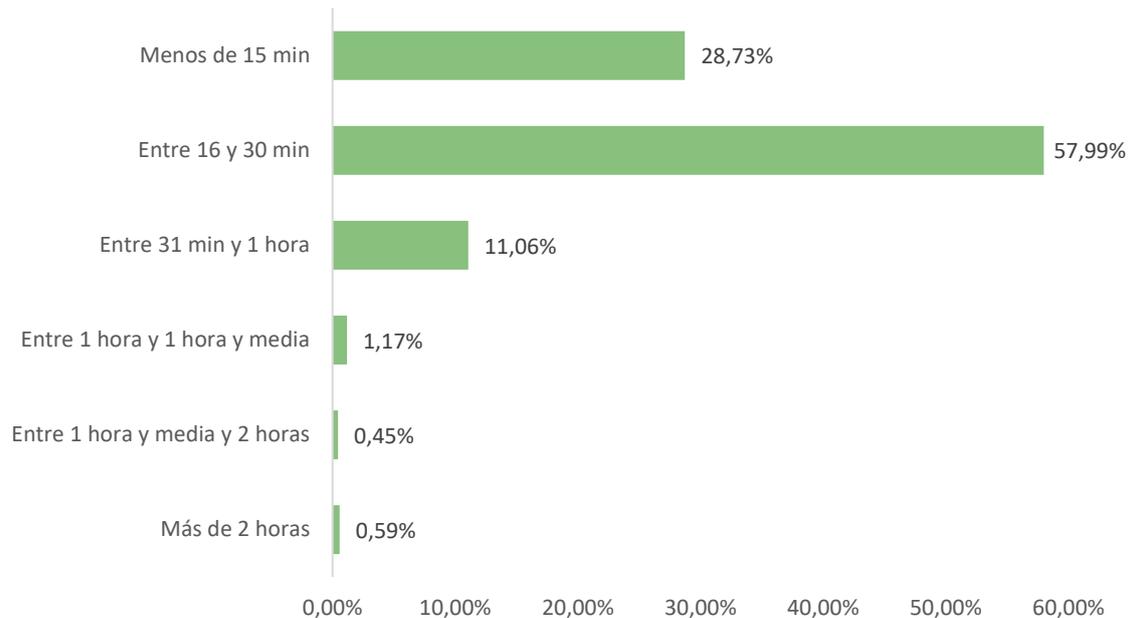
A pesar de que la gran mayoría se traslada a la institución a pie, se observa una gran predominancia del colectivo sobre los otros medios de transporte, sin embargo, la motocicleta también es un medio que se utiliza con frecuencia.

Consumo de recursos

Consumo de tiempo

El tiempo que se destina para llegar al lugar de trabajo es considerado por la OCDE como uno de los indicadores de bienestar. En Corrientes, solo el 13,27% de los trabajadores tarda más de 30 minutos en llegar a su trabajo.

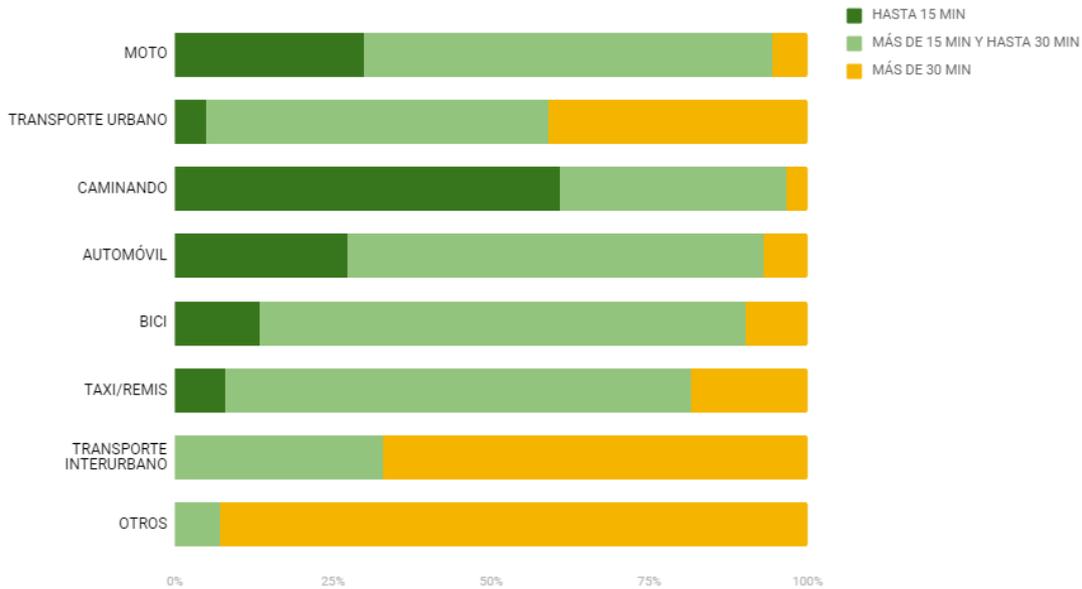
Gráfico N.º 7. Tiempo destinado para trasladarse a establecimiento de ocupación principal, primer semestre año 2020. Aglomerado Corrientes.



Fuente: Elaboración propia en base a ECV

Pormenorizando el tiempo de viaje al lugar de trabajo según medio de transporte se observa que las personas que más tiempo utilizan para llegar a su trabajo son aquellas que utilizan el transporte público urbano o interurbano en la ciudad.

Gráfico N° 8. Tiempo destinado según medio de transporte, primer semestre año 2020. Aglomerado Corrientes.

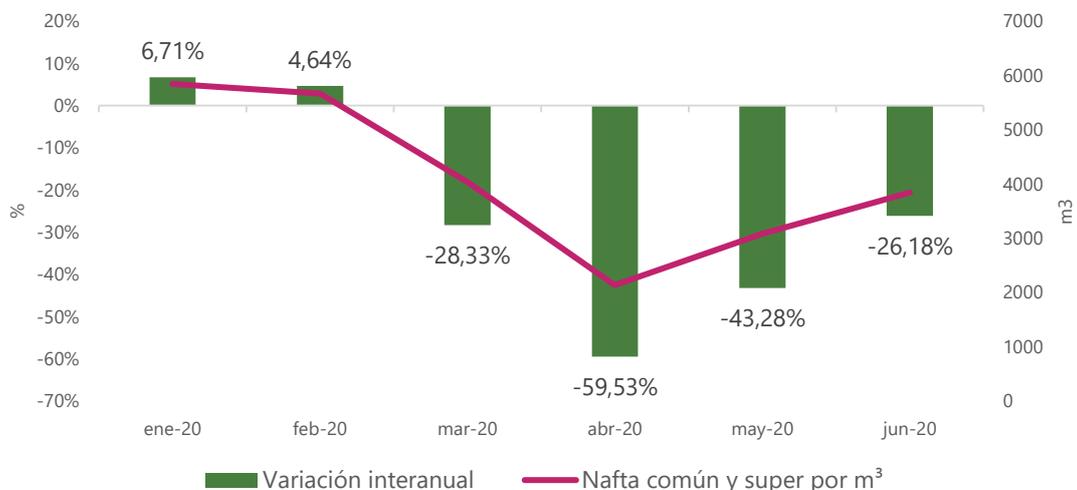


Fuente: Elaboración propia en base a ECV.

Consumo de combustible

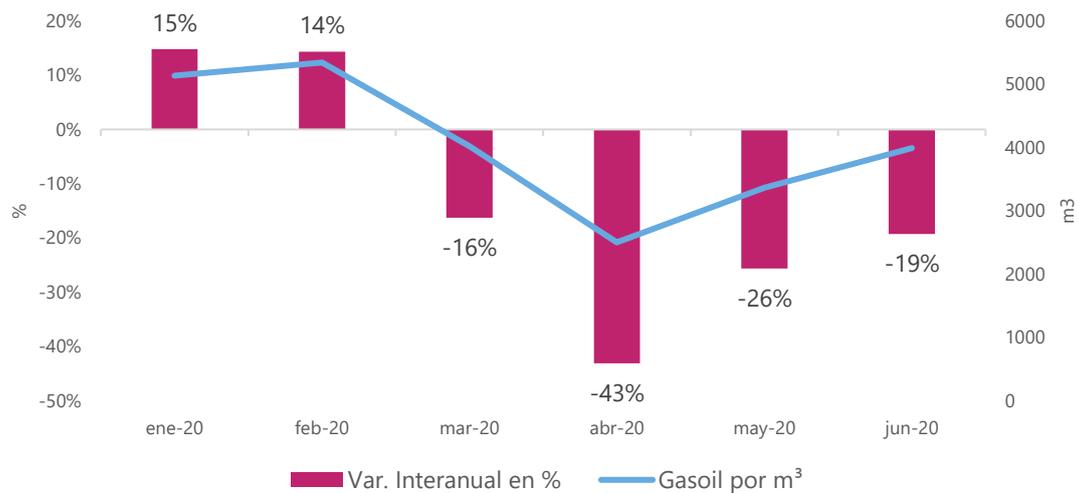
Los vehículos de transporte motorizados representan un 75% de los medios utilizados para trasladarse al trabajo en la población ocupada, dentro de ellos los automóviles particulares, taxis/remises y motocicletas representan un 73%, los cuales en su gran mayoría ocupan nafta "común" y "super", mientras que el restante 27% corresponde a transporte urbano e interurbano, los cuales utilizan gasoil como insumo principal. Por ello, se busca aproximar la movilidad de la población a través de los cambios en el despacho de estos combustibles en las surtidoras de la Ciudad de Corrientes.

Gráfico N.º 9. Consumo de Nafta Super y Común. Primer semestre año 2020. Aglomerado Corrientes



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Ministerio de Energía de la Nación.

Gráfico N.º 10. Consumo de Gasoil. Primer semestre año 2020. Aglomerado Corrientes



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Ministerio de Energía de la Nación.

En el inicio del primer semestre se puede notar un crecimiento en el consumo de nafta super y común en la ciudad, sin embargo, con el impacto en la movilidad de las medidas de Aislamiento Social Preventivo y Obligatorio (ASPO) a causa del virus SARS-CoV-2 en el mes de marzo, el consumo de nafta cayó en torno al 28%, con un derrumbe máximo en el mes de abril del 59,53%, en donde se sitúa la etapa más estricta de las medidas tomadas. Con la evolución positiva del marco epidemiológico en los meses de mayo y junio, con su consecuente flexibilización en las medidas de ASPO, se encuentra una recuperación parcial en el consumo de nafta común y super.

Por el lado del consumo del gasoil, se encuentra una evolución similar al de despacho de nafta común y super, pero con caídas menos marcadas, y una recuperación más acelerada, pasando de una diferencia interanual negativa del 43% en abril a una reducción interanual de solo 19% en junio, en parte explicado por la utilización de este combustible en los transportes de cargas y utilitarios que estuvieron trabajando constantemente durante el aislamiento.

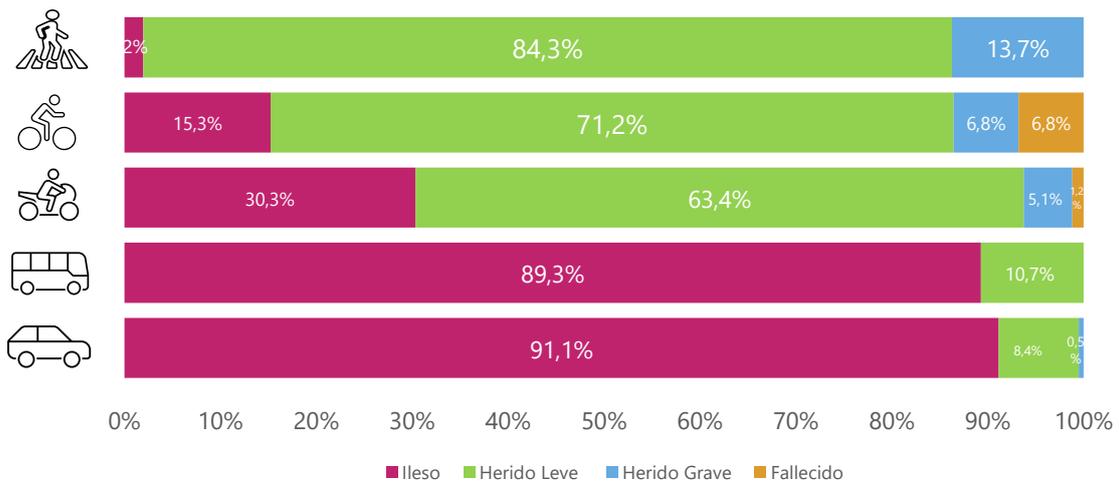
Impacto negativo

Existen dos grandes aspectos negativos de la movilidad que merecen ser evaluados: los siniestros viales y la contaminación ambiental. Dar a conocer acerca de estas problemáticas ayuda a informar y concientizar a la población, como así también a calibrar las políticas públicas hacia la búsqueda de soluciones con base en datos certeros.

Siniestros viales

En primer lugar, se analiza la gravedad de los siniestros viales en términos humanos según el tipo de vehículo involucrado para la Ciudad de Corrientes. Entre los accidentes de tránsito ocurridos en la ciudad, las partes intervinientes salieron ilesas en un 91,1% si el vehículo involucrado es un automóvil y en un 89,3% si es transporte público. Sin embargo, este porcentaje disminuye si la persona se traslada en motocicleta, bicicleta o a pie. En estos casos, son mayores los casos en que la persona presentó, al menos, heridas leves ante un siniestro vial. Por último, la mayor cantidad de fallecidos en siniestros viales son ciclistas (6,8%) seguidos por los motociclistas (1,2%).

Gráfico N.º 11. Gravedad de siniestros por tipo de vehículo. Aglomerado Corrientes



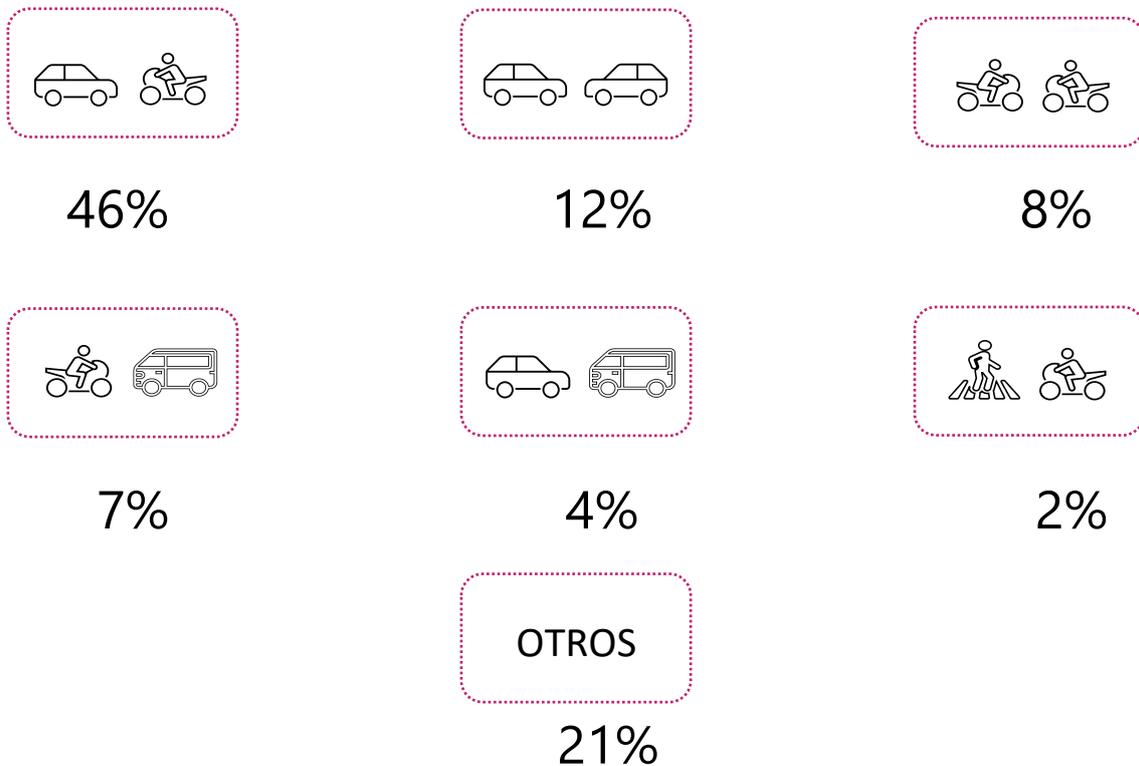
Fuente: Elaboración propia en base a datos del Observatorio de Seguridad vial de la Ciudad de Corrientes.

A continuación, se presenta la composición de los accidentes de tránsito ocurridos en la ciudad según los vehículos involucrados¹. La mayor cantidad de siniestros se da entre un automóvil y una motocicleta (46%), seguido por accidentes entre dos autos (12%) y dos motocicletas (8%). Las camionetas utilitarias están presentes en los siniestros viales, representando un 7% cuando se produce con una motocicleta y un 4% con un automóvil. En último lugar, se encuentran los choques entre peatones y motociclistas (2%). El porcentaje restante se compone de la sumatoria de accidentes entre tres o más vehículos

¹ Se tienen en cuenta los siniestros en los que hay más de un vehículo involucrado.

o bien, combinaciones de otros medios de transporte que por su poca representatividad (menores al 2%) fueron incluidos en la categoría "Otros".

Gráfico N.º 12. Composición de los siniestros viales según los vehículos involucrados. Aglomerado Corrientes

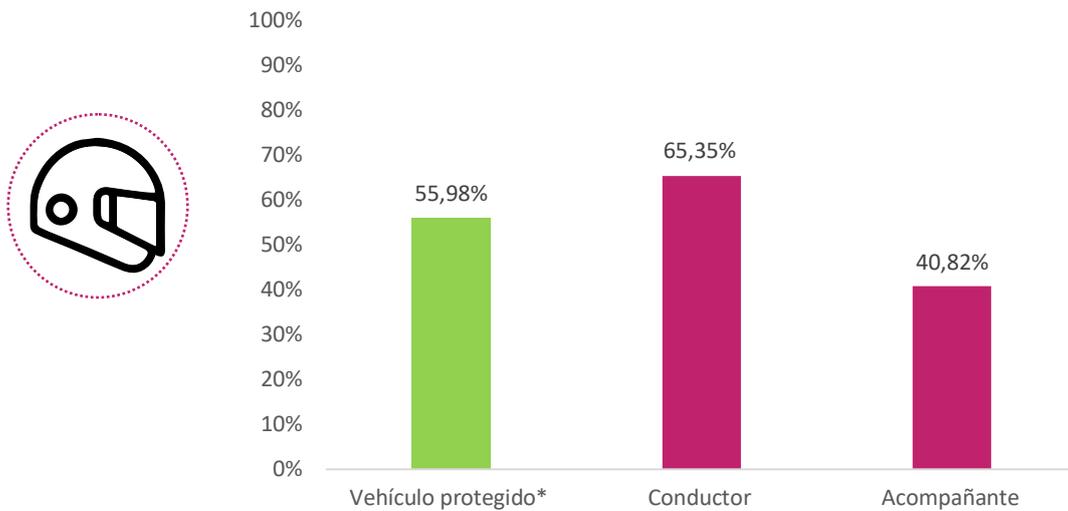


Fuente: Elaboración propia en base a datos del Observatorio de Seguridad vial de la Ciudad de Corrientes.

De acuerdo con la Ley Nacional de Tránsito N.º. 24.449, es obligatorio el uso de casco al trasladarse en un vehículo de dos ruedas. Según la Asociación Civil "Luchemos por la Vida", los motociclistas que usan casco tienen un 73% menos de mortalidad que los que no usan casco, y un 85% menos de probabilidad de sufrir lesiones graves en accidentes de tránsito.

En el siguiente gráfico, se presenta el porcentaje de uso de casco en conductor y acompañante al momento del siniestro vial. Por otro lado, a modo de resumen, se considera la variable "Vehículo protegido", entendiendo a éste como aquel en el que el conductor y el acompañante circulaban con casco. Es importante destacar la gran diferencia que existe entre los porcentajes de uso de casco entre conductor y acompañante: mientras que el 65,35% de los conductores llevaba casco al momento del accidente, solo el 40,82% de los acompañantes lo hacía.

Gráfico N.º 13. Uso de casco en el momento del siniestro vial. Aglomerado Corrientes.

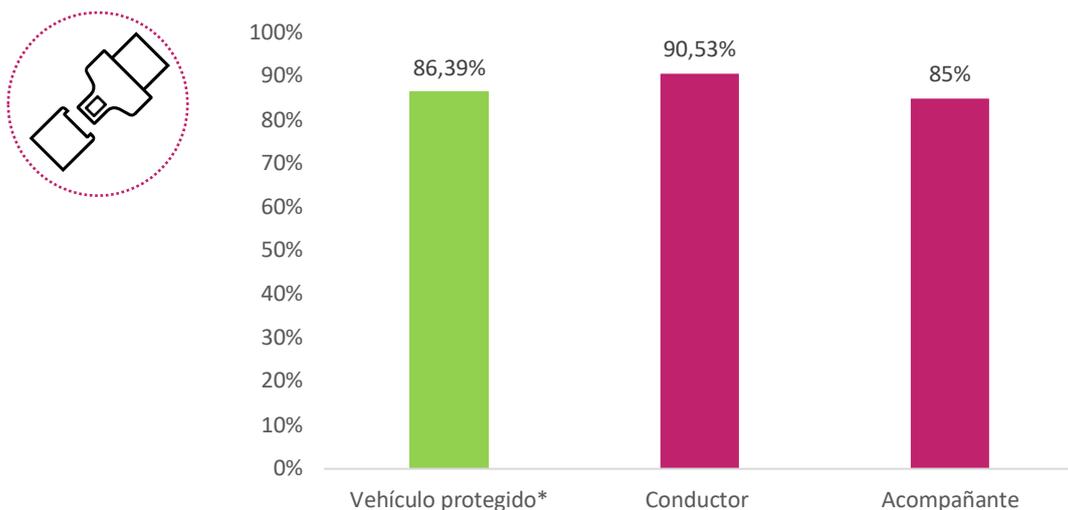


**Conductor y acompañante circulan con casco. Las motocicletas con más de dos personas no se consideran vehículos protegidos, independientemente del uso del casco por parte de los ocupantes.*

Fuente: Elaboración propia en base a datos del Observatorio de Seguridad vial de la Ciudad de Corrientes.

Por último, se realiza el mismo análisis para los accidentes automovilísticos y el uso del cinturón de seguridad. En este caso, el porcentaje del cumplimiento de seguridad vial es más alto: el 90,53% de los conductores y el 85% de los acompañantes llevaba cinturón de seguridad al momento del siniestro vial.

Gráfico N.º 14. Uso de cinturón de seguridad al momento del siniestro vial. Aglomerado Corrientes.



**Conductor y acompañantes circulan con cinturón de seguridad.*

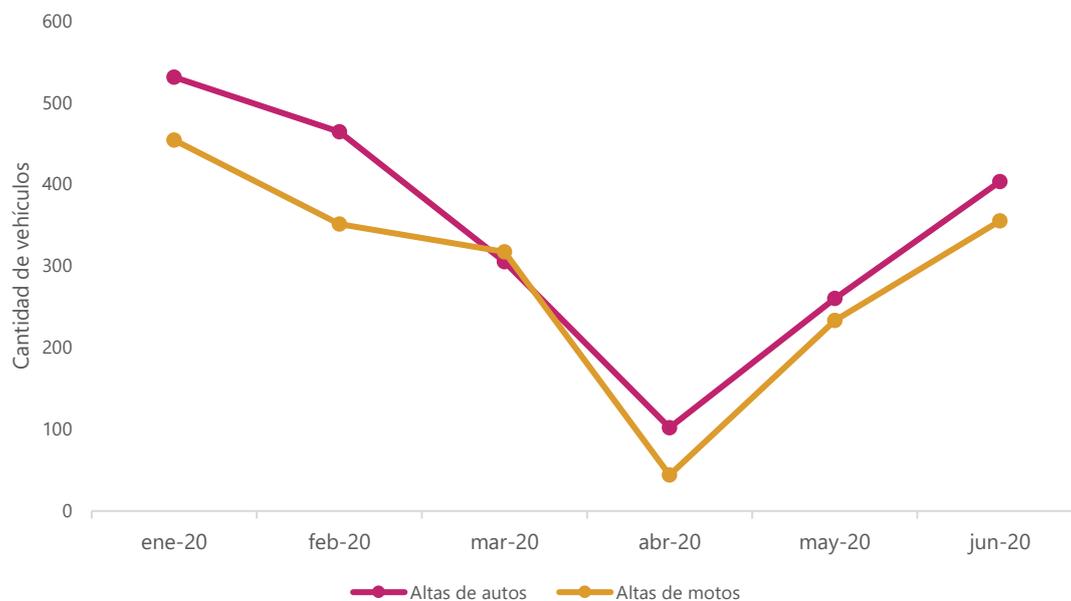
Fuente: Elaboración propia en base a datos del Observatorio de Seguridad vial de la Ciudad de Corrientes.

Evolución primer semestre 2020

Evolución del parque automotor en la Ciudad de Corrientes

El alta de motos y autos hace referencia a la cantidad de nuevos vehículos registrados para el patentamiento en la Ciudad de Corrientes y puede considerarse relevante como un proxy en la venta de dichos vehículos.

Gráfico N.º 15. Alta de vehículos en la Ciudad de Corrientes. Aglomerado Corrientes.

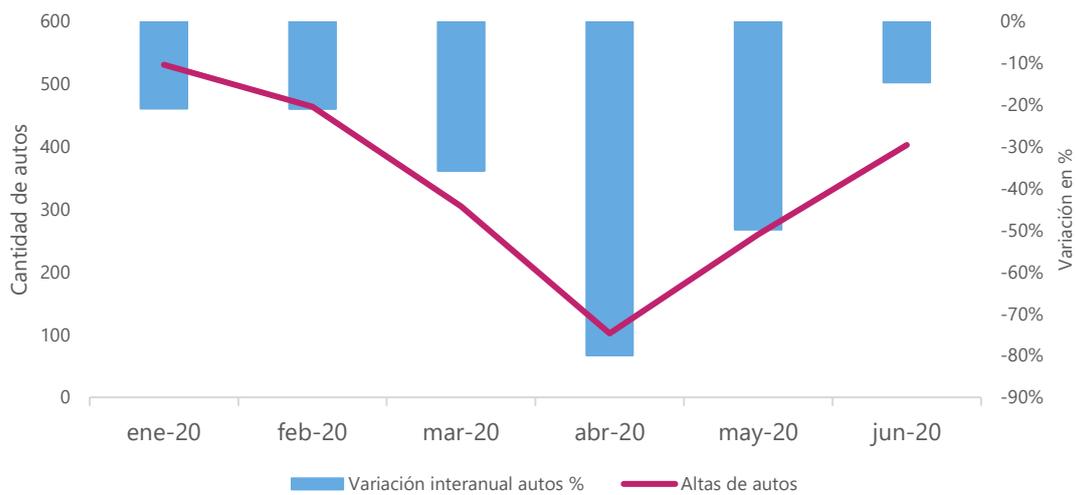


Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Dirección de Registro de la Propiedad Automotor de la Ciudad de Corrientes.

El comportamiento de altas de autos y motos es bastante similar, presentando la mayor caída en el mes de abril seguido de una recuperación en los siguientes periodos.

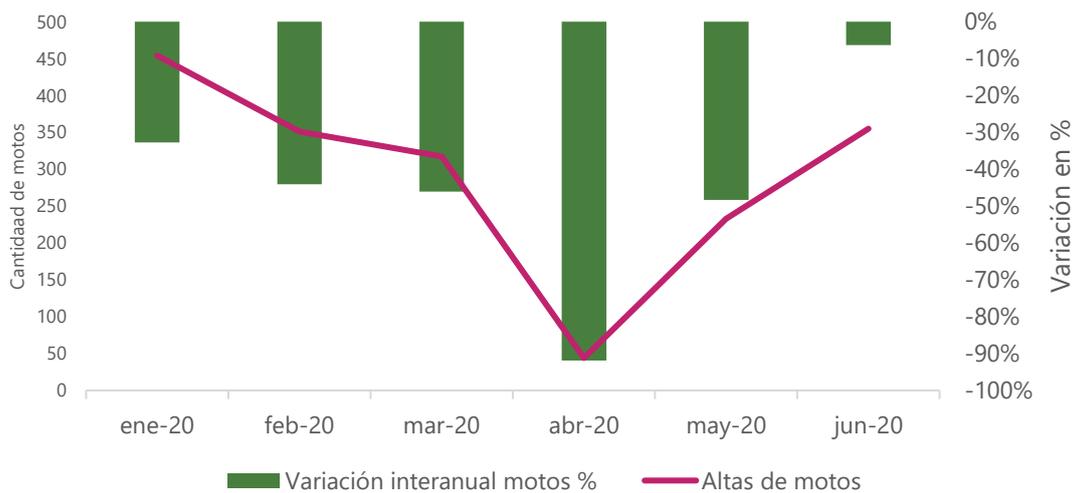
Al analizar el alta de autos por separado y sus respectivas variaciones interanuales, se puede observar que, a pesar de presentar una leve recuperación en la cantidad de autos, no se presentan variaciones interanuales positivas durante el periodo de análisis. El comportamiento para el alta de motos es similar.

Gráfico N.º 16. Alta de autos en la Ciudad de Corrientes. Aglomerado Corrientes.



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Dirección de Registro de la Propiedad Automotor de la Ciudad de Corrientes.

Gráfico N.º 17. Alta de motos en la Ciudad de Corrientes. Aglomerado Corrientes.

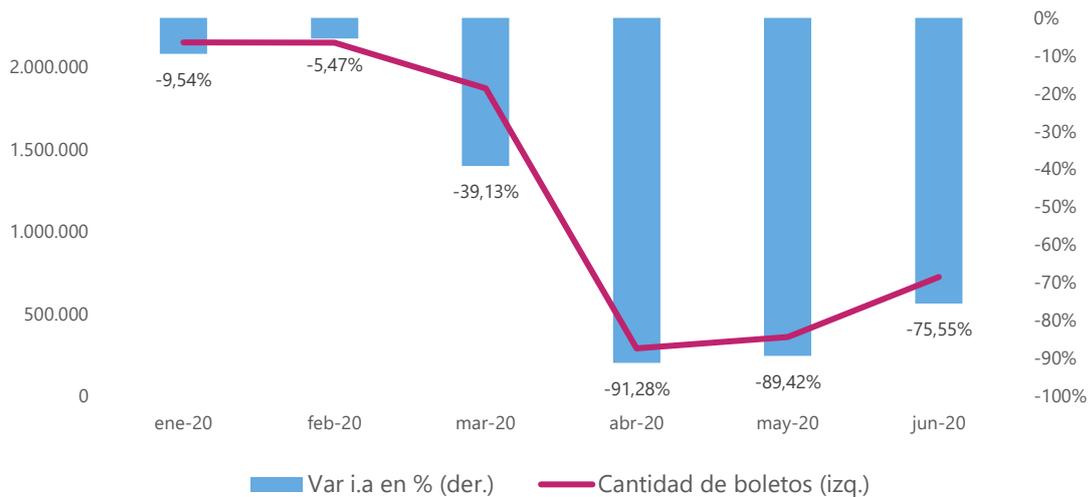


Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Dirección de Registro de la Propiedad Automotor de la Ciudad de Corrientes.

Pasajes de colectivos

El colectivo urbano es uno de los medios de transporte más utilizados por la población, tanto por los trabajadores para ir hasta su ocupación principal como por los estudiantes para trasladarse hasta su establecimiento educativo, es por ello que, para tener un panorama de las características dinámicas de la movilidad, es necesario analizar la cantidad y composición de los pasajeros que utilizan el colectivo en la Ciudad de Corrientes en el primer semestre del año.

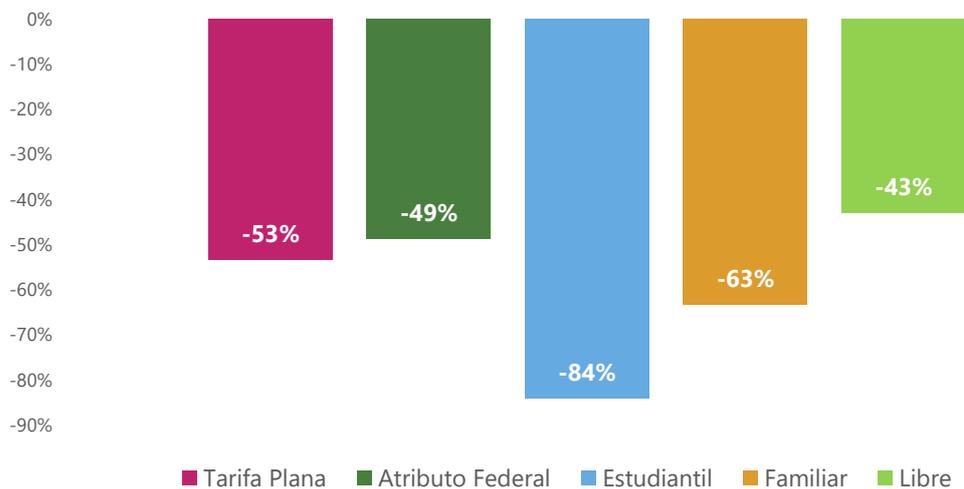
Gráfico N.º 18. Evolución del total de boletos de colectivo. Aglomerado Corrientes.



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE).

Se puede ver en el gráfico anterior que la cantidad de boletos de colectivos tuvo una dinámica muy similar a la de consumo de combustibles, la cual tuvo su mayor impacto negativo en el mes de abril, sin embargo, la recuperación en este apartado a pesar de que para inicios de mayo ya se había declarado la fase 4, con la reactivación de numerosos rubros y la flexibilización en las medidas de aislamiento, los pasajes de colectivo tuvieron una leve y desacelerada recuperación, lo cual denota un impacto más exacerbado en este medio de transporte a causa de la enfermedad COVID-19.

Gráfico N.º 19. Variación interanual de la cantidad de boletos por tipo de pasajero en la Ciudad de Corrientes. Primer semestre 2020. Aglomerado Corrientes.

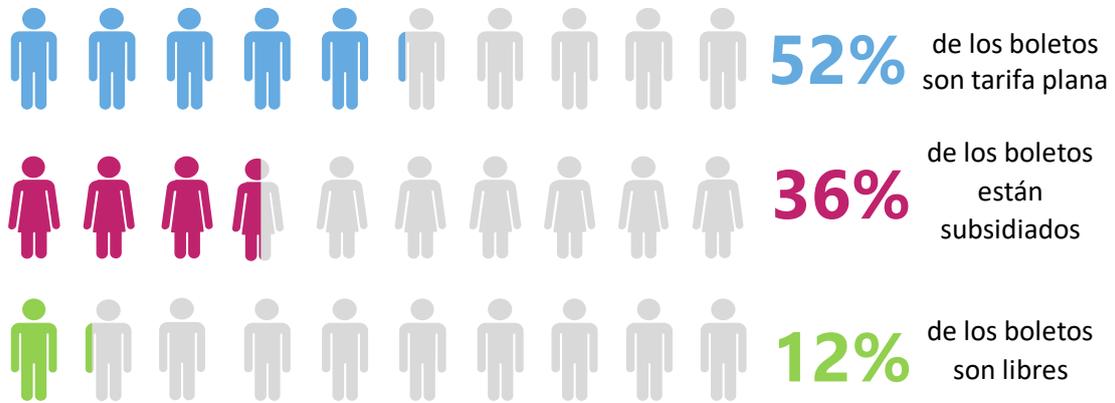


Fuente: Elaboración propia en base a datos del Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE).

En el acceso al transporte público existe una política muy activa de subsidios para disminuir la carga del costo de transporte para los sectores más vulnerables. A continuación, se muestra la composición efectiva de los boletos de transporte en el primer semestre diferenciando entre aquellos que tienen algún tipo de subsidios,

aquellos que son libres (no son subsidiados, pero tampoco pagan ninguna tarifa) y aquellos que pagan la tarifa plana (son los que pagan la totalidad del pasaje de colectivo).

Gráfico N.º 20. composición efectiva de boletos. Primer semestre 2020. Aglomerado Corrientes.



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE).

Anexo Metodológico

La Encuesta de Calidad de vida es una encuesta permanente de hogares que se realiza en el aglomerado de Corrientes Capital y que releva información de 720 viviendas por trimestre, lo que da como resultado 2.880 viviendas por año. Un mismo hogar es encuestado cuatro veces a la largo de seis trimestres, lo que permite comparar a través del tiempo su evolución. Una vez que un hogar es seleccionado es visitado durante dos trimestres, descansa de la encuesta durante los siguientes dos trimestres y vuelve a ingresar al relevamiento dos trimestres más. Este esquema de rotación es conocido como 2-2-2.

La muestra de viviendas de la Ciudad de Corrientes, a la cual se aplicó la Encuesta de Calidad de Vida (ECV), proviene de un procedimiento de muestreo probabilístico bi-etápico. Tal procedimiento incluye la posterior construcción de un factor de expansión, o ponderador, para cada vivienda seleccionada. Para la obtención de la muestra y el factor de expansión, se siguieron procedimientos de selección de viviendas y de ponderación recomendados por el Instituto de Estadísticas y Censos (INDEC).

Es importante señalar que, como en toda encuesta por muestreo, los resultados obtenidos son valores que estiman el verdadero valor de cada tasa y tienen asociado un error, cuya cuantía también se estima, lo que permite conocer la confiabilidad de las estimaciones. Estos resultados indican el nivel probable alcanzado por cada tasa a partir de la muestra, admitiéndose oscilaciones de este nivel, en más y en menos, con un grado de confianza conocido.

Los datos provistos por el Observatorio Vial de la Ciudad de Corrientes sobre siniestros son recolectados para los accidentes en los cuales estuvieron presentes las autoridades de la dirección de tránsito de la Municipalidad de Corrientes, ergo, existen accidentes de menor gravedad que no contaron con la presencia de las autoridades y por ende no se tienen en cuenta en la presente base de datos.

En la sección de siniestros viales se toma el período desde enero de 2018 hasta inicios del mes de diciembre de 2020, esta se presenta con el fin de caracterizar estructuralmente a los siniestros viales en la ciudad, es por ello que no sigue los lineamientos temporales del resto de la información presentada en el informe, la cual intenta captar las cuestiones coyunturales del primer semestre del 2020.

Los datos para la sección de consumo de combustible son obtenidos del Ministerio de Energía según lo informado mensualmente por los operadores inscriptos en el padrón creado por la Resolución 1104/2004.

La sección de Evolución del parque automotor en la Ciudad de Corrientes está realizada en base a los datos provistos por la Dirección de Registro de la Propiedad Automotor de la Ciudad de Corrientes.

La base de datos utilizada en la sección de pasajes de colectivo es provista por el Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE).