

# ceres

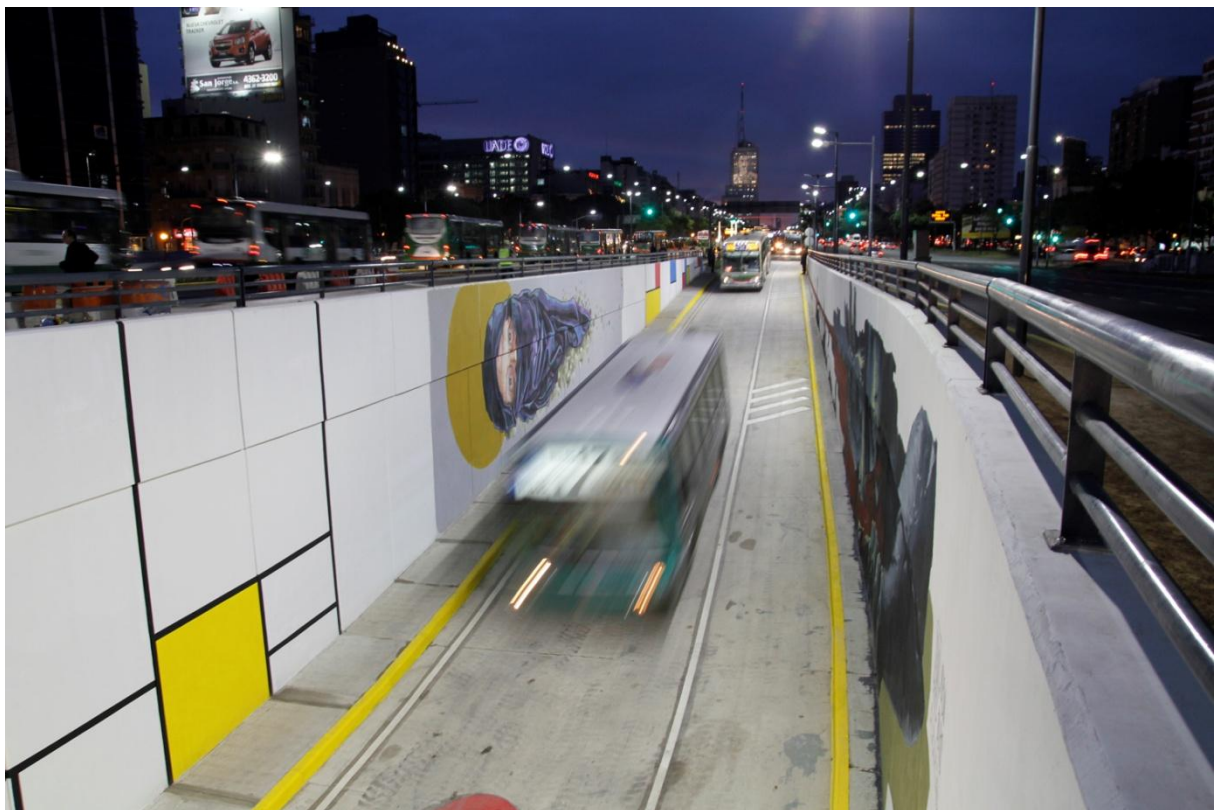
CENTRO DE ESTUDIO DE LA REGULACIÓN  
ECONÓMICA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS  
UNIVERSIDAD DE BELGRANO



## EL AUTOTRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS EN LA REGIÓN METROPOLITANA DE BUENOS AIRES

## Contenido

<b>1. Editorial</b> .....	<b>3</b>
<b>2. Introducción</b> .....	<b>4</b>
<b>3. El colectivo en la Región Metropolitana de Buenos Aires</b> .....	<b>7</b>
3.1 <i>Introducción</i> .....	7
3.2 <i>Evolución de las tarifas en la RMBA</i> .....	8
3.3 <i>¿Por qué hay que garantizar la oferta del servicio?</i> .....	9
<b>4. Sistema de compensaciones</b> .....	<b>11</b>
4.1 <i>Introducción</i> .....	11
4.2 <i>Distribución nacional</i> .....	12
4.3 <i>Evolución de las compensaciones directas</i> .....	13
<b>5. Comparación de tarifas</b> .....	<b>17</b>



## Editorial

---

Con el presente informe, el CERES inicia el estudio y análisis de uno de los servicios públicos clave para el desarrollo humano en sociedad: el Autotransporte Público de Pasajeros.

Este servicio impacta directamente en la calidad de vida de la mayor parte de los habitantes del país, que suman 15 millones de personas en el Área Metropolitana de Buenos Aires, una de las metrópolis más grandes del mundo.

En este informe se analizan aspectos muy importantes que ayudan a entender el funcionamiento de un servicio público tan complejo como esencial, y a identificar sus problemas y desafíos.

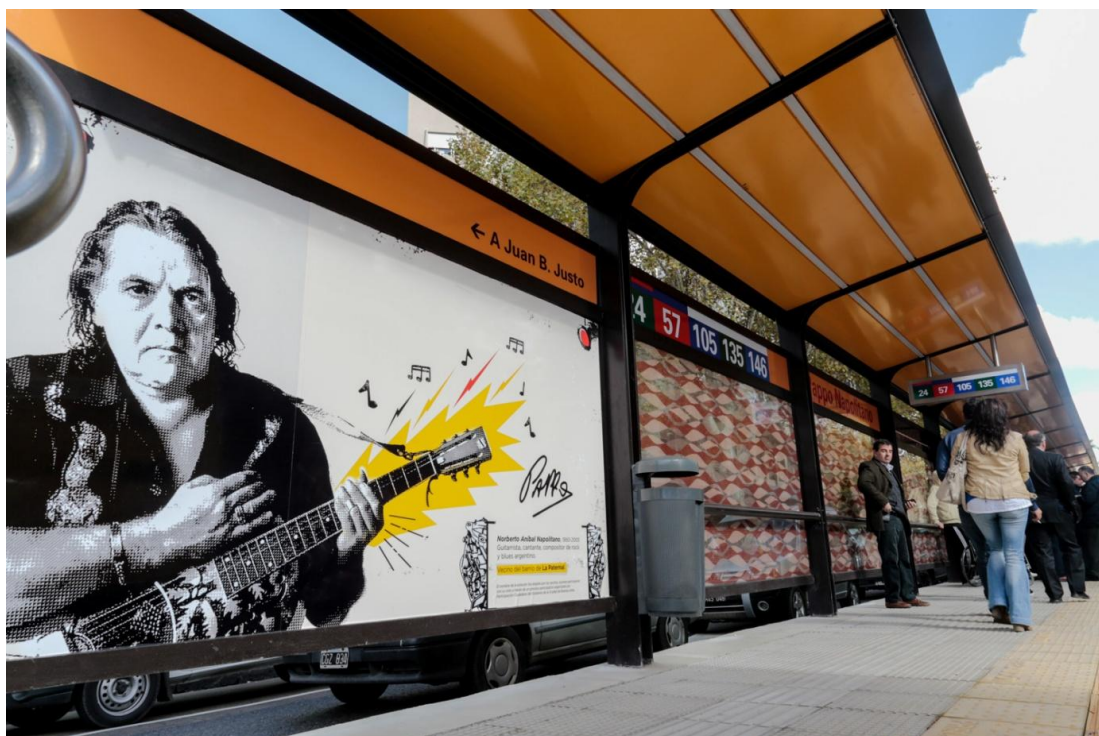
El sistema actual de transporte público en el AMBA está conformado por más de 380 líneas de buses de diferentes jurisdicciones, 7 líneas de ferrocarriles metropolitanos, 6 líneas de subterráneos y un premetro (además de los vehículos particulares, un importante número de taxis, remises y operadores de servicio de oferta libre).

El análisis geográfico de los pasajeros transportados y de los kilómetros recorridos, la evolución del precio del boleto, el sistema de transferencias y compensaciones por parte del Estado nacional, y una comparación nacional y regional del valor de la tarifa son algunos de los temas que se abordan en este informe.

Aprovecho este espacio para reconocer a los investigadores que realizaron el informe, y que son los responsables del área de transporte del CERES: Alejandro Sicra y Mariana Rodríguez Melgarejo, a quienes agradezco su esfuerzo y dedicación.

Y el agradecimiento permanente a las autoridades de la Facultad de Ciencias Económicas y en particular al rector Avelino Porto por su apoyo a este Centro de Estudios.

**Lic. Alejandro Einstoss**  
**Director del CERES**



# 1. Introducción

---

La movilidad de los habitantes es uno de los temas más importantes de la agenda pública. Este concepto se refiere a la suma de los desplazamientos que realiza la población de forma recurrente en un territorio determinado, por motivos de trabajo, educación, compras, visitas sociales, etc.<sup>1</sup>; cualquiera sea su duración, distancia, medios, causas y consecuencias<sup>2</sup>. Puede entenderse como un principio de organización de la sociedad, que reúne elementos muy diferentes relacionados con su entorno. Cuando hablamos de “movilidad cotidiana”, nos referimos a los desplazamientos diarios y repetitivos entre el domicilio y el lugar de trabajo o estudio, que inciden en la organización y distribución de las actividades en el espacio. En este sentido, el **Autotransporte Público de Pasajeros (APP)** es una parte fundamental del sistema de transporte público de las ciudades del país.

El transporte público se considera como “una necesidad social básica” que es de interés público. Por ende, constituye una actividad económica que requiere de intervención estatal. Esta intervención puede realizarse a partir de dos formas fundamentales:

- El “poder de policía”, basado en el derecho del Estado para controlar las actividades de particulares en función del interés público, y
- El “servicio público” que es competencia del derecho público al que se subordinan los intereses privados y que se aplica para garantizar la prestación con carácter de obligatoriedad, continuidad, generalidad, uniformidad y regularidad.

Cada aspecto relativo a la oferta está regulado por distintos organismos públicos, correspondientes a cada una de las jurisdicciones intervinientes (Nación, provincias, municipios), los cuales dictan la normativa específica, reglamentando aspectos atinentes al régimen de los permisos, parámetros operativos de los servicios, modalidades de prestación, horarios, parque móvil y licencia habilitante de los conductores, entre otras. Una de las más destacables es la fijación del precio de venta del bien, es decir la determinación de la tarifa que se le cobrará al usuario. Al prestatario, como contrapartida, se le garantiza el equilibrio económico del contrato.

A continuación se presentan dos infografías que representan:

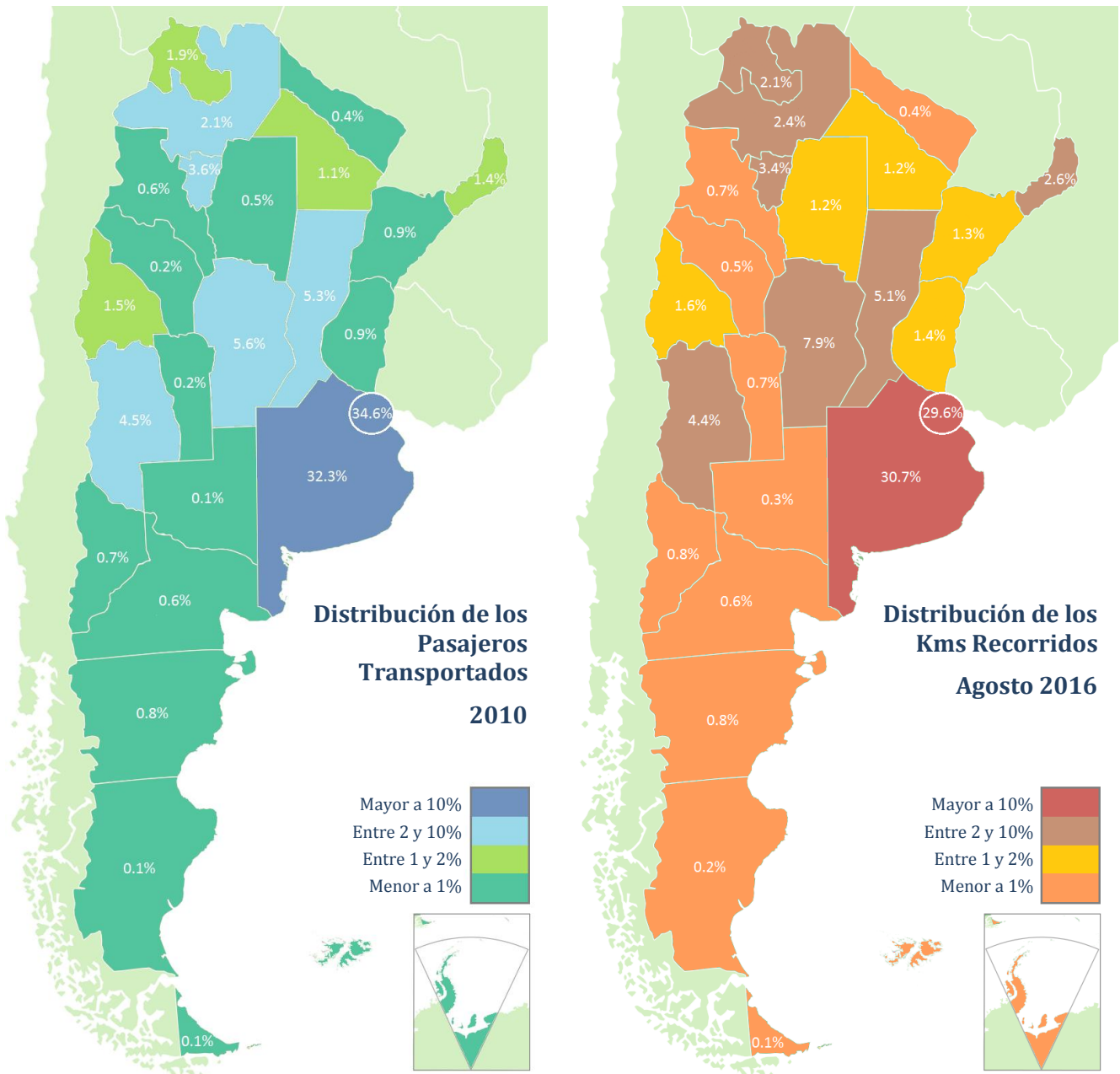
- Un indicador de demanda, expresado a partir de la “distribución de pasajeros transportados en 2010” por los distintos servicios de autotransporte público urbano y suburbano del país, y
- Un indicador de oferta, conformado a partir de la “distribución de los kilómetros recorridos en agosto de 2016” por todas las líneas existentes de colectivos.

De la observación de ambos, se puede determinar que la mayor cantidad de pasajeros y de kilómetros recorridos están concentrados en la jurisdicción nacional y la provincia de Buenos Aires, en particular en el conurbano bonaerense, seguidas por las provincias de Córdoba, Santa Fe, Mendoza y Tucumán.

---

<sup>1</sup> Miralles-Guasch, 2008

<sup>2</sup> Contreras y Figueroa, 2002



Fuente: Elaboración propia con base en Ministerio de Transporte de la Nación.

En particular, tomando como referencia las grandes áreas metropolitanas que forman parte de las jurisdicciones ya mencionadas, puede observarse la importancia del autotransporte público de pasajeros:

Área Metropolitana	Población	Cantidad de viajes diarios	Participación del colectivo	Año EMD
Buenos Aires	12.806.866	19.767.983	39,0%	2009-2010
Córdoba	1.454.536	2.705.310	32,1%	2009
Rosario	1.237.664	1.854.933	29,8%	2008
Mendoza	937.154	1.530.430	44,7%	2010
Tucumán	800.087	1.440.045	35,8%	2011

Fuente: Elaboración propia con base en las Encuestas de Movilidad Domiciliarias (EMD) del Ministerio de Transporte de la Nación e INDEC.

Este documento, además de realizar una breve descripción del sector, tiene como objetivo establecer algunas relaciones que sirvan de punto de partida para discutir el presente y pensar el futuro de un servicio fundamental para la vida de millones de personas y para el funcionamiento integral de toda la estructura productiva. En este sentido, destacamos:

- Entre 2000 y 2007, el aumento del boleto mínimo en el distrito federal fue de un 20%, lo que implica un 2,6% anual, en promedio, muy por debajo de la inflación de dicho periodo<sup>3</sup>. En los ocho años siguientes, el aumento anual medio fue de 26,8%.
- El sistema de compensaciones al APP consiste en la provisión de combustible a precio diferenciado y en la transferencia directa de un monto equivalente a los ingresos no percibidos por el rezago tarifario.
- En conjunto, la jurisdicción nacional, junto con las provincias de Buenos Aires, Córdoba, Santa Fe, Mendoza y Tucumán, concentra el 86,7% de las transferencias directas, y el 85,4% del cupo de gasoil.
- En promedio, entre 2003 y 2015<sup>4</sup>, la variación anual promedio de las compensaciones tarifarias ascendió a 45,7%. En forma acumulada, hasta agosto de 2016, se desembolsaron cerca de 142.000 millones de pesos en tal concepto<sup>5</sup>.
- Estas transferencias fueron incrementando su participación relativa en el gasto de la Administración Pública Nacional, pasando del 0,6% en 2003 al 2,2% en 2015.
- De cada 10 pesos que se estima son requeridos para que el servicio se preste en la jurisdicción nacional, el Estado aporta 6,20 pesos, entre transferencias directas y gasoil a precio diferenciado.
- De la comparación de la tarifa mínima a escala nacional, vemos que un usuario residente en Córdoba abona un 52,5% más que uno de Mendoza o de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA). Estos últimos pagan cerca de un 20% menos que el promedio de las ciudades analizadas<sup>6</sup>.
- A escala internacional, un viaje en la RMBA representa, aproximadamente, el 40% de su equivalente en las capitales de Chile o Uruguay, y un 20% con relación a Río de Janeiro. Y si se realizan dos viajes consecutivos, el gasto es un 18% inferior al que debe realizarse en Santiago de Chile, la mitad respecto de Montevideo, y un 63% menos que en la capital carioca.

**Lic. Alejandro Sicra**

**Lic. Mariana Rodríguez - Melgarejo**

<sup>3</sup> El IPC Nivel General presenta un incremento para el mismo período del orden del 10,7% anual acumulado.

<sup>4</sup> Primer y último período en que las transferencias se realizaron a lo largo de todo el año.

<sup>5</sup> Incluye los desembolsos en el marco del SISTAU, el RCC y el CCP, desarrollados más adelante.

<sup>6</sup> Buenos Aires, Mendoza, Tucumán, Rosario y Córdoba.

## 2. El colectivo en la RMBA

---

### 2.1 Introducción

La Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA), definida por el artículo 3º del Decreto N° 656/94, está compuesta por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y los 42 partidos de la Provincia de Buenos Aires que la rodean, formando una unidad funcional prácticamente inseparable, un espacio urbano único, con continuidad e integración territorial y física absoluta.

Cuenta con una población de aproximadamente 15 millones de habitantes, convirtiéndola en una de las más grandes metrópolis del mundo, la tercera de América latina después de las ciudades de México y San Pablo. Asimismo, concentra más de un tercio de la población del país, posicionándola en materia demográfica muy por encima del Gran Córdoba, segunda en tamaño, con alrededor de un 10% de habitantes.

La virtual indivisibilidad del aglomerado se plasma en una estructura que, más allá de las divisiones político-administrativas internas, comparte los mismos rasgos a lo largo de todo su territorio. La unidad social y productiva se traduce en una red de transporte integral que comparte en general las mismas características.

El sistema de transporte público de la región está conformado por más de 380 líneas de buses de diferentes jurisdicciones, 7 líneas de ferrocarriles metropolitanos, 6 líneas de subterráneos y un premetro. Lo completan, además de los vehículos particulares, un importante número de taxis, remises y operadores de servicio de oferta libre.

El subsistema de autotransporte público de pasajeros, comúnmente denominado “colectivo”, corresponde al conjunto de las líneas que prestan sus servicios en las jurisdicciones nacional, provincial y municipal. La jurisdicción nacional tiene incumbencia en todas las líneas de colectivo que, en su trayecto, ingresan en, o se desarrollan íntegramente dentro de, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires<sup>7</sup>; las de jurisdicción provincial son aquellas que unen al menos dos municipios, y las de jurisdicción municipal prestan servicios que no exceden los límites territoriales de un municipio.

La red global del sistema de colectivos de la RMBA tiene una compleja organización y trama. En total, existen 162 operadores, y una flota de 18.555 vehículos.

Las principales fortalezas del sistema de colectivos se deben al tipo de red con que cuenta Buenos Aires: extensa, penetrante, conveniente y accesible, proveyendo de una importante cobertura territorial a la movilidad básica de la población del área. La continuidad de este sistema de colectivos descansa en la persistencia de una regulación fuerte y estricta, pero que exige una importante coordinación entre las distintas jurisdicciones, ya que las distintas normativas y actividades de fiscalización se traducen en diferencias en el nivel y la calidad del servicio ofrecido.

---

<sup>7</sup> Pertenecen a la jurisdicción nacional, aunque aquí no se los mencione, los servicios de transporte de pasajeros interprovinciales de carácter urbano y suburbano en el resto del país.

## 2.2 Evolución de las Tarifas en la RMBA

Como se mencionara previamente, una de las principales atribuciones de la Autoridad regulatoria consiste en la determinación del precio del servicio. En este sentido, el aumento progresivo de las tarifas fue el mecanismo con el que el Estado históricamente permitió a las empresas afrontar los aumentos de los costos operativos o las caídas de la demanda, manteniendo así (aunque en forma discreta) una ecuación económico-financiera que garantizara la oferta del servicio estipulada en las concesiones.

En el marco de la crisis de 2001, y por primera vez en la historia de este servicio, se establece que parte de las erogaciones de los operadores sean compensadas por el Estado, por medio de distintos mecanismos. De esta forma, el ajuste de tarifas implementado a lo largo de los últimos 15 años no guarda estricta relación con los incrementos de costos que se verificaron.

Queda evidenciada la postura del Estado en los considerandos de la resolución 1170/07, mediante la cual se actualizan los niveles tarifarios de los servicios de transporte público de pasajeros de carácter urbano y suburbano, a finales del 2007:

*“Que la política de transporte desarrollada por el Gobierno Nacional, respecto del transporte público de pasajeros de carácter urbano y suburbano sometido a su jurisdicción, tiene entre sus objetivos centrales el de posibilitar el mantenimiento de las condiciones de eficiencia y calidad prescriptas por las normas que lo regulan, preservando a la vez el pleno empleo y la paz social existentes respecto de la fuerza laboral del sector.*

*Que asimismo, en el marco de la crisis económica y social, se determinó como eje de la política relativa a la movilidad de la población, el mantenimiento hasta el 2007 de los niveles tarifarios de los servicios de transporte vigentes al 2001, proveyéndose a tal fin otros recursos que coadyuvaran a la cobertura de los incrementos de los costos de explotación.*

*Que la generación de dichas fuentes complementarias a la tarifa permitió, en el curso de esas excepcionales circunstancias, garantizar a la ciudadanía contar con un servicio público que resulta esencial para cubrir, en forma directa o indirecta, gran parte de sus necesidades.*

*Que en este sentido, las mejoras constatadas respecto del salario real de la población, acompañadas por una marcada caída de los índices de desocupación, permiten que parte del déficit de cobertura de los costos de explotación de los servicios de transporte urbano y suburbano sean atendidos mediante la reestructuración de sus niveles tarifarios.”<sup>8</sup>*

En el cuadro que sigue se presenta un detalle de la evolución de las tarifas en el lapso 2000-2016. A modo de ejemplo, se puede observar que en los primeros 7 años, el aumento del boleto mínimo de las líneas del distrito federal fue de un 20%, lo que implica un 2,6% promedio por año, muy por debajo de la inflación de dicho período<sup>9</sup>. En los 8 años siguientes, el aumento anual promedio fue de 26,8%. Evaluado entre puntas, la variación anual acumulada ascendió a 14,9%.

<sup>8</sup> Resolución N° 1170/2007 del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

<sup>9</sup> El IPC Nivel General presenta un incremento para el mismo período del orden del 10,7% anual acumulado.



RESOLUCIÓN	FECHA	DÍAS DE VIGENCIA	DIST.FED. (1) y SGI					SGII (2)	
			0-3 Km	3-6 Km	6-12 Km	12-27 Km	Más de 27 Km	Terminal	PasKm
M.E Y O.S.P. No 1006	01/12/2000	2587	0,75	0,80	0,80	1,25	1,35	0,32	0,07
M.P.F.I.P. Y S. No 1170	01/01/2008	377	0,90	0,90	1,00	1,40	1,50	0,35	0,07
M.P.F.I.P. Y S. No 13	12/01/2009	1302	1,10	1,20	1,25	1,75	2,00	0,43	0,09
M. I. Y T. 66 (3)	06/08/2012	147	1,10	1,20	1,25	1,75	2,00	0,43	0,09
M. I. Y T. 975	31/12/2012	366	1,50	1,60	1,70	2,35	2,70	0,59	0,12
M. I. Y T. 1609	01/01/2014	181	2,50	2,70	2,85	3,90	4,50	1,00	0,20
M. I. Y T. 579	01/07/2014	647	3,00	3,25	3,50	4,00	4,70	1,10	0,21
M.T. 46 (4)	08/04/2016	175 (5)	6,00	6,25	6,50	6,75	7,00	2,00	0,30

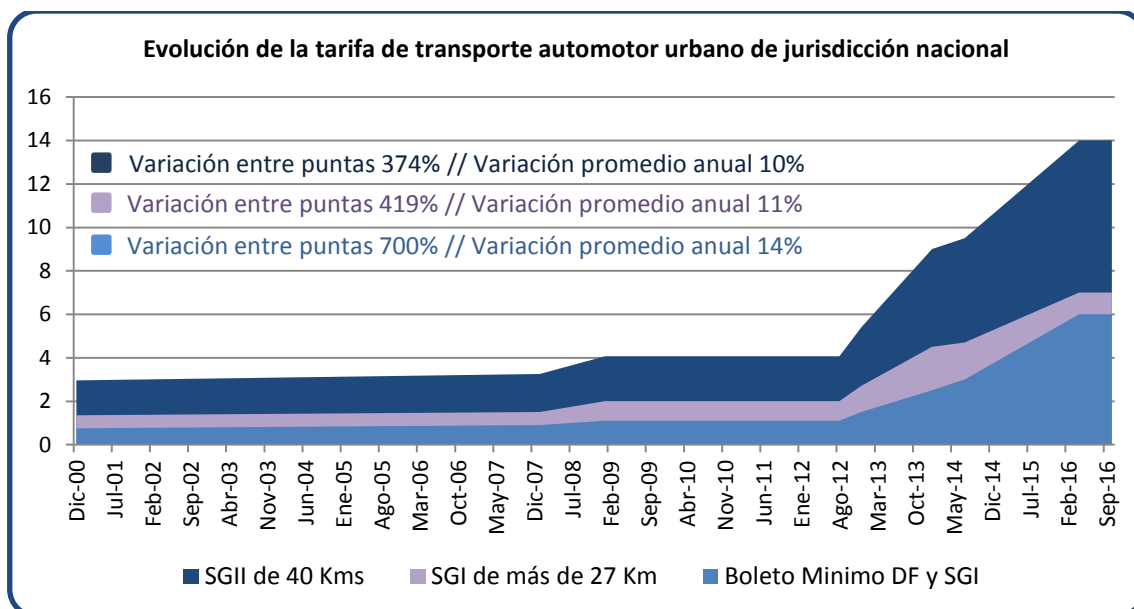
(1) Los tráficos con origen-destino en el distrito federal aplican a los niveles de tarifa sombreados.

(2) La tarifa a abonar se obtiene de sumar el valor de terminal al producto del coeficiente PASKM por los km. recorridos.

(3) A partir de la Resolución M.I.YT. 66/2012 los valores corresponden a tarifa con SUBE.

(4) Tarifa general (sin atributo social).

(5) Al 1/10/2016.



Fuente: Elaboración propia con base en cuadros tarifarios

### 2.3 ¿Por qué hay que garantizar la oferta del servicio?

Ante el aumento progresivo de los costos, y la decisión (justificada o no) de no incrementar las tarifas<sup>10</sup>, se podría sugerir una disminución de la oferta, incluso volviéndola nula, que se adecue al esquema elegido sin necesidad de otro tipo de intervención por parte de los distintos organismos estatales. Pero esta opción no puede considerarse.

En primer lugar, teniendo en cuenta el poder sindical de las organizaciones que agrupan a los trabajadores de las empresas operadoras, la subutilización de los medios productivos, con la consiguiente pérdida de puestos de trabajo, se tornaría inviable.

<sup>10</sup> Al menos, no realizar ajustes estrictamente correlacionados a las variaciones de los costos operativos.

Pero aún cuando lo antedicho no consista en un obstáculo, el servicio de transporte no es un bien más dentro de la infinidad de mercancías a las que puede acceder cualquier persona. Tiene características específicas que lo convierten en un bien especial (junto a otros), el cual no puede dejar de ofrecerse.

De acuerdo con cifras de la Encuesta de Movilidad Domiciliaria (ENMODO), más de la mitad de los ciudadanos residentes en la Región Metropolitana de Buenos Aires utiliza el transporte público para viajar a sus lugares de destino.

De la capacidad de desplazarse que posea la población depende el normal funcionamiento de la estructura productiva y social. Una oferta insuficiente genera inconvenientes en esferas muy alejadas al transporte en sí mismo. Esto es fácilmente apreciable cada vez que se interrumpe algún servicio en la ciudad de Buenos Aires, volviéndola virtualmente intransitable y generando problemas en toda organización productiva que se desarrolle en la zona.

En tal sentido, y considerando el accionar del Estado como una búsqueda por lograr el acceso igualitario al servicio de transporte, puede entenderse, de acuerdo con la teoría de la hacienda pública, como un “bien preferente”. Es indiferente, en este punto, el hecho de que no sea el Estado quien provea directamente el bien. La capacidad de avalarlo por medio de regulaciones y medidas económicas, como es el caso de los subsidios, lo convierten en el garante de su oferta.

Incluso puede suponerse que el suministro del servicio consiste en una preferencia por una forma de transporte en contraposición con otra. Es decir, la alternativa al transporte público reside en el transporte privado, o particular. Si la oferta de transporte público es deficiente, se estaría alentando indirectamente a la población a que utilice, principalmente, el automóvil como herramienta para movilizarse (al menos para los individuos cuyas restricciones presupuestarias se lo permitan). Esto genera externalidades negativas, al aumentar el parque móvil en circulación, dado que provoca un incremento de la contaminación, el tráfico, y, en consecuencia, de los tiempos de viaje.

Existe otra razón para la provisión de este tipo de bienes, y reside en la capacidad de redistribuir la riqueza, mediante la fijación de un precio menor al que correspondería con un escenario de libre mercado. Esto se debe al mayor peso que reporta el gasto en transporte en los grupos familiares de menores recursos, sumado a que se trata de los principales usuarios del bien.

## 3. Sistema de compensaciones

---

### 3.1 Introducción

Las compensaciones (o subsidios) refieren a la intervención del Estado en el mercado, mediante transferencias monetarias directas o indirectas, dirigidas a diferentes agentes económicos, con el fin de maximizar el bienestar social o minimizar el costo de obtención de ciertos bienes o servicios socialmente deseables.

El sistema de compensaciones al APP, implementado a partir de 2002, consiste, por un lado, en la provisión de combustible a precio diferenciado, y por otro, en la transferencia directa de un monto equivalente a los ingresos no percibidos por el rezago tarifario. Con esto se consigue mantener constante el valor de uno de los insumos que mayor ponderación tiene en la estructura de costos, y compensar directamente en forma monetaria el incremento en los precios de los restantes (particularmente, salariales).

En 2004, la Secretaría de Transporte de la Nación (STN) explicita esta situación en los considerandos de la resolución por medio de la cual reglamenta el otorgamiento de cupos de combustible a precio diferenciado y las compensaciones tarifarias directas:

*“Que a los efectos de posibilitar que el servicio público sea prestado en condiciones de regularidad, continuidad, obligatoriedad, generalidad y uniformidad, resulta menester disponer medidas que, en forma inmediata y efectiva, aseguren los mecanismos de compensación adecuados a tales fines, sin que ello implique mayores costos para el usuario del servicio.”<sup>11</sup>*

De esta forma, el 23 de julio de 2003, la STN dicta la Resolución n° 23/2003, mediante la cual establece los beneficiarios del precio diferencial del gasoil, así como los requisitos para acceder a dicho beneficio, explicitando la metodología de asignación.

Asimismo, con fecha 21 de mayo de 2004, explicita los criterios de distribución de los bienes fideicomitidos del Sistema Integrado de Transporte Automotor (SISTAU), por medio de la Resolución n° 337/2004. Esta forma de transferencia compensatoria por el congelamiento de tarifas comenzó a implementarse a mediados de 2002, mediante distintas normas, pero es aquí cuando se le da un carácter definitivo, detallando todos los criterios y consideraciones relativas a su asignación, normalizando el procedimiento, y extendiéndolo a todo el país, superando así la forma transitoria y relativamente precaria que mantenía hasta el momento. El SISTAU se financia con fondos que surgen del impuesto al gasoil.

Posteriormente, con fondos del Tesoro Nacional, se crean otros dos mecanismos que refuerzan los anteriores, denominados compensaciones complementarias: el Régimen de Compensaciones Complementarias (RCC, sólo para el AMBA) y las Compensaciones Complementarias Provinciales (CCP, para el resto del país)<sup>12</sup>.

En principio, el SISTAU cubría el 100% de las compensaciones, mientras que en la actualidad (agosto de 2016), su participación asciende al 36,5%.

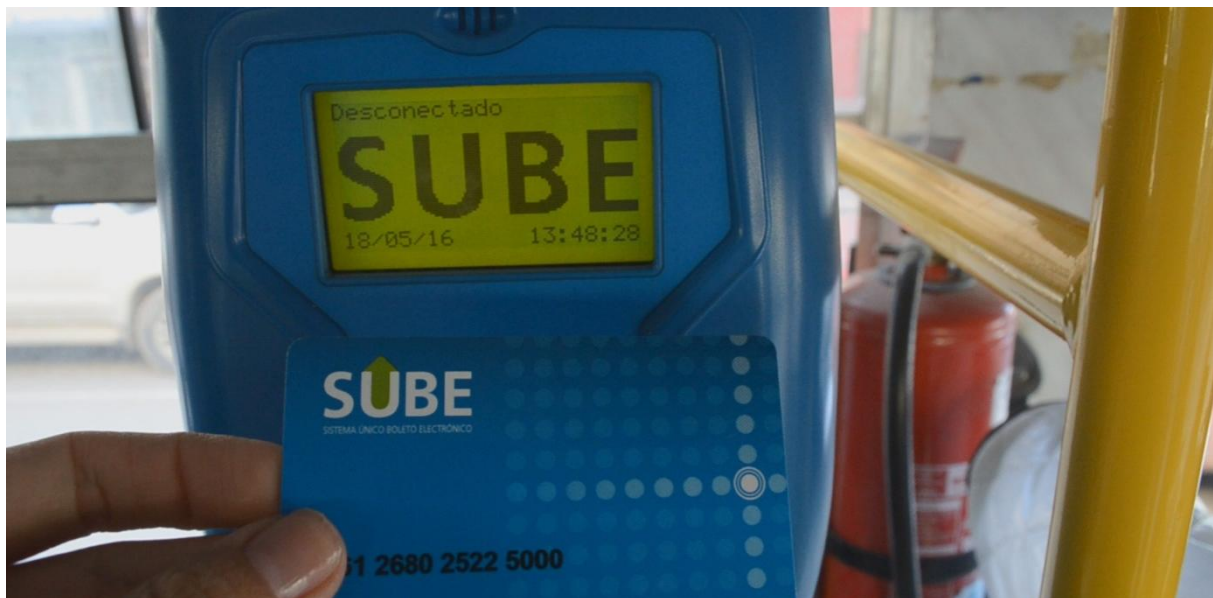
---

<sup>11</sup> Resolución 337/2004 de la Secretaría de Transporte de la Nación.

<sup>12</sup> Decreto N° 678/2006 y Decreto N° 98/2007, respectivamente.

Debe señalarse que estas compensaciones, y el otorgamiento de cupos de gasoil a precio diferenciado, fueron también implantados para todos los servicios urbanos, tanto los que se verifican en la RMBA como los que se llevan a cabo en todas las ciudades del país. Asimismo, los operadores de servicios interurbanos fueron compensados con el otorgamiento de combustible a precio diferencial. De igual forma, se establecieron compensaciones para los operadores de los servicios ferroviarios de superficie y subterráneo. En la actualidad, el sistema tiene una compleja estructura de ingresos y egresos, mediante los cuales se efectivizan las compensaciones al sector.

En el caso del APP, en líneas generales, este esquema se mantiene sin modificaciones sustanciales desde sus inicios, aunque se incorporan algunas novedades, entre las que se destaca la implementación del Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE). Esto permite, entre otras cosas, obtener información sobre la prestación del servicio que suplanta las declaraciones juradas de los operadores, otorgando mayor precisión y transparencia al sistema. Al mismo tiempo, posibilita cierta focalización de las compensaciones, al aplicar una tarifa social para la población con mayor vulnerabilidad social<sup>13</sup>.



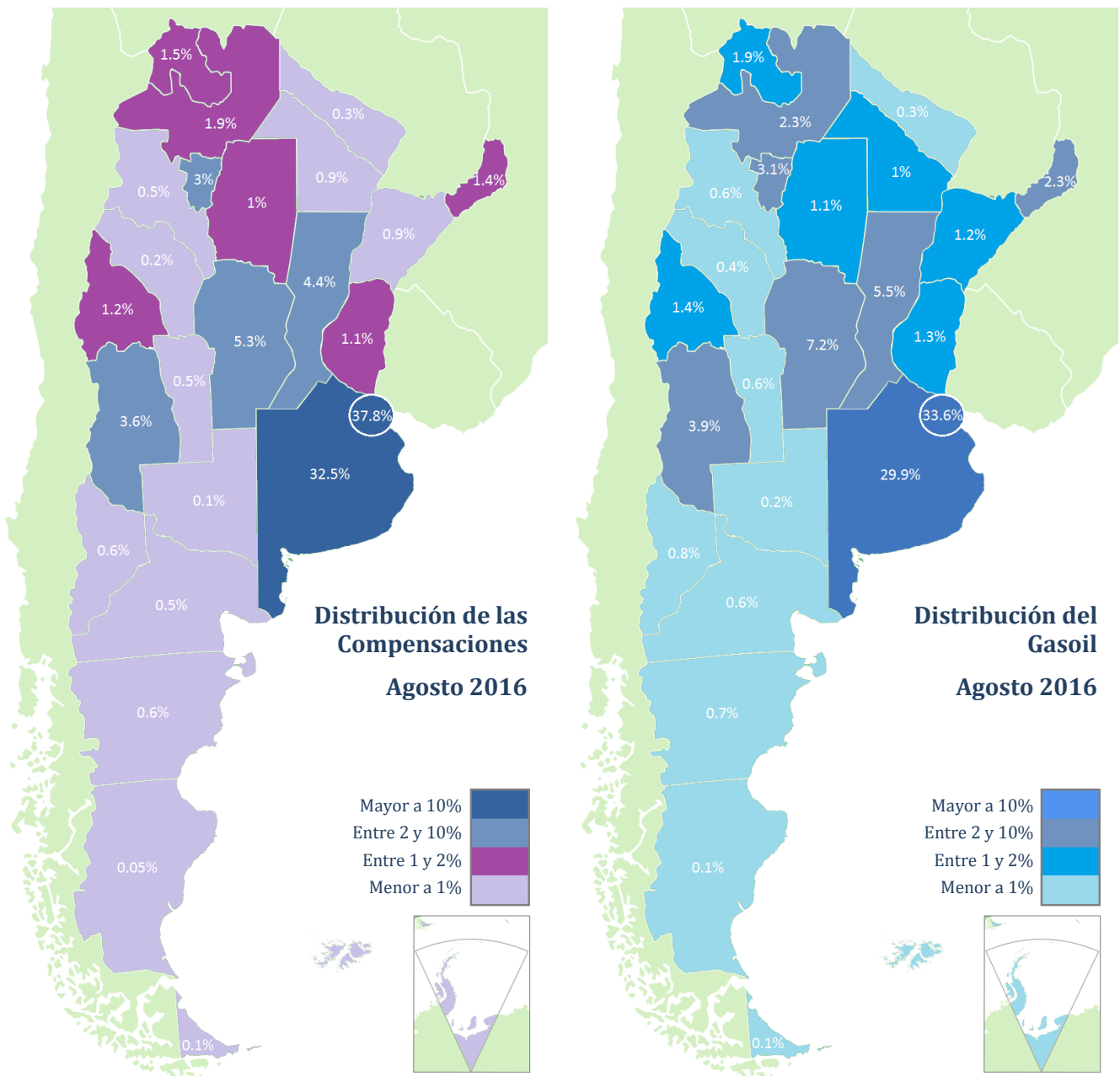
### 3.2 Distribución nacional

A continuación se presenta la distribución nacional de las compensaciones tarifarias (SISTAU + RCC + CCP) y del cupo de gasoil a precio diferenciado, correspondiente a agosto del presente año.

Como es de esperarse, ya que en líneas generales dicha distribución responde al nivel de oferta de servicios, en primer lugar aparecen la jurisdicción nacional y la provincia de Buenos Aires. Le siguen en importancia las provincias de Córdoba, Santa Fe, Mendoza y

<sup>13</sup> De acuerdo con la Resolución 46/2016 del MTN, éstos son: a) Jubilados y/o pensionados. b) Beneficiarios de la Asignación Universal por Hijo. c) Beneficiarios de la Asignación por Embarazo. d) Beneficiarios del Programa Jefes de Hogar. e) Personal del Trabajo Doméstico. f) Veteranos de la Guerra de Malvinas. g) Beneficiarios del "Programa de Respaldo a Estudiantes Argentinos" (PROGRESAR). h) Beneficiarios del "Programa Ingreso Social con Trabajo" i) Beneficiarios de Pensiones No Contributivas. j) Monotributistas Sociales inscriptos en el Registro Nacional de Efectores de Desarrollo Local y Economía Social (REDLES).

Tucumán. En conjunto, estas jurisdicciones explican el 86,7% de las compensaciones, y el 85,4% del cupo de gasoil.



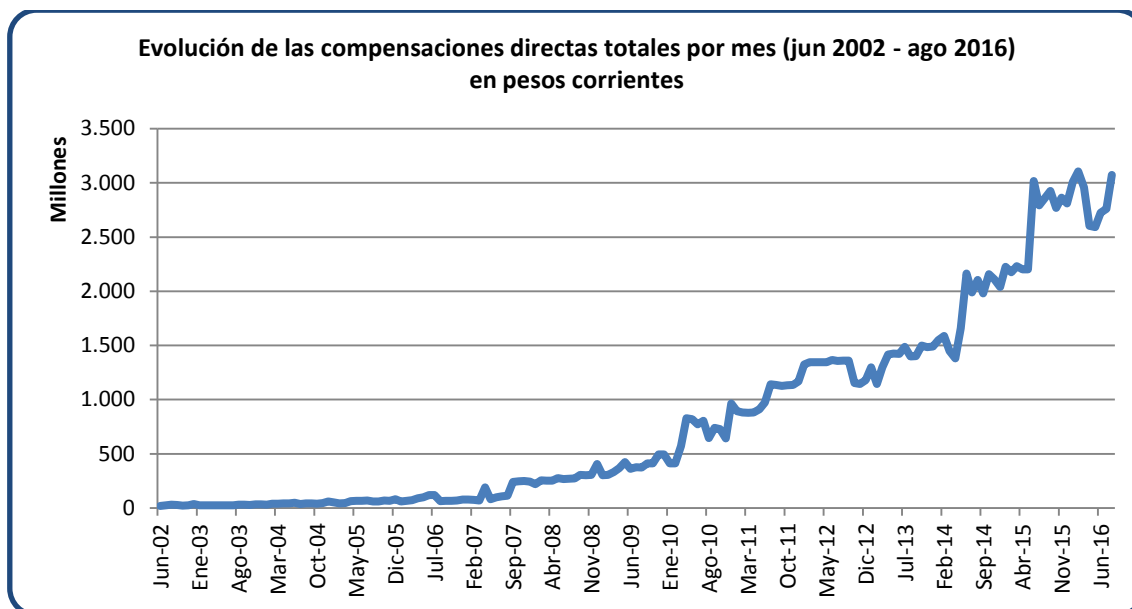
Fuente: Elaboración propia con base en Ministerio de Transporte de la Nación

### 3.3 Evolución de las compensaciones directas

En esta subsección se presenta la evolución de las transferencias directas que realizó el Estado a las empresas de colectivos, en concepto de compensación tarifaria, desde su implementación en junio de 2002. Se incluyen los desembolsos de SISTAU, RCC, CCP y ajustes particulares<sup>14</sup>.

<sup>14</sup> Retenciones Factor de Corrección de Kms Sube y Antigüedad Parque, Art. 14 Res. 225/2015, y Art. 1 y 3 Res. 651/2015.

Del gráfico que sigue, donde se analizan las erogaciones por mes, se desprende la clara tendencia al alza, consecuencia de los constantes incrementos en los costos de operación. Las ocasionales bajas se corresponden con los momentos en que se ajustaron las tarifas. En valores corrientes, el incremento entre puntas fue de 3% mensual.



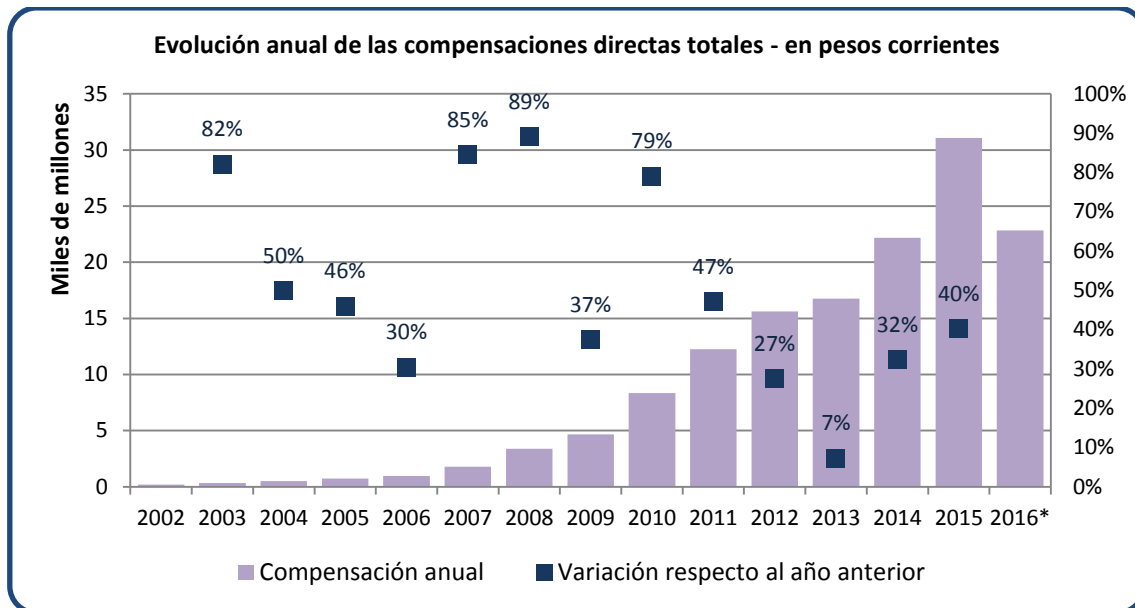
**Fuente:** Elaboración propia con base en Ministerio de Transporte de la Nación

En términos anuales, las mayores variaciones relativas se verificaron en 2007 y 2008. En promedio, entre 2003 y 2015<sup>15</sup>, la variación anual acumulada ascendió a 45,7%.

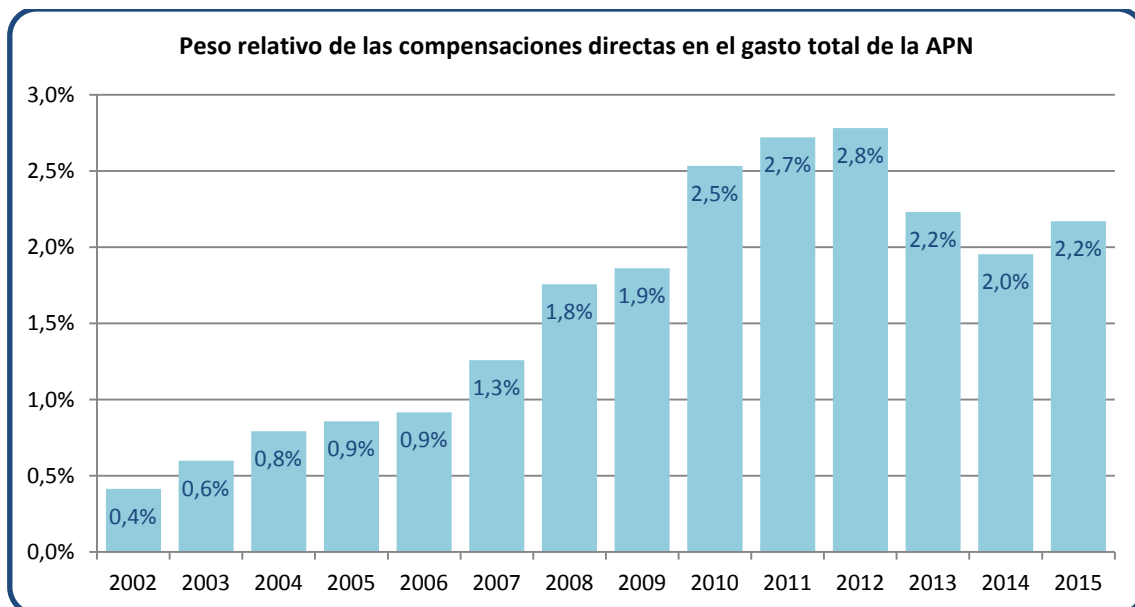
Año	Compensación anual	Acumulada	Variación anual
2002	186.782.370	186.782.370	-
2003	340.148.761	526.931.131	82%
2004	510.036.016	1.036.967.147	50%
2005	744.587.036	1.781.554.183	46%
2006	971.326.219	2.752.880.402	30%
2007	1.792.245.604	4.545.126.006	85%
2008	3.389.584.463	7.934.710.469	89%
2009	4.656.316.173	12.591.026.641	37%
2010	8.337.636.384	20.928.663.026	79%
2011	12.259.113.394	33.187.776.420	47%
2012	15.629.676.348	48.817.452.768	27%
2013	16.765.018.149	65.582.470.917	7%
2014	22.175.678.255	87.758.149.172	32%
2015	31.080.665.070	118.838.814.242	40%
2016*	22.828.400.796	141.667.215.038	-

**Fuente:** Elaboración propia con base en Ministerio de Transporte de la Nación.

<sup>15</sup> Primer y último periodo en que las transferencias se realizaron a lo largo de todo el año.



Resulta importante analizar estos desembolsos en términos relativos. Para eso, se determinó el peso de las compensaciones en el gasto total de la Administración Pública Nacional. A lo largo del período analizado, las compensaciones directas al APP fueron incrementando su participación relativa, pasando del 0,6% en 2003 al 2,2% en 2015<sup>16</sup>. Esto representa un incremento del 266%.

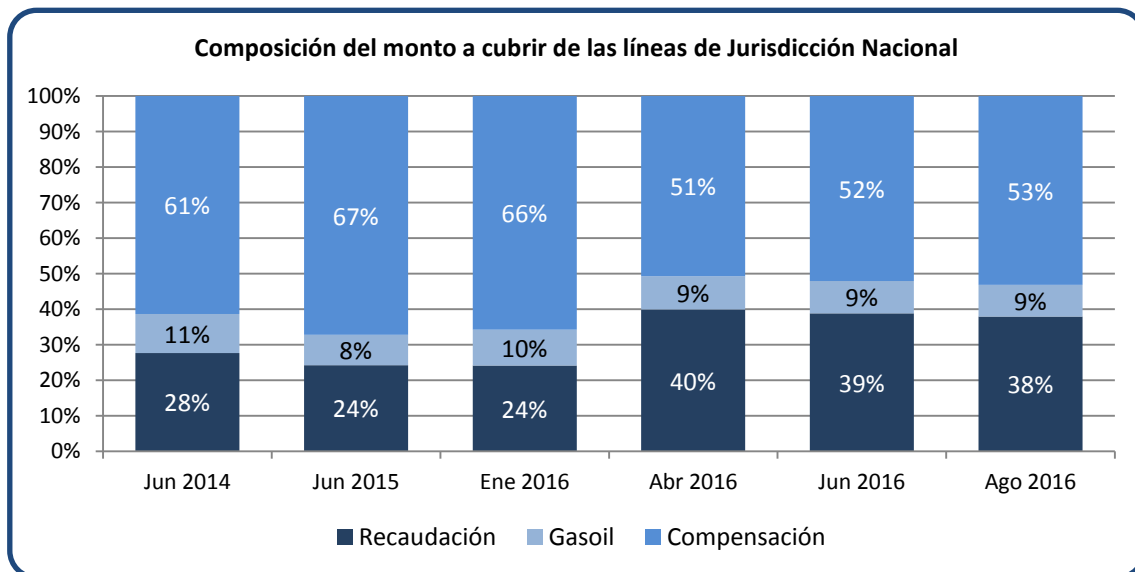


Finalmente, se determinó el peso relativo de cada fuente de ingresos de las empresas operadoras del servicio de jurisdicción nacional. Mientras que, en junio de 2014, la recaudación por venta de boletos representaba el 28% de los costos de operación totales<sup>17</sup>,

<sup>16</sup> Primer y último período en que las transferencias se realizaron a lo largo de todo el año.

<sup>17</sup> De acuerdo con la estimación de costos del Ministerio de Transporte de la Nación.

en agosto de 2016 ascendió al 38%. Esto significa que de cada 10 pesos que se estima son requeridos para que el servicio se preste en la jurisdicción nacional, el Estado aporta 6,20, entre transferencias directas y gasoil a precio diferenciado.



**Fuente:** Elaboración propia con base en Ministerio de Transporte de la Nación.





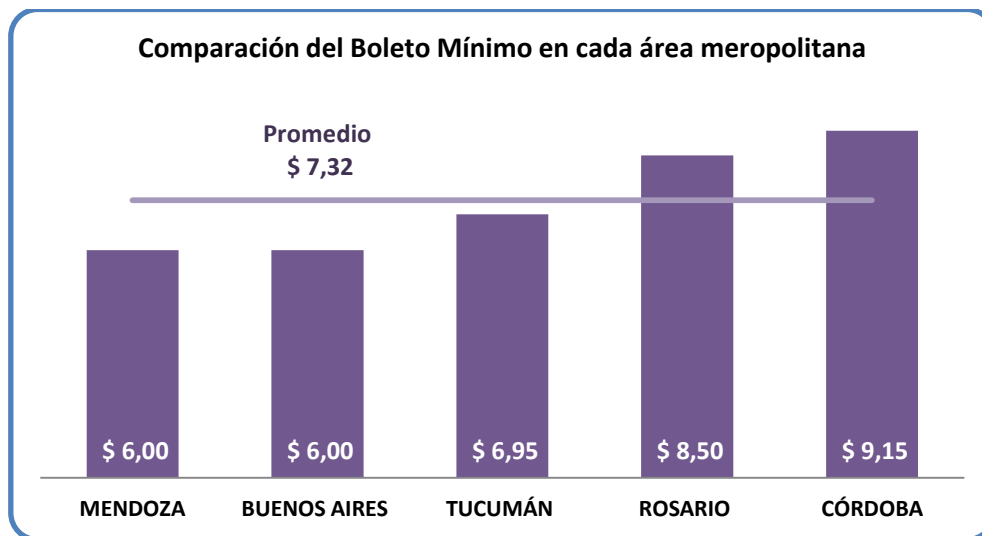
## 4. Comparación de tarifas

Finalmente, se realizó una comparación de las tarifas abonadas por los usuarios, en primer lugar entre las principales áreas metropolitanas del país, y luego en relación con algunas ciudades de otros países.

El análisis, por su simpleza, prescinde de todos los elementos que determinan las diferencias verificadas. Es decir: que existan distintos precios por el servicio de transporte urbano o suburbano no nos dice nada a priori. Esto puede deberse a una infinidad de factores: distintos costos de operación, distintos índices pasajero-kilómetro (indicativo del nivel de demanda), distintas políticas públicas respecto de la provisión del servicio (por ejemplo, la existencia o no de subsidios), distintos niveles y calidades de servicio, etc.

Aún así, es un hecho que los usuarios abonan un valor diferente, ya sea que residan en el AMBA, en Córdoba o en Río de Janeiro.

En el caso de la comparación nacional, vemos que un usuario que se traslada en colectivo en Córdoba abona por un boleto mínimo un 52,5% más que uno de Mendoza o de la Región Metropolitana Buenos Aires. Estos últimos pagan cerca de un 20% menos que el promedio de las ciudades analizadas.



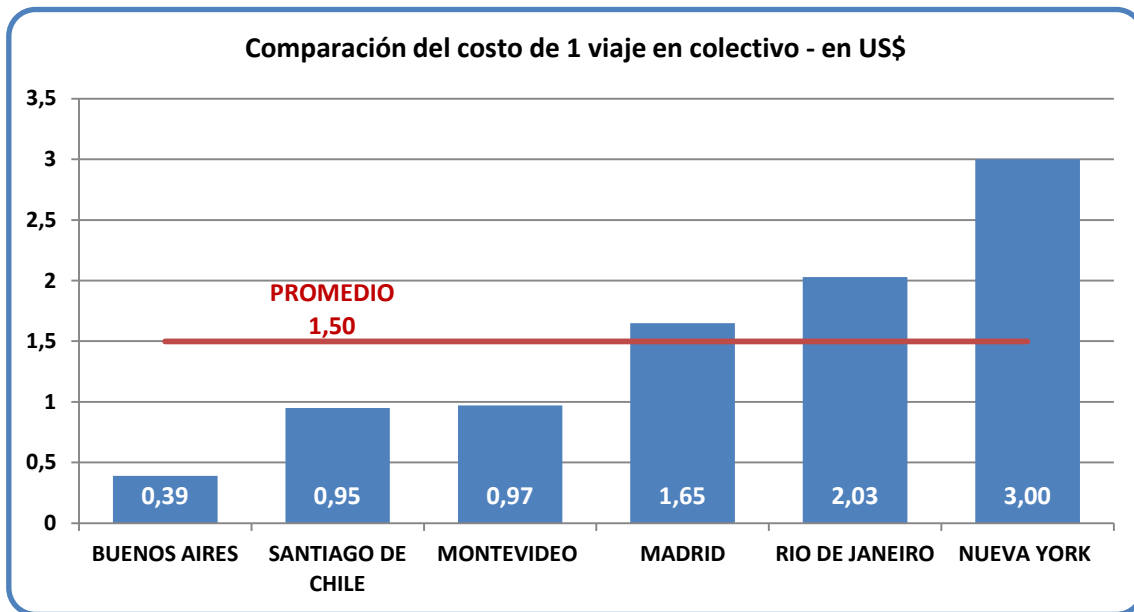
**Fuente:** Elaboración propia con base en cuadros tarifarios de cada jurisdicción.

A escala internacional, donde las tarifas se expresan en dólares estadounidenses al tipo de cambio de cada país, Buenos Aires aparece como la ciudad más barata para transportarse en colectivo. Un viaje en esta ciudad representa, aproximadamente, el 40% de su equivalente en las capitales de Chile o Uruguay, y un 20% con relación a Río de Janeiro.

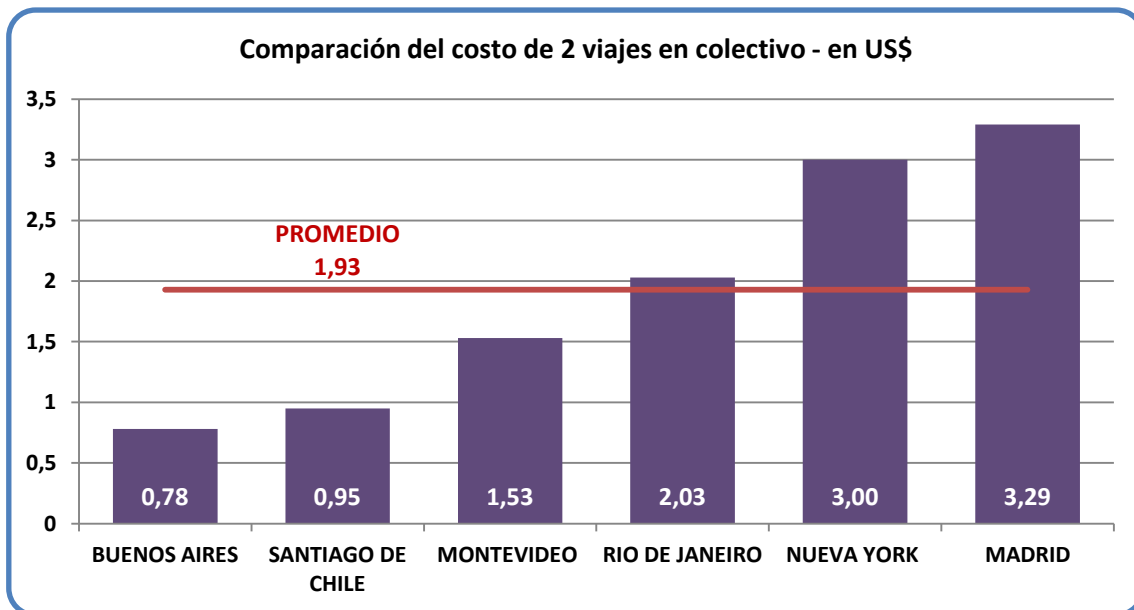
En adición, se realizó la misma comparación pero suponiendo la realización de dos viajes consecutivos. Esto se debe a que, en muchas ciudades, la compra de un pasaje permite realizar más de un viaje, o se establecen descuentos al realizar un transbordo.

En este caso, si bien Buenos Aires sigue apareciendo como la ciudad más económica, las diferencias relativas disminuyen. Efectuar dos viajes aquí supone un gasto 18% inferior al

que debe realizarse en Santiago de Chile, la mitad respecto de Montevideo, y un 63% menos que en Río de Janeiro.



Fuente: Elaboración propia con base en los respectivos cuadros tarifarios.



Fuente: Elaboración propia con base en los respectivos cuadros tarifarios.