



UNIVERSIDAD
NACIONAL DE
SAN MARTÍN

ESCUELA
DE ECONOMÍA
Y NEGOCIOS

CERE
CENTRO DE
ECONOMÍA REGIONAL

Efectos en el ingreso de la población de los cambios en los sistemas de subsidios en el transporte urbano de pasajeros

Abril 2016

EQUIPO DE TRABAJO

UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN MARTÍN

ESCUELA DE ECONOMÍA Y NEGOCIOS

CENTRO DE ECONOMÍA REGIONAL

Coordinador

Adrián Gutiérrez Cabello

Investigadores

Ana María Ganino

Martín Gentili

Edgardo Lifschitz

Víctor Pérez Barcia

Andrés Salama

Asistente

Florencia Cardacci

Valeria Guerra

Contenido

<i>Objetivo</i>	4
<i>Síntesis y conclusiones</i>	4
<i>Sector transporte: rol económico y social</i>	6
Características del sector	6
Evolución y situación actual del transporte argentino.....	6
En la actualidad, el transporte urbano de pasajeros muestra graves problemas de congestión en los principales puntos del Gran Buenos Aires.....	8
Subsidios al transporte: objetivos y características	8
Argentina: subsidios y tarifas	9
Cambios tarifarios en el sector	10
<i>Estructura de los gastos e ingresos de los hogares</i>	11
Ingresos por quintiles	11
Estructura de gastos de los hogares	11
Participación del gasto de transporte en el ingreso.....	12
Transporte público.....	14
<i>Efectos de la quita de subsidios</i>	16
Introducción.....	16
Impacto sobre el total de los hogares	16
Impacto sobre los hogares que utilizan transporte público de pasajeros con subsidios del Estado Nacional	22
<i>Efectos de los subsidios al transporte sobre la economía</i>	28
Reducción del consumo.....	28
Reemplazo de subsidios por inversión en infraestructura	31
<i>Movilidad de los ocupados</i>	33
Costos de la movilidad	35
<i>Anexos</i>	38
<i>Bibliografía</i>	40

Objetivo

Con este estudio, a partir de la Encuesta Permanente de Hogares y la Encuesta de Gasto de los hogares, se pretende estimar, de acuerdo al quintil de ingreso de la población y el gasto estimado en el rubro transporte, la incidencia que tienen los subsidios en el ingreso y como afecta a este los cambios en la tarifa del transporte público. Además, medir el impacto económico de la reducción de los subsidios considerando tanto la eliminación como una reducción parcial de acuerdo al nivel de ingreso y direccionado ese ahorro a la inversión en obras de infraestructura para el transporte.

Síntesis y conclusiones

El material utilizado para el presente trabajo surge de las siguientes fuentes:

- Encuesta Permanente de Hogares (EPH) segundo trimestre de 2014.
- Encuesta Nacional de Gasto de los Hogares (ENGHo) de 2012/2013.
- Ministerio de Interior y Transporte.
- INDEC.

La conformación del gasto de los hogares del Gran Buenos Aires (Ciudad de Buenos Aires y Conurbano), indica que proporcionalmente es mayor el gasto en colectivos en hogares de menores ingresos; en tanto en valores absolutos es mayor en aquellos de con ingresos más altos.

Considerando la participación del gasto en transporte en el total del consumo, es mayor en los hogares de altos ingresos, esto obedece principalmente a la utilización por parte de estos, de otros medios de transporte (alternativos al público) como son los vehículos particulares, taxis, combis, etc. La compra de vehículos tiene la mayor representatividad.

De acuerdo a la última encuesta de gasto de los hogares, se puede concluir que a medida que crece el ingreso de estos, el porcentaje del gasto en alimentación y transporte público (trenes y colectivos) disminuye. En los hogares del primer estrato el consumo de alimentos y bebidas representa dos de cada cinco pesos de su gasto total.

Para la medición del ingreso y del gasto de los hogares la población se clasificó en quintiles de acuerdo al ingreso que estos tienen. En el segundo trimestre del 2014, el primer quintil tiene un ingreso medio de 2.914 pesos, en tanto que el quinto quintil de 22.598 pesos, esto representa, una diferencia de ocho veces.

Con el actual nivel de ingresos y gasto de los hogares, y suponiendo que los del primer quintil no tienen capacidad de ahorro, el sistema actual de subsidios permite ayudar a que en forma indirecta mejore sus ingresos. Por lo tanto, una suba de los precios en el sector transporte (por quita de subsidios u otros motivos) afecta fundamentalmente al 40% de los hogares de menores ingresos de la región dado que estos no tienen

capacidad suficiente para absorber el mayor gasto en transporte. De tener un alza en el costo del transporte, superior al de sus ingresos deberían redistribuir sus gastos, pudiendo afectar la compra de alimentos y su gasto en salud. El resto de la población no se vería afectada significativamente dado que su capacidad de ahorro les permite asumir un gasto mayor.

Con los subsidios destinados a los hogares del quinto quintil se podría financiar la inversión realizada en la renovación de trenes de las líneas Sarmiento y Mitre; u otras obras de infraestructura destinadas a la mejora del sistema de transporte. Asimismo, simulando los efectos en el consumo a partir de una reducción del mismo, dado el aumento en costo del transporte, en los hogares de menores ingresos cabría esperar un ligero descenso de la economía como así también de los puestos de trabajo.

En tanto que, con una reducción del subsidio a los hogares de mayores ingresos, y manteniéndolo en los de menores recursos, el Estado Nacional podría aplicar el ahorro resultante a la realización de obras de infraestructura. Estas dinamizarían la actividad económica sin contar que indirectamente incrementan los impuestos recaudados por el mayor desempeño de la economía recuperando parte de la inversión realizada.

Por último, el uso del transporte público en lugar del vehículo particular, no solo facilita el tránsito en la región sino que reduciría el consumo y con esta las importaciones de combustible. Se estima que con una reducción del 10% de los autos que ingresan a la Ciudad de Buenos Aires el ahorro de importaciones de combustibles sería de 100 millones de dólares aproximadamente.

Sector transporte: rol económico y social

La actividad transportista es sector estratégico para las diversas dimensiones del desarrollo económico y social. En particular, tiene una incidencia directa sobre la productividad y competitividad empresarial, la calidad de vida y la integración social de las personas:

- **Competitividad:** mediante su impacto en los costos de las empresas, el transporte afecta en forma directa los niveles de productividad, y por lo tanto, la competitividad de la economía.
- **Conexión social:** el transporte condiciona la accesibilidad de las personas por su peso en la canasta de consumo de los hogares, en particular de aquellos de menor ingreso relativo.
- **Integración territorial y regional:** el transporte también cumple un rol fundamental en la cohesión del territorio nacional al articular distintas regiones entre sí y con países vecinos.

A través de la reducción de los costos de movilizar bienes y personas en el espacio, el transporte integra mercados nacionales y más allá de las fronteras, y además permite explotar ventajas comparativas y economías de escala.

Externalidades negativas: Sin embargo, de la misma manera que contribuye al desarrollo económico y social, el transporte puede generar también significativos impactos negativos. Produce congestión, accidentes y emisiones contaminantes, utilización intensa de recursos, especialmente energéticos, y de espacio, particularmente en el ámbito urbano.

Características del sector

El sector transportista se caracteriza por la existencia de diversos medios, que constituyen opciones alternas de movilidad destinadas, en ciertos casos, a satisfacer una misma demanda. Cada tipo de transporte (carretero, ferroviario, marítimo, aéreo) tiene especificidades que lo distinguen tanto en su infraestructura como en sus vehículos.

La prestación de los servicios de transporte puede ser vista como una cadena de valor, en la que intervienen numerosos sectores que proveen equipos, construcciones, financiamiento y diversos bienes y servicios. Ello implica que el desarrollo del sector es también una fuente de oportunidades para fortalecer y/o generar actividades productivas. La existencia de economías de escala en los vehículos, las flotas y las instalaciones, junto con las fuertes externalidades (positivas y negativas) que generan los servicios y otras características económicas de las prestaciones suelen ser causa de una fuerte presencia regulatoria.

Evolución y situación actual del transporte argentino

Las reformas realizadas en el sector transporte durante los años noventa buscaron superar las debilidades existentes como la baja calidad de los servicios, los reducidos niveles de inversión y los altos índices de déficits financieros.

La recesión y las restricciones fiscales de fines de siglo fueron negativas para el sector, y se reflejaron en contracciones en la demanda y en la inversión tanto pública como privada. Estas tendencias se profundizaron con la crisis de 2001, que descompuso los marcos normativos de las concesiones a través del congelamiento de tarifas y la concentración de la inversión en el sector público frente a la precaria situación financiera de los concesionarios. A partir de 2003, con la recuperación de la economía, la demanda de transporte se incrementó en forma pronunciada generando congestión en los principales nodos del sistema.

El congelamiento de tarifas, el freno a la inversión privada y el aumento de los subsidios a la oferta, las tarifas de los concesionarios, que había sido congelada en el año 2002, quedan retrasadas. Esto hace que los servicios comiencen a requerir subsidios.

Inversión

Los sectores con la mayor inversión real directa estatal fueron los servicios económicos, y dentro de ellos, el sector dominante fue el transporte. De hecho, desde el año 1995 el transporte protagoniza casi la totalidad de las inversiones en este rubro. Este esfuerzo de inversión posibilita a partir del año 2004 completar importantes proyectos.

La inversión en transporte resulta de todos modos inferior al promedio considerando los parámetros internacionales comparando con países en desarrollo como las economías de Europa oriental y del promedio de otros países de América Latina. En cambio, es comparable por el esfuerzo de inversión en transporte de las economías de Europa occidental y los Estados Unidos.

La participación del sector privado es muy baja. Esta mínima participación se debe a la falta de recomposición de los contratos de concesión luego del fin del régimen de convertibilidad, y al congelamiento de las tarifas de servicios.

Institucionalidad

En los últimos años se han producido varios cambios institucionales de importancia. Se destacan la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el sistema de profesionalización del transporte automotor, la transferencia de funciones del transporte aéreo comercial a la órbita civil y la incorporación paulatina del boleto electrónico (SUBE). Por último, se recrea la Dirección Nacional de Planificación del Transporte que dio un fuerte impulso al área del transporte urbano metropolitano.

El sector ferroviario tiene una importante reforma institucional, este adopta un modelo de ordenamiento institucional que se basa en una separación vertical, que implica separar la gestión de la infraestructura de la prestación del servicio.

Problemas y desafíos

En la actualidad, el transporte urbano de pasajeros muestra graves problemas de congestión en los principales puntos del Gran Buenos Aires.

Una proporción muy alta de los viajes se realiza en automóviles particulares, varios factores han contribuido a esta situación: la rápida expansión del área metropolitana hacia zonas periféricas de baja densidad de población, que favorecen el uso del automóvil particular como una solución de movilidad y la creciente motorización, que son propios del crecimiento de la economía en general y de las pautas de consumo en particular.

La calidad del servicio de los sistemas de transporte público urbano ha disminuido y, de esta manera, ha contribuido con el círculo vicioso que impulsa el crecimiento del uso del automóvil particular.

Los servicios de ómnibus de pasajeros de larga distancia han experimentado un proceso de modernización, mejora de las flotas, ampliación de la cobertura y las frecuencias. La estructura del sector muestra una tendencia hacia la concentración, especialmente en los servicios con destinos nacionales.

Los servicios de ferrocarriles de pasajeros interurbanos prestan en general servicios de baja calidad que no han logrado competir con los ómnibus, a pesar de ofrecer tarifas sensiblemente menores.

El crecimiento de la actividad económica y del turismo da un fuerte impulso a la demanda de transporte aéreo. En la última década, el turismo ha experimentado un aumento sostenido, y la actividad aérea se ha constituido uno de sus principales soportes.

Consecuentemente tanto a nivel privado como público se plantea la necesidad de equilibrar las demandas de movilidad, impulsadas por el crecimiento de los centros urbanos, con el cuidado del medio ambiente que han dado un fuerte impulso al concepto de transporte sostenible, atendiendo a la sustentabilidad ambiental, social y económico financiera.

Subsidios al transporte: objetivos y características

Los subsidios a la oferta son transferencias realizadas por el Gobierno a empresas privadas para afrontar parte de los costos de la actividad.

Tienen tres objetivos principales:

- Estimular un nivel deseado del servicio.
- Asegurar el acceso del servicio de determinados grupos sociales, evitando trasladar en forma completa los costos a la tarifa enfrentada por los usuarios, en especial los hogares con ingresos bajos.
- Reducir el costo de los insumos y de la provisión de infraestructura de transporte.

El subsidio busca la inclusión de determinados grupos sociales, con el objeto de que estos accedan al servicio. La tarifa no tiene que representar un costo social ni generar situaciones de inequidad. De esta manera, los gobiernos usualmente buscan asegurar el acceso a los servicios públicos de la población independientemente del nivel de la tarifa. En particular, el transporte tiene varias características que lo diferencian de otros servicios públicos.

- El automóvil genera costos sociales vinculados a la contaminación ambiental, la congestión del tránsito y el deterioro de la infraestructura vial que no son internalizados o costeados en forma completa. Los subsidios al transporte público contribuirían a restablecer la competitividad entre los distintos tipos de transporte.
- El valor de la tarifa no refleja los beneficios de la reducción en los tiempos de viaje de los usuarios de transporte público. De esta manera, en este caso, las empresas prestatarias, no pueden apropiarse del beneficio total que generan a la sociedad, en términos de una mejora en la productividad.
- El transporte es considerado una necesidad social que provee movilidad para el acceso a derechos esenciales de las personas como la salud, el empleo y la educación.
- Los subsidios permiten que el transporte público satisfaga la demanda de grupos que no pueden pagar la tarifa del servicio e integre regiones del país que quedarían excluidas. Las desigualdades y la necesidad de integrar económicamente a todo el país justifican las políticas de subsidios que aplican la mayoría de los países.

Argentina: subsidios y tarifas

Los subsidios se realizan en la oferta en forma de transferencias directas a las empresas operadoras. En principio, se trató de transferencias condicionadas al volumen de la oferta, como la cantidad de pasajeros transportados, kilómetros cubiertos, entre otros. Si bien durante los primeros años los subsidios cumplieron sus objetivos, entre 2005-2011 el sistema se torna altamente costoso.

El transporte automotor de pasajeros concentra casi el 70% de los subsidios al transporte. Los ómnibus reciben más del 66% de las transferencias nacionales, seguido por los ferrocarriles y la empresa Aerolíneas Argentinas.

La participación relativa del transporte automotor de pasajeros experimenta un marcado aumento entre los últimos años, en paralelo a una reducción del peso relativo de los ferrocarriles. Los subterráneos experimentaron una caída similar, que termina con la transferencia de la gestión de este servicio al Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

El aumento de los subsidios se produce por la caída del valor de la tarifa ajustada por inflación, que comienza a revertirse a partir de 2012. Como consecuencia, los subsidios por pasajero en el transporte público automotor aumentaron siete veces entre 2003 y 2013.

El subsidio por pasajero pasa de \$90 en 2003 a \$640 en 2013, alcanzando un máximo de \$806 en 2010. A partir de 2011, en concordancia con la suba de la tarifa, los subsidios por pasajero iniciaron una tendencia decreciente en términos reales, que redujo levemente los ingresos por pasajero de las empresas prestatarias.

Los subsidios explican casi el 80% de los ingresos de las empresas prestatarias de servicios de transporte automotor de pasajeros. El congelamiento tarifario y su compensación a través de las transferencias federales, generaron una mayor dependencia de las empresas de los subsidios, en detrimento del cobro de la tarifa.

La tarifa de los subterráneos, ajustada por inflación, experimenta a partir del año 2012 una recuperación. Si bien la tarifa cae, entre 2003-2011 el Gobierno de la Ciudad implementa una suba de más del 90% en términos reales en el año 2012, como respuesta al traspaso del servicio y la consecuente reducción de las transferencias.

En 2013, y a precios corrientes, el subsidio por pasajero en los ferrocarriles metropolitanos era apenas inferior a los \$30, seguido a gran distancia por los colectivos (\$11,2) y el subterráneo (\$0,7).

En el caso de los ferrocarriles metropolitanos, el subsidio por pasajero está sobreestimado por la existencia de altos niveles de evasión. Esto es resultado del deterioro del servicio y la ausencia de incentivos al cobro por parte de las empresas concesionarias, asociados a la elevada incidencia del subsidio. Los niveles de evasión se hacen evidentes en la caída del número de pasajeros por ferrocarril.

El pago de gastos operativos explica el 80% de los subsidios al transporte automotor de pasajeros. Más de la mitad de los subsidios al transporte automotor es asignado a cubrir los gastos de personal, un tercio al combustible y otra parte está dirigida a la renovación de unidades y mantenimiento. El resto corresponde a impuestos, tasas, seguros y otros costos.

En los últimos años cambiaron los indicadores de calidad y oferta. Al recibir la mayor parte de sus ingresos a través de los subsidios estatales, las empresas tienen escasos incentivos para mejorar la prestación de los servicios.

Cambios tarifarios en el sector

El esquema de subsidios beneficia a los hogares del Área Metropolitana de Buenos Aires que, a su vez, genera un costo fiscal creciente y filtraciones significativas del subsidio hacia sectores de ingresos medios y altos. Sin embargo, a partir de 2012 comienza una política de reforma del esquema de subsidios y tarifas al transporte público.

En agosto del mismo año, el Estado implementó una suba del 83% en el boleto promedio de colectivos y del 54% en la tarifa media de los ferrocarriles para viajes sin la tarjeta SUBE. Mientras que, en diciembre del 2012, anuncia un nuevo aumento del 35% y 45% en los viajes realizados con y sin SUBE, respectivamente. Los titulares de planes sociales, estudiantes, jubilados y pensionados, veteranos de guerra, empleados domésticos y personas con discapacidades fueron exentos de esta suba tarifaria.

De esta manera, se implementa un esquema de tarifas segmentadas en los colectivos y ferrocarriles, orientado a moderar el impacto del aumento de tarifas sobre esas categorías generales de pasajeros.

Los criterios de asignación de los subsidios no benefician a las empresas concesionarias de ómnibus, que operan en los corredores viales en donde se encuentra la población de menores ingresos, las cuales suelen recorrer trayectos más externos y transportar menos pasajeros. Finalmente, la tarifa promedio se encuentra aún alejada del nivel necesario para cubrir una porción sustancial de los costos operativos, y persisten niveles significativos de evasión al pago de la tarifa, en particular en el sistema ferroviario.

Estructura de los gastos e ingresos de los hogares

Ingresos por quintiles

El estudio de los hogares del Gran Buenos Aires (CABA y Partidos del Conurbano), según la EPH del segundo cuatrimestre del año 2014 se analiza de acuerdo a los ingresos de la población separando dicha información en quintiles; donde cada uno representa a 844.890 hogares.

De acuerdo a este enfoque, los ingresos de los hogares más pobres son de alrededor de 2,9 miles de pesos y los de mayores ingresos superan los 20 mil pesos. Los hogares del Q5, constituyen el estrato superior, tienen un ingreso medio casi 8 veces superior al correspondiente al de los hogares de menor nivel de ingresos.

Tabla 1: Ingresos mensuales del hogar

	Q 1	Q 2	Q 3	Q 4	Q 5
Gran Buenos Aires	2.914	5.663	8.382	12.343	22.598

Fuente: INDEC. Elaboración propia en base a Encuesta permanente de hogares, segundo trimestre 2014

Estructura de gastos de los hogares

Los estratos de mayores ingresos destinan menor proporción de su presupuesto familiar para la satisfacción de las necesidades básicas: en Alimentación el 30,2% (Q5) y 31,7% (Q4) con ingresos medios de \$22.598 y \$12.343 respectivamente. Por otra parte, también gastan una mayor proporción en Esparcimiento y Cultura (9,7%) para el quinto quintil, y 8,5% para el cuarto quintil.

Los quintiles con menores ingresos (Q1 y Q2) son los que más tienden a destinar sus ingresos al consumo de alimentos y bebidas. Tienen una menor participación en el gasto de transporte, no obstante son los hogares más afectados por cualquier cambio en las tarifas de estos servicios. En general, todo su ingreso tiene como destino el consumo familiar.

Tabla 2: Estructura de gastos de los hogares

Rubro de gastos	Quintiles de Ingreso				
	Q 1	Q 2	Q 3	Q 4	Q 5
Alimentos y Bebidas	41,9%	37,8%	35,7%	31,7%	30,2%
Indumentaria y calzado	8,3%	8,2%	9,4%	7,9%	8,9%
Vivienda	9,7%	8,6%	10,5%	14,3%	9,9%
Equipamiento y funcionamiento del hogar	7,7%	7,2%	6,0%	7,2%	7,0%
Atención medica y gastos para la salud	6,2%	7,8%	5,5%	5,3%	6,7%
Esparcimiento y cultura	5,9%	7,6%	5,7%	8,5%	9,7%
Educación	1,9%	2,0%	3,5%	3,8%	3,6%
Bienes y servicios varios	7,6%	6,5%	6,2%	5,9%	4,4%
Comunicaciones	4,7%	5,0%	5,4%	5,0%	4,3%
Transporte	6,1%	9,3%	12,1%	10,4%	15,4%

Fuente: Elaboración propia en base a Encuesta Nacional de Gastos de los Hogares, Año 2012-2013

Participación del gasto de transporte en el ingreso

El siguiente cuadro deja en evidencia qué proporción destina cada hogar al gasto de transporte, en promedio, el total de los hogares, sin distinguir ingresos, gasta un 9,2%.

Diferenciando sus ingresos, los hogares que destinan mayor proporción son los ubicados en el tercer y en el último quintil. Los quintiles dos y cuatro tienen una participación muy similar. El Q1 es el que tiene la menor proporción de gasto en transporte. El comportamiento de estos hogares al momento de gastar en su traslado, aumenta según sus ingresos, pero lo gastan en forma diferente. Este abarca desde el uso de transporte público para los estratos de menores ingresos y el transporte privado para los hogares de alto poder adquisitivo.

El primer quintil (Q1) está conformado por los hogares de menor gasto en transporte en valores monetarios. No obstante, tiene mayor importancia dentro de sus ingresos, como así también los gastos de alimentos, vestuario, funcionamiento del hogar, etc. También son los hogares que igualan sus ingresos a sus gastos, es decir no pueden realizar ningún tipo de ahorro. Ante cualquier aumento en su estructura de gasto, posiblemente deberán prescindir de algún tipo de consumo o recurrir al financiamiento.

Tabla 3: Participación de los ingresos del hogar

	Quintiles de Ingreso				
	Q 1	Q 2	Q 3	Q 4	Q 5
Gastos de transporte	6,1%	8,8%	11,4%	8,8%	10,8%
Demás gastos	93,9%	86,7%	82,9%	76,1%	59,5%
Ahorro	0,0%	4,5%	5,8%	15,2%	29,7%

Fuente: Elaboración propia en base a INDEC. Encuesta Nacional de Gastos de los Hogares, Año 2012-2013

En términos de valores monetarios los hogares gastan de 178 pesos a más de 2.400 pesos de acuerdo al menor o mayor ingreso del quintil en el cual se encuentran ubicados.

Esta parte de la población (Q1) es la que viaja en transporte público, como es el colectivo urbano o suburbano, y en menor medida en transporte privado como auto propio, remises, taxi, etc. Los quintiles dos y cuatro tienen igual participación, en valor monetario el Q4 duplica lo que gasta el Q1 (este destina 1.086 pesos). El segundo quintil representa a los hogares con un ingreso medio de 5.663 pesos, solo en transporte emplea un 8,8%. Estos hogares gastan en colectivos urbanos, aproximadamente 77 pesos mensuales por este servicio.

Los hogares que son representados por el tercer quintil son aquellos que mayor participación tienen al momento de destinar sus ingresos al gasto de transporte (11,4%). Solo en transporte se emplea un gasto de 955 pesos. Este monto, se utiliza en el siguiente orden de gastos de transporte privado: colectivo urbano o suburbano y pasajes aéreos.

Los hogares del quintil cinco, son los de mayor poder adquisitivo. Tienen acceso a otros medios de movilidad. Estos realizan un menor gasto en transporte público y destinan gran parte de sus ingresos al transporte privado. Si bien estos gastan un 10,8% de sus ingresos, que representan 2.441 de pesos la mayor parte se destina a la compra de vehículos y accesorios, viajes en remises, chárter, etc.

En la siguiente tabla, se observa los rubros que cada hogar destina de sus ingresos y cuáles son sus márgenes de ahorro familiar. Como ya se mencionó con anterioridad, este no es el caso del estrato con menores recursos, como son los hogares con ingresos medio de 2.914 pesos. Cualquier cambio en esta estructura puede ser desfavorable para estos, en especial en el rubro de transporte que es difícil de reemplazar.

Los demás hogares pueden llegar a soportar algún aumento en estos gastos, pero son los quintiles de más bajos ingresos los que tienen la menor tolerancia a cualquier incremento en la participación de Transporte en sus ingresos.

Tabla 4: Participación de los gastos en los ingresos

Rubro	Quintiles de Ingreso				
	Q 1	Q 2	Q 3	Q 4	Q 5
Alimentos y Bebidas	41,9%	36,1%	33,7%	26,9%	21,2%
Indumentaria y calzado	8,3%	7,8%	8,8%	6,7%	6,2%
Vivienda	9,7%	8,3%	9,9%	12,2%	7,0%
Equipamiento y funcionamiento del hogar	7,7%	6,9%	5,7%	6,1%	4,9%
Atención médica y gastos para la salud	6,2%	7,5%	5,1%	4,5%	4,7%
Esparcimiento y cultura	5,9%	7,3%	5,4%	7,2%	6,8%
Educación	1,9%	1,9%	3,3%	3,2%	2,5%
Bienes y servicios varios	7,6%	6,2%	5,9%	5,0%	3,1%
Comunicaciones	4,7%	4,7%	5,1%	4,2%	3,0%
Transporte	6,1%	8,8%	11,4%	8,8%	10,8%
Gastos	100,0%	95,5%	94,2%	84,8%	70,3%
Ahorros	0,0%	4,5%	5,8%	15,2%	29,7%

Fuente: Elaboración propia en base a INDEC

Transporte público

El transporte, especialmente el urbano, puede considerarse una necesidad básica de los ciudadanos a los efectos de llevar a cabo sus compromisos sociales, ya que éstos necesitan trasladarse para concurrir al trabajo, a los establecimientos educativos y a sus demás actividades sociales y de esparcimiento.

Según la Encuesta Nacional de Gastos de los Hogares (ENGHo) 2012/2013, los hogares residentes del Gran Buenos Aires destinan, en promedio, el 10,6% de su gasto total de consumo a adquirir bienes y servicios para satisfacer necesidades de Transporte.

Las variables bajo análisis, correspondientes a estos tres servicios públicos, de uso masivo para el traslado cotidiano de cada uno de los hogares del Gran Buenos Aires son:

- Trenes de corta distancia
- Colectivo urbano y suburbano
- Subterráneo

Los gastos de transporte se hacen evidentes en el pago de pasajes, por medio de ventanillas o en forma electrónica (SUBE). Son los colectivos el servicio de transporte público de uso masivo, que cuentan con, en promedio y sin discriminar los ingresos de los hogares, una participación del 85% en los gastos que realizan en transporte.

Los hogares en los cuales este servicio representa un mayor gasto, son los que tienen un ingreso medio de 12.343 de pesos. Estos destinan 119 pesos mensuales solo en la utilización de este servicio. Los usuarios que mayor gastan en términos porcentuales son los del segundo quintil que representan a los hogares con un ingreso medio de 5.663 pesos, este emplea aproximadamente 77 pesos para hacer uso de este servicio.

En el caso del tren de corta distancia se registra una menor participación en comparación con el empleo del colectivo urbano o suburbano. En promedio se destina un gasto de transporte de 8,5%. En proporción son los quintiles de menores ingresos (Q1) y los de mayores estratos (Q5) los de mayor participación.

Es el subterráneo el medio que representa un menor gasto para el quintil uno. Esto no es así para los quintiles con ingresos superiores a ocho mil pesos, como es el caso del quintil tres en adelante.

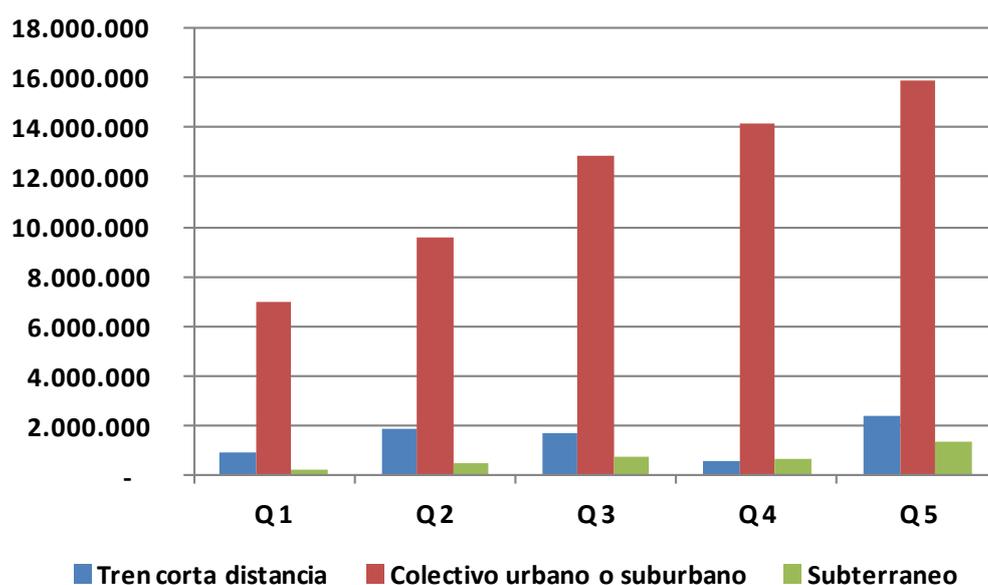
Tabla 5: Gastos de transporte público

	Boleto tren corta distancia	Boleto de colectivo urbano o suburbano	Subterráneo
Q 1	10,9%	84,7%	4,4%
Q 2	8,7%	85,0%	6,3%
Q 3	9,3%	82,8%	7,9%
Q 4	3,7%	88,1%	8,1%
Q 5	9,7%	81,5%	8,9%

Fuente: Elaboración propia en base a Encuesta Nacional de Gastos de los Hogares, Año 2012-2013

Se observa en el siguiente gráfico que el servicio de mayor utilización es el colectivo urbano o suburbano. Se concluye que este aumenta su uso según el ingreso de los hogares, a mayor ingreso mayor utilización del servicio. Caso contrario es la utilización del subterráneo. Se evidencia que la población con menores recursos no dispone del mismo con mayor frecuencia como lo hacen los integrantes de los quintiles con ingresos superiores a ocho mil pesos.

Gráfico 1: Cantidad de pasajes mensuales por quintiles



Fuente: Elaboración propia en base a Encuesta Nacional de Gastos de los Hogares, Año 2012-2013

El tren de corta distancia, según la Encuesta de Gastos de los Hogares, es el más utilizado por los hogares de mayores ingresos, como por ejemplo el último quintil (32%). Teniendo en cuenta los demás servicios de transporte, este tiene una participación del 12%. Si bien el quintil dos no es el primer usuario, tiene la mayor participación relativa teniendo en cuenta los demás servicios de transporte (16%).

Efectos de la quita de subsidios

Introducción

Para determinar los efectos de la eliminación de los subsidios, aplicados tanto al servicio de colectivos como ferroviario, se considera la estructura de gastos de los hogares por quintil, como así también el ingreso de los hogares de acuerdo a la EPH (Encuesta permanente de Hogares) correspondiente al 2do.trimestre de 2014.

En primer término, el tema se analiza sobre el total de los hogares y en segundo término sobre aquellos hogares que utilizan al menos uno de los dos medios de transporte considerados. Para determinar cuál es el valor del boleto sin subsidio se tiene en cuenta la información disponible de fuentes tanto públicas como privadas.

Los resultados obtenidos en el monto de los subsidios estimados son consistentes con los publicados por el Ministerio de Interior.

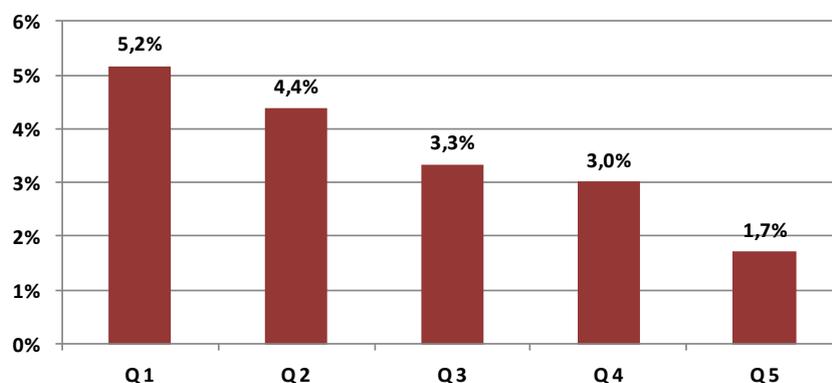
Impacto sobre el total de los hogares

De acuerdo a la EPH, cada quintil (estrato de ingreso) de la población del Gran Buenos Aires está compuesto por unos 845.000 hogares. El gasto mensual promedio en el transporte público de pasajeros, con subsidios del Estado Nacional, en los hogares del primer quintil es de 151 pesos, en tanto que en el quinto quintil (los hogares de mayores ingresos) alcanza a 387 pesos, esto es 2,6 veces superior.

Es importante resaltar la participación que tiene el gasto de transporte en el ingreso medio de cada uno de los hogares en los distintos quintiles. En aquellos que representan el 20% de la población de la región con ingresos más bajos (primer quintil) este gasto constituye el 5,2% del ingreso total. Por el contrario, en los de ingresos más elevados sólo el 1,7%.

La incidencia del gasto en transporte en los hogares de menores ingresos es también relevante en la medición de la proporción del gasto en educación con respecto al transporte público.

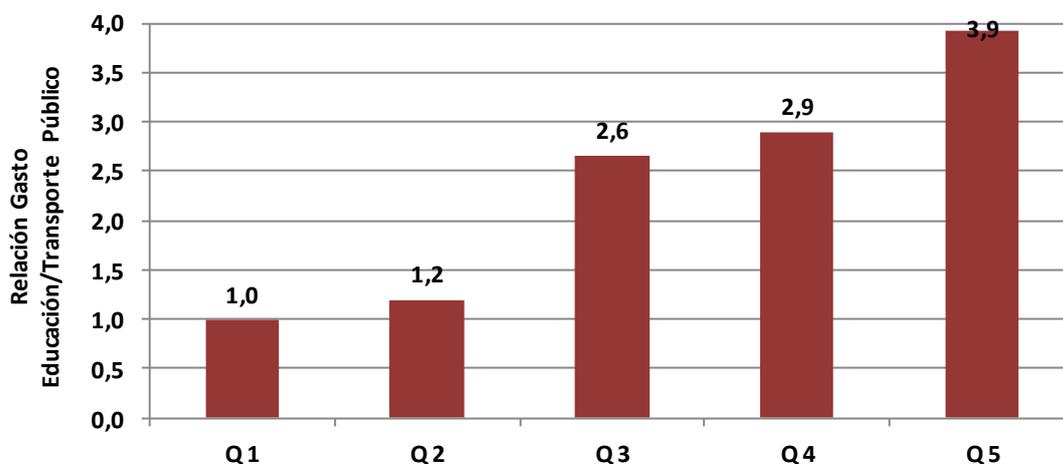
Gráfico 2 Participación por quintil del gasto en el transporte público subsidiado por el Estado Nacional.



Fuente: Elaboración propia en base a INDEC.

Los hogares de menores ingresos (primer y segundo quintil), aproximadamente, gastan lo mismo en educación que en transporte público. Sin embargo, a medida que crece el nivel de ingreso de la población es creciente la relación, hasta llegar al quinto quintil, en el cual por cada peso gastado en transporte, se gasta aproximadamente cuatro en educación. Con esto es importante destacar que el transporte público tiene mayor relevancia en los estratos menores ingresos, especialmente por ser su principal medio de transporte, debido al bajo gasto que tienen con relación a la utilización de automóvil privado, que es más oneroso que el transporte público, no sólo por la compra de combustible sino también por el resto de los gastos: seguro, patentes, estacionamiento y otros asociados a la utilización de vehículos particulares.

Gráfico 3 Relación Gasto en Educación/Transporte Público por quintil de ingreso.



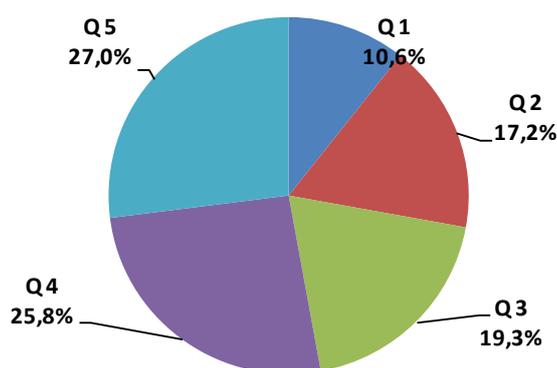
Fuente: Elaboración propia en base a INDEC.

Este análisis se puede hacer extensivo al gasto en salud, en este caso la relación entre este y el transporte público para el primer quintil es de 3,3 a 1, mientras que en el nivel más alto alcanza 7,2 a 1. Según la estructura de gastos de los hogares, por nivel de ingreso en valores absolutos, el 40% de la población de mayores ingresos, en conjunto, representa casi el 53% del total del gasto en transporte público. El primer quintil de ingreso representa cerca del 11%, siendo similar a esta, la participación en los subsidios que “recibe” cada uno de los estratos.

Si bien en términos monetarios los hogares de mayores ingresos tienen un gasto (en valor absoluto) mayor como surge del párrafo anterior, el impacto en el total del ingreso es menor, ello significa que una reducción o quita de los subsidios tendrá un dispar efecto de acuerdo a cada nivel de ingreso; pero cabe esperar que el impacto negativo sea mayor en aquellos hogares con menos recursos económicos.

De acuerdo a las estimaciones realizadas, alrededor de 20.000 millones de pesos son los subsidios al transporte público de pasajeros que corresponden al área metropolitana, definida como el Gran Buenos Aires, en el año 2014.

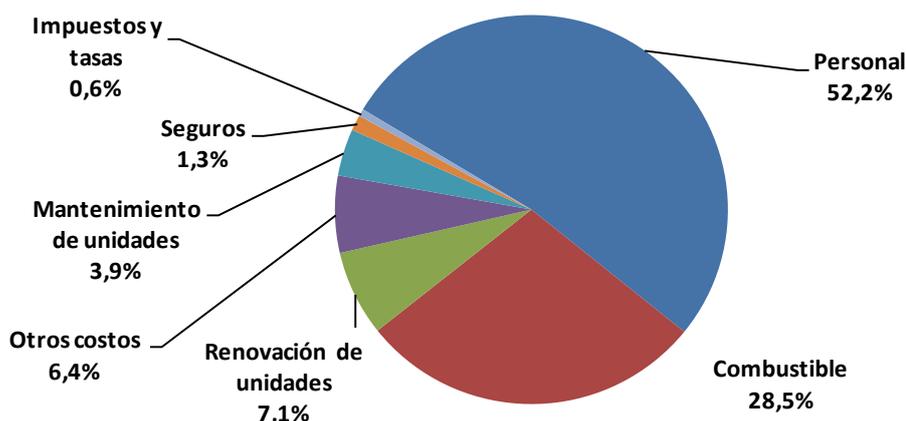
Gráfico 4 Participación por quintil de ingreso en los subsidios al transporte.



Fuente: Elaboración propia en base a INDEC y Ministerio del Interior y Transporte.

Los principales destinos de los subsidios son el pago de salarios (52,2%), el gasto en combustible (28,5%) y la renovación de unidades (7,1%). Los subsidios representan más del 80% de los costos operativos (ASAP, 2014).

Gráfico 5 Distribución de los subsidios al transporte automotor.



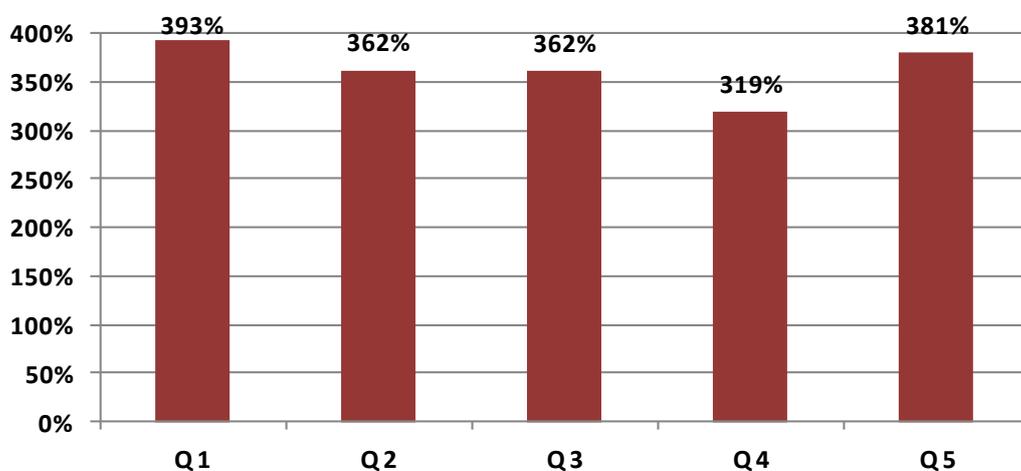
Fuente: Elaboración propia en base a INDEC y Ministerio del Interior y Transporte.

Según la información obtenida del Ministerio de Interior y Transporte, de cámaras empresarias y de otros estudios, tales como de la Asociación Argentina de Presupuesto y Administración Financiera, se estima que el valor del boleto de colectivo debería ser de alrededor de los 15 pesos, considerando que el valor medio del pasaje es de 3,5 pesos y que los ingresos de las empresas de transporte, por la venta de los mismos, representan cerca del 24%. La misma consideración es válida para el transporte ferroviario de pasajeros, de acuerdo a los costos que presenta la actividad, la recaudación por venta de pasajes y los subsidios que recibe; estimando una tarifa promedio de 3,5 pesos el costo del boleto de tren sin subsidio sería de 40 pesos. Si bien resulta elevado, surge a partir de la alta evasión en el pago del pasaje que presenta, que parece reflejarse especialmente en la “supuesta” abrupta caída de pasajeros. Es importante mencionar que en el último año se empezaron a aplicar medidas tendientes a revertir esta situación.

El gasto de los hogares se incrementaría en la utilización del transporte público subsidiado por el Estado Nacional, en promedio, el 359%, pero existen ciertas diferencias de acuerdo al nivel de ingreso. En principio por la estructura de costos que presentan los hogares del primer quintil quienes verían crecer el gasto en este rubro en un 393%, el mayor de todos los estratos de ingreso.

Le sigue en importancia el grupo de mayor ingreso con el 381%, en tanto que el segundo y tercer quintil tendrían la misma variación, sería de 362% y en el cuarto de alrededor de 320%. Como se puede observar existe cierta disparidad en los porcentajes de variación, pero el principal dato es que los de menores ingresos tendrían el mayor aumento relativo en este componente del gasto de los hogares.

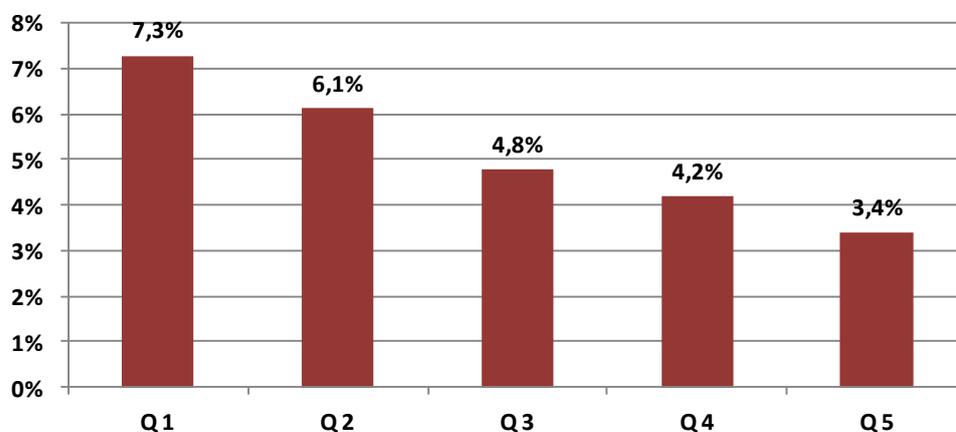
Gráfico 6 Incremento del gasto en el transporte público por quintil.



Fuente: Elaboración propia en base a INDEC y Ministerio del Interior y Transporte.

El gasto total de los hogares sin subsidio se incrementaría en promedio el 4,5%. Sin embargo, dada la relevancia del gasto en transporte, en los hogares del primer quintil, el impacto sería mayor, debido a que el gasto de estos hogares crecería el 7,3%, esto es, más que duplicando el estimado para el quinto estrato de ingreso, que sería de 3,4%.

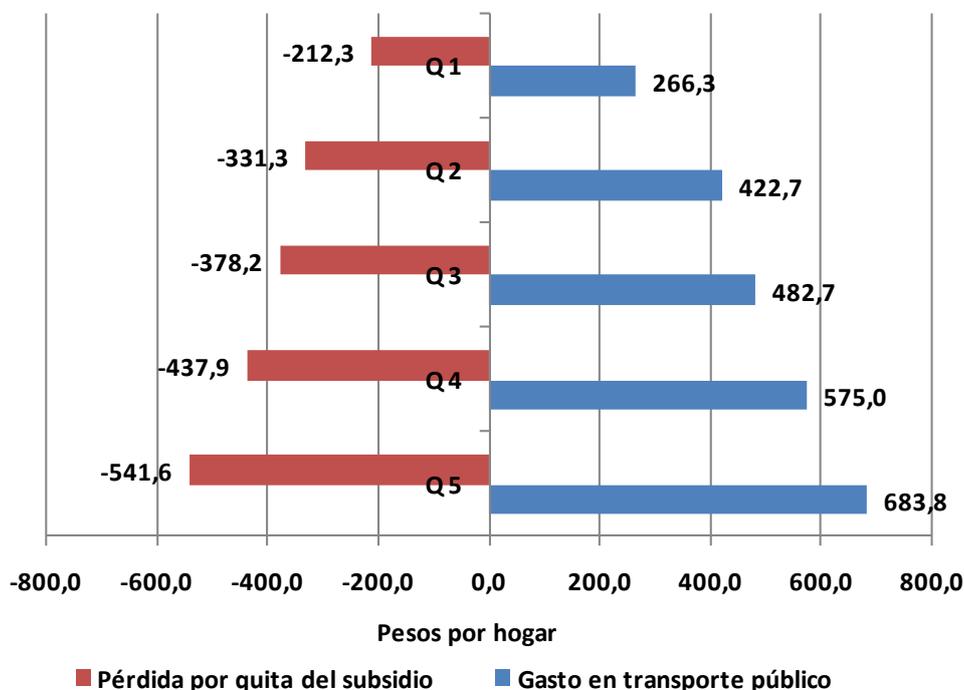
Gráfico 7 Incremento en el gasto total por efecto de la quita de subsidios por quintil.



Fuente: Elaboración propia en base a INDEC y Ministerio del Interior.

En consecuencia el gasto de los hogares del primer quintil crecería en 212,3 pesos, con lo cual el monto destinado al transporte público de pasajeros, se incrementaría a un valor medio de 266,3 pesos; a la vez que en aquellos hogares que explican el 20% de los mayores ingresos de la región sería de 541,6 pesos y 683,8 pesos respectivamente.

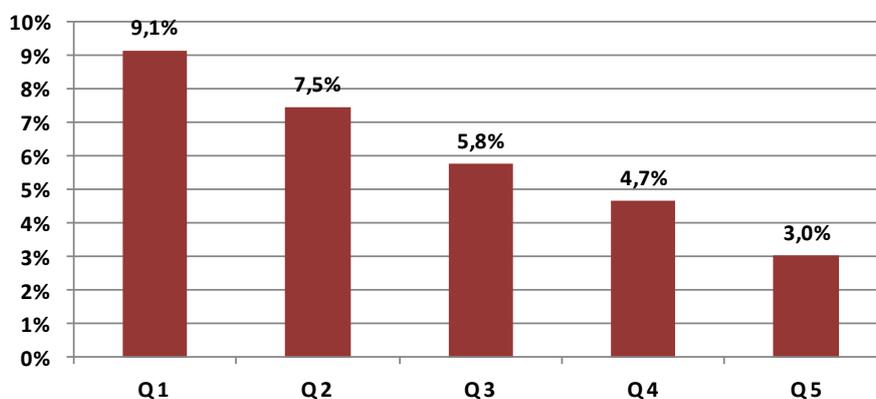
Gráfico 8 Pérdida de ingreso y gasto total en transporte público sin subsidio por quintil.



Fuente: Elaboración propia en base a INDEC y Ministerio del Interior y Transporte.

Con este nuevo gasto hipotético en el transporte público, los hogares de menores ingresos deberían destinar aproximadamente nueve de cada cien pesos para poder viajar, relación que desciende a tres de cada cien pesos al analizar los hogares de mayores ingresos. Ello significa que el esfuerzo que debería realizar la población de menores recursos es muy oneroso. Aproximadamente, la participación que tendría el transporte público en el total de los estratos de ingreso, se duplicaría.

Gráfico 9 Participación por quintil del transporte público sin subsidiado por el Estado Nacional en el ingreso.



Fuente: Elaboración propia en base a INDEC y Ministerio del Interior y Transporte.

A partir del análisis de la Encuesta de Gastos de los Hogares se considera, tal como se menciona más arriba, que los hogares del primer quintil no tienen capacidad de ahorro; esto significa que todo el ingreso que perciben se gasta. Si se aplica esta medida en forma drástica, significaría que estos hogares, suponiendo que siguieran con el mismo nivel de ingresos, deberían *sacrificar* el consumo de otros bienes y servicios para poder afrontar este mayor gasto.

Tabla 6 Gastos por quintil de ingresos sin subsidios

Rubro de gastos	Quintiles de Ingreso				
	Q 1	Q 2	Q 3	Q 4	Q 5
Alimentos y Bebidas	1.219,7	2.045,2	2.821,8	3.317,1	4.796,2
Indumentaria y calzado	241,2	442,3	740,9	832,3	1.405,6
Vivienda	282,5	467,3	827,0	1.502,2	1.578,5
Equipamiento y funcionamiento del hogar	225,2	392,2	477,4	758,1	1.104,8
Atención médica y gastos para la salud	180,7	423,4	431,6	556,5	1.063,9
Esparcimiento y cultura	172,4	410,8	452,6	885,4	1.539,4
Educación	54,1	109,2	276,9	395,8	574,6
Bienes y servicios varios	221,9	349,4	491,0	616,2	692,3
Comunicaciones	137,8	268,7	425,6	523,5	684,9
Transporte	390,5	832,3	1.333,4	1.523,4	2.982,8
Transporte aéreo	0,0	2,6	29,0	12,7	25,0
Pasajes de avión de cabotaje	0,0	2,6	4,1	11,2	10,1
Pasajes de avión internacional	0,0	0,0	24,9	1,5	14,9
Ómnibus de media y larga distancia	7,2	18,1	14,2	26,5	19,9
Transporte Colectivo Urbano	198,2	330,8	371,5	516,9	509,8
Boleto de colectivo urbano o suburbano	197,9	328,5	366,8	510,6	497,2
Abono de colectivo urbano o suburbano	0,3	2,3	4,7	6,3	12,6
Boleto de tren de larga distancia	0,0	2,5	2,9	3,9	0,0
Transporte de tren Urbano	68,7	94,0	114,2	61,5	178,7
Subterráneo	0,6	2,1	3,0	3,5	4,7
Boleto tren corta distancia	68,1	89,5	109,9	57,3	157,5
Abono de tren corta distancia	0,0	2,4	1,3	0,8	16,5
Transporte fluvial	0,1	0,3	0,4	0,0	2,2
Abono de lancha	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0
Pasaje de barco	0,1	0,0	0,4	0,0	2,2
Transporte Privado	115,5	385,9	799,2	904,9	2.242,0
Compra Transporte y Accesorios	87,8	328,8	725,1	816,2	2.087,1
Abono mensual de chárter	0,0	0,0	0,0	8,4	4,0
Pasaje de larga distancia en chárter o combi	0,0	0,0	0,2	0,0	2,0
Pasaje diario en chárter	0,0	11,2	2,2	6,1	5,3
Remis alquiler de auto con chofer	24,2	21,6	44,4	32,2	70,8
Transporte escolar mensual	0,2	2,9	5,3	10,1	3,9
Lancha y aliscafo	0,0	0,0	0,6	0,0	0,0
Servicio de mudanza flete guardamuebles	0,8	1,2	3,5	5,6	4,8
Taxi	2,6	20,1	18,0	26,3	64,2
Otros transportes públicos	0,6	0,7	5,0	0,8	5,2
Otros transportes públicos	0,1	0,0	0,0	0,7	0,0
Otros abonos	0,5	0,7	5,0	0,1	5,1

Fuente: Elaboración propia en base a INDEC y Fuente: Elaboración propia en base a INDEC y Ministerio del Interior y Transporte.

Como ejemplo, el segmento de menores ingresos tendría un gasto levemente mayor al de educación y salud juntos, lo cual podría afectar la actual calidad de vida de las familias. A medida que crece el ingreso medio el impacto no es sensible, especialmente

en el cuarto y quinto quintil. En el segundo quintil, también se observa un incremento mayor que el ahorro probable de esos hogares, con lo cual también deberían dejar de consumir ciertos bienes y servicios. Con este hipotético nivel de gastos, el de transporte en colectivo y tren sería aproximadamente cinco veces superior al de educación, una vez y media al de salud y similar al de vivienda, en el primer quintil.

En el segundo estrato de ingreso la brecha entre el gasto en colectivo y tren y educación se reduce a cuatro a uno, en tanto es similar al gasto en salud. La importancia de considerar estos dos niveles de ingreso es, como se mencionó anteriormente, ser los más afectados ante la quita en el subsidio.

Es importante resaltar que el subsidio que reciben el 20% de los hogares de mayores ingresos y que tienen capacidad de ahorro, es equivalente al que perciben aquellos que representan el 40% de los hogares con menores ingresos. Si esto se hace extensivo al 40% de los hogares de mayores ingresos, éstos tienen subsidios que equivalen a la suma del primer, segundo y tercer quintil.

Impacto sobre los hogares que utilizan transporte público de pasajeros con subsidios del Estado Nacional

En la consideración de los hogares que utilizan transporte público subsidiado por el Estado Nacional, no se observan diferencias en el nivel de ingreso medio con el total de los hogares. a excepción del primer quintil de aquellos hogares que son usuarios de este transporte que tienen un ingreso promedio mayor de casi el 7% con respecto al total de ese grupo.

Tampoco existen cambios significativos en la estructura de gastos. Es importante mencionar que en los estratos que representan el 60% de los hogares con mayores ingresos, cae la participación del gasto en transporte, especialmente en el quinto quintil, donde desciende casi tres puntos porcentuales.

Por el contrario en los hogares de menores ingresos y en particular los del primer grupo, éstos crecen cerca de tres puntos porcentuales (de 6,1% a 8,9%). En el segundo estrato crece casi un punto.

Es importante saber que estos dos quintiles de ingresos son los más vulnerables desde el punto de vista social; cualquier incremento en el gasto no acompañado por mayores ingresos puede tener impacto en el desplazamiento del consumo de gasto de otros bienes como puede ser alimentación o salud. El transporte público subsidiado por el Estado Nacional representa el 3,4% del gasto total de los hogares del primer quintil, siendo, el medio de mayor relevancia el transporte por colectivo, participación que más que duplica a la existente en el quinto quintil que es de 1,5%; aunque en valores absolutos sea mayor el gasto en este estrato. Las diferencias surgen principalmente de que a mayor nivel de ingreso, crece la utilización del transporte privado (vehículo particular).

Tabla 7 Estructura del gasto de los hogares que utilizan transporte público de pasajeros.

Rubro de gastos	Quintiles de Ingreso				
	Q 1	Q 2	Q 3	Q 4	Q 5
Alimentos y Bebidas	43,1%	36,0%	36,8%	35,0%	33,5%
Indumentaria y calzado	8,8%	8,4%	9,5%	7,3%	7,9%
Vivienda	9,9%	10,7%	10,0%	12,1%	8,6%
Equipamiento y funcionamiento del hogar	6,3%	7,4%	6,0%	7,0%	6,5%
Atencion medica y gastos para la salud	3,5%	6,6%	5,2%	5,6%	8,1%
Esparcimiento y cultura	4,7%	6,3%	6,0%	9,6%	9,8%
Educación	2,3%	1,7%	5,0%	3,4%	3,5%
Bienes y servicios varios	7,3%	7,7%	5,1%	5,4%	4,6%
Comunicaciones	5,2%	5,3%	5,7%	5,4%	4,9%
Transporte	8,9%	9,9%	10,9%	9,1%	12,7%
Transporte aereo	0,0%	0,1%	0,0%	0,2%	0,1%
Pasajes de avion de cabotaje	0,0%	0,1%	0,0%	0,2%	0,1%
Pasajes de avion internacional	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Omnibus de media y larga distancia	0,1%	0,4%	0,1%	0,4%	0,1%
Transporte Colectivo Urbano	3,0%	2,5%	2,0%	1,7%	1,3%
Boleto de colectivo urbano o suburbano	3,0%	2,5%	2,0%	1,7%	1,3%
Abono de colectivo urbano o suburbano	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Boleto de tren de larga distancia	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%
Transporte de tren Urbano	0,5%	0,4%	0,3%	0,2%	0,3%
Subteraneo	0,2%	0,2%	0,1%	0,2%	0,1%
Boleto tren corta distancia	0,4%	0,3%	0,2%	0,1%	0,2%
Abono de tren corta distancia	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Transporte Fluvial	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Abono de lancha	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Lancha y aliscafo	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Pasaje de barco	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Transporte Privado	5,1%	6,3%	8,3%	6,6%	10,8%
Compra Transporte y Accesorios	4,0%	5,1%	6,9%	5,6%	9,6%
Abono mensual de charter	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Pasaje de larga distancia en charter o combi	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Pasaje diario en charter	0,0%	0,1%	0,0%	0,1%	0,1%
Remis alquiler de auto con chofer	0,9%	0,4%	1,0%	0,4%	0,6%
Transporte escolar mensual	0,0%	0,1%	0,1%	0,0%	0,1%
Servicio de mundanza flete guardamuebles	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%
Taxi	0,2%	0,7%	0,2%	0,4%	0,4%
Otros transportes públicos	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%
Otros transportes publicos	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Otros abonos	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%
Gasto Total	100,0%	95,5%	95,6%	86,4%	67,9%
Ahorro	0,0%	4,5%	4,4%	13,6%	32,1%

Fuente: Elaboración propia en base a INDEC y Ministerio del Interior y Transporte.

Por cada peso que gastan en promedio los hogares del primer quintil en colectivo, gastan 2,3 los del quinto quintil; esta proporción es menor que la observada para todos los hogares lo cual evidencia una mayor intensidad (en términos relativos) en el uso de este medio de transporte por los hogares de menores ingresos. Escenario similar se observa con el uso del tren de corta distancia, la relación es de un peso a 2,2 pesos en el estrato de mayores ingresos. Aproximadamente el gasto per cápita en el transporte público mensual, en los hogares de menores de ingresos, es de 42,2 pesos. En tanto en los de mayores ingresos es de 61,6 pesos. Dada la cantidad de habitantes por hogar, el total es de 106 pesos y 239 pesos respectivamente. Como se puede observar este gasto crece a medida que es mayor el ingreso.

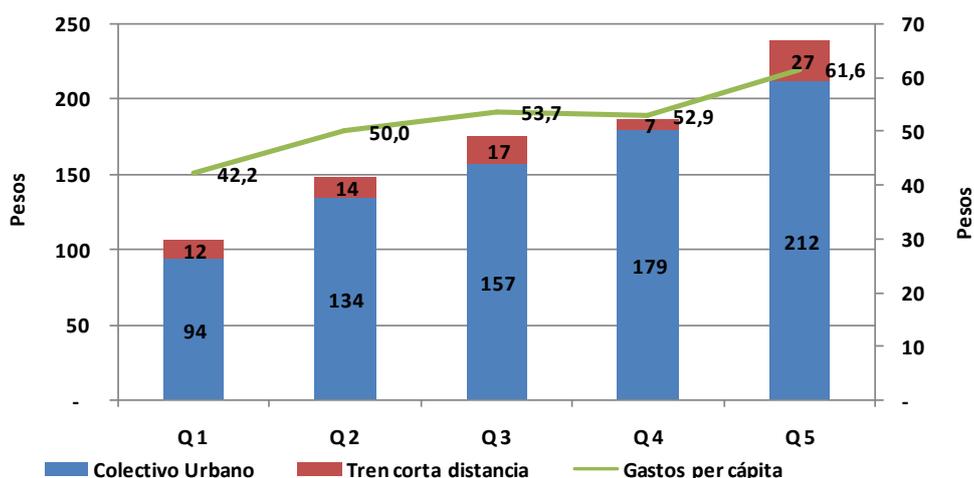
Tabla 8 Estructura del gasto de los hogares que utilizan transporte público de pasajeros.

Rubro de gastos*	Quintiles de Ingreso				
	Q 1	Q 2	Q 3	Q 4	Q 5
Alimentos y Bebidas	1.340	1.934	2.876	3.676	5.383
Indumentaria y calzado	274	450	740	768	1.279
Vivienda	309	578	783	1.267	1.377
Equipamiento y funcionamiento del hogar	196	399	466	739	1.052
Atención médica y gastos para la salud	110	353	403	585	1.305
Esparcimiento y cultura	146	337	466	1.010	1.580
Educación	71	92	387	361	556
Bienes y servicios varios	227	415	397	565	738
Comunicaciones	160	284	448	569	785
Transporte	277	535	851	959	2.036
Transporte aéreo	0	8	0	19	9
Pasajes de avión de cabotaje	0	8	0	19	9
Pasajes de avión internacional	0	0	0	0	0
Omnibus de media y larga distancia	4	20	10	40	19
Transporte Colectivo Urbano	94	134	157	179	212
Boleto de colectivo urbano o suburbano	94	134	156	178	212
Abono de colectivo urbano o suburbano	0	0	1	1	0
Boleto de tren de larga distancia	0	7	3	4	0
Transporte de tren Urbano	17	23	25	24	46
Subterráneo	5	10	7	16	19
Boleto tren corta distancia	12	14	17	7	25
Abono de tren corta distancia	0	0	0	0	2
Transporte Fluvial	0	0	2	0	1
Abono de lancha	0	0	0	0	0
Lancha y aliscafo	0	0	2	0	0
Pasaje de barco	0	0	0	0	1
Transporte Privado	160	341	652	690	1.737
Compra Transporte y Accesorios	125	274	543	591	1.547
Abono mensual de charter	0	0	0	4	0
Pasaje de larga distancia en charter o combi	0	0	0	0	0
Pasaje diario en charter	0	5	3	6	11
Remis alquiler de auto con chofer	27	19	77	38	102
Transporte escolar mensual	1	4	8	0	9
Servicio de mudanza flete guardamuebles	0	1	3	8	1
Taxi	7	38	18	43	68
Otros transportes públicos	2	1	2	2	13
Otros transportes públicos	1	0	0	2	0
Otros abonos	1	1	2	0	13
Gasto Total	3.110	5.377	7.817	10.499	16.092
Ahorro	0	252	477	1.875	6.806

Fuente: Elaboración propia en base a INDEC y Ministerio del Interior y Transporte.

Si bien se expresaron datos sobre los dos extremos en el ingreso de la población, se puede apreciar que en los quintiles medios, el gasto por habitante del hogar es similar, siendo de 50 pesos para el segundo quintil y de 53,7 y 52,9 pesos para el tercer y cuarto quintil respectivamente. Por lo tanto y en particular estos últimos estratos de ingresos presentan a priori características similares en el gasto en transporte público. Con lo cual pensando en hipotéticas reestructuraciones en los subsidios, podrían considerarse a ambos como grupos similares u homogéneos de acuerdo con la simulación que se realiza posteriormente sobre los efectos de los cambios potenciales en los subsidios al transporte público.

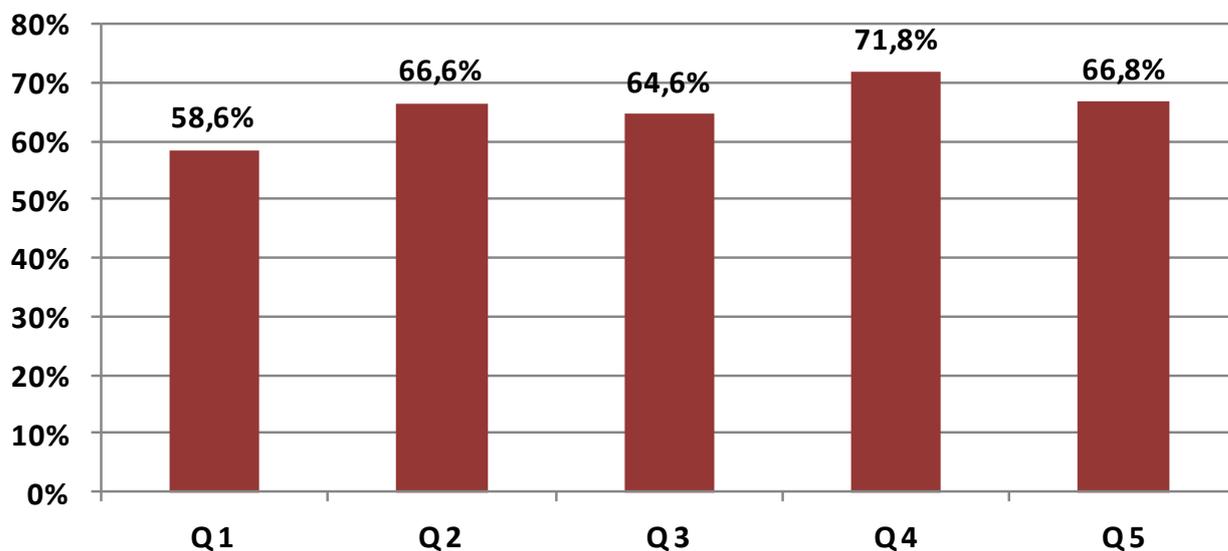
Gráfico 10 Gasto acumulado en colectivo y tren por quintil, promedio mensual



Fuente: Elaboración propia en base a INDEC.

Alrededor de dos de cada tres hogares de la región analizada, utilizan al menos alguno de los servicios de transporte público considerados. No obstante existen ciertas diferencias en la proporción de acuerdo al quintil de ingreso correspondiente a cada uno de ellos. Donde se observa mayor demanda (en términos de hogares) de estos servicios es en el cuarto estrato de ingreso con siete de cada diez hogares. En el otro extremo se hallan, los hogares que representan el primer quintil, aproximadamente seis de cada diez hogares. En los restantes estratos de ingresos se ubican en promedio en dos tercios de los hogares.

Gráfico 11 Gasto acumulado en colectivo y tren por quintil, promedio mensual

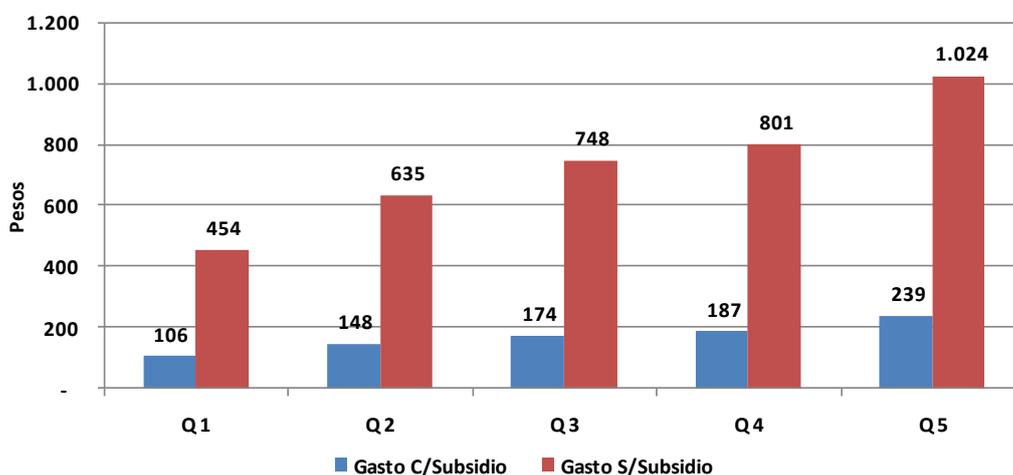


Fuente: Elaboración propia en base a INDEC.

El mismo ejercicio de simulación y con los mismos supuestos considerados anteriormente, se analiza a continuación los efectos que tendría una quita en los subsidios al transporte público de pasajeros y la consecuente suba en los pasajes de colectivos y trenes en aquellos hogares que efectivamente utilizan alguno de los

transportes públicos. El gasto de los hogares del primer quintil crecería en 350,3 pesos, como consecuencia de este el monto destinado al transporte público de pasajeros, se incrementaría a un valor medio de 454,5 pesos; mientras que en el segundo estrato sería de 635 pesos, anteriormente eran 148 pesos. El mayor gasto promedio, como cabe esperar, es el correspondiente al quinto quintil con 1.024 pesos.

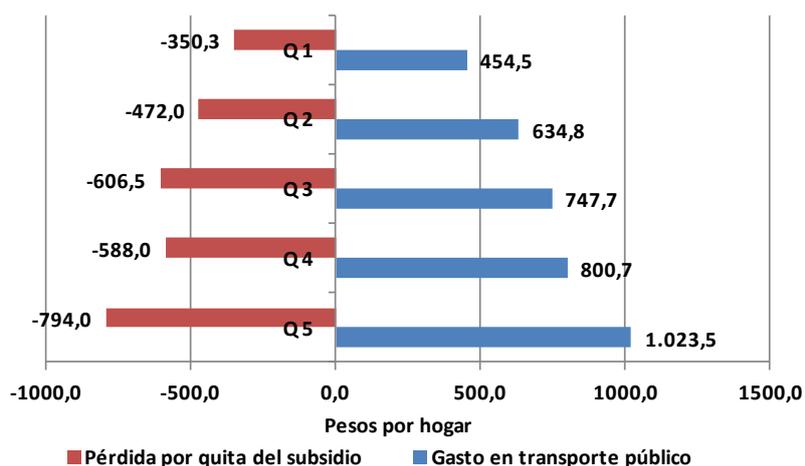
Gráfico 12 Gasto mensual en transporte público con subsidio y sin subsidio por quintil.



Fuente: Elaboración propia en base a INDEC y Ministerio del Interior y Transporte.

Una consecuencia inmediata de esto es que, como se cita anteriormente, en estos hogares se suponen que no tienen capacidad de ahorro, por lo tanto, todo mayor gasto, en este caso en transporte, implicaría la necesidad de suprimir el consumo de otros bienes y servicios para poder movilizarse. Con lo cual dejaría a este grupo poblacional en una situación social de riesgo.

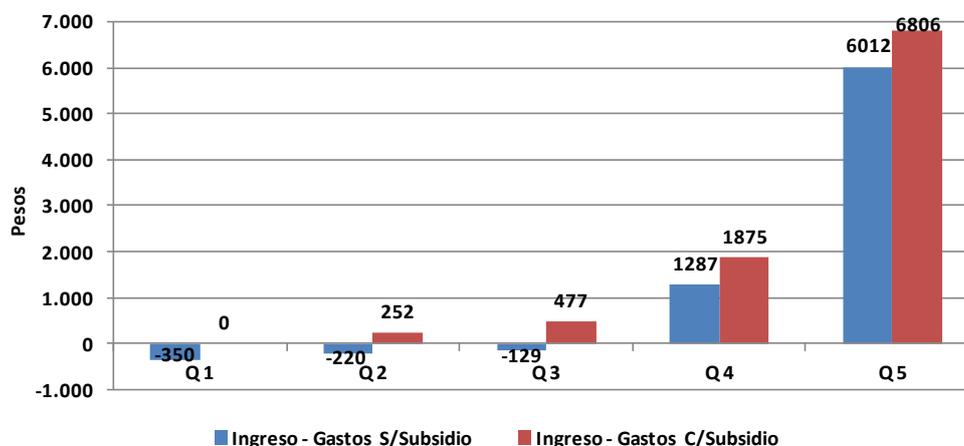
Gráfico 13 Pérdida de ingreso y gasto total en transporte público sin subsidio por quintil.



Fuente: Elaboración propia en base a INDEC y Ministerio del Interior y Transporte.

Una situación similar se observa en los hogares de los dos quintiles siguientes, dado que la quita del subsidio provocaría una situación de desahorro o modifica su estructura de consumo para poder sostener el gasto en transporte, sin ningún incremento en los ingresos. En estos, el gasto en transporte público se incrementaría a 634,8 pesos y 747,7 pesos respectivamente.

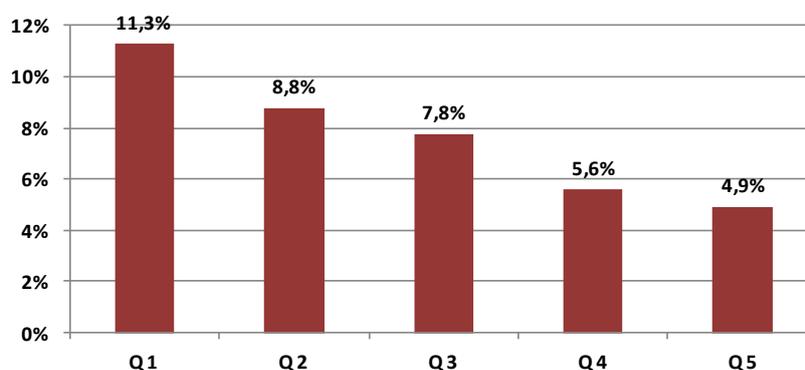
Gráfico 14 Capacidad de ahorro con y sin subsidio.



Fuente: Elaboración propia en base a INDEC y Ministerio del Interior y Transporte.

Los hogares que representan el 40% de mayores ingresos, estarían en condiciones de absorber una quita de este beneficio, sin que ello afecte su capacidad de ahorro. Especialmente en el quinto quintil, que tendrían una pérdida en el ahorro de 794 pesos en promedio, el ahorro medio se ubicaría en 6.012 pesos mensuales. El gasto de los hogares se incrementaría sensiblemente en los hogares de menores ingresos y en especial en el primer quintil, con el 11,3%, seguido del segundo grupo de ingresos con casi el 9%. En tanto que el último estrato de ingreso sólo el 5%. Esto confirma que la quita de subsidios afecta principalmente a los hogares de menores recursos.

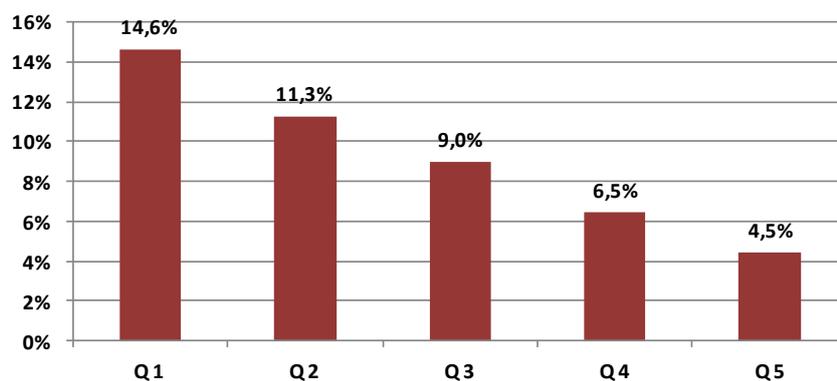
Gráfico 15 Incremento en el gasto total por efecto de la quita de subsidios por quintil.



Fuente: Elaboración propia en base a INDEC y Ministerio del Interior y Transporte.

Para considerar cual es el peso que tiene el incremento del gasto en transporte vía reducción de subsidios se analiza la relevancia de este en el total del ingreso. Independientemente del desahorro/endeudamiento, en el que podrían incurrir estos hogares, en el primer quintil deberían destinar casi el 15% del ingreso para poder movilizarse, con lo cual supera largamente el destinado a educación y salud. En el segundo estrato de ingresos el transporte público significa algo más del 11% de los ingresos. En tanto en el 20% de los hogares con mayores ingresos sólo el 4,5%.

Gráfico 16 Participación por quintil del transporte público sin subsidiado por el Estado Nacional en el ingreso.



Fuente: Elaboración propia en base a INDEC y Ministerio del Interior y Transporte.

Lo mencionado para el total de los hogares se puede hacer extensivo al grupo que efectivamente viaja en transporte público. Una hipotética reducción de los subsidios tendrá un fuerte impacto sobre los hogares de menores ingresos, especialmente los del primer y segundo quintil. Dada la capacidad de ahorro y absorción del mayor gasto, la eliminación de los subsidios a los hogares de mayores ingresos y, en particular del quinto quintil, cubriría el monto total que en la actualidad es equivalente al que perciben los hogares de menores ingresos, con lo cual se estarían aplicando políticas equitativas de redistribución, que permitiría destinar ese dinero a la realización de otras obras de infraestructura necesarias para el desarrollo social y económico del país.

Para tener una magnitud del monto destinado a subsidios que en caso de eliminarse no tendrían impacto significativo sobre los hogares de mayores ingresos, la renovación de coches de las líneas Sarmiento y Mitre, le significa al Estado Nacional una erogación de 515 millones de dólares destinados a la compra de 409 coches cero kilómetro.

Sobre la base de un tipo de cambio promedio para el año 2014 de 8,11 pesos por dólar, el monto a pagar en pesos equivaldría a 4.177 millones de pesos, siendo este un valor inferior al subsidio que perciben los hogares de mayores recursos, que se estima en alrededor de 5.500 millones de pesos. Por lo tanto con aproximadamente dos años de estos subsidios que se estiman tuvieron como beneficiarios a este estrato de hogares con altos ingresos, se financiaría la modernización de todos los ramales urbanos.

Efectos de los subsidios al transporte sobre la economía

Reducción del consumo

De acuerdo a lo mencionado anteriormente, un efecto producto de la eliminación total o parcial de los subsidios (sin discriminar nivel de ingreso) es la probable caída en el consumo de la población en los niveles de ingresos más bajos¹, producto de la necesidad

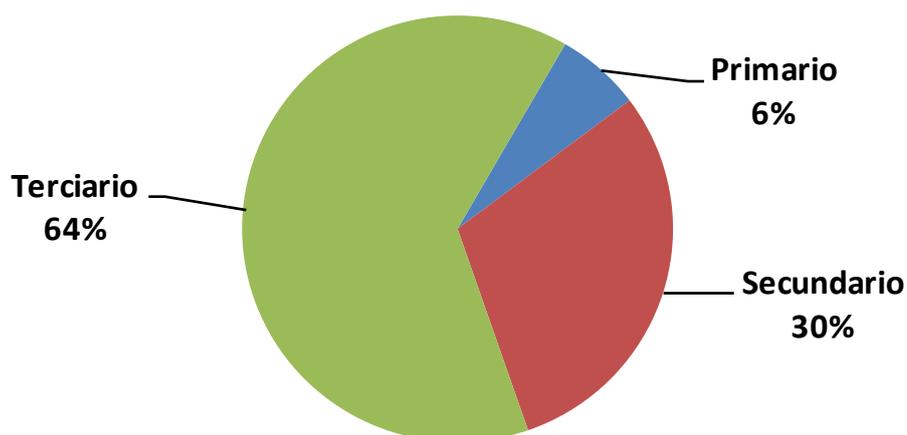
¹ Primero y segundo quintil de ingreso.

de viajar y no tener capacidad de ahorro o tener muy baja. Deberían redireccionar sus gastos para poder trasladarse. Para simplificar las estimaciones no se hizo un análisis discriminando el consumo de acuerdo al quintil de ingreso.

Los hogares o población de ingresos medios o altos, al poseer capacidad de ahorro, tendrían la posibilidad de absorber el mayor gasto, sin tener que sacrificar otros consumos. Por lo tanto, a continuación se presentará una simulación a través de un Cuadro de Relaciones Intersectoriales (CRI) desarrollado por el Centro de Economía Regional de la Escuela de Economía y Negocios de la Universidad Nacional de San Martín, al año 2008, sobre el cual se estimarán los efectos de la caída en el consumo, en términos reales, en todos los bienes y servicios a excepción del transporte terrestre de pasajeros que en valores constantes no debería tener una caída en el consumo.

Para esto supondremos una caída en el consumo de 1.000 millones de pesos a precios básicos², proporcional a la estructura del mismo en el CRI. Esto representa una caída en el nivel de producción de todas las actividades, exceptuando transporte terrestre de pasajeros.

Gráfico 17 Participación por sector en la caída del VBP



Fuente: Elaboración propia

Este valor sería un hipotético aumento del gasto en transporte, pero lo importante es tener en cuenta las relaciones existentes, independientemente del valor que se utiliza para la simulación.

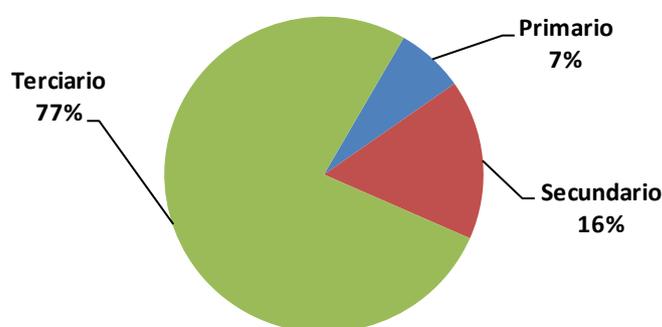
Una primera estimación es el impacto sobre el Valor Bruto de Producción³ (VBP), que por cada peso de caída en el consumo, como consecuencia de los impactos directos e indirectos que existen en toda la economía, el VBP caería 1,6 pesos.

² Se definen como la cantidad a cobrar por el productor al comprador por una unidad de un bien o servicio, menos cualquier impuesto a pagar; más cualquier subsidio a cobrar, como consecuencia de su producción o venta. Excluye: los gastos de transporte facturados separadamente por el productor.

³ Comprende los ingresos por ventas de bienes producidos, la variación de existencia de productos terminados y en proceso, los ingresos por trabajos industriales realizados sobre materias primas por cuenta de terceros y la reparación de maquinarias y equipos que pertenecen a terceros, la producción por

Cabe aclarar que por los mencionados efectos indirectos, si bien en principio se mantenía constante la actividad de transporte terrestre de pasajeros dado que hay actividades que demandan este servicio como compras intermedias en la economía, la actividad descendería por lo tanto dejarían de demandar este servicio en consecuencia disminuye también su VBP en forma *indirecta*. Dada la estructura productiva, y la función de consumo de la población, aproximadamente dos tercios de esa caída repercutiría sobre el sector servicios, en tanto que un 30% se explica por el sector secundario que incluye la industria, la generación y distribución de electricidad, gas, agua y la construcción. La pérdida de valor agregado (VAB)⁴ es principalmente en los servicios, en este caso representa tres de cada cuatro pesos de caída y le sigue el sector secundario con el 16%. En este caso por cada peso de caída en el consumo el valor agregado de la economía cae 0,856 pesos.

Gráfico 18 Participación por sector en la caída del VAB



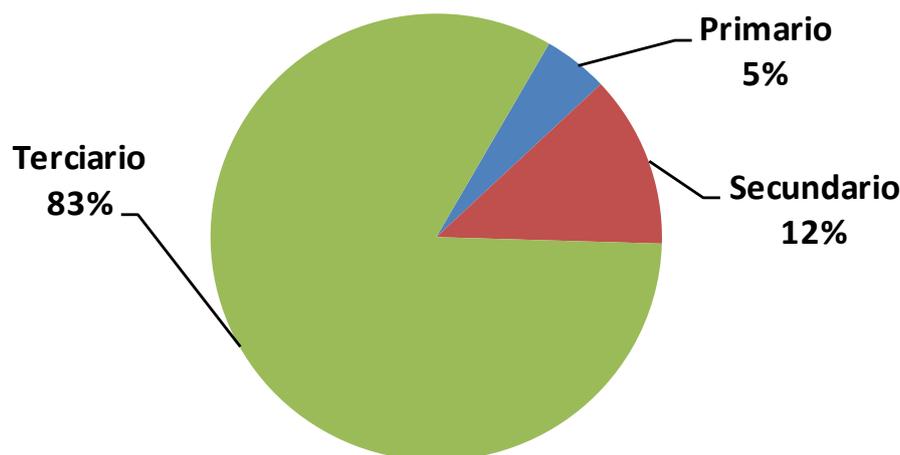
Fuente: Elaboración propia

También es importante el efecto sobre la ocupación, sobre esto hay varios indicadores a considerar siendo uno la relación con el consumo, que por cada millón de pesos, a precios de 2008, se pierden el equivalente a 18 puestos de trabajo u horas equivalentes. En tanto que si se analiza desde la perspectiva del VBP, ante el mismo descenso en su valor, el empleo afectado es de 11 personas. El sector particularmente más afectado en términos de empleo sería el comercio y servicios con una merma de la ocupación del 83%, en la industria y de otros sectores productores de bienes, representarían alrededor de uno de cada diez empleos u horas de trabajo perdidas. El sector primario sólo implica el 5% de los puestos de trabajo que se verían afectados por la caída en la producción.

Gráfico 19 Participación por sector en la caída de la ocupación

cuenta propia de inmuebles, maquinarias y equipos para uso propio, los ingresos devengados por actividades tales como la prestación de servicios, comisiones percibidas por ventas de servicios de terceros, venta de electricidad, ingresos por trabajos de construcción y el margen bruto generado por actividades comerciales.

⁴ Incluye los sueldos salarios, contribuciones sociales, los impuestos sobre la producción, las amortizaciones y el excedente de explotación.



Fuente: Elaboración propia

Además como consecuencia de la caída en la actividad económica disminuirían las importaciones de bienes intermedios, que en este caso por cada peso que cae el consumo, cae la compra al exterior de insumo 0,09 pesos, en tanto comparado con cada peso que desciende la producción caen 0,056 pesos de importaciones de estos bienes.

Reemplazo de subsidios por inversión en infraestructura

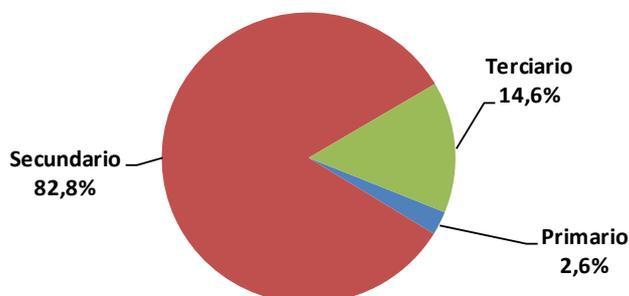
En este apartado se analizarán los probables efectos de la reasignación de los recursos del Estado Nacional, suponiendo una eventual reducción o eliminación de los subsidios al transporte público a la población de mayores ingresos y direccionado ese dinero al desarrollo de obras de infraestructura, sin modificar el beneficio que perciben los hogares de menores ingresos. Cabe esperar que los hogares de mayores ingresos, ante la pérdida del subsidio no vieran afectado su nivel de gastos dado la posibilidad de ahorro que poseen. En cambio destinar ese monto al desarrollo de obras de infraestructura podría generar efectos positivos sobre la economía provocando la expansión económica, a través de los efectos multiplicadores del gasto público dirigido hacia la inversión productiva.

Al igual que en el caso anterior la simulación se realiza través de un Cuadro de Relaciones Intersectoriales (CRI) desarrollado por el Centro de Economía Regional de la Escuela de Economía y Negocios de la Universidad Nacional de San Martín, al año 2008. Para este caso, supondremos que 1.000 millones de pesos a precios básicos, se aplican a la inversión en infraestructura en lugar de subsidiar a los hogares de altos ingresos. Cabe esperar un crecimiento en todos los sectores económicos, especialmente en la construcción, siendo este el sector beneficiado con las inversiones.

En la estimación del impacto sobre el VBP, se indica que por cada peso que crece la inversión en infraestructura, dados los impactos directos e indirectos sobre la economía, el VBP se incrementaría 1,8 pesos. El 83% de este crecimiento lo explica la mayor demanda existente en el sector secundario, que es donde se encuentra la construcción. Esta actividad representa el 53% del incremento; a la vez que la industria justifica el

30% restante, con gran relevancia la industria siderúrgica y cementera. Las actividades primarias relevantes serían extracción de minas y canteras (arenas, arcillas y piedras principalmente) y la extracción de combustibles. En el sector terciario emergen como relevantes el comercio y los servicios profesionales.

Gráfico 20 Participación por sector en la caída del VBP

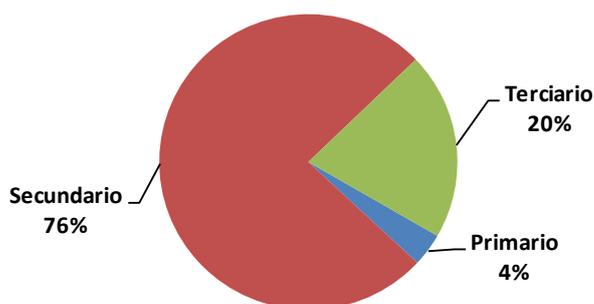


Fuente: Elaboración propia

Tres de cada cuatro pesos de crecimiento en el VAB, se originarían en el sector secundario, La mitad se crearía en la actividad de la construcción, uno de cada cuatro en la industria. Le sigue en importancia las ramas de comercio y servicios, con el 20%, sólo el 4% los sectores primarios, especialmente las actividades extractivas.

Los efectos del crecimiento económico, también se pueden observar desde el mayor valor que tiene el VAB, por cada peso que crecería la inversión en infraestructura, el valor agregado se expandiría 0,85 pesos, en tanto que por cada peso que aumente la producción 0,45 pesos.

Gráfico 21 Participación por sector en la caída del VAB



Fuente: Elaboración propia

De acuerdo a las estimaciones realizadas con respecto a la recaudación tributaria, cabe esperar que por cada peso que crece el VAB la recaudación de impuestos nacionales⁵ lo hiciera en 0,19 pesos. Por lo tanto una supuesta eliminación de los subsidios a los hogares del quinto quintil, estimado en 5.500 millones de pesos y destinando dicho monto a la inversión en infraestructura; el Estado Nacional podría recaudar alrededor de 1.100 millones de pesos, sin considerar el efecto multiplicador sobre el consumo,

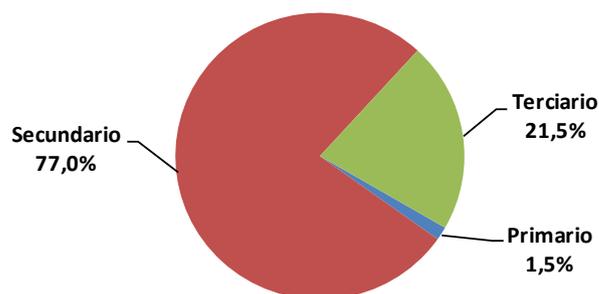
⁵ No incluye Seguridad Social, ni Recursos Aduaneros

producto del mayor ingreso que percibiría la población. También son importantes los ingresos a la seguridad social, donde, por cada asalariado formal que se incorpora a la economía genera ingresos por aportes y contribuciones, de 46.000 pesos anuales a valores de 2014. Estos son valores medios que dependen en este caso de acuerdo al salario pagado por las actividades que crearían empleo. A estos valores corresponde adicionar el monto de mayor recaudación sobre los bienes importados, especialmente materia, u otros insumos necesarios para llevar adelante las obras previstas.

También es importante el efecto sobre la ocupación, sobre esto hay varios indicadores a considerar, siendo uno la relación con la inversión, que por cada millón de pesos, a precios de 2008, se generan el equivalente a 18 puestos de trabajo u horas equivalentes. En tanto que si se analiza desde la perspectiva del VBP, ante el mismo incremento en su valor el empleo creado es de 9 personas.

El sector que se vería beneficiado con la creación de empleo es el secundario fundamentalmente con tres de cada cuatro nuevos empleos. Por su carácter de actividad mano de obra intensiva la construcción produciría, dos de cada tres nuevos trabajos. Le sigue en importancia el comercio y los servicios. La industria sería responsable del 11% de los nuevos empleos que se formarían.

Gráfico 22 Participación por sector en la caída del VAB



Fuente: Elaboración propia

Además como consecuencia de la mayor actividad económica crecerían las importaciones de bienes intermedios, que en este caso por cada peso que sube la inversión en infraestructura, se generarían 0,09 pesos en la compra de bienes al exterior, en tanto con respecto a la producción subirían 0,06 pesos las importaciones.

Movilidad de los ocupados

Las características socio-económicas y geográficas del Gran Buenos Aires movilizan a un importante flujo de personas entre el Conurbano y la Ciudad de Buenos Aires. De acuerdo a las estimaciones realizadas a partir de la EPH, alrededor de 1,4 millones personas se movilizan diariamente de un destino a otro por cuestiones laborales; esta magnitud no incluye las que se trasladan por otras cuestiones no laborales. El principal flujo laboral es del Conurbano hacia la CABA, con alrededor de 1,2 millones de personas que ingresan a la Ciudad, en distintas modalidades de transporte, que incluye

vehículos automotores particulares, remises, taxis, y especialmente trenes y colectivos, además de la combinación entre los distintos sistemas de transporte.

Tabla 9 Lugar de residencia y de trabajo por quintil de ingreso

Lugar de residencia	Quintil de ingreso	Lugar de trabajo			Total
		Ciudad de Buenos Aires	Partidos del GBA	Ambos	
Ciudad de Buenos Aires	1	88.342	9.610	5.769	103.721
	2	200.662	18.967	8.688	228.317
	3	264.045	22.966	19.439	306.450
	4	326.126	29.038	16.352	371.516
	5	376.792	51.536	21.988	450.316
Partidos del GBA	1	57.301	363.056	18.225	438.582
	2	80.841	433.660	27.989	542.490
	3	155.771	578.543	55.946	790.260
	4	266.655	745.308	62.857	1.074.820
	5	406.317	865.666	84.263	1.356.246

Fuente: Elaboración propia en base a INDEC.

Existen diferencias porcentuales en la movilidad de acuerdo al quintil de ingreso; no son significativas entre los habitantes de la Ciudad de Buenos Aires, pero sí entre los que moran en el Conurbano. A medida que se incrementa el ingreso medio, aumenta la proporción de cada estrato de ingreso que trabaja en CABA.

Tabla 10 Lugar de residencia y de trabajo por quintil de ingreso

Lugar de residencia	Quintil de ingreso	Lugar de trabajo			Total
		Ciudad de Buenos Aires	Partidos del GBA	Ambos	
Ciudad de Buenos Aires	1	85,2%	9,3%	5,6%	100,0%
	2	87,9%	8,3%	3,8%	100,0%
	3	86,2%	7,5%	6,3%	100,0%
	4	87,8%	7,8%	4,4%	100,0%
	5	83,7%	11,4%	4,9%	100,0%
Partidos del GBA	1	13,1%	82,8%	4,2%	100,0%
	2	14,9%	79,9%	5,2%	100,0%
	3	19,7%	73,2%	7,1%	100,0%
	4	24,8%	69,3%	5,8%	100,0%
	5	30,0%	63,8%	6,2%	100,0%

Fuente: Elaboración propia en base a INDEC.

Por ejemplo el 13% de los ocupados del primer quintil que vive en el Conurbano, trabaja exclusivamente en CABA, para el caso del 20% de mayores ingresos se eleva al 30%. Esto además podría evidenciar que se pagan salarios más altos en CABA que en el Conurbano por concentrarse empresas y organismos públicos y privados, que concentran un gran número de profesionales, también independientes que tienen ingreso muy superior a la media de la región.

Tabla 11 Lugar de residencia y de trabajo por quintil de ingreso

Lugar de residencia	Quintil de ingreso	Lugar de trabajo		
		Ciudad de Buenos Aires	Partidos del GBA	Ambos
Ciudad de Buenos Aires	1	3.453	3.745	4.695
	2	5.179	6.065	5.785
	3	6.251	7.646	7.645
	4	8.497	8.510	8.459
	5	11.728	14.678	13.907
Conurbano	1	2.668	2.175	1.914
	2	4.152	3.654	3.553
	3	5.322	4.657	5.538
	4	6.153	5.313	6.391
	5	9.749	7.897	8.372

Fuente: Elaboración propia en base a INDEC.

Costos de la movilidad

Se estima que alrededor de 1,3 millones de automóviles particulares ingresan a la Ciudad de Buenos Aires, generando problemas de tránsito como así también contaminación por la emisión de los gases de la combustión. El promedio de personas que viaja en estos vehículos es de aproximadamente 1,2; lo cual implica que por esta vía ingresan y egresan cerca de 1,56 millones de personas.

Tabla 12 Vehículos que ingresan a la Ciudad de Buenos Aires y consumo de combustible estimado

Ítem	Cantidad	Unidad
Autos	1.300.000,00	Unidades
Personas por auto	1,20	Personas
Personas total	1.560.000,00	Personas
Distancia promedio ida y vuelta	40,00	Km.
Rendimiento	10,00	Km./litro
Consumo diario de combustible	5.200.000,00	Litros
Consumo anual de combustible	1.300.000.000,00	Litros
Precio Nafta	11,31	Pesos/litro
Costo Anual	14.703.000.000,00	Pesos

Fuente: Elaboración propia.

Para analizar el consumo de combustible asociado a este movimiento de personas, se supone que la distancia promedio que recorre cada automóvil es de 40 kilómetros, considerando como una distancia media desde el Conurbano hasta el centro de CABA. El consumo promedio de los vehículos particulares se estima en 10 km/litro.

Esta estimación implica un consumo diario de 5,2 millones de litros, que anualizado alcanza los 1.300 millones de litros⁶. A fin de simplificar las estimaciones se considera que los automóviles particulares utilizan nafta.

⁶ Para anualizar los datos se consideran 250 días hábiles (excluye sábados, domingos y feriados).

El precio vigente de la nafta súper de YPF en CABA, en enero es de 11,31 pesos por litro y se lo considera para realizar las estimaciones del gasto en combustible. Es importante resaltar que es la de menor valor en el mercado entre las distintas petroleras. Con estos valores la hipótesis de mínima es que 14.703 millones de pesos se gastarían solamente en combustible, sin considerar gastos de peaje, lubricantes y el propio desgaste del auto.

No menos importante es la reducción de la contaminación, producto de la emanación de los gases de la combustión. Asimismo en el período enero-noviembre de 2014, se importaron naftas por un valor de 317 millones de dólares, siendo el volumen de 407 mil metros cúbicos, que equivalen a 407 millones de litros, que conforman un tercio del consumo estimado por los vehículos particulares que entran a CABA.

Como se mencionó, para simplificar las estimaciones se considera que los automóviles son todos “*nafteros*”, en ciudad tienen un rendimiento parecido los “*gasoleros*” y en la actualidad no existen diferencias de significación en los precios de ambos combustibles.

Igualmente el aumento en la demanda genera, que en el mismo período del 2014, se importara este combustible por un valor de 1.461,6 millones de dólares e ingresarán al país 1,8 millones de metros cúbicos⁷. Como se puede observar cualquier medida que signifique ahorro de combustible, significa una colaboración importante para el ahorro de divisas del país.

Suponiendo que al menos un 10% de estos conductores y eventuales acompañantes decidieran dejar de viajar en automóvil y trasladarse en algún medio de transporte público de pasajeros; esto implicaría que alrededor de 156 mil personas diariamente se sumen a él, en sus distintas modalidades.

Cabe esperar que dado el volumen de pasajeros que transporta el sistema público, con la cantidad adicional y supuestamente distribuida proporcionalmente entre todos los corredores y accesos a CABA, no generaría la necesidad de servicios adicionales, por lo tanto estos pasajeros pueden ser transportados por la oferta actual de medios y a consecuencia de esto no se incurriría en mayores consumos de combustibles o electricidad (tren) u otros costos operativos.

El ahorro de combustible proveniente de esta acción supondría alrededor de 130 millones de litros de nafta anuales, un tercio del total importado; con lo cual se ahorraría el país remitir divisas por algo más de 101 millones de dólares⁸ en concepto de compras al exterior.

No menos importante es el ahorro en concepto del menor gasto que realizarán al cambiar la modalidad de transporte. En combustible se dejarían de gastar alrededor de 1.482 millones de pesos, pero gastarían en transporte público. De acuerdo a la necesidad

⁷ Si bien el gas oil, se utiliza en vehículos particulares, una parte importante de la demanda proviene del transporte de pasajeros y cargas, trenes y centrales térmicas.

⁸ De acuerdo al dato de importaciones a noviembre de 2014.

de dos medios de transporte para trasladarse y a un costo promedio de cuatro pesos cada uno de ellos, se supone que cada persona gastaría alrededor de 16 pesos diarios.

Tabla 13 Variación en el consumo y ahorro por un menor consumo de automóvil

Ítem	Cantidad	Unidad
Costo Anual	14.703.000.000	Pesos
Costo Anual C/reducción de autos	-13.221.000.000	Pesos
Diferencia de costos	1.482.000.000	Pesos
Gasto en transporte público	-624.000.000	Pesos
Saldo	858.000.000	Pesos
Consumo	703.560.000	Pesos
Ahorro	154.440.000	Pesos

Fuente: Elaboración propia.

Además, el monto pagado bajo la forma de boleto al transporte público permitiría reducir el monto que aporta el Estado Nacional bajo la forma de subsidios y, como ya se citó, menores niveles de contaminación y mayor duración de las obras de infraestructura sumada a la descongestión del tránsito.

Tabla 14 Efectos en la recaudación de impuestos sobre los combustibles por un menor consumo de automóvil

Ítem	Cantidad	Unidad
Impuestos S/combustibles	5.881.200.000	Pesos
Impuestos S/Combustibles -C/redu	5.288.400.000	Pesos
Pérdida Estado	-592.800.000	Pesos
Reducción de subsidios	624.000.000	Pesos
Saldo	31.200.000	Pesos
Recaudación de IVA	122.105.455	Pesos
Ingreso Neto al Estado	153.305.455	Pesos

Fuente: Elaboración propia.

Dado que la carga impositiva sobre las naftas es del 40% el Estado dejaría de percibir ese monto equivalente que sería de 592 millones de pesos, cifra levemente inferior al ingreso que obtendrían las empresas con lo cual se reduce el subsidio. Si a esto le sumamos el monto estimado que se destinaría al consumo de bienes y servicios, sin considerar los efectos multiplicadores en el consumo, a través del Impuesto al Valor Agregado (IVA) ingresarían, cerca de 122 millones de pesos con lo cual el saldo para el Estado Nacional es ampliamente positivo.

Anexos

Tabla 15: Estructura de gastos

Rubro de gastos	Quintiles de Ingreso				
	Q 1	Q 2	Q 3	Q 4	Q 5
Alimentos y Bebidas	41,9%	37,8%	35,7%	31,7%	30,2%
Indumentaria y calzado	8,3%	8,2%	9,4%	7,9%	8,9%
Vivienda	9,7%	8,6%	10,5%	14,3%	9,9%
Equipamiento y funcionamiento del hogar	7,7%	7,2%	6,0%	7,2%	7,0%
Atencion medica y gastos para la salud	6,2%	7,8%	5,5%	5,3%	6,7%
Esparcimiento y cultura	5,9%	7,6%	5,7%	8,5%	9,7%
Educación	1,9%	2,0%	3,5%	3,8%	3,6%
Bienes y servicios varios	7,6%	6,5%	6,2%	5,9%	4,4%
Comunicaciones	4,7%	5,0%	5,4%	5,0%	4,3%
Transporte	6,1%	9,3%	12,1%	10,4%	15,4%
Transporte aéreo	0,00%	0,05%	0,37%	0,12%	0,16%
Pasajes de avión de cabotaje		0,0%	0,1%	0,1%	0,1%
Pasajes de avión internacional			0,3%	0,0%	0,1%
Ómnibus de media y larga distancia	0,2%	0,3%	0,2%	0,3%	0,1%
Transporte Colectivo Urbano	0,42%	0,52%	0,41%	0,37%	0,29%
Boleto de colectivo urbano o suburbano	0,4%	0,5%	0,4%	0,4%	0,3%
Abono de colectivo urbano o suburbano	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Boleto de tren de larga distancia		0,05%	0,04%	0,04%	0,00%
Transporte de tren Urbano	0,08%	0,09%	0,08%	0,05%	0,07%
Subterráneo	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Boleto tren corta distancia	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%
Abono de tren corta distancia		0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Transporte fluvial	0,00%	0,00%	0,01%	0,00%	0,01%
Abono de lancha		0,0%			
Pasaje de barco	0,0%		0,0%		0,0%
Lancha y aliscafo			0,0%		
Transporte Privado	4,0%	7,1%	10,1%	8,6%	14,1%
Compra Transporte y Accesorios	3,0%	6,1%	9,2%	7,8%	13,1%
Abono mensual de chárter				0,1%	0,0%
Pasaje de larga distancia en chárter o combi			0,0%		0,0%
Pasaje diario en chárter		0,2%	0,0%	0,1%	0,0%
Remis alquiler de auto con chofer	0,8%	0,4%	0,6%	0,3%	0,4%
Transporte escolar mensual	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%	0,0%
Servicio de mudanza flete guardamuebles	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%
Taxi	0,1%	0,4%	0,2%	0,3%	0,4%
Otros transportes públicos	1,4%	1,1%	0,9%	0,9%	0,6%
Otros transportes públicos	0,0%			0,0%	0,0%
Recarga de tarjeta de transporte publico	1,4%	1,1%	0,8%	0,9%	0,6%
Otros abonos	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%

Fuente: Elaboración propia en base a Encuesta Nacional de Gastos de los Hogares, Año 2012-2013

Tabla 16 Estructura de Gastos de “resto de transporte” 2004/2005

Descripción	Monto (en pesos)
Transporte de Colectivo Urbano	63.798.339
Taxis y remises	57.494.350
Transporte de Colectivo Media/Larga distancia	9.225.875
Pasajes de avion	7.722.678
Subterraneo	7.324.204
Transporte escolar mensual	2.521.066
Charter	2.449.350
Tren corta distancia	2.114.480
Servicio de mudanza y fletes	1.976.266
Otros transportes	1.339.019
Pasajes de barco y otros transportes marítimos	925.078
Tren larga distancia	615.473
Total	157.506.178

Fuente: Elaboración propia en base a ENGHo 2004-2005

Tabla 17 Estructura de Gastos de “resto de transporte” 2012/2013

Bloques	Monto (en pesos)
Transporte de Colectivo Urbano	249.476.650
Taxis y remises	187.895.359
Transporte de Colectivo Media/Larga distancia	47.254.751
Pasajes de avion	40.167.021
Tren corta distancia	25.052.952
Subterraneo	22.820.491
Charter	21.914.901
Transporte escolar mensual	12.334.731
Servicio de mudanza y fletes	8.990.880
Otros transportes	7.193.462
Tren larga distancia	4.849.572
Pasajes de barco y otros transportes marítimos	2.166.815
Total	630.117.586

Fuente: Elaboración propia en base a ENGHo 2012-2013

Tabla 18 Estructura de Gastos Transporte: Vehiculo particular y Resto de transporte

Descripción	Monto (en pesos)	
	2004-2005	2012-2013
Compra y Mantenimiento de vehiculo propio	364.684.185	2.419.416.014
Resto de gasto en transporte	157.506.178	630.117.586

Fuente: Elaboración propia en base a ENGHo 2004-2005 y a ENGHo 2012/2013

Bibliografía

- Asociación Argentina de Presupuesto y Administración Financiera Publica (ASAP) Subsidios y compensaciones tarifarias en transporte [Consultado Febrero 2015] <http://asap.org.ar/informe-de-subsidios-y-compensaciones-tarifarias-en-transporte/>
- Barbero J., Castro L., Abad L. y Szenkman P. “Un transporte para la equidad y el crecimiento. Aportes para una estrategia nacional de movilidad y logística para la Argentina del Bicentenario”. Centro de Implementación de Políticas Públicas para la Equidad y el Crecimiento (CIPPEC). [Consultado Marzo 2015] <http://www.cippec.org/documents/>
- Centro Tecnológico de Transporte, Transito y Seguridad Vial (C3T). “Evolución del gasto de los hogares en transporte a partir de los resultados de las Encuestas de Gastos de los Hogares”. Universidad Tecnológica Nacional (UTN). Junio 2011.
- Centro Tecnológico de Transporte, Transito y Seguridad Vial (C3T). “*Transporte público automotor de pasajeros en la Argentina*”. Universidad Tecnológica Nacional (UTN).
- Centro Tecnológico de Transporte, Transito y Seguridad Vial (C3T). “Gastos en transporte urbano de los habitantes de la CABA”. Universidad Tecnológica Nacional (UTN). [Consultado Febrero 2015] www.utn.edu.ar/download.aspx?idFile=18620
- Clarín. *El Gobierno cierra una nueva compra directa de trenes chinos*. [Consultado Marzo 2015] http://www.clarin.com/politica/Gobierno-compra-directa-trenes-chinos_0_985101583.html
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censo (INDEC). Encuesta de Gastos de los Hogares 2012-2013.
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censo (INDEC). Encuesta Permanente de los Hogares. II Trimestre del 2013
- TELAM. *Apuntan a recuperar los trenes de cargas con una inversión de casi 12.000 millones de pesos*. 16 de noviembre del 2014 [Consultado Marzo 2015] http://www.sectorindustrial.com/index.php?option=com_content&view=article&id=14530:apuntan-a-recuperar-los-trenes-de-cargas-con-una-inversion-de-casi-12000-millones-de-pesos&catid=34:inversiones&Itemid=59
- Asociación Argentina de Presupuesto y Administración Financiera Publica (ASAP) Subsidios y compensaciones tarifarias en transporte [Consultado Febrero 2015] <http://asap.org.ar/informe-de-subsidios-y-compensaciones-tarifarias-en-transporte/>
- Barbero J., Castro L., Abad L. y Szenkman P. “Un transporte para la equidad y el crecimiento. Aportes para una estrategia nacional de movilidad y logística para la Argentina del Bicentenario”. Centro de Implementación de Políticas Públicas

- para la Equidad y el Crecimiento (CIPPEC). [Consultado Marzo 2015]
<http://www.cippec.org/documents/>
- Centro Tecnológico de Transporte, Transito y Seguridad Vial (C3T). “Evolución del gasto de los hogares en transporte a partir de los resultados de las Encuestas de Gastos de los Hogares”. Universidad Tecnológica Nacional (UTN). Junio 2011.
- Centro Tecnológico de Transporte, Transito y Seguridad Vial (C3T). “*Transporte público automotor de pasajeros en la Argentina*”. Universidad Tecnológica Nacional (UTN).
- Centro Tecnológico de Transporte, Transito y Seguridad Vial (C3T). “Gastos en transporte urbano de los habitantes de la CABA”. Universidad Tecnológica Nacional (UTN). [Consultado Febrero 2015]
www.utn.edu.ar/download.aspx?idFile=18620
- Clarín. *El Gobierno cierra una nueva compra directa de trenes chinos*. [Consultado Marzo 2015] http://www.clarin.com/politica/Gobierno-compra-directa-trenes-chinos_0_985101583.html
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censo (INDEC). Encuesta de Gastos de los Hogares 2012-2013.
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censo (INDEC). Encuesta Permanente de los Hogares. II Trimestre del 2013
- TELAM. *Apuntan a recuperar los trenes de cargas con una inversión de casi 12.000 millones de pesos*. 16 de noviembre del 2014 [Consultado Marzo 2015]
http://www.sectorindustrial.com/index.php?option=com_content&view=article&id=14530:apuntan-a-recuperar-los-trenes-de-cargas-con-una-inversion-de-casi-12000-millones-de-pesos&catid=34:inversiones&Itemid=59