### **Análisis de la Tarifa Técnica y las Compensaciones Tarifarias a la Demanda por Grupo Tarifario y Tipo de Usuario.**

Desde el año 2012 por Resolución Nº975/2012 se establecieron tarifas con atributo social, en principio estableciendo un descuento sobre la tarifa plena del 40% para las personas definidas dentro de esa categoría. En el año 2018, el Gobierno incorporó el Sistema de Boleto Integrado, como se mencionó anteriormente, que establece descuentos del 50% en el 2º viaje y a partir del 3º viaje un 75% durante un lapso de 120 minutos de viaje, en el cual se puede combinar distintos modos de trasporte.

En el caso, de los usuarios comprendidos dentro de algún grupo de afinidad y/o atributo social gozan de un descuento directo del 55% en las tarifas de los servicios de transporte urbano y ferroviario que se abonan mediante el uso de la Tarjeta SUBE (debidamente personalizada). Asimismo, cuenta con los descuentos por aplicación del Boleto Integrado. Los usuarios que pertenecen los grupos de afinidad son: “jubilados y/o pensionados”, “beneficiarios de la Asignación Universal por Hijo”, “beneficiarios de la Asignación por Embarazo”; “beneficiarios del Programa Jefes de Hogar”, “Personal del Trabajo Doméstico”, “Veteranos de la Guerra de Malvinas”, “beneficiarios del Programa de Respaldo a Estudiantes Argentinos (PROGRESAR)”, “beneficiarios del Programa Ingreso Social con Trabajo”, “beneficiarios de Pensiones No Contributivas”, “Monotributistas Sociales inscriptos en el Registro Nacional de Efectores de Desarrollo Local y Economía Social (REDLES)”.

Cabe señalar, que en la actualidad existen otros tipos de subsidios que se otorgan a los usuarios del transporte público de pasajeros por automotor, que no entran dentro del esquema de algún atributo social. Se trata, básicamente de los siguientes: escolares desde el ciclo pre – escolar hasta el primario de escuelas públicas; estudiantes secundarios y terciarios no universitarios de establecimientos públicos y privados con aporte estatal y discapacitados.

A continuación, se expone un cuadro por grupo tarifario que muestra en un mes típico del año 2019, como impactan en los Ingresos por Tarifa Técnica las Compensaciones Tarifarias a la Demanda y al Boleto Integrado. Si bien, la aplicación del Boleto Integrado es una Compensación Tarifaria a la Demanda en este análisis se decidió mostrarlo por separado para distinguir por grupo tarifario su participación dentro de la Tarifa Técnica.

En este marco, podemos clasificar a los usuarios del servicio en: “usuarios normales”, es decir, que no perciben una tarifa social. Los “usuarios con boleto estudiantil y/o gratuito” que no se encuentran dentro de los definidos con atributo social, no obstante, reciben una tarifa diferenciada al tratarse de estudiantes y discapacitados. En tanto, que dentro de los “usuarios con atributo social” se encuentran comprendidos los establecidos por la Resolución N°975/2012.

Como se muestra en el cuadro siguiente, el 64,5% de los usuarios de la RMBA son usuarios que pagan una tarifa normal, dentro de los cuales podemos distinguir que el 14,1% hacen uso del Sistema de Boleto Integrado. Mientras que, los usuarios con atributo social que representan el 31,2% de los pasajeros de la RMBA, solo el 9,3% utiliza el boleto integrado.

Fuente: Elaboración propia en base a datos del sitio web [www.transporte.gob.ar](http://www.transporte.gob.ar) de la Sección Subsidios por Grupos Tarifarios

A continuación, se presenta un gráfico que nos permite observar por grupo tarifario el tipo de usuario que predomina. Vemos que los “usuarios normales” tienen una mayor participación en el Distrito Federal y Suburbana Grupo I, mientras que, los “usuarios con atributo social” predominan en el grupo Suburbana Grupo II. Asimismo, podemos observar que los usuarios que más viajes realizan se encuentran dentro del grupo Suburbana Grupo I, alcanzando el 76,4%.



Fuente: Elaboración propia en base a datos del sitio web [www.transporte.gob.ar](http://www.transporte.gob.ar) de la Sección Subsidios por Grupos Tarifarios

Del cuadro expuesto, se desprende que en el caso de las empresas de transporte público agrupadas dentro del Distrito Federal y Suburbana Grupo I, el porcentaje que se compensa de la tarifa técnica supera el 80%. Respecto a las Suburbana Grupo II, se compensó un 56,8% de los ingresos por la tarifa técnica.

**Cuadro Nº xx – Esquema sobre como se compensa la Tarifa Técnica según Grupo Tarifario (en millones de pesos)**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Grupo Tarifario | Ingresos por Tarifa Técnica | Ingresos directos por Tarifa que reciben las empresas | Compensaciones por el Sistema de Boleto Integrado | Compensaciones Tarifarias a la Demanda | Porcentaje de la tarifa técnica compensado |
| D.F | 1.905,4 | 321,6 | 120,9 | 1.462,8 | 83,1% |
| S.G.I | 7.767,3 | 1.217,8 | 521,7 | 6.027,8 | 84,3% |
| S.G.II | 332,1 | 143,4 | 70,5 | 118,2 | 56,8% |
| Total | **10.004,8** | **1.682,8** | **713,1** | **7.608,8** | **83,2%** |

Fuente: Elaboración propia en base a datos del sitio web [www.transporte.gob.ar](http://www.transporte.gob.ar) de la Sección Subsidios por Grupos Tarifarios

Cabe señalar, que las Compensaciones por el Sistema de Boleto Integrado es la diferencia entre el Cuadro Tarifario SUBE vigente y los Ingresos directos por Tarifa que reciben las empresas, que el Estado Nacional debe abonar a las empresas de transporte público por automotor de pasajeros. En estas compensaciones se incluye tanto los descuentos del 50% y 75% de los usuarios con y sin atributo social.

Respecto a las Compensaciones Tarifarias a la Demanda (por Aplicación del Cuadro Tarifario SUBE y Tarifa Técnica), por un lado, se refiere a la diferencia que debe abonarles el Estado Nacional a las empresas de transporte público por aplicar los descuentos por Atributo Social al Cuadro Tarifario SUBE vigente. Asimismo, dentro de estas compensaciones, también se contemplan las erogaciones que el Estado Nacional debe afrontar para pagar la diferencia entre la Tarifa Técnica y la Tarifa según el Cuadro Tarifario SUBE vigente.

En el gráfico siguiente se observa que la mayor concentración de Compensaciones Tarifarias a la Demanda se focaliza en las Suburbana Grupo I, con más del 78,0%. Además, se puede establecer que las Compensaciones Tarifarias a la Demanda (incluye las compensaciones por el Sistema de Boleto Integrado) en los grupos tarifarios del Distrito Federal y Suburbana Grupo I, se concentran en los “Usuarios sin Atributo Social” con un 68,0% y 62,7%, respectivamente. En tanto, que en las Compensaciones a la Demanda del grupo tarifario Suburbana Grupo II predominan ampliamente los “Usuarios con Atributo Social”, con un 70,7%.



Fuente: Elaboración propia en base a datos del sitio web [www.transporte.gob.ar](http://www.transporte.gob.ar) de la Sección Subsidios por Grupos Tarifarios

El siguiente cuadro muestra el tipo de usuario por grupo tarifario, podemos observar que en todos los casos los *“Usuarios sin Atributo Social”* son los que mayores ingresos representan de la tarifa técnica por lo que representan las mayores erogaciones para el Estado Nacional.

Además, podemos notar que los *“Usuarios sin Atributo Social”* del Grupo Tarifario Suburbana Grupo I representan más del 50% de los ingresos por tarifa técnica total.

Mientras que, los *“Usuarios con Atributo Social”* representan en el Distrito Federal el 27,1% de los ingresos de la tarifa técnica. Cabe señalar, que dichos usuarios cobran más notoriedad en los grupos tarifarios Suburbana Grupo I y II con una participación del 32,5% y 58,9%, respectivamente.

Respecto a las Compensaciones por el Sistema de Boleto Integrado, podemos observar en todos los casos que los mismos son aprovechados en mayor proporción por los “*Usuarios con Atributo Social”.*

**Cuadro Nº xx – Esquema sobre cómo se compensa la Tarifa Técnica según Grupo Tarifario y Tipo de Usuario (en millones de pesos)**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Grupo Tarifario por tipo de Usuario | Ingresos por Tarifa Técnica | Ingresos directos por Tarifa que reciben las empresas | Compensaciones por el Sistema de Boleto Integrado | Compensaciones Tarifarias a la Demanda | Porcentaje de la Tarifa Técnica compensado |
| D.F | **1.905,4** | **321,6** | **120,9** | **1.462,8** | **83,1%** |
| Usuarios con Atributo Social | 516,2 | 45,3 | 76,5 | 394,4 | 91,2% |
| Usuarios con Boleto Estudiantil y/o gratuito | 36,5 | 0,2 | 10,0 | 26,3 | 99,5% |
| Usuarios sin Atributo Social | 1.352,7 | 276,1 | 34,4 | 1.042,2 | 79,6% |
| S.G.I | **7.767,3** | **1.217,8** | **521,7** | **6.027,8** | **84,3%** |
| Usuarios con Atributo Social | 2.525,0 | 216,8 | 351,1 | 1.957,1 | 91,4% |
| Usuarios con Boleto Estudiantil y/o gratuito | 137,3 | 0,6 | 38,8 | 97,9 | 99,6% |
| Usuarios sin Atributo Social | 5.105,0 | 1.000,4 | 131,8 | 3.972,8 | 80,4% |
| S.G.II | **332,1** | **143,4** | **70,5** | **118,2** | **56,8%** |
| Usuarios con Atributo Social | 195,6 | 62,3 | 67,0 | 66,4 | 68,2% |
| Usuarios con Boleto Estudiantil y/o gratuito | 2,7 | 0,0 | 1,1 | 1,6 | 99,3% |
| Usuarios sin Atributo Social | 133,8 | 81,1 | 2,4 | 50,3 | 39,4% |
| Total | **10.004,8** | **1.682,8** | **713,1** | **7.608,8** | **83,2%** |

Fuente: Elaboración propia en base a datos del sitio web [www.transporte.gob.ar](http://www.transporte.gob.ar) de la Sección Subsidios por Grupos Tarifarios

El cuadro que se expone a continuación realiza una comparación sobre como se compensó la tarifa técnica en los años 2019 y 2020. Para el año 2019, se tomó un mes típico. En cambio, para el año 2020 debido a emergencia sanitaria en virtud de la Pandemia declarada por la Organización Mundial de la Salud (OMS) debió tomarse el mes de febrero, aunque no represente un mes típico por no contar con los viajes por motivo estudiantil, como así también, por tratarse de un mes destinado a vacaciones (en especial durante la primera quincena).

En líneas generales, observamos que los ingresos por tarifa técnica cayeron en la misma proporción (entre un 20% y 25%) que, en el resto de las variables, hecho que podemos atribuir a que febrero no representa un mes típico en el año. A priori, podemos concluir que la disminución no responde a una disminución de las compensaciones tarifarias a la demanda.

A pesar de que el mes de febrero no representa un mes típico, podemos notar que el porcentaje compensado de la tarifa técnica en 2020 se incrementó levemente en un 0,4%, con respecto a un mes típico de 2019.

**Cuadro Nº xx – Esquema sobre cómo se compensa la Tarifa Técnica según Grupo Tarifario para los años 2019 y 2020 (en millones de pesos)**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| CONCEPTO | 2019\* | | | | 2020\*\* | | | | Variación Interanual |
| **D.F** | **S.G.I** | **S.G.II** | **Total RMBA 2019** | **D.F** | **S.G.I** | **S.G.II** | **Total RMBA 2020** |
| Ingresos por Tarifa Técnica | 1.905,4 | 7.767,3 | 332,1 | 10.004,8 | 1.554,7 | 6.126,8 | 193,6 | 7.875,1 | -21,3% |
| Ingresos directos por Tarifa que reciben las empresas | 321,6 | 1.217,8 | 143,4 | 1.682,8 | 262,7 | 955,1 | 83,4 | 1.301,2 | -22,7% |
| Compensaciones por el Sistema de Boleto Integrado | 120,9 | 521,7 | 70,5 | 713,1 | 98,3 | 402,6 | 44,9 | 545,8 | -23,5% |
| Compensaciones Tarifarias a la Demanda | 1.462,8 | 6.027,8 | 118,2 | 7.608,8 | 1.193,7 | 4.769,1 | 65,3 | 6.028,1 | -20,8% |
| Porcentaje de la tarifa técnica subsidiado | **83,1%** | **84,3%** | **56,8%** | **83,2%** | **83,1%** | **84,4%** | **56,9%** | **83,5%** | **0,4%** |
| Cantidad de Boletos (en millones) | 22,8 | 85,4 | 3,6 | 111,9 | 18,2 | 64,6 | 2,0 | 84,8 | -24,2% |

Fuente: Elaboración propia en base a datos del sitio web [www.transporte.gob.ar](http://www.transporte.gob.ar) de la Sección Subsidios por Grupos Tarifarios

En el cuadro siguiente, el análisis se centra en evaluar el impacto que tuvo la Pandemia declarada por la OMS en las variables que venimos analizando. Para ello, se seleccionó el mes de febrero (sin la emergencia sanitaria declarada) y el mes de junio (con la emergencia sanitaria declarada). Del análisis comparativo, se desprende que los Ingresos por Tarifa Técnica disminuyeron dentro de cada grupo tarifario entre un 66% y 70%, esto se debe principalmente a la caída que se registran en la cantidad de boletos que experimentaron caídas entre el 56% y 71%, observando la mayor disminución en los usuarios del distrito federal.

En cuanto, al porcentaje de la Tarifa Técnica Compensada, entre el mes de febrero y junio, se observa caídas poco significativas en los grupos tarifarios del Distrito Federal y Suburbana Grupo I. Mientras que, en las empresas pertenecientes al grupo tarifario Suburbana Grupo II se verifica un incremento del 1,8%, alcanzando un 58,7% de la tarifa técnica compensada para este grupo.

**Cuadro Nº xx – Efectos por COVID-19 en los Ingresos por Tarifa Técnica y en las Compensaciones Tarifarias a la Demanda (en millones de pesos)**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| CONCEPTO | MES | D.F | S.G.I | S.G.II | TOTAL |
| Ingresos por Tarifa Técnica | Febrero-20 | 1.554,7 | 6.126,8 | 193,6 | 7.875,1 |
| Junio-20 | 461,9 | 1.956,0 | 64,5 | 2.482,4 |
| Variación intermensual | -70,3% | -68,1% | -66,7% | -68,5% |
| Ingresos por Tarifas que recibe la empresa | Febrero-20 | 262,7 | 955,1 | 83,4 | 1.301,2 |
| Junio-20 | 78,5 | 308,3 | 26,7 | 413,5 |
| Variación intermensual | -70,1% | -67,7% | -68,0% | -68,2% |
| Compensaciones por el Sistema de Boleto Integrado | Febrero-20 | 98,3 | 402,6 | 44,9 | 545,8 |
| Junio-20 | 26,5 | 126,0 | 14,8 | 167,2 |
| Variación intermensual | -73,0% | -68,7% | -67,1% | -69,4% |
| Compensaciones Tarifarias a la Demanda | Febrero-20 | 1.193,7 | 4.769,1 | 65,3 | 6.028,1 |
| Junio-20 | 356,9 | 1.521,7 | 23,1 | 1.901,6 |
| Variación intermensual | -70,1% | -68,1% | -64,7% | -68,5% |
| Porcentaje de la tarifa técnica compensada | **Febrero-20** | **83,1%** | **84,4%** | **56,9%** | **83,5%** |
| **Junio-20** | **83,0%** | **84,2%** | **58,7%** | **83,3%** |
| Cantidad Boletos (en millones) | **Febrero-20** | **18,2** | **64,6** | **2,0** | **84,8** |
| **Junio-20** | **5,3** | **21,1** | **0,9** | **27,2** |
| **Variación intermensual** | **-71,0%** | **-67,4%** | **-56,1%** | **-67,9%** |

Fuente: Elaboración propia en base a datos del sitio web [www.transporte.gob.ar](http://www.transporte.gob.ar) de la Sección Subsidios por Grupos Tarifarios

### **Determinación de los Subsidios al AMBA por Corredores de Transporte**

Para obtener los subsidios en el AMBA por corredor de transporte, se adoptó el criterio de corredores establecidos en la Investigación de Transporte Urbano Público de Buenos Aires[[1]](#footnote-1) (en adelante, INTRUPUBA). Dicho criterio, fue realizado en función de los principales patrones de circulación de las líneas de colectivo y de la orientación de las principales vías de comunicación (red principal de autopistas, rutas y avenidas), las que en su mayoría convergen hacia el centro de la CABA.

De este modo, en la INTRUPUBA se obtuvieron 7 corredores de transporte:

* Área Corredor Norte: eje Ferrocarril B. Mitre, Autopista Panamericana y Avenida Maipú – Santa Fe – Del Libertador.
* Área Corredor Noroeste: eje Ferrocarril Urquiza, San Martín y Belgrano Norte, Ruta 8 y Ruta 201.
* Área Corredor Oeste: eje Ferrocarril Sarmiento, Autopista del Oeste – Ruta 7 – Ruta 200.
* Área Corredor Sudoeste: eje Belgrano Sur y Roca ramal Ezeiza, Autopista Ricchieri – Ruta 205.
* Área Corredor Sur: eje Ferrocarril Roca ramal Glew, Ruta 210 – Ruta 53.
* Área Corredor Sudeste: eje Ferrocarril Roca ramal a La Plata, Avenida Mitre – Camino General Belgrano Ruta 14 – Ruta 36.
* Área Corredor Centro: Recoleta, Retiro, San Nicolás, Balvanera, Montserrat, Almagro, Boedo, San Cristóbal, Constitución, parte de Parque Patricios, parte de Palermo y parte de Villa Crespo.

Asimismo, para relacionar y obtener conclusiones sobre los subsidios por corredor en el AMBA, además del criterio de corredores también se seguirá el criterio geométrico empleado en la INTRUPUBA, para lo cual se definieron sucesivos anillos concéntricos.

**Cuadro Nº 4 – Zonificación INTRUPUBA. Años 2006 - 2007.**

****

Fuente: INTRUPUBA, 2006-2007.

1. La INTRUPUBA ha sido realizada por la Secretaría de Transporte de la Nación durante los años 2006 y 2007. El estudio presenta los resultados correspondientes a los viajes realizados en todos los modos de Transporte Público (Ferrocarril, Subterráneo, Pre metro y Colectivo). [↑](#footnote-ref-1)