



# OBSERVATORIO POLÍTICAS PÚBLICAS

Módulo Política Económica

## INFOGRAFÍA CANASTA DE COSTO AUTOMOTOR

El costo promedio de mantener un  
vehículo se incrementó un 50,3% en  
el último año.



Autoridades  
**UNIVERSIDAD NACIONAL  
DE AVELLANEDA**

**RECTOR**

Ing. Jorge Calzoni

**SECRETARIA GENERAL**

A cargo de la Coordinación del  
Observatorio de Políticas Públicas

Dra. Patricia Domench

**COORDINADOR DEL MÓDULO  
DE POLÍTICAS ECONÓMICAS**

Mg. Santiago Fraschina

Febrero 2017

# Canasta de costo automotor

(incrementos % en el último año, por ítem relevado)

Concepto	Gamas de Automóviles		
	Baja	Media	Alta
VTV	34,1%	34,1%	34,1%
Estacionamiento	42,7%	42,7%	42,7%
Lavadero	112,5%	112,5%	112,5%
Seguro	56,7%	47,8%	40,9%
Patente	34,6%	37,9%	36,0%
Peaje	100,0%	100,0%	100,0%
Combustible	33,7%	33,7%	33,7%
<b>TOTAL</b>	<b>52,6%</b>	<b>50,3%</b>	<b>44,5%</b>

Fuente: Producción propia en base a Información de Mercado

Por la liberalización  
de tarifas de  
bienes y servicios

el costo de mantener  
un vehículo personal

superó a la inflación del año  
2016

en hasta doce puntos porcentuales

# Canasta de costo automotor

(cantidad de salarios medios necesarios para hacer frente a los gastos de mantener un vehículo personal )

Gama	2016	2017	Aumento %
	Salario Medio de \$7.044	Salario Medio de \$9.716	
Baja	0,999	1,105	<b>10,6%</b>
Media	1,192	1,299	<b>9,0%</b>
Alta	1,946	2,039	<b>4,7%</b>

Fuente: Producción propia en base a Información de Mercado

La cobertura  
del salario  
en relación al costo  
de mantenimiento  
de un vehículo  
se deterioró más para los autos  
de consumo masivo  
que para los autos de alta gama

# Canasta de costo automotor

(incrementos % en el último año, por gama relevada)

GAMA  
BAJA



Gol Trend 1.6 MSI 3Ptas. Serie (101cv) (L17) 2009

2016

2017

52,6%

\$7.035,4



\$10.734,1

GAMA  
MEDIA



C4 1.6 THP 6MT Feel (165cv) (L16) 2013

50,3%

\$8.397,2



\$12.641,2

GAMA  
ALTA



BMW 118i Active 1.5 8AT (136cv) 5Ptas 2016

44,5%

\$13.710,6



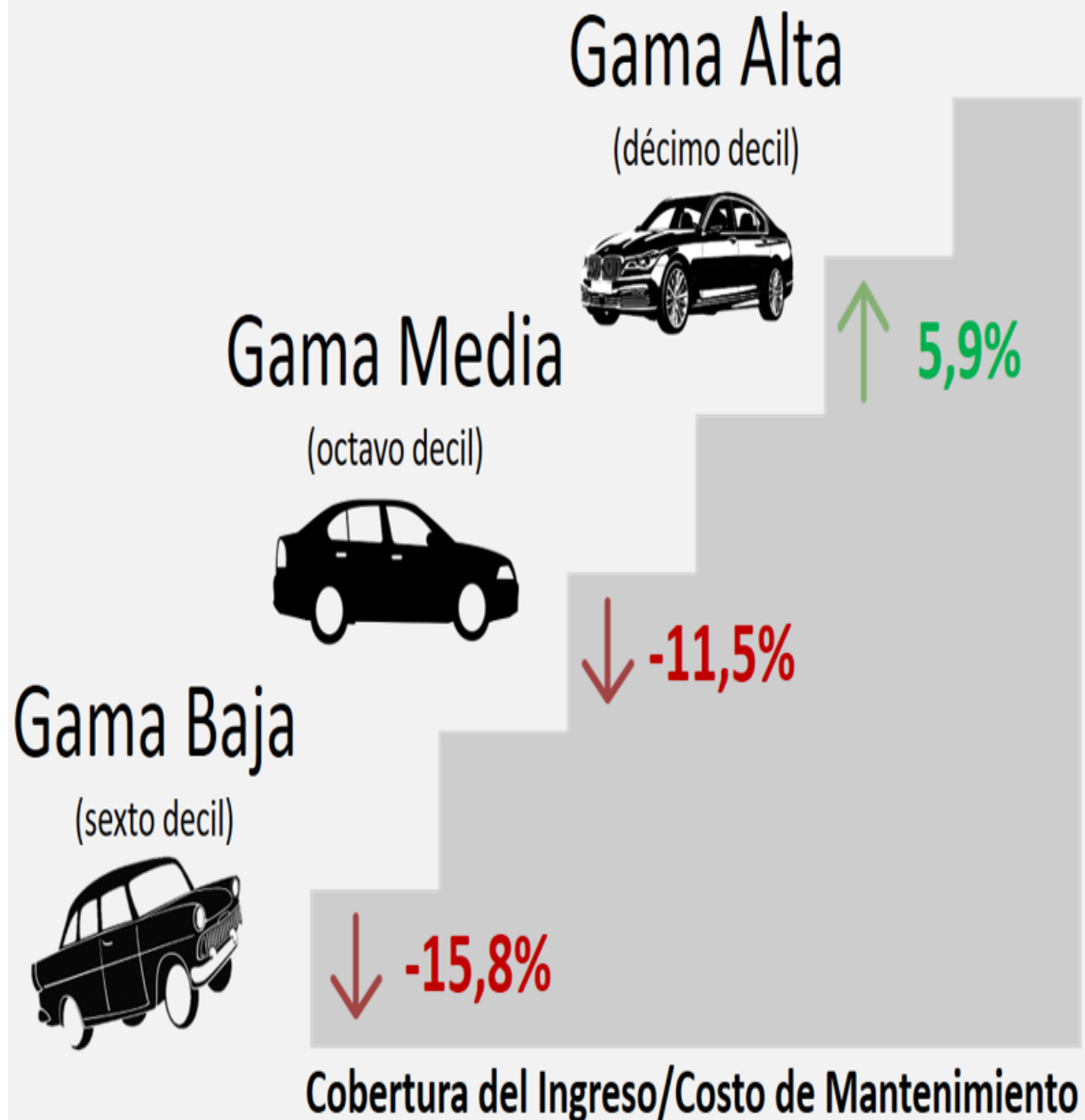
\$19.806,3

En los vehículos  
de consumo  
masivo  
el costo de  
mantenimiento  
aumentó en mayor  
medida

que en las unidades de alta gama

# Cobertura del costo automotor

(incrementos % en el último año, por gama y por decil de ingreso)



Fuente: Producción propia en base a Información de Mercado

La cobertura del ingreso por deciles del costo de mantenimiento de un vehículo particular

se incrementó para los automóviles de alta gama pero disminuyó en las unidades de gama baja y media

# Canasta de costo automotor

(incrementos % en el último año, por ítem relevado)

**LAVADERO**



**113%**

**VTV**



**34%**

**PATENTES**



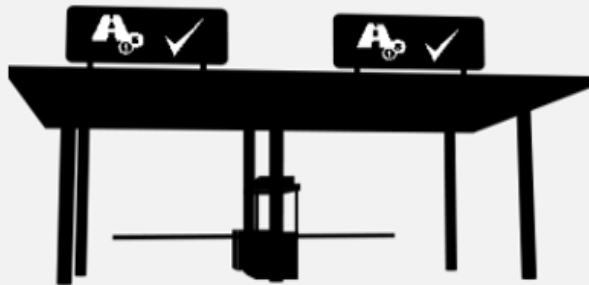
**35%**

**SEGUROS**



**57%**

**PEAJES**



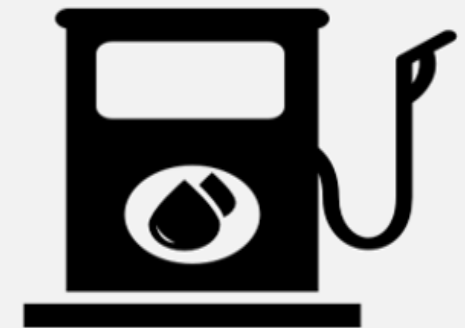
**100%**

**ESTACIONAMIENTO**



**43%**

**COMBUSTIBLE**



**34%**

Fuente: Producción propia en base a Información de Mercado

Observatorio de Políticas Públicas  
Módulo de Economía

UNDAV  
UNIVERSIDAD  
NACIONAL DE  
AVELLANEDA

## CANASTA DE COSTO AUTOMOTOR

**El costo promedio de mantener un vehículo se incrementó un 50,3% en el último año.**

### Resumen ejecutivo:

- Por la liberalización de tarifas de bienes y servicios regulados, la canasta de bienes y servicios requerida para mantener un vehículo personal se incrementó, en promedio, en un 50,3% en 2016. Esto es, casi 10 puntos por encima de la inflación del período.
- Si se discrimina por diferentes segmentos de automóviles, se encuentra que la canasta para los vehículos de gama baja aumentó casi 8 porcentuales por sobre los de gama más alta. Esto da cuenta de un deterioro proporcionalmente mayor en el poder adquisitivo de los estratos medios.
- Los aumentos, estuvieron mayormente traccionados por peajes y lavaderos (subieron más que un 100%), así como también por los costos del seguro y de estacionamiento (aumentaron su precio por encima de la inflación).
- Si se compara los incrementos en los costos con el avance del salario medio del último año, se encuentra un deterioro en la “cantidad de salarios medios” que se necesita ganar para mantener un vehículo personal.
- Si se compara los incrementos en los costos con la distribución del ingreso, se encuentra que aquellos deciles más propensos al consumo de autos de gama alta fueron los únicos que mejoraron la relación entre el costo de la canasta para mantener un vehículo personal y la cantidad de salarios medios.



## Introducción.

Tener un auto propio representa en muchos casos un estilo de vida, una cuestión de fuerte arraigo cultural o simplemente un comportamiento aspiracional. No obstante, en otros casos, contar con movilidad propia se vuelve casi una necesidad básica para emprender determinadas actividades productivas del día a día, o por simple escasez de otros medios públicos de conectividad. Por esto, el automóvil representa un bien cuya utilidad y productividad muchas veces excede aquella subyacente a un mero bien de reemplazo del transporte público convencional.

Más allá del costo que supone la adquisición de un vehículo, para poder utilizarlo con los requisitos que la normativa legal establece, se necesita afrontar anualmente una serie de gastos. Dadas las circunstancias de inflación sostenida, con ingresos que crecen a una menor velocidad, estos “gastos de mantenimiento” pueden representar una porción significativa de los ingresos de las familias.

En la última década se sostuvo un reverdecer del mercado automotor argentino, como no se veía desde hacía décadas. Con venta records de vehículos (en 2013 casi se alcanzó el millón de unidades OKM comerciadas), el crecimiento del sector se sustentó en una mejora en el poder adquisitivo general de la población. Ocurre que no sólo las posibilidades de compra eran mayores, sino que las perspectivas sobre la factibilidad de poder sostener en el tiempo las unidades adquiridas eran más amplias, ya que tanto el ingreso real como las perspectivas de empleo se mantenían sólidos.

Que sea factible el sostenimiento de los gastos de un vehículo para buena parte de la población no se trata de una cuestión individual y mucho menos se trata de algo independiente a la política económica. Es que muchos de los costos de mantener un vehículo están influidos directamente por decisiones de política, como el costo de los combustibles, el impuesto a los automotores (patente), la determinación de tarifas de peajes, la Verificación Técnica Vehicular, entre otros. A su vez, de manera indirecta, el poder adquisitivo del salario de la población y su salario disponible una vez descontados el conjunto

de los gastos insustituibles, es fundamental para evaluar cabalmente el costo real de mantener un vehículo.

En la práctica, cuando el costo de mantener un automóvil se incrementa significativamente, se suele abrir un abanico de posibilidades para el propietario. Muchas personas suelen utilizar menos el vehículo, por ejemplo, consumiendo menos combustible. Otros tantos, pueden llegar a desistir de la decisión de renovar una unidad de considerable antigüedad, cambiarla por otro vehículo de menor costo de mantenimiento o simplemente decidir venderlo. El patrón común de todas estas opciones es que conllevan una menor calidad de vida para los poseedores de vehículos.

En el último año, se ha observado un fuerte incremento en los costos de mantener un vehículo. Ítems como combustibles, patentes, peajes, seguros, entre otros, mostraron aumentos por encima de la evolución salarial. La mayoría de los incrementos registrados se deben a una serie de decisiones políticas que impactaron de lleno en los costos reales de. La quita de subsidios, liberalización de la competencia en los mercados o, simplemente, los “sinceramientos de precios”, impactaron de lleno en el costo de sostener la utilización de una unidad vehicular. Si bien los costos de los bienes y servicios se han incrementado transversalmente en todos los rubros y sectores, el impacto mayor es para los sectores populares, cuyos ingresos no han podido acompañar la escalada inflacionaria. Esto ha implicado que el auto propio se constituya virtualmente en un “bien de lujo” para los sectores populares, muchos de los cuales deben usarlo para trabajar diariamente, moverse en la ciudad o transportar a la familia.

La presente infografía analiza el cambio en el costo de mantener un vehículo, en el último año, de acuerdo a diferentes categorías de automóviles en función a la capacidad de compra de las personas. La canasta se construyó, por tanto, a partir de una serie de bienes y servicios que se consideran como básicos para mantener el vehículo en condiciones mínimas de circulación.

## Resultados de la medición de la canasta

El costo de utilizar y mantener un automóvil se ha incrementado considerablemente en el año 2016, potenciando la tendencia de que puedan acceder a su consumo sólo quienes aún cuentan con niveles de ingresos y ahorros considerablemente por encima de la media. Ocurre que, si alguien necesita viajar desde la provincia de Buenos Aires hacia la Capital Federal para emprender la habitualidad de sus actividades, debe afrontar una diversidad de costos crecientes, lo cual deteriora las posibilidades de muchos argentinos y argentinas de poder sostenerlos en el tiempo.

En el siguiente ejercicio simplificado acerca de los costos de una canasta automotor, se toma el caso de una persona que reside a 30 km del lugar de trabajo, que debe recorrer 60 km diarios para ir y volver, en un total de 22 días laborales al mes. También se considera que abona peaje tanto de ida y de vuelta, mientras que a su regreso guarda el vehículo en una cochera. El siguiente cuadro resumen, da cuenta de los principales resultados del armado de la canasta seleccionada<sup>1</sup>.

Concepto de gasto	Gammas de Automóviles					
	Baja		Media		Alta	
	2016	2017	2016	2017	2016	2017
VTV	\$35,30	\$47,35	\$35,30	\$47,35	\$35,30	\$47,35
Estacionamiento	\$1.751,60	\$2.500,00	\$1.751,60	\$2.500,00	\$1.751,60	\$2.500,00
Lavadero	\$160,00	\$340,00	\$160,00	\$340,00	\$160,00	\$340,00
Seguro	\$1.340,00	\$2.100,00	\$2.300,00	\$3.400,00	\$5.750,00	\$8.100,00
Patente	\$548,60	\$738,40	\$1.306,30	\$1.801,50	\$2.132,80	\$2.899,80
Peaje	\$1.100,00	\$2.200,00	\$1.100,00	\$2.200,00	\$1.100,00	\$2.200,00
Combustible	\$2.099,88	\$2.808,37	\$1.743,97	\$2.332,37	\$2.780,92	\$3.719,19
<b>TOTAL</b>	<b>\$7.035,38</b>	<b>\$10.734,12</b>	<b>\$8.397,17</b>	<b>\$12.621,22</b>	<b>\$13.710,62</b>	<b>\$19.806,34</b>
Variación	<b>52,6%</b>		<b>50,3%</b>		<b>44,5%</b>	

Como se puede observar, el costo total se modifica sustancialmente dependiendo de la gama del automóvil. Lo paradójico del caso es que los

<sup>1</sup>Posteriores aclaraciones y detalles sobre el armado de la misma, se presentan en el apartado metodológico, al final del presente documento.

incrementos entre 2016 y 2017 se presentaron de manera más pronunciada en la gama baja y media que en gama alta de vehículos. Por tanto, el resultado ilustra que fueron los poseedores de automóviles de más antigüedad, mayor deterioro y menor valor de reventa, aquellos que soportaron la parte más significativa del peso de los incrementos. Por lo tanto, lo que se desprende del cuadro es que mantener un auto “de consumo popular” registró un mayor incremento que las demás unidades más onerosas. A principios de 2016, el costo total de una unidad “barata” ascendía a \$7.035 aproximadamente, mientras que se trepó a más de \$10.733 a principios de 2017 (un 52,7% de aumento). El segundo lugar en el orden de los aumentos anuales, lo ocupan las unidades gama media, cuyo costo de mantenimiento pasó de ser \$8.397 en 2016 a \$12.621 en 2017, esto es, un 49,3% de incremento. Por último, los gastos relativos a los automóviles de alta gama, presentaron un aumento de 44,5%. Este avance fue producto de un alza de \$13.710 a \$19.806, en la sumatoria de los ítems anteriormente expuestos. Con todo, se puede apreciar que los sectores de la población de estratos medios y bajos fueron los más perjudicados. Los primeros, debido a que los automóviles de baja gama, usualmente consumido por la clase media, presentaron el mayor incremento de valor. Por su parte, los sectores menos desfavorecidos, también se ven impactados por los costos de manteniendo, ya que sufren los “incrementos de segunda ronda”, producto del traspaso de los aumentos desde comerciantes y productores hacia el eslabón más débil de la cadena.

El incremento en los costos totales encuentra su explicación en la suba pronunciada de los componentes individuales. Por ejemplo, el caso de la Verificación Técnica Vehicular (VTV), para la Provincia de Buenos Aires, es un costo que los ciudadanos poseedores de una unidad automotriz deben afrontar para certificar su correcto funcionamiento. Al tratarse de un desembolso anual, se fraccionó en doce meses para obtener su equivalente mensual. Para inicios de 2016 y considerando un vehículo con la oblea sin vencer, la tarifa de la VTV era de \$423,64. En el último año, la misma presentó un incremento del 34%, pasando a costar \$568,24 en el corriente año.

El Estacionamiento, por su parte, es un costo fijo que debe afrontarse en caso de no poder

Tipo de Estacionamiento	2016	2017	Variación
Por Hora	\$ 35,42	\$ 55,00	55,3%
Estadía	\$ 190,62	\$ 280,00	46,9%
Por Mes	\$1.751,61	\$2.500,00	42,7%

estacionar en la vía pública y/o no contar con estacionamiento gratuito en el lugar de trabajo. Su costo es variable de acuerdo a la zona geográfica que se esté analizando, así como en función a otros servicios diferenciales que pueda ofrecer el garaje. En Puerto Madero y Microcentro, por ejemplo, la hora, estadía o mensualidad es sustancialmente más cara que en las zonas periféricas de la ciudad. Para el presente análisis, se decidió tomar un valor promedio de distintos barrios geográficos de la ciudad, para no perder en representatividad. Por tanto, producto del relevamiento surge un incremento medio del 43% para la modalidad de uso mensual del garaje. En cambio, si se tienen en cuenta los incrementos para estacionamientos diarios o por hora, se registraron alzas aún superiores, del orden del 47% y 55%, respectivamente. Buena parte de estos incrementos se explican por los tarifazos a los servicios públicos que los garajes debieron afrontar.

En el caso de los Lavaderos de autos, se decidió tomar el caso de un lavado estándar al mes (limpieza interna y externa, excluyendo limpieza de motor y chasis). Este servicio se encuentra menos influido por factores geográficos, pero más por aquellos otros relativos a la calidad del servicio prestado<sup>2</sup>. En función a los precios promedios relevados, se encontró un alza superior al 119%. Nuevamente, buena parte de la explicación se deriva del encarecimiento de las tarifas de energía eléctrica y agua corriente, las cuales están mutando gradualmente a un esquema de liberalización y consecuente fijación de precios por el mercado.

En relación al costo del Seguro, la cobertura de carácter obligatoria debe formar parte de cualquier canasta automotor. No obstante, el precio certero que el poseedor del vehículo afronta, dependerá del tipo de seguro contratado, así como de las características específicas de cada automóvil asegurado. Como se ha podido observar en el primer cuadro, la brecha del costo de un seguro entre automóviles de consumo masivo y premium, para ciertas coberturas, es de más de cinco veces. Si analizamos la cobertura contra terceros completa con granizo, para cada tipo de vehículo que se ha analizado, se observa que los automóviles de tipo masivos han presentado el mayor incremento. En esta categoría de vehículos, los mismos pasaron de valer

<sup>2</sup>Cabe aclarar que al no considerar camionetas pesadas (pick ups) ni siquiera en la gama alta, todas las unidades están expuestas al mismo costo del servicio de estacionamiento, independientemente de su gama.

\$1.340 en 2016 a \$2.100 en 2017 (57% de incremento anual). En segundo lugar, se ubican los aumentos en el conjunto de vehículos selectivos o “de gama media”, cuyo valor medio pasó de \$2.300 en 2016 a \$3.400 en 2017 (48% anual). Finalmente, se encuentra el conjunto de autos catalogados como Premium o “de gama alta”, cuyo costo del seguro pasó de \$5.750 en 2016 a \$8.100 en 2017 (41% de alza anual).

En cuanto a las Patentes, se verifica una variación de acuerdo al tipo de automóvil y su valuación. Además, dado que se calculó en función a la jurisdicción bonaerense, se debe tener en cuenta tanto el efecto de la alícuota fija, como la variable, ambas constitutivas del monto total de la patente. Es así que los aumentos en las patentes se cuantifican uniformemente para todas las gamas estudiadas, entre un 35% y 38%.

Los Peajes por su parte, presentaron fuertes incrementos en el año 2016. Asimismo, en los primeros meses de 2017, se registraron nuevos ajustes en las tarifas, alcanzando en algunos casos un incremento del 120% anual. En este relevamiento de costos, además de la modificación en los precios, también se incorporó una franja de diferenciación, según el grado de congestión de los principales accesos, penándose más en los horarios en que los trabajadores ingresan a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. A continuación, se muestran los principales incrementos de peajes que impactan sobre un trabajador que ingresa a la Ciudad de Buenos Aires entre las 7 y 9 de la mañana y egresa entre las 17 y 20hs:

Acceso Oeste y estaciones Buen Ayre-Ruta 202-Camino Real-Belgrano y Ruta 197 del Acceso Norte					
Horario	Año 2016		2017		Variación
	Tarifa a Capital	Peaje Auto CABA	Peaje Auto CABA		
5 a 6	Valle	\$ 20,00	\$ 35,00		75%
6 a 7	Pico	\$ 25,00	\$ 45,00		80%
7 a 9	Congestión	\$ 25,00	\$ 55,00		120%
16 a 17	Pico	\$ 25,00	\$ 45,00		80%
17 a 19	Congestión	\$ 25,00	\$ 55,00		120%
19 a 20	Pico	\$ 25,00	\$ 45,00		80%

<b>Acceso Norte</b>					
<b>Horario</b>	<b>Año</b>	<b>2017</b>		<b>2016</b>	<b>Variación</b>
	<b>Tarifa a Capital</b>	<b>Peaje Auto CABA</b>	<b>Peaje Auto CABA</b>		
5 a 6	Valle	\$30,00	\$25,00		20%
6 a 7	Pico	\$40,00	\$30,00		33%
7 a 9	Congestión	\$50,00	\$30,00		67%
16 a 17	Pico	\$40,00	\$25,00		60%
17 a 19	Congestión	\$50,00	\$30,00		67%
19 a 20	Pico	\$40,00	\$30,00		33%

<b>Acceso a autopista 25 de Mayo-Dellepiane-Perito Moreno</b>					
<b>Horario</b>	<b>Año</b>	<b>2017</b>		<b>2016</b>	<b>Variación</b>
	<b>Tarifa a Capital</b>	<b>Peaje Auto CABA</b>	<b>Peaje Auto CABA</b>		
0 a 7	No Pico	\$40,00	\$25,00		60%
7 a 11	Pico	\$55,00	\$30,00		83%
11 a 16	No Pico	\$40,00	\$25,00		60%
16 a 20	Pico	\$55,00	\$30,00		83%

<b>Autopista Illia</b>					
<b>Horario</b>	<b>Año</b>	<b>2017</b>		<b>2016</b>	<b>Variación</b>
	<b>Tarifa a Capital</b>	<b>Peaje Auto CABA</b>	<b>Peaje Auto CABA</b>		
0 a 7	No Pico	\$ 17,00	\$ 10,00		70%
7 a 11	Pico	\$ 25,00	\$ 15,00		67%
11 a 16	No Pico	\$ 17,00	\$ 10,00		70%
16 a 20	Pico	\$ 25,00	\$ 15,00		67%

Como puede observarse, los aumentos varían en función al grado de congestión, siendo el incremento de las tarifas para éstas últimas mayores. Otro factor que influye significativamente, tanto en el costo como en el incremento de tarifas, es la zona de acceso. Las tarifas más caras para los horarios de mayor flujo vehicular, se pueden encontrar en Acceso Oeste y estaciones Buen Ayre-Ruta 202-Camino Real-Belgrano y Ruta 197 del Acceso Norte y Acceso a autopista 25 de Mayo-Dellepiane-

<b>Autopistas</b>	<b>Vehículos Promedio Mensual</b>
Avellaneda	4,2 Millones
Illia	2,8 Millones
Dellepiane	2,6 Millones
Alberti	460 Mil
Sarmiento	77 Mil
Salguero	27 Mil
<b>Total Mes</b>	<b>10,4 Millones</b>

Perito Moreno a \$55, siendo las primeras las que mayor incremento tuvieron (120%). Por su parte, la menos costosa sigue siendo la de Autopista Illía a \$25 (con 67% de aumento). La diferencia de precios e incrementos responde a la cantidad de usuarios de las autopistas. Según la Dirección de Estadísticas de la Ciudad de Buenos Aires, que mide la cantidad de vehículos que circulan por mes por cada autopista, podemos observar que el aumento en los peajes afecta a unos 10,4 millones de usuarios en promedio por mes.

Finalmente, en el relevamiento del gasto relativo al costo del Combustible, se registraron tres incrementos en el 2016, que totalizaron un acumulado levemente mayor al 31%. A esos aumentos debe agregarse una

Periodo	2017	2016	Variación
Nafta Premium	\$15,59	\$20,85	34%
GNC	\$3,89	\$8,99	131%
Gas Oil Grado 2	\$12,55	\$16,78	34%

nueva suba del orden del 8% para el mes de enero del corriente año, lo cual volvió a encarecer el valor de los combustibles y a repercutir en el resto de las actividades que lo utilizan como insumo. Como podemos observar en el cuadro lateral, la Nafta Premium tuvo un incremento promedio del 34%, al igual que el Gas Oil de Grado 2, mientras que el Gas Natural Concentrado (GNC), fue el más castigado, con 131% de aumento. Para el cálculo del costo del combustible utilizado mensualmente se tomó como referencia el consumo de una unidad por cada gama de vehículo analizada. Es así que el automóvil seleccionado para la gama baja (GOL TREND 2009) tiene un consumo mayor que el de gama media (C4 2014), pero ambos consumen menos que el de gama alta (BMW 2016). A continuación, se presenta el cuadro resumen con la apertura de todos los incrementos anuales y el promedio total.



Concepto	Gamas de Automóviles		
	Baja	Media	Alta
VTV	34,1%	34,1%	34,1%
Estacionamiento	42,7%	42,7%	42,7%
Lavadero	112,5%	112,5%	112,5%
Seguro	56,7%	47,8%	40,9%
Patente	34,6%	37,9%	36,0%
Peaje	100,0%	100,0%	100,0%
Combustible	33,7%	33,7%	33,7%
<b>TOTAL</b>	<b>52,60%</b>	<b>50,30%</b>	<b>44,50%</b>

Con todo, si se examinan integralmente las variaciones en los costos de acuerdo a la gama, se tiene que solo en dos ítems se encuentra un efecto diferencial y, en ambos casos, el sector más perjudicado es el del conjunto de vehículos de gama más baja. También se debe resaltar que el cuadro expone que más de la mitad de los incrementos del año pasado se posicionaron por encima de la inflación<sup>3</sup>.

Contrastando el costo de mantenimiento de los automóviles, anteriormente analizado, con algún criterio relativo a la evolución del salario, se puede dimensionar la variación en la capacidad “real” de los usuarios de vehículos de poder sostener su costo. Como se ve en el cuadro

Gama	2016	2017	Aumento %
	Salario Medio de \$7.044	Salario Medio de \$9.716	
Baja	0,999	1,105	10,6%
Media	1,192	1,299	9,0%
Alta	1,946	2,039	4,7%

lateral, el costo de mantener un automóvil se ha incrementado significativamente por encima del incremento de los salarios. Para principios del 2016 el salario promedio<sup>4</sup> en nuestro país era de \$7.044, mientras que a

<sup>3</sup>Se toma como referencia el 41% correspondiente a la inflación acumulada durante el 2016, según el Instituto de Estadísticas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

<sup>4</sup>Para el salario medio, se tomó el promedio del salario medio por decil, para las personas con ingresos, según la EPH al tercer trimestre de cada período.

inicios del 2017, se incrementó a \$9.716. Estos números marcan un avance del 38% salario contra un 52,6% de suba de costo de mantenimiento de vehículo para la gama baja. Este resultado, redundante en que este año se necesita un 10% más de salario medio para mantener un vehículo de gama baja. Similar fenómeno se da con la gama media y alta, ya que en 2017 aumentó la cantidad de salarios medios requeridos para el sostenimiento de estos vehículos. No obstante, estas subas fueron proporcionalmente menores que la primera, ya que la gama media presentó un alza del 9% y la gama alta menor al 5%.

Si analizamos la variación de los ingresos por deciles, tomando el decil 6 como característico de un consumo de autos de gama baja, el 8 para la gama media y el 10 para la gama alta, se encuentra que en las dos primeras categorías el costo total de mantenimiento aumenta a mayor velocidad que el incremento en los ingresos individuales. Por su parte, el indicador de cobertura, presentado anteriormente<sup>5</sup> disminuye en los dos estratos más bajos. No obstante, para el caso del decil 10 (la gama más alta) sucede lo contrario: el promedio de los ingresos aumenta más que el incremento en los costos y el grado de cobertura mejora para los sectores de altos ingresos.

Concepto	2016	2017	Variación
Decil 6	\$6.347,0	\$8.150,0	28,4%
Costo Total Gama Baja	\$7.035,4	\$10.734,1	52,6%
Cobertura	90%	76%	-15,8%
Decil 8	\$9.107,0	\$12.110,0	33,0%
Costo Total Gama Media	\$8.397,2	\$12.621,2	50,3%
Cobertura	108%	96%	-11,5%
Decil 10	\$19.845,3	\$30.374,0	53,1%
Costo Total Gama Alta	\$13.710,6	\$19.806,3	44,5%
Cobertura	145%	153%	5,9%

<sup>5</sup>Entendido como la proporción del costo de mantenimiento sobre el salario medio de la categoría el salario del costo total)

## Metodología

Los siguientes apuntes destacan los pasos implementados para la confección de la canasta de costo de mantenimiento de vehículos.

- Para el costo de la Verificación Técnica Vehicular (VTV) se tuvieron en cuenta las tarifas oficiales para verificaciones aún vigentes de la Provincia de Buenos Aires.
- El estacionamiento se calculó promediando diferentes valores de la estadía mensual en zonas del centro y microcentro de la capital federal para un automóvil. Para el costo de lavadero se consideró un lavado estándar (lavado en seco de interior y lavado completo exterior, sin incluir motor y chasis) entre ambas fechas de medición.
- En relación al costo del seguro, se tomó el promedio de coberturas de entre 4 y 5 compañías aseguradoras, de acuerdo a diferentes criterios relativos a la gama del vehículo. En el estrato más bajo se consideró la cobertura obligatoria de responsabilidad civil, para el estrato medio se tomó la cobertura total (sin granizo), mientras que para el estrato alto se decidió cotizar el promedio de costos de la cobertura integral contra todo riesgo.
- El cálculo de la patente para CABA se realizó tomando las alícuotas anuales que deben pagar los automovilistas según la Ley Tarifaria de cada año, para luego multiplicar esta alícuota por los valores de cada vehículo (que surgen de ACARA). Finalmente dividir el resultado anterior por doce, para tener cuanto se paga por este tributo mensualmente. Cálculo similar se realizó para la Provincia de Buenos Aires, con la salvedad de que en este caso la cuota mensual para cada auto surge de un valor fijo más uno variable (ambos definidos en las Leyes 14.808 Y 14.880).
- Para la elaboración del costo del peaje se tomó como referencia un automóvil que ingresa a la Capital Federal cruzando por alguno de los peajes de Acceso Oeste y estaciones Buen Ayre-Ruta 202-Camino Real-

Belgrano y Ruta 197 del Acceso Norte; y un total de 22 días laborales, en los cuales se paga peaje tanto a la ida como a la vuelta.

- En el caso del costo del combustible, el mismo varía según el consumo aparente en cada gama de vehículo. Los precios son un promedio de diferentes valores en cada periodo que informa el Ministerio de Energía y Minería de la Nación, mediante la Resolución S.E 1104/2004 en la página web <http://res1104.se.gob.ar/consultaprecios.eess.php> Adicionalmente, se definió un recorrido diario promedio de 60 km (totalizan 1320 km mensuales).
- Para la gama baja se consideró un automóvil Gol Trend 1.6 MSI 3Ptas. Serie (101cv) (L17), con un consumo promedio de 0 a 100 km/hora de 1 litro cada 9,8 kilómetros recorridos.
- Para la gama media se consideró un automóvil C4 1.6 THP 6MT Feel (165cv) (L16), con un consumo promedio de 0 a 100 km/hora de 1 litro cada 11,8 kilómetros recorridos.
- Para la gama alta se consideró un automóvil BMW 118i Active 1.5 8AT (136cv) 5Ptas, con un consumo promedio de 0 a 100 km/hora de 1 litro cada 7,4 kilómetros recorridos.