

INFOGRAFÍA

TARIFA DEL SUBTE

Con los nuevos aumentos anunciados, se generarán ingresos hasta \$882 millones por sobre los costos de explotación del servicio.



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
Módulo Política Económica
Mg. Santiago Fraschina

RESUMEN GENERAL

- El año económico inició con cuantiosos aumentos de servicios de regulación estatal, los cuales verifican incrementos altamente concentrados en los primeros meses del año.
- Ocurre que la urgencia fiscal es amplia, en el contexto del acuerdo con el Fondo Monetario Internacional. Solo este año se deberá reducir un déficit de 2,4 puntos del PBI, repartido entre aumento de recaudación y retracción del gasto público.
- En este escenario, la decisión del Ejecutivo Nacional fue la de transferir buena parte de sus erogaciones fiscales a las jurisdicciones subnacionales. Subsidios a la energía y al transporte, son los ítems más significativos desde lo monetario.
- Esta reducción de transferencias no es ajena a la órbita de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. En un año donde se proyecta una mayor fragilidad en la recaudación distrital, el Ejecutivo local pretende trasladar parte de los recortes a los ciudadanos.
- En lo concerniente al servicio de subte, se viene verificando hace más de un año una aceleración del proceso de “convergencia tarifaria”, esto es, reducción del peso de los subsidios sobre el costo operativo por usuario transportado.
- Claro que este proceso no se da en el vacío; se produce en un marco general de retracción de la economía y licuación de los salarios reales. Esto incide sobre las posibilidades efectivas de llevar adelante un esquema de incrementos tarifarios de la magnitud que se viene implementando en los últimos años.
- En la presente infografía, estudiamos la situación tarifaria del subte de la Ciudad de Buenos Aires. En particular, indagamos en la dinámica de precios reciente, tanto como la incidencia de los subsidios sobre las tarifas, la evolución de los costos de explotación y las ganancias de la operadora ferroviaria.
- Algunos números marcan que la tarifa de subte aumentó 93,3% solo en el segundo semestre del año pasado, y más de un 220% si nos remitimos hasta hace dos años atrás.
- Estas cifras no contemplan los nuevos incrementos anunciados: en caso de que la tarifa converja a los \$21 al mes de mayo, la suba preparará un 180% en menos de un año y 366% en comparación con el mes de octubre de 2016.
- Claro que estas cifras están fuertemente desacopladas de los aumentos de salarios. Por caso, el índice promedio de salarios registrados creció 71% hasta diciembre del 2018, en comparación al mencionado 220% de la tarifa de subte en igual período.
- Contrariamente a estos aumentos, el costo de explotación del servicio no aumenta en la misma proporción. Según números de la Sociedad Estatal SBASE, entre octubre de 2018 y junio de 2017 los costos técnicos subieron tan solo 38,9%.
- Lo anterior redundó en los últimos años en un aumento en la proporción de subsidios al consumidor sobre la tarifa total, los cuales pasaron de un 52,8% en 2014 a una estimación de 65,1% el año pasado. Así, en un contexto de restricción fiscal, el Ejecutivo de CABA busca para este año propiciar una reducción de casi 17 puntos porcentuales en el subsidio a la tarifa.
- No obstante, tomando la proyección de usuarios que expone SBASE y el monto de subsidios ya aprobados para este año por la Legislatura en el Presupuesto 2019, no sería necesario efectuar una nueva suba para cubrir los costos de operación del servicio. Dicho de otra forma, el nuevo aumento propuesto de casi un 27,3% no responde a una razonabilidad económica.
- Con todo, con los nuevos aumentos, se generarán ingresos de hasta \$882 millones sobre los costos de explotación del servicio.

INTRODUCCIÓN.

El Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (GCBA) resolvió nuevos aumentos del pasaje del Subte, que llevarán la tarifa plana de los \$ 16,50 actuales a \$ 19 en abril de 2019 y \$ 21 a partir de mayo. Estos aumentos se suman a las subas ya implementadas desde agosto de 2018, cuando la tarifa general estaba a \$ 7,50 y se incrementó en noviembre de 2018 a \$ 12,50 primero y luego paulatinamente \$ 1 por mes hasta alcanzar los \$ 16,50.

Esta nueva etapa de aumentos en la tarifa se origina en el aumento de los costos de explotación declarados por la empresa operadora, Metrovías. La normativa habilita al GCBA a revisar las tarifas anualmente y cuando el aumento en los costos de explotación supera el 7% respecto a su último cálculo, de modo adicional a la revisión anual. El último costo de explotación anual había sido calculado en \$ 6.418,7 millones, por el período finalizado en abril de 2018. Luego de esto, el GCBA, a través de Subterráneos de Buenos Aires (SBASE), certificó un costo de explotación de \$ 7.825,5 millones a octubre de 2018, lo cual implica un incremento del 21,9%. En el mismo período, además, se produjo un incremento en la cantidad de pasajeros pagos del 2,1%, lo cual arrojó un total de 340,7 millones de pasajes vendidos por el período finalizado en octubre de 2018. El resultado es una tarifa técnica de \$ 23, que surge de la relación entre \$ 7.825,5 millones de costo de explotación y 340,7 millones de pasajeros

pagos.

Sin embargo, los aumentos de la tarifa al usuario son del orden del 27,3% respecto a la última revisión tarifaria (\$ 21 vs. \$ 16,50) y de 180% respecto a la revisión anterior (\$ 21 vs. \$ 7,50). En total la tarifa se habrá más que triplicado (+367%) desde 2016, cuando se produjo el primer aumento durante el gobierno de Larreta, ocasión en que la tarifa pasó de \$ 3,50 a \$ 4,50.

A continuación, en este informe se ofrece un análisis que compara este nuevo aumento del pasaje de subte a \$ 21 con la evolución del nivel general de precios de la economía y la remuneración asalariada. Los datos muestran que la variación de la tarifa de subte excede largamente la tasa de inflación y de la variación de los salarios, lejos de cualquier parámetro de razonabilidad económica y de consideración de la situación socioeconómica de la población usuaria.

Dado que la evolución de la tarifa al usuario excede incluso la evolución del costo de explotación y de la tarifa técnica, una explicación alternativa podría sugerir que la justificación de la tarifa propuesta obedece solamente a razones de naturaleza fiscal. Esto mismo fue sugerido por SBASE en el informe que se presentó como documentación que respalda los aumentos, aunque sin que haya un detalle específico del modo en que la tarifa al usuario a \$21 ha sido calculada.

La razonabilidad de esta hipótesis también es sometida a

prueba y rechazada en este informe. A partir de los datos de pasajeros transportados durante el año 2018 y de proyecciones oficiales de SBASE, se evaluaron escenarios de recaudación para el año 2019. De acuerdo con la distribución de créditos presupuestarios del GCBA para subsidios a la operación del servicio, se concluye que el costo de explotación informado por SBASE podría ser cubierto con la venta de pasajes y los subsidios aprobados para el año 2019 bajo el esquema tarifario actual. En otras palabras, que el aumento de tarifas a \$ 19 en abril y \$ 21 a partir de mayo tampoco se encuentra justificado por motivos fiscales, dado que los recursos asignados a subsidios alcanzan para cubrir el déficit operativo del servicio.

TARIFAS E INFLACIÓN GENERAL

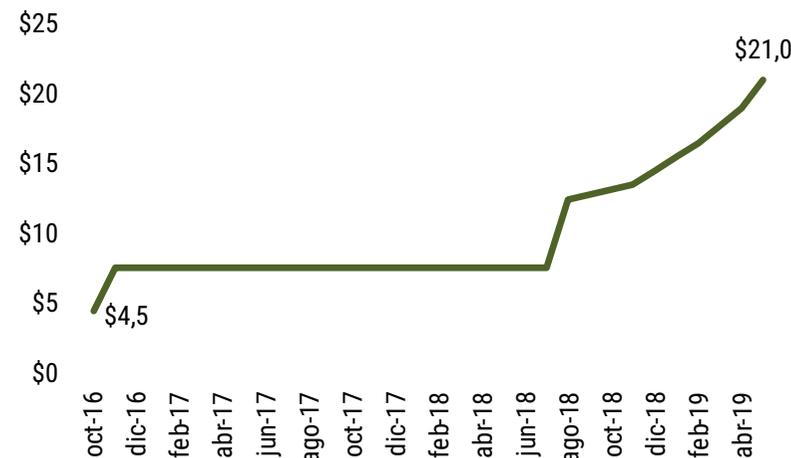
La evolución de la inflación muestra que desde el aumento de la tarifa del subte en agosto de 2018, el nivel general de precios aumentó entre un 18,9% y un 17,4% hasta diciembre de 2018. Se consideran los índices de precios al consumidor elaborados por el INDEC (IPC Nacional) y por la Dirección General de Estadísticas y Censos del GCBA (IPC CABA).

Si además se añaden los datos de inflación de enero de 2019 (ya publicados por ambos índices) y la inflación esperada de los meses de febrero de 2019 a mayo de 2019, obtenida del último Relevamiento de Expectativas de Mercado realizado por el BCRA, se encuentra que la inflación en el período agosto

de 2018 a mayo de 2019 sería del 35% (IPC Nacional) al 34,56% (IPC CABA). El porcentaje de incremento en el nivel general de precios contrasta con el porcentaje de aumento tarifario a aplicarse en el mismo período, que pasando de \$7,5 a \$21 mostraría una suba del 180%.

Si se considera solamente el período de tiempo transcurrido desde la última tarifa antes del aumento a implementarse, la inflación esperada entre marzo y mayo de 2019 resulta del 5,06%, que también resulta marcadamente menor que la variación del pasaje del 27,3%, de \$16,50 en marzo a \$21 a mayo.

EVOLUCIÓN DE LA TARIFA DEL SUBTE (en \$ corrientes)



Fuente: Elaboración propia en base a Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado (SBASE).

Además, tomando en consideración la ponderación en el IPC del Instituto de Estadística de la CABA para los gastos en transporte público por subterráneo se estima la incidencia de los aumentos tarifarios en relación a la evolución del nivel general de precios. El peso de los gastos en subte pasó de

0,26% en el periodo 2015-2016 y alcanzará en el periodo 2018-2019 una incidencia del 0,36%, lo que representa un aumento del 36%. Esto es evidencia de cómo el aumento de las tarifas impacta necesariamente en la evolución del IPC.

TARIFA DEL SUBTE VS INFLACIÓN

Mes	Tarifa Subte	IPC Nacional	IPC CABA	Variación esperada REM BCRA
oct-16	\$4,5	Sin datos	371,1	
nov-16	\$7,5	Sin datos	378,5	
jul-18	\$7,5	149,3	577,5	
ago-18	\$12,5	155,1	598,6	
nov-18	\$13,5	179,6	686,7	
dic-18	\$14,5	184,3	703,0	
ene-19	\$15,5	189,6	729,7	
feb-19	\$16,5	194,5	748,7	2,6%
abr-19	\$19,0	199,6	768,2	2,5%
may-19	\$21,0	204,8	788,1	2,5%

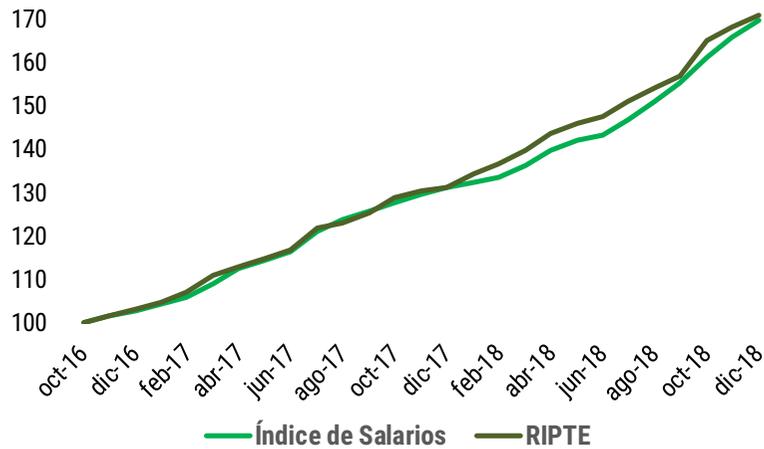
Variaciones	Tarifa Subte	IPC Nacional	IPC CABA	
oct-16 - dic-18	222,2%			
ago-18 - dic-18	93,3%	23,4%	21,7%	
oct-16 - may-19	366,7%		112,4%	Proyectado con REM
ago-18 - may-19	180,0%	37,2%	36,5%	Proyectado con REM

Fuente: Elaboración propia en base a SBASE, INDEC, DGEyC CABA y BCRA

TARIFAS E INFLACIÓN GENERAL

Los salarios también quedaron rezagados frente a la tarifa de subte. Si se considera el Índice de Salarios, elaborado por el INDEC en base a datos de encuestas, la variación de los salarios de trabajadores registrados y no registrados fue del 65,8% entre octubre de 2016 y noviembre de 2018 (último dato disponible) y del 9,8% entre agosto de 2018 y noviembre de 2018.

EVOLUCIÓN DE LOS SALARIOS (en número índice, base octubre 2016=100)



Fuente: Elaboración propia en base a INDEC y SGTyE.

Cualquiera sea la variación de salarios entre noviembre de 2018 y mayo de 2019, es posible advertir que de ningún modo el índice de salarios aumentará más que la tarifa de subte en ninguno de los períodos considerados (+366,7% de octubre de 2016 a mayo de 2019; +180% de agosto de 2018 a mayo de 2019). A la misma conclusión se llega si en lugar de utilizar el Índice de Salarios de INDEC se considera la Remuneración Imponible Promedio de los Trabajadores Estables (RIPTE), publicada por la Secretaría de Seguridad Social de la Nación. A diferencia del Índice de Salarios, el RIPTE sólo incluye a los asalariados registrados del sector privado, pero utiliza datos registrales del sistema de seguridad social, en lugar de datos de encuestas. Su evolución no se aparta sensiblemente de la evolución del Índice de Salarios, con un incremento del 71% de octubre de 2016 a diciembre de 2018 (último dato disponible) y del 10,8% de agosto de 2018 a diciembre de 2018.

En definitiva, la tarifa del subte ha tenido incrementos superiores a los índices de salarios. Su fijación en \$ 21 a partir de mayo de 2019 agravará la tendencia al encarecimiento de la tarifa en relación con la remuneración promedio de los trabajadores.

Por otra parte, el cuadro tarifario del subte establece un esquema de diferenciación respecto de la tarifa general. Existe un descuento para pasajeros frecuentes, por el cual a partir del viaje 21 en el mes se paga el 80% de la tarifa general, a partir del viaje 31 el 70% y desde el viaje 41, el 60%. También existe el Abono Social, al cual pueden acceder beneficiarios de programas sociales del GCBA o el Gobierno Nacional, personas

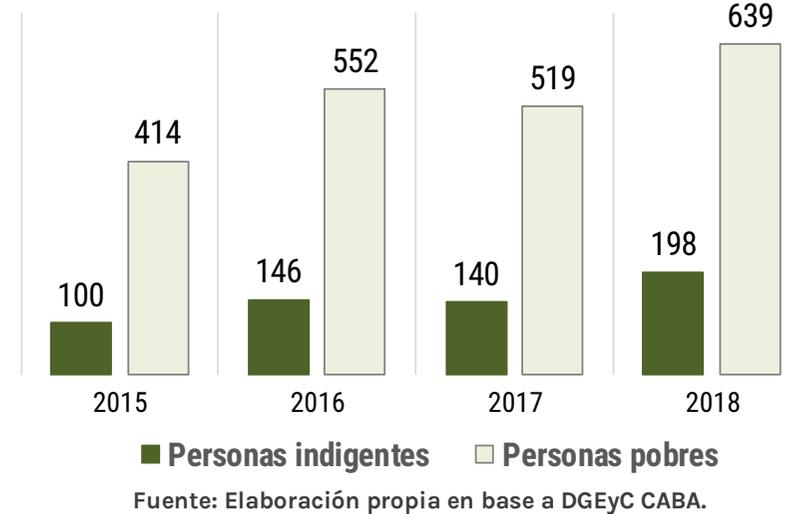
en condición de desempleo crónico, personas con ingresos per capita familiares menores a la canasta básica familiar, entre otros. El Abono Social, bajo la tarifa a \$ 21, quedaría fijado a un costo unitario de \$11,5 (se vende en abonos de diez viajes como mínimo).

A pesar de que este esquema de diferenciación tarifaria atiende a criterios mínimos de sensibilidad social, junto con el Pase libre para Jubilados y Pensionados y los Abono Estudiantil y Maestro, su incremento anunciado para abril y mayo de 2019 tampoco responde a la situación de mayor vulnerabilidad socioeconómica. El cuadro tarifario propuesto por SBASE incrementa la tarifa general en la misma proporción que el abono social y el descuento para pasajeros frecuentes, manteniendo constante la relación entre ambos tipos de tarifa. De esta manera, la fijación de tarifas diferenciadas asume que la situación de la población objetivo de esas tarifas se mantiene igual, en términos relativos, a la situación del resto de la población usuaria del subte.

Esa presunción contrasta con la evidencia sobre incremento en la incidencia de la pobreza e indigencia en la Ciudad de Buenos Aires, calculados por la Dirección General de Estadísticas y Censos del GCBA. Los datos al tercer trimestre de 2018 muestran que entre 2018 y 2016 hubo 87.000 más debajo de la línea de pobreza y 52.000 más debajo de la de indigencia. En términos relativos, en el tercer trimestre de 2016 había un 18,1% de personas pobres y 4,8% de personas indigentes. Dos años después, el 20,9% de las personas en la Ciudad de Buenos Aires son pobres y el 6,5% son indigentes. A pesar de eso, los aumentos porcentuales de la tarifa del subte durante el período considerado han sido los mismos para

todos los usuarios, independientemente de que paguen el Abono Social, el descuento de pasajeros frecuentes o la tarifa general.

INDICADORES DE POBREZA EN CABA (en miles de personas, al tercer trimestre de cada año)



EL COSTO TÉCNICO DEL SERVICIO

El aumento de la tarifa de subte no sólo supera a la inflación y a la variación de los salarios, sino también al incremento en

los costos de explotación, auditado por SBASE en base a la información provista por la empresa operadora del servicio, Metrovías.

La fijación de la tarifa al usuario a \$21 se corresponde con un cálculo del costo de explotación anual a octubre de 2018, por \$ 7.825,6. Respecto a la última revisión tarifaria, esto implica un incremento del 21,9% en el costo de explotación anual, que había sido estimado en \$ 6.418,8 millones en abril de 2018.

Aquella estimación del costo de explotación había coincidido con la implementación de un cuadro tarifario de aumentos escalonados que finalizaba en una tarifa al usuario \$16,50 a partir de febrero de 2019. Es decir que mientras que la tarifa que pagan los usuarios se incrementó en un 27,3%, el costo de explotación de referencia para el cálculo de la tarifa técnica subió un 21,9%. Si se extiende el análisis al aumento tarifario previo (cuando el pasaje aumentó a \$ 12,50) se encuentra que la variación del costo de explotación es de 38,9% frente a una suba del 68% en la tarifa.

La comparación confirma la tendencia al aumento desproporcionado del subte si se incluye en el cálculo el total de pasajeros pagos. El contrato de operación y mantenimiento del servicio subte establece como tarifa técnica a la relación entre el costo de explotación anteriormente mencionado y la cantidad de pasajeros pagos. Al respecto, es un hecho documentado que existe cierta elasticidad precio en el consumo del servicio de subte: una suba del precio del subte, en la medida en que sea una suba relativa al costo de viajar en otros medios de transporte, tiende a provocar una disminución en la cantidad de pasajeros (que generalmente

pasan a utilizar el transporte de colectivos). Esto genera una relación dinámica en la determinación de la tarifa, por la cual una tarifa al usuario más alta puede derivar en una disminución de pasajeros, lo cual encarece la tarifa técnica.

Más allá de que SBASE, aun reconociendo esta situación, en ningún caso detalla la magnitud de los efectos para incorporarla a la determinación de la tarifa al usuario, es relevante tener en cuenta que la evolución de la tarifa técnica tampoco guarda relación con la evolución de la tarifa al usuario. Mientras que la tarifa general al usuario (TU) de \$ 21 se corresponde con un cálculo de tarifa técnica (TT) a \$ 23, las relaciones previas era de \$16,5 (TU) vs. \$ 19,2 (TT) en febrero 2018 y de \$ 12,50 (TU) vs. \$ 18 (TT). En cada revisión tarifaria señalada el pasaje de subte subió proporcionalmente más que la tarifa técnica.

COSTO DE EXPLOTACIÓN Y TARIFA TÉCNICA

(en millones de U\$S)

Concepto	jun-17	abr-18	oct-18	oct-18 vs	oct-18 vs
	<i>(en millones de \$)</i>			abr-18	jun-2017
Mano de Obra	\$3.670	\$4.110	\$4.959		
Gastos de Mantenimiento	\$692	\$819	\$955		
Gastos de Energía Eléctrica	\$264	\$338	\$445		
Gastos de Seguros	\$169	\$192	\$229		
Gastos de Operación	\$164	\$196	\$244		
Gastos de Facturación	\$54	\$125	\$144		
Honorarios profesionales	\$27	\$29	\$34		
Gastos de Administración	\$144	\$89	\$89		
Gastos de Seguridad	\$158	\$200	\$200		
Impuestos	\$100	\$100	\$147		
Inversión	\$193	\$220	\$379		
Costo de Explotación	\$5.634	\$6.419	\$7.826	21,9%	38,9%
Pasajeros pagos	\$312	\$334	\$341	2,1%	9,1%
Tarifa técnica (en pesos)	\$18,0	\$19,2	\$23,0	19,8%	27,8%

Fuente: SBASE.

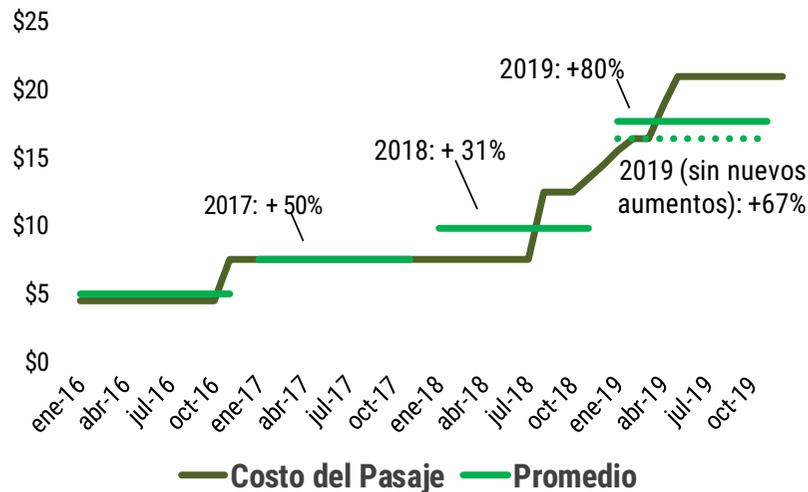
De hecho, el aumento de la tarifa de subte en un 27,3%, además de superar a la última variación del costo de explotación y de la tarifa técnica, se monta sobre una base más alta luego de los aumentos sucesivos de fines de 2018 y principios de 2019. Si se calcula la tarifa promedio anual, con

el pasaje a \$ 21 a partir de mayo, el 2019 terminaría con un nivel un 80% superior al nivel de 2018.

Ahora bien, dado los importantes aumentos que tuvieron lugar entre fines de año pasado y principios de 2019, si no se materializaran los aumentos propuestos por SBASE, es decir

si la tarifa quedara fijada para el resto del año en \$ 16,5, la tarifa promedio de este año sería un 67% más elevada que la del año pasado, lo que permite ilustrar lo desproporcionado del incremento propuesto.

TARIFA DE SUBTE (en \$ corrientes)



Fuente: Elaboración propia en base a SBASE.

Por otro lado, corresponde dar cuenta del motivo por el cual los costos de explotación aumentan por encima de la inflación, los cuales se encuentran en la propia política económica nacional. Bajo el periodo estudiado (junio de 2017 a octubre de 2018) se encuentra que, como ya se señaló, el costo de explotación aumentó un 38,9%, a pesar de que la

partida de mayor peso (63% del costo total), los gastos en mano de obra, aumentó por debajo (35,1%). En cambio, otras partidas de relevancia han debido crecer necesariamente por encima del promedio. Entre ellas se tiene que los gastos en energía eléctrica crecieron un 68,4% (la cual representa el 6% del costo total), con lo cual, se constata la forma en que la política macroeconómica impacta sobre los costos de explotación del servicio de subterráneo.

SOBRE LA CUESTIÓN FISCAL

Visto que la tarifa del subte a \$ 21 no guarda relación alguna con la inflación, los salarios, el costo de explotación del servicio o la tarifa técnica, surge el interrogante acerca de cuál es el criterio que el GCBA utiliza para su determinación.

La explicación más plausible, descartadas todas las razones de tipo económico y financiero, es fiscal. El Acuerdo de Operación y Mantenimiento, que regula la relación entre SBASE (autoridad de aplicación de la Ley de Subte), establece que los ingresos del operador se componen de la facturación por venta de pasajes y comisiones por carga de tarjetas y los subsidios, que cubren la diferencia entre los gastos de la operación y los ingresos.

Esta intuición se confirma en la documentación que SBASE presenta para respaldar el aumento tarifario, que indica que “el objetivo del proyecto tarifario propuesto es revertir la tendencia de aumento del subsidio al operador,

acompañándolo de nuevos beneficios directos para el pasajero”. Esa afirmación se presenta a continuación del

siguiente cuadro:

COSTOS DE EXPLOTACIÓN Y SUBSIDIOS
(en millones de U\$S)

Concepto	2014	2015	2016	2017	2018 estimado	2019 estimado
Costos de explotación	\$1.956,0	\$2.636,8	\$3.893,0	\$5.009,7	\$6.446,4	\$8.502,0
Subsidio	\$1.032,0	\$1.642,0	\$2.670,0	\$3.131,0	\$4.194,7	\$4.095,2
% subsidio/costo de explotación	52,8%	62,3%	68,6%	62,5%	65,1%	48,2%

Fuente: Elaboración propia en base a SBASE.

La información contenida en ese informe se encuentra actualizada por las cifras de distribución administrativa de créditos del 2019. El Presupuesto de la Ciudad de Buenos Aires para el año 2019 establece una partida de \$ 8.118,4 millones para SBASE, de los cuales \$264,2 millones corresponden a gastos en el servicio de seguridad del subte y los \$7.854,2 millones restantes corresponden a transferencias. La posterior distribución de créditos, establecida bajo el Decreto 2/2019, ordena una asignación de \$ 350 millones para los propios gastos anuales de SBASE y \$ 4.200 millones para

transferencias por gastos corrientes, destinadas a cubrir los subsidios al operador según lo establecido en el Acuerdo de Operación y Mantenimiento

PRESUPUESTO 2019 DE SBASE (en millones de U\$S)

Concepto	Monto (en millones de \$)
Presupuesto total SBASE	\$8.118
Operatoria SBASE	\$350
Gastos de seguridad	\$264
Construcción y ampliación de la red	\$3.304
Cumplimiento del contrato de Operación y Mantenimiento	\$4.200

Fuente: Elaboración propia en base a Presupuesto 2019 CABA.

De esta manera el costo de explotación estimado para 2019 en \$ 8.502 millones, con subsidios por \$ 4.200 millones, tendría un ratio de cobertura del 49%, en sintonía con el objetivo oficial de propiciar su reducción. Sin embargo los datos sobre pasajeros pagos transportados muestran que sin necesidad de aumentar la tarifa al usuario tal como fue anunciado (\$ 19 en abril y \$ 21 en mayo), el Operador obtendría ingresos suficientes para cubrir el costo de explotación, descontados los subsidios establecidos en el Presupuesto 2019.

Por otro lado, se observa como el subsidio ha venido creciendo por debajo del IPC estimado por la CABA en los años 2017 y 2018. Esto representa una licuación en términos reales de los subsidios que van destinados a abaratar el precio del viaje en subte.

EVOLUCIÓN DE SUBSIDIOS Y PRECIOS (en % de variación anual)

Concepto	2015	2016	2017	2018
Subsidio	59,1%	62,6%	17,3%	34,0%
IPC CABA	26,9%	41,0%	26,1%	45,5%

Fuente: Elaboración propia en base a SBASE e IPC-CABA.

SUBSIDIOS, ¿PARA QUÉ?

Para verificar esta hipótesis, se presentan dos escenarios con diferentes fuentes de información respecto a los pasajeros transportados. El escenario 1 considera los pasajeros pagos efectivamente transportados en 2018, según surge de la información publicada por la Dirección General de Estadísticas y Censos del GCBA. El escenario 2 considera los pasajeros proyectados por SBASE para el año 2019 en el pliego de la Licitación Pública Internacional para la concesión del

subte a un nuevo operador¹. En ambos escenarios los pasajeros de enero 2019 corresponden al dato efectivamente informado por la DGEyC para el mes en curso, que a la fecha se encuentra disponible en su página web.

CANTIDAD DE PASAJEROS DE SUBTE (en millones de usuarios)

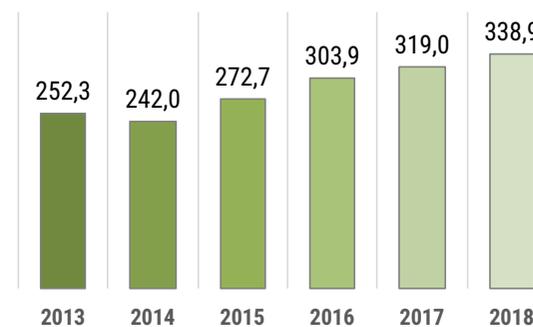
Mes	Escenario 1	Escenario 2
ene-19	22,7	22,7
feb-19	22,0	19,2
mar-19	29,1	27,5
abr-19	28,9	28,1
may-19	29,6	30,7
jun-19	29,3	28,3
jul-19	30,4	30,4
ago-19	32,8	31,3
sep-19	28,3	31,0
oct-19	32,2	31,5
nov-19	28,1	29,8
dic-19	25,6	27,8
Anual 2019	338,9	338,3

Fuente: Elaboración propia en base a DGEyC CABA y proyección SBASE.

¹ Fuente: Subte.Data (<http://lppargentina.org.ar/subtedata/indice-nueva-concesion-de-subte-pliego-de-licitacion-publica-nacional-e-internacional-21218/>)

Cabe considerar que estas proyecciones pueden ser consideradas conservadoras, en la medida en que la cantidad de pasajeros pagos muestra una tendencia creciente, con un aumento del 34,3% entre 2013 y 2018. El aumento en el número de pasajeros transportados es una consecuencia esperable de la extensión de la red, que lentamente ha sumado nuevas estaciones, extendiendo su radio de influencia a una mayor superficie de la Ciudad de Buenos Aires. Los escenarios planteados para la facturación del operador representan, entonces, estimaciones de mínima sobre sus ingresos para el año 2019.

EVOLUCIÓN DE LA CANTIDAD DE PASAJEROS (en millones de usuarios)



Fuente: Elaboración propia en base a DGEyC CABA

Para la proyección de escenarios de recaudación debe considerarse que existe una diferencia entre la facturación teórica que surgiría de multiplicar los pasajeros pagos por la tarifa y la facturación que Metrovías efectivamente percibiría de modo neto. Esta diferencia se debe a la existencia de diferenciales para pasajeros frecuentes en el cuadro tarifario, tal como ha sido explicado previamente, y a los subsidios correspondientes a la Red SUBE, por viajes intermodales entre

subte, tren y colectivo. La información que SBASE ha presentado indica que, en promedio, estos componentes representan un 6% y 13% respectivamente de la tarifa al usuario. Además, cabe considerar que los pasajes de subte están sujetos al pago del Impuesto al Valor Agregado con una alícuota del 10,5%. La facturación del operador debe estimarse de acuerdo a las siguientes ecuaciones:

$$\text{Recaudación bruta anual} = \sum_{t=1}^{12} (\text{Tarifa general}_t * \text{Pasajeros pagos}_t) * (1 - 0,06 - 0,13)$$

$$\text{Recaudación neta anual} = \text{Recaudación bruta anual} / (1 + 0,105)$$

Mediante el ejercicio descrito se obtuvieron dos valores para cada escenario de pasajeros pagos. El escenario 1 muestra una recaudación neta de \$ 4.081 millones si se mantuviera el cuadro tarifario vigente antes del aumento, con la tarifa a \$ 16,5 a partir de febrero de 2019. El escenario 2, con una diferente cantidad de pasajeros por mes, ofrece una estimación muy similar, con \$ 4.075 millones.

ESCENARIOS DE RECAUDACIÓN PARA EL AÑO 2019, SIN AUMENTO TARIFARIO

Mes	Tarifa al usuario	Pasajeros pagos		Recaudación mensual	
		Escenario 1	Escenario 2	Escenario 1	Escenario 2
ene-19	\$ 15,5	22.744.233	22.744.233	\$ 352.535.612	\$ 352.535.612
feb-19	\$ 16,5	21.963.219	19.197.440	\$ 362.393.114	\$ 316.757.760
mar-19	\$ 16,5	29.093.475	27.508.405	\$ 480.042.338	\$ 453.888.683
abr-19	\$ 16,5	28.883.412	28.060.310	\$ 476.576.298	\$ 462.995.115
may-19	\$ 16,5	29.582.893	30.718.184	\$ 488.117.735	\$ 506.850.036
jun-19	\$ 16,5	29.302.431	28.281.988	\$ 483.490.112	\$ 466.652.802
jul-19	\$ 16,5	30.396.869	30.373.103	\$ 501.548.339	\$ 501.156.200
ago-19	\$ 16,5	32.762.278	31.286.444	\$ 540.577.587	\$ 516.226.326
sep-19	\$ 16,5	28.338.826	31.014.324	\$ 467.590.629	\$ 511.736.346
oct-19	\$ 16,5	32.169.894	31.479.232	\$ 530.803.251	\$ 519.407.328
nov-19	\$ 16,5	28.060.574	29.849.708	\$ 462.999.471	\$ 492.520.182
dic-19	\$ 16,5	25.552.677	27.789.990	\$ 421.619.171	\$ 458.534.835
Recaudación sin descuentos				\$ 5.568.293.654	\$ 5.559.261.224
Descuentos				-\$ 1.057.975.794	-\$ 1.056.259.632
Recaudación bruta anual				\$ 4.510.317.859	\$ 4.503.001.591
IVA (10,5%)				-\$ 428.582.240	-\$ 427.887.029
Recaudación neta anual				\$ 4.081.735.619	\$ 4.075.114.562

Fuente: Elaboración propia en base a SBASE.

Las proyecciones de recaudación neta obtenidas en cada escenario contrastan con la información sobre el costo operativo del servicio, que SBASE ha informado en \$ 8.502

millones. A ese costo se le restan los gastos de seguridad, que no son realizados por el operador, sino por SBASE, y la partida para subsidios a la operación y mantenimiento. Ambas

partidas surgen del Presupuesto 2019 y la diferencia es el monto a cubrir con recaudación neta de descuentos e IVA. El análisis de escenarios muestra que en cualquier estimación conservadora de la cantidad de pasajeros pagos para 2019 la recaudación neta permite cubrir las necesidades del operador sin tener que incrementar la tarifa de \$ 16,5 a \$ 19 y \$ 21. Los subsidios asignados y la recaudación neta son entre \$ 37 y \$ 44 millones mayores al costo de explotación neto de gastos de seguridad.

En contraste, replicando el mismo cálculo para el caso en que el cuadro tarifario se actualiza con un aumento a \$ 19 en abril y \$ 21 a partir de mayo, se advierte claramente que el aumento tarifario permitiría al operador recaudar mucho más de lo necesario para el mantenimiento de la operación. Las proyecciones de pasajeros disponibles resultan en una recaudación neta mayor a los \$ 4.900 millones.

DIFERENCIAL ENTRE FUENTES Y COSTOS SIN AUMENTOS TARIFARIOS *(en millones de U\$S)*

Concepto	Escenarios (cifras en millones)	
	E1 sin aumento	E2 sin aumento
Costo de explotación	\$ 8.502,0	\$ 8.502,0
Gastos de seguridad	\$ 264,0	\$ 264,0
Subsidios	\$ 4.200,0	\$ 4.200,0
A cubrir con recaudación neta	\$ 4.038,0	\$ 4.038,0
Recaudación neta anual	\$ 4.081,7	\$ 4.075,1
Diferencia	\$ 43,7	\$ 37,1

Fuente: Elaboración propia en base a SBASE, DGEyC y Presupuesto 2019.

ESCENARIOS DE RECAUDACIÓN PARA EL AÑO 2019, CON AUMENTO TARIFARIO

Mes	Tarifa (con aumento)	Pasajeros pagos		Recaudación mensual	
		Escenario 1	Escenario 2	E1 con aumento	E2 con aumento
ene-19	\$ 15,5	22.744.233	22.744.233	\$ 352.535.612	\$ 352.535.612
feb-19	\$ 16,5	21.963.219	19.197.440	\$ 362.393.114	\$ 316.757.760
mar-19	\$ 16,5	29.093.475	27.508.405	\$ 480.042.338	\$ 453.888.683
abr-19	\$ 19,0	28.883.412	28.060.310	\$ 548.784.828	\$ 533.145.890
may-19	\$ 21,0	29.582.893	30.718.184	\$ 621.240.753	\$ 645.081.864
jun-19	\$ 21,0	29.302.431	28.281.988	\$ 615.351.051	\$ 593.921.748
jul-19	\$ 21,0	30.396.869	30.373.103	\$ 638.334.249	\$ 637.835.163
ago-19	\$ 21,0	32.762.278	31.286.444	\$ 688.007.838	\$ 657.015.324
sep-19	\$ 21,0	28.338.826	31.014.324	\$ 595.115.346	\$ 651.300.804
oct-19	\$ 21,0	32.169.894	31.479.232	\$ 675.567.774	\$ 661.063.872
nov-19	\$ 21,0	28.060.574	29.849.708	\$ 589.272.054	\$ 626.843.868
dic-19	\$ 21,0	25.552.677	27.789.990	\$ 536.606.217	\$ 583.589.790
Recaudación sin descuentos				\$ 6.703.251.173	\$ 6.712.980.377
Descuentos				-\$ 1.273.617.723	-\$ 1.275.466.272
Recaudación bruta anual				\$ 5.429.633.450	\$ 5.437.514.105
IVA (10,5%)				-\$ 515.938.020	-\$ 516.686.861
Recaudación neta anual				\$ 4.913.695.430	\$ 4.920.827.245

Fuente: Elaboración propia en base a SBASE.

De esta manera, el excedente de la recaudación sobre la diferencia a cubrir de sería de alrededor de \$ 880 millones luego de aplicarse los aumentos tarifarios de abril y mayo de

2019

DIFERENCIAL ENTRE FUENTES Y COSTOS CON AUMENTOS TARIFARIOS

(en millones de U\$\$)

Concepto	Escenarios (cifras en millones)	
	E1 con aumento	E2 con aumento
Costo de explotación	\$ 8.502,0	\$ 8.502,0
Gastos de seguridad	\$ 264,0	\$ 264,0
Subsidios	\$ 4.200,0	\$ 4.200,0
A cubrir con recaudación neta	\$ 4.038,0	\$ 4.038,0
Recaudación neta anual	\$ 4.913,7	\$ 4.920,8
Diferencia	\$ 875,7	\$ 882,8

Fuente: Elaboración propia en base a SBASE, DGEyC y Presupuesto 2019.

Como se observa en este sencillo ejercicio, con los recursos presupuestarios que han destinado la Legislatura y el GCBA y los costos de explotación estimados por SBASE el funcionamiento del servicio se podría financiar sin necesidad de modificar la tarifa e incluso reduciendo el peso del subsidio.

Esto se explica porque tal como se mostró anteriormente, dados los aumentos tarifarios ya implementados a fin del año pasado y principios de este, la tarifa promedio en el año 2019

sería un 67% más alta que en 2018 aún sin que el pasaje aumente a \$ 19 y \$ 21. Esto implica que a pesar de no aplicarse los aumentos en curso, la recaudación por ventas de pasajes podría crecer muy por encima del 32% que SBASE estima que aumentarán los costos de explotación. En definitiva, además de que sin el aumento a \$ 19 y \$ 21 los costos operativos estarían cubiertos, también se cumpliría el declamado objetivo de reducir el peso del subsidio en el costo de explotación.

A su vez, estos \$ 880 millones podrían haber sido utilizados para más que duplicar el presupuesto asignado a construcciones (\$ 625 millones) del programa de Infraestructura - Recursos físicos en salud que se encarga de “detectar y resolver las falencias que aun presenta la capacidad instalada” del sistema público de la salud. De la misma forma se pudiera duplicar el presupuesto destinado a personal permanente (\$ 880 millones) del programa de Educación del Adulto y del Adolescente que promueve la inclusión de jóvenes con alto grado de vulnerabilidad que incluye el presupuesto para Bachilleratos Populares o para el Plan Fines. Y además alcanzaría para incrementar en un 25% el presupuesto destinado al Programa de Asistencia Alimentaria y Acción Comunitaria (\$ 3.505 millones) el cual está destinado a las Unidades Productivas que proveen asistencia alimentaria a los alumnos de los establecimientos educativos dependientes del Ministerio de Educación e Innovación.

CONCLUSIONES

El anuncio de un nuevo aumento en la tarifa de subte, que la llevará de los actuales \$ 16,50 a \$ 19 en abril y \$ 21 en mayo de 2019, no satisface una razonabilidad económica bajo diversos enfoques de estudio.

La suba de la tarifa supera largamente la evolución del nivel general de precios desde los últimos aumentos implementados, tanto para el IPC Nacional como para el IPC CABA. La evolución esperada según el Relevamiento de Expectativas del BCRA también muestra un marcado encarecimiento real de la tarifa de subte.

La suba de la tarifa también excede a los índices más difundidos como indicadores de la variación de salarios. El Índice de Salarios del INDEC y la Remuneración Promedio informada por la Secretaría de Seguridad Social muestran que el aumento encarecerá el costo del subte en relación con el salario. El aumento propuesto, además, se traslada en igual proporción a la tarifa general y a las tarifas con descuento, lo cual pone de manifiesto que la fijación de la tarifa no ha seguido criterios de consideración social en el contexto de mayor vulnerabilidad socioeconómica.

La suba de la tarifa tampoco se justifica por el aumento de los costos de explotación. Los porcentajes de incremento aplicados por el GCBA son varias veces mayores tanto al cálculo del costo de explotación como al cálculo de la tarifa técnica.

Finalmente, la suba de la tarifa tampoco encuentra justificación desde un punto de vista fiscal. Con las partidas

de de subsidios asignadas en \$ 4.200, el costo de explotación que el Operador tendría que afrontar, de acuerdo a las estimaciones de SBASE, podría ser cubierto con el nivel actual de tarifas, sin necesidad de aumentar el pasaje a \$ 19 ni a \$ 21. Descartados los criterios de mantenimiento del precio relativo, de mantenimiento de la relación con el salario, de consideración de las necesidades sociales, de evolución de los costos de explotación del servicio y de fiscalidad, no se encuentra ninguna justificación económica razonable para el aumento que llevará a la tarifa de subte a \$ 21.