



**LABORATORIO DE**  
*Políticas Públicas*

## Un análisis de la tarifa del Subte

por Rafael Gentili y Hernán González Badián  
Agosto de 2014

Área Desarrollo  
Urbano  
Movilidad y  
Hábita

Analizamos los sucesivos aumentos en la tarifa del subte aplicados por el gobierno porteño desde que se hiciera cargo del servicio y sus efectos sobre los usuarios, la empresa Metrovías y el presupuesto de la Ciudad.

# UN ANÁLISIS DE LA TARIFA DEL SUBTE

## Introducción.

Días pasados SBASE, autoridad de aplicación del servicio de subterráneo de la ciudad de Buenos Aires, publicó un Informe sobre el funcionamiento del sistema de descuentos de la tarifa del subte que se encuentra vigente desde el 14 de marzo de este año<sup>1</sup>. Se trata de la primera y única información disponible sobre el tema y si bien es parcial, nos permite esbozar algunas reflexiones.

Recordemos que el 7 de marzo de 2014 se publicó en el Boletín Oficial la Resolución SBASE 1995/14, por la cual se establecía un aumento en la tarifa del subte, pero con una modalidad inédita en la Región Metropolitana de Buenos Aires: una escala de reducción de dicha tarifa en relación a la cantidad de viajes realizados en el mes calendario por cada usuario (o tarjeta SUBE). Así, entre 1 y 20 viajes al mes, la tarifa se fijó en \$ 4,50; entre 21 y 30 viajes, \$ 3,60; entre 31 y 40, \$ 3,15; y 41 en adelante, \$ 2,70. Al mismo tiempo se establecieron abonos mensuales por 30, 40 y 50 viajes que incluían los descuentos estipulados.

Esta decisión fue recurrida ante la Justicia<sup>2</sup>, que en primera instancia hizo algunas modificaciones que fueron desechadas por la segunda instancia<sup>3</sup>, con lo cual tanto los montos como la modalidad de descuentos se encuentran firmes y vigentes.

## Impacto de la Nueva Tarifa.

Como se puede apreciar de la simulación que realizamos en base al máximo de viajes por cada tramo de descuento (el abono más alto es por 50 viajes), el dinero ahorrado oscila entre nueve y cuarenta con cincuenta pesos (ver Cuadro 1).

## Cuadro 1

### Simulaciones de acuerdo al Nuevo Esquema Tarifario

Cantidad Viajes al mes	Aplicación Esquema	Tarifa promedio	Total pagado	Ahorrado Promedio por Viaje	Ahorrado Mensual	Porcentaje Ahorro
20	20 viajes a \$ 4,50	\$ 4,50	\$ 90,00	\$ 0,00	\$ 0,00	0,00%
30	20 v. a \$ 4,50 + 10 v. a \$ 3,60	\$ 4,20	\$ 126,00	\$ 0,30	\$ 9,00	6,67%
40	20 v. a \$ 4,50 + 10 v. a \$ 3,60 + 10 v. a \$ 3,15	\$ 3,94	\$ 157,50	\$ 0,56	\$ 22,50	12,50%
50	20 v. a \$ 4,50 + 10 v. a \$ 3,60 + 10 v. a \$ 3,15 + 10 v. a \$ 2,70	\$ 3,69	\$ 184,50	\$ 0,81	\$ 40,50	18,00%

Elaboración propia en base al Anexo I de la Res. SBASE 1995/14.

<sup>1</sup> Difundido a través del diario Clarín, 15/8/2014, "Sólo el 7% de los pasajeros paga la tarifa más barata", [http://www.clarin.com/ciudades/Solo-pasajeros-paga-tarifa-barata\\_0\\_1193880716.html](http://www.clarin.com/ciudades/Solo-pasajeros-paga-tarifa-barata_0_1193880716.html)

<sup>2</sup> Causa iniciada por el legislador porteño del Movimiento Socialista de los Trabajadores (MST), Alejandro Bodart, en trámite ante el Fuero Contencioso Administrativo y Tributario de la CABA, Juzg. 1, Sec. 1, Expte. N° A1397-2014 "Bodart, Alejandro c/ GCBA s/ Amparo".

<sup>3</sup> Fallos de Primera Instancia del 17/3/2014 y 20/5/2014 y de Cámara, del 3/7/2014. Se pueden consultar con número de expediente y año en <http://consultapublica.jusbaires.gob.ar/>



El Informe señala que desde el 14 de marzo (hasta una fecha que no se precisa<sup>4</sup>) se realizaron 72,5 millones de viajes<sup>5</sup>, de los cuales 29 millones fueron abonados con algún tipo de bonificación, lo que equivaldría al 40% del total de viajes pagos del período<sup>6</sup> (ver Cuadro 2).

## Cuadro 2

### Resumen Informe SBASE

Tarifas Pagadas	Cantidad de Viajes	Porcentajes	Parciales Recaudados
\$ 5,00	500.000	0,69%	\$ 2.500.000
\$ 4,50	43.500.000	60,00%	\$ 195.750.000
\$ 4,32	13.300.000	18,34%	\$ 57.456.000
\$ 4,05	10.500.000	14,48%	\$ 42.525.000
\$ 3,72	4.700.000	6,48%	\$ 17.484.000
<b>Total de Viajes</b>	<b>72.500.000</b>	<b>100,00%</b>	
<b>Tarifa General Promedio</b>			<b>\$ 4,35</b>

Elaboración propia en base a nota de Clarín.

**Si analizamos el impacto de estas bonificaciones sobre el total de viajes pagos, obtenemos que la tarifa promedio del subterráneo de la Ciudad es de \$4,35 por viaje**, apenas un 3,7% inferior a la tarifa de \$4,5 (tarifa plana con SUBE).

**Conclusión 1:** El esquema de descuentos es una herramienta útil para hacer política tanto de ingresos como de gestión en el sector transporte, por lo que sería esperable que en un futuro inmediato se aplique en todo el sistema de la región metropolitana<sup>7</sup>, permitiendo la combinación de modos (tren, subte, colectivo). Aplicada al subte, su impacto es exiguu, en parte por la estructura de descuentos diseñada por SBASE.

**Conclusión 2:** Si bien pareciera interesante que el 40% de los viajes haya tenido algún tipo de descuento (más allá de que el ahorro de bolsillo sea reducido), **el escaso porcentaje (6,48%) que accedió al máximo descuento posible refuerza los argumentos de la jueza Elena Liberatori** cuando en su fallo señalaba que la nueva estructura tarifaria

<sup>4</sup> Los últimos datos disponibles sobre viajes pagos en el subte durante este año llega hasta el mes de junio. Prorrateando los viajes de marzo y sumándolos a los totales de los meses siguientes, nos aproximamos a los 72,5 millones de viajes, con lo cual, a los fines del presente trabajo, haremos de cuenta que el informe abarca el período 14/3 al 30/6.

<sup>5</sup> SBASE exhibe la cantidad de viajes en millones, lo que puede dar lugar a inexactitudes marginales por efecto del redondeo.

<sup>6</sup> Si se suman los parciales nos da que se realizaron 28,5 millones de viajes con descuentos. Al mismo tiempo, en la nota se hace referencia a que habría viajes pagos a \$ 5 que son aquellos que se venden sin sube y sin abono, lo que sería "1 viaje subtepass". Por eso, a los fines de este análisis consideramos que esa diferencia de 500.000 viajes fueron vendidos a \$ 5.

<sup>7</sup> El 21/8/2014 se publicó en el Boletín Oficial el Decreto 1358/14 del Gobierno Nacional, mediante el cual se aprueba el "CONVENIO TRIPARTITO ENTRE EL ESTADO NACIONAL, LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES Y LA CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES DESTINADO A LA CREACION DE LA AGENCIA DE TRANSPORTE METROPOLITANO (ATM)" de fecha 3 de octubre de 2012. Este nuevo organismo debería tener entre sus prioridades esta tarea.



dejaba afuera del máximo descuento al pasajero que usa el subte como medio de transporte para movilizarse de casa al trabajo y viceversa<sup>8</sup>.

De hecho, en el período analizado (desde el 14 de marzo a junio) no hubo ningún mes con más de 20 días laborables, lo que implica que ese tipo de usuario hizo, como máximo, 40 viajes por mes (el máximo descuento empieza recién en el viaje 41). En el resto del año los únicos meses con 22 días laborables son julio, septiembre y octubre. Además, si hubiera alguna razón por la que el subte no funcionara (medidas de fuerza gremial, desperfectos, etc.) se afectaría la acumulación de viajes para alcanzar un mayor descuento.

### El Nuevo Esquema en el marco de los sucesivos aumentos de tarifa.

Como se sabe, desde que la Ciudad se hizo cargo del subte, **la tarifa aumentó un 309%**. Esto tuvo un fuerte impacto negativo en la cantidad de viajes: **en 2013 la cantidad de pasajeros pagos transportados exhibió un descenso en torno al 16%<sup>9</sup> respecto a 2011** (último año de concesión a cargo del gobierno nacional). Siendo que el costo de prestación del servicio es igual si se transportan 250 ó 300 millones al año, la estructura tarifaria debe satisfacer dos objetivos simultáneamente: a) no deteriorar la ecuación económico-financiera del subte a fin de mantener y mejorar la calidad del servicio; y b) ofrecer una tarifa razonable al usuario que permita captar la mayor cantidad de pasajeros.

**Esta merma de pasajeros transportados explica, en buena medida, que la tarifa técnica haya sido fijada por SBASE, para el 2014, en \$10,76, ya que si se hubiera mantenido la cantidad de viajes pagos del 2011, esa tarifa técnica sería hoy de \$ 8,28<sup>10</sup>.**

Lo dicho en el punto anterior resulta relevante cuando se constata que **los pasajeros expulsados del subte son, como es evidente, aquellos de menores recursos** donde la elasticidad precio de la demanda del subte es más alta que en la población de recursos medios-altos. Ello se ve reflejado en la caída de los pasajeros pagos por línea, mientras que cayó un 16% los viajes pagos en la comparación 2013 versus 2011, en la línea "C" cayó 24% mientras que en el Premetro descendió 73%. Pese a la implementación de la tarifa social para ciertos sectores beneficiarios de planes sociales, desempleados, entre otros.

### Cuadro 3

<sup>8</sup> Ver fallo del 20/5/2014 citado en Nota 3.

<sup>9</sup> Datos corregidos por el cierre de la Línea "A" el primer trimestre de 2013. Sin corrección el descenso de los pasajeros pagos transportados en 2013 versus 2011 hubiera sido de 19% (58,3 millones de pasajeros).

<sup>10</sup> La "tarifa técnica" es el resultado del costo total de explotación dividido la cantidad de viajes pagos realizados en el año anterior a su fijación. Por lo tanto, si en ese año hubiera más viajes pagos, el costo de la tarifa técnica sería menor.



### Viajes Pagos en el Subte (sin Premetro)

Línea	2011	2012	2013	Variación 2013 vs 2011
A	49.683.778	38.023.209	41.387.189	-16,7%
B	88.049.726	71.150.592	77.331.443	-12,2%
C	58.345.662	41.774.339	44.018.771	-24,6%
D	83.291.651	63.050.084	70.062.527	-15,9%
E	22.530.855	16.659.860	18.320.707	-18,7%
H	7.905.979	5.648.685	6.467.184	-18,2%
<b>Totales</b>	<b>309.807.651</b>	<b>236.306.769</b>	<b>257.587.821</b>	<b>-16,9%</b>

Elaboración propia en base a datos de la CNRT.

Puede afirmarse que si los aumentos del subte y del colectivo se hubieran realizado de forma coordinada, en el marco del funcionamiento de la Agencia de Transporte Metropolitano, por ejemplo, el subterráneo no habría perdido desde 2011 el 16% de sus pasajeros pagos transportados. Incluso, es posible suponer que la inauguración de 5 nuevas estaciones durante el 2013<sup>11</sup> hubiera significado un aumento de los viajes pagos en relación con el 2011, si no se hubieran perdido pasajeros por el incremento tarifario.

**Lo anterior tendría impactos muy concretos no solo en la determinación de la tarifa técnica, que ya vimos, sino también en el monto de subsidio que el gobierno porteño debería destinar al subte.**

### Cuadro 4<sup>12</sup>

<sup>11</sup> Línea A: San Pedrito y Flores, el 27/09/13; Línea B: Echeverría el 06/07/13 y Rosas el 26/07/13; Línea H: Hospitales el 27/05/13.

<sup>12</sup> Los ítems en amarillo representan lo que SBASE denomina “costos operativos” y son los que toma en cuenta para derivar el subsidio a Metrovías. Los ítems en gris son costos del servicio que no se le reconocen a la empresa, y que absorbe el Estado. Todos estos ítems conforman la llamada “tarifa técnica”. En un próximo informe volveremos sobre este tema.



## Comparativo de Acuerdo a Cantidad Viajes Pagos

Concepto	Tarifa Técnica 2014		
Mano de obra	\$ 1.473.300.000		
Mantenimiento	\$ 353.700.000		
Energía Eléctrica	\$ 33.600.000		
Seguros	\$ 52.400.000		
Operación	\$ 59.200.000		
Facturación	\$ 48.400.000		
Administración	\$ 89.700.000		
Seguridad	\$ 163.300.000		
Depreciación Mat Rodante e Infraes	\$ 248.000.000		
Impuestos	\$ 43.300.000		
<b>Total Costos</b>	<b>\$ 2.564.900.000</b>		
MM Viajes Pagos Años 2013 y 2011	250.000.000	309.807.651	
<b>Tarifa Técnica</b>	<b>\$ 10,26</b>	<b>\$ 8,28</b>	
<b>Tarifa al usuario teórica</b>	<b>\$ 4,35</b>	<b>\$ 3,25</b>	<b>\$ 3,50</b>
<b>Subsidio por Viaje Pago</b>	<b>\$ 5,91</b>	<b>\$ 5,03</b>	<b>\$ 4,78</b>
<b>Subsidio total</b>	\$ 1.477.100.000	\$ 1.558.025.134,25	\$ 1.480.573.221,50
<b>Subsidio total 2013</b>	\$ 1.403.938.789	\$ 1.403.938.789	\$ 1.403.938.789
<b>Aumento Subsidio vs. 2013</b>	5%	11%	5%

Elaboración propia en base a Res. SBASE 2109/14 y Anex II de AOM.

Nota: Los viajes pagos en 2013 fueron 252.079.325, con la Línea A cerrada casi un trimestre. Con la Línea A abierta hubieran sido 260.238.427 viajes pagos. Esto hubiera afectado a la baja la tarifa técnica.

Suponiendo que el Gobierno Porteño llevará la tarifa del subte a \$3,25 y recuperara así la cantidad de pasajeros pagos de 2011, la necesidad de subsidios aumentaría respecto a 2013 apenas un 11% para cubrir la tarifa técnica, incremento marcadamente por debajo de aumento del IPCBA que alcanzó, en julio de 2014, 39,8% interanual (a una tarifa del subte de \$3,50 los subsidios mostrarían un descenso nominal de 5%). Todo ello tomando como válidos los dudosos costos de operación que refleja Metrovías<sup>13</sup>. **No parece un costo muy elevado para el Estado porteño si con eso se beneficiaba al pasajero de menores ingresos, sin perjudicar las finanzas del subte.**

**Conclusión 3:** Aumentar la tarifa del subte por encima de la tarifa del boleto de colectivos redujo fuertemente la cantidad de viajes pagos, afectando a los pasajeros de menores recursos, que abandonaron el subte.

<sup>13</sup> El 70% de los costos denunciados por la empresa son por el concepto "mano de obra". Sin embargo, sobre el resto de los costos existen dudas sobre los montos declarados en tanto y en cuanto muchas de las empresas en las que Metrovías terceriza ciertos trabajos, pertenecen al mismo grupo empresario (Grupo Roggio). La Auditoría de la Ciudad ha marcado este punto en el Informe que realizara al momento de traspasarse el servicio a la órbita de la Ciudad. Y hasta ahora el cuestionamiento no ha sido esclarecido. Nosotros seguimos atentos al tema, recopilando información.



**Conclusión 4:** La “tarifa técnica” es una referencia del costo de operación del subte que siempre debe relacionarse con la cantidad de viajes pagos, ya que a iguales costos y mayor viajes pagos, esta tarifa se va reduciendo.

**Conclusión 5:** Si el objetivo buscado era disminuir los subsidios por cuestiones fiscales, en vez de aumentar la tarifa de forma dispar a la de otros modos de transporte, se podría haber llevado adelante una estrategia de incremento en la cantidad de pasajeros teniendo una tarifa coordinada con el colectivo. Resulta evidente que una mayor cantidad de pasajeros generan un mayor ingreso, evitando de esta manera la expulsión de usuarios de bajos recursos que no aplican para los descuentos sociales dispuestos por el GCBA.

Buenos Aires, agosto de 2014

