

Impacto de la reducción de los subsidios al transporte público de pasajeros en el Gran Buenos Aires

Adrián Gutiérrez Cabello - Agustina Ciancio

Con colaboración de

Ana María Ganino

Contenido

Agradecimientos	3
Objetivos	3
Metodología	3
Introducción.....	4
El ingreso de los hogares y el transporte.....	6
El gasto en transporte público	9
Análisis del impacto de la suba del gasto en transporte	15
Conclusiones.....	19
Bibliografía.....	21

Agradecimientos

Los autores agradecen los comentarios y sugerencias de Carlos Nuin, empresario del sector de transporte automotor de pasajeros.

Objetivos

El objetivo principal de este trabajo es estimar el impacto de la reducción del subsidio que reciben las empresas que conforman el sistema del transporte público de pasajeros en la economía de los hogares del Gran Buenos Aires¹. En particular, se considera la disminución de los subsidios otorgados a los colectivos urbanos y suburbanos, las líneas metropolitanas de ferrocarril y las líneas de subterráneos de la Ciudad de Buenos Aires.

Por lo tanto, se analiza la participación del transporte público en el gasto de los hogares de la región de acuerdo al nivel de ingresos.

Metodología

En la elaboración de este documento se consideraron las bases de datos de la Encuesta Nacional de Gasto de los Hogares 2018 (ENGHo2018), como así también de la Encuesta Permanente de Hogares Tercer Trimestre de 2021 (EPH), fuentes oficiales y consultas a informantes claves.

¹ Incluye la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y los veinticuatro municipios del Conurbano de la Provincia de Buenos Aires.

Introducción

La relevancia de este estudio reside en la estimación del efecto que una reducción de los subsidios al transporte público de pasajeros tendría en la economía de los hogares de la región del Gran Buenos Aires, que implicaría un aumento en el boleto que pagan los usuarios.

A partir del año 2002, en el medio de la crisis económica y social que atravesaba el país, el transporte urbano de pasajeros comenzó a recibir subsidios por primera vez en la historia, a través de la creación del Sistema Integrado de Transporte Automotor (SISTAU), mediante un fondo que recauda un porcentaje de la tasa que se cobra por cada litro de gasoil que se vende en el país (La Nación, 2012).

Si bien, en promedio, la participación del gasto en transporte dentro de los hogares es baja producto de los subsidios, un aumento de las erogaciones en este concepto implica un gasto mayor. En este sentido, los hogares de menos ingresos reciben ese impacto con mayor fuerza, ya que destinan una proporción mayor de sus ingresos a este servicio.

De acuerdo con las estimaciones de la Asociación Argentina de Empresarios del Transporte Automotor (AAETA), el valor del boleto de colectivo sin subsidios debiera ser de 159,1 pesos, mientras que en promedio los usuarios pagan 13 pesos, dado que alrededor del 50% paga el boleto pleno, y el resto hace uso de la tarifa polimodal² o tiene algún subsidio personal.

La tarifa media actual que pagan los usuarios alcanza a cubrir el 8,2% del total de la “tarifa real” de acuerdo con las consideraciones de las empresas del sector. De este modo, el diferencial entre el valor teórico del pasaje y el ingreso por la venta de pasajes es de 146,1 pesos.

Sin embargo, el estado nacional paga compensaciones por 118,7 pesos por cada boleto. Las empresas de transporte manifiestan, en consecuencia, que incurren en una pérdida de 27,4 pesos por boleto que, según las declaraciones del sector empresario, impacta en la calidad del servicio, como en la reducción de la frecuencia nocturna.

² La tarifa polimodal permite a los poseedores de la SUBE, obtener un descuento del 50% en la primera combinación que se haga en el plazo dos horas y asciende al 75% en una segunda.

En referencia al transporte de pasajeros por ferrocarril, un estudio de la consultora Equilibra indica que el precio del pasaje de tren cubre solo el 5% de su costo, mientras que el estado nacional aporta el restante 95%. Por lo tanto, el precio del pasaje en tren debería multiplicarse por veinte.

De este modo, y considerando el actual cuadro tarifario de boleto mínimo, los valores hipotéticos deberían pasar de 6,75 pesos a 130 pesos en el caso del ramal Belgrano Norte y de 12,25 pesos a 245 pesos en el caso de los ramales Mitre, Sarmiento y San Martín.

Con respecto al boleto de subterráneo, la actual tarifa es de 30 pesos. Si la tarifa técnica correspondiente al mes de octubre de 2020 – que era de 33,81 pesos – se ajusta por el Índice de Precios al Consumidor (IPC), el boleto de subte debería ubicarse en 59,10 pesos sin subsidios. Por lo tanto, de mantenerse estas condiciones, debería casi duplicar su valor.

A partir de este análisis, se advierte que las tarifas sin subsidios serían significativamente superiores a aquellas que sí están subsidiadas. Por lo tanto, la reducción o eliminación de los aportes que realizan el Estado Nacional, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) y la Provincia de Buenos Aires determinaría, al menos en el corto plazo, un importante efecto en el ingreso de la población, especialmente en aquellos sectores de menores ingresos, debido al mayor gasto proporcional en el que deben incurrir.

El ingreso de los hogares y el transporte

El Gran Buenos Aires es un área en la que conviven más de catorce millones de personas y, por lo tanto, es imperiosa la necesidad de contar con una red de transporte público capaz de movilizar a gran parte de esta población. Tal como se mencionó, esta red está compuesta por las líneas de colectivos de corta y mediana distancia urbana y suburbana, la red ferroviaria de corta distancia y la red subterránea.

En un trabajo para la CEPAL referido al transporte público de Montevideo, Hernández (2017) menciona que la accesibilidad a bienes, servicios y oportunidades es clave para el bienestar de las personas y convierte al transporte público en una política social similar a la educación o salud.

Para esto, el autor plantea el abordaje del transporte público dentro de una política social dentro de tres ejes:

- Nivel de cobertura.
- Capacidad de pago del servicio.
- Existencia de mecanismos específicos de desmercantilización financiera.

En el caso del presente trabajo, se considera el eje de la capacidad de pago del servicio, teniendo en cuenta el monto que se abona en la actualidad por medio de una tarifa altamente subsidiada y el potencial impacto que tendría una reducción del aporte del Estado a las empresas públicas y privadas de transporte en la economía del hogares.

En particular, se advierte que el gasto promedio en el que incurren los hogares para moverse en el transporte público no es elevado con el actual régimen, pero un incremento en las tarifas puede afectar a los hogares de menores ingresos, afectando decisiones de consumo de otros bienes y servicios.

En la vinculación de renta, localización y acceso al transporte Miralles-Guasch y Cebollada (2009) consideran que la accesibilidad en transporte público es una variable importante en la determinación de la renta del suelo urbano. En consecuencia, observan que las viviendas localizadas en áreas con una mayor cobertura de transporte público tienen precios superiores a otras similares en zonas con menor acceso a este servicio.

En los países de América Latina, afirma Avellaneda García (2007), los hogares de bajos

ingresos que residen en pésimas condiciones en los centros de las ciudades rechazan mudarse a sitios con mejor seguridad y salubridad en las periferias. Esta decisión es justificada a partir de los menores desplazamientos que realizan en esos centros urbanos para acceder a distintos bienes y servicios.

De esta forma, estas familias, que dependen del transporte público para movilizarse, obtienen dos beneficios: el ahorro de tiempo en viaje y espera y la disminución de gastos.

Para la formulación de políticas de transporte que beneficien a las personas de bajos ingresos es importante analizar el impacto distributivo derivado de estas decisiones. Por ejemplo, los estados nacionales y/o provinciales pueden subsidiar los diferentes sistemas de transporte público de pasajeros con el fin de reducir el efecto del gasto en transporte.

Rivas, Serebrisky y Suárez-Alemán (2019) indican que los subsidios de transporte, tanto a la demanda como a la oferta, se encuentran muy extendidos en los países latinoamericanos, utilizándose diversos mecanismos de selección. No obstante, señalan que son preferibles los subsidios a la demanda ya que están dirigidos directamente a los beneficiarios, aunque advierten que su impacto en la región ha sido mixto.

A partir del análisis de la ENGHo 2018, se advierte que los consumos de los hogares del primer y segundo quintil son iguales a sus ingresos. En consecuencia, carecen de capacidad de ahorro y, en el caso que se enfrenten a un gasto adicional, deben compensarlo con un ingreso idéntico para no reducir el consumo de otros bienes y servicios.

Si bien el objetivo de este trabajo no es analizar la función de ahorro de los hogares, si es importante considerar la nula capacidad de ahorro que tienen los niveles de menores ingresos. En palabras de Ray (2002), la posibilidad de ahorro se ve restringida por la existencia de *necesidades de subsistencia*, es decir, las necesidades de alimentos, ropa y alojamiento.

La renta no solo determina el nivel de consumo sino también su composición: a medida que los ingresos aumentan, se incrementan las posibilidades de consumo y varía la canasta de bienes y servicios de los hogares.

Los subsidios al transporte que otorga el Estado no discriminan por nivel de ingreso,

por lo que, los hogares de mayores ingresos, obtienen un subsidio mayor al que reciben aquellos ubicados en los estratos inferiores de la renta. En consecuencia, es importante analizar el planteamiento de políticas de redistribución para evitar que la elevada desigualdad económica continúe retrasando el crecimiento económico.

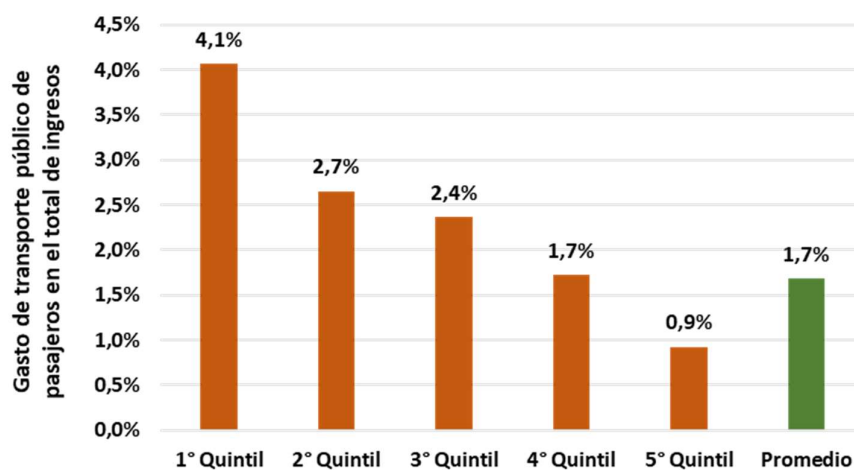
El gasto en transporte público

De acuerdo con la información relevada a partir de la ENGHo2018, los hogares del Gran Buenos Aires destinan, en promedio, el 1,68% de sus ingresos al pago de los servicios de transporte público de pasajeros, que incluye:

- Abono de colectivo corta distancia.
- Boleto tren corta distancia.
- Subterráneo.

Sin embargo, este gasto medio varía de acuerdo con el nivel de ingreso de los hogares. Considerando a niveles de quintil de ingreso, se observa que el primer quintil (el 20% de los hogares con ingresos más bajos) destina el 4,1% de su ingreso al pago de los servicios de transporte en cualquiera de las modalidades citadas.

Gráfico 1 Participación del gasto en transporte público de pasajeros sobre el ingreso del hogar por quintil de ingreso del hogar. Región Gran Buenos Aires. Año 2018.



Fuente: Elaboración propia en base a ENGHo2018

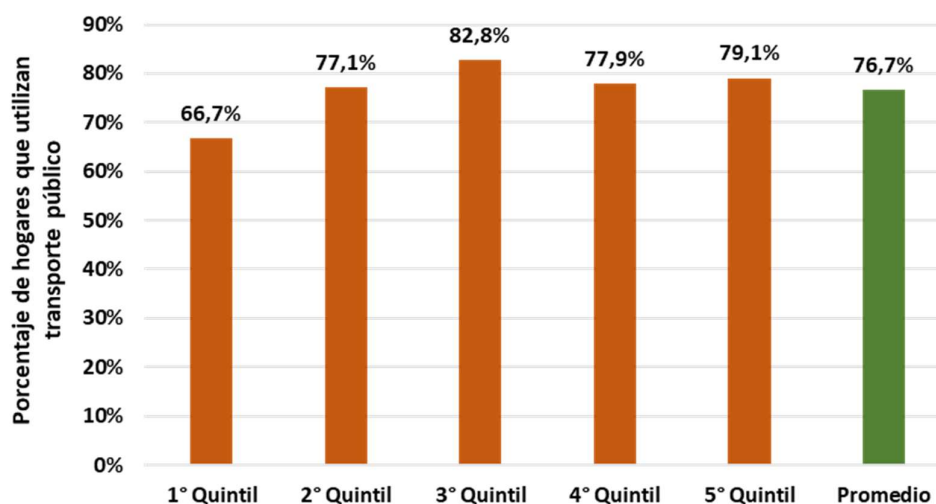
Es importante señalar que lo anterior corresponde al total de hogares, sin diferenciar si utilizan o no cualquiera de los tres sistemas de transporte público mencionados. Del total de hogares de la región, casi el 77% utiliza al menos uno de los tres tipos de medios de transporte.

Si se analiza de acuerdo con el nivel de ingresos, dos de cada tres hogares del primer quintil utilizan alguno de los medios de transporte mencionados. En el resto de los

Abril 2022 | Número 75 | ISSN: 2618-494X

estratos no hay diferencias significativas: ocho de cada diez hogares hacen uso del transporte público de pasajeros.

Gráfico 2 Porcentaje de hogares que utilizan transporte público por quintil de ingreso. Año 2018. Región Gran Buenos Aires.



Fuente: Elaboración propia en base a ENGHo2018

El menor porcentaje de hogares que utilizan transporte público en el primer quintil puede explicarse por la menor proporción de personas que tienen la condición de ocupado, ya que el 62% son inactivos o menores de diez años, mientras que el promedio para el conjunto de la población de esta región es del 54%. En el extremo superior de los ingresos, este conjunto de personas representa solo el 39%.

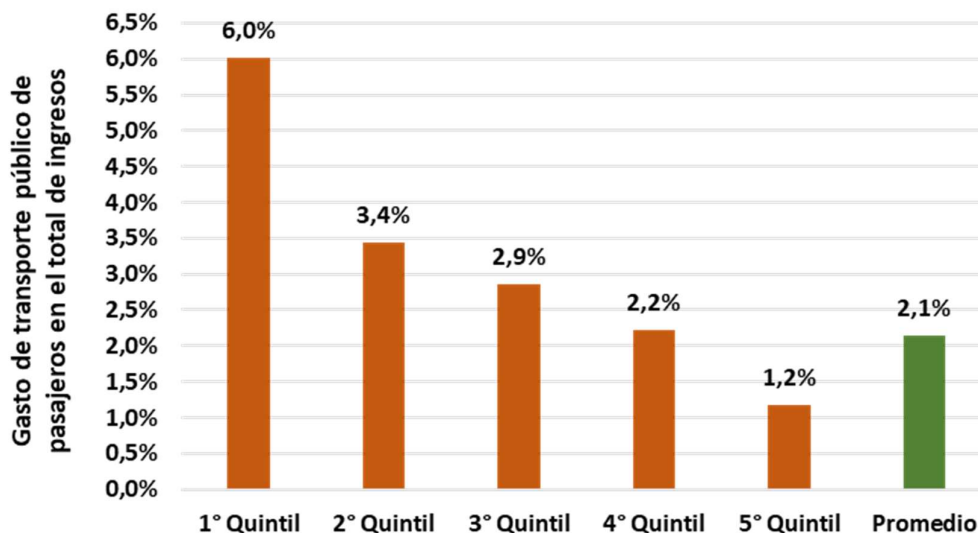
Analizando en detalle únicamente los hogares que utilizan al menos un medio de transporte se aprecia que, en el primer quintil, el gasto en este concepto asciende al 6% y en el segundo quintil se posiciona en el 3,4%.

El promedio del gasto para los hogares que al menos utilizan un medio de transporte público de pasajeros es del 2,1% de los ingresos. Como se puede observar, haciendo esta desagregación entre los hogares que utilizan o no estos medios de transporte, el primer quintil exhibe el mayor crecimiento relativo en la participación, seguido por el segundo quintil.

Esto confirma la particular incidencia que tiene el transporte en los hogares de menores ingresos. El cambio relativo en las participaciones es de 1,48 y 1,29 veces para los

hogares del primer y segundo quintil, mientras que para el promedio de los hogares es del 1,27.

Gráfico 3 Participación del gasto en transporte público de pasajeros sobre el ingreso del hogar que lo utiliza por quintil de ingreso del hogar. Año 2018 Región Gran Buenos Aires.



Fuente: Elaboración propia en base a ENGHo2018

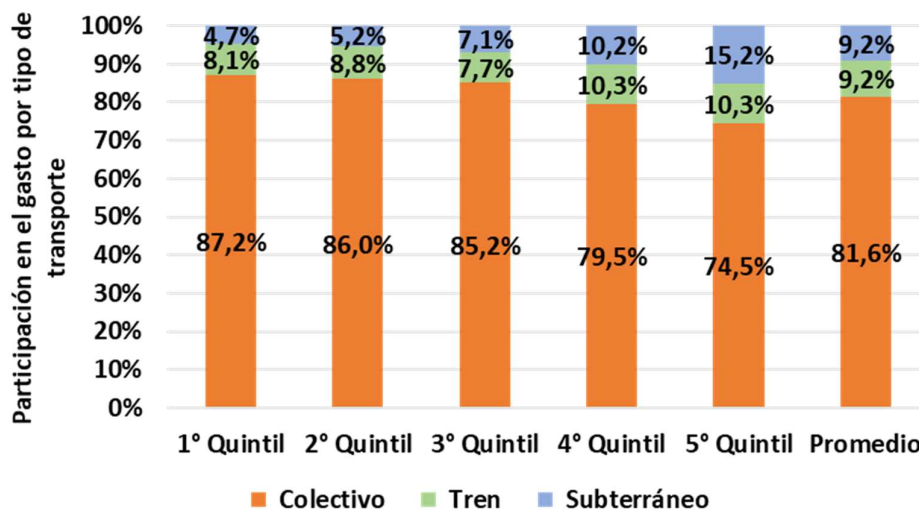
Antes de detallar el impacto potencial de la suba de las tarifas sobre los ingresos, es importante analizar la composición del gasto en el transporte público de pasajeros en los hogares del Gran Buenos Aires de acuerdo a la ENGHo2018.

En promedio, el 81,6% del gasto en transporte público de los hogares de la región es destinado al pago del boleto de colectivo tanto de recorrido urbano como suburbano. Por su parte, los servicios ferroviario y subterráneo explican, cada uno, el 9,2%.

Si se analiza por quintil de ingreso, se observan diferencias significativas. Los hogares del primer quintil destinan casi un 87% al gasto en colectivo, un 8% al tren y casi un 5% al subterráneo. A medida que aumenta el nivel de ingresos, disminuye la participación de colectivos y se incrementan la del tren y, particularmente, la del subterráneo.

Esta distinción permite determinar con mayor precisión los efectos de las subas en los pasajes de las distintas modalidades de transporte ante una reducción o eliminación de los subsidios.

Gráfico 4 Participación en el gasto por tipo de transporte público de pasajeros por quintil de ingreso del hogar. Año 2018 Región Gran Buenos Aires.



Fuente: Elaboración propia en base a ENGHo2018

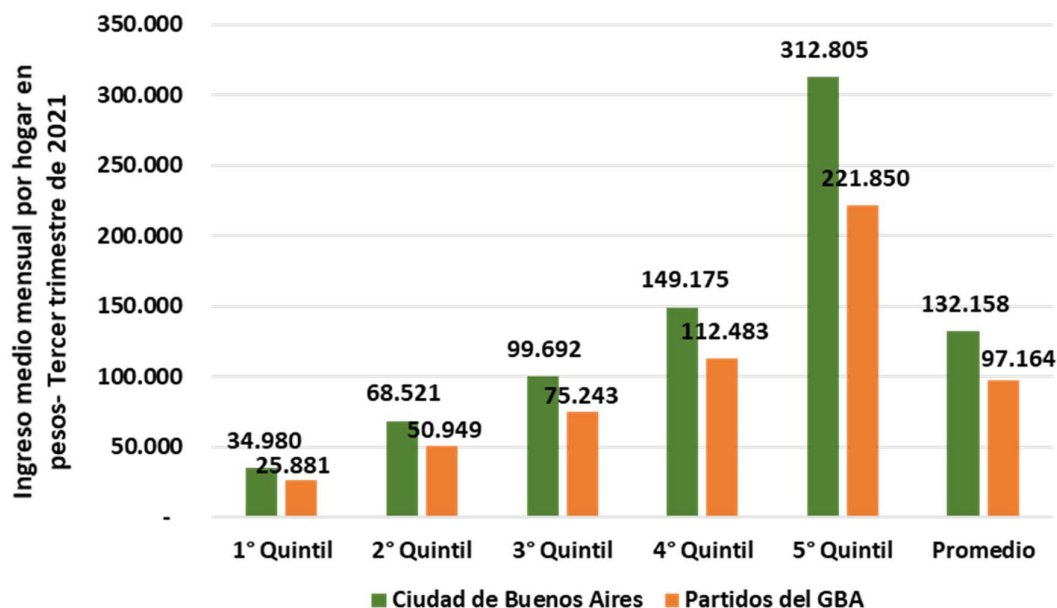
Si bien la región agrupa al Conurbano y CABA, y entre ambos territorios hay un incesante flujo de pasajeros que utilizan los distintos medios de transporte, existen diferencias socioeconómicas entre estos dos espacios que la EPH define como "Aglomerados". Una de las principales diferencias es el nivel de ingresos, tanto en promedio como por quintil.

Los ingresos de CABA son 36% superiores a los observados en el Conurbano. Entre los hogares de menores ingresos, la brecha media es del 35%, mientras que esta cifra asciende al 41% en la comparación entre los hogares de mayores ingresos. Este contraste determina no solo impactos diferentes de acuerdo con el rango de ingreso, sino también debido a la localización de la población.

De este modo, si se analiza la composición del gasto por medio de transporte en cada uno de los distritos, hay claras diferencias. Por ejemplo, la mayor participación del subterráneo en el gasto de los hogares de CABA es esperable dado que la totalidad de la red se localiza en esta ciudad, representando – en promedio – el 23% del gasto en transporte. No obstante, de acuerdo con el tramo de ingreso del hogar, explica el 19% para el caso del primer quintil y casi el 28% para el último quintil. Asimismo, se observa

la muy baja la participación del sistema ferroviario en la estructura de gastos de los hogares de CABA.

Gráfico 5 Ingreso medio de los hogares por quintil en pesos. Tercer trimestre de 2021- Ciudad de Buenos Aires y partidos del Gran Buenos Aires.



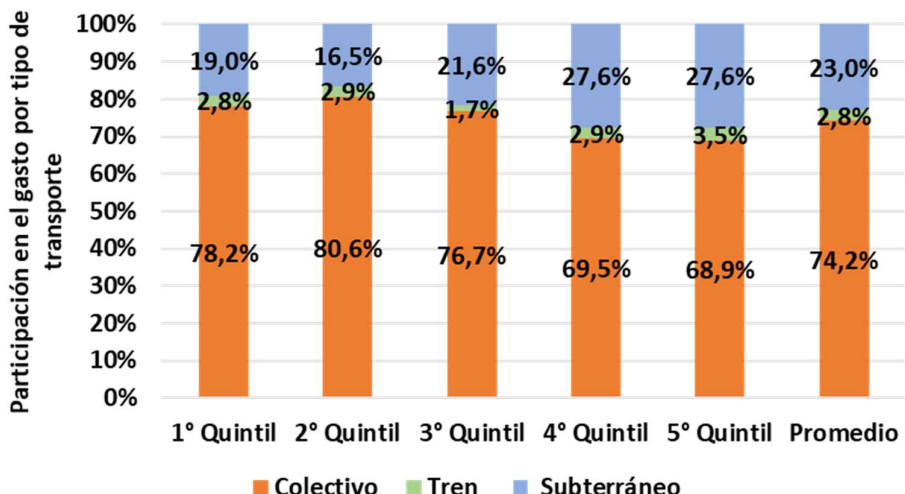
Fuente: Elaboración propia en base a ENGHo 2018

Por su parte, el gasto en colectivo desciende en términos proporcionales a medida que crece el ingreso: del 80% en el caso de los hogares con menores ingresos al 69% en los estratos más altos. Los hogares de CABA destinan, en promedio, tres de cada cuatro pesos del gasto en transporte al pago del servicio de colectivo.

Al igual que ocurre en CABA, los hogares del Conurbano destinan la mayor parte del gasto en transporte público al colectivo de corta y media distancia, pero en una proporción superior. Entre los hogares de menores ingresos representa el 87% y desciende a casi el 76% en el segmento de ingresos más altos. En promedio, representa alrededor del 82% de las erogaciones en transporte.

El gasto en subte tiene baja participación en las familias de bajos ingresos con solo un 6%, pero tiene una importante relevancia en los niveles de ingresos más altos, donde alcanza casi el 13%. La media del gasto en esta modalidad es del 9,2%.

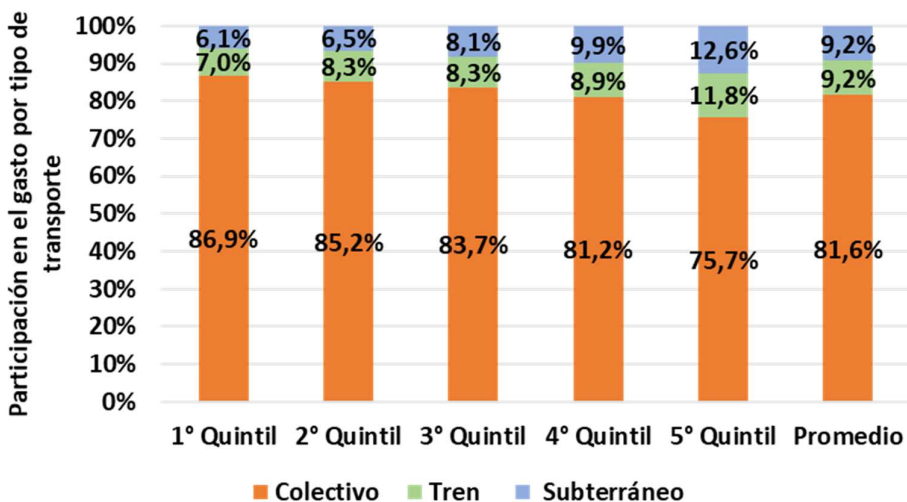
Gráfico 6 Participación en el gasto por tipo de transporte público de pasajeros por quintil de ingreso del hogar. Año 2018 Ciudad Autónoma de Buenos Aires.



Fuente: Elaboración propia en base a ENGHo 2018

Con respecto al gasto en tren, se asemeja al del subte en cada uno de los quintiles: pasa del 7% en el primer quintil a aproximadamente el 12% en el último quintil.

Gráfico 7 Participación en el gasto por tipo de transporte público de pasajeros por quintil de ingreso del hogar. Año 2018 provincia de Buenos Aires.



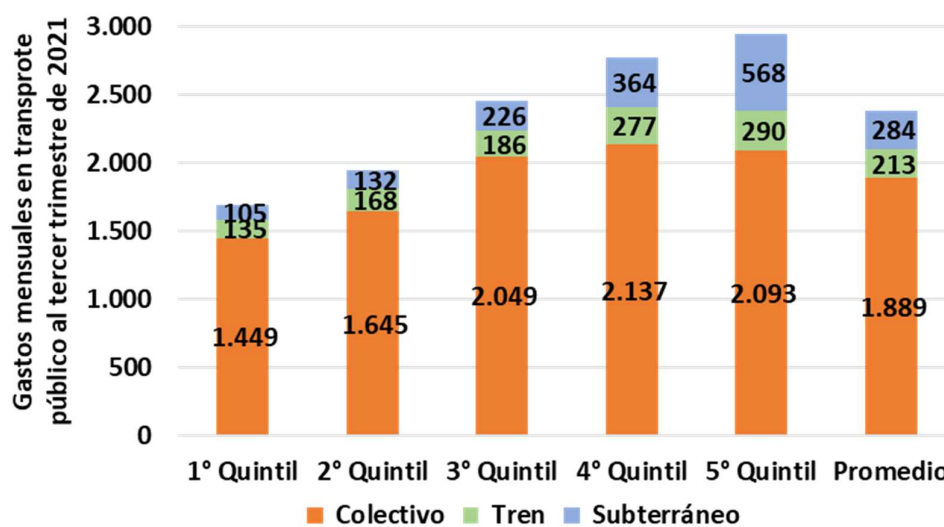
Fuente: Elaboración propia en base a ENGHo 2018

Análisis del impacto de la suba del gasto en transporte

Tal como se mencionó, una suba de las tarifas de transporte público implicaría un impacto sobre los gastos que realizan los hogares ya que, a excepción del subte, las demás tarifas están “congeladas” desde hace más de dos años.

A pesar de las subas de las tarifas y de los ingresos registradas entre 2018 (año de la ENGHo 2018) y el tercer trimestre del 2021 (última EPH disponible), no se observan variaciones en la relación entre el gasto en transporte público y el ingreso de los hogares para cada uno de los quintiles.

Gráfico 8 Gastos mensuales estimados en transporte público de los hogares que utilizan al menos uno de los servicios. Tercer trimestre 2021. Gran Buenos Aires



Fuente: Elaboración propia en base a EPH tercer trimestre de 2021 y ENGHo 2018.

Entre el tercer trimestre del 2021 y el primer trimestre de 2022, las tarifas de los servicios de transporte público no variaron. Por lo tanto, puede considerarse que esa estructura de gastos por nivel de ingresos se mantiene vigente.

Sin embargo, las distintas fuentes de ingreso de la población (salarios, jubilaciones y pensiones, rentas, alquileres, etc.) se incrementaron al menos en términos nominales debido a, por ejemplo, los aumentos de las paritarias sobre los salarios y las actualizaciones sobre los ingresos provenientes de la seguridad social.

Ante la falta de información sobre la evolución de estos ingresos, se supondrá que, al menos, evolucionaron igual que la variación del Índice de Precios al Consumidor (IPC)

Abril 2022 | Número 75 | ISSN: 2618-494X

entre el tercer trimestre de 2021 y primer trimestre de 2022, es decir, se incrementaron en un 25%. Esto permitirá calcular el impacto potencial con los ingresos actualizados, evitando así posibles sobreestimaciones de los efectos esperados.

De este modo, cabe esperar que la incidencia del “ajuste” en las tarifas sea de casi el 5% sobre los ingresos de los hogares del primer quintil y del 1% en el último quintil. El promedio para los hogares que solo utilizan transporte público de pasajeros es del 1,8%.

Si bien no está definido el porcentaje de la suba en las distintas modalidades de transporte, la necesidad de reducir el déficit fiscal implica una baja en los aportes que realiza el estado nacional al transporte público de pasajeros que opera en el Gran Buenos Aires, a excepción del subte que está bajo la órbita del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

En una primera simulación, se supone que las tarifas de las tres modalidades se incrementan el 55%, de acuerdo con la inflación de los últimos doce meses (abril 2021-marzo 2022).

Con esta proyección de crecimiento en el gasto en transporte público, los hogares del primer quintil deberían destinar el 7,4% de sus ingresos para movilizarse por estos medios. En el caso del grupo con mayores ingresos, este porcentaje se ubicaría en 1,5% mientras que, para el promedio de los hogares, esta cifra ascendería al 2,8%.

Es evidente el significativo impacto que tiene sobre los hogares de ingresos más bajos que, al no tener capacidad de ahorro, deberían “sacrificar” otros consumos para poder hacer frente a estos nuevos gastos, en el caso en que no recuperen ingresos en la misma cuantía.

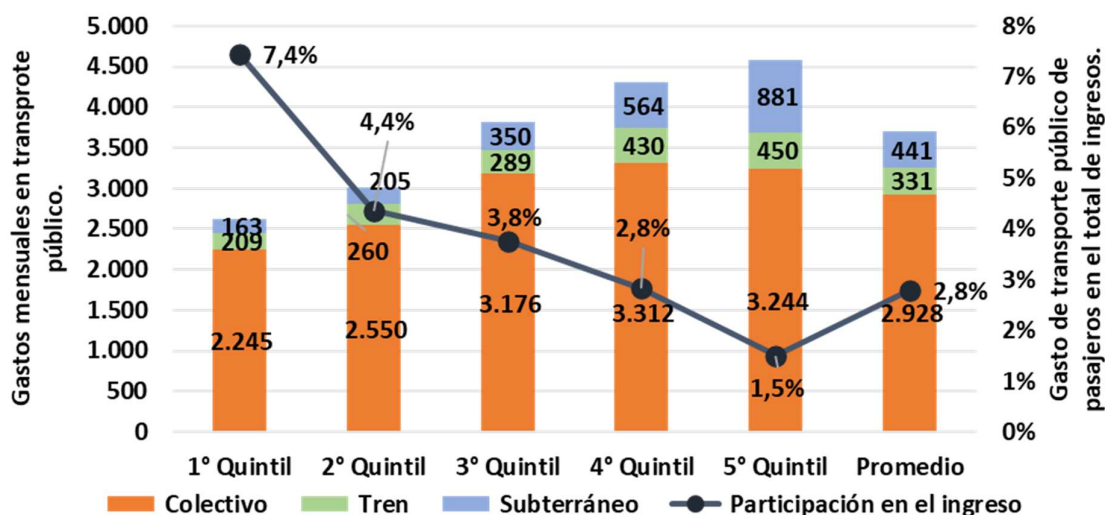
En términos nominales, esto representa un gasto adicional de 928 pesos por hogar. Esta cifra es equivalente al gasto mensual de casi un kilogramo de carne o cuatro kilogramos de pan a valores de marzo de 2022.

Los hogares del primer quintil que utilizan transporte público tienen, en promedio, 2,6 habitantes. Por lo tanto, estos valores anualizados representan una caída de cinco kilogramos por año en el consumo de carne.

Este ejemplo puede extenderse a los hogares del segundo quintil que, como los del primer quintil, carecen de capacidad de ahorro. En este caso, el gasto crecería en 1.070

pesos por familia. Si bien la estrategia puede variar entre los hogares, esto puede ser un indicador de los efectos reales del incremento en los gastos en transporte.

Gráfico 9 Gastos mensuales proyectados en transporte público de los hogares que utilizan al menos uno de los servicios y participación del gasto sobre el ingreso. Primer escenario proyectado. Primer de trimestre 2022. Gran Buenos Aires



Fuente: Elaboración propia en base a EPH tercer trimestre de 2021, ENGHo 2018 e INDEC

Un segundo escenario hipotético es ajustar las tarifas por la inflación entre la última actualización en su valor y marzo de 2022. En el caso de los boletos de tren y colectivos, el último incremento fue en marzo de 2019 y, en estos tres años, la variación de precios acumulada fue del 318%. En el caso del subte, la última revisión tarifaria fue en abril del 2021, en este período el IPC varió el 48%.

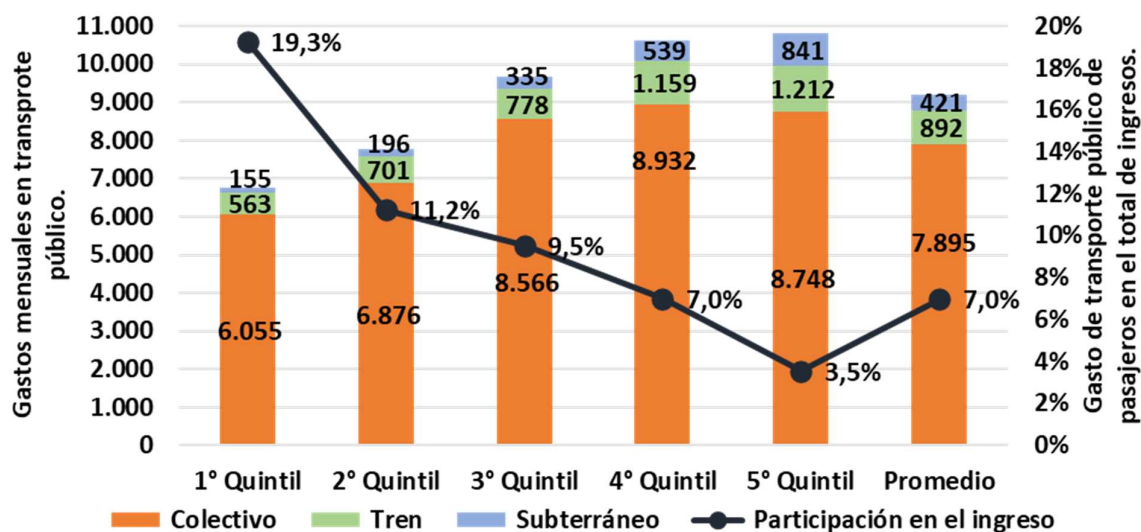
Con estos datos, y partiendo de la estructura de consumo tomada como referencia, se puede apreciar que el gasto en transporte del primer quintil de ingresos se triplicaría, a valores de marzo de 2022. En consecuencia, deberían destinar adicionalmente poco más de 5.000 pesos para hacer frente a estos incrementos.

Las familias ubicadas en el segundo quintil deberían destinar poco más del 11% del gasto total en transporte, incrementando sus gastos en casi 5.800 pesos. Por otro lado, si se analiza el conjunto representado por el último quintil, solamente representa el 3,5% de sus ingresos. En el promedio del conjunto de los hogares de la región, el gasto en transporte equivaldría al 7% de los ingresos.

Abril 2022 | Número 75 | ISSN: 2618-494X

La pérdida de poder adquisitivo en los hogares de menores ingresos, medida en términos de kilogramos de carne y de pan, alcanzaría, en forma respectiva, los 5,7 kilogramos o 22 kilogramos mensuales.

Gráfico 10 Gastos mensuales proyectados en transporte público de los hogares que utilizan al menos uno de los servicios y participación del gasto sobre el ingreso. Segundo escenario proyectado. Primer trimestre de 2022. Gran Buenos Aires



Fuente: Elaboración propia en base a EPH tercer trimestre de 2021 y ENGHo 2018 e INDEC

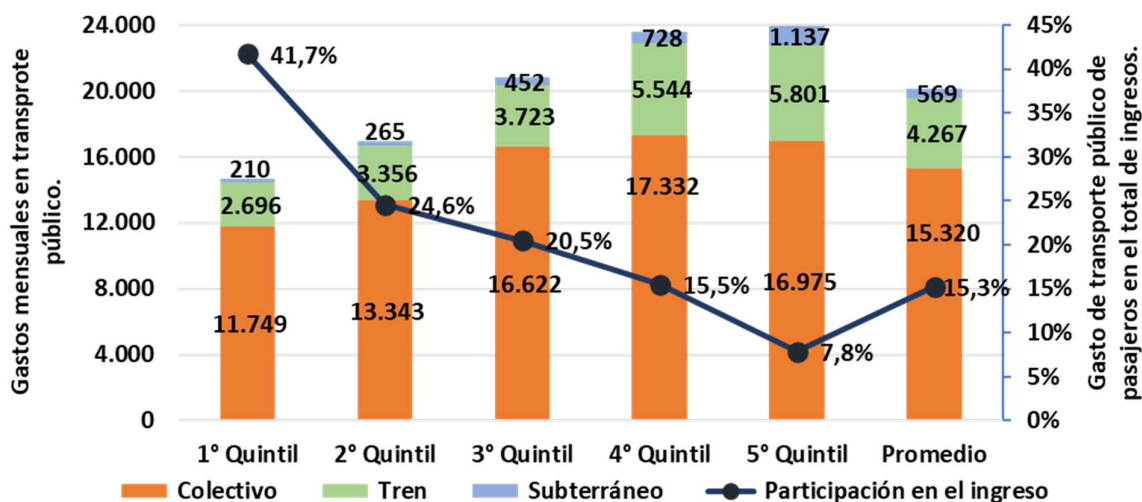
El tercer escenario hipotético es la eliminación total de los subsidios al sistema de transporte público de pasajeros del Gran Buenos Aires. Mientras que el servicio de colectivos recibe subsidios desde el 2002, el ferroviario y el subterráneo, tanto bajo órbita estatal o privada, percibieron siempre aportes del estado.

De esta forma, cobra importancia la elevada participación de los subsidios, particularmente en las tarifas de colectivos y tren, volviendo prácticamente imposible su aplicación debido al alto costo para las familias.

Por lo tanto, si llevara adelante esta medida, los hogares de menores ingresos deberían destinar casi el 42% de sus ingresos para el pago del transporte público, mientras que en el segundo quintil representaría aproximadamente el 25%. Esto significa que estas familias gastarían adicionalmente lo mismo que en alimentos.

Por su parte, en las familias del último quintil representaría poco menos del 8% de sus ingresos. En promedio, el conjunto de los hogares destinaría el 15,3% de sus ingresos al pago del transporte público.

Gráfico 11 Gastos mensuales proyectados en transporte público de los hogares que utilizan al menos uno de los servicios y participación del gasto sobre el ingreso. Tercer escenario proyectado. Primer de trimestre 2022. Gran Buenos Aires



Fuente: Elaboración propia en base a EPH tercer trimestre de 2021 y ENGHo 2018 e INDEC

Conclusiones

Históricamente, las tarifas de trenes y subtes³ fueron administradas o dependían del estado nacional. De este modo, las partidas presupuestarias para financiar a las empresas de transporte público actuaban como un mecanismo de subsidio implícito.

Pese a la concesión de estos servicios a operadores privados en la década de 1990, el estado nacional mantuvo el aporte a dichas empresas, sosteniendo la contribución pública sobre el sector.

A principios de la década de 2010, y tras el lamentable accidente en la estación de Once, se dieron por terminadas las concesiones (a excepción de la del ramal Urquiza) y regresaron directamente a la órbita del estado nacional.

³ A partir del 1 de enero de 2013, pasaron a depender del gobierno de CABA.

En cambio, la historia de los subsidios al transporte de colectivo urbano y suburbano tiene veinte años. Tras la crisis económica de los años 2001 y 2002, se comenzó a solventar parte de los gastos de combustible y, con el tiempo, se extendió cubriendo más del 80% de la tarifa técnica.

Los subsidios constituyen una transferencia de recursos para los hogares de menores ingresos ya que, como se pudo apreciar a lo largo de este trabajo, representa – en términos relativos – una mayor proporción del ingreso para este segmento. Sin embargo, en valores absolutos, a medida que se incrementan los ingresos también lo hacen los subsidios. Por lo tanto, el subsidio pierde eficiencia el subsidio ya que se direcciona a hogares que probablemente no lo necesitarían.

Bibliografía

Asociación Argentina de Empresarios del Transporte Automotor (AAETA). (2022). *Costo mensual del mantenimiento del sistema*.

Avellaneda García, P. (2007). *Movilidad, pobreza y exclusión social. Un estudio de caso en la ciudad de Lima*. Universitat Autònoma de Barcelona.

Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. (2021). *Desde el viernes 19 la tarifa de subte será de \$25,50*. Disponible en <<https://www.buenosaires.gob.ar/subte/noticias/desde-el-viernes-19-la-tarifa-de-subte-sera-de-2550>>

Hernández, D. (2017). *Transporte público, bienestar y desigualdad: cobertura y capacidad de pago en la ciudad de Montevideo*. Revista de la CEPAL, 122, 165-185.

Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC). (2022). *Índice de Precios al Consumidor (IPC)*. Disponible en <<https://www.indec.gob.ar/indec/web/Nivel4-Tema-3-5-31>>

La Nación. (2012). *La ayuda que comenzó en 2002 y no se frenó*. Disponible en <<https://www.lanacion.com.ar/politica/la-ayuda-que-comenzo-en-2002-y-no-se-freno-nid1492694/>>

Ministerio de Transporte. (2022). *Sistema Ferroviario Integrado (SIFER)*. Disponible en <<https://datos.gob.ar/dataset/transporte-sistema-ferroviario-integrado-sifer>>

Ministerio de Transporte. (2022). *Sistema Ferroviario Integrado (SIFER)*. Disponible en <<https://datos.gob.ar/dataset/transporte-sistema-ferroviario-integrado-sifer>>

Ministerio de Transporte. (2022). *Tarifas de transporte público AMBA abril 2018*. Disponible en <<https://www.argentina.gob.ar/redsube/tarifas-de-transporte-publico-amba-abril-2018>>

Miralles-Guasch, C., & Cebollada, Á. (2009). *Movilidad cotidiana y sostenibilidad, una interpretación desde la geografía humana*. Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles.

Ray, D. (2002). *Economía del desarrollo*. Antoni Bosch Editor.

Abril 2022 | Número 75 | ISSN: 2618-494X

Rivas, M. E., Serebrisky, T., & Suárez-Alemán, A. (2019). *¿Qué tan asequible es el transporte en América Latina y el Caribe?*

Elaborado por

Adrián Gutiérrez Cabello (acabello@unsam.edu.ar)

Agustina Ciancio (aciancio@unsam.edu.ar)

CERE - Centro de Economía Regional

Tel.: +54 (11) 4580-7250 Int. 134/138

cere@unsam.edu.ar

Editado por la Escuela de Economía y Negocios - Universidad Nacional de San Martín

inveeyn@unsam.edu.ar | Tel.: +54 (11) 4580-7250 Int. 142/102