

## **EVOLUCIÓN DEL PRECIO DEL COLECTIVO DESDE 1990 A 2015**

### **1. Propedéutica**

Analizaré la evolución del precio del colectivo. Esto, que parece un análisis sin importancia, no lo es, ya que se parte de la base de que el aumento del boleto del colectivo responde a otras cuestiones económicas. Es importante insistir en este punto. Decir que el aumento responde solo a los índices inflacionarios es una falacia o mejor dicho un análisis simplista. Un análisis que pretenda ser objetivo, que pretenda acercarse lo más técnicamente posible a la realidad, debe partir de un análisis multidisciplinario, en el cual la atención se centre no sólo en lo inflacionario, sino también en otros niveles de análisis como el Salario Mínimo Vital y Móvil, leyes cambiarias, estímulos a la demanda, compensaciones económicas, subsidios, salarios, precios de combustible, tasas, etc.

Por ello, y para lograr un completo análisis, lo abordé del siguiente modo:

- Definición de política macroeconómica, tratando de dejar en claro que el aumento se da en consonancia con diferentes políticas estatales a nivel macro. Estableciendo sus tipos y sus objetivos
- Análisis pormenorizado de los últimos treinta años, realizando una comparación con otros factores económicos y sociales que fueron incidiendo. Un ejemplo de ellos fue la conversión monetaria peso/austral
- Análisis de factores que directa o indirectamente tuvieron un papel preponderante en la modificación tarifaria
- Análisis del Salario Mínimo Vital y Móvil, estableciendo las relaciones ingreso/precio colectivo
- Análisis del poder adquisitivo en términos del salario real y su correspondencia con el salario nominal

Como podemos ver, el presente análisis, propone ser un completo enfoque, que permita comprender los aumentos, sus motivos y causas, sus repercusiones, y por sobre todas las cosas su importancia en el desarrollo de otras políticas, partiendo de la base de que el aumento del precio del colectivo es un pequeño eslabón en la gran cadena de políticas macroeconómicas, que una cosa se relaciona con otra. Si analizamos el aumento, debemos considerar los subsidios, si analizamos los subsidios, debemos analizar los salarios de los choferes, la inflación, el precio del combustible de las unidades, etc. Esperamos que, al finalizar la lectura del mismo, el lector pueda llevarse un panorama que responda a estos propósitos.

## **2. Introducción. Referencia previa a la Macroeconomía.**

El propósito del presente análisis es realizar una exégesis de la evolución de la tarifa del colectivo, su impacto social, su modo de implementación, sus causas y consecuencias, y su análisis como política macroeconómica. Por ello, y antes de entrar en el análisis *per se* de las tarifas, nos es preciso explicar qué se entiende, globalmente, por política macroeconómica, en tanto que la política económica de los sucesivos gobiernos son las que determinan la procedencia y el *quantum* de los aumentos de las tarifas de servicios públicos.

Por política macroeconómica se dice aquellas prácticas que afectan a un país o una región en su totalidad. Se ocupa del régimen monetario, fiscal, comercial y cambiario, así como del crecimiento económico, la inflación y las tasas nacionales de empleo y desempleo. Esto quiere decir que un estudio macroeconómico se va a encargar de estudiar cómo funciona el sistema económico como un todo<sup>1</sup>, incluyendo tasa de desempleo, tipos de cambio, tasa de inflación, etc. La política macroeconómica es como las maniobras o proyectos que se encaran para modificar o regular la economía a nivel Nacional o País.

Si nos adentramos a una definición más detallista, debemos empezar por definir el concepto de política económica para más adelante explicar cuáles son sus objetivos, de qué medios se valen los Estados para aplicarlas y cuáles son sus distintas modalidades. Las políticas económicas son las herramientas de intervención del Estado en la economía para alcanzar unos objetivos, que como veremos más adelante son, fundamentalmente, el crecimiento económico, la estabilidad de los precios y el pleno empleo. De esta forma, los gobiernos tratan de favorecer la buena marcha de la economía a través de variables como el PIB, el IPC o las tasas de empleo, ocupación y paro. Por tanto, estas intervenciones del sector público sobre la economía se denominan políticas económicas.

### **2.a. Objetivos de las políticas macroeconómicas**

Los objetivos más habituales de las políticas económicas son:

- Lograr un crecimiento económico sostenible en el tiempo. El fin no es otro que intervenir en la economía para que el incremento de la producción de bienes y servicios se sostenga en el tiempo para así mejorar el bienestar de los ciudadanos. El Producto Interior Bruto (PIB) y el Producto Nacional Bruto (PNB) son los indicadores económicos más significativos.

---

<sup>1</sup>Di Ciano, Marcelo – “Introducción a la Macroeconomía” – Edit. Erreius – Pág. 7

- Conseguir la estabilidad de precios. El sector público trata de controlar la inflación, es decir, de controlar los precios de los bienes y servicios para que estos no se incrementen desproporcionadamente.

- Favorecer el empleo. El fin último en este terreno es conseguir el pleno empleo. Sin embargo, dada la dificultad de dar trabajo a toda la población activa de un país, se considera que existe pleno empleo aun existiendo cierta tasa baja de desempleo. Los indicadores que miden el nivel de empleo son las tasas de actividad, y de ocupación.

Para alcanzar los objetivos, los Estados se valen de una serie de organismos o instituciones intermedias. Estos medios pueden ser directos o indirectos. Dentro de los directos encontramos al conjunto de instituciones del sector público (Estado, comunidades autónomas, diputaciones provinciales, ayuntamientos...). Mientras tanto, los medios indirectos se refieren a los denominados poderes tácticos (banca, asociaciones de empresarios, sindicatos...), los cuales gozan de un amplio respaldo tanto económico como social. El objetivo es que en conjunto, todos estos organismos e instituciones intermedias avancen juntos en la misma dirección para conseguir que las políticas económicas sean efectivas y cumplan los objetivos propuestos.

## **2.b. Tipos de Políticas Macroeconómicas**

- Política monetaria: Se refiere, al conjunto de medidas que toma la autoridad monetaria de cada país con el objetivo de lograr la estabilidad de los precios a través de variaciones en la cantidad de dinero en circulación.

- Política fiscal: Es el conjunto de medidas e instrumentos que utiliza el Estado para recaudar los ingresos necesarios para la realización de las funciones del sector público. Su fin no es otro que aumentar o disminuir la actividad económica, principalmente mediante la recaudación de impuestos y la aplicación del gasto público. Por tanto, las dos variables clave de la política fiscal, que puede ser tanto expansiva como restrictiva, son los ingresos públicos y los gastos públicos.

- Política exterior: Se refiere a la intervención que realizan los gobiernos para regular las transacciones con otros países. Algunos ejemplos de política económica son la fijación del tipo de cambio de la moneda respecto a las monedas de otros países, el fomento de las exportaciones o las **limitaciones a las importaciones**.

## **3. El período 1990-1992: crisis económica y máxima inestabilidad**

En el marco de una situación económica de extrema emergencia por la que transitaba el país, el Ministerio de Economía (en adelante "M.E.") estipula en la resolución del día 06 de marzo del 1990 (Resolución M.E. Nro. 119/90), la

actualización de las tarifas del boleto de colectivo, conjuntamente con la implementación de medidas que permitan fijar un valor reducido para el combustible que utilizan a fin de disminuir su incidencia en los costos. Como consecuencia, la tarifa media pasa –en valores pesificados- de \$0,052 a \$0,078, representando un 50% de aumento.

Así es como comienza una cadena de constantes aumentos, que emite nuevas resoluciones expresando los mismos argumentos que en la resolución mencionada *ut supra*, aferrándose a la idea de que dada la situación crítica del país la estabilidad tarifaria no era posible, y las continuas devaluaciones daban lugar a los cambios constantes en lo relativo a los precios del servicio. El 23 de marzo de 1990, el M.E. dispone un nuevo incremento, a raíz de la “insuficiencia” del aumento tarifario anterior para lograr una razonable cobertura de los costos de explotación de las empresas prestatarias, llevando la tarifa media en pesos de \$0,078 a \$0,110, siendo el aumento del 41,02%.

Un mes después, el 24 de abril del 1990, debido a los incrementos en los servicios de transporte público, se autoriza la actualización de las tarifas respectivas, trasladando la tarifa media, en pesos, de \$0,110 a \$0,138, siendo el incremento del 25,45%. Así, nuevamente, el 19 de junio de 1990 se vuelve a actualizar las tarifas de los servicios de transporte automotor de pasajeros, en razón de los constantes aumentos de los costos, pasando de este modo la tarifa media en pesos a \$0,162, importando un aumento del 18,11%. También el 22 de agosto de 1990, en las mismas condiciones de las resoluciones anteriores (necesidad de un aumento a raíz del incremento en los servicios) aumentó la tarifa media a \$0,184, incrementándose así un 2,79. Luego del incremento del 3 de Agosto de 1990 que, en la misma tesitura argumental que las resoluciones que hasta aquí se describieron, llevó la tarifa media pesificada a \$0,178 (9,81%), el 31 de agosto de 1990 se modificaron nuevamente los valores de la misma, pasando a \$0,204 y representando el aumento un 11,41%.

Por el plazo de unos meses la tarifa se mantuvo estable hasta que en el año siguiente, el 24 de enero de 1991, el M.E. realizó un nuevo aumento tarifario, nuevamente en razón de incrementos en los costos de los servicios, estipulando la tarifa media en pesos en \$0,224, siendo el aumento de 9,75%.

El 05 de febrero de 1991, una nueva resolución el M.E. plantea la necesidad de un aumento tarifario por la evolución de los precios de los distintos insumos, conjuntamente con los aumentos de los costos operativos, sin perjuicio de realizar al mismo tiempo un análisis acerca de estos costos y de los insumos de la actividad. De este modo, se fija en esta resolución la tarifa media en \$0,297, aumentando así un 32,44%. Luego, el 28 de febrero de 1991, se realizó la que sería la última resolución de aumento tarifario de ese año en el cual se esbozan las mismas causas de realización del aumento. En cuanto a los valores, la tarifa media en pesos muta a \$0,351, significando un aumento de 18,12%.

El año siguiente, más precisamente el 20 de marzo de 1992, se emite una resolución con el objetivo de lograr una simplificación en las tareas del conductor a partir de la implementación de un programa que apunta a reducir tareas como el cobro del pasaje, a través de acciones graduales de reestructuración tarifaria. Este año, a su vez, se produce un cambio en la moneda de curso legal nacional,

dejando de ser “el austral” la moneda nacional, y pasando a serlo el “peso”, el cual continúa en vigencia a la actualidad. Como consecuencia, la tarifa media pasa a \$0,379, representando un 7,67% de incremento.

El último aumento del período tiene origen en la resolución nro. 1118 del M.E., de fecha 16 de Octubre de 1992, mediante la cual se lleva la tarifa media a \$0,442, siendo el aumento de 16,62%.

#### **4. Período 1993- 2000: estabilidad económica y leves aumentos tarifarios**

La resolución nro. 877 del M.E., del 13 de Agosto de 1993 (expediente N 1234/92) expresa que *“la política de transporte desarrollada por el gobierno nacional y el marco de estabilidad económica imperante, han posibilitado concretar un acuerdo sectorial entre la SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE, la UNION TRANVIARIO AUTOMOTOR y las Entidades Empresarias de Autotransporte de Pasajeros, por el cual se garantiza el cumplimiento de las acciones aludidas y la variabilidad de tarifas y salarios de la actividad por el lapso de un año”*.

Concluye afirmando que *“para proseguir ejecutando las políticas enunciadas, muchas de las cuales se hallan expresamente contenidas en el acuerdo mencionado en el considerando anterior, se torna necesario una adecuación de los niveles tarifarios vigentes”*. De este modo, se lleva la tarifa media a \$0,504, representando un incremento del 14,02%.

Respecto a los años siguientes se continuó con la jerarquización de los conductores de vehículos afectados al transporte urbano para revertir la desprofesionalización existe y el elevado índice de rotación laboral que dicha actividad, por lo que el 23 de Agosto de 1994 a través de resolución nro. 1008 del M.E. (EXP N 557-003175/94 y sus agregados) se afirma que *“la política de transporte desarrollada por el Gobierno Nacional y el marco de estabilidad económica imperante han posibilitado concretar un acuerdo sectorial entre la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, la UNION TRANVIARIOS AUTOMOTOR y las Entidades Empresariales del Autotransporte de Pasajeros, por el cual se garantiza el objetivo de obtener niveles crecientes de eficacia y la intangibilidad de tarifas y salarios”*. Como consecuencia, el valor medio de la tarifa se trasladó a \$0,629, aumentando así un 24,80%. También en 1996, más precisamente el 26 de Septiembre (Resolución nro. 226), se hizo hincapié en la necesidad de continuar con la profesionalización y se expresó que dicha medida fue dictada producto de un análisis de la evolución económica financiera de los distintos operadores del sistema ante las variaciones de precios, aumentándose la tarifa media a través de esta normativa a \$0,740, representando un aumento del 17,64%.

El cambio más notorio se efectúa en el año 1998 donde se observa una caída de la demanda, y esto se produjo debido a una tendencia creciente de viajes a través de automóvil particular, alentado por la reducción en los costos de los automóviles que había permitido un crecimiento en el parque y consecuentemente

un aumento en la tasa de motorización. A través de resolución nro. 16, el M.E. fija una nueva tarifa media en \$0,790, aumentando así un 6,75%.

Finalizando este período podemos concluir expresando que las nuevas escalas establecidas permitieron recomponer la ecuación económica financiera de las empresas ante las crecientes dificultades financieras y la caída de ingresos por pérdida de pasajeros no compensados en el tarifario anterior.

En el año 2000, a través de resolución Nro. 1006, el gobierno sostiene que *“los niveles tarifarios adoptados permitieron cambios significativos respecto a la comodidad, confort y seguridad pero sin embargo se han visto modificados una serie de factores que influyen sobre las condiciones de operación de los servicios de transporte, que impactan de manera decisiva sobre los costos de las empresas operadoras de este sector”*. Como consecuencia, se lleva la tarifa media a \$0,835, implicando un incremento de 5,69%.

## **5. El período 2001-2008: política de subsidios y estabilidad tarifaria**

Tal como se ha visto anteriormente, la tarifa del transporte de colectivos ha ido actualizándose periódicamente. No obstante ello, con el advenimiento de la crisis económica, política y social del año 2001, el Estado se vió forzado a implementar medidas tendientes a asegurar el acceso de la población a un servicio público de tamaño sensibilidad como es el transporte público.

La modificación del tipo de cambio que vino aparejada con la salida de la convertibilidad trajo como consecuencia que muchos insumos y bienes se vieran sometidos a un sostenido aumento de precios. A esta alteración en la estructura de costos deben sumarse los altos índices de desempleo que por entonces padecía la economía argentina. Como consecuencia, el gobierno nacional, con el fin de proteger a los sectores de más bajos ingresos, resolvió no aumentar las tarifas de los servicios públicos, en particular la del transporte automotor de pasajeros. Para ello implementó un Sistema de Compensaciones a las empresas, en el marco del SISTAU -Sistema Integrado de Transporte Automotor-, a través de la resolución conjunta nro. 18/2002 del Ministerio de Producción y 84/2002 del Ministerio de Economía. Dicha resolución tuvo en consideración:

*“Que existen factores que han incidido sobre la situación de las empresas de transporte, entre los que cabe señalar la disminución del número de pasajeros transportados y el encarecimiento de insumos básicos, como asimismo, los mayores costos que resultan del pago de las indemnizaciones derivados de la falencia de varias compañías aseguradoras vinculadas a la actividad, que generan la necesidad de una adecuación tarifaria incompatible con la emergencia social que aqueja al país.”*

*“Que el cuadro de situación apuntado compromete en forma actual la sustentabilidad del sistema con el consiguiente riesgo de producir un inminente y grave deterioro de este servicio público esencial.”*

*“Que a los efectos de posibilitar que el servicio público sea prestado en condiciones de regularidad, continuidad, generalidad y uniformidad, resulta*

*menester disponer medidas que en forma inmediata y efectiva, aseguren los mecanismos de financiación adecuados a tales fines sin que ello implique mayores costos para el usuario del servicio."*

Complementariamente, el gobierno dispuso también un sistema de cupo de gas oil a precio diferencial y, más adelante, la exención del pago de peajes, siendo sendas medidas tendientes a abaratar los costos de las empresas de transporte y así impedir su traslado a la tarifa para el usuario.

Ya en el año 2006, dado que el incremento de los costos de la actividad producido con el transcurso del tiempo tornó insuficiente el sistema de subsidios implementado en el año 2002, el gobierno creó un complemento de este, nuevamente con el fin de sostener los montos tarifarios. A través del decreto 678/2006, reglamentó el pago de un subsidio adicional, considerando, entre otras cosas:

*"Que en el actual contexto económico y social, el Estado Nacional viene realizando sostenidos esfuerzos a fin de asegurar el normal acceso de la población a los servicios públicos, preservando su naturaleza de prestación obligatoria para la satisfacción de necesidades colectivas primordiales."*

*"Que la consecución de dicho objetivo requiere poner en equilibrio los caracteres de obligatoriedad, continuidad y regularidad a cargo de los efectivos prestadores de los servicios de Jurisdicción Nacional, siendo la política de compensaciones tarifarias que se viene aplicando respecto del transporte público de pasajeros por automotor de carácter urbano y suburbano una adecuada herramienta para limitar el impacto sobre las tarifas de los incrementos de costos que ha experimentado el sector, evitando que estos repercutan en la economía de los sectores sociales de menores recursos."*

## **6. Reestructuración tarifaria y nuevos aumentos (2008-2014)**

Ni bien comenzado el año 2008, el gobierno nacional dispone, mediante resolución Nro. 1170 del Ministerio de Planificación, Inversión Pública y Servicios, un aumento generalizado de las tarifas del transporte público, que incluye a las del transporte automotor de pasajeros. Para la adopción de dicha decisión, el gobierno consideró que la política de congelamiento de las tarifas tuvo en mira la protección del acceso de la población al servicio de transporte público en un contexto de crisis económica, el cual, con la caída de los índices de desocupación y las mejoras constatadas respecto del salario real, no continuaba siendo tal. De este modo, extinguida la causa que dió origen a la "tutela tarifaria", correspondía actualizar paulatinamente los montos en cuestión. Asimismo, se consideró la necesidad de asegurar la prestación del servicio por parte de las empresas de transporte, las cuales requerían aumentar las tarifas para hacer frente a los costos de explotación, no siendo suficiente la asistencia brindada por el Estado a través del sistema de compensaciones. Con ésta medida, se incrementó el valor tarifario en un 20%, llevando la tarifa media de \$0,835 a \$1,006.

El día 12 de Enero del año 2009 se publicó en el Boletín Oficial un nuevo incremento tarifario, a través de la resolución Nro. 13, también del Ministerio de

Planificación, Inversión Pública y Servicios. Los argumentos esgrimidos por el gobierno en dicha resolución son exactamente los mismos que en aquella que había dispuesto los aumentos del año 2008, configurando un plan de actualización paulatina de los valores tarifarios. Con éste incremento la tarifa media aumentó de \$1,006 a \$1,240, significando un aumento del 23,3%.

Nuevamente con el fin de asegurar la "sustentabilidad" de la explotación, teniendo en cuenta, tal como se mencionó anteriormente, que la situación de crisis que ameritó la política de subsidios se había extinguido, en Agosto de 2012, mediante resolución nro. 66 del Ministerio del Interior y Transporte (en adelante "M. I. Y T."), el gobierno resolvió elevar la tarifa del servicio. No obstante, este incremento viene dado con una particularidad: la implementación de una tarifa diferencial entre aquellos usuarios que abonaren el servicio mediante la utilización de la tarjeta del SUBE (Sistema Único de Boleto Electrónico), y aquellos que lo hicieran con dinero físico. Ésta diferenciación se debió, conforme se hizo constar en la resolución mencionada *ut supra*, a que la finalidad de la implementación del SUBE es la personalización del subsidio a la tarifa, considerando que aquel que no se ha presentado a retirar su tarjeta, ha decidido dejar de ser considerado como beneficiario de dicho subsidio.

En consecuencia, la tarifa media para aquellos que abonen con tarjeta SUBE aumentó de \$1,240 a \$1,46, representando un 17,74%; mientras que para aquellos que lo hicieran en efectivo la misma pasó de \$1,240 a \$2,80, significando un 125,8%.

Con la misma tesitura, pero tan solo cuatro meses más tarde, se incrementó la tarifa del servicio, por medio de la resolución 975/2012 del M. I. Y T.. Los valores de la tarifa media se llevaron en esta oportunidad de \$1,46 a \$1,97 (34,93%) para los usuarios que abonen con SUBE, y de \$2,80 a \$4,00 (42,85%) para los que lo hicieran en efectivo.

Por último, ya en Diciembre del 2013, y también mediante la invocación de los mismos argumentos que en los dos aumentos inmediatamente anteriores, se aumentaron las tarifas a través de la resolución nro. 1609 del M. I. Y T.. Ésta vez, la tarifa media pasó, para abonos con SUBE, de \$1,97 a \$3,69 (87,3%), y de \$4,00 a \$7,34 (83,5%) para abonos en efectivo.

Vale la pena explicar que en los considerandos de las diferentes resoluciones que introducen los aumentos, se observa el por qué de la medida, dejándonos entrever el contexto y que esta política macroeconómica responde a otras cuestiones. Por ejemplo

*“CONSIDERANDO: Que la política de transporte público de pasajeros de carácter urbano y suburbano desarrollada por el ESTADO NACIONAL en el AREA METROPOLITANA DE BUENOS AIRES tiene entre sus objetivos centrales el mantenimiento de tarifas razonables, aplicando como instrumento las compensaciones tarifarias y logrando una política de redistribución del ingreso hacia los sectores de menores recursos.*

*Que las mejoras constatadas respecto del salario real de la población, acompañadas por una marcada caída de los índices de desocupación, permitieron*

*que parte del déficit de cobertura de los costos de explotación de los servicios de transporte urbano y suburbano fueran atendidos mediante la reestructuración de sus niveles tarifarios”.*

Esto demuestra que hay otros factores que influyen en la motivación para modificar las tarifas de transporte. Como explica el extracto de la resolución, otro factor que incide, son las compensaciones económicas o subsidios que tienden a equilibrar las tarifas. La resolución 367/2014 establece compensaciones de 994 millones de pesos para los servicios del área metropolitana y más de \$ 488 millones para los servicios provinciales. Estudios estiman que sin estas compensaciones, el boleto debería costar entre 7 y 10 pesos como mínimo.

El estado, mediante esto estabiliza y mantiene la tarifa a cierto precio razonable, teniendo en cuenta el Salario Mínimo (SMVyM).

Otro factor a tener en cuenta es el salario del chofer. En la resolución 579/2014 se menciona que otro factor que motiva el aumento es el salario del conductor.

Allí se explica que en Junio de 2014 se incrementó un 28% el salario del chofer. A estos datos se le suma que desde el 2012 se implementó una tarifa diferencial para aquellos usuarios que dispongan de la Tarjeta SUBE y aquellos usuarios que no la dispongan. Y, además, aquellos usuarios que cuenten con planes sociales del gobierno poseen además un 40% de descuento sobre la tarifa con SUBE.

---

**CUADRO 1: EVOLUCIÓN TARIFARIA. PERÍODO 1990-2013.**

Profesor Marcelo Di Ciano

FECHA	RESOLUCIÓN	TARIFA MEDIA VIGENTE*	TARIFA MEDIA ACTUALIZADA*	% DE AUMENTO
06/03/1990	M.E. No 119	0,052	0,078**	50%
23/03/1990	M.E. No 177	0,078	0,110**	41,02%
24/04/1990	M.E. No 387	0,110	0,138**	25,45%
19/06/1990	M.E. No 580	0,138	0,162**	18,11%
03/08/1990	M.E. No 761	0,163	0,178**	9,81%
22/08/1990	M.E. No 848	0,179	0,184**	2,79%
31/08/1990	M.E. No 932	0,184	0,204**	11,41%
24/01/1991	M.E. No 28	0,205	0,224**	9,75%
05/02/1991	M.E. No 13	0,225	0,297**	32,44%
28/02/1991	M.E. No 90	0,298	0,351**	18,12%
20/03/1992	M.E.O.S.P. No 399	0,352	0,379	7,67%
16/10/1992	M.E.O.S.P. No 1198	0,379	0,442	16,62%
13/08/1993	M.E.Y.O.S.P. No 877	0,442	0,504	14,02%
23/08/1994	M.E.Y.O.S.P. No 1008	0,504	0,629	24,80%
26/09/1996	M.E.Y.O.S.P. No 226	0,629	0,740	17,64%
08/01/1998	M.E.Y.O.S.P. No 16	0,740	0,790	6,75%
01/12/2000	M.E.Y.O.S.P. No 1006	0,790	0,835	5,69%
01/01/2008	M.P.F.I.P. Y.S. No 1170	0,835	1,006	20,47%
12/01/2009	M.P.F.I.P. Y.S. No 13	1,006	1,240	23,26%
06/08/2012	M.I.Y.T. 66/2012	1,24	Con SUBE: 1,460 - Sin SUBE: 2,800	Con SUBE: 17,74% - Sin SUBE: 125,80%
19/12/2012	M.I.Y.T. 975/2012	Con SUBE: 1,460 - Sin SUBE: 2,800	Con SUBE: 1,970 - Sin SUBE: 4,000	Con SUBE: 34,93% - Sin SUBE: 42,85%
26/12/2013	M.I.Y.T. 1609/2013	Con SUBE: 1,970 - Sin SUBE: 4,000	Con SUBE: 3,690 - Sin SUBE: 7,340	Con SUBE: 87,30% - Sin SUBE: 83,50%

\* En base a las Líneas Suburbanas de Transporte Automotor de Pasajeros  
 \*\* Valores originarios en AUSTRALES, convertidos a PESO ACTUAL

## **7. Análisis de la Evolución Tarifaria a la luz del Salario Mínimo Vital y Móvil**

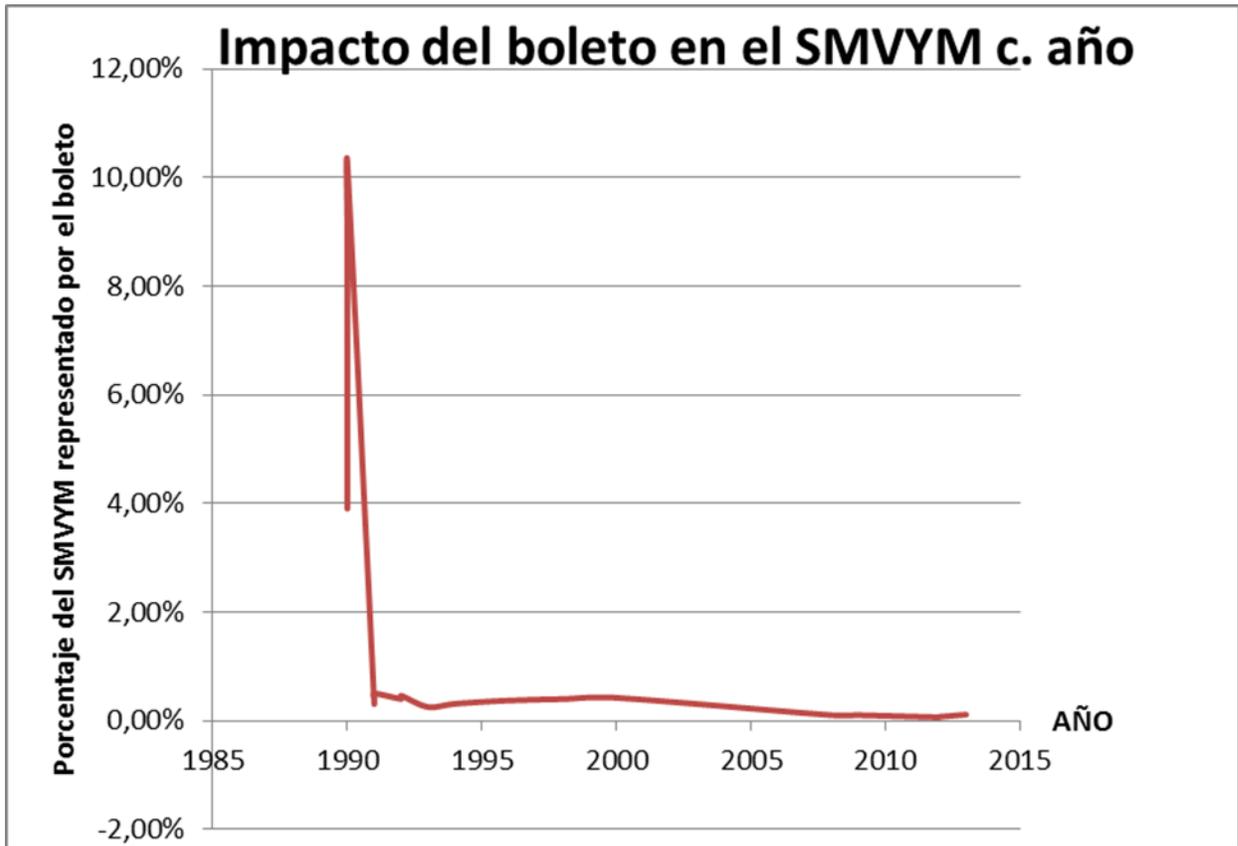
Liminarmente, se compara con el Salario Mínimo Vital y Móvil (en adelante “SMVM”) porque es el factor que permite evaluar cabalmente el impacto del gasto realizado en este medio de transporte público respecto del ingreso mínimo que una persona debería percibir, según la propia ley. A su vez, se considera la importancia de abordar los dos factores conjuntamente, ya que cuando se habla de tarifas de servicios públicos hablamos de acceso a cosas indispensables para la sociedad, como lo es en este caso el transporte público de colectivos. Se reconoce la necesidad de actualización de los valores tarifarios que permitan la sustentabilidad del servicio, pero sí es indispensable que se haga teniendo en mira garantizar el acceso de la población al mismo, no sólo para la realización personal de cada habitante, sino para crear las condiciones que permitan sostener la productividad de la economía argentina.

### **7.a. Impacto de la tarifa en el valor del SMVM**

Un primer nivel de análisis consiste en determinar la evolución del *quantum* de la incidencia de la tarifa media del transporte de colectivos en el SMVM.

Así observamos que en los distintos años del período que va de 1990 a 2014 el boleto de colectivo ha representado distintos porcentajes del salario mínimo vital y móvil.

### **GRÁFICO 1. IMPACTO DEL BOLETO EN EL SMVM**



En el año 1990 el salario mínimo vital y móvil era de \$2 (dos pesos); si bien el número parece irrisorio, tiene que ver con una de las principales variables que afectan a este índice: la tasa de inflación, que en aquel entonces era superior al 70% mensual. En este año, luego de la hiperinflación de 1989, el salario mínimo vital y móvil no guardó relación con la canasta básica, y esto es lógico ya que el boleto de colectivo fue de los \$0,078 a los \$0,205 entre marzo y agosto de 1990, llegando a representar el 10,25 % del SMVM. Este fue el mayor impacto del boleto en el SMVM en el período en estudio.

En el lapso comprendido entre los años 1991 y 2000, el SMVM fue de los \$72 a los \$200. Ocurrió que entre 1991 y 2002 rigió en Argentina la Ley de Convertibilidad n°23.928 que establecía la paridad \$1 = US\$1 (1 peso argentino equivalente a un dólar estadounidense), creándose así una ficción, que incidió notablemente en la determinación de una tarifa de colectivo que fue de los \$0,225 a \$0,835, representando, como máximo, un 0,5% del SMVM a comienzos de 1991, y como mínimo, un 0,25% en 1993.

Tras la crisis de 2001 comenzó una devaluación del peso argentino respecto del dólar estadounidense, que hizo que en el año 2008 el SMVM ascendiera a los \$980, representando el boleto de 1,006%, tan sólo el 0,1% del mismo.

Entre 2009 y 2014 el SMVM fue de \$1240 a \$4400, con un boleto de colectivo que paso de los \$1,24 a \$3,69 con SUBE y \$7,34 sin SUBE. Se observa en estos datos la inflación que está transitando la Argentina en los últimos años, y como la misma no se refleja aún en el precio del boleto de colectivo que se

encuentra protegido por los subsidios del Estado, llegando a representar el menor impacto de la tarifa del boleto en el SMVM: 0,06%, con SUBE, en 2012.

**CUADRO 2. EVOLUCIÓN DEL IMPACTO DEL BOLETO EN EL SMVM**

FECHA	BOLETO DE COLECTIVO*	SALARIO MÍNIMO VITAL Y MÓVIL	% BOLETO SOBRE SMVYM
06/03/1990	0,078**	2**	3,90%
23/03/1990	0,110**	2**	5,50%
24/04/1990	0,138**	2**	6,90%
19/06/1990	0,162**	2**	8,15%
03/08/1990	0,178**	2**	8,95%
22/08/1990	0,184**	2**	9,20%
31/08/1990	0,204**	2**	10,25%
24/01/1991	0,224**	72**	0,31%
05/02/1991	0,297**	72**	0,41%
28/02/1991	0,351**	72**	0,50%
20/03/1992	0,379	97	0,40%
16/10/1992	0,442	97	0,46%
13/08/1993	0,504	200	0,25%
24/08/1994	0,629	200	0,31%
26/09/1996	0,740	200	0,37%
08/01/1998	0,790	200	0,40%
01/12/2000	0,835	200	0,42%
01/01/2008	1,006	980	0,10%
12/01/2009	1,240	1240	0,10%
06/08/2012	Con SUBE: 1,460 - Sin SUBE: 2,800	2300	Con SUBE: 0,06% - Sin SUBE: 0,12%
19/12/2012	Con SUBE: 1,970 - Sin SUBE: 4,000	2670	Con SUBE: 0,07% - Sin SUBE: 0,15%
26/12/2013	Con SUBE: 3,690 - Sin SUBE: 7,340	3300	Con SUBE: 0,11% - Sin SUBE: 0,22%

\* En base a las Lineas Suburbanas del Transporte Automotor de Pasajeros

\*\* Valores originarios en AUSTRALES, convertidos a PESO ACTUAL

**7.b. Incidencia de los aumentos en el poder adquisitivo del SMVM**

Otro enfoque en el análisis comparativo entre el SMVM y la tarifa del boleto de colectivo, tiene que ver con el poder adquisitivo del salario respecto del boleto, es decir, la evolución de la cantidad de boletos de colectivos que una persona puede comprar con el SMVM en cada uno de los años del período que es objeto de estudio.

Entre 1990 y 2014 se distingue 3 períodos bien distintos en cuanto a lo dicho anteriormente:

I) Un primer período comprendido entre los años 1991 y 2002 en el cual aumenta la tarifa y se estanca el SMVM (excepto el incremento de 1993), lo que trae aparejado que los aumentos erosionen el poder adquisitivo del salario

II) Un segundo período, que va de 2003 a 2007, en el que se da un aumento del SMVM pero se congela la tarifa, produciéndose como consecuencia un aumento del poder adquisitivo del salario

III) Un tercer y último período, iniciado en 2008 y vigente hasta la actualidad, en que ambos factores aumentan, motivo por el cual el incremento o disminución del poder adquisitivo pasa a depender del porcentaje de cada aumento. En el caso del lapso entre los años 2008 y 2014, el SMVM aumentó en mayor proporción que la tarifa media de colectivo, más allá de que en 2009, 2012 y 2013 el porcentual de aumento tarifario supere el de incremento del SMVM.

**CUADRO 3. EVOLUCIÓN COMPARATIVA ENTRE EL SMVM Y LA TARIFA MEDIA.**

<b>AÑO</b>	<b>% DE AUMENTO DE LA TARIFA MEDIA*</b>	<b>% DE AUMENTO DEL SMVM</b>
1990	158,59%	3500%
1991	60,31%	34,72%
1992	24,29%	0%
1993	14,02%	106,18%
1994	24,80%	0%
1995	0%	0%
1996	17,64%	0%
1997	0%	0%
1998	6,75%	0%
1999	0%	0%
2000	5,69%	0%
2001	0%	0%
2002	0%	0%
2003	0%	50%
2004	0%	50%
2005	0%	40%
2006	0%	26,98%
2007	0%	22,50%
2008	20,47%	26,53%
2009	23,26%	16,12%
2010	0%	20,83%
2011	0%	32,18%
2012	Con SUBE: 52,67% - Sin SUBE: 168,65%	16,08%
2013	Con SUBE: 87,30% - Sin SUBE: 83,50%	23,59%
2014	0%	33,33%

\* En base a las Líneas Suburbanas de Transporte Automotor de Pasajeros

**GRÁFICO 2. EVOLUCIÓN DEL PODER ADQUISITIVO DEL SALARIO RESPECTO DEL BOLETO DE COLECTIVO**

