

Evolución de las Tarifas del Tren

En el presente trabajo analiza, a través de tablas y gráficos, como ha variado el precio del boleto del tren en los últimos años, para lo cual, se enfocara solo en la red ferroviaria de pasajeros del área Metropolitana de Buenos Aires. Dentro de esta área encontramos a las líneas Mitre, Sarmiento, Roca, San Martín, Belgrano Norte, Belgrano Sur y Urquiza; además algunas de estas líneas cuentan con más de un ramal.

Antes de abordar el tema en cuestión, es necesario tener en cuenta que solo se enfocara en la evolución del precio del boleto del tren que se da entre los periodos 1994/1995 (según la línea) al 2015, dado que no ha sido posible encontrar registro alguno, anterior a esas fechas, en el que contarán dichos precios. El único registro de la evolución de las tarifas de tren con el que cuenta la CNRT¹ data de 1994 a la actualidad.

Como se ha dicho anteriormente hay varias líneas ferroviarias, de las cuales algunas cuentan con más de un ramal, motivo por el cual se tomara como referencia y a analizar dos ramales de dos líneas ferroviarias en particular, dado que los aumentos de las tarifas varían según la línea y sus respectivos ramales, sin perjuicio de que las fechas de los aumentos de la tarifa, en principio, son las mismas para todas las líneas y sus respectivos ramales.

Primero se analiza el ramal de la línea San Martín y en segundo lugar uno de los ramales de la línea Mitre:

A.-Línea San Martín.

La línea San Martín, la cual cuenta con un único ramal de 20 estaciones, que van de Retiro hasta Pilar, vale aclarar que el sistema que se utiliza para establecer el valor del boleto del tren no es por estación, sino que es por sector. Cada sector representa una determinada cantidad de kilometraje, según la longitud de los ramales varía la cantidad de sectores; en el caso de la línea San Martín no excede de los 60 Km, motivo por el cual cuenta con 7 sectores.

Sector	Kilómetros
1	0 – 12
2	13 – 20
3	21 – 28
4	29 – 36
5	37 – 44
6	45 – 52
7	53 – 60

Evolución de las Tarifas del Tren

Por regla general, el aumento del boleto del tren se va a estipular por resolución del Poder Ejecutivo. Por lo cual, se partira de la tarifa básica de 1994, siguiendo con el aumento estipulado por contrato (calidad) en 1996, y los aumentos estipulados por las resoluciones, las cuales son: la resolución 17/1998², la resolución 1007/2000³, la resolución 1170/2007⁴ -del 01/01/2008-, la resolución 13/2009⁵, la resolución 66/2012⁶ – del 06/08/2012-, la resolución 975/2012⁷ –del 21/12/2012-, y finalmente la resolución 352/2014⁸. Vale aclarar que a partir de la resolución 66/2012 se comenzó a estipular el valor de la tarifa con y sin SUBE.

Conforme a lo expuesto, procedo a realizar una tabla en la cual se podrá apreciar, con mayor precisión y claridad, cómo han evolucionado las tarifas del ramal de la línea San Martín, teniendo en cuenta los distintos sectores (y sus respectivos kilometrajes) y las resoluciones que estipularon el aumento.

SECTOR	DISTANCIA (en KM)		Tarifas Vigentes desde											
			BÁSICA 01/04/1994	Por contrato (calidad) 11/10/1996	Resolución 17/1998 17/01/1998	Resolución 1007/2000 03/12/2000	Resolución 1170/2007 01/01/2008	Resolución 13/2009 13/01/2009	Resolución 66/2012 06/08/2012		Resolución 975/2012 21/12/2012		Resolución 352/2014 01/05/2014	
									CON Sube	SIN Sube	CON Sube	SIN Sube	CON Sube	SIN Sube
1	0	12	\$0,28	\$0,35	\$0,35	\$0,45	\$0,60	\$0,75	\$0,75	\$ 1,50	\$1,00	\$ 2,00	\$2,00	\$ 6,00
2	13	20	\$0,41	\$0,45	\$0,55	\$0,65	\$0,80	\$1,00	\$1,00	\$ 2,00	\$1,35	\$ 2,75	\$3,00	
3	21	28	\$0,56	\$0,65	\$0,75	\$0,85	\$1,00	\$1,25	\$1,25	\$ 2,00	\$1,70	\$ 3,25		
4	29	36	\$0,71	\$0,80	\$0,90	\$0,90	\$1,05	\$1,30	\$1,30	\$ 2,00	\$1,75	\$ 3,50	\$4,00	
5	37	44	\$0,88	\$0,95	\$1,15	\$1,15	\$1,30	\$1,60	\$1,60	\$ 2,00	\$2,15	\$ 4,25		
6	45	52	\$1,05	\$1,15	\$1,35	\$1,35	\$1,50	\$1,90	\$1,90	\$ 4,00	\$2,60	\$ 5,25	\$4,00	
7	53	60	\$1,24	\$1,35	\$1,60	\$1,60	\$1,75	\$2,20	\$2,20	\$ 4,00	\$3,00	\$ 6,00		

En base a esta tabla se elabora otra para poder apreciar aun con más claridad cuál es el aumento del precio que se da entre los distintos años (en que se establecieron los aumentos) y el porcentaje aproximado que dicho aumento representa. Al elaborar dicha tabla también vamos a tener presente cuanto costaba un dólar al momento de estipularse el aumento, con el fin de apreciar cuantos dólares equivalen el aumento del precio del boleto del tren y el porcentaje aproximado que dicho aumento representa en dólares. Para esto último, necesitamos saber:

Evolución de las Tarifas del Tren

AÑO	US\$ 1 = \$ X
01/04/1994	\$ 1
11/10/1996	\$ 1
17/01/1998	\$ 1
03/12/2000	\$ 1
01/01/2008	\$ 3,16
13/01/2009	\$ 3,47
06/08/2012	\$ 4,62
21/12/2012	\$ 4,91
01/05/2014	\$ 8,07

Por lo cual, en la siguiente tabla, solo se establece la equivalencia del peso con el dólar, a partir de la comparación del aumento que se da entre el 2000/2008 y siguientes, dado que es más que obvio que la equivalencia entre el peso y el dólar va a ser igual en las anteriores comparaciones que van del 04/1994 al 12/2000.

SECTOR	AÑOS	AUMENTO	PORCENTAJE DEL AUMENTO (APORX.)
	1994/1996		
1 (0-12 KM)	\$ 0,28 → \$ 0,35	\$ 0,07	25 %
2 (13-20 KM)	\$ 0,41 → \$ 0,45	\$ 0,04	9,7 %
3 (21-28 KM)	\$ 0,56 → \$ 0,65	\$ 0,09	16 %
4 (29-36 KM)	\$ 0,71 → \$ 0,80	\$ 0,09	12,6 %
5 (37-44 KM)	\$ 0,88 → \$ 0,95	\$ 0,07	7,9 %
6 (45-52 KM)	\$ 1,05 → \$ 1,15	\$ 0,10	9,5 %
7 (53-60 KM)	\$ 1,24 → \$ 1,35	\$ 0,11	8,8 %
	1996/1998		
1 (0-12 KM)	\$ 0,35 → \$ 0,35	\$ 0	0 %
2 (13-20 KM)	\$ 0,45 → \$ 0,55	\$ 0,10	22,2 %
3 (21-28 KM)	\$ 0,65 → \$ 0,75	\$ 0,10	15,3 %
4 (29-36 KM)	\$ 0,80 → \$ 0,90	\$ 0,10	12,5 %
5 (37-44 KM)	\$ 0,95 → \$ 1,15	\$ 0,20	21 %
6 (45-52 KM)	\$ 1,15 → \$ 1,35	\$ 0,20	17,3 %
7 (53-60 KM)	\$ 1,35 → \$ 1,60	\$ 0,25	18,5 %
	1998/2000		
1 (0-12 KM)	\$ 0,35 → \$ 0,45	\$ 0,10	28,5 %
2 (13-20 KM)	\$ 0,55 → \$ 0,65	\$ 0,10	18,1 %
3 (21-28 KM)	\$ 0,75 → \$ 0,85	\$ 0,10	13,3 %
4 (29-36 KM)	\$ 0,90 → \$ 0,90	\$ 0	0 %
5 (37-44 KM)	\$ 1,15 → \$ 1,15	\$ 0	0 %
6 (45-52 KM)	\$ 1,35 → \$ 1,35	\$ 0	0 %
7 (53-60 KM)	\$ 1,60 → \$ 1,60	\$ 0	0 %
	2000/2008		

Evolución de las Tarifas del Tren

1 (0-12 KM)	\$ 0,45 → \$ 0,60 = US\$ 0,45 → US\$ 0,18	\$ 0,15 = US\$ -0,27	33,3 % (\$) = -60 % (US\$)
2 (13-20 KM)	\$ 0,65 → \$ 0,80 = US\$ 0,65 → US\$ 0,25	\$ 0,15 = US\$ -0,40	23 % (\$) = -61,5 % (US\$)
3 (21-28 KM)	\$ 0,85 → \$ 1,00 = US\$ 0,85 → US\$ 0,31	\$ 0,15 = US\$ -0,54	17,6 % (\$) = -63,5 % (US\$)
4 (29-36 KM)	\$ 0,90 → \$ 1,05 = US\$ 0,90 → US\$ 0,33	\$ 0,15 = US\$ -0,57	16,6 % (\$) = -63,3 % (US\$)
5 (37-44 KM)	\$ 1,15 → \$ 1,30 = US\$ 1,15 → US\$ 0,41	\$ 0,15 = US\$ -0,74	13 % (\$) = -64,3 % (US\$)
6 (45-52 KM)	\$ 1,35 → \$ 1,50 = US\$ 1,35 → US\$ 0,47	\$ 0,15 = US\$ -0,88	11,1 % (\$) = -65,1 % (US\$)
7 (53-60 KM)	\$ 1,60 → \$ 1,75 = US\$ 1,60 → US\$ 0,55	\$ 0,15 = US\$ -1,05	9,3 % (\$) = -65,6 % (US\$)
2008/2009			
1 (0-12 KM)	\$ 0,60 → \$ 0,75 = US\$ 0,18 → US\$ 0,21	\$ 0,15 = US\$ 0,03	25 % (\$) = 16,6 % (US\$)
2 (13-20 KM)	\$ 0,80 → \$ 1,00 = US\$ 0,25 → US\$ 0,28	\$ 0,20 = US\$ 0,03	25 % (\$) = 12 % (US\$)
3 (21-28 KM)	\$ 1,00 → \$ 1,25 = US\$ 0,31 → US\$ 0,36	\$ 0,25 = US\$ 0,05	25 % (\$) = 16,1 % (US\$)
4 (29-36 KM)	\$ 1,05 → \$ 1,30 = US\$ 0,33 → US\$ 0,37	\$ 0,25 = US\$ 0,04	23,8 % (\$) = 12,1 % (US\$)
5 (37-44 KM)	\$ 1,30 → \$ 1,60 = US\$ 0,41 → US\$ 0,46	\$ 0,30 = US\$ 0,05	23 % (\$) = 12,1 % (US\$)
6 (45-52 KM)	\$ 1,50 → \$ 1,90 = US\$ 0,47 → US\$ 0,54	\$ 0,40 = US\$ 0,07	26,6 % (\$) = 14,8 % (US\$)
7 (53-60 KM)	\$ 1,75 → \$ 2,20 = US\$ 0,55 → US\$ 0,63	\$ 0,45 = US\$ 0,08	25,7 % (\$) = 14,5 % (US\$)
2009/2012 (C/SUBE)			
1 (0-12 KM)	\$ 0,75 → \$ 0,75 = US\$ 0,21 → US\$ 0,16	\$ 0 = US\$ -0,05	0 % (\$) = -23,8 % (US\$)
2 (13-20 KM)	\$ 1,00 → \$ 1,00 = US\$ 0,28 → US\$ 0,21	\$ 0 = US\$ -0,07	0 % (\$) = -25 % (US\$)
3 (21-28 KM)	\$ 1,25 → \$ 1,25 = US\$ 0,36 → US\$ 0,27	\$ 0 = US\$ -0,09	0 % (\$) = -25 % (US\$)
4 (29-36 KM)	\$ 1,30 → \$ 1,30 = US\$ 0,37 → US\$ 0,28	\$ 0 = US\$ -0,09	0 % (\$) = -24,3 % (US\$)
5 (37-44 KM)	\$ 1,60 → \$ 1,60 = US\$ 0,46 → US\$ 0,34	\$ 0 = US\$ -0,12	0 % (\$) = -26 % (US\$)
6 (45-52 KM)	\$ 1,90 → \$ 1,90 = US\$ 0,54 → US\$ 0,41	\$ 0 = US\$ -0,13	0 % (\$) = -24 % (US\$)
7 (53-60 KM)	\$ 2,20 → \$ 2,20 = US\$ 0,63 → US\$ 0,47	\$ 0 = US\$ -0,16	0 % (\$) = -25,3 % (US\$)
2009/2012 (S/SUBE)			
1 (0-12 KM)	\$ 0,75 → \$ 1,50 = US\$ 0,21 → US\$ 0,32	\$ 0,75 = US\$ 0,11	100 % (\$) = 52,3 % (US\$)
2 (13-20 KM)	\$ 1,00 → \$ 2,00 = US\$ 0,28 → US\$ 0,43	\$ 1,00 = US\$ 0,15	100 % (\$) = 53,5 % (US\$)
3 (21-28 KM)	\$ 1,25 → \$ 2,00 = US\$ 0,36 → US\$ 0,43	\$ 0,75 = US\$ 0,07	60 % (\$) = 19,4 % (US\$)
4 (29-36 KM)	\$ 1,30 → \$ 2,00 = US\$ 0,37 → US\$ 0,43	\$ 0,70 = US\$ 0,06	53,8 % (\$) = 16,2 % (US\$)
5 (37-44 KM)	\$ 1,60 → \$ 2,00 = US\$ 0,46 → US\$ 0,43	\$ 0,40 = US\$ -0,03	25 % (\$) = -6,5 % (US\$)
6 (45-52 KM)	\$ 1,90 → \$ 4,00 = US\$ 0,54 → US\$ 0,86	\$ 2,10 = US\$ 0,32	110,5 % (\$) = 59,2 % (US\$)
7 (53-60 KM)	\$ 2,20 → \$ 4,00 = US\$ 0,63 → US\$ 0,86	\$ 1,80 = US\$ 0,23	81,8 % (\$) = 36,5 % (US\$)
2012/2012 (C/SUBE)			
1 (0-12 KM)	\$ 0,75 → \$ 1,00 = US\$ 0,16 → US\$ 0,20	\$ 0,25 = US\$ 0,04	33,3 % (\$) = 25 % (US\$)
2 (13-20 KM)	\$ 1,00 → \$ 1,35 = US\$ 0,21 → US\$ 0,27	\$ 0,35 = US\$ 0,06	35 % (\$) = 28,5 % (US\$)
3 (21-28 KM)	\$ 1,25 → \$ 1,70 = US\$ 0,27 → US\$ 0,34	\$ 0,45 = US\$ 0,07	36 % (\$) = 25,9 % (US\$)
4 (29-36 KM)	\$ 1,30 → \$ 1,75 = US\$ 0,28 → US\$ 0,35	\$ 0,45 = US\$ 0,07	34,6 % (\$) = 25 % (US\$)
5 (37-44 KM)	\$ 1,60 → \$ 2,15 = US\$ 0,34 → US\$ 0,43	\$ 0,55 = US\$ 0,09	34,3 % (\$) = 26,4 % (US\$)
6 (45-52 KM)	\$ 1,90 → \$ 2,60 = US\$ 0,41 → US\$ 0,52	\$ 0,70 = US\$ 0,11	36,8 % (\$) = 26,8 % (US\$)
7 (53-60 KM)	\$ 2,20 → \$ 3,00 = US\$ 0,47 → US\$ 0,61	\$ 0,80 = US\$ 0,14	36,3 % (\$) = 29,7 % (US\$)
2012/2012 (S/SUBE)			
1 (0-12 KM)	\$ 1,50 → \$ 2,00 = US\$ 0,32 → US\$ 0,40	\$ 0,50 = US\$ 0,08	33,3 % (\$) = 25 % (US\$)
2 (13-20 KM)	\$ 2,00 → \$ 2,75 = US\$ 0,43 → US\$ 0,56	\$ 0,75 = US\$ 0,13	37,5 % (\$) = 30,2 % (US\$)

Evolución de las Tarifas del Tren

3 (21-28 KM)	\$ 2,00 → \$ 3,25 = US\$ 0,43 → US\$ 0,66	\$ 1,25 = US\$ 0,23	62,5 % (\$) = 53,4 % (US\$)
4 (29-36 KM)	\$ 2,00 → \$ 3,50 = US\$ 0,43 → US\$ 0,71	\$ 1,50 = US\$ 0,28	75 % (\$) = 65,1 % (US\$)
5 (37-44 KM)	\$ 2,00 → \$ 4,25 = US\$ 0,43 → US\$ 0,86	\$ 2,25 = US\$ 0,43	112,5 % (\$) = 100 % (US\$)
6 (45-52 KM)	\$ 4,00 → \$ 5,25 = US\$ 0,86 → US\$ 1,06	\$ 1,25 = US\$ 0,20	31,2 % (\$) = 23,2 % (US\$)
7 (53-60 KM)	\$ 4,00 → \$ 6,00 = US\$ 0,86 → US\$ 1,22	\$ 2,00 = US\$ 0,36	50 % (\$) = 41,8 % (US\$)
2012/2014 (C/SUBE)			
1 (0-12 KM)	\$ 1,00 → \$ 2,00 = US\$ 0,20 → US\$ 0,24	\$ 1,00 = US\$ 0,04	100 % (\$) = 20 % (US\$)
2 (13-20 KM)	\$ 1,35 → \$ 3,00 = US\$ 0,27 → US\$ 0,37	\$ 1,65 = US\$ 0,10	122,2 % (\$) = 37 % (US\$)
3 (21-28 KM)	\$ 1,70 → \$ 3,00 = US\$ 0,34 → US\$ 0,37	\$ 1,30 = US\$ 0,03	76,4 % (\$) = 8,8 % (US\$)
4 (29-36 KM)	\$ 1,75 → \$ 3,00 = US\$ 0,35 → US\$ 0,37	\$ 1,25 = US\$ 0,02	71,4 % (\$) = 5,7 % (US\$)
5 (37-44 KM)	\$ 2,15 → \$ 4,00 = US\$ 0,43 → US\$ 0,49	\$ 1,85 = US\$ 0,06	86 % (\$) = 13,9 % (US\$)
6 (45-52 KM)	\$ 2,60 → \$ 4,00 = US\$ 0,52 → US\$ 0,49	\$ 1,40 = US\$ -0,03	53,8 % (\$) = -5,7 % (US\$)
7 (53-60 KM)	\$ 3,00 → \$ 4,00 = US\$ 0,61 → US\$ 0,49	\$ 1,00 = US\$ -0,12	33,3 5 (\$) = -19,6 % (US\$)
2012/2014 (S/SUBE)			
1 (0-12 KM)	\$ 2,00 → \$ 6,00 = US\$ 0,40 → US\$ 0,74	\$ 4,00 = US\$ 0,34	200 % (\$) = 85 % (US\$)
2 (13-20 KM)	\$ 2,75 → \$ 6,00 = US\$ 0,56 → US\$ 0,74	\$ 3,25 = US\$ 0,18	118,1 % (\$) = 32,1 % (US\$)
3 (21-28 KM)	\$ 3,25 → \$ 6,00 = US\$ 0,66 → US\$ 0,74	\$ 2,75 = US\$ 0,08	84,6 % (\$) = 12,1 % (US\$)
4 (29-36 KM)	\$ 3,50 → \$ 6,00 = US\$ 0,71 → US\$ 0,74	\$ 2,50 = US\$ 0,03	71,4 % (\$) = 4,2 % (US\$)
5 (37-44 KM)	\$ 4,25 → \$ 6,00 = US\$ 0,86 → US\$ 0,74	\$ 1,75 = US\$ -0,12	41,1 % (\$) = -13,9 % (US\$)
6 (45-52 KM)	\$ 5,25 → \$ 6,00 = US\$ 1,06 → US\$ 0,74	\$ 0,75 = US\$ -0,32	14,2 % (\$) = -30,1 % (US\$)
7 (53-60 KM)	\$ 6,00 → \$ 6,00 = US\$ 1,22 → US\$ 0,74	\$ 0 = US\$ -0,48	0% (\$) = -39,3 % (US\$)

En base a estas tablas se elaboraran gráficos para poder apreciar en forma más ilustrativa cuál es el aumento en dinero que se da entre los distintos años y el porcentaje aproximado que dicho aumento representa. Con respecto al aumento en dinero en los sucesivos periodos, vamos a elaborar ocho gráficos, por un lado, se considerara los aumentos en pesos (\$) y en dólares (US\$) de 1994 al 2014 (con sube), y por el otro, solo los aumentos en pesos y en dólares del 2012 al 2014 (sin sube). Vale aclarar que el único motivo por el cual se trata por separado, es por un tema de apreciación. Con respecto al porcentaje aproximado que dicho aumento representa se hara exactamente lo mismo [dos de 1994 al 2014 (C/SUBE) uno en pesos y otro en dólares; y dos de 2012 al 2014 (S/SUBE) uno en pesos y otro en dólares], también con el único motivo de poder apreciar de la mejor forma posible la evolución porcentual aproximada que dicho aumento represento.

- **Pesos (\$)**
- **Dólar (US\$)**

Evolución de las Tarifas del Tren

AUMENTO DEL PRECIO (\$) DE 1994 AL 2014 (C/SUBE)

AUMENTO DEL PRECIO (\$) DE 2012 AL 2014 (S/SUBE)

PORCENTAJE (\$) DEL AUMENTO (APROX.) DE 1994 AL 2014 (C/SUBE)

PORCENTAJE (\$) DEL AUMENTO (APROX.) DE 2012 AL 2014 (S/SUBE)

AUMENTO DEL PRECIO (US\$) DE 1994 AL 2014 (C/SUBE)

AUMENTO DEL PRECIO (US\$) DE 2012 AL 2014 (S/SUBE)

PORCENTAJE (US\$) DEL AUMENTO (APROX.) DE 1994 AL 2014 (C/SUBE)

PORCENTAJE (US\$) DEL AUMENTO (APROX.) DE 2012 AL 2014 (S/SUBE)

Para finalizar, en base a estas tablas y gráficos, se elaboran cuatro gráficos, por un lado, consideraremos el aumento en pesos (\$) y en dólares (US\$) solo entre 1994 y 2014 (con sube), y por el otro, se considera el porcentaje aproximado en pesos y en dólares que dicho aumento represento solo entre 1994 y 2014 (C/SUBE).

AUMENTO DEL PRECIO (\$) ENTRE 1994 / 2014 (C/SUBE)

PORCENTAJE (\$) DEL AUMENTO (APROX.) ENTRE 1994 / 2014 (C/SUBE)

AUMENTO DEL PRECIO (US\$) ENTRE 1994 / 2014 (C/SUBE)

Evolución de las Tarifas del Tren

PORCENTAJE (US\$) DEL AUMENTO (APROX.) ENTRE 1994 / 2014 (C/SUBE)

B.-Línea Mitre.

Ramal: Retiro / Tigre

La línea Mitre cuenta con tres ramales, solo analizaré el ramal Retiro/Tigre, el cual está compuesto por 16 estaciones, recordemos que el sistema que se utiliza para establecer el valor del boleto del tren no es por estación, sino que es por sector. Cada sector representa una determinada cantidad de kilometraje, según la longitud de los ramales varía la cantidad de sectores; en el caso del ramal Retiro/Tigre de la línea Mitre no excede de los 36 Km, motivo por el cual cuenta con 4 sectores.

Sector	Kilómetros
1	0 – 12
2	13 – 20
3	21 – 28
4	29 – 36

Por regla general, el aumento del boleto del tren se va a estipular por resolución del Poder Ejecutivo. Por lo cual, se partirá de la tarifa básica de 1995, siguiendo con los aumentos estipulados por las resoluciones, las cuales son: la resolución 17/1998, la resolución 1007/2000, la resolución 1170/2007 -del 01/01/2008-, la resolución 13/2009, la resolución 66/2012 –del 06/08/2012-, la resolución 975/2012 –del 21/12/2012-, y finalmente la resolución 1529/2014⁹. Vale aclarar que a partir de la resolución 66/2012 se comenzó a estipular el valor de la tarifa con y sin SUBE.

Conforme a lo expuesto, se realiza una tabla en la cual se podrá apreciar, con mayor precisión y claridad, cómo han evolucionado las tarifas del ramal Retiro/Tigre, teniendo en cuenta los distintos sectores (y sus respectivos kilometrajes) y las resoluciones que estipularon el aumento.

Evolución de las Tarifas del Tren

SECTOR	DISTANCIA (en KM)		Tarifas Vigentes desde										
			BÁSICA	Resolución 17/1998	Resolución 1007/2000	Resolución 1170/2007	Resolución 13/2009	Resolución 66/2012 06/08/2012		Resolución 975/2012 21/12/2012		Resolución 1529/2014 28/11/2014	
	25/05/1995	17/01/1998	03/12/2000	01/01/2008	13/01/2009	CON Sube	SIN Sube	CON Sube	SIN Sube	CON Sube	SIN Sube		
	DE	A											
1	0	12	\$ 0,32	\$ 0,40	\$ 0,50	\$ 0,65	\$ 0,80	\$ 0,80	\$ 1,50	\$ 1,10	\$ 2,25	\$ 2,00	\$ 6,00
2	13	20	\$ 0,47	\$ 0,60	\$ 0,70	\$ 0,85	\$ 1,10	\$ 1,10	\$ 2,00	\$ 1,50	\$ 3,00	\$ 3,00	\$ 6,00
3	21	28	\$ 0,64	\$ 0,85	\$ 0,95	\$ 1,10	\$ 1,35	\$ 1,35	\$ 2,00	\$ 1,80	\$ 3,75	\$ 3,00	\$ 6,00
4	29	36	\$ 0,81	\$ 1,05	\$ 1,05	\$ 1,20	\$ 1,50	\$ 1,50	\$ 2,00	\$ 2,00	\$ 4,00	\$ 3,00	\$ 6,00

En base a esta tabla se elabora otra para poder apreciar aun con más claridad cuál es el aumento en dinero que se da entre los distintos años (en se establecieron los aumentos) y el porcentaje aproximado que dicho aumento representa.

SECTOR	AÑOS	AUMENTO EN DINERO	PORCENTAJE DEL AUMENTO (APROX.)
	1995/1998		
1 (0- 12 KM)	\$ 0,32 → \$ 0,40	\$ 0,08	25 %
2 (13- 20 KM)	\$ 0,47 → \$ 0,60	\$ 0,13	27,6 %
3 (21- 28 KM)	\$ 0,64 → \$ 0,85	\$ 0,21	32,8 %
4 (29- 36 KM)	\$ 0,81 → \$ 1,05	\$ 0,24	29,6 %
	1998/2000		
1 (0-12 KM)	\$ 0,40 → \$ 0,50	\$ 0,10	25 %
2 (13-20 KM)	\$ 0,60 → \$ 0,70	\$ 0,10	16,6 %
3 (21- 28KM)	\$ 0,85 → \$ 0,95	\$ 0,10	11,7 %
4 (29-36 KM)	\$ 1,05 → \$ 1,05	\$ 0	0 %
	2000/2008		
1 (0-12 KM)	\$ 0,50 → \$ 0,65	\$ 0,15	30 %
2 (13-20 KM)	\$ 0,70 → \$ 0,85	\$ 0,15	21,4 %
3 (21- 28KM)	\$ 0,95 → \$ 1,10	\$ 0,15	15,7 %
4 (29-36 KM)	\$ 1,05 → \$ 1,20	\$ 0,15	14,2 %
	2008/2009		
1 (0-12 KM)	\$ 0,65 → \$ 0,80	\$ 0,15	23 %
2 (13-20 KM)	\$ 0,85 → \$ 1,10	\$ 0,25	29,4 %
3 (21- 28KM)	\$ 1,10 → \$ 1,35	\$ 0,25	22,7 %
4 (29-36 KM)	\$ 1,20 → \$ 1,50	\$ 0,30	25 %

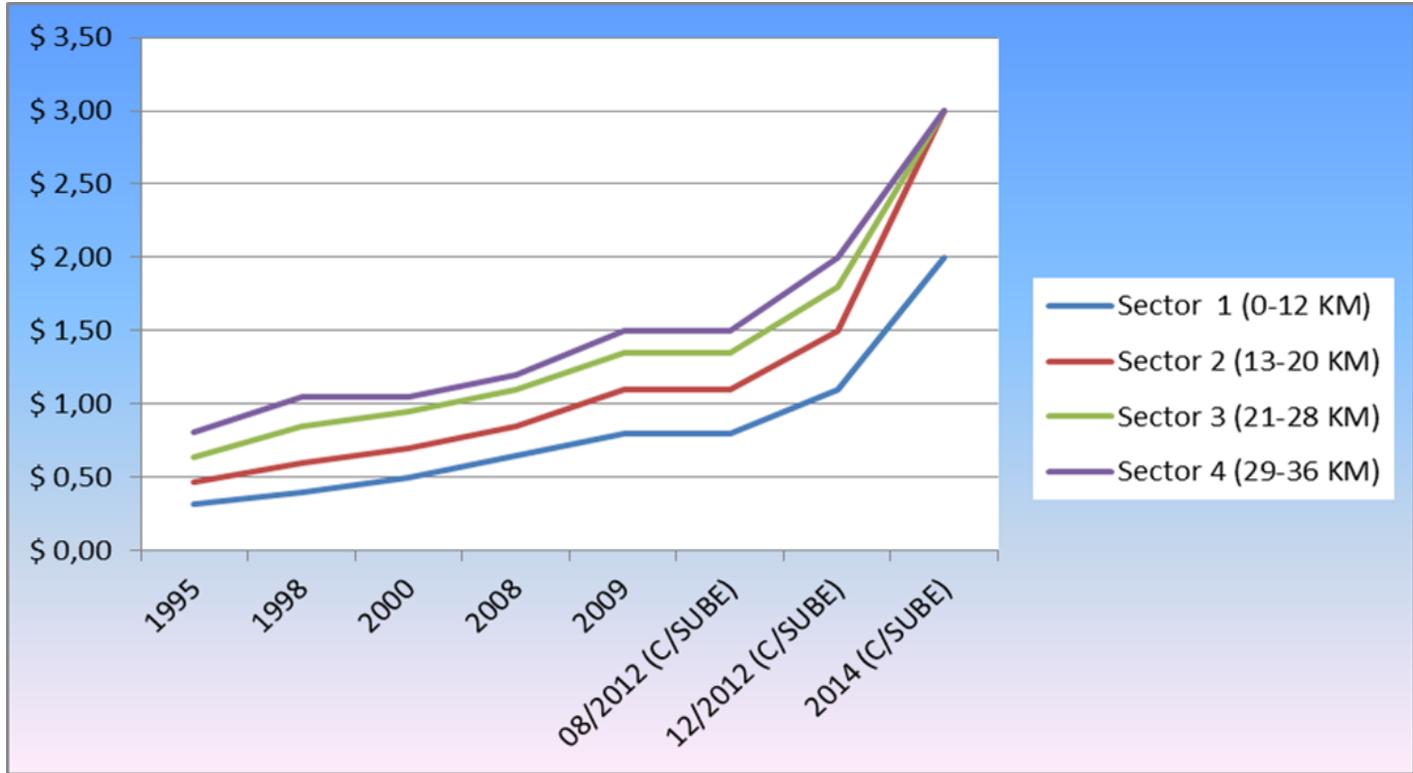
Evolución de las Tarifas del Tren

	2009/2012 C/SUBE		
1 (0-12 KM)	\$ 0,80 → \$ 0,80	\$ 0	0 %
2 (13-20 KM)	\$ 1,10 → \$ 1,10	\$ 0	0 %
3 (21- 28KM)	\$ 1,35 → \$ 1,35	\$ 0	0 %
4 (29-36 KM)	\$ 1,50 → \$ 1,50	\$ 0	0 %
	2009/2012 S/SUBE		
1 (0-12 KM)	\$ 0,80 → \$ 1,50	\$ 0,60	75 %
2 (13-20 KM)	\$ 1,10 → \$ 2,00	\$ 0,90	81,8 %
3 (21- 28KM)	\$ 1,35 → \$ 2,00	\$ 0,65	48,1 %
4 (29-36 KM)	\$ 1,50 → \$ 2,00	\$ 0,50	33,3 %
	2012/ 2012 C/SUBE		
1 (0-12 KM)	\$ 0,80 → \$1,10	\$ 0,30	37,5 %
2 (13-20 KM)	\$ 1,10 → \$ 1,50	\$ 0,40	36,3 %
3 (21- 28KM)	\$ 1,35 → \$ 1,80	\$ 0,45	33,3 %
4 (29-36 KM)	\$ 1,50 → \$ 2,00	\$ 0,50	33,3 %
	2012/ 2012 S/SUBE		
1 (0-12 KM)	\$ 1,50 → \$ 2,50	\$ 1,00	66,6 %
2 (13-20 KM)	\$ 2,00 → \$ 3,00	\$ 1,00	50 %
3 (21- 28KM)	\$ 2,00 → \$ 3,75	\$ 1,75	87,5 %
4 (29-36 KM)	\$ 2,00 → \$ 4,00	\$ 2,00	50 %
	2012/ 2014 C/SUBE		
1 (0-12 KM)	\$ 1,10 → \$ 2,00	\$ 0,90	81,8 %
2 (13-20 KM)	\$ 1,50 → \$ 3,00	\$ 1,50	100 %
3 (21- 28KM)	\$ 1,80 → \$ 3,00	\$ 1,20	66,6 %
4 (29-36 KM)	\$ 2,00 → \$ 3,00	\$ 1,00	50 %
	2012/ 2014 S/SUBE		
1 (0-12 KM)	\$ 2,50 → \$ 6,00	\$ 3,50	140 %
2 (13-20 KM)	\$ 3,00 → \$ 6,00	\$ 3,00	100 %
3 (21- 28KM)	\$ 3,75 → \$ 6,00	\$ 2,25	60 %
4 (29-36 KM)	\$ 4,00 → \$ 6,00	\$ 2,00	50 %

En base a estas tablas se elaboran gráficos para poder apreciar en forma más ilustrativa cuál es el aumento en dinero que se da entre los distintos años y el porcentaje aproximado que dicho aumento representa. Con respecto al aumento en dinero en los sucesivos periodos, vamos a elaborar dos gráficos, por un lado, se considerara a los aumentos de 1995 al 2014 (con sube), y por el otro, solo se considerara a los aumentos del 2012 al 2014 (sin sube). Vale aclarar que el único motivo por el cual lo tratamos por separado, es por un tema de apreciación. Con respecto al porcentaje aproximado que dicho aumento representa se hara exactamente lo mismo, también con el único motivo de poder apreciar de la mejor forma posible la evolución porcentual aproximada que dicho aumento represento.

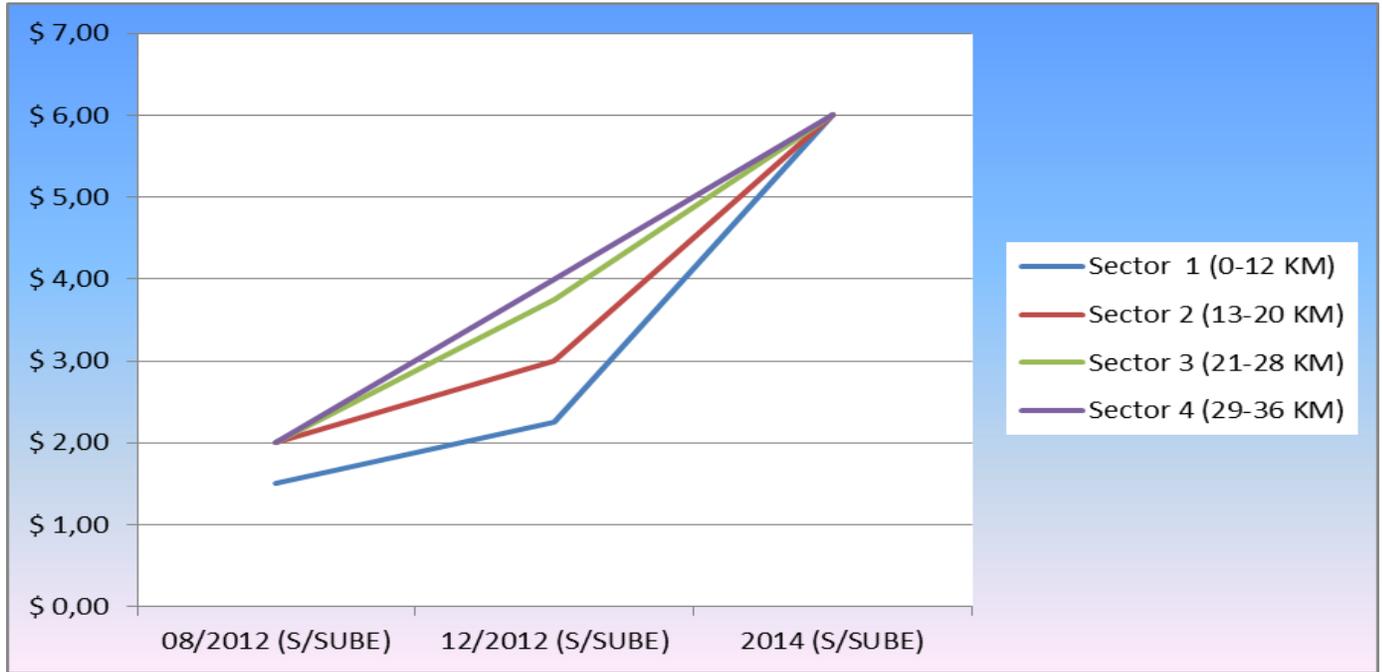
Evolución de las Tarifas del Tren

AUMENTO DEL PRECIO (\$) DE 1995 AL 2014 (C/SUBE)

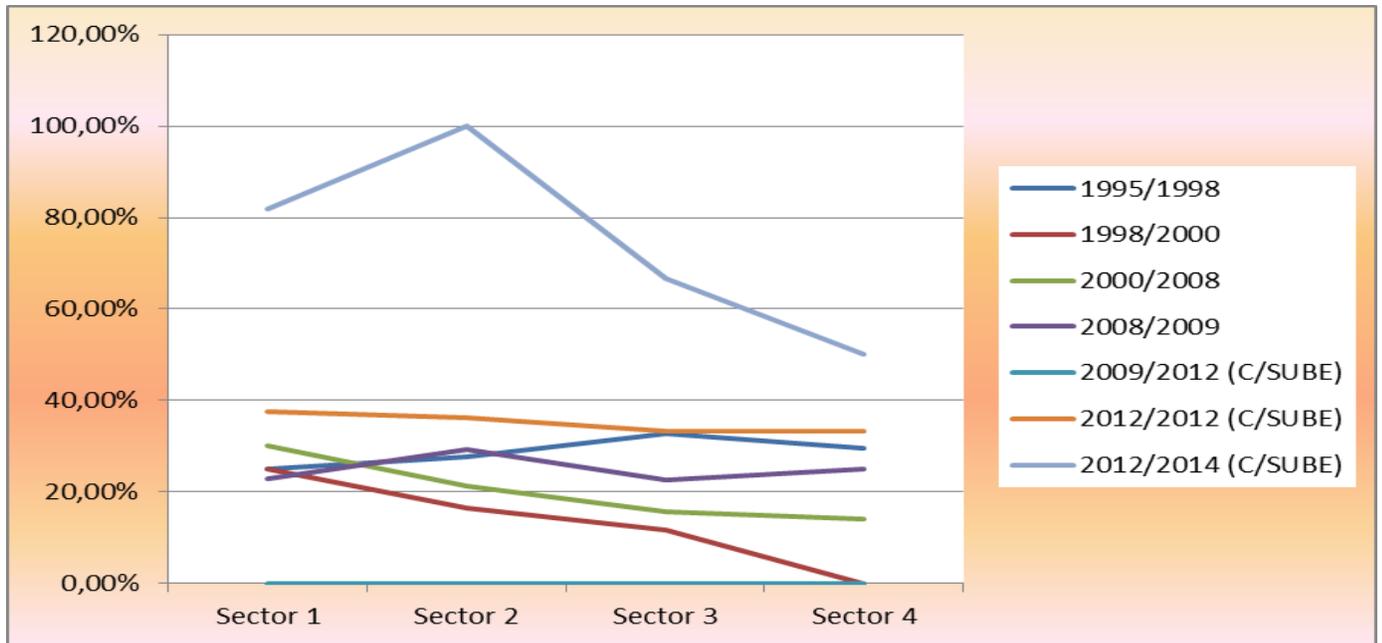


AUMENTO DEL PRECIO (\$) DE 2012 AL 2014 (S/SUBE)

Evolución de las Tarifas del Tren

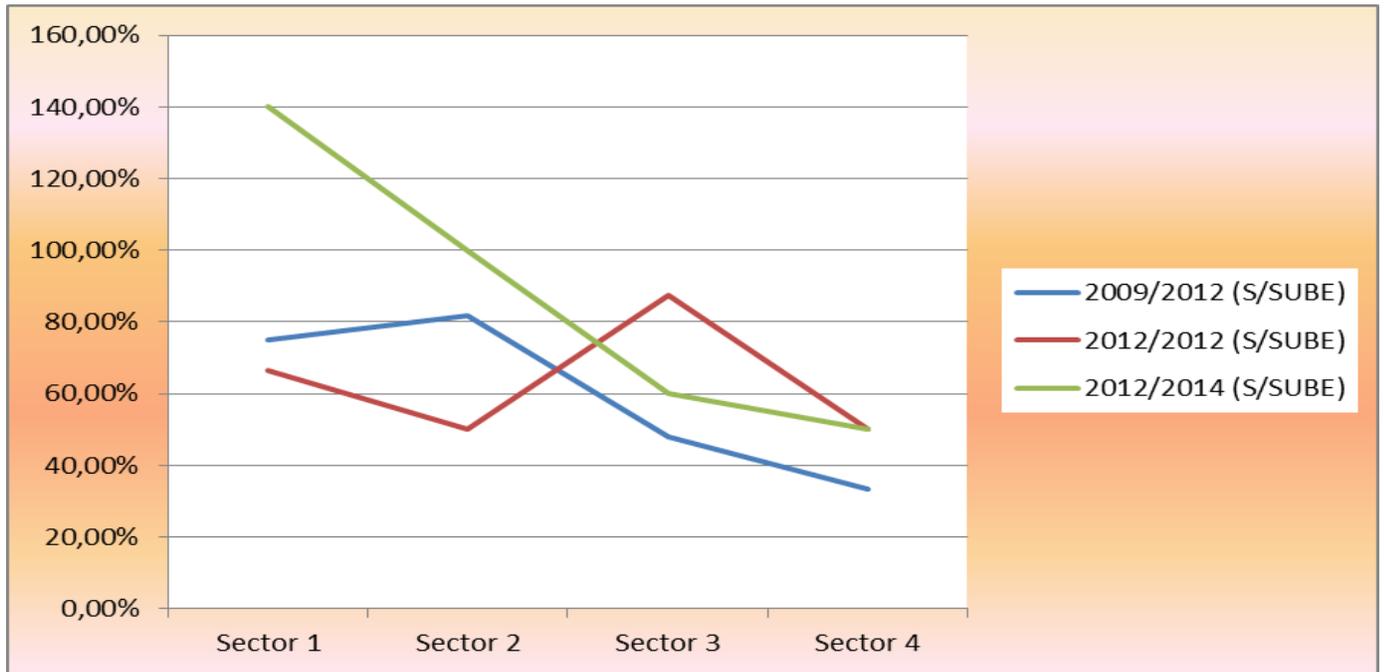


PORCENTAJE (\$) DEL AUMENTO (APROX.) DE 1995 AL 2014 (C/SUBE)



PORCENTAJE (\$) DEL AUMENTO (APROX.) DE 2012 AL 2014 (S/SUBE)

Evolución de las Tarifas del Tren



Fuentes:

¹ <http://www.cnrt.gob.ar/content/estadisticas/ferroviario>

² <http://infoleg.mecon.gov.ar/infolegInternet/anexos/45000-49999/48755/norma.htm>

³ <http://www.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/65000-69999/65260/texact.htm>

⁴ <http://www.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/135000-139999/135185/norma.htm>

⁵ <http://www.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/145000-149999/149261/texact.htm>

⁶ <http://www.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/195000-199999/199920/texact.htm>

⁷ <http://www.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/205000-209999/206412/texact.htm>

⁸ <http://www.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/225000-229999/229396/norma.htm>

⁹ <http://www.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/235000-239999/238953/norma.htm>