

Caminemos

Aumento del boleto del Transporte Urbano de Pasajeros

En este informe:

Reseña de la evolución del sistema de transporte en Rosario – Pág. 3.
Distintas Visiones sobre el Transporte Público – Pág. 4.
Costos – Pág. 8.
Subsidios – Pág. 10
Esquema Tarifario – Pág. 11
Comparaciones – Pág. 13

INFORME ESPECIAL | MAYO 2016

Síntesis

Finalmente el Concejo de Rosario aprobó el aumento del boleto a \$8, un 27 % más respecto a los \$6,30 que costaba subirse al colectivo. Si bien queda saldado el debate del nuevo esquema tarifario del Transporte Urbano de Pasajeros (TUP) todavía queda en agenda la discusión de varios factores relacionados con el sostenimiento de los servicios públicos en general y como debería ser el sistema de transporte público para la Ciudad, que son debates de fondo y estructurales.

El incremento del precio del boleto se suma a los aumentos de otros servicios públicos como la luz, el agua y gas. Hay que sumar los aumentos que sufrieron todos los rubros de consumo: alimentos, útiles escolares, combustibles, salud, etc. De esta manera, se efectiviza un nuevo golpe a los bolsillos de los trabajadores, en un contexto donde la actividad local se encuentran en una franca recesión. Los despidos en el Cordón Industrial Gran Rosario se cuentan por miles y muchas de las paritarias aún no se cerraron ni efectivizaron. La reiterada pérdida del poder adquisitivo de los trabajadores tras los sucesivos tarifazos, da cuenta de un panorama poco alentador para la reactivación de la actividad económica local.

Importante Aumento en el Transporte Urbano de Pasajeros (TUP) Destacados Prensa

- *El Consejo aprobó el nuevo esquema tarifario con un incremento a \$8 a partir de mayo y de \$8,50 para el mes de julio. Esto representa un aumento del 27% y un 35% respectivamente respecto a los \$ 6,30 que costaba el pasaje antes del aumento. Así, los diferentes tipos de pasajes existentes quedarán fijados en \$8 con tarjeta, \$9 con monedas, \$4 el medio boleto estudiantil \$6,80 el boleto obrero o de uso frecuente por 40 o 79 viajes y \$6,50 a partir de los 89 viajes para mayo. En julio vuelven a aumentar.*
- *Con este nuevo incremento, el boleto de la ciudad se acerca o incluso supera el valor de los boletos en otras ciudades del país. La ciudad de Santa Fe cuenta con un boleto a \$7,65 con tarjeta y \$8,50 con monedas, mientras que la Ciudad Autónoma de Buenos Aires incrementó su valor, hace unas semanas, a un mínimo de \$6 hasta un máximo de \$ 7,50 según el recorrido. Por su parte, la ciudad de Córdoba cuenta actualmente con un pasaje de \$8,30 pero se está debatiendo un nuevo esquema tarifario que rondaría los \$11. Los boletos de las ciudades del sur del país se encuentran alrededor de \$12.*
- *El Concejo Municipal sancionó en el mes de agosto de 2015 dos actualizaciones automáticas del precio del boleto desde 2016, con referencia a la evolución del índice salarial nacional. Sin embargo, la última presentación de costos arroja un valor de sostenimiento del sistema de \$9,45 sin tener en cuenta el último aumento de paritarias.*
- *Según la última presentación de costos realizada por el EMR en febrero de este año, el valor actual del boleto es un 42,1% mayor en relación al mes de abril del año 2015 (siendo los valores \$9,45 y \$6,65 respectivamente). Esta estimación de costos no contempla las paritarias del 29% dispuesto por la UTA, con el cual el valor del boleto rondaría los \$11,61, es decir, un 74,5% respecto a los costos de abril 2015 y un 22,8% respecto a los costos de febrero 2016.*
- *Resulta llamativo dentro de los costos, el aumento del 110% en el rubro OTROS GASTOS, rubro que incluye, entre otras cosas, la administración del sistema prepago (Tarjeta MOVI). Destacamos que la implementación este sistema le sirve como esquema de financiamiento al Municipio, ya que por ejemplo un usuario que hace una carga de \$200 no la “gasta” en ese mismo día, sino que le dura un tiempo, el cual está financiando al municipio en el corto plazo, y en caso de pasar a utilizar la tarjeta SUBE este financiamiento se perdería. El no suscribirse al modelo SUBE impide que el gobierno nacional cambie el actual esquema de subsidio. En la actualidad subsidia a las empresas de transporte, pero podría pasar a subsidiar a los usuarios. Esto permitiría poder cruzar los datos con ANSES y AFIP y poder subsidiar el viaje en colectivo de quien realmente lo necesite.*
- *La estructura de costos del boleto incluye la rentabilidad de las empresas, la cual se estima en un 15% sobre el capital invertido. Para febrero de 2016 se estimó en \$165.854.675 anuales, el equivalente a 65 unidades Okm. Esta rentabilidad es justa o no dependiendo si lo mira Rosario Bus o las empresas municipales. Mientras que para el Estado puede representar una herramienta para subsidiar el costo de líneas deficitarias, financiar inversiones en mejoras o para reducir del valor tarifario; para el sector privado en cambio, constituye una ganancia mínima garantizada sobre la disposición y amortización del capital invertido.*
- *El actual debate sobre cuál debería ser el precio justo del boleto en la Ciudad Rosario en post de defender el bolsillo de los usuarios no permitió dar una discusión más profunda sobre el actual sistema de transporte de la Ciudad de Rosario.*

- *Entre 2000 y 2013 se da una caída del 10,65% (16.239.904 pasajes) en los pasajeros del sistema. Particularmente en el año 2006 se produce el pico máximo en la venta de pasajes. Comparando ese año con 2013, la pérdida de ventas es de 26.248.543 pasajes.*
- *Otro de los datos estructurales relevantes sobre el transporte de colectivos en Rosario, es que el sistema recorre menos kilómetros que antes. En 2003 los colectivos de la ciudad recorrieron 55,7 millones de kilómetros mientras que en 2013 la distancia recorrida fue de 48,5 millones de kilómetros. Esos 7 millones de kilómetros menos se pueden haber dado por recorte de recorridos o menores colectivos en las calles. En ambos casos, significa menos servicio de transporte público para los rosarinos.*
- *El debate sobre la estructura del servicio que no quedó saldado es quien subsidia al sistema. Los subsidios al transporte tienen un componente nacional, uno provincial e impuestos provinciales y municipales. Luego de la confirmación por parte del gobierno nacional de mantener los subsidios a los combustibles y al personal, tal cual lo venía haciendo año tras año, se le reclamó a la provincia que colaborara con lo recibido tras el Fallo de la Corte en materia de fondos coparticipables. Ante la negativa al pedido, se buscaron otras alternativas con los impuestos provinciales y municipales que no tuvieron aceptación por parte del Ejecutivo municipal.*
- *Los subsidios que reciben las empresas de transporte, tanto para el pago de sueldos como para la compra de gas oil, no son de aumento automático sino que tiene que haber una decisión política de aumentarlos. Los subsidios nacionales solventan gran parte de los gastos en personal y combustible. Si hay un aumento salarial tras una paritaria, el gobierno nacional vía Ministerio de Transporte aumenta las partidas presupuestarias destinadas a las empresas y para el caso del gas oil, las compañías acceden a un precio menor del combustible.*
- *Del actual pasaje de boleto de 8 pesos, por cada boleto emitido el Estado nacional pone \$4,70, el Municipio aporta \$1,45 y la provincia solamente \$ 0,38. Solo en 2015, las 3 empresas de transporte rosarinas recibieron \$654 millones en términos de subsidios nacionales. Más de la mitad, 344 millones se los llevó Rosariobus. De lo que recibe cada empresa, el 18% va para cubrir el gasto en gas oil y el 82% restante va para pagar sueldos.*
- *En los últimos años, se dieron caldeados debates a la hora de decidir quién se tiene que hacer cargo del aumento del boleto. Por los datos antes expuestos, vemos que el gobierno nacional hizo el mayor esfuerzo, acompañado en menor medida por el Municipio, estando muy lejos de eso el gobierno provincial. El boleto simple aumentó desde 2008 a la fecha un 151%, por debajo de la inflación acumulada, medida por el IPC de San Luis que para el mismo período fue de 199%. También estuvo por debajo del aumento del Salario Mínimo, el cual varió desde 2008 a 2015 un 186%. Estos números muestran que el precio del boleto cayó en términos reales, permitiéndole a los rosarinos el acceso económico al sistema. La actual coyuntura política marca que el salario de los trabajadores y estudiantes va a ser menos protegido por parte del gobierno nacional en los próximos años. Por eso es de esperar que tanto la Provincia como el Municipio ordenen sus esfuerzos para no trasladar el aumento de los costos al bolsillo de los usuarios.*

Reseña de la evolución del sistema de transporte en Rosario.

En el año 1989 el gobierno electo pone en marcha una profunda reestructuración de la economía argentina en donde se produjo, entre otras cosas, una fuerte desindustrialización, incremento de la desocupación y profunda reforma del Estado. El eje rector de la economía pasaba a ser el libre mercado, con baja participación del Estado, es decir, el Estado se corría de la regulación de la economía. Se llevaron a cabo una serie de políticas económicas enmarcadas en el denominado Consenso de Washington¹. A raíz de esto se produce un proceso de privatización de las empresas públicas como parte de tales reformas del Estado.

El transporte público rosarino, en particular, no quedó ajeno a esta coyuntura. El desfinanciamiento del sistema dado por un Estado ausente, sumado a un contexto socio-económico adverso produjo el deterioro del transporte público. Sin embargo, fue durante estos años que se comenzaron aplicar franquicias y pases libres, tales como el medio boleto estudiantil y la gratuidad para mayores de 69 años, como un aliciente a la dificultad que tenían cada vez más personas para acceder al transporte público.

La quiebra de numerosas empresas llevó a que las concesiones de varias líneas tuvieran que ser re adjudicadas y a que se unificaran recorridos, para hacer que el sistema fuera financieramente viable. Esto provocó la desaparición de varias líneas, entre ellas: 104, 105, 106, 108, 109, 111, 114, 119, 124, 147, 148, 151, 155, 158, 160, 161, 162 y 163.

En abril del año 2000 la Secretaría de Servicios Públicos concretó el llamado a licitación pública para la concesión del nuevo sistema de transporte urbano de pasajeros. En septiembre de ese mismo año se realizó la apertura de sobres quedando constituida la oferta de la siguiente forma:

- **Grupo Martín Fierro** (asociado a COLCAM, concesionario de Mercedes-Benz), el cual ofertó sobre corredor norte-sur.
- **Grupo Manuel Belgrano** (asociado a la transportista Ideal San Justo), el cual ofertó sobre los corredores norte-sur, este-oeste y sudoeste.
- **Grupo COTAL** (asociado con la carrocera La Favorita), el cual ofertó sobre el corredor sudoeste.
- **Grupo Las Delicias** (asociado a la carrocera Ugarte), el cual ofertó sobre el corredor sudoeste.

A raíz de la caducidad de la concesión al grupo COTAL, la dudosa capacidad de los oferentes para realizar las inversiones y a la baja en la cantidad de usuarios del transporte público, el proceso licitatorio quedó sin efecto hacia el año 2001 mediante Decreto municipal N° 2110 por considerarlo inviable.

Un nuevo proceso licitatorio se abre hacia diciembre de 2006 donde se anuncia que los siguientes grupos serían los encargados de administrar el sistema²:

¹ Refiere al conjunto de medidas encomendadas por John Williamson para los países en desarrollo entre las que se encontraban la disciplina fiscal y monetaria, la liberalización de las tasas de interés y el tipo de cambio, la desregulación de la economía y las privatizaciones, entre otras.

² En todos los casos las líneas de colectivos explicitadas corresponden a su actual administración por parte de cada empresa.

- **EMTR SA** (Empresa Mixta de Transporte Rosario SA), es de capitales mixtos, con el gobierno municipal de la ciudad como la parte pública: 112, 115, 126, 127, 131, 132, 138, 139, 140, 141, CORSUR, EBI y ESTSUR.³
- **SEMTUR (Sociedad del Estado municipal para el transporte urbano de Rosario)**, su único accionista es el Estado del Municipio de Rosario: 113, 116, 120, 121, 122, 123, 133, 134, 135, 136, 137, K, RC, LC, ES, EN, ENO y ESL⁴
- **Rosario Bus**, de capitales privados: 141, 106, 915, 101, 102, 103, 107, 110, 125, 128, 129, 130, 142, 143, 144, 145, 146, 35/9, A, EXPRESO, GM y M.⁵
- **Las Delicias**, cuyas líneas son actualmente administradas por la EMTR SA y la SEMTUR.

Para enero de 2009 y tras nuevos episodios críticos en el transporte público local, la Municipalidad de Rosario determinó la caducidad de la concesión a la empresa Las Delicias, distribuyendo el servicio de sus líneas en explotación a los operadores SEMTUR y La Mixta.

Así, hoy en día, el transporte público en la ciudad de Rosario, tal como se mencionó al principio cuenta con 3 empresas:

- **EMTR SA** administra y opera 13 líneas de ómnibus, recorriendo mayoritariamente la zona sur y suroeste hacia el centro, con pocas líneas que atraviesen zona norte.
- **SEMTUR** administra y opera 18 líneas, conectando al centro con zona sur, oeste y pichincha, similar a EMTR SA, pocas líneas atraviesan zona norte.
- **Rosario Bus** administra y opera una mayor cantidad de líneas, siendo ellas 22, que recorren la ciudad y conectan especialmente sur – centro - zona norte, Baigorria y la zona de Puertos, conexiones con ciudades aledañas como Villa Gobernador Galvez. La particularidad es que tiene las líneas más rentables.

El control del servicio está a cargo del Ente de la Movilidad de Rosario (EMR) ex Ente de Transporte Rosario (ETR)⁶. Sus objetivos son la administración y planificación del sistema de transporte de la ciudad. Esto incluye el control del cumplimiento de las normas vigentes, la calidad del servicio, la sustentabilidad financiera del sistema y la proyección de estas variables a futuro para garantizar su acatamiento⁷.

Distintas Visiones sobre el Transporte Público

El transporte público tiene una gran injerencia en la calidad de vida de las personas ya que en él se centra la conexión de las actividades humanas. La mayoría de las personas, en las sociedades modernas, se encuentran alejadas de su lugar de trabajo, estudio, recreación o cualquier otra actividad. El transporte público cumple un rol central en el acercamiento a los distintos puntos de una ciudad o territorios geográficos. Por este motivo es un tema central en los gobiernos de los municipios a lo largo del mundo.

³ <http://www.subitealamixta.com/>

⁴ <http://www.semtur.com.ar/>

⁵ <http://www.rosariobus.com.ar/rosario/lineas/>

⁶ Organismo autárquico descentralizado administrativa y financieramente que tiene como objetivo gestionar de manera estratégica el transporte urbano de Rosario

⁷ <http://www.emr.gov.ar/funciones.php>

Es uno de los servicios públicos más importantes porque dota de movilidad y accesibilidad a las personas, conecta distancias dentro y entre ciudades y contribuye a las economías de escala y localización (disminuye el costo social del transporte) y permite que una misma prestación satisfaga diferentes demandas. Se ahorra en congestión de tránsito ya que un colectivo reemplaza aproximadamente 60 autos.

➤ Características del Mercado de Transporte Público

Todo emprendimiento conlleva un riesgo. En el caso del transporte público el mismo está determinado porque:

-Se presta un servicio sin contrato previo. La empresa tiene un costo fijo para poner los colectivos a la calle. A veces el colectivo va vacío, a veces lleno. La oferta del servicio es fija, independiente de la cantidad de pasajeros.

-Toda la oferta que no sea consumida en ese momento implica un costo pleno para el operador. No se puede bajar la producción para disminuir las existencias acumuladas. Tal como se mencionó, el colectivo es uno y da su recorrido y servicio independientemente de si son 6 o 60 pasajeros quienes estén usándolo. La empresa, por un mismo servicio obtiene o muy poco o mucho rédito según sea la demanda, ya que, siguiendo el ejemplo, ofreciendo lo mismo obtiene como paga el precio de 6 boletos o el de 60 según el caso.

Para comprender su funcionamiento, debemos tener en cuenta los factores que influyen en la oferta y la demanda del servicio. La demanda (cantidad de pasajeros) depende del precio, del ingreso de las personas y de la distribución espacial de sus actividades. Por otro lado la oferta (prestación del servicio) depende de las inversiones en el sistema, del nivel de gestión empresarial y de las regulaciones. Las inversiones en el sector requieren de grandes sumas de dinero y los resultados suelen verse en el muy largo plazo, por lo cual es poco probable que las empresas privadas lo consideren rentable.

Existe exceso de oferta (muchos colectivos circulando y pocos pasajeros) en los horarios de madrugada y se produce exceso de demanda (muchos pasajeros y pocas unidades) en los horarios picos. El exceso de oferta se “compensa” con el exceso de demanda, o sea, el día subsidia a la noche. Además los usuarios del centro, que realizan viajes más cortos, subsidian a los pasajeros de los barrios más alejados. Esto permite tener el precio de un boleto en un precio medio más bajo que si se tuviera que pagar por kilómetros recorridos, como ocurre en el caso de los taxis.

➤ Rol del Estado en el Sistema de Transporte

Bajo las diferentes teorías económicas, hay distintas justificaciones sobre la intervención del Estado. Para la teoría neoclásica el Estado debe intervenir porque el mercado tiene fallas, por ende, la asignación de los recursos no es óptima. Si el servicio de transporte funcionase por la ley de oferta y demanda, existiría el servicio sólo en las áreas más pobladas (rentables) y no se prestaría en los sectores menos poblados y de menos recursos.

El mercado sólo haría que se cubran las áreas rentables. El Estado debe compensar la “falla” y asegurarse de que los sectores con menos recursos y las áreas menos densamente pobladas accedan al servicio.

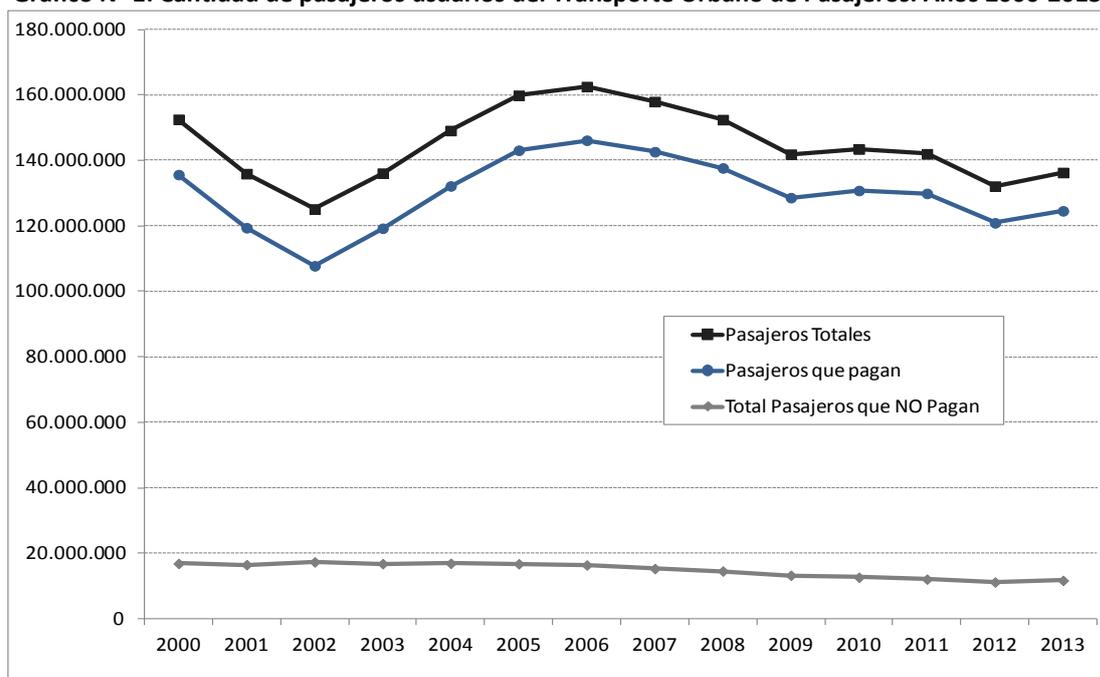
Para otras visiones, en cambio, es de suma importancia la participación del Estado, ya que garantiza los derechos, incluyendo a todos los que necesitan a diario el transporte. Por más que no todos lo usen, deben saber que existe y que lo pueden usar. De esta manera, se justifica la intervención del Estado ya no por fallas del mercado sino para regular tarifas, la calidad y cantidad del servicio. Por ello es que el Estado debe asegurar la provisión del servicio a través de empresas públicas para garantizar la equidad de derechos, regular la frecuencia, la calidad y los recorridos.

➤ Cantidad de Pasajeros e Índices de Eficiencia

Según datos publicados por la Fundación del Banco Municipal⁸ en referencia a "Pasajeros por tipo", relacionado a la cantidad de boletos cancelados, se observa claramente la caída en las ventas en el año 2001 como consecuencia de la crisis que azotaba al país. A partir del año 2003 comienza la recuperación del mismo. Sin embargo, luego del pico del año 2006 (162.527.785 pasajeros), se visualiza una *tendencia a la baja*. Esto puede ser la resultante de varios factores: incremento de la utilización de vehículos de uso particular, dada la mejora en la situación económica de los últimos años, el menor costo mensual de utilización de otros medios, como por ejemplo la utilización de bicicletas públicas cuyo impacto aún no puede ser analizado, pero probablemente sea un buen sustituto para quienes circulan en la zona céntrica de la ciudad, o simplemente por el deterioro del servicio.

Entre los años 2000-2013 se verifica una caída del 10,65% (16.239.904 pasajes) en los pasajes totales cancelados. Particularmente en 2006 se produce el pico máximo en la venta de pasajes, y para el año 2013 la pérdida en las ventas equivale a 26.248.543 pasajes.

Gráfico N° 1: Cantidad de pasajeros usuarios del Transporte Urbano de Pasajeros. Años 2000-2013.



⁸ <http://www.fundacionbmr.org.ar/rosariodata/data.php?indicador=4>

Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Fundación del Banco Municipal.

La Fundación del Banco Municipal presenta tres tipos de índices de eficiencia: Pasajeros Totales por kilómetro recorrido (Ptot/Km), Pasajeros que pagan kilómetro recorrido (Ppag/Km) y Pasajeros equivalentes kilómetro recorrido (cantidad de boletos plenos que se deberían cancelar para obtener la misma recaudación total que se tiene con el sistema de tarifas diferenciadas con descuentos que se ofrece en la ciudad) (Peq/Km).

Tal como indica la Fundación del Banco Municipal los "Índices de eficiencia" contienen algunos datos agregados importantes del sistema en su conjunto, como son la cantidad de km recorridos por toda la flota de colectivos de la ciudad y la cantidad de pasajeros que viajan, los que viajan y pagan y los pasajeros equivalentes. En base a estas dimensiones de información se obtienen los índices de eficiencia, los cuales muestran la cantidad de pasajeros que viajan en promedio por cada km recorrido por la flota. Cuanto mayor sean estos índices, mayor es la utilización de los recursos puestos en servicio.

Si se revisan los índices de eficiencia (Pasajeros totales/Km, Pasajeros que pagan/Km y Pasajeros Equivalentes/Km) nuevamente se observa una caída de los mismos con la crisis del año 2001 y luego una recuperación hasta el año 2011, donde se sitúa el pico tanto de Ptot/km y de Ppag/km.

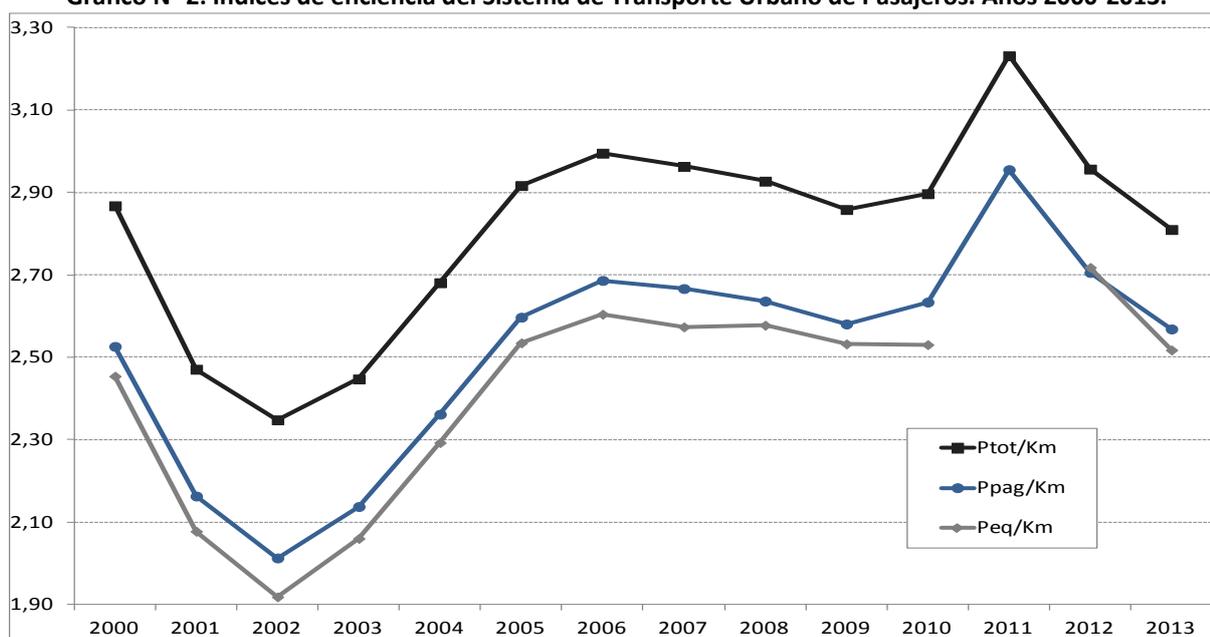
En el año 2013 se ve una caída del 26,9% en el caso de Ptot/km y del 29,4% en el caso de Ppag/km respecto al año 2011 y del 34, 1% en Peq/Km en relación al año 2012 ya que en el 2011 no se cuenta con información del mismo.

Tabla N°1: Total de pasajeros e índices de eficiencia del STUP. Años 2000-2013

Año	Pasajeros Totales	Pasajeros que pagan	Pasajeros Equivalente	Km	Índices		
					Ptot/Km	Ppag/Km	Peq/Km
2000	152.519.146	135.634.110	130.642.195	53.689.717	2,87	2,53	2,45
2001	135.928.159	119.405.866	114.275.771	55.197.313	2,47	2,16	2,08
2002	125.138.611	107.784.629	102.401.903	53.542.047	2,35	2,01	1,92
2003	136.073.775	119.251.957	114.648.192	55.780.152	2,45	2,14	2,06
2004	149.097.729	132.169.740	127.636.257	55.962.048	2,68	2,36	2,29
2005	159.855.188	143.067.429	139.090.614	55.087.807	2,92	2,60	2,53
2006	162.527.785	146.123.322	141.441.672	54.396.027	2,99	2,69	2,60
2007	157.944.889	142.628.233	137.356.553	53.487.476	2,96	2,67	2,57
2008	152.431.455	137.665.365	134.340.234	52.221.622	2,93	2,64	2,58
2009	141.872.520	128.600.491	125.822.169	49.832.560	2,86	2,58	2,53
2010	143.449.609	130.774.785	125.405.713	49.651.041	2,90	2,63	2,53
2011	141.987.363	129.885.489	-	47.504.057	3,23	2,96	-
2012	132.122.483	120.911.417	121.463.709	44.690.461	2,96	2,71	2,72
2013	136.279.242	124.575.937	122.106.625	48.500.534	2,81	2,57	2,52

Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Fundación del Banco Municipal.

Gráfico N° 2: Índices de eficiencia del Sistema de Transporte Urbano de Pasajeros. Años 2000-2013.



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Fundación del Banco Municipal.

Nota: Pasajeros Totales/Km: Ptot/Km

Pasajeros que pagan/Km: Ppag/Km

Pasajeros equivalentes/Km (cantidad de boletos plenos que se deberían cancelar para obtener la misma recaudación total que se tiene con el sistema de tarifas diferenciadas con descuentos que se ofrece en la ciudad): Peq/Km

Si bien se han presentado mejoras en el servicio a través de la construcción de carriles exclusivos, la implementación de la tarjeta sin contacto, y las consultas por Internet con el “cuando llega” se produjo, igualmente, una caída tanto en la cantidad de pasajeros que utilizan el servicio como así también de los distintos índices de eficiencia.

Costos

La presentación del estudio de costos efectuado por el Ente de la Movilidad ante el Concejo Municipal sugiere un valor real del viaje en Rosario de \$9,45, incremento muy por encima del valor actual de un pasaje. Dicha presentación fue rechazada porque, para muchos actores, el estudio no contempla la paritaria del gremio (Unión Tranviario Automotor-UTA) que tiene como referencia el aumento de un 29% en la UTA nacional.

Es importante aclarar que la paritaria del sector se fija: por un lado, por aquella que corresponde al Área Metropolitana de Buenos Aires, dependencia del gobierno nacional, por otro lado la paritaria del interior del país y finalmente, por la de los choferes de larga distancia. Particularmente la paritaria de los choferes de la ciudad de Rosario se cierra con paritaria de UTA interior.

Tabla N° 2: Comparación Costos Abril 2015- Febrero 2016 y paritarias UTA nacional

RUBRO	abr-15	feb-16	Dps. de paritaria	Variac abr15 - feb16
Personal	\$ 15,0240	\$ 17,0629	\$ 22,0111	13,57%
Material rodante con mantenimiento	\$ 7,9220	\$ 9,5367	\$ 9,5367	20,38%
Otros gastos	\$ 5,5050	\$ 11,6095	\$ 11,6095	110,89%
Costo total por kilómetro	\$ 28,4510	\$ 38,2091	\$ 43,1573	34,30%
Indice de pasajeros equivalentes / Km	\$ 2,6080	\$ 2,5320	\$ 2,5320	
Costo tarifario total por pasajero	\$ 10,9091	\$ 15,0905	\$ 17,0448	38,33%
Compensaciones / subsidios	\$ 4,8890	\$ 6,5355	\$ 6,5355	33,68%
Costo tarifario Neto	\$ 6,0201	\$ 8,5550	\$ 10,5093	42,11%
IVA	\$ 0,6320	\$ 0,8983	\$ 1,1035	
Total	\$ 6,6521	\$ 9,4533	\$ 11,6127	42,11%

Fuente: Elaboración propia en base a datos del Ente Movilidad Rosario.

Nota: los costos presentados ante el Concejo Municipal correspondientes febrero 2016 se encuentran reagrupados de la siguiente forma para poder realizar la comparación con abril 2015:

-Material Rodante con mantenimiento incluye: combustibles, rubricantes, neumáticos, mantenimiento y reparaciones, amortización material rodante y amortización inmueble y otros.

-Otros gastos: personal administrativo, gastos generales, honorarios profesionales, patentes, seguros, previsión, ART, equipamiento sistema de pago, sistema de localización automática, renta sobre capital fijo e impuestos.

Según los costos presentados, el valor actual del mantenimiento del sistema sería un 42,1% mayor en febrero 2016 (\$9,45) en relación al mes de abril del año 2015 (\$6,65). Además si se considerara el incremento de paritarias del 29% dispuesto por la UTA nacional el valor del boleto rondaría los \$11,61, es decir, un 22,8% respecto a los costos de febrero 2016.

Durante el transcurso de la tarde del día jueves 5 de mayo se aprobó el nuevo esquema tarifario que entrará en vigencia los próximos días, con un incremento a \$8 a partir de mayo y de \$8,50 para el mes de julio. Esto representa un 27% y un 35% respecto a los \$ 6,30 que costaba subirse al colectivo.

Resulta llamativo el aumento del rubro OTROS GASTOS del orden del 110%, rubro que incluye, entre otros, la administración del sistema prepago (Tarjeta MOVI) que incide en \$ 0,3984 sobre el valor del boleto teórico propuesto por EMR. No es menor resaltar que la implementación este sistema de tarjeta prepaga sirve como esquema de financiamiento al municipio, ya que por ejemplo un usuario que hace una carga de \$200 no la "gasta" en ese mismo día, sino que le dura un tiempo, el cual financia al municipio en el corto plazo y en caso de pasar a utilizar la tarjeta SUBE este financiamiento se perdería. El no suscribirse al modelo SUBE impide que el gobierno nacional cambie el actual esquema de subsidios. En la actualidad subsidia a las empresas de transporte, pero podría pasar a subsidiar a los usuarios. Individualizando a quienes necesitan recibir un boleto a un costo menor y quiénes no.

Dentro de los rubros tenidos en cuenta para la determinación del valor de la tarifa, se comprende una rentabilidad del 15% para las empresas titulares de las líneas TUP, sobre la estimación del Capital Fijo invertido, que en términos absolutos alcanza los \$165.854.675 anuales, el equivalente a 65 unidades Okm. Esta rentabilidad debe ser leída en dos planos diferenciados, dados los actores intervinientes en el sistema, ya que mientras para el Estado puede representar una herramienta para subsidiar el costo de líneas deficitarias, financiar inversiones en mejoras o, en última instancia, hacer una potencial reducción del valor tarifario si se prescindiese de dicha rentabilidad; para el sector

privado en cambio, constituye una ganancia mínima garantizada por sobre la disposición y amortización del capital invertido.

Subsidios

Los subsidios al transporte están compuestos por subsidio nacional, provincial e impuestos provinciales⁹ y municipales.

Los subsidios nacionales son enviados a las empresas para solventar gran parte de los gastos en el personal y el combustible. Si hay un aumento salarial tras una paritaria, el Gobierno nacional vía Ministerio de Transporte aumenta las partidas presupuestarias destinadas a las empresas de transporte. Para el caso del gas oil, las empresas acceden a un precio menor al combustible. Tanto los subsidios para el pago de sueldos como para la compra de gas oil, no son de aumento automático sino que tiene que haber una decisión política de aumentarlos.

¿Cómo se distribuyen los subsidios nacionales? A través de las declaraciones juradas que las empresas presentan al municipio, es decir, al Ente de Movilidad Transporte Rosario que es el administrador del sistema. A su vez, éste último lo presenta a la provincia y esta se lo eleva a la nación. De esta manera el gobierno nacional adquiere la información que le otorga la provincia y la municipalidad por lo que el otorgamiento del subsidio depende, en última instancia, del correcto control municipal.

Uno de los temas más importantes en la agenda del transporte gira en torno a su financiamiento. Por un lado, desde el gobierno nacional declararon que van a mantener la masa de subsidios para la provincia, a pesar de existir un congelamiento respecto al año anterior, con el agravante que tras la devaluación de los primeros meses del año resulta aun menor. Sin embargo, en los últimos días, fue de público conocimiento, la reunión del gobierno municipal con el gobierno nacional en donde se acordó que este último, tal cual venía haciendo año tras año, se hará cargo del subsidio correspondiente a personal y combustibles.

Por otra parte, desde el gobierno provincial, a raíz de los reiterados pedidos para utilizar los fondos coparticipables con los que la provincia se vio beneficiada por el fallo de la Corte, se aclaró que los mismos no van a ser implementados para subsidiar y/o reducir cargas fiscales provinciales. Aquí resulta importante conocer el destino de dichos fondos debido que los mismos podrían ser utilizados, no sólo en el transporte, sino también en otros servicios públicos, como una medida redistributiva a favor de los sectores populares.

Monto de subsidio por empresa del transporte urbano de pasajeros. Años 2012-2015

Empresa	2015	2014	2013	2012
Rosario Bus SA	344.775.906,10	301.947.137,26	222.345.840,35	177.258.556,32
SEMTUR	188.585.633,05	134.584.909,37	97.750.225,75	73.103.375,00
EMTR SA	121.029.651,53	95.610.052,48	69.611.884,06	52.440.818,17
Total	654.391.190,68	532.142.099,11	389.707.950,16	302.802.749,49

Fuente: Elaboración propia en base a <http://www.transporte.gob.ar/aportes/colectivos2015.php?pidEmpr=30-70763383-9>

⁹ Una de las fuentes de financiamiento actual es el impuesto al sello. El incremento de dicho impuesto se aprobó el año pasado en la legislatura provincial.

Variación porcentual por empresa por año y acumulado

Empresa	2015 vs 2014	2014 vs 2013	2013 vs 2012	2015 vs 2012
Rosario Bus SA	14,2%	35,8%	25,4%	95%
SEMTUR	40,1%	37,7%	33,7%	158%
EMTR SA	26,6%	37,3%	32,7%	131%

Fuente: Elaboración propia en base a <http://www.transporte.gob.ar/aportes/colectivos2015.php?idEmpr=30-70763383-9>

Si se analizan los subsidios al transporte de la ciudad de Rosario otorgados por parte del gobierno nacional, el cuadro muestra que se han incrementado año tras año para todas las empresas, siendo Rosario Bus la que recibe la mayor cantidad. Sin embargo, al revisar en detalle los incrementos interanuales que experimentaron los subsidios, vemos que SEMTUR es la que mayores aumentos experimentó entre 2012 y 2015. Esto se debe a que la SEMTUR recibió el traspaso de algunas líneas que dejó de operar Rosario Bus por ser tramos poco rentables.

Monto de subsidio por empresa del transporte urbano de pasajeros. Mensual

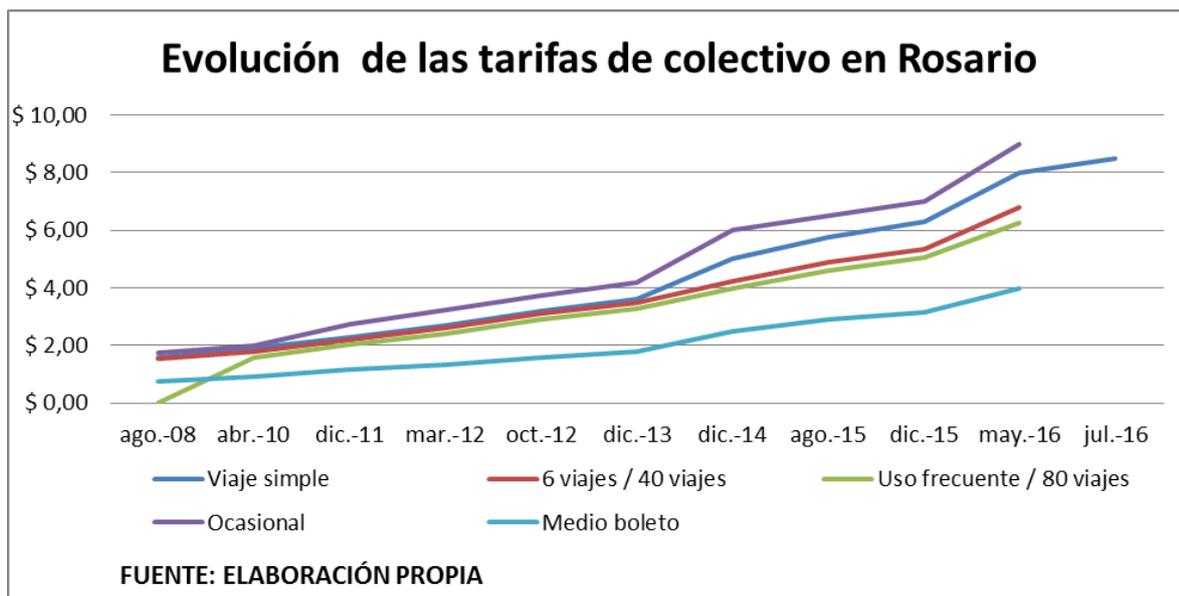
Empresa	dic-15			nov-15			Variación
	Compensaciones Tarifarias	Compensaciones por Régimen de Gasoil a precio diferencial	Total	Compensaciones Tarifarias	Compensaciones por Régimen de Gasoil a precio diferencial	Total	Dic 2015 vs Nov 2015
Rosario Bus SA	24.854.702,85	6.397.924,90	31.252.627,75	24.747.792,62	6.360.102,73	31.107.895,35	0,47%
SEMTUR	14.583.485,29	3.265.060,54	17.848.545,83	14.592.043,56	3.232.720,16	17.824.763,72	0,13%
EMTR SA	9.077.690,27	1.937.854,03	11.015.544,30	9.088.968,63	1.931.376,69	11.020.345,32	-0,04%
Total	48.515.878,41	11.600.839,47	60.116.717,88	48.428.804,81	11.524.199,58	59.953.004,39	0,27%

Fuente: Elaboración propia en base a <http://www.transporte.gob.ar/aportes/colectivos2015.php?idEmpr=30-70763383-9>

El subsidio enviado por la Nación para el transporte urbano de Rosario se compone de dos elementos, las "Compensaciones Tarifarias" y las "Compensaciones por el Régimen de Gasoil a Precio Diferencial". En el mes de diciembre las "Compensaciones Tarifarias" recibidas por las empresas de transporte urbano rosarinas ascendieron a 48,5 millones de pesos (82% del total del subsidio), mientras que las "Compensaciones por Régimen de Gasoil a Precio Diferencial" fueron por 11,6 millones de pesos (18% del total del subsidio).

Esquema Tarifario

Tarifa TUP 2011 A 2016											
Tarifas	ago-08	abr-10	dic-11	mar-12	oct-12	dic-13	dic-14	ago-15	dic-15	may-16	jul-16
Viaje simple	\$ 1,60	\$ 1,90	\$ 2,30	\$ 2,70	\$ 3,20	\$ 3,60	\$ 5,00	\$ 5,75	\$ 6,30	\$ 8,00	\$ 8,50
6 viajes / 40 viajes	\$ 1,55	\$ 1,80	\$ 2,20	\$ 2,60	\$ 3,10	\$ 3,50	\$ 4,25	\$ 4,90	\$ 5,35	\$ 6,80	
Uso frecuente / 80 viajes	-	\$ 1,60	\$ 2,05	\$ 2,40	\$ 2,90	\$ 3,30	\$ 4,00	\$ 4,60	\$ 5,05	\$ 6,24	
Ocasional	\$ 1,75	\$ 2,00	\$ 2,75	\$ 3,25	\$ 3,75	\$ 4,20	\$ 6,00	\$ 6,50	\$ 7,00	\$ 9,00	
Medio boleto	\$ 0,77	\$ 0,90	\$ 1,15	\$ 1,35	\$ 1,60	\$ 1,80	\$ 2,50	\$ 2,90	\$ 3,15	\$ 4,00	



El esquema tarifario incluye numerosas alternativas para distintos tipos de pasajeros:

- Las franquicias para los mayores de 69 años, discapacitados y sus acompañantes, los vecinalistas y bomberos son por el 100% del precio.
- Para alumnos de todos los niveles (primario, secundario, terciario y universitario), el descuento es del 57% de la tarifa normal.
- Finalmente, los pasajeros comunes también pueden acceder a reducciones tarifarias. Las cargas de TSC conllevan bonificaciones según el monto de la operación.

En los últimos años se pusieron a disposición nuevos servicios relacionados a las tarifas de colectivos. Pasaje Plus: financia a los usuarios en hasta dos viajes una vez agotado el saldo de la Tarjeta Sin Contacto, válido para todas las líneas de las empresas Mixta, SEMTUR y Rosario Bus. El costo del pasaje es descontado en la próxima recarga.

Trasbordo: combinación de viajes entre líneas de cualquiera de las tres empresas por un lapso determinado y para viajes dentro de Rosario. Si dentro del lapso estipulado se realiza un trasbordo, el segundo pasaje costará un 33% del valor del boleto normal. Los trasbordos estudiantiles cuentan con una franquicia del 50% adicional.

➤ Nuevo Aumento Tarifario

El Concejo Municipal sancionó en el mes de agosto de 2015 dos actualizaciones automáticas del precio del boleto desde 2016, con referencia a la evolución del índice salarial nacional.

En la sesión del día jueves 5 de mayo el Concejo aprobó el nuevo esquema tarifario que entrará en vigencia los próximos días, con un incremento a \$8 a partir de mayo y de \$8,50 para el mes de julio.

Esto representa un 27% y un 35% respecto a los \$6,30 que costaba subirse al colectivo. Así, los diferentes tipos de pasajes existentes quedarán fijado en \$8 con tarjeta, \$9 con monedas, \$4 el

medio boleto estudiantil \$6,80 el boleto obrero o de uso frecuente por 40 o 79 viajes y \$6,50 a partir de los 89 viajes.

Con este nuevo incremento el boleto de la ciudad se acerca o incluso supera el valor de los boletos en otras ciudades del país. La ciudad de Santa Fe cuenta con un boleto a \$7,65 con tarjeta y \$8,50 con monedas mientras que la Ciudad Autónoma de Buenos Aires incrementó su valor, hace unas semanas, a mínimo \$6 según el recorrido. Por su parte, la ciudad de Córdoba cuenta actualmente con un pasaje de \$8,30 pero se está debatiendo un nuevo esquema tarifario que rondaría los \$11. Los boletos de las ciudades del sur del país se encuentran alrededor de \$12.

Comparaciones

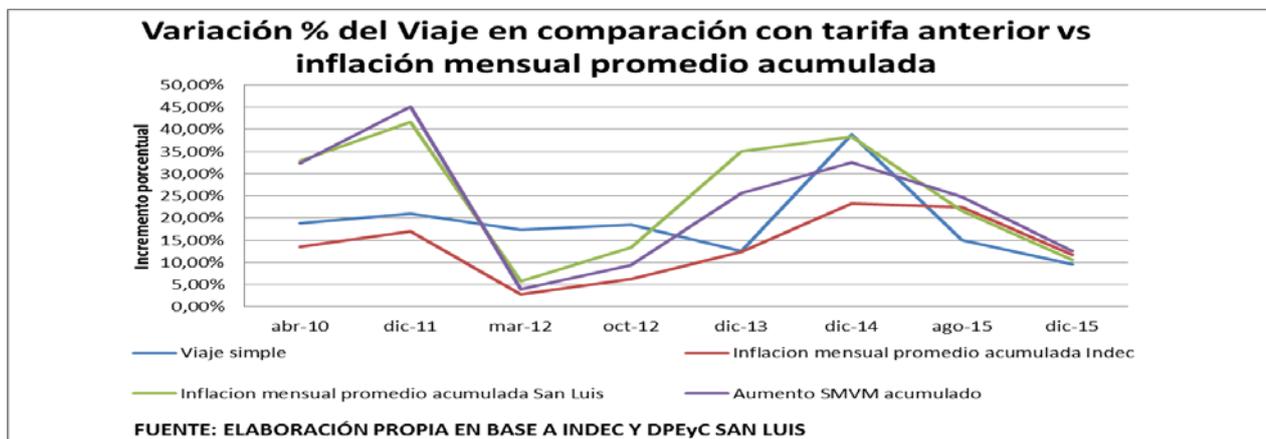
El incremento de las tarifas en la ciudad de Rosario se ha dado en forma muy disimil en cada periodo analizado. Tambien ocurre que dentro de un periodo, las variables analizadas demuestran diferentes resultados comparandolas entre sí.

Para realizar esta comparación decidimos evaluar solo la variable “Viaje Simple” ya que las demas tarifas son una proporción de esta, por lo tanto las variaciones porcentuales de las restantes tendrán un comportamiento análogo.

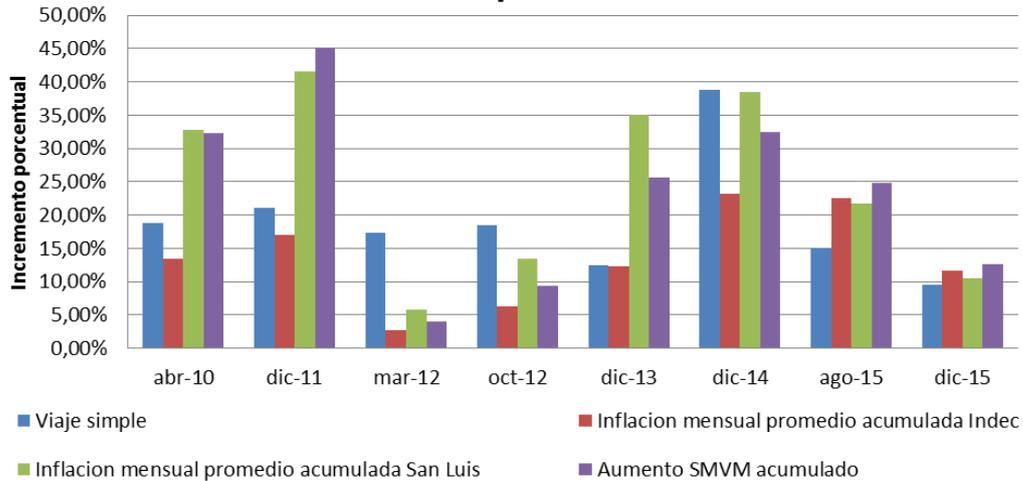
Como los aumentos sucesivos no contienen un rango determinado de tiempo, si no que se fueron dando en diferentes años y no siempre en los mismos meses, se tomó la variación de otras variables en el mismo periodo que comprende lo que va de un aumento a otro.

Las variables a comparar son los índices de precios al consumidor que relevan el INDEC y la Dirección Provincial de Estadísticas y Censos de la Provincia de San Luis, como así también la evolución del Salario Mínimo Vital y Móvil. La comparación con los IPC demuestra como evolucionó la tarifa con respecto a la variación de los demas precios de la economía en su conjunto, representado por la canasta básica. La contrastación con respecto al SMVM muestra si el aumento de la tarifa afectó o no el poder adquisitivo del trabajador.

Cabe aclarar que los promedios acumulados de cada serie se generaron a partir de tomar la inflación anual de cada año, mensualizarla en base a un promedio simple y luego sumar la inflación promedio mensual para los meses que integran el periodo de aumento respectivo.



Variación % del Viaje en comparación con tarifa anterior vs inflación mensual promedio acumulada



FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE A INDEC Y DPEyC SAN LUIS

Entrando en análisis, en el primer período que corresponde al aumento de la tarifa simple de \$1,60 en agosto de 2008 a \$1,90 en abril de 2010, tuvo una variación porcentual de 18,75%. El aumento que se observa en el mismo periodo del IPC relevado por el INDEC muestra una variación de 13,45%, con lo cual el aumento del boleto superó con creces a la variación de los precios de la economía en general. Sin embargo, si observamos la evolución de los precios relevados por la provincia de San Luis, los mismos variaron 32,82%, con lo cual la tarifa del transporte de la ciudad de Rosario quedó muy por detrás en una cuantía de 14,07%. La variación del SMVM fue de 32,39%, con lo cual el poder adquisitivo adquirido en dicho periodo fue superior al aumento de la tarifa de transporte.

Para el periodo siguiente de aumento de la tarifa, las comparaciones fueron similares, quedando la tarifa relegada con respecto al SMVM y al IPC de San Luis.

No ocurre lo mismo con el periodo que va desde diciembre de 2011 a marzo de 2012, aquí la variación del viaje fue de 17,39% mientras que el IPC SL sólo aumentó 5,75% y la variación del SMVM fue de 4,02%. Aquí el valor del boleto aumentó por encima de los precios de la economía en un 11,64% y también tuvo el mismo comportamiento con respecto a la variación del poder adquisitivo superando a este último en 13,37%.

En el periodo que va desde marzo de 2012 a octubre de 2012, la variación se sigue manteniendo en la misma dirección, salvo que se reducen las diferencias, siendo estas de 5,10% con respecto al IPC SL y de 9,13% en relación a la variación del SMVM.

La situación se revierte en el periodo que va desde octubre 2012 a diciembre 2013 teniendo la diferencia más abultada de todos los periodos analizados, siendo esta de 22,53% en relación a la variación de los precios de la economía relevados por San Luis y de 13,15% contra la variación del poder adquisitivo que refleja el SMVM.

Desde diciembre 2013 a diciembre 2014, un año después, no se nota diferencia entre la variación del Viaje simple y del IPC SL, solo una pequeña ventaja del primero de 0,47%. Con respecto a la variación del SMVM, la diferencia es mayor y se vislumbra que el viaje simple ha crecido por encima en 6,37%.

Este último año analizado, comprende dos aumentos, uno de ellos realizado en agosto de 2015, donde el precio del boleto se incrementa de \$5,00 a \$5,75 obteniendo 15% de aumento. En cambio las variaciones de las otras dos variables son mayores quedando en desventaja el boleto, las diferencias se calculan en 6,67% y 9,79% con respecto al IPC SL y al SMVM respectivamente.

En el último periodo se observan los menores desfases de una variable con respecto a la otra, es el periodo donde parece haberse ajustado de la mejor manera posible.

Períodos	Viaje vs IPC	Viaje vs IPC SL	Viaje vs SMVM
abr-10	5,30%	-14,07%	-13,64%
dic-11	4,09%	-20,56%	-24,07%
mar-12	14,69%	11,64%	13,37%
oct-12	12,22%	5,10%	9,13%
dic-13	0,18%	-22,53%	-13,15%
dic-14	15,65%	0,47%	6,37%
ago-15	-7,51%	-6,67%	-9,79%
dic-15	-2,13%	-0,96%	-3,01%
Diferencias acumuladas	42,48%	-47,58%	-34,79%

Las diferencias acusadas en este informe, algunas veces positivas y otras negativas, según el periodo analizado, siempre fueron en un contexto de crecimiento sostenido de la economía, al principio un crecimiento del PBI y del producto regional importante, luego aminorado pero siempre positivo.

Esta será la primera vez en casi doce años, que se verá el aumento de la tarifa del transporte de pasajeros de la ciudad de Rosario en un contexto recesivo, sumado un crecimiento de la inflación que no sucedía en mas de dos o tres quinquenios.

El aumento desmedido de la tarifa tendrá un efecto de contracción en la economía, ya que castigará aún mas el bolsillo del trabajador, transfiriendo ingresos desde los sectores mas vulnerables hacía el sistema de transporte de la ciudad.

INFORME ECONÓMICO ESPECIAL

NRO.I | ABRIL 2016

**Centro de Estudios Económicos y Sociales
Scalabrini Ortiz –
Sede Santa Fe**

CONTENIDOS TÉCNICOS DEL INFORME

María Belén Basile, Cristian Andrés Nieto y Paula Rodríguez.

Integran el CESO Santa Fe:

María Belén Basile, Mateo Bork, Gozalo Brizuela, María Celina Calore, Facundo López Crespo, Sol Gozalez Cap, María Alejandra Martínez Fernández, Cristian Andrés Nieto, Paula Rodríguez.

ceso 

Centro de Estudios Económicos y Sociales
Scalabrini Ortiz

Centro de Estudios Económicos y Sociales Scalabrini Ortiz

DIRECTOR

Andrés Asiain

Vice-DIRECTOR

Miguel Cichowolski

Integran el CESO:

Agustín Crivelli, Angel Sabatini, Ariel Cunioli, Alejandro Demel, Carina Fernández, Cecilia Maloberti, Cristian Nieto, Christian Busto, Diego Martín, Diego Caviglia, Diego Urman, Ernesto Mattos, Estanislao Malic, Estefanía Manau, Federico Castelli, Gabriel Calvi, Javier Lewkowicz, Jorge Zappino, Juan Cruz Contreras, Juan José Nardi, Laura Di Bella, Leonardo Llorente, Lorena Paponet, Lorena Putero, Luciana Sañudo, Lucía Pereyra, Mahuén Gallo, María Laura Iribas, Mariela Molina, Martín Burgos, Maximiliano Uller, Nicolás Hernán Zeolla, Norberto Crovetto, Pablo García, Rodrigo López, Sabrina Iacobellis, Sebastián Demicheli, Valeria D'Angelo, Valeria Mutuberría, Celina Calore, Daniela Longas, Candelaria Ruano, Diego Groba.

ceso 

Centro de Estudios Económicos y Sociales
Scalabrini Ortiz