



UNIVERSIDAD NACIONAL DE ROSARIO  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ESTADÍSTICA  
SECRETARIA DE CIENCIA Y TECNOLOGIA E INSTITUTOS DE INVESTIGACIONES

# **ACTAS**

***Jornadas Anuales***

***“Investigaciones en la Facultad”  
de Ciencias Económicas y  
Estadística***



**Casari, Marisa Adriana**  
**Baldini, Roberto Mauro**  
**Lischet, Sebastián Marcelo**  
**Sensini, Adriano**  
**Wajnrajch, Ezequiel**

*Instituto de investigación Teóricas y Aplicadas, Escuela de Contabilidad*

## **SUBSIDIOS EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS<sup>1</sup>**

### **Resumen:**

El transporte urbano de pasajeros, pilar fundamental de la política de movilidad de una ciudad, tiene fuerte relación con el crecimiento económico, el desarrollo y la inclusión social. Es por ello que desde la crisis acontecida en el año 2001 en nuestro país, y al representar un servicio público vital para la población, especialmente la más humilde, el Estado Nacional debió intervenir a través de la aplicación de subsidios, para que la ecuación matemática de sostenimiento del sistema siga en pie, sin aumentar bruscamente las tarifas en perjuicio de los usuarios. No obstante los mismos no fueron aplicados homogéneamente en todo el territorio de la nación, comenzando fundamentalmente por otorgar subsidios a la oferta y recién con la implementación de la SUBE comenzaron a aplicarse a la demanda. Sin embargo lo que no se revirtió fue la inequidad en su otorgamiento ya que la brecha existente entre el AMBA y el resto del país en temas subsidios es notoria. En el último año, la situación de pandemia nuevamente golpeó un sistema que ya estaba desequilibrado, afectando las bases del mismo, lo cual nos plantea en la actualidad, encontrar una solución que se pueda sostener en el tiempo y que seguramente tendrá sus aristas políticas, económicas y sociales, las que deberán contribuir, en definitiva, al sostenimiento de un sistema de transporte público inclusivo, sustentable y de calidad.

**Palabras claves:** Financiación – Subsidios – Transporte público

### **Abstract:**

Urban passenger transport, a fundamental pillar of a city's mobility policy, has a strong relationship with economic growth, development and social inclusion. That is why since the crisis that occurred in 2001 in our country, and by representing a vital public service for the population, especially the most humble, the National State had to intervene through the application of subsidies, so that the mathematical equation maintenance of the system remains standing, without sharply increasing rates to the detriment of users. However, they were not applied homogeneously throughout the nation, fundamentally beginning by granting subsidies to the supply and only with the implementation of the SUBE did they begin to be applied to the demand. However, what was not reversed was the inequity in its granting since the existing gap between the AMBA and the rest of the country in subsidy matters is notorious. In the last year, the pandemic situation once again hit a system that was already unbalanced, affecting its foundations, which currently prompts us to find a solution that can be sustained over time and that will

---

<sup>1</sup> Trabajo elaborado en el marco del Proyecto (80020190100193UR), titulado "La financiación del transporte público en busca de un sistema sostenible, sustentable y de calidad", dirigido por Teresa J. Beren



UNR

surely have its political edges, economic and social, which should ultimately contribute to the maintenance of an inclusive, sustainable and quality public transport system.

Keywords: Financing - Subsidies - Public transport

### **La importancia del Transporte urbano de pasajeros.**

El Transporte Urbano de Pasajeros (TUP) constituye un pilar fundamental en las políticas de movilidad de un municipio, junto con la infraestructura necesaria y la legislación pertinente en materia de tránsito. Nos referimos a TUP o transporte de corta distancia, al que opera dentro del ámbito de ciudades o bien de regiones metropolitanas.

Es un ámbito donde el poder público puede ejercer mucha influencia, teniendo fuerte relación con el crecimiento económico, debido a que el tiempo que los usuarios tienen que pasar diariamente para desplazarse a los distintos destinos, como ser trabajo, estudio, recreación, trámites etc., y la facilidad que tengan para lograrlo, dependerá en definitiva del sistema de TUP, ya que un sistema bien diseñado contribuirá a que los usuarios demoren el menor tiempo posible en sus desplazamientos, lo que repercutirá positivamente en la demanda y la ocupación.

También el sistema de TUP tiene un componente importante de inclusión social. Se considera que aproximadamente un 70% de los viajes de personas de bajos recursos son realizados en colectivo, por tanto si se dificulta el acceso, dará como resultado una profundización de la exclusión, en la medida que algunas zonas prosperarán y otras quedarán retrasadas, por tanto si el sistema permite incluir todas las zonas, incluso las marginales, posibilitará el acceso a la infraestructura pública dando lugar a la creación de escuelas, dispensarios, hospitales, logrando mayores puestos de trabajo, transformándose en una herramienta fundamental y muy necesaria de la inclusión social.

Un buen Sistema de Transporte Urbano, eficiente, cómodo, en condiciones de limpieza y mantenimiento, contribuye a disuadir el uso de los vehículos privados, lo que sería importantísimo, especialmente en las áreas de alta densidad de tráfico, y poder así mitigar las consecuencias negativas que trae aparejada la contaminación, tanto sonora como atmosférica, que reducen la calidad de vida de los habitantes. Para ello es necesario que además del buen servicio, se cuente con infraestructura, como ser semaforización inteligente, segregación de carriles, haciendo que la velocidad comercial se incremente, lo que resulta en definitiva beneficioso para el usuario y poder lograr que se incline la balanza hacia el uso del transporte público.

### **Marco Normativo**

El marco normativo está dado por el Decreto 656/94 del PEN, donde se establece todo lo que tenga que ver con permisos de explotación, registro nacional del transporte de pasajeros por automotor de carácter urbano y



UNR

suburbano, sobre los operadores de los servicios, material rodante, las modalidades de los servicios y los servicios de oferta libre. De acuerdo a ello en su artículo primero se establece el ámbito de aplicación:

*Art. 1º. "Toda prestación de servicios de transporte por automotor de pasajeros de carácter urbano y suburbano que se desarrolle en el ámbito de la Jurisdicción Nacional, se regirá por las disposiciones del presente decreto"*

Mientras que el artículo segundo y séptimo hacen consideraciones acerca de la limitación de jurisdicciones y objetivos de tales servicios.

*Art. 2º. "Se consideran servicios de transporte por automotor de pasajeros de carácter urbano y suburbano de Jurisdicción Nacional todos aquellos que se realicen en la Capital Federal o entre ésta y los partidos que conforman la Región Metropolitana de Buenos Aires, así como los interprovinciales de carácter urbano y suburbano en el resto del país."*

*Art. 7º. – "Constituyen servicios públicos de transporte de pasajeros urbano o suburbano, todos aquellos que tengan por objeto satisfacer con continuidad, regularidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad, en igualdad de condiciones para todos los usuarios, las necesidades comunitarias de carácter general en materia de transporte."*

### **Determinación de las tarifas**

Es fundamental tratar el tema de tarifas en el sistema de transporte público de pasajeros por su estrecha vinculación que tiene con el tema de los subsidios que se otorgan, por tanto "tarifa y subsidio" son dos conceptos interrelacionados.

Con respecto a la determinación de tarifas, el Decreto no hace mención alguna, debido a que cada jurisdicción las aplica en función a su propio Marco Regulatorio, por tanto la autoridad de aplicación correspondiente, dictará la normativa necesaria para la implementación y ejecución de los servicios, especialmente en los aspectos vinculados con el otorgamiento de permisos de explotación, la determinación de los recorridos, frecuencias, horarios, parque móvil y su fiscalización y control y determinará las pautas tarifarias a aplicar, que permitan obtener al conjunto de los prestatarios el recupero de costos más una rentabilidad razonable.

El transporte urbano de pasajeros presenta la característica de tratarse de un servicio público en el cual el "precio de venta" (valor del boleto) es fijado por el poder concedente en base, -al menos en teoría- a un estudio de los costos de las empresas prestatarias. En todas las jurisdicciones siempre existe un estudio de costos elaborado en función de las características propias de cada localidad, no es lo mismo el costo en la ciudad de Buenos Aires que en una



UNR

ciudad del interior, ya que por ejemplo los índices de congestión son totalmente diferentes, la velocidad comercial también y estos son dos factores, que entre otros, tienen gran incidencia en los costos. Tampoco es igual en lugares llanos con caminos asfaltados que en lugares donde los caminos son de ripio o que los terrenos presenten elevaciones, pero en general la estructura de los costos en cuanto a sus componentes debería tener un hilo conductor, después cada jurisdicción tomará los valores que nutren esa estructura con sus propios datos del sistema, como ser cantidad de pasajeros por mes, velocidad comercial promedio, frecuencias, intervalos entre coche y coche, etc. También la autoridad de aplicación es la encargada de fijar las pautas que se tomarán como base para practicar las actualizaciones de valores cuando los parámetros sobre los cuales se fijo la tarifa cambien, de manera tal de seguir asegurando un servicio eficiente, de calidad, que incentive la mejora continua y la inversión, a la vez que aliente el uso del transporte público. Una tarifa óptima tanto para el prestatario como para el usuario permitirá no caer en incumplimientos de frecuencias, como es tan habitual que pase cuando los aumentos de las tarifas no se dan por prolongado tiempo, comenzando las interminables disputas entre las empresas prestadoras con los poderes concedentes del servicio, llevando a un desmejoramiento de la prestación, a la no renovación de unidades y en definitiva no permitiendo cumplir con una movilidad eficiente y segura para los usuarios.

Esos estudios de costos que sirven como base para la determinación de la tarifa están en la actualidad bastante homogeneizados, en lo que se refiere a composición de polinómicas, con las variantes antes señaladas, en todas se busca cubrir costos y utilidad empresaria, por tanto podemos expresarlo como la sumatoria de una serie de costos que se agrupan de acuerdo al factor de devengamiento de los mismos, esto es de acuerdo al factor que los origina:

**Costos dependientes del Km recorrido:** (son los variables, como ser combustible, neumático, lubricantes filtros y aceite).

**Costos dependientes de la unidad de transporte:** (patentes, seguros, costo laboral de los choferes, amortización de rodados).

**Costos dependientes de la estructura de la empresa:** (costos laborales del resto del personal, amortizaciones generales, honorarios, alquileres).

**Costos dependientes del pasajero transportado:** todos los que están relacionados al boleto que se cobra al pasajero, (Impuesto sobre los Ingresos Brutos, el Impuesto al Débito y Crédito bancario, Administración Sistema prepago).

Hasta aquí tendríamos lo que se denominan Costos Técnicos pero si solamente la tarifa cubriera estos rubros, no estará contemplada la ganancia lógica que tienen que tener los empresarios, por tanto se deben sumar un grupo más denominado:



UNR

**Costos Financieros:** entendiendo por tales aquellos relacionados con el concepto económico de "costo de oportunidad" como ser: riesgo de la actividad y rendimiento del capital invertido. Todos ellos conforman el retorno lógico que debe tener la parte empresaria. Son los de más difícil determinación ya que a diferencia de los anteriores, éstos no cuentan con un respaldo que se pueda documentar, por tanto para su determinación se los expresa a través de tasas que muchas veces son el motivo de discusión entre las partes.

Lo que podemos observar también es que las tarifas dentro de una misma jurisdicción presentan variantes y sus cuadros tarifarios se arman en función de éstas, podemos entonces hablar de tipos de tarifas a aplicar como las siguientes:

**Tarifas según el tipo de usuario:** se contempla la diferenciación en las tarifas de acuerdo a si el usuario abona tarifa completa o goza de algún tipo de beneficio:

- Tarifa Plena: se cobra sin aplicar ningún tipo de rebaja o descuento.
- Tarifas especiales: para grupos específicos de usuarios, pudiendo existir pases sociales para cualquier día y horario, como ser el caso de jubilados, policías, discapacitados, o bien para determinados horarios que están vinculados a días de la semana como ser docentes, estudiantes, o también para aquellos usuarios frecuentes que compran un abono.

**Tarifas según la distancia:** aquí se contempla el trayecto que el usuario realiza, pudiendo distinguirse las siguientes modalidades:

- Tarifa Plana o única: se caracteriza por tener un único valor cobrado por viaje, con independencia de la distancia recorrida en el viaje. Este sistema de tarifas favorece a quienes viven más lejos, ya que estos se encuentran subsidiados por quienes realizan viajes cortos.
- Tarifa por distancia: es aquella cuyo nivel se asocia a la distancia recorrida. Procura establecer una relación más justa entre el consumo medido en distancia y el precio. Se establecen rangos de distancia dentro de los cuales la tarifa es plana.
- Tarifa por zona: el área se divide en zonas y dentro de las mismas se fijan tarifas únicas.

**Tarifas especiales o diferenciales:**

- Tarifas en función de la demanda: tarifas diferenciales según la hora del día. Por ejemplo tarifas nocturnas.
- Tarifa por tiempo: permite la realización de un número ilimitado de viajes dentro de un período de tiempo y con características similares de distancia.



UNR

- Integración tarifaria: permite al usuario hacer uso de dos o más subsistemas de transporte, con sólo un pago en el inicio del viaje. Requiere de centros de transbordo.

Como expresamos anteriormente, hablar de tarifas en el transporte nos obliga inevitablemente a tocar el tema de subsidios y compensaciones que a través del tiempo y por efecto de crisis económicas el gobierno nacional se vio obligado a implementar para sostener un sistema de vital importancia para los ciudadanos. Así también existen subsidios y compensaciones que otorgan, en algunos casos, los gobiernos provinciales y municipales para contribuir a su sostenimiento. Por tanto si nos hacemos la pregunta:

¿Quiénes financian el TUP? la respuesta será:

El Estado Nacional o Provincial (con el otorgamiento de subsidios).

El Municipio (a través de compensaciones).

El pasajero pleno (mediante el pago de la tarifa, que subsidia al que tiene descuento).

¿De qué manera se implementa? A través de:

Subsidios para determinados insumos claves.

Subsidios a operadores del servicio.

Subsidios a grupos diferenciados de usuarios.

Fondos compensadores.

El subsidio al TUP surgió como una necesidad de mantener dicho servicio y poder contribuir a la ecuación matemática de sostenimiento del sistema sin aumentar bruscamente la tarifa en perjuicio del usuario. Los usos de los subsidios siempre se justificaron a través del argumento de la eficiencia económica, ya que sin ellos, los prestadores tenderían a brindar servicios por debajo de la demanda social, por tanto con los mismos se aproximaría a un nivel de oferta óptima social. No obstante, en su mayoría, dichos subsidios tomaron la característica de ser un subsidio a la "oferta" ya que se transfieren recursos a las empresas en resarcimiento tarifario como una forma indirecta de compensar al usuario, existiendo siempre una fuerte concentración de los subsidios en el AMBA, transformándose muchas veces, en subsidios regresivos ya que terminan beneficiando a quienes menos necesitan.

De esta manera se implementó el SISTAU (Sistema Integrado de Subsidios al Transporte Automotor) según la Resolución Conjunta Nº 18/2002 del Ministerio de la Producción y 84/2002 del Ministerio de Economía, aunque también la ayuda vino de otro aspecto importante relacionado a un factor de costos



UNR

fundamental que es el gas-oil, permitiendo a las empresas prestatarias recuperar parte del costo del mismo, toda esta metodología de subsidios funcionó por años.

Desde hace un tiempo y luego de varias modificaciones han cambiado un poco los conceptos de subsidios nacionales, pero lo que no se ha revertido es la inequidad de los mismos ya que el AMBA sigue siendo más subsidiado que el resto del país. Cabe aclarar que también dentro del Área Metropolitana se producen inequidades entre empresas de la misma jurisdicción.

Recién a partir de la creación de la SUBE se trató de focalizar el subsidio a la "demanda" como mecanismo de tarifas diferenciadas, ya que combinando información de seguridad social e ingreso de las personas, permite identificar al usuario que se desea compensar.

### **Detalle de subsidios actuales**

Hay que diferenciar entre los que es el AMBA del resto del país. No es casual que el boleto en el AMBA siempre resultó inferior al resto, los gobiernos siempre trataron de mantener en un nivel más bajo las tarifas del AMBA, argumentando que se entregaban subsidios en función del índice pasajero/kilómetro, lo cual es cierto que en esa zona del país son los más altos, pero eso siempre escondió una realidad y es que la gran masa de habitantes del país se encuentra en esa zona y por tanto a todos los gobiernos les interesó mantener las tarifas más bajas, donde se concentra el mayor número de votantes que definen elecciones, sino no se explica cómo provincias como Chaco o Formosa han llegado a tener precios de boletos de casi el doble a Buenos Aires, rompiendo con toda equidad e igualdad que tanto se promulga y que deben ser las bases del servicio público de transporte de pasajeros. A modo de ejemplo, y en relación a los subsidios otorgados, en promedio un habitante de la ciudad de Jujuy percibe 5 o 6 veces menores subsidios que uno que reside en el AMBA.

### **Subsidios en el AMBA:**

Sistema de Subsidio FFSIT (Fondo Fiduciario al sistema de Infraestructura del Transporte). Está integrado por los siguientes conceptos:

Atributo Social AMBA: es un pago de compensaciones que permite a determinados grupos de afinidad (jubilados, pensionados, trabajadoras domésticas, beneficiarios de ayuda social asignado por Anses) a acceder a un descuento del 55% en las tarifas de transporte público en el AMBA. Resoluciones: 1113/2018 MTR, 19/2020, 102/2020, 193/2020.

Boleto integrado red SUBE: pago de compensación que permite descuentos en la tarifa del transporte público a los usuarios que deben realizar viajes con



UNR

transbordo en el ámbito del AMBA. Resoluciones: 1113/2018 MTR, 15/2020, 19/2020, 102/2020, 193/2020.

Compensación tarifaria por oferta y demanda AMBA: pago de compensaciones al transporte de pasajeros de corta distancia con el fin de compensar la diferencia tarifaria de acuerdo a la estructura de costos realizada por la Subsecretaría de Transporte Automotor en el ámbito territorial del AMBA. Decreto 52/2002. Resoluciones 1122/2017, 1144/2018 MTR.

Comisión SUBE: pago de compensaciones por reconocimiento de comisiones, reducción y retención en el marco del SUBE a las empresas de corta distancia en el ámbito territorial del AMBA. Resolución 222/2011 MTR.

Subsidio al gas-oil: asignación de un cupo al gas-oil a precio diferencial a las empresas de transporte automotor de pasajeros de corta distancia en el ámbito territorial del AMBA. Resolución 23/2003 ST.

### **Subsidios en el Interior:**

Sistema de Subsidio FFSIT (Fondo Fiduciario al sistema de Infraestructura del Transporte). Aplicación: SISTRANS (Sistema de Transporte Integrado). Está integrado por los siguientes conceptos:

Atributo Social Interior: es un pago de compensaciones que permite a determinados grupos de afinidad (jubilados, pensionados, trabajadoras domésticas, beneficiarios de ayuda social asignado por Anses) a acceder a un descuento del 55% en las tarifas de transporte público en los municipios que tengan implementado el boleto SUBE. Resoluciones: 1113/2018, 15/2020, 19/2020, 102/2020, 193/2020 MTR.

Fondo de compensaciones al transporte público de pasajeros por automotor urbano del interior del país: pago de compensaciones dirigido a las provincias del interior del país (y éstas transfieren a cada una de las empresas de su jurisdicción y municipalidades), con el fin único de compensar los desequilibrios financieros que pudieran suscitarse a raíz de las modificaciones producidas por aplicación del artículo 115 de la Ley 27.467. Artículo 125 Ley 27.467, Resolución 14/2020.

Fondo Covid de compensación al transporte de pasajeros por automotor urbano y suburbano del interior del país (Fondo Covid19): pago de compensaciones dirigido a las provincias del interior del país (y éstas transfieren a cada una de las empresas de su jurisdicción y municipalidades), con el fin de compensar los desequilibrios financieros en el sistema de transporte de las jurisdicciones provinciales y municipales en el ingreso de la emergencia pública en materia sanitaria. Artículo 4 Ley 27.561. Resolución 14/2020 MTR.



UNR

Además de estos subsidios nacionales, existen otros a cargo de las provincias o municipalidades, como lo es por ejemplo, en la ciudad de Rosario, donde una parte de lo que el municipio recauda por estacionamiento medido, o una parte de lo recaudado por patentes automotor de vehículos particulares se destina a subsidiar el TUP. Lo cierto es que si no se contara con estos subsidios y compensaciones el servicio no se podría brindar ya que el costo real en la actualidad está por encima del doble de la tarifa otorgada en la mayoría de las ciudades argentinas. Por tanto podemos afirmar, hoy más que nunca, que la fijación de tarifas es una decisión política, acordada en una mesa de negociación estableciéndose lo que debe costar el boleto urbano.

De todo este desfasaje en la mayoría de las ciudades del país se ha tenido que adecuar la prestación de los servicios, reorganizando el sistema, eliminando recorridos, evitando superposición de líneas a través de la fusión de las que comparten recorrido para poder mitigar los impactos negativos.

### **Conclusiones finales acerca de la situación actual**

La situación que está viviendo el mundo a partir de la pandemia por el COVID-19, y en particular el impacto que tuvo sobre las diferentes actividades que han sufrido las consecuencias negativas -y que por otra parte no sabemos al día de hoy por cuánto tiempo más van a perdurar-, requieren de la urgente toma de decisiones para aliviar el impacto negativo en los distintos actores de la sociedad.

En particular, y dando como ejemplo nuevamente a la ciudad de Rosario, cuya situación es representativa del resto del país, el transporte urbano de pasajeros se ha visto notablemente afectado por la pandemia, reduciendo su actividad drásticamente, pasando de tener una cantidad diaria de 450 mil pasajeros a menos de 100 mil, lo que indudablemente ha provocado la necesidad de reestructurar el servicio en todos sus aspectos, ya sea de recorridos, frecuencias, alcances, y tarifas.

En primer lugar partimos de la convicción de que la nueva normalidad que sobrevendrá cuando se disipe esta pandemia, no nos dejará en una situación igual al momento de pre-pandemia, sino por el contrario, deberemos aceptar y convivir con nuevas reglas de juego.

El teletrabajo desde los hogares, las nuevas formas de transporte personal que explotaron en el último año (bicicletas, monopatines, caminatas), y el temor de que nunca se extinguirá el posible contagio derivado de la aglomeración de personas en un vehículo público, hará que sea muy difícil, casi imposible, que se vuelva a los niveles anteriores de utilización del servicio del sistema de transporte urbano. Esto es importante tenerlo en cuenta ya que conlleva a la idea básica de que no podemos aplicar medidas transitorias o puntuales para



UNR

una realidad que va a ser definitiva y diferente a la que teníamos antes. Las medidas coyunturales o que sirvan para “pasar una tormenta” no son las recomendables para un mediano y largo plazo, porque de lo contrario, seguiremos apagando los focos de incendio sin encontrar los verdaderos caminos que nos lleven a un esquema de tarifa serio, consistente y sostenido en el tiempo, tanto para pasajeros como para los concesionarios del servicio. Más allá que entendemos que tal vez en el corto plazo se apliquen medidas para ir mitigando estos efectos, son solamente transitorios y no deben constituir el eje de una solución para el futuro.

El sistema actual del cálculo de la tarifa, parte de una lógica que consiste en distribuir todo el peso constituido por los costos económicos del sistema, entre diversos actores del sistema, incluyendo dentro de esta categoría a la esfera estatal (nacional, provincial y municipal) a través de subsidios y compensaciones, y a los pasajeros que utilizan el servicio (con cargas diferentes según sean pasajeros plenos o con determinados pases sociales).

Expresado en términos matemáticos, el equilibrio básico a mantener surge de la siguiente igualdad:  $CETTU = ADE + ADP$

Donde:

CETTU = Costo Económico Total Transporte Urbano

ADE = Aportes del Estado

ADP= Aportes de los Pasajeros que utilizan el servicio

Esta metodología funciona perfectamente en el tiempo (lógicamente con ciertos retoques puntuales en sus componentes físicos y monetarios), en la medida que la situación “macroeconómica” no sufra un tembladeral, porque si se produce, como ocurre en la actualidad, con un efecto que se traduce en la contracción brusca de la cantidad de pasajeros, esto termina repercutiendo directamente sobre los actores que conforman el lado derecho de la igualdad, que son los que deben salir a cubrir con mayores aportes ese déficit o agujero financiero que desequilibra esa igualdad entre costos y aportes al sistema.

En una economía en crisis como la de nuestro país, donde producto de diversas causas y orígenes, el estado debe derivar frecuentemente fondos con fines sociales, se torna difícil otorgar mayores aportes al sistema de transporte que los que brinda en la actualidad, dado que la situación se ha salido de escala, no existiendo además una expectativa a futuro que permita encontrar una solución perdurable con las herramientas actuales. Tampoco podemos sobrecargar con una mayor tarifa a los usuarios que en menor volumen utilizarán el sistema, tal como lo “impone” matemáticamente la metodología actual del cálculo de costos.



UNR

Estamos entonces ante una “nueva realidad” que implica mayores desafíos para buscar soluciones y nuevas formas de financiamiento del transporte urbano de pasajeros, porque para muchos habitantes sigue siendo el único medio que continúan teniendo para trasladarse de un lugar a otro, y no es justo cargarles el mayor peso a ellos cobrándoles una tarifa más alta que lo normal para que el sistema “cierre sus números” desde la óptica de los costos. También es cierto que lejos de discontinuar los subsidios por parte del Estado, éstos cada vez se hacen más necesarios, situación que es habitual porque no pasa solamente en Argentina ya que de alguna u otra manera el transporte urbano es subsidiado en gran parte del mundo por los gobiernos.

Pero entonces sobreviene el interrogante que debemos responder con sinceridad, ¿quién debe hacerse cargo de garantizar la igualdad matemática que se expuso más arriba? La respuesta a este interrogante ofrece al menos tres ópticas diferentes, una política, una social y una económica, que permitan resolver de manera integral y sustentable la brecha entre los dos miembros de la igualdad antes expuesta.

Yendo concretamente a esta cuestión entendemos en primera instancia que se deberían atacar profundamente y de manera integral, los siguientes tópicos:

- Normalización de los marcos regulatorios para mejorar la calidad del sistema.
- Revisión integral de la actual estructura de costos, adaptándola a la nueva normalidad.
- Integración de la tarifa del transporte urbano con otros servicios a cargo del municipio.
- Factibilidad de obtener aportes de otros actores para el funcionamiento del sistema, como ser la parte privada que se ve beneficiada por la existencia del transporte público, ejemplo casinos, shoppings, industrias.
- Implementación de subsidios a la “demanda” y no a la oferta como son mayoritariamente en la actualidad, para asegurar que los mismos vayan dirigidos a quienes lo necesitan.

Una revisión completa y profunda de estos aspectos contribuirá a apuntalar la vigencia de un sistema, que ya venía afectado y que se ha visto amenazado en sus cimientos por un evento impensable hace poco tiempo atrás, pero que nos da la oportunidad de revisar los pilares sobre los que se sustenta el sistema de transporte, para mejorarlo y hacerlo más sólido.



### **Referencias Bibliográficas**

Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) [www.argentina.gov.ar](http://www.argentina.gov.ar)

Ente de la Movilidad de Rosario [www.etr.gov.ar](http://www.etr.gov.ar)

Amaro Ramón Yardín con colaboración de Hugo Rodríguez Jáuregui y Norberto Cuesta. Ediciones Machi 1981. *“Los costos en el transporte urbano de pasajeros”*.

Amaro Ramón Yardín, coordinador. Editorial Osmar Buyatti 2015. *“Gestión de empresas: Sector Servicios Capítulo: Costos y Gestión en el transporte urbano de pasajeros”*