

INFORME SOBRE COSTO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE EN COLECTIVO DEL ÁREA METROPOLITANA

El objetivo del presente es aportar a la necesaria revisión que entendemos requiere el valor actual de la tarifa del Servicio Público de Transporte del área Metropolitana del Gran Resistencia, que tuvo un incremento abusivo, que NO se condice con los incrementos salariales, la situación económica social imperante, estando por encima de la inflación y del propio aumento del dólar en el período.

Tanto en Audiencia Pública como administrativamente, desde la concejalía nos pronunciamos en contra del incremento de la tarifa del transporte que finalmente resultó en más del 600% por sobre su valor (de \$85 a \$590 en marzo), para luego alcanzar el 735% para mayo (\$710), costo fundado en el “estudio oficial” y sobre el cual se observaron valores técnicos incongruentes, a lo que se le suma la falta de precisiones del gobierno provincial sobre los recursos que serán afectados al subsidio, del cual solo se sabe que es de un 50%, desconociéndose su monto, origen y destino final. Nos llena de dudas el esquema, por lo que al analizar, observamos que la Provincia no hizo ningún esfuerzo para lograr un boleto más barato, impactando de manera negativa en la movilidad de usuarios y usuarias del Gran Resistencia y la sustentabilidad del Sistema.

Una decisión alineada a la política de ajuste de Milei que ¿esconde ventajas para las arcas provinciales?

Solo la provincia de Misiones quedaba por aplicar el aumento, y pasó de \$300 a \$690 para el mes de mayo; mientras que en Chaco en el mismo mes pasó a \$710, en Corrientes \$690 y en Formosa \$600. Observamos que en todas las provincias de la región se aplicó el mismo esquema y los mismos valores, lo que deja ver una posibilidad de que el monto haya sido “sugerido” por el ente Nacional informalmente. La Nación informó a las provincias que no van a continuar aplicando subsidios en esta zona del país, liberando alrededor de \$10.000 millones anuales.

La provincia recibió cerca de \$300 millones en el año 2023, lo que se ubicó en el 10% de los subsidios pagados por la provincia a empresas este mismo año. Monto que la gestión de Capitanich gobernador, asignó a una política de subsidio y promoción del uso del transporte público que permitió mantener por años el boleto más barato del país. A diferencia de la actualidad, donde se destinan más fondos por parte de la provincia, pero autorizando además un incremento en más del 600%, llevando el precio del boleto de \$85 a \$710, es decir que hoy las empresas cobran ese valor además de recibir subsidios provinciales significativos.

Incongruencias en el cálculo de la tarifa sugieren un valor inflado

Si bien para el cálculo del nuevo costo aplican el esquema vigente de cálculo, lo hacen manipulando variables, de manera de llegar al valor por ellos estipulado. Este cálculo se aplicó en principio, pero observamos dos aspectos centrales:

- Que los valores tomados como costos en los principales conceptos están elevados, incrementándose por encima de la inflación y del dólar, en el mismo período.
- Que la forma de realizar y alcanzar el cálculo de costo del pasaje o boleto, es sobre la base de lo que cuesta a una empresa realizar un (1) km de recorrido o traza del servicio, una vez calculado este valor se lo relaciona con la cantidad de pasajeros del sistema y así se llega a saber cuánto tiene que aportar cada usuario un (1) viaje o pasaje, este es el valor de la tarifa al que se llega, pero sea este bien o mal calculado, la definición la tiene el Gobernador, este es quien establece finalmente el valor de las tarifas de colectivo, luz, agua, etc.
- Que no hay información oficial que muestre claramente, cuál va a ser el aporte en concepto de subsidios, y cómo va a funcionar en las distintas hipótesis que se podrían dar, como una variación en la cantidad de boletos vendidos.

El Cuadro de Costos de Zdero

Observamos que en el Cuadro de Costos oficial se exponen nuevos precios de distintos componentes, especialmente de los principales conceptos, así los neumáticos, combustible, personal y el valor de las unidades, se expusieron con incrementos promedio del 313%, siendo que estos cuatro ítems alcanzan a significar casi el 70% del costo, según los datos del propio trabajo presentado.

Lo curioso es que el incremento establecido de la “tarifa técnica” (sin subsidios) fue del 387%, valor que se ubica por sobre los salarios y demás conceptos principales, lo que deja a la vista que el precio que determina el trabajo oficial, es mayor al costo del funcionamiento del Sistema, incluyendo la ganancia empresaria. También observamos que el salto entre marzo y mayo hace que se incremente el boleto en un 82% más, en sólo dos meses (41% mensual) lo que anualizado hace una inflación del 500%, inflación que no tuvimos en el intervalo, consolidando una diferencia más en contra de los usuarios y en favor del prestador.

Otro aspecto sobresaliente del trabajo oficial que determinó el valor del boleto, es que la cantidad de pasajeros equivalentes que se toma para calcular el IPK, índice de precio por kilómetro, fue de 24 millones de pasajes anuales, siendo este un dato clave y muy importante para analizar distintas variables del Sistema, como el valor de la tarifa o la recaudación. Lo llamativo, además de la forma en que se muestran estos datos en el Estudio, es que esa cantidad establecida, dista bastante de los datos que la realidad crea, la que para los períodos anteriores fue superior a 32 millones de pasajeros equivalentes al año, puntualmente se observa que en los años 2016 y 2017 la suma fue de 50 millones promedio, y para los últimos años, 2021 y 2022 (sacando el 2020 por la pandemia) el promedio alcanzó los 36 millones.

La caída de boletos que toma el Cálculo de Costos de Zdero, supera los diez (10) millones de pasajes menos que el año 2023, año en el que se mantuvo la tarifa en \$75 y \$85 todo el año, siendo con ello el boleto más barato del país, año en el que se integraron unidades cero kilómetro, por lo que no podemos justificar lo sucedido en esta reducción, del que deja ver la información con la que calculan el boleto; podría superar

los 10 millones menos de pasajeros que se toman para hacer el estudio y determinar el precio, lo que lógicamente lleva a un valor mayor, porque cuando más pasajeros/as, son más los aportantes y por ende el costo del boleto será menor. Entonces decimos que si tomamos el valor histórico de pasajeros y el aumento de los conceptos, estamos hablando de un boleto de \$700 sin subsidio, contra el que propusieron de \$1200. Hasta llegamos a pensar que se tomó la cantidad de pasajes de las líneas provinciales o municipales, y no la suma, ya que figuran en el Sistema en forma separada. Esto es imperioso, y la fuente de la información es el Sistema SUBE, información a la que no pudimos acceder, ni contando con facultades establecidas en la Constitución y Carta Orgánica de la Ciudad, para obtener la misma.

A la incongruencias en los valores de los componentes que hacen al costo del boleto, a la cantidad de boletos o pasajes vendidos en el año 2023 tomados como base de cálculo, a la falta de precisiones por parte del gobernador respecto de los aportes provinciales al subsidio del transporte público, se le podrían sumar aspectos formales de la determinación del nuevo valor, como la falta de conformación del Consejo del Sistema que unificó las ex líneas provinciales, con las que dependían del municipio de Resistencia (SITAM), ente que debería haber tomado la decisión de aplicar un nuevo valor, como así también es observable la realización de la Audiencia Pública, que careció de formalidades esenciales, además de que no se contestó ninguna de las observaciones que se realizaron en la misma.

Ahora, lo que está sucediendo con el aporte finalmente realizado por la Provincia en concepto de subsidio, con la cantidad de pasajeros que dejan el servicio para seguramente mudarse a medios alternativos de transporte (el más elegido es el motovehículo), la reducción de frecuencias que no se restablecieron, y la posible recaudación que tiene el Sistema, dependiendo de la cantidad de boletos vendidos, podría estar generando una transferencia multimillonaria de recursos de las y los usuarios, del Estado Provincial al sector prestador privado, sin corresponder ni justificarse, lo que podría significar otro tipo de acto a determinar por quien corresponda.

Que de la información que recabamos y del análisis realizado, surgen datos importantes, por lo que aportamos este informe para que sea tenido en cuenta e incluso evaluado como prueba de una diferencia importante de valor y posible apropiación de recursos públicos.

Reducir el precio del boleto es fortalecer el Sistema

El aumento abusivo del boleto impacta directamente en el bolsillo de los usuarias y usuarios, que pasaron de \$6 mil a más de \$47 mil su gasto mensual (80 boletos), consumiéndose el 26% de sus salarios. Pero también nos preocupa que se podría agravar la situación del Sistema, ya que traerá consecuencias negativas como la caída de la demanda del servicio y recaudación por parte de las empresas.

Es razonable estimar que con el precio actual la cantidad de pasajeros puede ser menor a 24 millones, lo que significará una enorme pérdida para las empresas, que deriva en pedido de mayor aporte económico a la provincia (sin que se baje el costo del

boleto) y/o la disminución de la prestación del servicio, porque si no hay pasajero no hay subsidio, y si no hay recaudación por pasaje ni subsidio, el sistema no existe más.

Por todo lo expuesto, creemos firmemente que reducir el precio del pasaje es fortalecer el Sistema; y de no corregir esta situación, tanto el Estado como los pasajeros/as se van a ver perjudicados. Queremos que tanto los organismos de control como la justicia, revisen la cuestión rápidamente para que se deje de cobrar un valor abusivo a los usuarios y las usuarias.-

INFORME SOBRE EL SISTEMA DE TRANSPORTE DE COLECTIVO ÁREA METROPOLITANA

Hacemos como equipo, el mayor esfuerzo ante condiciones laborales adversas, para realizar el seguimiento de distintos temas que acontecen en la ciudad, uno de ellos siempre fue el Sistema de Transporte de Pasajeros Metropolitano, lo que permitió advertir de las falsedades del Cálculo de Costos y de las irregularidades de la última Audiencia Pública realizada en febrero 2024, así como de la imposibilidad de conocer la oculta política de subsidios de la gestión Zdero, que anuncia millonaria afectación de recursos para sostener uno de los boletos más caros del país después de un aumento del 600% hasta el 30 de abril pasado, llevando el valor de la tarifa de \$85 a \$590, pasando luego a \$710 a partir del 1 de mayo, alcanzando en solo tres meses un incremento del 735%, comportamiento que duplica la inflación anual y el aumento del dólar, lo que se deja ver en las propias presentaciones que hizo el gobierno en la Audiencia Pública y se puede observar en el siguiente cuadro:

Cuadro 1

valores oficiales	dic-22	feb-24
costo por km	\$ 419	\$ 1.837
variación c/dic22		338%
tarifa técnica (sin sub)	\$ 219	\$ 1.057
variación c/dic22		383%
valor del boleto	\$ 85	\$ 590
variación c/dic22		594%

Para el gobierno, desde dic/22 que se confeccionó el último Cuadro de Costos oficial, el costo del kilómetro de recorrido se incrementó en el 338%, pero llamativamente la tarifa técnica (antes de subsidio) la incrementaron un 383% (45 puntos porcentuales más que el costo), para finalmente el boleto incrementarlo un 594% (256 puntos porcentuales más que el costo). Entre estos conceptos, lo más responsable es tomar el aumento del costo del km de recorrido, ya que la tarifa técnica requiere aplicar el IPK o Índice de Pasajero por Kilómetro, el que para esta oportunidad cuestionamos fuertemente porque se situó para el año 2013, en 24 millones de pasajes anuales, cuando el mismo Sistema llegó a

tener un pico de 53 millones de pasajes vendidos en el 2016 y en los anteriores años se ubicó en torno a los 36 millones de pasajeros equivalentes.

Creemos que en esta oportunidad la información fue manipulada para encarecer el pasaje, los datos reales están en el sistema SUBE, los que no son publicados por la Provincia, negándose incluso, a darle esta información al Defensor del Pueblo que los solicitó formalmente.

Costo del Kilómetro

La información oficial muestra (ver cuadro anterior) el valor del último Costo calculado, antes de los aumentos de este año, y refiere al mes de diciembre del año 2022, el que fuera establecido en \$419. En la última Audiencia el tándem gobierno/empresas publicó el Costo a febrero/24 y estimó el monto que estaría en abril/24, definiéndolo en \$1837 al de feb/24, lo que les significó un incremento del 338%, el que a primera vista mostraba incongruencias ya que la mayor parte del Costo está compuesto por salarios, combustible y neumáticos, los que acumularon un aumento menor (313%) durante el mismo período, que además tuvo una inflación del 292%, lo que hace imaginar de que el Costo real es menor.

Cuadro 2

Conceptos	variación primer etapa	Participación en el costo y Variación promedio	
Salarios	298%	44,00%	63,6% del costo al 313%
Combustibles	354%	14,00%	
Cubiertas	326%	5,60%	
Dólar	357%		
Inflación	292%		

Cantidad de kilómetros y pasajes

Ante un gobierno que mucho dice y poco hace, además de ocultar todo lo posible la información oficial, tenemos que seguir trabajando sobre estimaciones realizadas sobre la poca información rescatada.

En el Cuadro de Costos que determinó el actual precio del boleto, las empresas informaron y el gobierno tomó para el cálculo del IPK, un total de 24 millones de pasajes equivalentes y 14 millones de kilómetros recorridos, durante el año 2023, año en el que rigió un boleto de \$75 y \$85, valores que se ubicaron entre los más baratos del país, además de incorporarse durante el mismo, unidades 0km, aumentar frecuencia y ampliarse recorridos, lo que no permite imaginar la caída abrupta de estos conceptos.

Igualmente, sobre estos valores se calcularon los precios para este año 2024, los que objetamos pero debemos tomarlo para hacer el seguimiento y control.

Decimos: “sobre la base de kilómetros recorridos en el 2023, entendemos que se dio una baja ya que durante estos primeros 4 meses del año, se aplicaron días sin servicio, reducción de horarios, suspensión o eliminación de recorridos, reducción del alcance y ampliación de frecuencias, todo con impacto negativo sobre el servicio y sobre la cantidad de kilómetros recorridos por el Sistema, los que ante la falta de dato oficial, aplicaremos solo una reducción del 20% de los mismo.

En el Cuadro 3 se puede observar los valores, cantidades y resultados a que llegamos si al Costo oficial a feb/24 (\$1.837 p/km), lo multiplicamos por la cantidad de km recorridos, nos da el costo del funcionamiento del Sistema, el que alcanza un monto de \$5.866.918.750 para el primer cuatrimestre. Pero si observamos el aporte que hace el Estado Provincial en Subsidios, de \$6.000.000.000 en lo que va del año, podemos ver que este monto ya alcanza para cubrir el funcionamiento (en las condiciones actuales) del Sistema, incluido la ganancia empresaria. Por lo que la recaudación que alcanzaría los \$1.500 millones en los 4 meses, conformaría un excedente de este Servicios, o lo que se podría expresar también, en que se pagaron alrededor de \$1500.000.000 de pesos de más, a las empresas de transporte, monto que podría permitir una reducción importante en el precio del pasaje, incluyendo con ello a usuari@s que por falta de ingresos quedan afuera de la posibilidad de trasladarse en la ciudad y en este medio, lo que no debería existir, ya que el costo total del Sistema es cubierto con el Subsidio anunciado por el Gobierno.

Cuadro 3

RESULTADO DEL FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE enero / abril 2024	
nuevo costo a dic/22	\$ 419,00
actualizado a feb/24 por el gobierno	\$ 1.837,00
actual feb/24 según aumento de costos (313%)	\$ 1.730,47
pasajeros 1er cuatrimestre 2023 (dato oficial)	6.265.000
km recorridos 1er cuatrimestre 2023 (dato oficial)	3.832.500
pasajes vendidos (con 40% caída de demanda) ene/abril24	4.475.000
kilómetros recorridos (con 20% caída 1er cuat) ene/abril24	3.193.750
aportes en Subsidios del Gob Provincial	\$ 6.000.000.000
costo oficial de funcionamiento del Sistema ene/abril24	\$ 5.866.918.750
costo actualiz (313%) de funcionamiento del Sistema ene/abril24	\$ 5.526.688.563
recaudación del Sistema (con - 40% de pasajes)	\$ 1.798.000.000
total de ingresos del Sistema	\$ 7.324.688.563
resultado del Sistema (incluye gcias E) (EXCEDENTE)	\$ 1.457.769.813

Es por esto que creemos que hay que hacer una revisión del cálculo del Costo de la tarifa de ómnibus, lograr reducir el pasaje, sumar más pasajeros al uso del servicio público, con lo que se recuperaría la recaudación y disminuiría el aporte del gobierno.

Solicitamos también, que por su intermedio, se dé a conocer la información oficial del SUBE, tanto cantidad de pasajeros como de km recorridos y así podremos calcular el verdadero costo que se tiene, pero siempre con la idea de lograr un Sistema más económico, eficiente, inclusivo, que sume pasajeras y pasajeros al mismo, reduciendo otros medios de movilidad y mejorando la Seguridad Vial y el tránsito en la ciudad.