

El impacto de la eliminación del Fondo Compensador del Interior en el gasto de las y los trabajadores de Rosario

Datos a marzo 2024

El impacto de la eliminación del Fondo Compensador del Interior en Rosario

Marzo 2024

El gobierno nacional decidió eliminar el Fondo Compensador del Interior, una serie de recursos que se destinaban a subsidiar una parte del boleto del transporte público de pasajeros del interior del país. Esta medida conlleva la destrucción del sistema, ya que cada vez que hubo reducción de subsidios, como el recorte del 75% entre 2015 y 2019, lo que se produjo es un aumento del precio del boleto y la consiguiente caída de la demanda, ya que muchos usuarios no podrán abonar ese aumento.

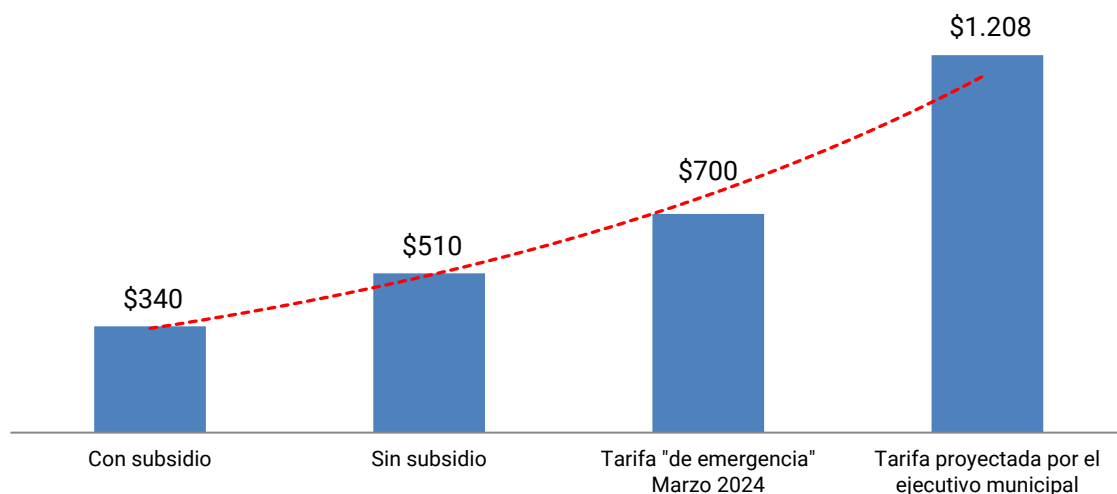
Con esta quita, la provincia de Santa Fe deja de recibir, aproximadamente, \$2.400 millones por mes, de los cuales \$1.100 millones le corresponden a Rosario.

En Rosario, en el mes de febrero de 2024 el precio del boleto del transporte urbano de pasajeros (TUP) registró un aumento de 41,6%, actualización correspondiente a la variación acumulada del IPC de los meses de noviembre y diciembre de 2023, alcanzando un valor de \$340. Con la eliminación total del subsidio nacional -que representa un 10% del costo del boleto-, la tarifa debería ubicarse en un valor cercano a los \$510 aproximadamente.

No obstante, a marzo de 2024, el precio del boleto aumentó a \$700. Este nuevo incremento conduce a un "círculo destructivo": basándose en la quita del subsidio y en el aumento de costos operativos (combustibles, neumáticos), se incrementa el boleto y esto lleva -en un contexto de caída de los ingresos- a una disminución de la cantidad de pasajeros transportados, lo que reduce los ingresos de las empresas y las impulsa a incrementar nuevamente el boleto.

Desde el mes de noviembre de 2023 a marzo de 2024 el valor del combustible alcanzó un incremento de 140%. El precio de los neumáticos subió en un 106% y las unidades 0 km aumentaron más de 120%. Sin embargo, con el actual aumento del boleto urbano de pasajeros, la tarifa acumula desde noviembre un aumento de 278%.

Gráfico I. Tarifa del TUP febrero a marzo 2024 con quita de subsidio nacional



Fuente: elaboración CEPA

Desde el mes de diciembre de 2023, el ejecutivo municipal, a través de la Ordenanza nro. 10587/2023, tiene facultad de aumentar la tarifa del transporte urbano de pasajeros bimestralmente por la correspondiente variación acumulada del IPC, es decir, el próximo aumento correspondería hacerlo en abril 2024 -un 36,5%. Sin embargo, como consecuencia del valor resultante del estudio de costos -al mes de febrero 2024, \$1.343-, el cual tuvo en cuenta la quita del subsidio nacional, la Municipalidad de Rosario logró que el Concejo Municipal le otorgue la potestad de aumentar el precio del boleto en el mes de marzo. Con este valor, los usuarios del transporte cubrirían el 90% del costo y la tarifa se iría a \$1.208.

La Tabla I analiza el supuesto de un aumento en la tarifa en marzo 2024 a \$1.208 con la respectiva inflación interanual proyectada según el REM.

Tabla I. Evolución de la tarifa del TUP en relación a la Inflación interanual
Período dic-15 a mar-24

Mes	Tarifa	Variación interanual	Inflación interanual
dic-15	6,30	26,0%	22,5%
dic-16	8,50	34,9%	33,6%
dic-17	9,70	14,1%	24,8%
dic-18	18,28	88,5%	47,6%
dic-19	32,50	77,8%	53,8%
dic-20	32,50	0,0%	36,1%
dic-21	49,50	52,3%	50,9%
dic-22	85,00	71,7%	94,8%
dic-23	240,00	182,4%	211,4%
feb-24	340,00	243,4%	276,2%
mar-24* ¹	700,00	607,1%	298,3%
mar-24** ²	1.208,00	1.120,2%	298,3%

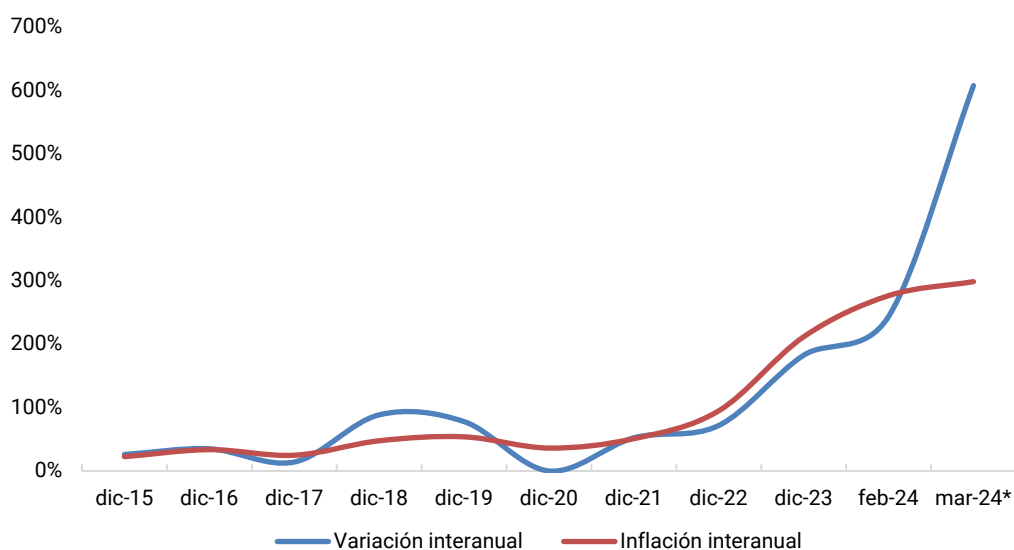
Fuente: elaboración CEPA en base INDEC y REM (BCRA)

En relación a la variación del Índice de Precios al Consumidor se observa que, durante el período comprendido entre diciembre de 2015 y diciembre de 2019, hubo un incremento en la tarifa de 415,9%, mayor a la inflación de 278,5% dado que, una de las medidas de ajuste del gobierno de Mauricio Macri fue el recorte de subsidios al transporte urbano de pasajeros junto con los aumentos en las tarifas de electricidad, gas y agua -requeridos por el FMI-.

¹mar-24* boleto a \$700, tarifa de "emergencia"

²mar-24** boleto a \$1208, tarifa proyectada por el ejecutivo municipal

Gráfico II. Evolución de la tarifa del TUP en relación a la inflación interanual
Período dic-15 a mar-24



Fuente: elaboración CEPA en base INDEC y REM (BCRA)

Durante la pandemia en 2020, con la Adecuación del Sistema de Transporte Urbano, el costo del TUP se congeló hasta el año 2021 donde la tarifa aumentó casi en el mismo nivel que la inflación (52,3% vs 50,9%) luego de un año sin aumentos en el boleto, por lo que el acumulado entre período 2020 y 2022, 161,5%, está por debajo de la inflación acumulada, 194%.

Desde diciembre 2023 a marzo 2024 -en base a la inflación proyectada por el Relevamiento de Expectativas de Mercado-, la inflación acumulada fue de 55,7%, contra una tarifa que se incrementó un 191,7%. Este aumento se debe, no sólo a la quita de subsidios del gobierno nacional, sino también, a un incremento en el costo del sistema relevado por la Municipalidad de Rosario, cuyo ajuste es cubierto en un 90% por los usuarios del transporte urbano de pasajeros.

Incidencia del costo del boleto del transporte urbano de pasajeros en el SMVM

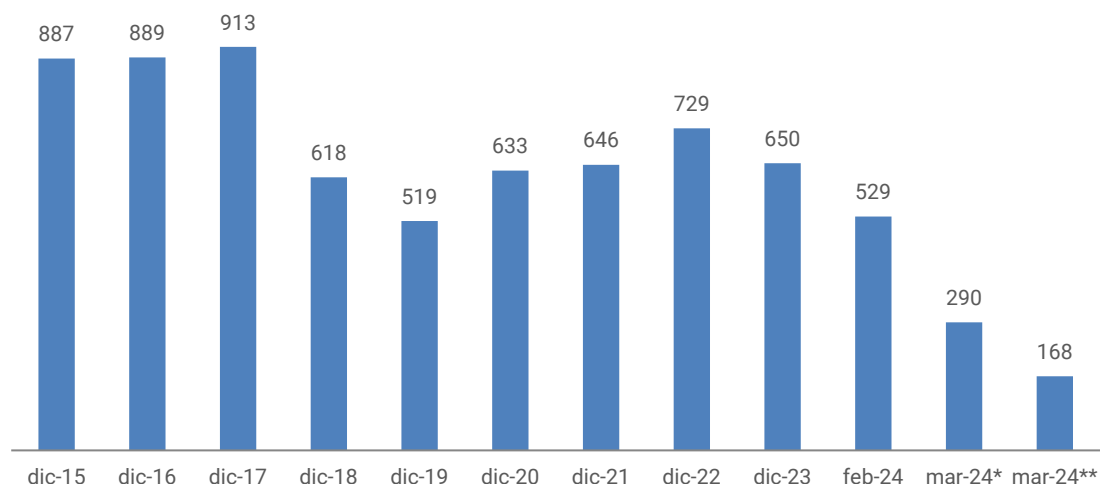
Para analizar el impacto de la tarifa del TUP en el ingreso de las familias, se tomó como referencia el SMVM.³

Durante el período comprendido entre 2015 y 2019 se registró un gran deterioro en el poder adquisitivo del SMVM medido en función a la capacidad de compra de boletos del TUP de 41,5%, mientras que, entre 2019 y 2023 se registró una recuperación en la capacidad de compra de boletos de 25,2%. A marzo 2024, con la eliminación del subsidio nacional, el SMVM de \$202.800, que pierde contra la

³Salario mínimo vital y móvil: según la Ley de Contrato de Trabajo es "la menor remuneración que debe percibir en efectivo el trabajador sin cargas de familia, en su jornada legal de trabajo, de modo que le asegure alimentación adecuada, vivienda digna, educación, vestuario, asistencia sanitaria, transporte y esparcimiento, vacaciones y previsión".

inflación, y una tarifa de transporte que se encuentra al alza -hoy \$700-, registra un retroceso en el poder adquisitivo del SMVM de 55,4% respecto a diciembre 2023.

Gráfico III. Incidencia del costo del boleto en el SMVM medido en función a la cantidad de boletos que se pueden adquirir con el SMVM
Período dic-15 a mar-24

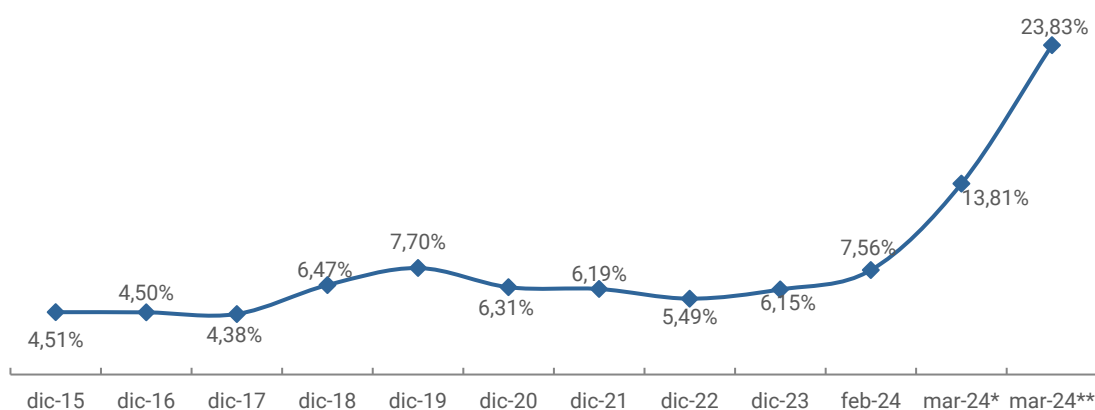


Fuente: elaboración CEPA en base MTEySS

En el gráfico IV se estimó, para analizar este caso, 40 viajes mensuales en el transporte urbano de pasajeros.

Se observa que en el período 2015-2019, la incidencia del gasto mensual en transporte sobre el SMVM tuvo un incremento como consecuencia del aumento en la tarifa del TUP: pasó de representar el 4,5% del SMVM al 7,7%. Mientras que el período 2019-2023 tuvo una tendencia a la baja, alcanzando el 6,15%. Sin embargo, hoy marzo 2024, marca una significativa tendencia al alza por lo descrito en el gráfico III: con un precio del pasaje a \$700, el gasto en transporte asciende al 13,81% del SMVM y a \$1.208 representaría el 23,83%.

Gráfico IV. Incidencia del gasto mensual en transporte sobre el SMVM en %
Período dic-15 a mar-24



Fuente: elaboración CEPA en base MTEySS

El impacto del salario indirecto del transporte en el gasto familiar en Rosario

El concepto de “salario indirecto” es fundamental para explicar las consecuencias de las medidas tomadas por el gobierno de Javier Milei, encareciendo la vida cotidiana de las familias. Al ser un concepto que luce abstracto para el debate público, desde CEPA se estimó el valor monetario real del servicio de transporte urbano de pasajeros que el Estado abarataba a través de subsidios que “no se ven” dado que no constituyen transferencias directas a las cuentas de las personas.

A continuación, se presenta un escenario de un grupo familiar de Rosario, con datos proyectados al mes de marzo de 2024. Se analiza un hogar con 4 integrantes (dos personas adultas activas de 35 años y dos hijos/as, en edad escolar), y se considera una canasta mensual estimada⁴, en base a la canasta básica alimentaria definida por la Usina de Datos de la UNR⁵, y el salario de la Encuesta Permanente de Hogares (IV trimestre de 2023⁶ proyectados a valores de marzo 2024)

Se asume que si tres personas de la familia, un adulto y dos hijos, utilizan el transporte urbano de pasajeros ida y vuelta por 20 días hábiles (considerando una semana laboral/escolar de 5 días), **con la tarifa a \$340** gastaban \$40.800 por mes. Con la quita del Fondo Compensador del Interior, la tarifa debería ubicarse en un valor de \$510, y el gasto se elevaría a \$61.200 por mes. **El salario indirecto contenido es entonces de \$20.400 por mes.**

Sin embargo, el aumento decretado por el poder ejecutivo municipal con vigencia a partir del 8 de marzo de 2024, llevó el valor del boleto a \$700; un 37% por arriba de la tarifa calculada sin subsidio.

Con la tarifa actual de \$700, el gasto mensual en el escenario proyectado se eleva a \$84.000, es decir, un incremento de 105% en comparación al valor de febrero 2024. Con una suba a \$1.208 el boleto, este mismo gasto se eleva a \$144.960, es decir, un incremento de 255% en comparación al valor de febrero 2024.

Por otro lado se asume que la familia tiene un auto, uno de los adultos va a trabajar en ese vehículo, y gasta lo equivalente a un tanque de nafta súper por semana (60 litros). En noviembre de 2023, previo a la liberación de precios por parte del gobierno nacional, el litro de nafta súper costaba \$375, y esto representaba un gasto mensual de \$ 90.000. Hoy, con la suba de la nafta por el descongelamiento del impuesto a los combustibles líquidos, el valor del litro se encuentra en \$923 y suma un gasto mensual de \$221.520. **El salario indirecto contenido es de \$131.520 por mes.**

⁴ Para obtener el valor de una canasta básica total, se multiplica el valor de una canasta básica alimentaria del hogar por la inversa del coeficiente de Engel (2,14).

⁵<https://rephip.unr.edu.ar/server/api/core/bitstreams/0c346f4e-b208-4e00-a3e3-882d5b5af2bd/content>

⁶El ingreso personal del IV trimestre de 2023 de la EPH fue proyectado aplicando un promedio entre los índices RIPE correspondientes a los meses de octubre, noviembre y diciembre de 2023.

Tabla II. Salario indirecto en el gasto de transporte

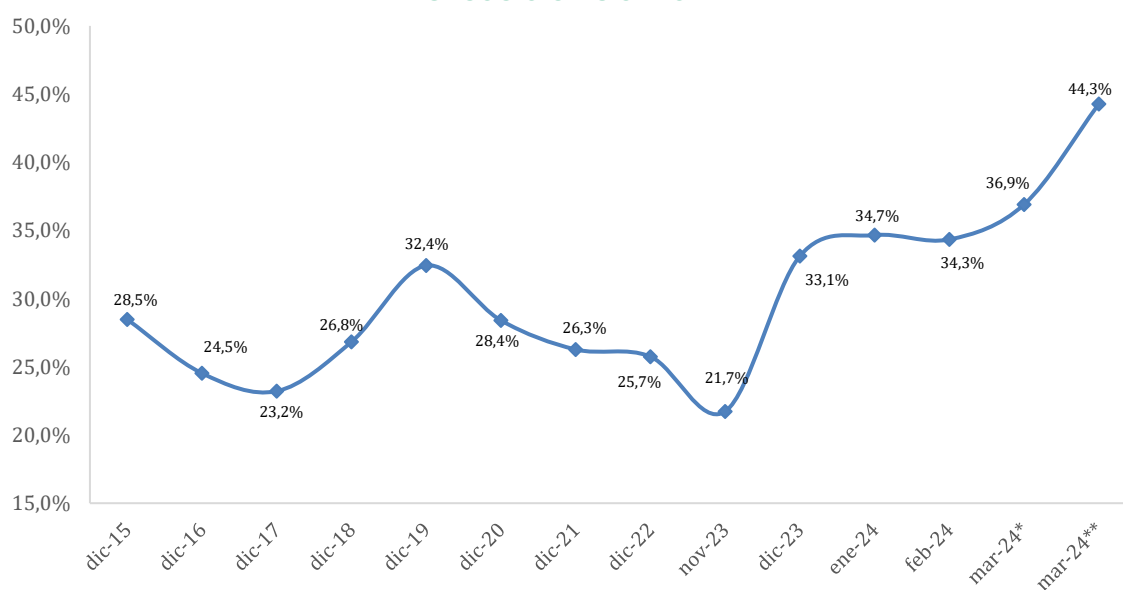
RUBRO	CANASTA MENSUAL	SALARIO INDIRECTO	INCIDENCIA SOBRE LA CANASTA TOTAL MENSUAL
TRANSPORTE	\$ 956.330,45	\$ 151.920,00	15,9%

Fuente: elaboración CEPA en base a Usina de Datos UNR e INDEC

Considerando sólo el gasto en transporte detallado (asociado a las necesidades estrictamente laborales y educativas), el salario indirecto asciende a \$151.920. Esto equivale a un apoyo por parte del Estado de 15,9% sobre la canasta familiar mensual que es de \$956.330,45. Dicho de otro modo, cuando el Estado se retira, la canasta se encarece un 15,9%. A tal situación se le suman todas las desregulaciones de los distintos sectores de la economía, como los aumentos en las tarifas de servicios de luz, agua y gas, aumentos en las prepagas y medicamentos básicos, así como aumentos en el sector de educación, y por lo tanto la incidencia del salario indirecto sobre el gasto mensual familiar se ubicaría casi en un 183%.

Cabe destacar que, desde el año 2021, en la provincia de Santa Fe rige el Boleto Educativo Gratuito. A partir de esta política, la provincia absorbe el costo de dos viajes diarios por cada alumno/a regular que asista a un establecimiento educativo de nivel primario, secundario, terciario o universitario. Esto representa un salario indirecto a cargo del Estado provincial de \$56.000 para las familias con dos hijos/as en edad escolar/universitaria.

Gráfico V. % Gasto mensual familiar de transporte sobre Ingreso familiar
Período dic-15 a mar-24



Fuente: elaboración CEPA en base a INDEC (EPH)

Se observa que durante el período 2015-2019 hubo una tendencia al alza del gasto de transporte con respecto al ingreso familiar, debido al aumento en la tarifa por los recortes de subsidios. Luego, durante el período 2020-2023, la incidencia de este gasto fue disminuyendo como consecuencia del congelamiento de tarifas, seguido de una recuperación en la capacidad de compra.

En el mes de noviembre de 2023, la incidencia del gasto mensual familiar correspondiente a transporte (asociado estrictamente a las necesidades laborales y educativas) en relación al ingreso familiar, se incrementa a 34,7%. Esto responde a la liberación de precios del combustible por parte del gobierno nacional, y al consecuente aumento del precio del litro de nafta.

En el mes de marzo de 2024, como consecuencia de la eliminación del Fondo Compensador del Interior, seguido del aumento del boleto del TUP decretado por la Municipalidad de Rosario, la incidencia de esta relación aumenta a 36,9% con el boleto a \$700, y a 44,3% con el boleto a \$1208.

A este encarecimiento de la vida cotidiana por la eliminación de transferencias indirectas del gobierno nacional, cabe agregar que en enero de 2024 los salarios de los trabajadores estables (RIPTE) aumentaron en promedio 14,7% contra una inflación general del 20,6%, acumulando una pérdida de 20 puntos en dos meses.

Tarifa actual con respecto al estudio de costo del Ente de la Movilidad Rosario (EMR)

A partir de los subsidios al transporte, el Estado decide hacerse cargo de una parte del costo, desvinculando al precio del boleto del costo medido por el EMR y, de esta forma, el boleto se abarata. De hecho, no sólo tienen incidencia en el precio de la tarifa del TUP, sino que también se utilizan para cubrir costos operativos de las empresas, y así mejorar el servicio. En otras palabras, cuando la tarifa cubre un porcentaje mayor de lo medido por el EMR, el ajuste en el precio del boleto recae en mayor medida en los usuarios.

El estudio de costos elaborado por el Ente de la Movilidad de Rosario, correspondiente al mes de diciembre 2023, arrojó un valor de \$ 742,28. A febrero 2024, con el impacto de la eliminación del subsidio nacional sumado al incremento en los costos fijos y variables, el análisis técnico registró un valor de \$1.343, es decir, un 80,9% de aumento. Hoy, a marzo 2024, con una tarifa actual de \$700, la misma cubre el 52,1% de lo medido por EMR, mientras que en diciembre cubría el 32,3%. El resultado es una mayor carga sobre los usuarios.

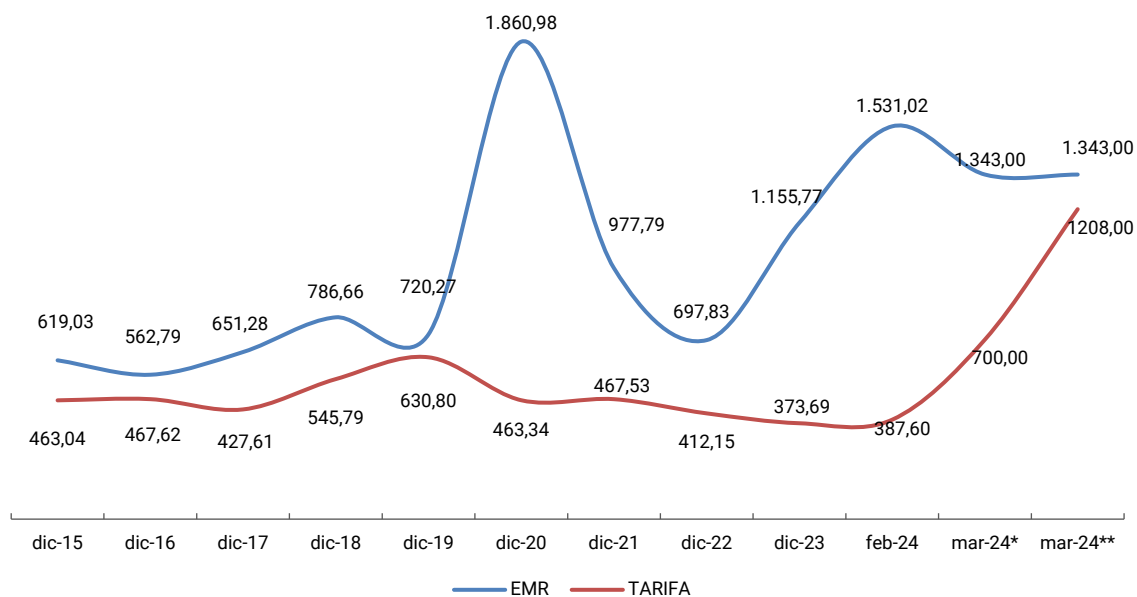
Tabla III. % de la cobertura del usuario respecto al valor del boleto estimado por el estudio de costos del EMR. Período dic-15 a mar-24

Mes	EMR	Tarifa	Cobertura de usuario
dic-15	8,42	6,30	74,8%
dic-16	10,23	8,50	83,1%
dic-17	14,77	9,70	65,7%
dic-18	26,35	18,28	69,4%
dic-19	37,11	32,50	87,6%
dic-20	130,53	32,50	24,9%
dic-21	103,52	49,50	47,8%
dic-22	143,92	85,00	59,1%
dic-23	742,28	240,00	32,3%
feb-24	1343,00	340,00	25,3%
mar-24*	1343,00	700,00	52,1%
mar-24**	1343,00	1208,00	89,9%

Fuente: elaboración CEPA en base al estudio de costos EMR.

Se observa que, durante el período en el que hubo recorte de subsidios por parte del gobierno nacional (2015-2019) el cual fue acompañado de un gran incremento en el costo del boleto, el promedio de cobertura de la tarifa que efectivamente se paga fue significativamente mayor, 76%. Respecto al período comprendido entre 2020 y 2023, el promedio de cobertura de la tarifa fue de 41%, es decir, entre 2015 y 2019 el costo del boleto recayó en mayor medida sobre los usuarios que entre 2020 y 2023.

Gráfico VI. Evolución de la brecha en \$ entre la tarifa del TUP y el estudio de costos del EMR (a valores proyectados de marzo 2024)
Período dic-15 a mar-24



Fuente: elaboración CEPA en base al estudio de costos EMR, INDEC y BCRA

Hoy, con la quita de subsidios a las provincias por parte del gobierno de Javier Milei, se registra una significativa ampliación de la cobertura tarifaria, ya que dicha quita fue trasladada a un aumento en el precio del boleto por parte del gobierno municipal. Entonces, ¿quién cubre los costos correspondientes al servicio de transporte urbano de pasajeros?

Las políticas de subsidio del Estado Nacional al transporte son políticas destinadas a equiparar las desigualdades entre las provincias y representan una transferencia de recursos a los sectores con menor poder adquisitivo. Esta dinámica la podemos observar en el período 2019-2022.

Con el recorte del subsidio nacional, el precio del boleto aumenta, en el caso rosarino, a \$700. Sin embargo, la cobertura de la tarifa, se ubica por encima del 50% con una tendencia al alza de todos los costos operativos. En un contexto de aumento inflacionario, con medidas que desregulan los distintos sectores de la economía y un gobierno que insiste en desfinanciar a las provincias, los aumentos serán mucho más elevados, afectando directamente el bolsillo de las y los trabajadores rosarinos.

Conclusiones

- A partir de la eliminación del Fondo Compensador del Interior por parte del gobierno de Javier Milei, la provincia de Santa Fe deja de recibir, aproximadamente, \$2.400 millones por mes, de los cuales \$1.100 millones le corresponden a Rosario.
- A esta decisión política se sumaron los aumentos de costos producto de la desregulación de diversos sectores de la economía que derivaron en incrementos de combustible, vehículos y neumáticos entre otros.
- En ese contexto, la Municipalidad de Rosario logró que el Concejo le otorgue la potestad de aumentar el precio del boleto en el mes de marzo, y decidió llevar la tarifa a \$700 desde el 8 de marzo. Con este aumento, mientras que en el primer trimestre del año, la inflación acumulada fue de 55,7%, la tarifa se incrementó 191,7%, muy por encima del nivel de precios.
- Si comparamos la evolución de la tarifa en relación a la variación del IPC, la inflación acumulada en el período 2015-2019 fue de 278,5%, mientras que el boleto sufrió una variación de 415,9%. Durante el periodo 2020-2022, la inflación acumulada fue de 194%, en tanto que el incremento del boleto fue de 161,5%.
- De este modo, se redujeron la cantidad de boletos que pueden comprarse en marzo 2024 con el SMVM (\$202.800): retrocedió un 55,4% el poder adquisitivo respecto a diciembre 2023.
- La regulación del Estado suponía un ahorro de gasto para las familias. Sobre la canasta total mensual (\$956.330,45), el salario indirecto en transporte (TUP y nafta), estrictamente para traslados laborales y escolares, era de \$151.920. Es decir, el encarecimiento de los costos del transporte producto de la quita de apoyo del Estado nacional y de la decisión del Ejecutivo Municipal, equivale a un aumento de la canasta total mensual de 15,9%.
- A su vez, la participación del gasto mensual familiar de transporte (TUP y nafta), sobre el ingreso familiar mensual entre noviembre 2023 y marzo 2024 se incrementó en 15,2 puntos porcentuales (p.p.).
- Finalmente, en relación al valor del boleto estimado por el Estudio de Costos del EMR, durante el periodo 2015-2019 el promedio de cobertura de la tarifa de TUP que paga el usuario, fue de 76%. Respecto al periodo 2020-2023, el promedio fue de 41%. Por último, a marzo 2024, con la tarifa vigente de \$700, la cobertura por parte del usuario es de 52,1%. Es decir, en periodos donde hubo disminución o eliminación de subsidios al transporte, los aumentos del valor del servicio recayeron siempre en los bolsillos de las y los trabajadores rosarinos.