

# ¿Quiénes son los que deben pagar por el subte?

POR ROBERTO AGOSTA INGENIERO, PROFESOR DE LAS UNIVERSIDADES DE BUENOS AIRES, CATOLICA ARGENTINA Y DI TELLA

En ningún país del mundo las inversiones de capital de los sistemas de transportes pueden ser soportadas sólo por la tarifa. Se necesitan sostenes de la Ciudad y la Nación



¿Quiénes son los que deben pagar por el subte?

24/01/12

En las últimas semanas vimos cómo el control del subte de Buenos Aires pasó del Gobierno nacional al de la Ciudad Autónoma luego de una breve negociación respecto de la cual ambas administraciones parecen satisfechas.

**Con esta medida el Gobierno nacional continuó con la nueva política trazada de reducir los subsidios totales que debe afrontar**, mientras que el **gobierno porteño por su parte asumió el inevitable costo político de instrumentar el primer aumento de tarifas importante de transporte en muchos años**, incrementando en más de un 100% la tarifa del servicio del subte, permitiéndole contar con una fuente de financiamiento para el servicio que acotaría los recursos fiscales locales necesarios para prestarlo.

Despejada la polvareda política, hasta el momento el resultado objetivo del proceso es que **el pasajero sufrió un aumento sustancial de la tarifa (aunque el nuevo valor sea todavía moderado a nivel internacional)** y el **Gobierno nacional dispone de casi 100 millones de dólares más por año para dedicar a otros fines**.

Complementariamente, de ahora en más la Ciudad tendrá que ver cómo controla y administra los servicios de la concesión de Metrovías, próxima a cumplir 18 años y con 5 más por delante.

Además, un dato notable es que **por primera vez en la historia de Buenos Aires las tarifas de colectivos y subtes quedaron fijadas de manera independiente** y, desde el punto de vista del usuario, en **valores de magnitud injustificadamente distintas**.

Este escenario no puede menos que hacer que nos invada un gélido escepticismo con referencia a las tan declamadas intenciones de crear un organismo de coordinación del transporte.

Entre otros temas el proceso puso sobre la mesa la cuestión de las tarifas de los sistemas de transporte urbano en sus diferentes aspectos: **¿cuánto cuesta el servicio? ¿cuánto vale el servicio? ¿quién debe pagar por el servicio?** El costo del servicio para los usuarios es hoy el resultado de lo que Metrovías nos cobra de acuerdo al contrato de concesión firmado en 1994 y renegociado en 1999, con los cambios que la realidad impuso a partir de la crisis de 2001, entre ellos la modificación de la jornada laboral y la incorporación a la planta de la concesionaria de los trabajadores tercerizados.

A su vez, el valor del servicio para la sociedad está dado por los beneficios que la movilidad en subterráneo brinda a la Ciudad: mitigación de la congestión y la contaminación producida por el tránsito vehicular, accesibilidad y seguridad, etc.

¿Y quién debe pagar por el servicio? No hace falta ser economista para responder que como cualquier otro bien, este servicio debería ser pagado por sus beneficiarios.

Ahora bien, la complejidad de la cuestión del transporte público radica en que, como en otros servicios urbanos, **existen variadas categorías de beneficiarios**.

Los más evidentes son los propios pasajeros; aunque es bastante claro que **el subte agrega valor a todo el conjunto de la Ciudad**, ya que provee movilidad preservando el ambiente urbano al reemplazar otros modos de transporte como el auto y el colectivo, con un impacto urbanístico infinitamente menor al que poseería cualquier otra infraestructura de transporte.

Es por ello que aún desde la perspectiva económica más estricta, se justifica que el servicio sea solventado no solamente por sus pasajeros, sino también **en alguna medida por todo el conjunto de los habitantes de la Ciudad y probablemente también en parte por el Estado nacional**, ya que se estima que aproximadamente un tercio de los pasajeros del subte son personas que no residen en la Ciudad, muchas de ellas con niveles de necesidad que justificarían subsidios específicos a la demanda como los que la Secretaría de Transporte parece encontrarse imaginando por medio del sistema SUBE.

Este es el análisis de largo plazo que suponemos estará haciendo el Gobierno de la Ciudad, sin por ello dejar de revisar la estructura de costos del concesionario ni de explorar otras formas de gestión que pudieran mejorar las existentes.

Queda por otra parte la cuestión de las inversiones en mejoramiento y expansión de la red de subtes, tan reclamadas por toda la ciudadanía.

La realidad es que **en ninguna ciudad del mundo, las inversiones de capital de los sistemas de este tipo pueden ser soportadas por la tarifa**, ni aún con valores que cuadruplican nuestra tarifa actual. Nuevamente es aquí donde el **derrame de los beneficios de estos sistemas justifica que sus inversiones sean afrontadas por la sociedad en su conjunto**.

Por otra parte, no perdamos de vista que ni la tarifa del Metrobús paga su infraestructura, ni los impuestos y tasas que pagan los colectivos y automóviles han sido nunca suficientes para solventar los costos del sistema vial que utilizan.

**Las megametrópolis requieren para funcionar de grandes y costosas infraestructuras, el subte es una de ellas** . Buenos Aires debe congratularse de contar con un sistema como éste gracias a otros argentinos que tuvieron una visión de ciudad de clase mundial y **nuestro sistema político debe extremar su ingenio** para hacer que preste el más eficiente servicio posible a todos los ciudadanos.