

4° JORNADA DE INVESTIGACIÓN EN CIENCIAS ECONÓMICAS

TRANSFERENCIA

Estudio de los subsidios al transporte en la provincia de Buenos Aires

Equipo: Joaquin Coleff (coordinador), Gonzalo Permuy Vidal, Jorge Puig, Santiago Cerrutti, Maria Eugenia Ferreiro Pella y Leandro Salinardi

Objetivo del Estudio:

Analizar los subsidios al transporte público automotor de pasajeros de jurisdicción municipal y provincial del interior de la PBA; y **proponer modificaciones en las regulaciones y métodos de cálculo que mejoren su asignación**, tanto desde una perspectiva legal como económica.

Marco regulatorio de asignación de subsidios: “Costo-Plus” versus “Fixed Price”

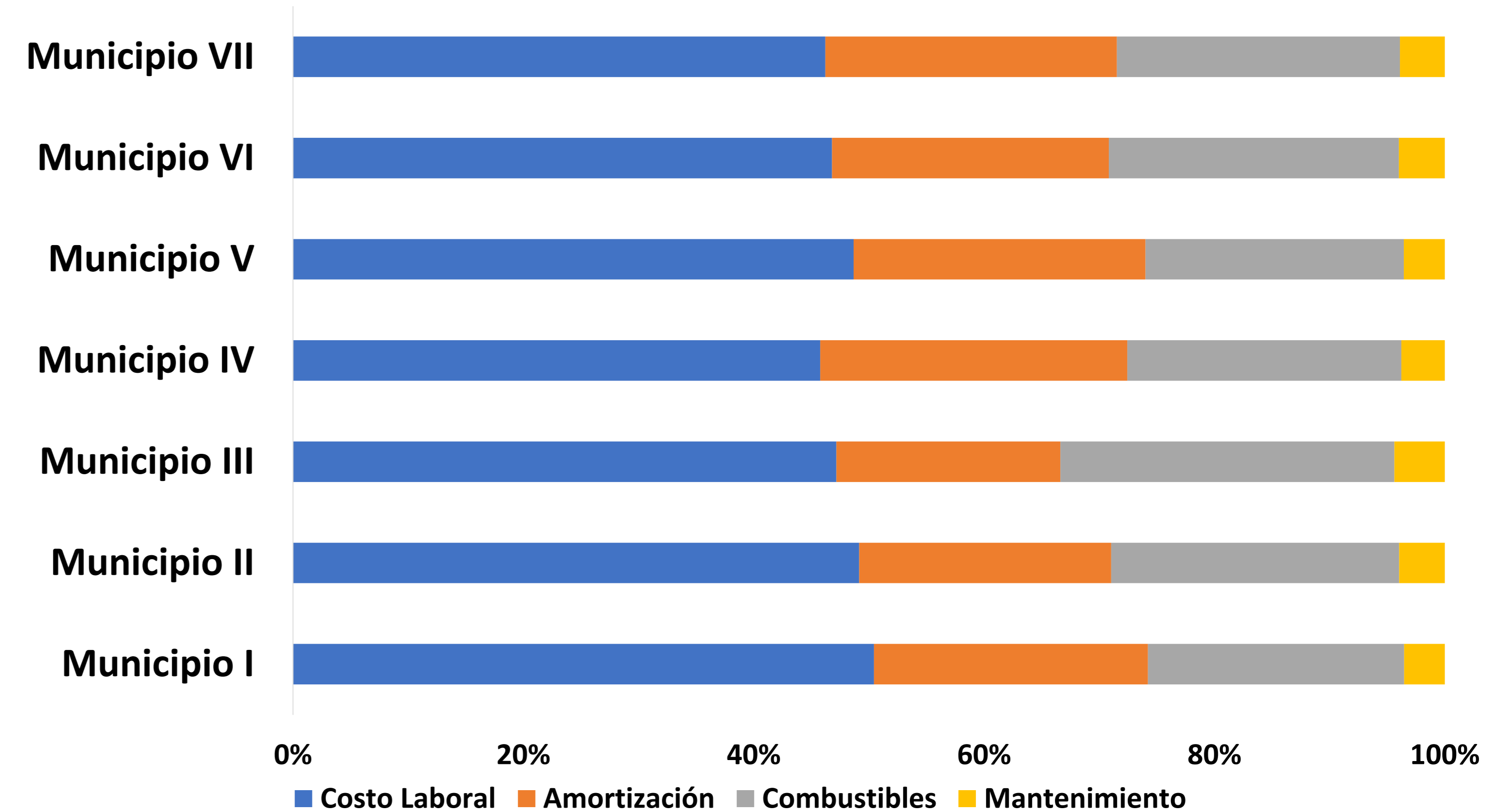
- Actualmente, la asignación de subsidios se realiza siguiendo el esquema regulatorio **costo-plus**
- Los subsidios, bajo este esquema, se computan como los costos reales declarados por las empresas menos los ingresos efectivos de las mismas (recaudación)
- **Desventaja:** genera **pocos incentivos** a mejorar la eficiencia técnica en el sector y no promueve el ofrecimiento de un mejor servicio.

Marco conceptual para aproximar los costos del sistema

Costos definidos por insumos $C(Q) = f(L;B;G)$, donde:

- Q son los kilómetros recorridos, L la cantidad de mano de obra, B la cantidad de buses y G la cantidad de combustible
- Se aproximan Q y B con los datos de **SUBE**
- Se realiza una estimación de los costos por insumo L , B y G de cada línea

Fig.1. Estructura de costos de las empresas



Propuesta: **Fixed Price**

- El regulador (Gobierno) **establece los costos estimados** para proveer Q kilómetros de servicio, y se resta la recaudación efectivamente obtenida. I.e., $S = E[C] - R$
- El **subsidio** se define como la diferencia entre un **costo técnico promedio** por el servicio y los ingresos reales de las firmas (recaudación)
- La empresa sufrirá pérdidas por costos imprevistos, pero también se apropiará y beneficiará si tiene ahorro de costos cuando **mejora la eficiencia técnica del servicio**.