

OCTUBRE 2020

# INFORME DE COYUNTURA



Políticas Públicas

## AUTORES:

Nahuel Ríos  
Clemente Babot  
Gustavo Walberg  
Equipo de Políticas Públicas FyL

 Federalismo  
y Libertad

### PROBLEMA DE FONDO

El paro de colectivos en la provincia de Tucumán es un problema constante en la vida de cualquier ciudadano que no cuente con un medio de movilidad propio. Cada vez son más frecuentes los cortes del servicio, y entre las partes en conflicto sólo buscan echarse culpas entre sí. Semanas de paros y un conflicto que no parece tener solución a largo plazo. Esta es una de las consecuencias de una actividad regulada e intervenida por gobierno, que deja cautivos a sus ciudadanos, víctimas de las disposiciones del gobierno y de su inacción e inoperancia en la asignación de fondos. Considerando además que el conflicto se originó por falta de pago a trabajadores por la no acreditación de un subsidio para ese pago.

La actividad de transporte público está totalmente intervenida y regulada por los distintos niveles del Estado. En este caso, la responsabilidad es compartida por el gobierno nacional, provincial y municipal, con un único perjudicado, el ciudadano; las personas que deben asistir a sus puestos de trabajo, la gente de a pie, los más vulnerables. Los grandes sistemas de transporte público en el mundo se miden por su eficiencia, impacto social, innovación, atractivo comercial e infraestructura. Estas características son virtualmente inexistentes en el sistema tucumano.



Para analizar el actual sistema de transporte público podemos ver el último informe de la Dirección de Estadística de la Provincia del año 2016. El mismo estipula que el promedio anual de pasajeros por línea de colectivo es de 3.150.000 con un recorrido de 167.000 kilómetros mensualmente. Estos valores cayeron en un 17% en los meses de enero y febrero (1).

A su vez, el costo del pasaje pasó por innumerables aumentos, lo cual no es nada menos que esperable en un país que no soluciona el problema de la inflación. En la actualidad, su precio es de \$30 para los viajes dentro de cada departamento, y los viajes interdepartamentales tienen un precio que aumenta de forma escalonada dependiendo el destino. La operatoria para el aumento de precios en el transporte público depende directamente de los concejos deliberantes de cada municipalidad; ellos sancionan el valor que cada ciudadano debe pagar. En el caso de las líneas con recorridos entre municipios, el precio es sancionado por la provincia en vista de lo que se sancionó en los respectivos concejos.

Las empresas de transporte son empresas de capitales privados. Sin embargo, los precios de sus servicios son determinados por el Estado. Esto es una señal de que el empresariado tiene que hacer frente a los impuestos, pagos de servicios, pagos de personal, combustible, mantenimiento y compra de unidades, y administrarse para poder cumplir con todos estos costos según las estipulaciones de los concejales. Es de esperar que, si el sistema no puede cubrir los gastos para su funcionamiento por limitaciones en los precios y el exceso de impuestos, el Estado tenga que subsidiar a las empresas.

(1): <http://estadistica.tucuman.gov.ar/index.php/2015-01-27-12-06-02/2015-01-27-13-04-27/transporte-de-pasajeros>

# LA INMOVILIDAD, RASGOS DE UNA SOCIEDAD ATRASADA

## SUBSIDIOS E IMPUESTOS

Actualmente las empresas reciben subsidios por parte de nación y de provincia. Los fondos mensuales del gobierno a las empresas son de \$150.000.000, entre \$50.000.000 y \$80.000.000 respectivamente. Podríamos buscar un sentido al subsidio con la idea de mantener un precio bajo por cada viaje, considerando que la provincia tienen condiciones socio económicas muy desfavorables. Ahora bien, esto es algo contradictorio, ya que mientras los distintos niveles de gobierno cobran impuestos sobre cada viaje, transferencias o gastos en insumos. Luego debe darles un subsidio a estas empresas. A modo de ejemplo, una empresa de transporte debe afrontar las siguientes cargas impositivas:

- IVA: Impuesto al valor agregado 21%
- Impuesto a las ganancias 35%
- Impuesto a los débitos y créditos 0,6%
- IIBB: Ingresos brutos 3,5%
- TEM: Tributo de emergencia municipal
- Vía pública 1,5%

A estos se les debe sumar los impuestos indirectos como el impuesto a los combustibles, IVA sobre combustibles y todos los impuestos relacionados al uso de insumos para las unidades. También deben pagar impuestos como salud pública por cada empleado que tenga la empresa, y todos los aportes y contribuciones de los mismos. **Por último, las empresas están obligadas a usar el sistema de tarjetas ciudadanas que cobran un 9% por sobre lo recaudado.**

Esto es una clara evidencia de la falta de lógica por parte del gobierno. El mismo necesita regular innecesariamente una actividad que podría ser perfectamente rentable, ya que al no dejarla funcionar debe luego subsidiarla, y en el caso de no recibir los fondos para estos subsidios se corta el servicio a los ciudadanos.

## ENCIMA LA CUARENTENA

Por otra parte, a esta cuestión afecta también la pandemia, que perjudicó fuertemente al sistema de transporte público. Los empresarios sostienen que las caídas en la recaudación rondan en el orden del 80%. Este dato, si bien es importante, no es central, porque si la situación correspondiera directamente a los efectos de la pandemia, el ciudadano tucumano no estaría tan acostumbrado a los paros de colectivos. El sistema no funciona, y esto era evidente previo a la pandemia, cuyo confinamiento asociado terminó por resaltar aun más el problema. Otro efecto de la pandemia se presenta ante la imposibilidad de las empresas de poder discutir algún tipo de recorte salarial. Considerando que la planta de movilidad (choferes) está entre el 70% al 80% por empresa, una porción de este grupo de personas presentan factores de riesgo, y por lo tanto no prestaron sus servicios. Sin embargo, estas personas recibieron el total de su salario durante la cuarentena. Una modificación del salario a la baja para resguardar los puestos de trabajo es imposible de pensar con los gremios y las leyes laborales del país, pero podría ser una solución temporal. De haberse instrumentado esta medida de manera temporal, y sólo para aquellas personas que no podían trabajar, podría haberse evitado el corte del servicio.



# LA INMOVILIDAD, RASGOS DE UNA SOCIEDAD ATRASADA

## REASIGNAR PRIORIDADES

Si la provincia quisiera solucionar el conflicto, podría re direccionar determinadas partidas y así darle algo de tranquilidad a la sociedad. Con sólo el 26% del gasto en la legislatura se podría cubrir la totalidad del subsidio anual nacional del transporte. Si al Estado provincial le apremiara solucionar su dependencia del estadio nacional, podría usar los fondos de la política y devolverle la movilidad a la sociedad de Tucumán. De esta forma, no se tocan partidas sociales y se puede volver al normal funcionamiento del transporte y la actividad económica de la provincia. Una vez que se normalice el servicio, se deberá discutir cuáles son las condiciones y características para un sistema de servicios al público de calidad. Podríamos plantear algunas hipótesis: en algún momento se habló de la **estatización del sistema de transporte de la provincia**. Tanto el gobierno provincia, nacional y municipal fueron incapaces de dar una respuesta a los principales problema de la provincia como la seguridad, salud o educación. Esto sin contar siquiera que la provincia de Tucumán tiene al 40% de su población por debajo de la línea de pobreza. Por lo tanto, está claro que **el Estado está muy lejos de poder hacerse cargo de la administración del servicio público de transporte**.

Un sistema de transporte evidencia cuán avanzada e innovadora en una ciudad. Algunos de los sistemas más avanzados son los de ciudades como Singapur, Londres, Nueva York o Ámsterdam, los cuales se miden por su las características antes nombradas. En estos lugares, usar el tren o un colectivo no es una cuestión de clase; todos viajan por el mismo sistema porque es lo más eficiente, es lo que le ahorra tiempo de vida a la sociedad. En Tucumán, la sociedad escapa al transporte público, ya que este implica, casi siempre, una gran pérdida de tiempo para las cortas distancias.

En la provincia hay una total falta de gestión para solucionar el problema del transporte o del tráfico. En el año 2019 se trajo a colación nuevamente la idea de un tren en altura para la provincia, una idea innovadora y que reduciría el tiempo de traslado para los ciudadanos. Sin embargo, como todas las buenas ideas que llegan a manos de nuestros gobernantes, esta quedo en el olvido. La pregunta sería, además, ¿quien estaría dispuesto a realizar una inversión de tales características en una de las provincias con mayor presión fiscal de la república, en una de las actividades más reguladas de la economía y con una intervención directa de la política en la actividad?



# LA INMOVILIDAD, RASGOS DE UNA SOCIEDAD ATRASADA

## CONCLUSIONES

La solución al conflicto actual debe ser dar a la sociedad un servicio de transporte eficiente, de calidad, innovador y que pueda funcionar constantemente. Esto fomentaría el uso generalizado a todos los tucumanos, desincentivando el uso de autos y motos, mejorando el caótico tránsito y bajando el impacto ambiental del transporte en la provincia. Para esto se necesita una reforma estructural seria, en donde se priorice la calidad del servicio y la facilidad para las inversiones.

Otro punto importante en el conflicto es el sistema es que no hay ningún tipo de lógica en cobrar impuestos para después dar subsidios. Esto genera burocracia innecesaria, y una total dependencias de si se acreditan o no los fondos por parte del estado nacional. Esto es de suma relevancia, ya que cada paro de transporte implica una sociedad parada, personas que no pueden llegar a lugar de trabajo, menos actividad o costos adicionales para poder trasladarse, golpeando a todos los sectores de la sociedad.

Por último, una reforma y mejora integral de transporte público tendrá un impacto positivo en el tránsito de la provincia, ya que esto liberaría tiempo productivo de todos los ciudadanos de la provincias, y pensando en el largo plazo, conectaría todos los departamentos, haciendo de una provincia conectada una provincia verdaderamente productiva y eficiente.



# CUARENTENA Y ALGO MAS SIGUE CAYENDO LA ACTIVIDAD

Clemente Babot

## EL PAÍS

La actividad económica continua su contracción por sexto mes consecutivo a ritmo de dos dígitos. El Estimador Mensual de la Actividad Económica (EMAE), publicado por INDEC para el mes de agosto, cayó 11,6% en la comparación interanual, acumulando 12,5% en ocho meses con relación año anterior.

El valor del índice pasó de 141,6 a 125 entre agosto de 2019 al 2020. Para encontrar valores similares del índice para el mes de agosto, tenemos que retroceder más de una década, hasta 2009, cuando el índice registró un valor de 124. La caída de la actividad económica no se detiene, y probablemente seguiremos retrocediendo en el tiempo en los próximos meses.

Recuperar el nivel de actividad de 2019 llevará varios años de crecimiento sostenido. Para esto se deben establecer políticas adecuadas, que fomenten la inversión que distan de ser las implementadas por la actual administración.

Los datos muestran que la disminución de las restricciones por la cuarentena son inversas a la tasa de actividad. Sin embargo, no son el único factor. Los cambios continuos de escenarios, con nuevos impuestos, falta de seguridad jurídica y demás políticas populistas, impiden tener previsibilidad y generar un marco de negocios adecuado para la inversión.

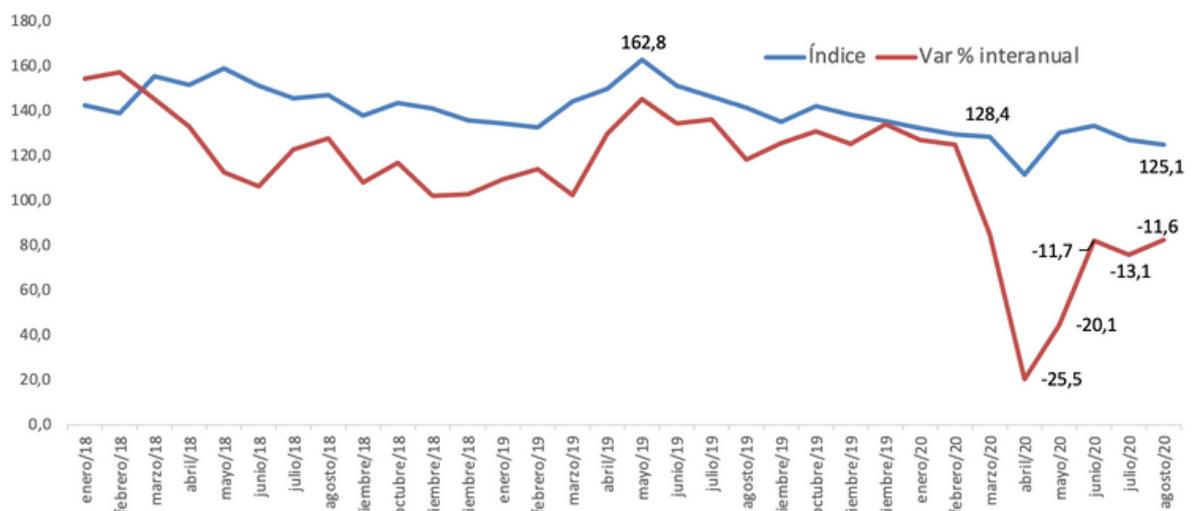
## LOS SECTORES

En el análisis sectorial, el rubro más golpeado sigue siendo el de turismo y restaurantes. El indicador de Hoteles y Restaurantes cayó nuevamente 56% respecto al año anterior. Los hoteles funcionan sólo para recibir a personas en cuarentena y con habilitaciones parciales en algunas provincias. Mientras tanto, los bares y restaurantes también están habilitados parcialmente en algunas provincias.

La temporada de verano que se aproxima es todo un desafío para buscar un equilibrio y brindar algo de alivio a este sector.

## EMAE

Índice y Var %  
respecto igual  
periodo año anterior



# SIGUE CAYENDO LA ACTIVIDAD

A su vez, el EMAE sectorial de la construcción muestra también valores negativos con 32% de caída, incluso superior al mes anterior. Con respecto a Julio, el indicador mensual registra una pequeña recuperación. El consumo de cemento también muestra una recuperación respecto al mes anterior, pero cae casi 22% en el acumulado anual.

## EMAE por Sector

Var % anual respecto mismo mes año anterior

	Julio	Agosto
Agricultura y ganadería	-4,75%	-2,20%
Explotación de minas y canteras	-14,28%	-11,50%
Industria manufacturera	-8,45%	-8,74%
Construcción	-30,04%	-32,12%
Comercio	-5,60%	-3,53%
Hoteles y restaurantes	-64,81%	-56,01%
Transporte y comunicaciones	-23,19%	-21,63%
Administración pública	-9,04%	-10,14%
Salud	-8,48%	-10,28%

Fuente: Elaborado en base a INDEC

Con 3,5% de caída, el comercio, es uno de los sectores menos afectados en septiembre. Sin embargo, en el análisis mensual se mantiene en casi los mismos valores desde junio. Las ventas de supermercados para el mes de agosto variaron un -5,7% anualizado en términos reales.

El único sector con valores positivos es la intermediación financiera, con valores positivos en los últimos tres meses.

## LA PROVINCIA

Para el caso de Tucumán la situación es similar. La totalidad de los indicadores relevados siguen mostrando variaciones negativas respecto al 2019.

En el caso provincial, no se calcula un índice de actividad global, por lo que utilizaremos indicadores para algunos sectores que permitan mostrar un aproximado de la evolución de la actividad.

En el caso de la construcción, el consumo de cemento mostró una leve mejoría en septiembre respecto al mes de agosto, con una tasa de caída menor. Esto se debe a que el consumo de septiembre de 2020 fue superior al de 2019. Sin embargo, esa mejora no logra compensar las bajas acumuladas en los meses anteriores.

Este indicador nos muestra que, al igual que a nivel nacional, la construcción no logra levantar. Pero la provincia tuvo una caída menor (11%) en el consumo de cemento que el promedio nacional (22%).



# SIGUE CAYENDO LA ACTIVIDAD

El consumo de energía eléctrica considera los grandes usuarios de la provincia tanto GUMAS como GUMES en MWh acumulado para cada mes del año comparado con el mismo periodo del año anterior. Estas empresas son, en su amplia mayoría, industriales. Por lo tanto, se puede decir que nos muestra una aproximación de la evolución de la actividad industrial de la provincia. En el acumulado de septiembre, la variación fue negativa del 15,4%, apenas superior a Agosto (16,2%). En los consumos mensuales respecto al año anterior, las variaciones son negativas desde marzo hasta septiembre, sin mostrar signos claros de recuperación.

## Resumen indicadores actividad Tucuman Variación Anual Acumulada

	Agosto	Septiembre
Consumo Cemento	-15,2%	-10,9%
Consumo Energia Electrica Grandes Usuarios	-16,2%	-15,4%
Patentamiento Autos	-36,4%	-33,1%
Patentamiento Motos	-37,2%	-31,0%
Transferecias Autos	-16,0%	-14,3%

Fuente: Elaborado en base a AFCP, CAMMESA, DNPA

El patentamiento de autos y motos es un indicador que nos aproxima al consumo de bienes durables, una decisión de consumo de mediano plazo, que insuere ahorros o necesita de crédito.

El consumo de autos y motos pueden afectar a distintos tipos de consumidores, ya que la decisión de compra de un auto nuevo implica un egreso mayor que el de una moto.

Ambos indicadores muestran un comportamiento similar. La disminución en el patentamiento para las dos variables tienen caídas superiores al 30%. En el caso de los autos, el nivel de 2019 fue bastante bajo, debido a que entre 2019 y 2018 el patentamiento de autos cayó 50%. En 2020 hasta septiembre se patentaron 8.000 autos, en 2019 para el mismo periodo se patentaron casi 12.000 y en 2018, 24.000.

En este indicador, la cuarentena profundizó una tendencia de baja muy marcada.



# SIGUE CAYENDO LA ACTIVIDAD

## CONCLUSIONES

El consumo de bienes básico medido por el indicador de comercio muestra menores caídas que otros sectores. El consumo de bienes durables (patentamientos) parece no encontrar piso, cayendo desde hace dos años. Mientras tanto, la producción (consumo eléctrico) está estancada, y las construcciones muestran síntomas de cambio de tendencia.

La cuarentena sigue provocando caídas en todos los indicadores de actividad para el mes de septiembre, tanto a nivel nacional como provincial. Sin embargo, existen otros factores que contribuyen a estos registros. Uno es la falta de políticas económicas adecuadas que apunten a solucionar los enormes desequilibrios existentes. También, los ataques a instituciones básicas de la constitución nacional como la propiedad privada mediante las tomas de tierras sin que exista un rechazo contundente de las autoridades ni de la propia justicia son señales que generan mucha incertidumbre.



The background of the image is a blurred screenshot of a financial trading platform. It shows various data points, including 'Ask', 'Auto', 'SL/T', and a price of '1.4508'. There are also some candlestick charts visible on the left side. The overall color scheme is dark with some orange and blue highlights.

COPYRIGHT © FUNDACIÓN FEDERALISMO Y LIBERTAD

TEL. +54 -381 – 4302747 / 4302186

[WWW.FEDERALISMOYLIBERTAD.ORG](http://WWW.FEDERALISMOYLIBERTAD.ORG)

MENDOZA 815, 1 PISO. SAN MIGUEL DE TUCUMÁN / TUCUMÁN /  
REPÚBLICA ARGENTINA

Todas las opiniones vertidas son propias de los autores de los artículos y no necesariamente representan la opinión de Federalismo y Libertad.