

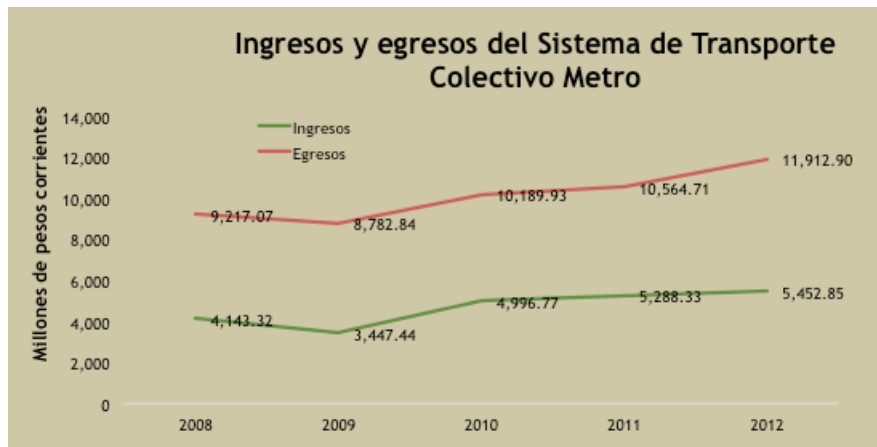
IMPLICACIONES DEL AUMENTO EN LA TARIFA DEL METRO¹

Resulta difícil de creer que la ciudadanía permita que ciertas decisiones de política pública queden en manos de la opinión pública. Los gobernantes son los responsables de evaluar y diseñar las políticas de ingresos y gastos, de tal forma que sean eficientes, eficaces y con un sentido social, es decir, que no perjudiquen a la población más desfavorecida, esto último particularmente en los gobiernos que se denominan de izquierda.

Un ejemplo de ello es la encuesta que realizó el gobierno del Distrito Federal para evaluar la preferencia de los usuarios del Metro acerca de incrementar o no el precio del boleto por viaje. Si bien, la opinión pública es importante, no debe ser el factor decisivo en la toma de decisiones y, gastar además un millón 800 mil pesos² para ello NO parece ser muy eficiente. A continuación presentamos unos datos que debería tomarse en cuenta, entre muchos otros.

¿Cómo están las finanzas del Metro?

Para el 2012, el Sistema de Transporte Colectivo (Metro) tuvo un déficit de 54.2%, esto es, alrededor de 6 mil 460 millones de pesos. Para poder cubrir los costos de operación, el precio del boleto debería ser de \$11.16 pesos, lo que implica que el subsidio para las personas con acceso pagado es de \$8.19.³



Fuente: STC, op. cit., pág. 19.

Para dicho año, el subsidio total al Sistema fue de 13 mil 581.68 millones de pesos, de ellos, 11 mil 891 millones de pesos corresponden a usuarios con acceso pagado y 1,689.62 millones al acceso gratuito. Lo anterior, considerando 1,457 millones de

¹ Estas notas son propiedad de INDICADOR Consultores SA de CV. Se permite su reproducción total o parcial siempre y cuando se cite la fuente.

² <http://www.eluniversal.com.mx/ciudad-metropoli/2013/costara-un-1-millon-800-mp-encuesta-en-metro-969362.html>

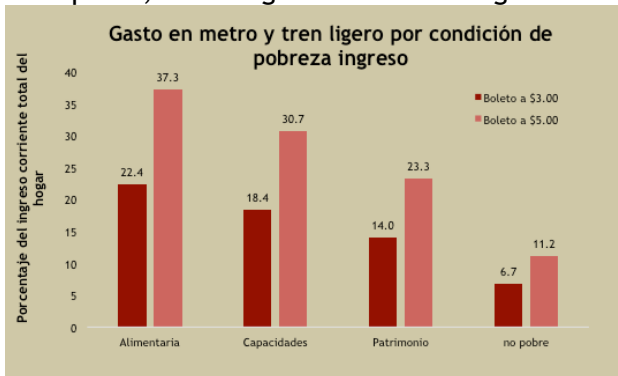
³ Sistema de Transporte Colectivo (STC). 2013. *Informe a la Comisión de Movilidad, Transporte y Vialidad VI Legislatura de la ALDF*. Glosa del 1er Informe de Gobierno del Dr. Miguel Ángel Mancera, pág. 19.



usuarios en el primero y 151 millones en el segundo.⁴ Es importante mencionar que los ingresos del Sistema incluyen principalmente: boletos vendidos, venta de espacios y publicidad. Como puede observarse en la gráfica anterior, aún con todos los ingresos obtenidos, el déficit es muy alto.

Un incremento en el precio del boleto ¿cómo afecta a la población pobre?

Con información de la Encuesta Nacional de Ingreso y Gasto de los Hogares (Enigh)⁵ 2010, que tiene una ampliación de la muestra representativa para el DF y el Estado de México, podemos estimar la proporción que representa el gasto total del hogar en transporte, en el ingreso total del hogar.



El gasto en metro y tren ligero en los hogares en pobreza alimentaria representa aproximadamente 22.4% de su ingreso total mensual⁶; si el boleto incrementara a \$5.00 pesos, esta proporción se elevaría a 37.3%. Para la población no pobre, la proporción del gasto en este transporte es de 6.7% y con el incremento alcanzaría 11.2%. Estas cifras son bastante razonables considerando que el ingreso promedio mensual de la población en condición de pobreza alimentaria -que usa el metro y el tren ligero residentes en el DF y Estado de México- es de \$3,955 pesos.⁷

Nota: Hogares en el Distrito Federal y Estado de México.
Fuente: Elaboración propia con base en la ENIGH 2010
Las estimaciones de pobreza de ingresos provienen de CONEVAL disponibles en <http://www.coneval.gob.mx>.

Un incremento en el precio del boleto del metro tendría una repercusión en aproximadamente 42.4% de los hogares residentes en el DF, quienes según datos de dicha encuesta, son usuarios del metro y del tren ligero.⁸

¿Hay otras fuentes complementarias de ingreso?

A partir del 2012 se abrogó la Ley de Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos (LISTUV) y se dejó a discreción de los gobiernos estatales la recaudación de dicho impuesto. El Gobierno del DF optó por gravar únicamente a los autos cuyo valor de factura fuera superior a los 250 mil pesos.

Para 2013, el GDF espera recaudar alrededor de 2 mil 198 millones de pesos por concepto de tenencia o uso de vehículos.⁹ En 2011, el gobierno federal -por concepto de la LISTUV- recaudó 4 mil 884.7 millones de pesos. La diferencia entre ambas cifras (2 mil 686.7 millones de pesos) es un muy cercana a los ingresos que se obtendrían de

⁴ STC, op. cit., pág. 20.

⁵ Disponible en <http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/encuestas/hogares/default.aspx>

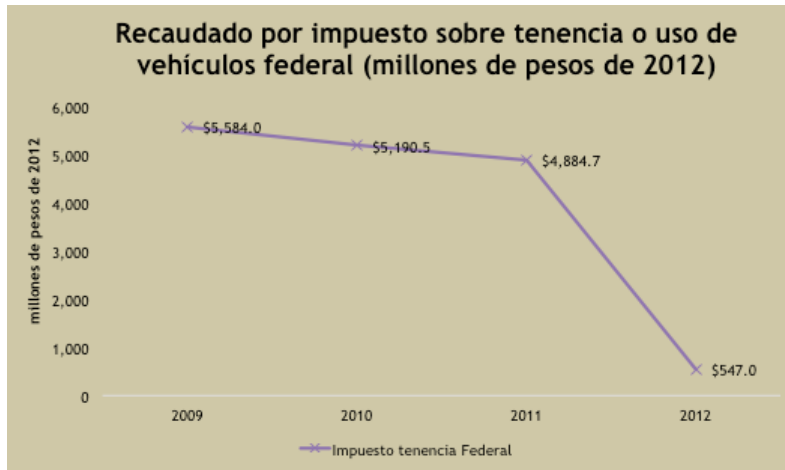
⁶ Esto bajo el supuesto de que el gasto diario en metro y tren ligero reportado por la ENIGH se realiza 20 días al mes.

⁷ Estimaciones propias con base en la ENIGH 2010.

⁸ Estimaciones propias con base en la ENIGH 2010.

⁹ Decreto de la Ley de Ingresos del Distrito Federal para el Ejercicio Fiscal 2013.

incrementar el boleto del metro de \$3.00 a \$5.00 pesos (2 mil 915 millones de pesos) [ver cuadro abajo].



Fuente: Elaboración propia con base en Cuenta Pública del Distrito Federal 2010, 2011 y 2012. Secretaría de Finanzas. Disponible en www.finanzas.df.gob.mx/egresos.

	Ingresos en millones de pesos, 2012
Precio de Boleto \$3.00 pesos	\$4,372
Precio de Boleto \$5.00 pesos	\$7,287
Incremento en ingresos neto	\$2,915

Nota: Ingresos por 1,457.3 millones de accesos pagados en 2012, reportados en STC, op. cit., pág. 20.

Fuente: Elaboración propia.

Comentarios finales

Es vital que las decisiones de política pública tengan un respaldo analítico sobre el costo-beneficio de implementarlas, tomando en cuenta: el impacto sobre la población, el costo económico y los efectos sobre el medio ambiente. Un estudio realizado por Parry y Timilsina (2010)¹⁰ en donde examinan el precio óptimo para el sistema de transporte público en México, considerando los efectos dañinos de la contaminación, el tráfico vehicular y los accidentes de tránsito, encuentran que las ganancias derivadas de modificar las tarifas de transporte son modestas en comparación con las ganancias de la tributación del uso del automóvil.

El déficit que tiene el Metro en sus finanzas podría cubrirse con un incremento razonable en el boleto, un subsidio focalizado a los adultos mayores de bajos ingresos y

¹⁰ Parry I. y G. Timilsina. 2010. How should passenger travel in Mexico City be priced?. *Journal of Urban Economics*, 68: 167-182.



también con un impuesto razonable a la tenencia y uso del automóvil, y/o mediante otras políticas tributarias que desincentiven la cantidad de automóviles por hogar y la circulación de los mismos; esto contribuiría a disminuir las emisiones de dióxido de carbono y también el tráfico vehicular, que tanto afectan a la Ciudad de México.