

REPORTE DE TARIFAS y SUBSIDIOS #25

OBSERVATORIO DE TARIFAS Y SUBSIDIOS IIEP (UBA-CONICET) | ABRIL 2025

EN POCAS
LÍNEAS

2.1 MILLONES

DE HOGARES

Dejaron de ser considerados N2 de bajos ingresos y no recibirán subsidios en su consumo eléctrico según el informe 142/25 del JGM. Esto tiene impacto en cobertura de costos y en el gasto en subsidios.

-2,8% ▼

CANASTA DE SERVICIOS

Es lo que [se redujo la Canasta de Servicios Públicos](#) en abril respecto a marzo de 2025. Hubo incrementos tarifarios en todos los servicios públicos, pero no compensan el efecto de la reducción del gasto eléctrico en abril.

42% ▲

CANASTA DE SERVICIOS

Es la [variación inter anual de la canasta](#) de servicios en abril de 2025 respecto de abril de 2024.

-69% ▼

SUBSIDIOS

Es lo que se redujeron los [subsidios reales acumulado](#) al 17 de abril. Se explica por una reducción real en transporte del 42% a.a. y en energía del 78% a.a.

COBERTURA PROMEDIO

60%

Los usuarios del AMBA pagan tarifas que, en promedio, [cubren el 60% de los costos](#), mientras que el Estado se hace cargo del 40% restante.

\$1.378 | ES EL COSTO
TECNICO DEL BOLETO DE
COLECTIVO

Los resultados indican una [brecha del 35% respecto al costo regulado \(\\$1.019\)](#).

CANASTA DE SERVICIOS PUBLICOS DEL AMBA | ABRIL 2025

GASTO EN SERVICIOS PUBLICOS

(AMBA)

\$142.584/MES

FACTURA ELECTRICA
(USUARIO N1)

\$ 28.691/MES

FACTURA DE GAS
(USUARIO N1)

\$ 24.015/MES

FACTURA DE AGUA
SIN SUBSIDIOS (MEDIA)

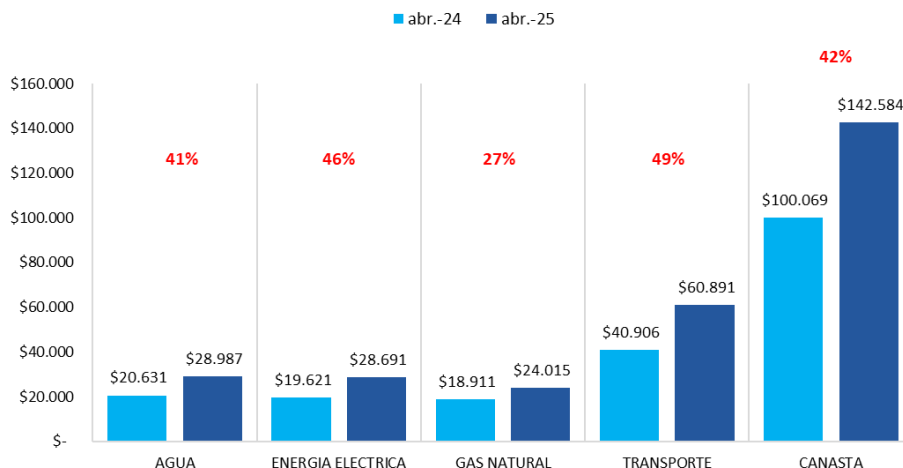
\$ 28.987/MES

GASTO EN
TRANSPORTE

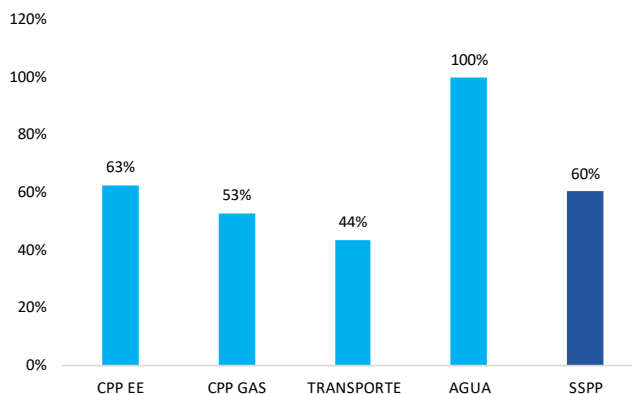
\$ 60.891/MES

En el mes de abril un hogar promedio del AMBA, sin subsidios, gasta \$142.548 pesos en el mes para cubrir sus necesidades energéticas, de transporte y de agua potable en el hogar¹. Este gasto se redujo 2,8% respecto del mes anterior y es 42% superior al de igual mes de 2024.

GRAFICO N° 1: canasta de los servicios públicos con estacionalidad y sin subsidios | AMBA



Fuente: elaboración propia en base a cuadros tarifarios.

GRAFICO N° 2: cobertura promedio de costos de los servicios públicos residenciales
abril 2025 - AMBA

Fuente: elaboración propia en base SE, CAMMESA, ENARGAS, AYSA y BCRA
*Estimado | **CPP: Cobertura Promedio Ponderada por nivel de segmentación (N1, N2 y N3).

¹ La canasta de servicios públicos del AMBA incluye el consumo de energía eléctrica, gas natural, agua potable y transporte público. Refleja el costo promedio de los servicios públicos para un hogar representativo del AMBA. En energía eléctrica y gas natural se toma un hogar N1, y estacionalidad promedio en el consumo, y en agua potable un hogar de coeficiente zonal medio de la CABA ajustado por días del mes.

El gasto en servicios públicos se redujo 2,8% i.m. respecto del mes anterior. Esta reducción del gasto de los hogares respecto de marzo se explica por:

1. Agua: Se incrementa el cuadro tarifario a la vez que el consumo se ajusta por cantidad de días del mes (abril tiene un día menos que marzo).
2. Gas: aumenta el cuadro tarifario (2,5% el cargo fijo y 0,6% el cargo variable) a la vez que se Incrementan levemente las cantidades consumidas por estacionalidad.
3. Energía eléctrica: se reduce el consumo respecto del mes anterior mientras se incrementaron los cuadros tarifarios - 3,5% el cargo fijo y 1,4% el cargo variable-.
4. Colectivos: mientras el boleto de las líneas de la Ciudad aumenta con IPC+2% (esto arroja un 4,4% en abril) las líneas interjurisdiccionales a cargo de Nación no tienen modificaciones. Por esto, el costo promedio ponderado del boleto aumentó 2,6%.

En síntesis, la reducción mensual del 2,8% i.m en la canasta de servicios lo explica tanto los incrementos en los cuadros tarifarios de todos los servicios públicos como la baja en las cantidades consumidas de energía eléctrica y el incremento en el consumo estacional de gas natural.

TABLA N° 1: Aumento de la canasta de los servicios públicos | AMBA abril 2025

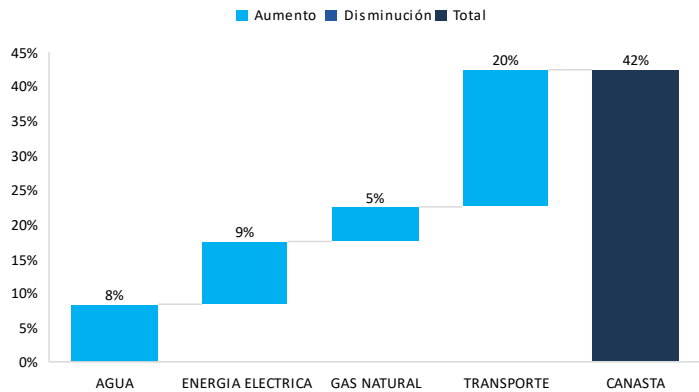
	VAR % vs DIC-23	VAR. % I.A.	VAR % I.M.
AGUA	334%	41%	-2,3%
ENERGIA ELECTRICA	181%	46%	-22,7%
GAS NATURAL	746%	27%	17,2%
TRANSPORTE	659%	49%	2,6%
CANASTA	414%	42%	-2,8%
IPC - GENERAL	144%	48%	3,0%

Fuente: elaboración propia en base a cuadros tarifarios. Estimación de abril con REM-BCRA.

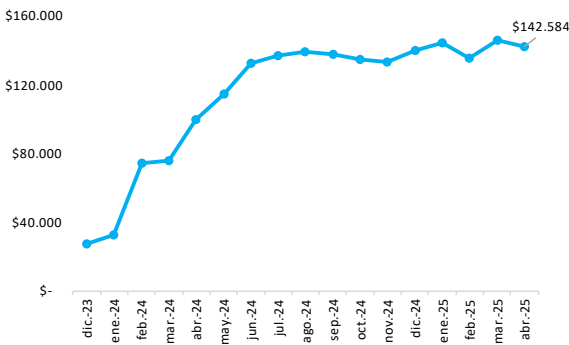
En los 17 meses que van desde diciembre de 2023 a abril de 2024 la canasta de servicios públicos del AMBA se incrementó 414% mientras que el nivel general de precios lo hizo en 144%.

Con respecto de abril 2024, el costo de la canasta total se incrementó 42% a partir de las actualizaciones de tarifas de transporte, energía eléctrica, gas natural y agua. Los gastos en gas natural y energía eléctrica están ajustados por estacionalidad del consumo. A su vez, el nivel general de precios tuvo un incremento del 48% en igual periodo. Esto sugiere cierta convergencia de las variaciones en el mes de abril que, en términos energéticos, es un mes de consumos relativamente bajos respecto de los picos de invierno y verano donde el efecto de las cantidades consumidas es relevante.

GRAFICO N° 3: Variación i.a. desagregada y evolución de la canasta en pesos corrientes | abril - AMBA
 3.1 Variación inter anual desagregada



3.2 Canasta de servicios públicos \$



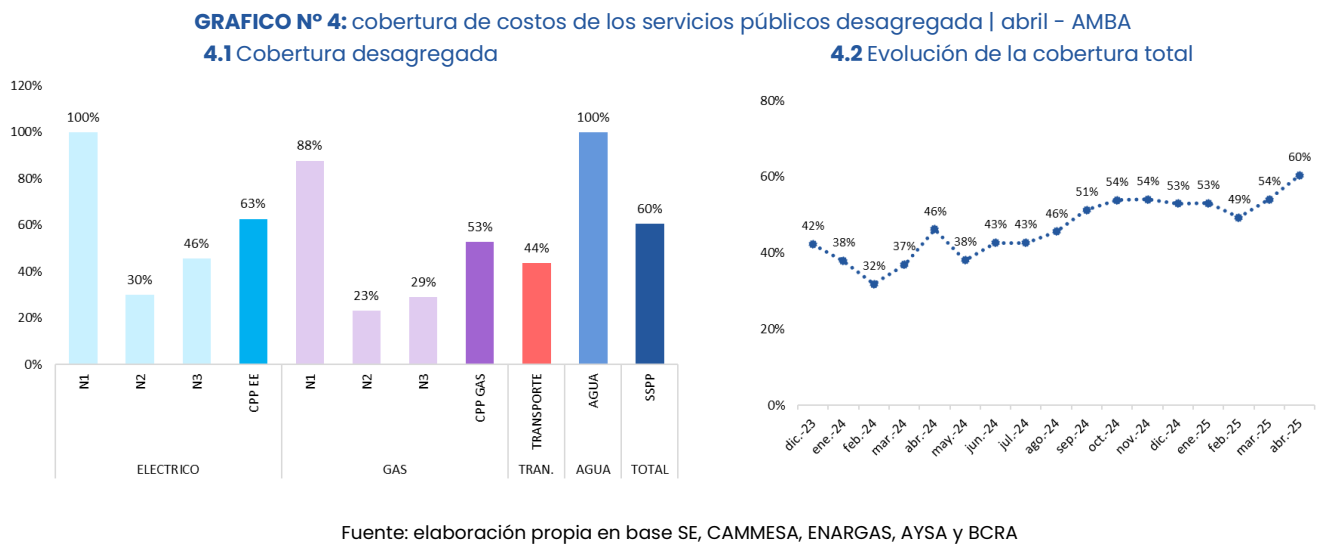
Fuente: elaboración propia en base a cuadros tarifarios

En la desagregación inter anual por servicio se observa que el incremento más importante fue en la factura de transporte con un aumento del 49% respecto a abril de 2024 y en energía eléctrica con el 46%. Por otra parte, el gasto en gas natural y agua aumentó 27% y 41% respectivamente en términos interanuales.

Es preciso destacar, nuevamente, que en el mes de abril de 2024 ya se incluían incrementos significativos en todos los cuadros tarifarios. Por esto, y a diferencia del mes de marzo, la base de comparación es más elevado debido a que incluye los aumentos más relevantes del año 2024.

El incremento interanual en la canasta de los servicios públicos implica que 20 puntos porcentuales, de los 42 totales, lo aportó el gasto en transporte mientras que energía eléctrica, agua y gas aportaron 9, 8 y 5 puntos porcentuales respectivamente.

En los hogares del AMBA se pagan tarifas de servicios públicos que, en promedio², cubren el 60% de los costos y, por lo tanto, el Estado se hace cargo del 40% restante. Sin embargo, esta cobertura es dispar entre segmentos de hogares y entre servicios. El gráfico N° 4 muestra la cobertura desagregada y la evolución de la cobertura total en los últimos meses.



La cobertura tarifaria de los costos de la canasta de servicios aumentó levemente luego de permanecer estable en los últimos seis meses. En abril es 14 p.p. superior al promedio de los últimos 17 meses (47%) y es el valor más alto desde diciembre de 2023.

La explicación del incremento en la cobertura de costos en el mes de abril se da por un aumento de los precios que paga la demanda por la energía eléctrica y el gas natural, por la reducción estacional del costo energético y por una modificación relevante en los hogares registrados en la segmentación de subsidios (RASE) a nivel nacional y de la cual el AMBA no es la excepción.

TABLA N° 2: cantidad y composición de hogares identificados por segmento y servicio en abril de 2025 vs julio de 2024

CANTIDAD HOGARES	ELECTRICO			GAS		
	jul-24	abr-25	DIFF	jul-24	abr-25	DIFF
N1 - INGRESOS ALTOS	5.035.352	6.918.821	1.883.469	3.689.640	4.147.846	458.206
N2 - INGRESOS BAJOS	8.382.271	6.244.657	-2.137.614	3.538.866	3.109.706	-429.160
N3 - INGRESOS MEDIOS	2.817.480	3.211.792	394.312	2.247.662	2.192.302	-55.360
TOTAL	16.235.103	16.375.270	140.167	9.476.168	9.449.854	-26.314
COMPOSICION RASE	jul-24	abr-25	DIFF %	jul-24	abr-25	DIFF %
N1 - INGRESOS ALTOS	31%	42%	11%	39%	44%	5%
N2 - INGRESOS BAJOS	52%	38%	-13%	37%	33%	-4%
N3 - INGRESOS MEDIOS	17%	20%	2%	24%	23%	-1%

Fuente: elaboración propia en base a Informe N° 140/24 y N° 142/25 del Jefe de Gabinete de Ministros

² Ponderado por representatividad de gasto en la canasta de servicios.

En este sentido, la composición de hogares de altos y bajos ingresos e ingresos medios (N1, N2 y N3 respectivamente) presenta cambios importantes según comunicó el Jefe de Gabinete de Ministros en su reciente Informe al Congreso de la Nación (Nº 142).

En el informe se muestra el padrón de usuarios por nivel de segmentación, provincia y distribuidora. En este sentido, los datos indican que, a nivel nacional, respecto de julio de 2024, para el servicio eléctrico unos 2.1 millones de hogares dejaron la categoría N2 de bajos ingresos para ser re empadronados mayormente como hogares N1 de altos ingresos (este segmento creció 1.8 millones) mientras que como hogares N3 de ingresos medios fueron empadronados 394 mil usuarios.

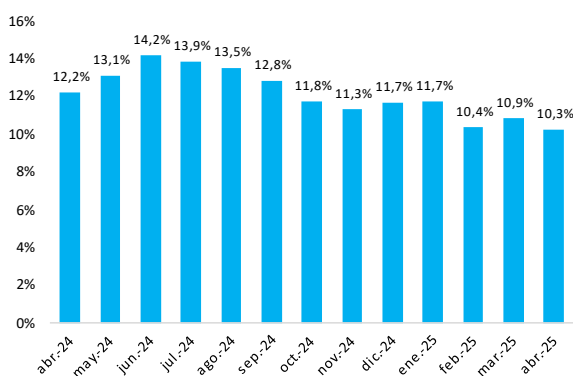
Para el caso del gas natural el re empadronamiento implica que se reducen los usuarios N2 y N3 en 429.160 y 55.360 mientras crece 458.206 los usuarios N1 de altos ingresos.

Este cambio en la composición del Registro de Acceso a los Subsidios a la Energía (RASE) tiene implicancias importantes en la cobertura promedio de los costos y, por lo tanto, en las transferencias del Estado Nacional respecto al pago de subsidios a la energía.

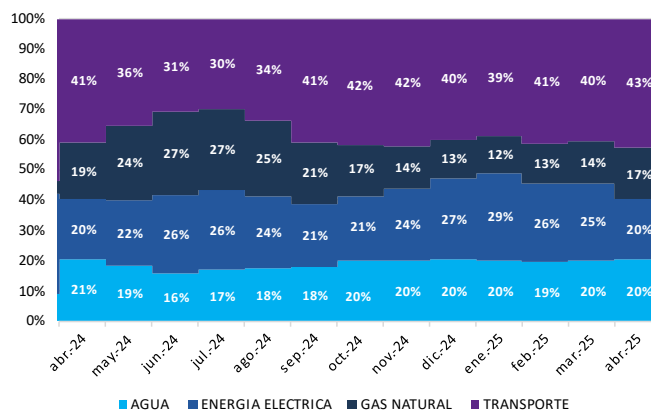
Por último, la canasta de servicios públicos del AMBA de abril representa el 10,3% del salario promedio registrado estimado del mes de abril³. El peso del transporte representa el 43% del gasto y es significativamente más elevado respecto de los restantes servicios explicado, mayormente, por los factores estacionales que afectan a estos últimos. En este sentido, en abril el gasto en transporte es superior a la suma del gasto en gas y electricidad.

GRAFICO Nº 5: peso de la canasta de servicios públicos en el salario y representatividad en el gasto

5.1 Gasto en servicios sobre salario promedio



5.2 Representación en la canasta de servicios públicos



Fuente: elaboración propia en base a cuadros tarifarios y MTEySS

SUBSIDIOS

PRINCIPALES RUBROS

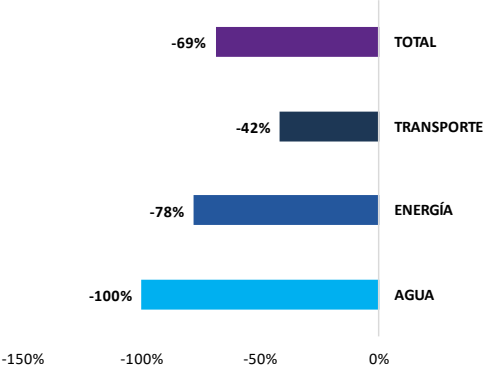
Los principales subsidios económicos a los sectores Agua, Energía y Transporte presentan una reducción nominal del 53% anual acumulado al 17 de abril de 2025 y por lo tanto su variación real muestra una reducción del 69% a.a. al día de referencia. Es importante destacar que los meses de enero y febrero se caracterizan por presentar devengamientos que no reflejan el ritmo normal de la gestión de los subsidios.

Actualmente se encuentra vigente el crédito presupuestario del Presupuesto Nacional para el ejercicio 2023 con sus ampliaciones correspondientes hasta el mes de diciembre de 2024. En relación a este monto, al 17 de abril de 2025 se ejecutó el 15% del crédito vigente para los principales rubros seleccionados.

Al momento de la confección del informe se observa el impacto del DNU 186 que realiza modificaciones presupuestarias. En abril, el crédito vigente se redujo en \$2.5 billones. Entre las modificaciones más considerables se encuentra una reducción del crédito vigente a CAMMESA por \$ 1,56 billones y a ENARSA por \$0,94 billones que corresponden a menos requerimientos de subsidios a la tarifa de energía eléctrica y a la importación de gas natural. Adicionalmente, el crédito vigente para Ferrocarriles Argentinos S.E. y el Plan Gas.Ar aumentaron en \$18.670 y \$11.470 millones respectivamente.

³ RIPE estimado en abril de 2025 \$1.390.159

GRAFICO N° 6: Variación % real anual acumulada anual y % ejecutado | abril 2024
6.1 Variación % real acumulada



6.2 Ejecución del gasto en subsidios



Fuente: elaboración propia en base a Presupuesto Abierto e INDEC.

Los subsidios a la Energía representaron el 52% de los subsidios acumulados y se redujeron 67% a.a. nominal y, por lo tanto, muestran una reducción real del 78% a.a. en el año.

TABLA N° 3: subsidios en rubros seleccionados | En millones de \$
 Reales en moneda de abril de 2025

	Acumulado a abril 2025	Acumulado a abril 2024	Var. % a.a nominal	Var. % a.a real
AGUA	0	7.580	-100,0%	-100%
AYSA	0	7.580	-100,0%	-100%
ENERGÍA	498.709	1.516.270	-67%	-78%
CAMMESA	442.559	1.041.760	-58%	-71%
ENARSA	25.165	463.077	-95%	-97%
FONDO FID. PARA EL CONSUMO DE GLP Y GAS POR REDES	0	0	*	*
PLAN GAS.AR	30.985	11.433	171%	67%
TRANSPORTE	452.203	478.594	-6%	-42%
AEROLÍNEAS ARGENTINAS	0	0	*	*
FONDO FID. DEL SISTEMA DE INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE	221.602	292.827	-24%	-54%
ADM. DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS S.E. (ADIF S.E.)	16.684	3.815	337%	176%
DESARROLLO DE CAPITAL HUMANO FERROVIARIO S.A.	697	4.771	-85%	-91%
FERROCARRILLES ARGENTINOS S.E	6.612	525	1160%	719%
OPERADOR FERROVIARIO S.E.	206.607	176.656	17%	-27%
TOTAL	950.912	2.002.444	-53%	-69%

Fuente: elaboración propia en base a Presupuesto Abierto e INDEC. Abril con inflación estimada.

Las transferencias devengadas a CAMMESA acumuladas al 17 de abril se redujeron 58% a.a. nominal e implican una caída real del 71%.

Energía Argentina S.A. (ENARSA) presenta una reducción de los subsidios del 95% nominal y 97% real. Esto puede explicarse por el cierre de importaciones de gas desde Bolivia, por gasoducto, y nulo requerimiento de cargamentos de Gas Natural Licuado en el primer cuatrimestre de 2025.

Las transferencias destinadas al Plan Gas.Ar, por incentivos a la producción de gas natural, aumentaron 171% a.a. (67% en términos reales). Esto es el reflejo de la sustitución de importaciones de gas (aún se importa marginalmente desde Chile) y un mayor aprovechamiento de la nueva capacidad de transporte de gas local.

Por otra parte, el sector Transporte explicó el 48% de las transferencias y se redujo 6% a.a. nominales que equivale a una reducción del 42% a.a. en términos reales. En este sector la partida más relevante es el Fondo Fiduciario del Sistema de

REPORTE DE TARIFAS y SUBSIDIOS #25

Observatorio de tarifas y subsidios IIEP (UBA-CONICET) | abril 2025

Infraestructura del Transporte (FFSIT)⁴ que se redujo 24% a.a. en términos nominales y se reduce 74% a.a. real acumulado al mes de abril de 2025.

GRAFICO N° 7: Subsidios energéticos reales acumulados a abril de cada año.

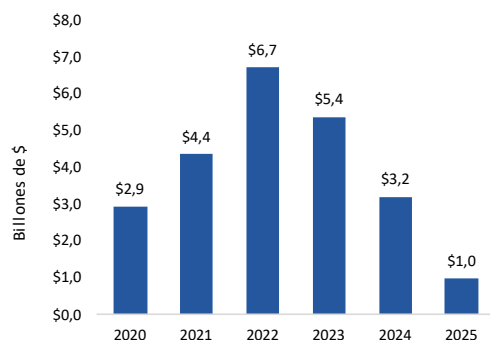
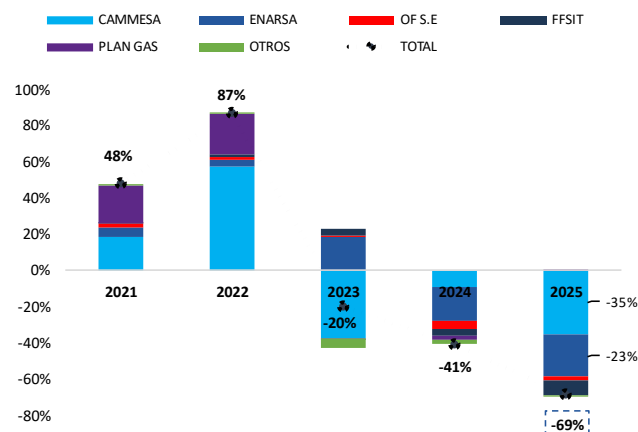


GRAFICO N° 8: Composición en \$ reales de la variación de los subsidios a abril de cada año.

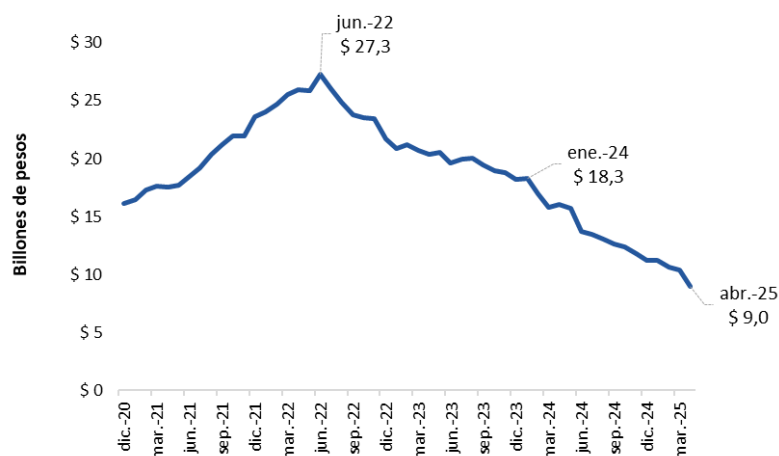


Fuente: elaboración propia en base a Presupuesto Abierto e INDEC

Durante el año 2025 los subsidios nominales sumaron \$0,95 billones (\$ Ver Tabla N° 3) mientras que en moneda constante de abril suman \$1 billion (Ver gráfico N° 7) y se reducen 69% respecto a igual periodo anterior. Esta reducción del 69% a.a. real se debe mayormente a menores transferencias a ENARSA, FFSIT y CAMMESA.

Por otra parte, al 17 de abril se observa una reducción del 51% en los subsidios reales al agua, energía y transporte acumulados en doce meses corridos respecto a igual periodo observado en enero de 2024 y 67% respecto del pico de doce meses acumulados observado en el mes de junio de 2022 (acumulados entre julio de 2021 y junio de 2022 - Ver gráfico 9)⁵.

GRAFICO N° 9: Subsidios reales acumulado en últimos 12 meses corridos
Evolución a moneda de abril de 2024 en billones de \$



Fuente: elaboración propia en base a Presupuesto Abierto e INDEC

DEUDA FLOTANTE

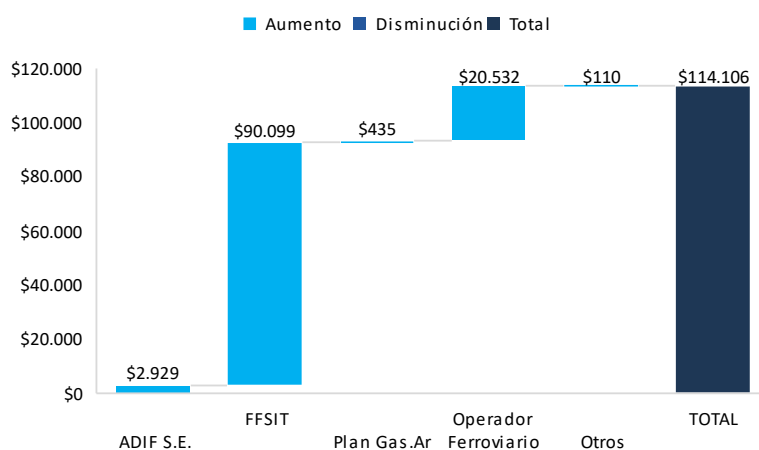
En el año 2024 se observa una contribución a aumentar deuda flotante⁶ del Estado Nacional en \$ 114.106 millones explicado por devengamientos por encima de los pagos principalmente del Fondo Fiduciario del Transporte y Operador Ferroviario.

⁴ Tiene como finalidad el financiamiento de la cobertura de los subsidios al transporte automotor de pasajeros.

⁵ Al analizar los datos de doce meses acumulados es relevante que los subsidios destinados a CAMMESA en el mes de julio de 2022 fueron \$0 que, a diferencia de los meses de abril y abril, es una situación poco probable dado el contexto: la estacionalidad propia del pico de consumo de invierno y las transferencias realizadas en el mes anterior y posterior.

⁶ Entendida como la diferencia entre los gastos corrientes devengados y los gastos corrientes pagados.

GRAFICO N° 10: Diferencia entre gasto devengado y pagado
Acumulado nominal a abril de 2024 en millones de \$



Fuente: elaboración propia en base a Presupuesto Abierto e INDEC

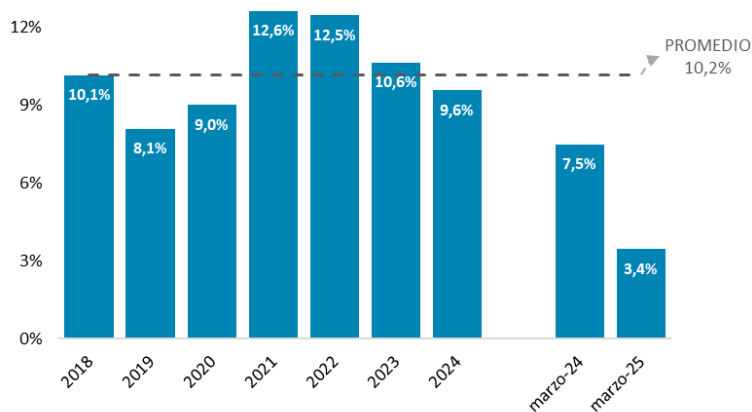
El mayor aportante a la deuda flotante fue Fondo Fiduciario del Transporte que suma \$90.099 millones y explicó el 80% del total de deuda acumulada en el periodo. A su vez, CAMMESA y ENARSA no aportaron a la deuda flotante en el acumulado anual.

SUBSIDIOS EN RELACION AL GASTO Y AL DEFICIT

Los subsidios a la energía y el transporte representaron el 3,4% de los gastos primarios de la Administración Nacional acumulados al mes de marzo. Esto es lo menos de la mitad del peso observado en igual periodo de 2024.

Por otra parte, tanto en marzo de 2024 como de 2025 los subsidios se aplicaron en un contexto de superávit fiscal primario donde el 9,4% de la mejora en el superávit primario responden al ahorro por baja de subsidios.

GRAFICO N° 11: subsidios energéticos en relación al gasto primario



Fuente: elaboración propia en base a Presupuesto Abierto y Oficina de Presupuesto del Congreso.

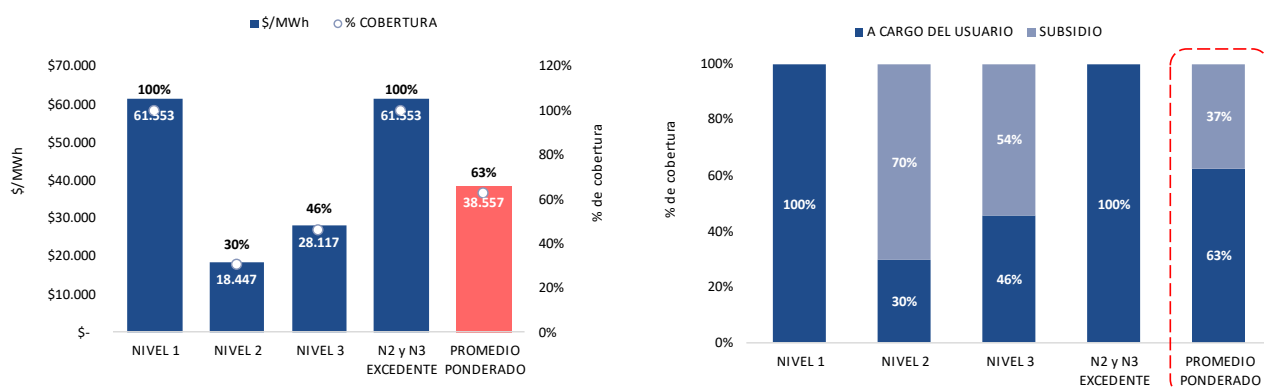
TARIFAS RESIDENCIALES

COBERTURA DEL COSTOS

COBERTURA DE COSTOS DEL SISTEMA POR SERVICIO Y USUARIO

Energía Eléctrica: Los precios mayoristas de la energía eléctrica fijados por la Secretaría de Energía a partir de abril se rigen por las Resoluciones 26/2025 que determina la reprogramación trimestral definitiva del verano y las resoluciones 110/2025 y 36/2025 que fija los nuevos parámetros de bonificación de los precios mayoristas del gas y energía eléctrica. Con esto, y las bonificaciones en el precio otorgadas a los segmentos N2 y N3 en el mes de abril, la cobertura de costos del sistema eléctrico para la categoría residencial indica que, en promedio, el 63% lo aporta el usuario vía tarifas mientras que el 37% del costo lo aporta el Estado nacional. El gráfico N° 12 muestra estas coberturas.

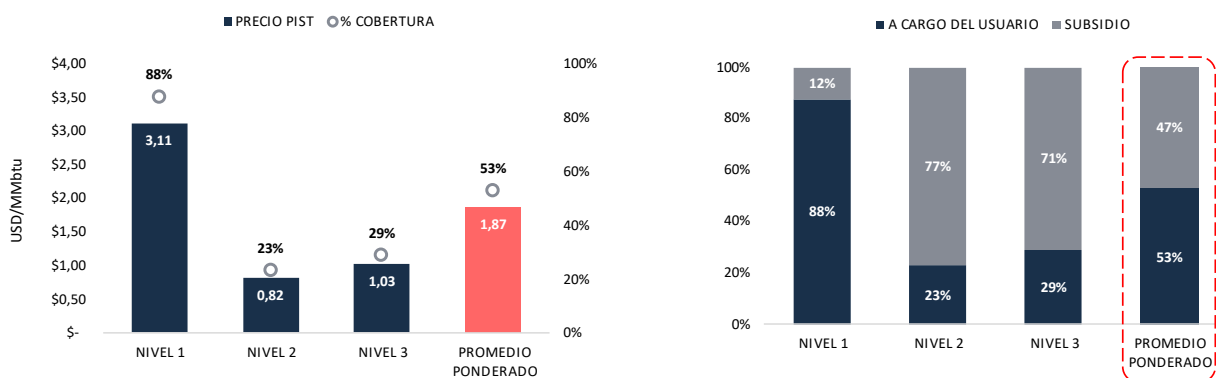
GRAFICO N° 12: precios y coberturas en el Mercado Eléctrico Mayorista Residencial | abril 2025



Fuente: elaboración propia en base a SE.

Gas Natural: Por otra parte, con los nuevos precios del gas PIST, y las bonificaciones en el precio del gas otorgadas a los segmentos N2 y N3, la cobertura de costos de abastecimiento del gas natural indica que en promedio el usuario residencial abona el 53% mientras el 47% del costo de abastecimiento es cubierto por el Estado nacional. El gráfico N° 13 muestra estas coberturas.

GRAFICO N° 13: precios y costo de abastecimiento del gas natural residencial | abril 2025



Fuente: elaboración propia en base a SE.

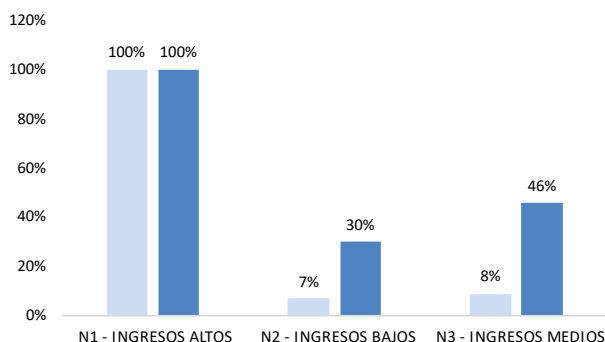
EVOLUCION DE LA COBERTURA DE COSTOS DEL SISTEMA POR SERVICIO Y POR SEGMENTO DE USUARIO

La cobertura de costos eléctricos para el segmento N1 se ubica en el 100%. A su vez, para los usuarios N2 y N3 la cobertura es del 30% y 46% respectivamente en abril de 2025.

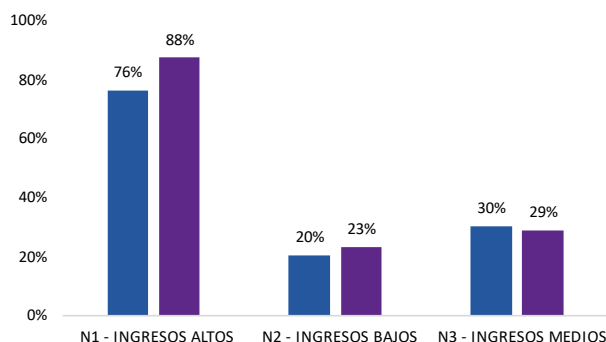
Por otra parte, la cobertura del costo de abastecimiento del gas en abril es del 88% para los usuarios N1 mientras que los usuarios N2 y N3 pagan el 23% y 29% del costo de abastecimiento respectivamente.

GRAFICO N° 14: cobertura de costos de abastecimiento de la energía por servicio y usuario
14.1 Energía eléctrica

■ abril-24 ■ abril-25


14.2 Gas natural

■ abril-24 ■ abril-25



Fuente: elaboración propia en base a Secretaría de Energía, ENARGAS y BCRA.

La cobertura comparada entre abril de 2024 y abril de 2025 indica que se mantiene en el 100% para los usuarios eléctricos de altos ingresos mientras se incrementó para los usuarios de ingresos medios e ingresos bajos. A su vez, en el caso del gas natural, las coberturas aumentaron para los usuarios N1 y N2 mientras que los usuarios N3 experimentan una leve reducción.

En el caso eléctrico se observa una particularidad en el otorgamiento de las bonificaciones al precio mayorista. En este sentido, la Resolución 36/2025 estableció una escala de bonificaciones decrecientes para cada mes hasta finales de 2025. Por esto, entre marzo y abril la proporción bonificada pasó del 70,66% al 70,03% del precio para los usuarios N2 y del 54,86% al 54,32% del precio para los usuarios N3. Estas reducciones no implican cambios significativos en la cobertura de costos entre ambos meses.

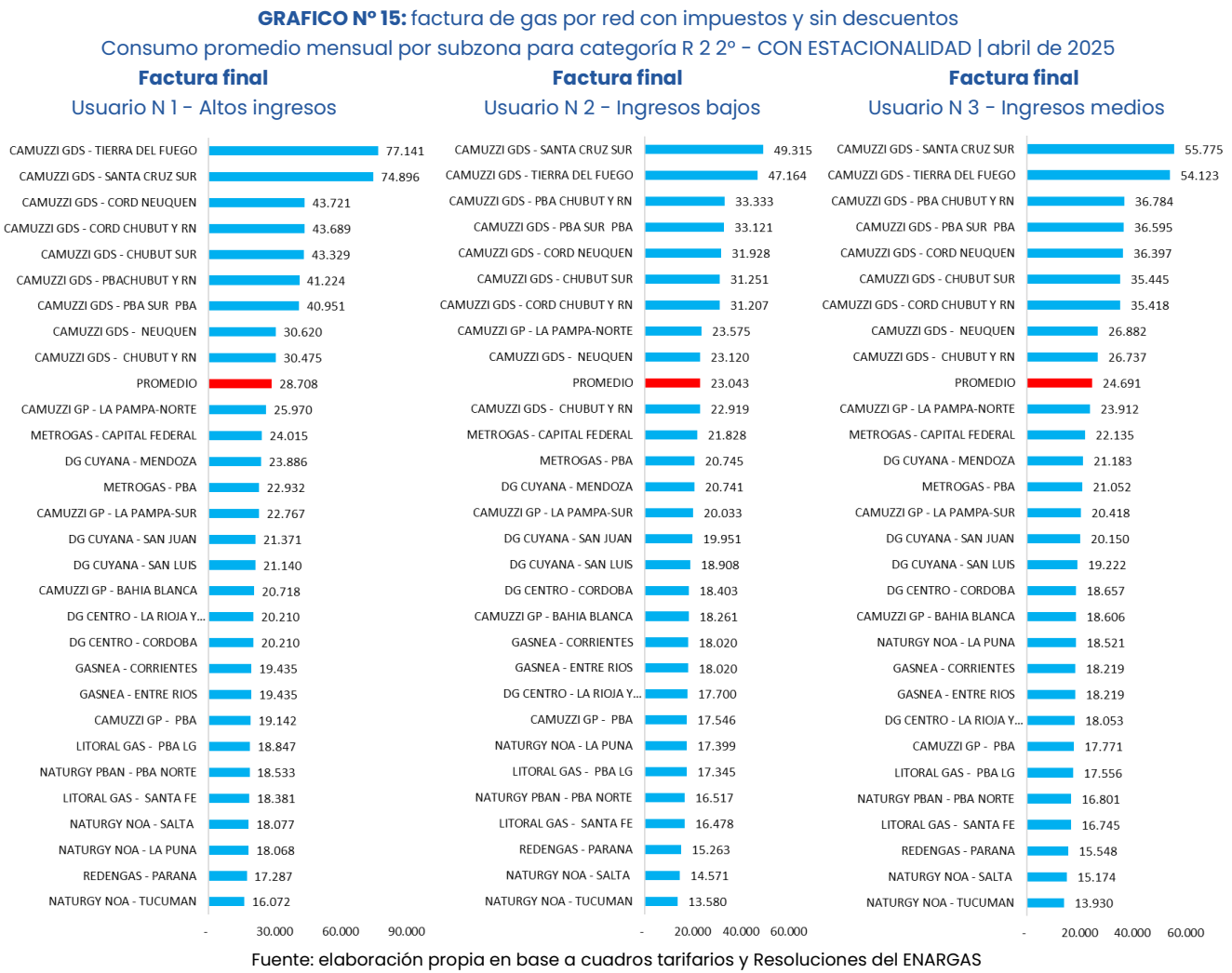
COMPARATIVO DE TARIFAS DE GAS NATURA POR REDES

En el mes de abril se sancionaron nuevos cuadros tarifarios para el servicio público de gas por redes que reflejan un aumento en el precio del gas que paga la demanda y un aumento en los cargos por transporte y distribución. Es decir, se modificó el cargo fijo y el cargo variable en las facturas de los usuarios.

Con los nuevos valores, la factura promedio país del mes de abril para un usuario N1, correspondiente a hogares de ingresos altos, es de \$28.708 por mes ajustada por estacionalidad. A su vez, la factura promedio país para un usuario N2 (hogares de bajos ingresos) es de \$23.043 mientras que para un usuario N3 (hogares de ingresos medios) es de \$24.691.

Por último, un análisis transversal de facturas promedio muestra que el segmento N1 paga una factura 25% superior al segmento N2 y 16% mayor al segmento N3.

A continuación, se presenta un cuadro comparativo de las facturas por región, por distribuidora y por nivel tarifario, en base a las tarifas vigentes en diciembre de 2024.



A diferencia de la tarifa eléctrica, la tarifa de gas es de jurisdicción nacional. Por esto, en el territorio conviven 30 precios del gas distinto que ascienden a más de 90 si se consideran subzonas tarifarias, tarifa social y Ley de zonas frías.

TABLA N° 4: precios del gas PIST por distribuidoras y segmento de usuarios | abril 2025

	NIVEL 1	NIVEL 2	NIVEL 3
CAMUZZI GAS DEL SUR S.A.	\$ 3,08	\$ 1,11	\$ 1,38
CAMUZZI GAS PAMPEANA S.A.	\$ 3,11	\$ 1,12	\$ 1,40
DISTRIBUIDORA DE GAS CUYANA S.A.	\$ 3,17	\$ 1,14	\$ 1,42
DISTRIBUIDORA DE GAS DEL CENTRO S.A.	\$ 3,13	\$ 1,13	\$ 1,41
GASNEA S.A.	\$ 3,15	\$ 1,13	\$ 1,42
GASNOR S.A.	\$ 3,11	\$ 1,12	\$ 1,40
LITORAL GAS S.A.	\$ 3,13	\$ 1,13	\$ 1,41
METROGAS S.A.	\$ 3,10	\$ 1,12	\$ 1,40
NATURGY BAN S.A.	\$ 3,15	\$ 1,13	\$ 1,42
REDENGAS S.A.	\$ 3,16	\$ 1,14	\$ 1,42

Fuente: elaboración propia en base a cuadros tarifarios y Resoluciones del ENARGAS

TARIFAS Y SALARIOS EN EL AMBA

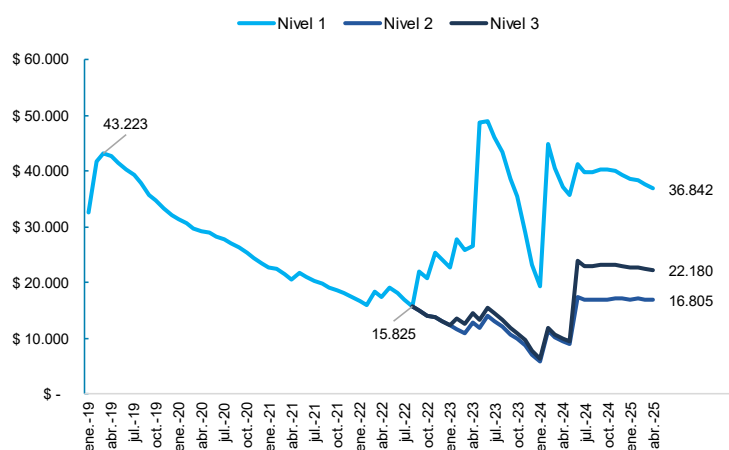
EVOLUCION DE LA FACTURA FINAL DEL AMBA EN TERMINOS REALES

Tanto la factura promedio de energía eléctrica como la factura promedio del servicio de gas natural del AMBA, sin estacionalidad, continúan por debajo, en términos reales, a las observadas en marzo de 2019. Esto sucede luego de otorgar aumentos en el precio de la energía de manera estacional, y en el Valor Agregado de Distribución, y con el cambio en el umbral de consumo subsidiado y las bonificaciones otorgadas en el precio mayorista.⁷

A su vez, el peso en el salario de las facturas energéticas de abril de 2025 para los hogares de altos ingresos es menor al observado que en abril de 2019.

La factura residencial promedio de energía eléctrica. Para los usuarios del Nivel 2 (bajos ingresos) y nivel 3 (ingresos medios) la factura final promedio, ajustada por inflación, tuvo una recomposición significativa en junio de 2024 debido al incremento en el precio de la energía, a la modificación de los umbrales de consumo subsidiado y a incrementos mensuales y consecutivos en el Valor Agregado de Distribución que se dieron, particularmente, a partir del último cuatrimestre del año 2024. En abril de 2025, con un aumento promedio del 3,5% en el cargo fijo y 1,4% en el cargo variable, la factura final eléctrica promedio presenta un nivel menor al de los últimos meses medida en valores constantes.

GRAFICO N° 16: factura eléctrica final con impuestos y sin descuentos por 265 Kwh/mes del AMBA. En valores reales (moneda constante). Contempla bloque de consumo subsidiado.



Fuente: elaboración propia en base a ENRE, Secretaría de Energía e INDEC.

La factura residencial promedio del gas muestra una dinámica algo diferente. Entre abril de 2019 y marzo de 2023 la tarifa de gas residencial promedio se redujo en términos reales. A partir de entonces, y hasta marzo de 2024, hubo una reducción real adicional. Esta tendencia se revierte a partir de los incrementos tarifarios de abril del mismo año.

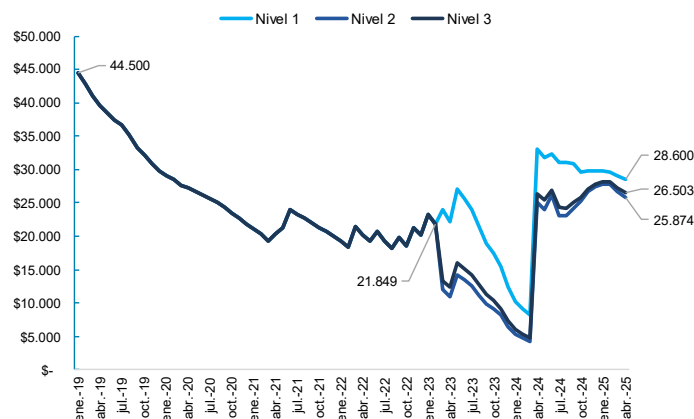
Actualmente, la factura final promedio que pagan los usuarios tiende a converger para los usuarios N 2 y N 3 que exhiben una diferencia de solo \$630. Esto se debe a la combinación de dos factores: por un lado, porque ambos segmentos (N2 y N3) mantienen igual cargo fijo, y por otro lado porque tienen iguales umbrales de consumo subsidiado (que siguen la tendencia estacional), a pesar de corresponder un precio del gas bonificado con ciertas divergencias (65% y 50% para N2 y N3). Esto deriva en que no se magnifican los efectos de la diferencia de precios.

A diferencia del caso eléctrico, en abril de 2025 los cuadros tarifarios del gas natural tuvieron un incremento promedio del 2,5% en el cargo fijo mientras que el cargo variable aumentó también 0,6%. Esto implicó una reducción real en las facturas de los usuarios N1 del 1,5% respecto del mes anterior mientras que para los usuarios N2 y N3 la factura se redujo 3,3% y 2,8%

⁷ Los umbrales implican cobrar el cargo variable sin subsidios a partir de los 350 kwh/mes de consumo para un usuario N2 y a partir de los 250 kwh/mes para un usuario N 3. Las bonificaciones en el precio mayoristas son decrecientes en 2025 (Res. 36/2025 SE).

respectivamente. Este efecto se logra por el cambio en respecto del mes anterior en el bloque subsidiado⁸ y los incrementos por debajo de la inflación estimada.

GRAFICO N° 17: factura de gas natural final con impuestos y sin descuentos por 60,5 m3/mes del AMBA. En valores reales (moneda constante). Contempla bloque de consumo subsidiado.



Fuente: elaboración propia en base a ENARGAS, Secretaría de Energía e INDEC.

Esta particularidad se debe a cuatro factores: en primer lugar, se incrementó el precio del gas PIST que, proporcionalmente, tiene mayor peso para los usuarios de altos ingresos; en segundo lugar, se incrementaron los cargos fijos que, proporcionalmente, tiene mayor peso para usuarios N2 y N3; en tercer lugar, el cambio mensual del bloque de consumo subsidiado tiene también un efecto significativo; y, por último, y más relevante en los último meses, los incrementos en el cuadro tarifario final son menores a la inflación estimada.

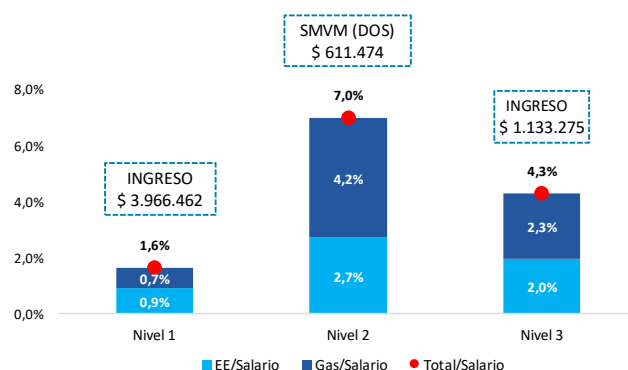
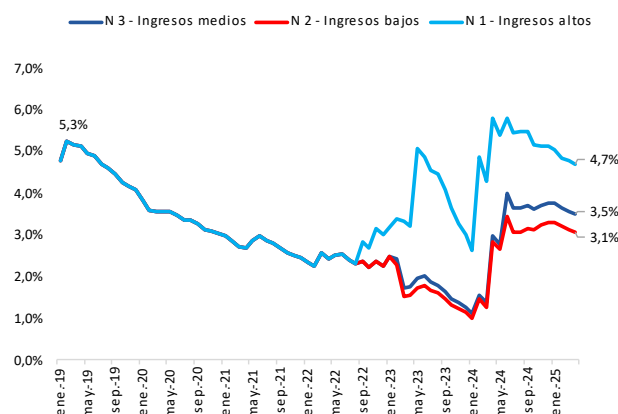
RELACION ENTRE LA FACTURA FINAL DE GAS Y ELECTRICIDAD Y EL SALARIO PROMEDIO

El salario RIPTE estimado⁹ en abril indica que el peso de los servicios energéticos de un usuario N 1, N 2 y N 3 representan el 4,7%, 3,1% y 3,5% del indicador respectivamente. Por otra parte, tomando el ingreso mínimo de cada segmento de ingresos, la factura promedio de los servicios públicos de luz y gas en el AMBA tiene un peso de 1,6% para los N 1, de 7% para los N 2 y de 4,3% para los N 3.

GRAFICO N° 18: peso de la factura final de los servicios energéticos en el salario promedio | AMBA

18.1 – En relación al salario RIPTE estimado (Remuneración Imponible Promedio de los Trabajadores)

18.2 – En relación con el ingreso mínimo estimado de cada segmento de ingresos en abril¹⁰



Fuente: elaboración propia en base a ENRE, ENARGAS y MTEySS. Consumos de 265 KWh/mes (energía eléctrica) y de 60,5 m3/mes (gas natural).

⁸ En el gas natural el bloque de consumo subsidiado cambia todos los meses acorde a la estacionalidad. Por esto, es posible que entre meses sucesivos se subsidie menos cantidad a mayores precios derivando en una reducción leve de la factura.

⁹ Estimado en base a la inflación esperada en REM-BCRA.

¹⁰ Se toma el ingreso mínimo requerido para los niveles 1 y 3 (3,5 y 1 canastas básicas respectivamente) y el Salario Mínimo Vital y Móvil estimado para los usuarios N 2. En caso de no tener el dato actualizado se estima por inflación esperada en REM-BCRA.

TRANSPORTE

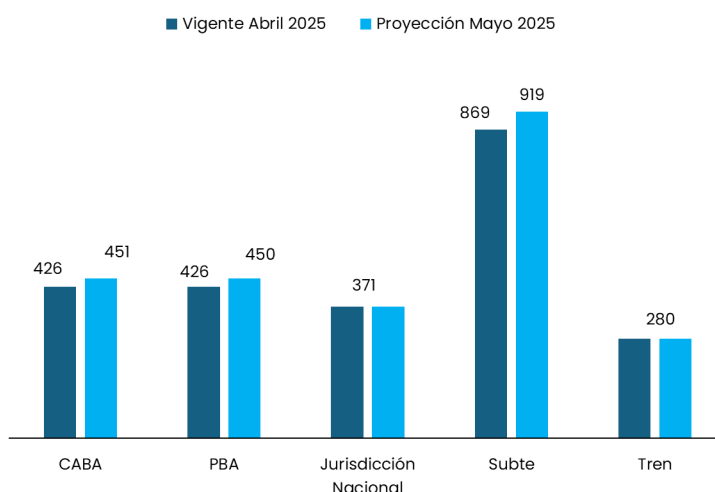
INCREMENTOS PREVISTOS EN EL AMBA PARA EL MES DE MAYO

A partir del mes de marzo de 2025, rige para la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y la Provincia de Buenos Aires un mecanismo de actualización de la tarifa de transporte público. Para el mes de marzo, en ambas jurisdicciones, el aumento de las tarifas fue del 10%, mientras que en los meses subsiguientes las tarifas crecerán a igual ritmo que la evolución del IPC medido por el INDEC al que se le adicionará un 2%.

En el caso de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, el índice de referencia para la actualización de las tarifas de subte y colectivo es el IPC Nacional, mientras que para la Provincia de Buenos Aires el índice empleado es el IPC GBA. De este modo, atento a que las líneas bajo jurisdicción nacional continúan con su tarifa congelada desde el mes de agosto de 2024, el servicio de colectivos cuenta con 3 cuadros tarifarios distintos: uno por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, otro por las líneas de Provincia y otro correspondiente a las líneas de Jurisdicción nacional.

En base al IPC publicado por el INDEC, correspondiente al mes de marzo de 2025, es posible proyectar las tarifas de transporte público que regirán a partir del mes de mayo según la regla de indexación vigente. Para el caso de colectivos y trenes se toma la primera sección como referencia, mientras que para el Subte el valor de la tarifa es plano.

GRAFICO Nº 19: Evolución proyectada de la tarifa de colectivos, Subte y Tren en \$ corrientes



Fuente: Secretaría de Transporte, SBASE e INDEC.

Al mes de mayo, para la Ciudad de Buenos Aires el incremento de la tarifa de colectivo significará un ahorro acumulado de \$2.700 millones para el trimestre marzo, abril, mayo, mientras que la Provincia registrará un ahorro de \$14.937 millones en concepto de subsidios para el mismo período.

RELEVAMIENTO FEDERAL DE TARIFAS DE TRANSPORTE PÚBLICO

El Estado Nacional no tiene competencia en materia de transporte público en las provincias, salvo para recorridos interjurisdiccionales, por lo que la celebración de contratos, fijación de tarifas y recorridos corresponde a los gobiernos provinciales y locales según el caso. La eliminación por parte del gobierno nacional del Fondo de Compensación al Transporte Público del Interior, producida en el mes de febrero de 2024, implicó una mayor presión para los presupuestos municipales y, consecuentemente, la necesidad de readecuar la tarifa de los servicios de transporte.

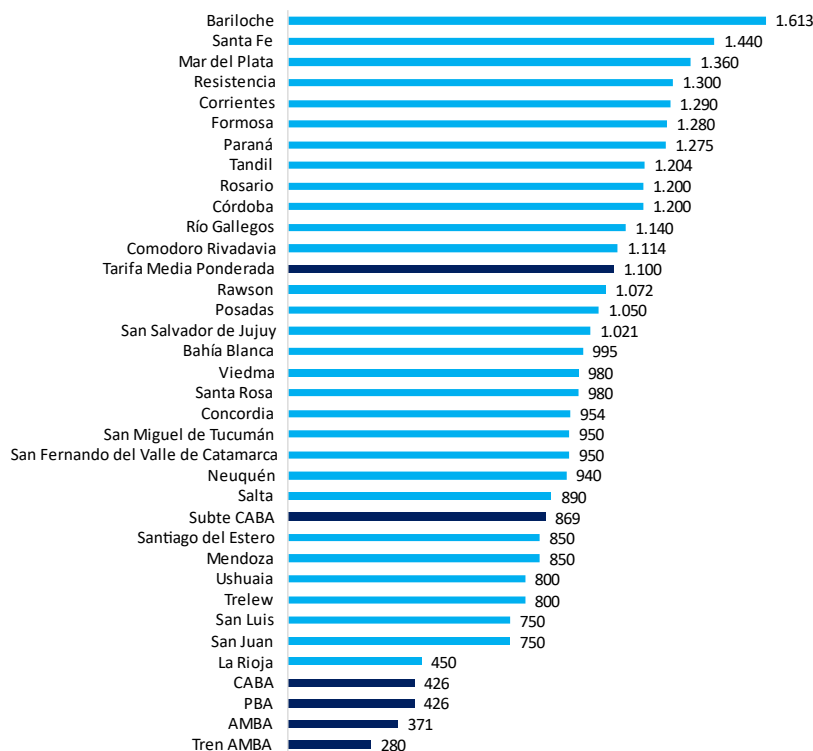
Al momento del cierre del presente informe, entre las principales ciudades del país se observan ciudades con tarifas por encima de los \$1.000, como es el caso de Bariloche (\$1.613), Santa Fe (\$1.440), Mar del Plata (\$1.360), Resistencia (\$1.300), Corrientes (\$1.290), Formosa (\$1.280), Tandil (\$1.204), Rosario (\$1.200), Córdoba (\$1.200) y Comodoro Rivadavia (\$1.114). Por su parte, las tarifas más bajas del país se encuentran San Luis (\$750), San Juan (\$750) y La Rioja (\$450).

REPORTE DE TARIFAS y SUBSIDIOS #25

Observatorio de tarifas y subsidios IIEP (UBA-CONICET) | abril 2025

Tomando un promedio ponderado de las tarifas de transporte del interior, su valor medio se ubica en \$1.100,33, mientras que el boleto mínimo de colectivo del AMBA se ubica en \$371,13 para la Ciudad de Buenos Aires en \$426,21, para el Gran Buenos Aires en \$425,57. Por su parte el boleto mínimo de trenes en el AMBA es de \$280.

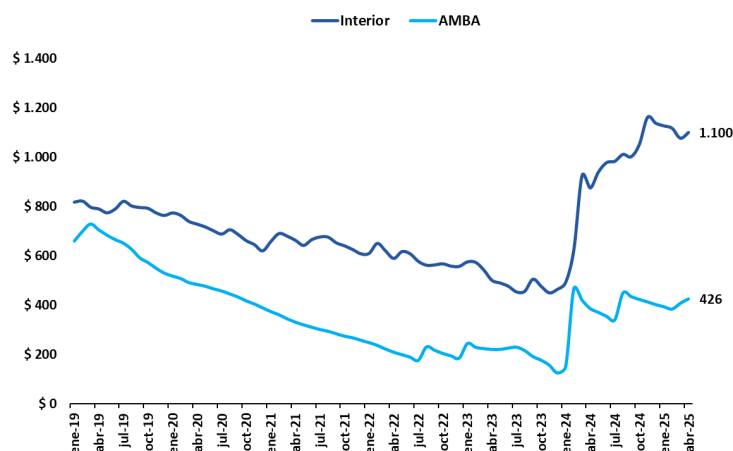
GRAFICO N° 20: Relevamiento federal de tarifas de transporte público



Fuente: elaboración propia en base a relevamientos.

Medido en términos reales y relativo al salario mínimo, vital y móvil, la suba en las tarifas del interior ha sido bastante pronunciada, tornándose un sistema socialmente costoso comparado al AMBA y a otros sistemas de transporte público automotor de América del Sur.

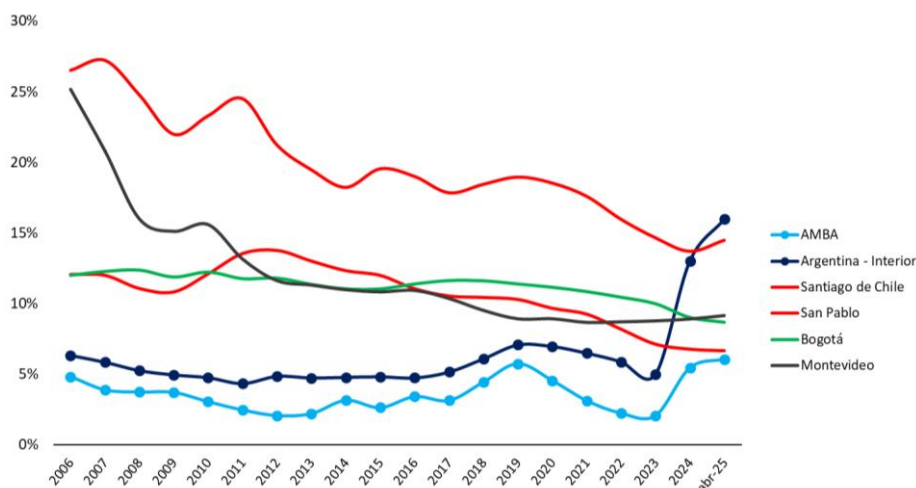
GRAFICO N° 21: Evolución de la tarifa de colectivos del AMBA y el interior en \$ constantes de marzo 2025



Fuente: Secretaría de Transporte de la Nación, INDEC y Relevamiento propio

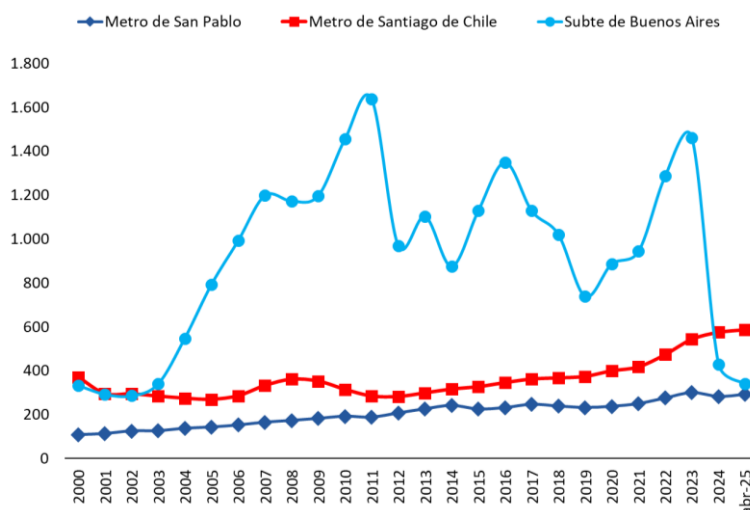
Medido en términos de cantidad de boletos asequibles a través del salario mínimo, el Subte de Buenos Aires muestra un proceso de recomposición tarifaria desde el año 2024, el cual permite acercar la relación tarifa / ingresos a valores semejantes a los observados para servicios equiparables, como el Metro de San Pablo y el Metro de Santiago de Chile. Actualmente, un salario mínimo puede comprar 342 pasajes de Subte, cuando dicha relación fue de 1.638 boletos en el año 2011. Para el caso del Metro de Santiago, un salario mínimo puede acceder por mes a 587 boletos en horario pico, mientras que para el Metro de San Pablo el mono es de 292.

GRAFICO 22: Costo de una canasta de transporte público como % del salario mínimo, vital y móvil



Fuente: Secretaría de Transporte de la Nación, INDEC y Relevamiento propio

GRAFICO N° 23: Cantidad de boletos de Subte asequibles por el salario mínimo de cada ciudad



Fuente: Elaboración Propia en base a relevamientos

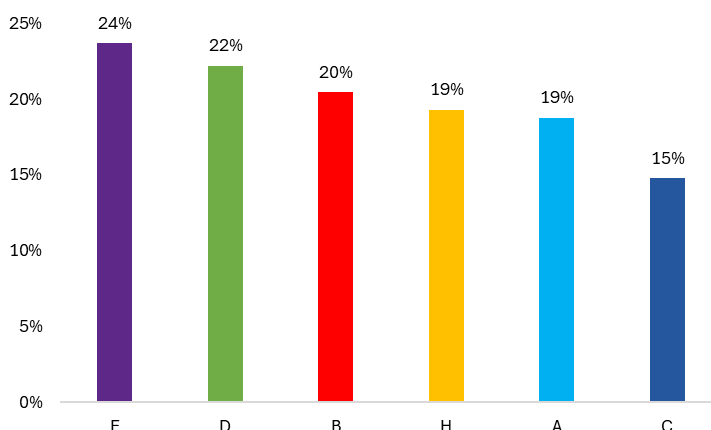
EFFECTOS DE LA APERTURA DEL SISTEMA DE PAGOS AL TRANSPORTE

Mediante el Decreto N° 698/2024, el gobierno nacional dispuso la “interoperabilidad de medios de pago” en el uso del Sistema Único de Boleto Electrónico (S.U.B.E), lo que implica la aceptación de cualquier medio de pago electrónico sin contacto para el uso del transporte público, como es la propia tarjeta SUBE, las tarjetas bancarias, dispositivos móviles, entre otros. Dicha medida es extensiva a todos los medios de transporte y para todas las jurisdicciones adheridas al sistema SUBE, aunque su impacto será progresivo y dependerá del ritmo de recambio de las validadoras.

Por lo pronto, el sistema SUBE es administrado por Nación Servicios SA, una unidad de negocios del Banco Nación, cuyos ingresos, desde el inicio del sistema hasta el mes de noviembre de 2024, consistían en el cobro de una comisión del 7% + IVA por cada transacción realizada. Dicha comisión era luego reintegrada a las empresas de transporte vía subsidios a cargo del Estado Nacional para las líneas interjurisdiccionales y por parte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y la Provincia de Buenos Aires para las líneas del AMBA con recorrido exclusivo dentro de su jurisdicción. Efectivo a partir del mes de diciembre de 2024, con motivo de la apertura del sistema SUBE a nuevos medios de pago, la comisión se redujo al 4,5%. Asimismo, la incorporación de nuevos adquirentes en la Ciudad de Buenos Aires, como es el caso del Subte, también motiva una competencia a la baja de las comisiones, ubicándose en torno al 2%.

La apertura de los medios de pago en el Subte de Buenos Aires, de la mano de la implementación de numerosos descuentos por parte de entidades bancarias y tarjetas, incentivó una rápida adopción de esta alternativa por parte de los usuarios, alcanzando en el mes de diciembre una participación media del 20% durante los días hábiles. No obstante, se observan diferencias pronunciadas a nivel estación y nivel línea, lo cual se relaciona con el grado de inclusión financiera de los usuarios del servicio y/o la necesidad de emplear la tarjeta SUBE para aprovechar los beneficios de la tarifa social y la integración tarifaria.

GRAFICO N° 24: % de validaciones con tarjeta de débito/crédito por línea para un día hábil de diciembre



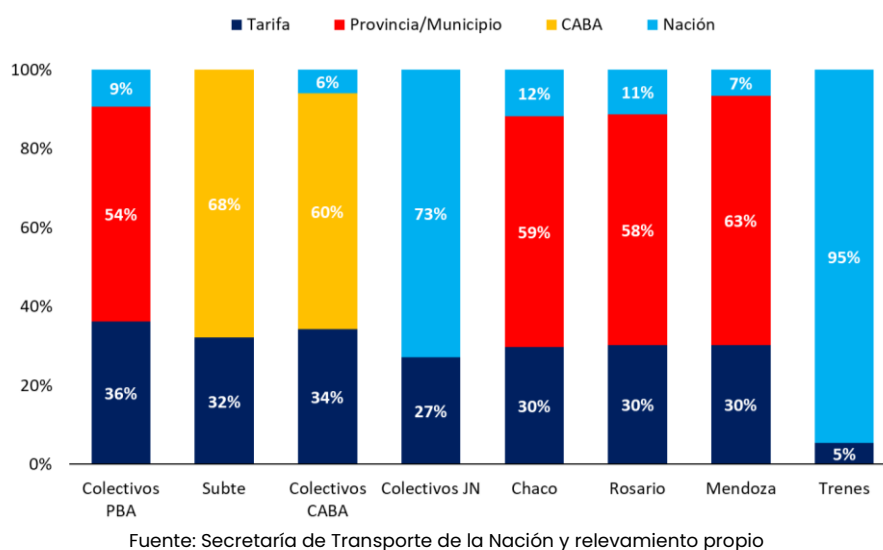
Fuente: elaboración propia en base a Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires

FINANCIAMIENTO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE

El financiamiento del transporte público es, como regla general, competencia local, salvo para aquellos servicios interjurisdiccionales, como son los trayectos entre provincias o bien entre la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (servicios denominados de Jurisdicción Nacional). Desde el año 2019 y, en particular, luego de la eliminación del Fondo Compensador del Transporte Urbano del Interior en 2024, los gobiernos locales y provinciales ocupan un lugar cada vez más preponderante. A continuación, se presenta la composición del financiamiento de los servicios de transporte público según la jurisdicción pública aportante al igual que la participación de los ingresos tarifarios.

Los servicios del interior muestran una cobertura tarifaria del orden del 30%, similar a la que exhiben los servicios del AMBA. Por su parte, el servicio ferroviario muestra una cobertura tarifaria del 5%, de persistir el congelamiento tarifario retornará a los pisos observados previo a los ajustes realizados en el segundo semestre de 2024. Es importante destacar que la mejora en la cobertura tarifaria del transporte público automotor del AMBA se explica por una reducción pronunciada del servicio reconocido por el regulador, lo que se traduce en una caída sensible de frecuencias y kilómetros realizados por los operadores, a lo cual se adiciona la suba del orden del 21% en las tarifas de PBA y CABA según los aumentos realizados y proyectados para el mes de mayo.

GRAFICO N° 25: Composición del financiamiento del transporte público para servicios seleccionados



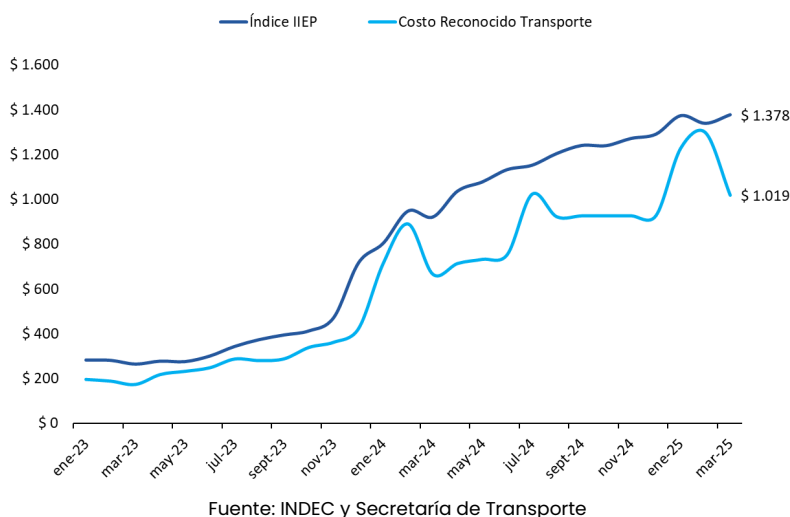
LOS COSTOS DEL TRANSPORTE PUBLICO AUTOMOTOR DEL AMBA

Los subsidios al transporte público automotor del AMBA surgen del cálculo de costos del sector que realiza la Secretaría de Transporte en base a la metodología dispuesta por la Resolución N° 270/09, N° 37/13 y sus modificatorias. A la fecha de publicación del presente informe, la estructura de costos vigente fue la publicada mediante la Resolución N°8/2025, realizada a partir de información del mes de diciembre de 2024 y operativa para las liquidaciones del primer semestre de 2025.

Desde el Observatorio de Tarifas y Subsidios del IIEP se elaboró un índice propio para dimensionar la evolución de los costos del transporte público automotor del AMBA, expresando su valor en función de la cantidad de pasajero transportado. Este indicador es equivalente a la tarifa técnica o de equilibrio, la cual refleja el costo uniforme del servicio. Al igual que el cálculo realizado por el Estado Nacional, la diferencia entre este valor y la recaudación efectiva por pasajero deriva en el monto a cubrir vía subsidios. Las principales diferencias observadas se explican principalmente por el costo de capital imputado en la estructura de costos, desfasado respecto a otras mediciones de organismos públicos.

Al mes de marzo de 2025, el costo del servicio por pasajero transportado, es decir, la tarifa sin subsidios asciende a \$1.339 pesos según los cálculos realizados por el IIEP (considerando el IVA transporte es de \$1.480). Este valor debe contrastarse con el costo reconocido por el Estado Nacional, el cual asciende a \$1.019 (por cuestiones metodológicas se utiliza al grupo tarifario SGI para el análisis de los costos técnicos del sistema).

GRAFICO N° 26: Costo del sistema de transporte por pasajero en \$ corrientes



REPORTE DE TARIFAS y SUBSIDIOS #25

Observatorio de tarifas y subsidios IIEP (UBA-CONICET) | abril 2025

Es importante destacar que, en términos relativos, los costos técnicos realizados por el Estado convergen al valor estimado por el IIEP, aunque ello se explica por un pronunciado ajuste en los pasajeros transportados considerados para los meses de enero y febrero de 2025 y no por una corrección a valores de mercado de los precios empleados por el regulador para el cálculo de compensaciones al transporte.