



FUNDACIÓN
APERTURA

El interior pone la plata; el AMBA, la SUBE.

Subsidios al transporte urbano de pasajeros: cómo se financia el sistema, cómo se reparte y por qué las ciudades del interior productivo reciben cada vez menos de lo que aportan.

Rosario, Santa Fe — Julio de 2026

En 2024, de cada \$100 de subsidio nacional al transporte...

\$92,3

se quedaron en el AMBA

13% de la superficie urbana del país

\$7,5

llegaron a las 23 provincias del interior

donde vive más de la mitad de los argentinos

Un año antes, el interior recibía el 18,3%. En 2024 su participación cayó a menos de la mitad. No fue una crisis: fue una decisión.

Dos maneras de subsidiar el boleto

SUBSIDIO A LA OFERTA

El Estado transfiere fondos a las empresas para cubrir costos operativos —combustible, salarios, mantenimiento— y así sostener la tarifa por debajo del costo real.

Sostiene el servicio: frecuencias, recorridos, unidades en la calle.

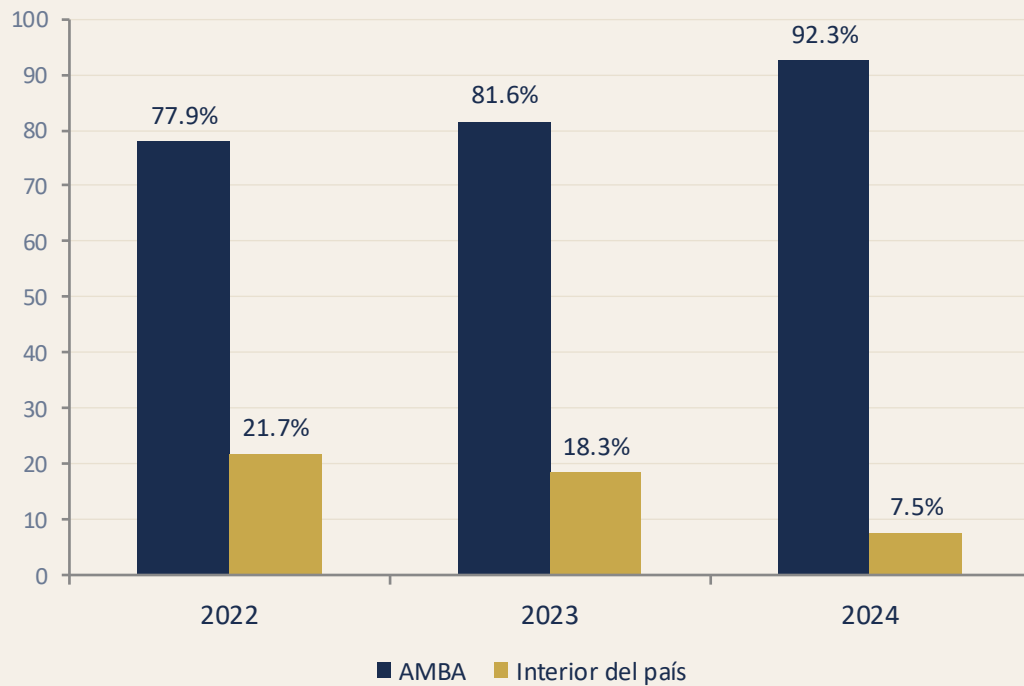
SUBSIDIO A LA DEMANDA

El Estado otorga descuentos directos a grupos de usuarios —jubilados, trabajadoras domésticas, beneficiarios de ANSES— a través de la tarjeta SUBE (Atributo Social: -55%).

Sostiene al pasajero: abarata el viaje de quien menos tiene.

La clave del informe: un sistema sano necesita ambos. Desde 2024, el AMBA conserva los dos; el interior quedó solo con uno.

Tres años, una concentración sin precedentes



-11 puntos

perdió el interior en un solo año
(2023 → 2024)

No fue un ajuste proporcional.

El subsidio total se multiplicó por 2,6 en 2024, pero el crecimiento fue casi todo para el AMBA. El interior quedó congelado en términos nominales — es decir, licuado.

Fuente: Ministerio de Transporte de la Nación, montos totales del subsidio automotor 2022-2024.

La tabla que documenta el derrumbe, peso por peso

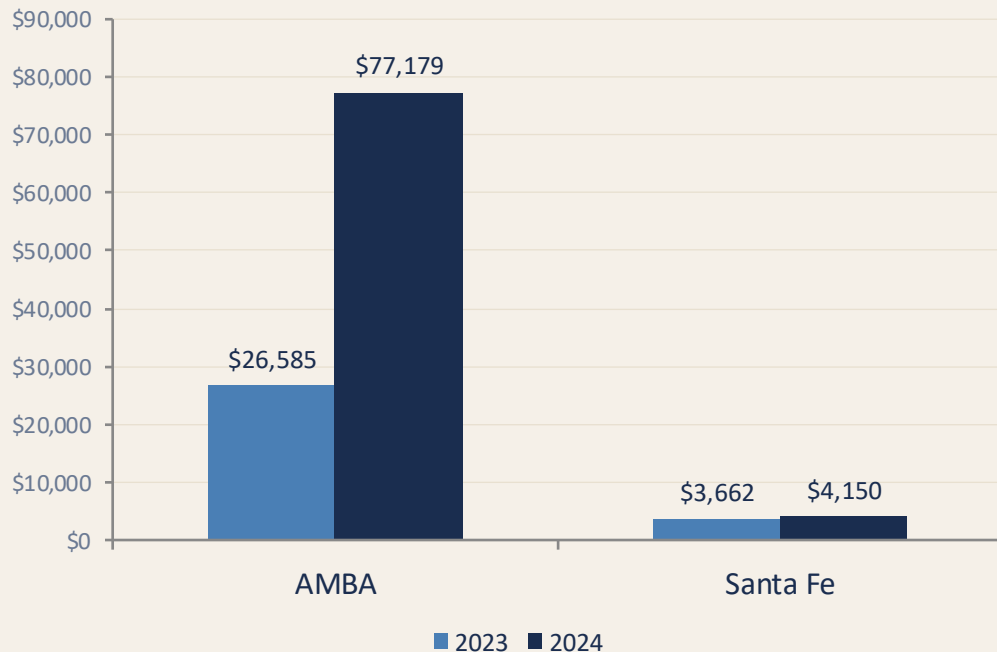
Ejecución del subsidio nacional al transporte automotor por categoría, en millones de pesos corrientes y en participación sobre el total:

Categoría	Ejec. 2022 (\$M)	% 2022	Ejec. 2023 (\$M)	% 2023	Ejec. 2024 (\$M)	% 2024
AMBA	184.540,0	77,85%	370.885,5	81,56%	1.076.716,7	92,31%
Interior del país	51.371,0	21,67%	83.293,2	18,32%	87.175,1	7,47%
Larga distancia	1.141,0	0,48%	535,7	0,12%	2.564,0	0,22%
Total general	237.052,0	100%	454.714,3	100%	1.166.455,8	100%

Cómo leerla: mientras el total se multiplicó casi por cinco entre 2022 y 2024, el interior pasó de \$51.371 M a apenas \$87.175 M — y su participación se desplomó del 21,7% al 7,5%. El AMBA multiplicó lo suyo por 5,8.

Fuente: Ministerio de Transporte de la Nación, planilla “Montos totales al subsidio de transporte automotor de pasajeros” (actualización al 23/04/2025).

Lo que el Estado nacional invierte en tu boleto depende de dónde vivas. Gasto por habitante.



18,6 veces

más subsidio por habitante recibe el AMBA que Santa Fe (2024)

En un año, el gasto por habitante del AMBA se triplicó (\$26.585 → \$77.179). En Santa Fe apenas se movió. Y en Córdoba, Tucumán o Salta cayó a prácticamente cero.

Fuente: elaboración propia sobre datos del Ministerio de Transporte de la Nación (2023-2024). Población implícita estimada; valores 2024 aproximados.

Fondo Compensación del Interior: una columna entera de ceros

El Gobierno nacional eliminó el Fondo de Compensación al Transporte del Interior —el subsidio a la oferta que en 2023 había distribuido \$96.000 millones— sin eliminar ningún subsidio equivalente en el AMBA. El resultado, provincia por provincia:

Jurisdicción	Fondo Comp. 2023 (\$M)	Fondo Comp. 2024 (\$M)
Córdoba	14.572,8	0
Santa Fe	10.547,9	0
Tucumán	6.813,1	0
Salta	6.195,4	0
Buenos Aires (interior)	4.433,1	0
...y las otras 18 provincias	28.149,3	0
Total interior	70.711,6	0

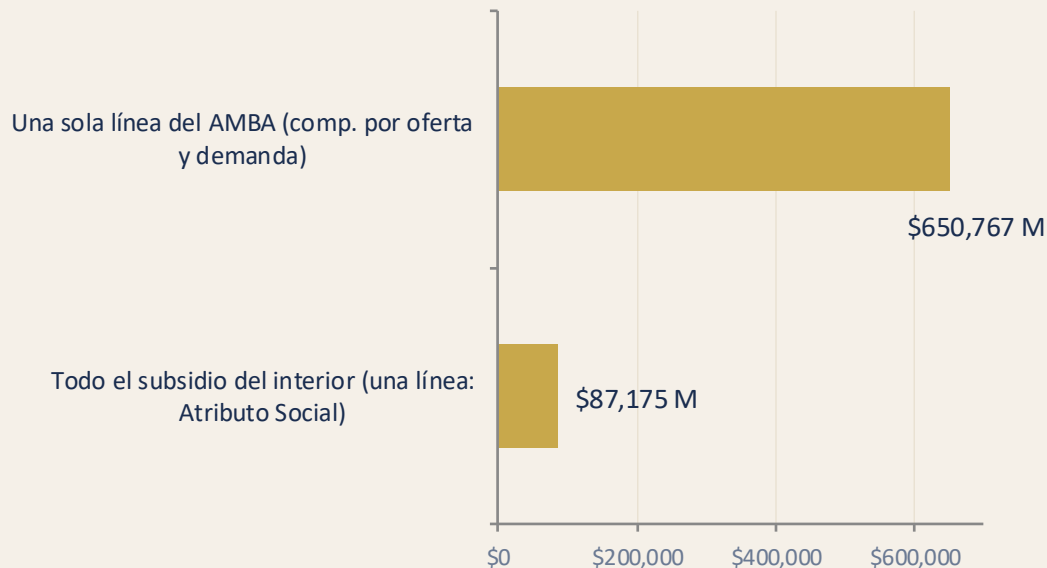
\$0

de subsidio a la oferta para las 23 provincias del interior en 2024.

Cinco provincias no recibieron un solo peso de ningún tipo en el primer cuatrimestre.

Fuente: Ministerio de Transporte de la Nación (2023-2024).

AMBA 2024: ocho líneas de subsidio, oferta y demanda combinadas



Ejecutado 2024, en millones de pesos. La línea mayor del AMBA (\$650.767 M) equivale al 55,8% de todo el subsidio, según el propio Ministerio.

Fuente: elaboración propia sobre datos del Ministerio de Transporte de la Nación, Cuadro 3 (compensaciones AMBA por tipo, 2024).

7,5 veces

todo el subsidio del interior cabe en UNA línea del AMBA

Las ocho líneas del AMBA en 2024:

- A la oferta: gasoil a precio diferencial (CABA y JN) y comisiones SUBE — se pagan a las empresas.
- A la demanda: Atributo Social, Boleto Integrado y compensaciones por demanda de CABA.
- Y la línea mayor, que combina oferta y demanda en su propio nombre.

No es solo de magnitud: es de diseño

AMBA · 2024

8 líneas de subsidio

- Compensaciones por oferta y demanda (\$650.767 M — 55,8% del total)
- Gasoil a precio diferencial (oferta pura)
- Comisiones SUBE (oferta pura)
- Atributo Social, Boleto Integrado y compensaciones por demanda

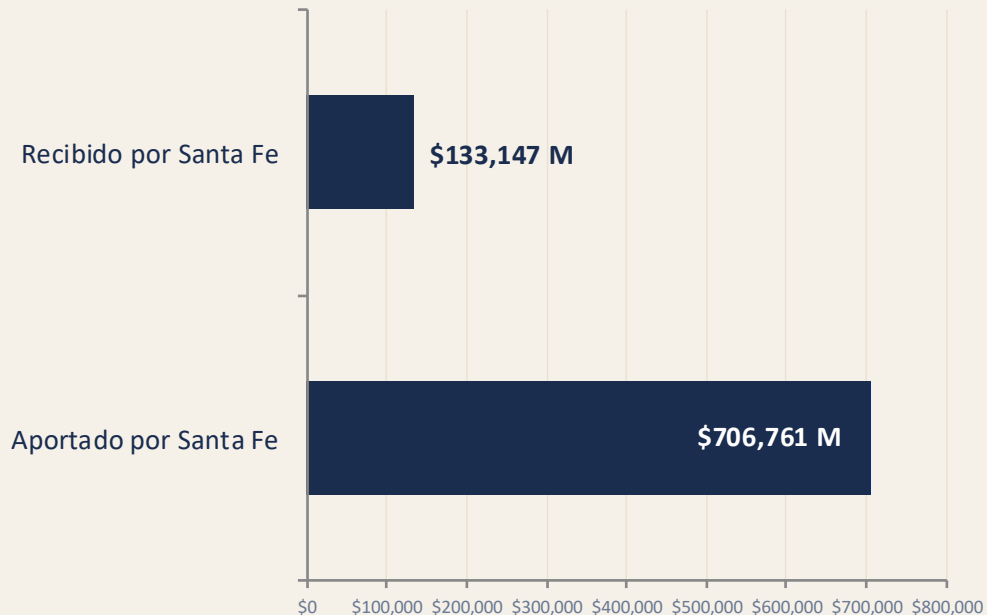
INTERIOR · 2024

1 sola línea

- Atributo Social (\$87.175 M): un subsidio 100% a la demanda
- Condicionado a tener SUBE: las localidades sin boleto electrónico quedan fuera de todo
- Sin gasoil diferencial, sin comisiones SUBE, sin compensación de costos operativos

El AMBA tiene un esquema dual y diversificado; el interior, un instrumento único y unidimensional. Esa es la inequidad que este informe dimensiona.

Santa Fe: aportamos mucho, recibimos poco



Enero 2024 – marzo 2026, en millones de pesos

Fuente: Ministerio de Desarrollo Productivo de Santa Fe (abr. 2026) sobre datos de ARCA y Ministerio de Transporte de la Nación.

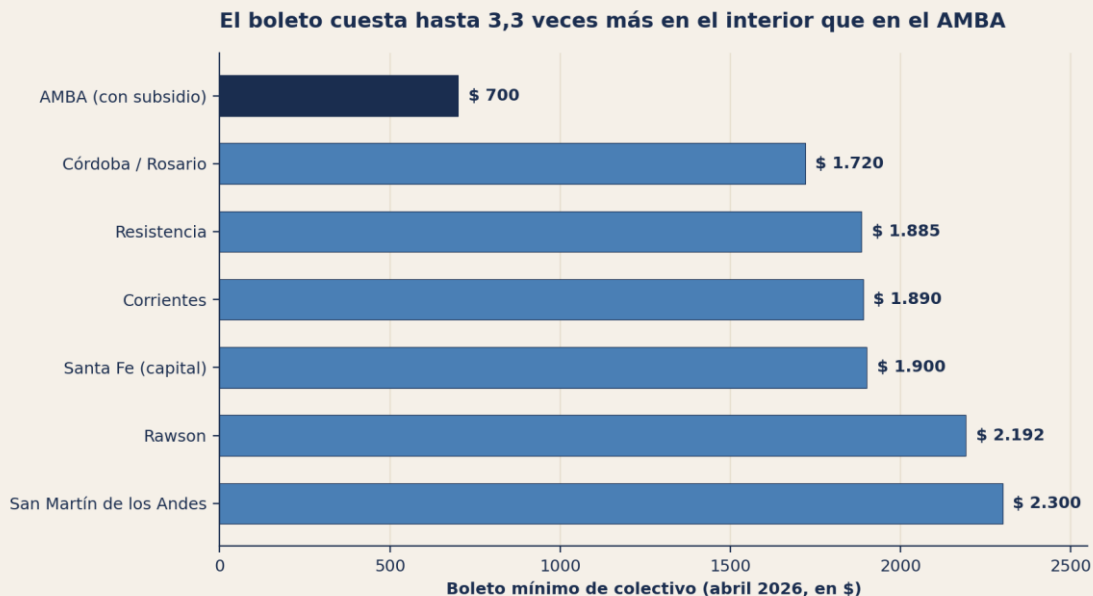
19%

Santa Fe solo recupera 19 de cada 100 pesos que aporta en combustibles

En el mismo período, el AMBA concentró más de **\$1,6 billones** en subsidios a la oferta, mientras Santa Fe no percibió fondos directos por ese concepto.

La Provincia puso \$193.039 M propios (Boleto Educativo) para sostener lo que la Nación dejó de financiar.

El mismo país, dos precios de boleto



Boleto urbano mínimo, abril de 2026. Valores de referencia del informe: AMBA por debajo de \$1.000; Rosario y Santa Fe por encima de \$1.700.

Fuente: elaboración propia sobre relevamiento CEPA (Centro de Economía Política Argentina), abril de 2026.

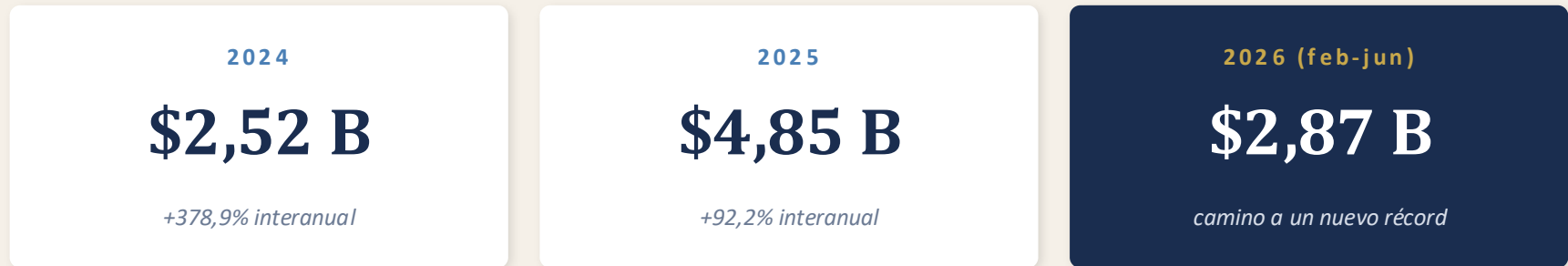
+77%

más caro puede resultar el boleto en Rosario y Santa Fe que en el AMBA

¿Por qué? El boleto del AMBA se sostiene con subsidios concurrentes de Nación, Ciudad y Provincia de Buenos Aires. El del interior, casi sin apoyo nacional.

Y en el interurbano es peor: Rosario–San Lorenzo cuesta \$3.963 por ruta y más de \$5.400 por autopista, con empresas recortando frecuencias o abandonando servicios.

La caja madre: el Impuesto a los Combustibles, en récord histórico

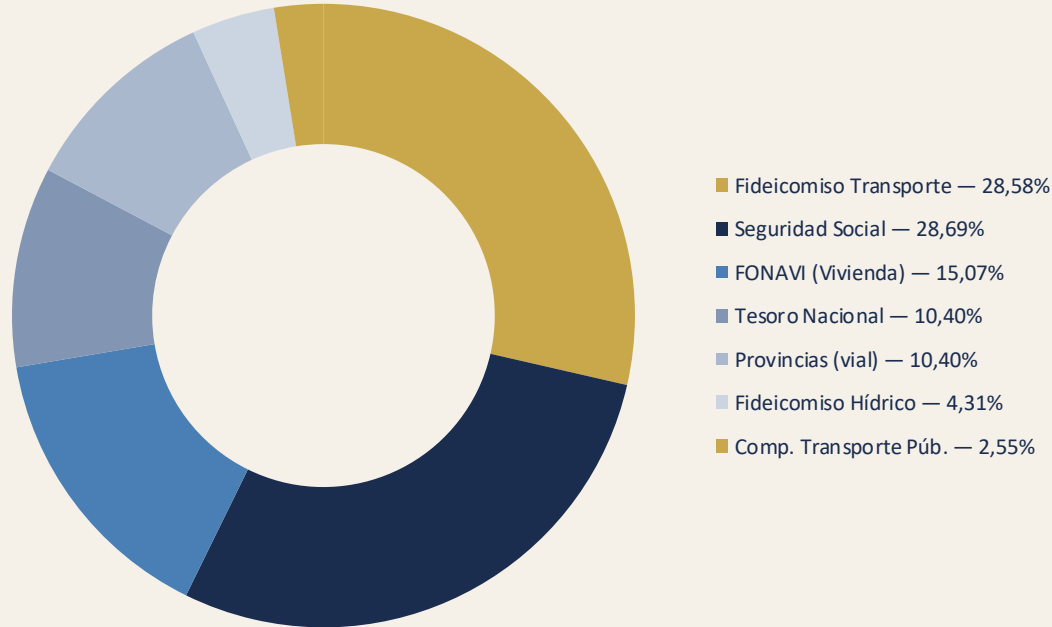


Todos lo pagamos, pocos lo reciben. Cada carga de nafta o gasoil —en Rosario, en Salta o en Ushuaia— alimenta este impuesto. La ley (23.966) ordena destinar el 28,58% a un Fideicomiso de Infraestructura de Transporte. Pero:

- En 2024, de \$310.000 M que debían girarse a Vialidad, solo se transfirieron \$149.000 M — menos de la mitad.
- En 2025 quedaron retenidos \$688.126 M; en los dos primeros meses de 2026, otros \$122.530 M.
- Los municipios están totalmente ausentes del reparto legal, pese a sostener el déficit del transporte urbano.

Fuente: ARCA (informes anuales y mensuales 2024-2026); relevamientos CEPA y prensa especializada sobre ejecución del FFSIT.

La distribución primaria del Impuesto a los Combustibles



Solo dos renglones tocan el boleto urbano:

el Fideicomiso de Infraestructura de Transporte (28,58%, Decreto 976/2001) y la Compensación Transporte Público (2,55%, Decreto 652/2002) — juntos, apenas el 31% del impuesto.

Y el 10,40% provincial no es para colectivos:

va en un 60% a vialidad provincial, 30% a obras eléctricas y 10% al FEDEI. El vínculo entre el impuesto y el boleto pasa, casi exclusivamente, por el fideicomiso sistemáticamente subejecutado.

Fuente: elaboración propia sobre Art. 19 y 20, Ley 23.966 (t.o. 1998, modificada por Ley 27.430).

El interior productivo financia un sistema del que participa cada vez menos

1 Asimetría de diseño

El AMBA conserva oferta + demanda; el interior quedó solo con demanda. No recibe “menos de lo mismo”: recibe algo estructuralmente más limitado.

2 Cofinanciamiento solo para el interior

El Fondo de Compensación exigía a las provincias aportar al menos el 50%. El AMBA nunca tuvo esa exigencia: lo financia íntegramente el Tesoro nacional.

3 Discrecionalidad sin red

El subsidio del interior depende de decisiones administrativas reversibles de un mes a otro. La coparticipación está protegida por la Constitución; esto, no.

4 Recursos que cambian de bolsillo

Cuando la Nación se retira, pagan provincias y municipios con menor capacidad fiscal — compitiendo contra salud, educación y seguridad.

Un esquema de convergencia: paridad de trato, no privilegio

Si el rumbo oficial es migrar hacia subsidios a la demanda, que sea el mismo rumbo, al mismo ritmo, para todos. Tres componentes:

1

Restituir la oferta en el interior

Un fondo transitorio y decreciente —no una vuelta lineal al pasado— que compense a las empresas mientras madura la migración hacia la demanda.

2

Simetría en el cronograma

AMBA e interior migran al mismo esquema en plazos comparables, con reglas objetivas y publicadas — no por decisión unilateral aplicada solo al interior.

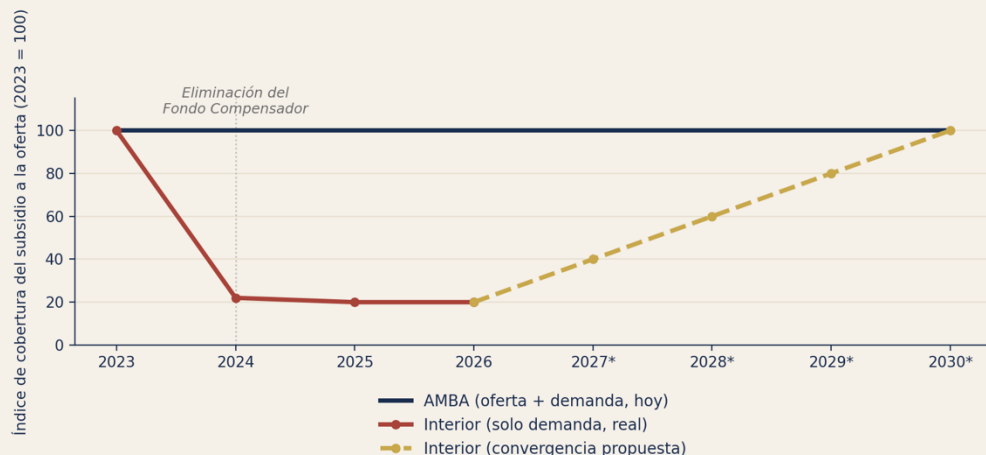
3

Convergencia territorial

Un tramo de acompañamiento más largo donde la cobertura SUBE y la capacidad fiscal son menores. Reconocer los puntos de partida desiguales.

No es un pedido de privilegio: es paridad de trato durante una transición que el propio Gobierno dice estar llevando adelante en todo el país.

Convergencia gradual: restituir gradualmente la oferta al interior



* 2027-2030: proyección ilustrativa de la propuesta de Fundación Apertura, no constituye una estimación oficial.

Participación del componente de oferta en el subsidio total de cada región. Esquema ilustrativo elaborado por Fundación Apertura; los años 2027-2030 no constituyen una proyección oficial.

Cómo funciona la convergencia gradual:

- Hoy (2024-2026): el AMBA mantiene ~63% de su subsidio ligado a la oferta; el interior, 0%. Dos velocidades para una misma política.
- Restitución (2027): un fondo transitorio devuelve al interior un componente de oferta, con reglas objetivas de acceso y rendición.
- Descenso simétrico (2027-2030): ambas regiones reducen la oferta al mismo ritmo, publicado de antemano, hasta un piso común.
- Cláusula territorial: donde falta SUBE o capacidad fiscal, el tramo de acompañamiento se extiende.

Una agenda de siete puntos para instalar en el debate público

- 1** **Convergencia.** Poner en marcha el fondo transitorio y decreciente de oferta para el interior, con reglas objetivas.
- 2** **Transparencia.** Control efectivo del Fideicomiso de Infraestructura de Transporte: que el 28,58% del ICL llegue de verdad.
- 3** **Cobertura SUBE.** Extender el boleto electrónico a todos los municipios del interior — hoy condición de acceso al único subsidio vigente.
- 4** **Voz federal.** Participación de provincias y municipios en cualquier reforma del artículo 19 de la Ley 23.966.
- 5** **Criterios justos.** Repartir por población y kilómetros de red operada, para cerrar la brecha de gasto por habitante.
- 6** **Tablero fiscal único.** Datos mensuales, abiertos y descargables de todos los subsidios, por jurisdicción y tipo.
- 7** **Reclamo intermunicipal.** Acompañar al COFEIN — iniciado en Rosario en mayo de 2026— para que la coparticipación del ICL alcance también a los municipios.

El federalismo no se declama: se presupuesta.

Cada vez que el interior productivo carga combustible, financia un sistema de transporte del que participa cada vez menos. Restituir la simetría no es un favor: es cumplir la promesa federal de la Argentina.

FUNDACIÓN APERTURA

Documento de análisis institucional — Rosario, Santa Fe · Julio de 2026