

# **CADA VEZ MENOS GENTE VIAJA EN SUBTE**

**EFFECTOS DE UNA POLÍTICA TARIFARIA EXPULSIVA**





El CEM es un consorcio de cooperación conformado por la Universidad Metropolitana para la Educación y el Trabajo, la Universidad Nacional Arturo Jauretche y la Universidad Nacional de Hurlingham. Su objetivo es analizar el desarrollo metropolitano con una fuerte impronta interdisciplinaria. Articula con los distintos institutos, núcleos, departamentos, docentes e investigadores de las universidades que lo conforman.

Rector UNAJ: Arnaldo Medina  
Rectora UMET: Gimena Vitali  
Rector UNAHUR: Jaime Perczyk

Director: **Matías Barroetaveña**  
Coordinador Académico: **Pablo Mesa**  
Coordinador Movilidad: **Galileo Vidoni**

# Cada vez menos gente viaja en subte

Efectos de una política tarifaria expulsiva

Autor:  
Galileo Vidoni

Junio 2025

# Resumen Ejecutivo

- Caída histórica de pasajeros: en marzo de 2025 el subte transportó apenas un 54% del volumen de pasajeros de marzo de 2019. Pero además la tendencia es decreciente año a año: también transportó menos pasajeros que en el mismo mes de 2024, cuando ya había caído con respecto a los números de 2023.
- El subte de Buenos Aires es el de peor desempeño en la región: si bien son pocos los sistemas en recuperar su volumen de pasajeros prepandemia, la excepción es que el subte no sólo no los recupera sino que lleva más de un año perdiendo cada vez más pasajeros.
- El cambio de hábitos existe, pero no explica todo: incluso ciudades como Helsinki, con una de las tasas de trabajo remoto más altas de Europa, han logrado recuperar un 90% de los pasajeros en el metro. El subte porteño pierde pasajeros incluso a medida que cada más empresas vuelven a esquemas híbridos o presenciales.
- La tarifa expulsa pasajeros del subte: por disposición del GCBA, desde mayo de 2024 el viaje en subte cuesta aproximadamente el doble que el boleto mínimo de colectivo. Es un desincentivo explícito al uso del subte, que va a contramano de su potencial y de la política tarifaria de las grandes ciudades del mundo.
- El deterioro del servicio tampoco atrae pasajeros: si bien el GCBA/SBASE no publica indicadores de evaluación de la calidad del servicio, las líneas con mayor pérdida de pasajeros son la B y la D, afectadas por cierres de estaciones, problemas de infraestructura y un deterioro de las prestaciones por falta de material rodante.
- La disparidad tarifaria, el eje para recuperar pasajeros: más allá de obras de renovación de estaciones y de la renovación de flota de la línea B, ya anunciada, además de la futura construcción de una nueva línea (la F) por primera vez en 15 años, la cuestión más urgente a atender para recuperar el uso del subte es corregir un esquema de tarifas que incentiva a los pasajeros a elegir desplazarse en colectivo.

# Cada vez menos gente viaja en subte

## efectos de una política tarifaria expulsiva

El subte de Buenos Aires es el sistema de metro que menos pasajeros ha recuperado desde la pandemia de COVID-19 en el mundo. No sólo eso: tras una recuperación inicial que llevó a que en 2023 alcanzara a transportar aproximadamente un 80% de los pasajeros que llevaba antes de 2020, lleva un año perdiendo cada vez más pasajeros. En marzo de este año, el último mes con datos disponibles publicados por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (GCBA) al momento de elaboración de este informe, las seis líneas de subte y el Premetro transportaron 14,3 millones de pasajeros: es apenas un 80% de los 18,2 millones de pasajeros transportados en marzo de 2024, un 70% de los 20,6 millones de pasajeros transportados en el mismo mes de 2023 y apenas un 54% de los casi 27 millones de pasajeros transportados en marzo de 2019, el último anterior a que la pandemia alterara todos los patrones de movilidad de los ciudadanos<sup>1</sup>. En otras palabras: hoy el subte transporta a poco más de la mitad de gente que llevaba antes de la pandemia. Y no está recuperando pasajeros: los sigue perdiendo día a día.

Según una comparativa elaborada por el economista especializado en transporte Rafael Skiadaressis, en promedio, todos los metros de la región operan alrededor del 80% del volumen de transporte en diciembre de 2019: sólo el metro de Panamá, de reciente inauguración, supera sus niveles de pasajeros anteriores a la pandemia. Pero la merma de pasajeros del subte porteño no tiene parangón en ningún otro sistema de América del Sur: es el único que desde mediados de 2023 muestra una tendencia

persistente a la baja, mientras que el resto continúa una lenta recuperación hacia los valores anteriores<sup>2</sup>.

En la misma línea, un reciente informe de *Bloomberg* contrasta el mal desempeño de los sistemas de transporte masivo del continente americano con los de Europa y Asia, donde la recuperación de pasajeros ha sido más rápida, llegando ya a superar los niveles pre-pandemia en ciudades como Madrid, Hong Kong o París<sup>3</sup>. Buenos Aires es mencionado como el caso más “dramático” de pérdida sostenida de pasajeros post pandemia.

**Ahora bien, ¿por qué sigue perdiendo pasajeros el subte? ¿Qué incentivos existen para usarlo o, en cambio, para abandonarlo en beneficio de otros medios de transporte?**

---

1. Instituto de Estadística y Censos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (2025): [“Pasajeras y pasajeros pagos transportados por línea de subterráneo y premetro. Ciudad de Buenos Aires. Enero de 2010/ marzo de 2025”](#), (consultado el 5/6/2025).

2. Skiadaressis, Rafael (2025): [“Las subas pronunciadas en la tarifa del Subte de Buenos Aires a partir de mayo de 2024 generaron un ahorro fiscal para la Ciudad proyectado de +\\$80 mil millones \(mayo 2024 a abril 2025\), pero trajeron una caída de pasajeros \(relativo a 2019\) inaudita en toda América del Sur”](#), en X (ex Twitter), (consultado el 5/6/2025).

3. Gordon, Aaron y Patiño, Marie (2025): [“Where Public Transit Systems Are Bouncing Back Around the World”](#), en Bloomberg CityLab, 5 de junio de 2025, (consultado el 5/6/2025).

## Una tarifa para subir cada vez más gente al colectivo

Hasta 2012, cuando la jurisdicción sobre la concesión del subte porteño fue devuelta al ámbito de la Ciudad de Buenos Aires, la tarifa del subte había estado históricamente a la par o poco por debajo del boleto mínimo de colectivo. Esta tendencia se quebró cuando el GCBA recuperó la potestad tarifaria, al margen de la tarifa de trenes y colectivos que seguía siendo fijada por el gobierno nacional. Así, durante la década de 1990 el cospel de subte –previo a aumentos posteriores– estaba fijado en \$0,45, con el boleto mínimo de colectivo en \$0,65; aumentos posteriores siempre mantuvieron el boleto de subte por debajo o a la par del colectivo<sup>4</sup>. Esta relación se alteró a partir de 2013, cuando el viaje en subte pasó a ser más caro que el boleto mínimo de colectivo. En promedio, entre enero de 2013 y enero de 2024 la tarifa del subte fue un 42% más cara que el boleto de colectivo (primera sección). Sin embargo, fueron los sucesivos aumentos dispuestos por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires desde mediados de 2024 los que llevaron a un desfase nunca antes visto: en junio de 2024 el boleto de subte para pasajeros con tarjeta SUBE registrada alcanzó los \$650, frente al boleto mínimo de colectivo de \$270. Desde entonces, para el pasajero, el costo de viajar en subte duplica al de tomarse un colectivo. Esta relación se mantiene incluso desde que, en septiembre de 2024, el GCBA adquirió la potestad regulatoria –incluyendo la de establecer el valor del boleto al pasajero– sobre las 31 líneas de colectivo que circulan exclusivamente en territorio de la Ciudad de Buenos Aires. Los incrementos tarifarios dispuestos desde entonces, en una fórmula que suma un 2% a la evolución mensual del IPC, mantuvieron congelada la disparidad superior al 100% entre el precio del boleto de subte y de colectivo<sup>5</sup>.

Teniendo en consideración que, según los datos disponibles para 2022, los más recientes publicados por el GCBA, menos de un 15% de los viajes en transporte público con origen y destino en la Ciudad de Buenos Aires se realizaba en subte, y cerca de dos tercios del total se realizaba en colectivo, parecería razonable que un objetivo de la política tarifaria fuera incentivar a los pasajeros a reemplazar tanto el colectivo como el auto particular por los viajes en subte, un medio de transporte masivo, de alta capacidad, que permite reducir la congestión de la red vial al tiempo que reduce el uso de combustibles fósiles y la liberación de gases de efecto invernadero.

Teniendo en consideración que, según los datos disponibles para 2022, los más recientes publicados por el GCBA, menos de un 15% de los viajes en transporte público con origen y destino en la Ciudad de Buenos Aires se realizaba en subte, y cerca de dos tercios del total se realizaba en colectivo, parecería razonable que un objetivo de la política tarifaria fuera incentivar a los pasajeros a reemplazar tanto el colectivo como el auto particular por los viajes en subte, un medio de transporte masivo, de alta capacidad, que permite reducir la congestión de la red vial al tiempo que reduce el uso de combustibles fósiles y la liberación de gases de efecto invernadero<sup>6</sup>.

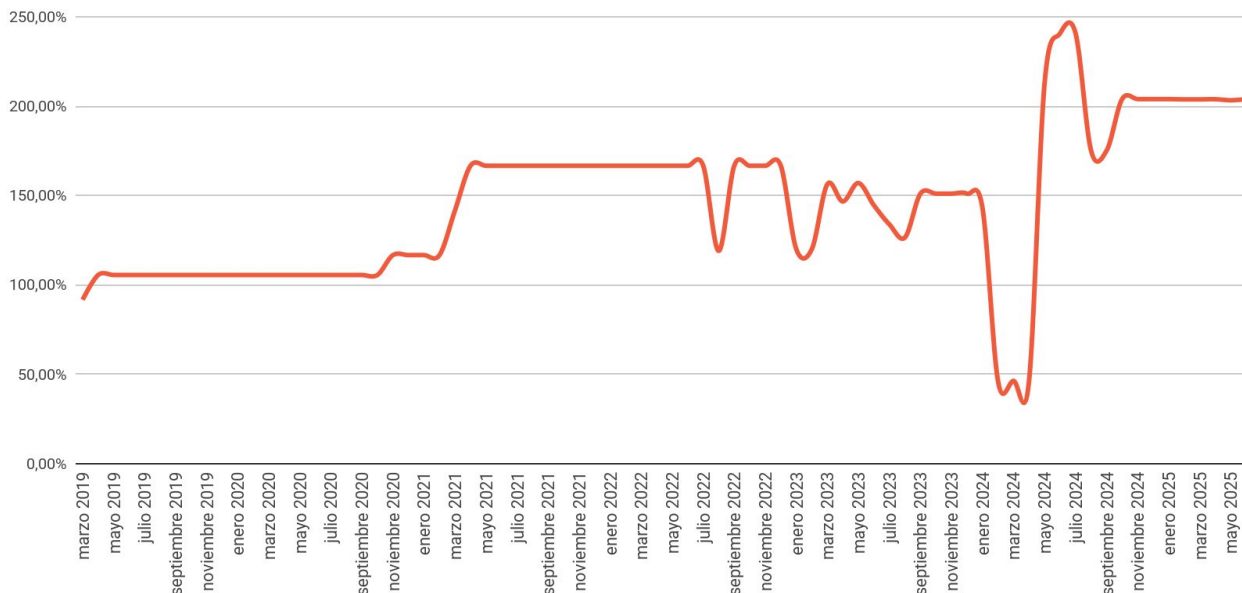
---

4. Puede consultarse la evolución histórica del precio del boleto en el registro [“Registro Histórico del Precio del Boleto”](#), Buenos Aires Data, disponible en (consultado el 5/6/2025).

5. Clemente, Sebastián (2025): [“Nuevo aumento de subtes, peajes y colectivos en la Ciudad: desde cuando rigen las nuevas tarifas”](#), en Clarín, 29 de mayo de 2025, (consultado el 6/6/2025).

6. GCBA (2024): [“Partición Modal de los Viajes de la Ciudad de Buenos Aires 2019-2023”](#), (consultado el 5/6/2025).

### Evolución del boleto de subte como % del boleto mínimo de colectivo, 2019-2025

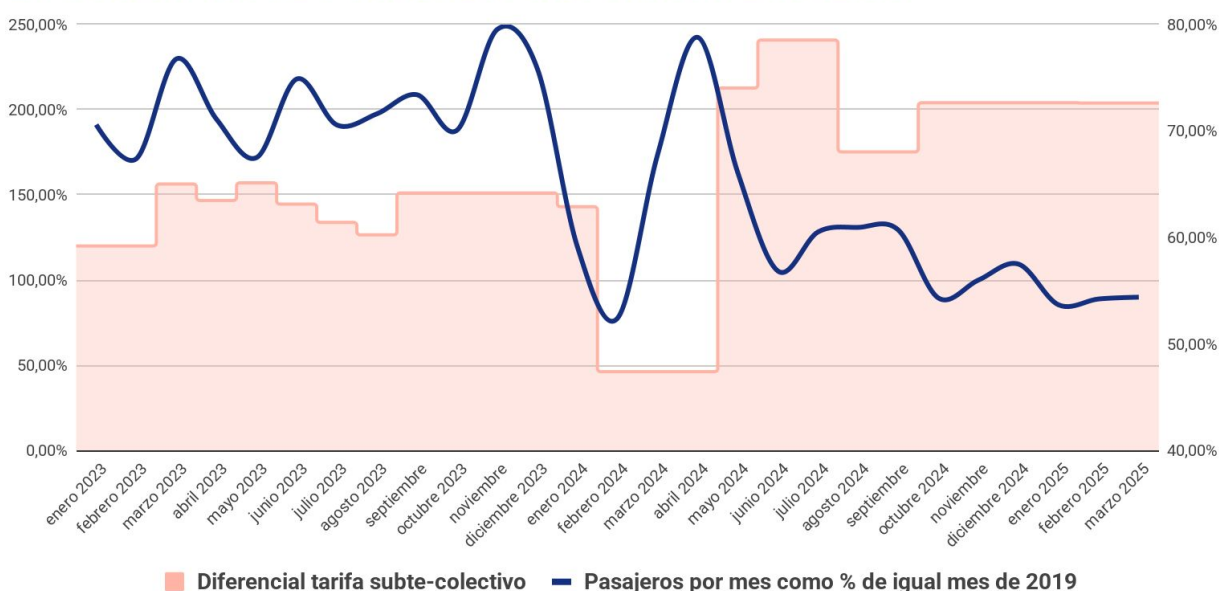


Fuente: elaboración propia según tarifa de subte y de la primera sección de colectivos (desde septiembre 2024, en líneas bajo jurisdicción del GCBA) para usuarios con tarjeta SUBE registrada.

Sin embargo, el hecho de que la tarifa al pasajero de subte duplique la de colectivo incentiva el efecto contrario: seguir reforzando una distribución modal en que la mayoría de los pasajeros se desplaza en transporte automotor y en superficie. Este efecto se verifica también en la estadística: según el volumen

de transacciones SUBE informado por la Asociación Argentina de Empresas de Transporte Automotor (AAETA), para octubre de 2024 los colectivos del AMBA transportaban cerca de un 90% del volumen de pasajeros prepandemia<sup>7</sup>.

### Evolución del uso del subte en relación a la tarifa



Fuente: elaboración propia según tarifa de subte y de la primera sección de colectivos (desde septiembre 2024, en líneas bajo jurisdicción del GCBA) para usuarios con tarjeta SUBE registrada, y cantidad de pasajeros transportados en la red de subtes según lo publicado por el IDECBA.

7. AAETA (2024): “Colectivos AMBA: Millones de Transacciones entre Enero y Octubre de cada año desde 2013 a la fecha”, en X (ex Twitter), disponible en [https://x.com/aaeta\\_arg/status/1861085713887830261](https://x.com/aaeta_arg/status/1861085713887830261) (consultado el 5/6/2025)

A su vez, si bien no existen datos desagregados de ocupación de la red vial en la Ciudad de Buenos Aires, sí existen los registrados por la empresa estatal porteña Autopistas Urbanas (AUSA) en el uso de autopistas, que en enero de 2025 vieron circular un 10% más de vehículos con relación a diciembre de 2019<sup>8</sup>.

Al comparar la relación entre el diferencial tarifario –es decir, cuánto más caro resulta para el pasajero viajar en subte en relación al primer boleto de colectivo– y la cantidad de pasajeros por mes como porcentaje de los transportados en igual mes de 2019 –que permite mantener un criterio uniforme de comparación contra el último año “normal” en materia de transporte público– surge que la tendencia a la caída se relaciona directamente con los incrementos tarifarios realizados a partir de mayo de 2024. En contraste, el único período desde enero de 2023 en que el uso del subte mostró una recuperación fue durante un breve lapso entre enero y mayo de 2024 en que el boleto de subte había vuelto a quedar por debajo del de colectivo: con los incentivos tarifarios correctos, o al menos la ausencia del desincentivo expreso que supone una tarifa el doble de cara, los pasajeros podrían volver a optar por el subte en mayor medida.

## El impacto del “cambio de hábitos”: ¿mito o realidad?

A partir de la pandemia de COVID-19 se desarrolló, a nivel global y también en la Argentina, un auge del teletrabajo o esquemas híbridos de trabajo remoto y presencial, que, de forma dramática durante los meses de confinamiento pero también en la adaptación a la pospandemia, llevó a una reducción de los trabajos presenciales de oficina, afectando especialmente al Microcentro porteño. Cabe destacar que, por razones históricas, la red de subtes de Buenos Aires tiene una disposición radial en que cuatro de las seis líneas (A, B, D y E) “confluyen” de los barrios al Microcentro, reforzando el patrón de viajes pendulares entre las zonas residenciales y un

área que había concentrado tradicionalmente el empleo público y los trabajos administrativos del sector privado en la Ciudad de Buenos Aires.

En este sentido, y por las pocas opciones de rutas alternativas o transversales que ofrece la disposición de sus líneas, el subte de Buenos Aires aparece especialmente vulnerable tanto a la crisis en el uso del transporte público directamente asociada a la pandemia como al impacto generado por la reducción –aunque relativa– en los viajes con motivos laborales al Microcentro, incluso cuando –contrariamente al subte– la zona muestra una tendencia a la recuperación como polo de atracción de viajes en los últimos años<sup>9 10</sup>.

Aquí empiezan los matices. Un aspecto a tener en cuenta es que, tal como relevó Bloomberg en comparación con las grandes ciudades estadounidenses, ciudades de Europa con tasas de trabajo remoto comparables a Nueva York, como Londres, o incluso superiores, como Helsinki, muestran mejores niveles de recuperación: para comienzos de 2024 el metro de la capital finlandesa se encontraba transportando cerca de un 90% de los pasajeros de 2019<sup>11</sup>. El mismo trabajo nota, a la vez, que en varios sistemas de metro que desglosan las estadísticas entre días hábiles y fines de semana la recuperación de pasajeros es más fuerte en días no laborables, lo cual sugiere que el cambio en los patrones de desplazamiento laboral es efectivamente el mayor motor de la pérdida de pasajeros en los sistemas de transporte público.

La otra salvedad que cabe hacer en el caso de Buenos Aires es que el teletrabajo puede explicar que el subte no haya recuperado el 100% del volumen de pasajeros anterior a la pandemia, pero no que la tendencia además sea decreciente todo a lo largo del último año. Es decir: mientras muchas empresas vuelven total o parcialmente al trabajo presencial, el subte porteño no sólo no recupera sino que pierde cada vez más pasajeros<sup>12</sup>.

8. Poore, Federico (2025): [“¿Se pueden evitar los embotellamientos en la Panamericana?”](#), en Cenital, 2 de mayo de 2025 (consultado el 5/6/2025).

9. Corsalini, Claudio (2023): [“Cambios en el consumo y el turismo extranjero, los ejes que revitalizan el Microcentro porteño”](#), en Perfil, 22 de julio de 2023 (consultado el 8/6/2025).

10. Poore, Federico (2025): [“Ciudad fisura: como el Microcentro porteño cambió por la crisis”](#), en Cenital, 4 de abril de 2025 (consultado el 8/6/2025).

11. Gordon, Aaron y Patiño, Marie (2025): Op. cit.

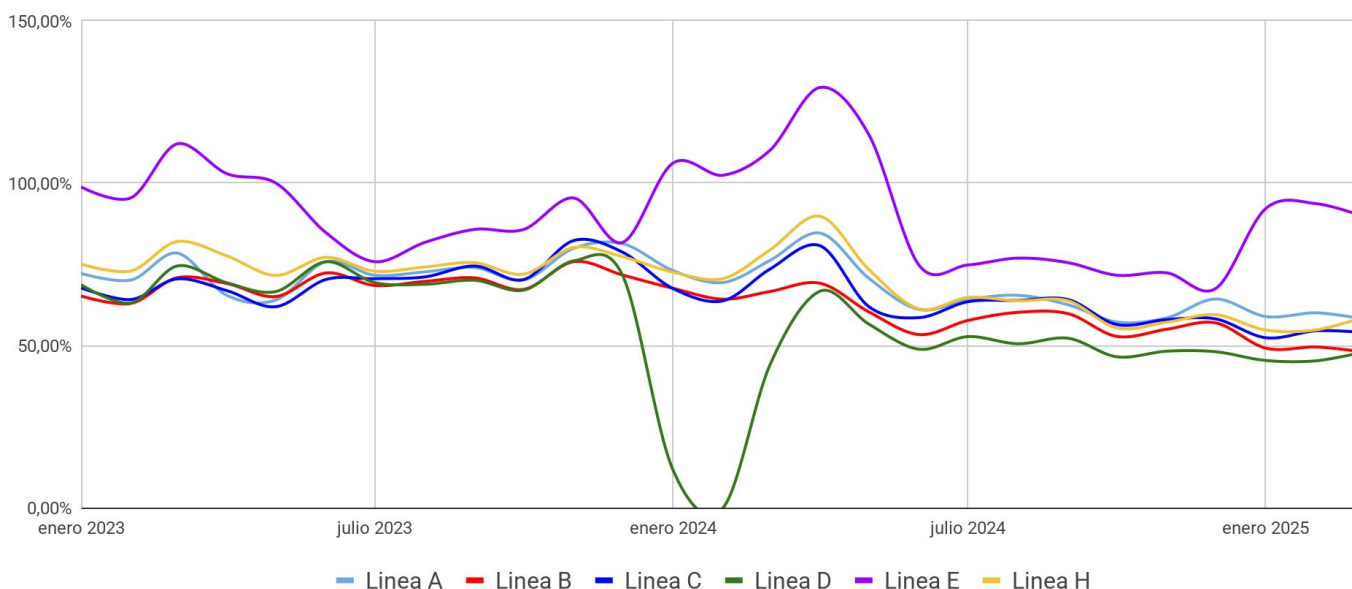
12. Fernández, Maximiliano (2025): [“¿El fin del trabajo remoto?: cada vez más empresas vuelven a las oficinas, pero los estudios plantean dudas”](#), en Infobae, 24 de marzo de 2025 (consultado el 6/6/2025).

## Evolución de la calidad del servicio: diferencias por línea

Aunque el valor de la tarifa al usuario sea el principal incentivo (o desincentivo) para el uso de un medio de transporte, y del subte en particular, la calidad del servicio tampoco puede dejar de considerarse un factor que incide en la elección modal. En efecto, si además de ser más caro que el colectivo el pasajero percibiera que el servicio no vale esa diferencia, el efecto será todavía más fuerte.

En este respecto surge un dato interesante al desagregar los datos por línea: si se compara mes a mes la evolución del volumen de pasajeros en comparación con igual mes de 2019 –tomaremos sólo desde 2023 en adelante, por ser el año en que se tuercé la recuperación de pasajeros pospandemia– veremos algunas diferencias significativas entre las líneas.

### Volumen de pasajeros por mes por línea como % de igual mes de 2019



Fuente: elaboración propia en base a datos de pasajeros mensuales publicados por el IDECBA.

Por empezar, la tendencia desde comienzos de 2023 es a la baja en todas las líneas, la línea E es la que muestra mejores valores en relación a los volúmenes de pasajeros transportados antes de la pandemia de COVID-19. Durante el “hueco tarifario” de febrero-abril de 2024, cuando por primera vez en los últimos diez años el boleto de colectivo fue más barato que el mínimo de colectivo, la línea E incluso llegó a transportar hasta un 30% más de pasajeros que en el mismo período de 2019. En este caso cabe notar que el buen rendimiento de la línea se ve afectado por una anomalía estadística: en junio de 2019 se inauguró la extensión de Bolívar a Retiro, con tres nuevas estaciones en servicio.

Otra distorsión debe explicarse en el caso de la línea D, que muestra una caída total entre enero y febrero de 2024: durante esos meses permaneció cerrada por obras de renovación del sistema de señales. No obstante, y pese a que hasta entonces había tenido un desempeño parejo con el promedio de la red, a partir de su reapertura ha sido consistentemente la que menos pasajeros logró retener con relación al último año anterior a la pandemia: en el período marzo 2024-marzo 2025 la línea D transportó en promedio un 50% de los pasajeros que llevaba en 2019, contra 57% en la línea B, 62% en la línea C, 64% en la línea H, 65% en la línea A y 88% en la línea E.

A este respecto cabe sugerir algunas hipótesis que podrían incidir en la diferencia entre las líneas. Una es contraintuitiva: dado que la línea D recorre los barrios de mayor poder adquisitivo de la Ciudad de Buenos Aires, el impacto del aumento del boleto y del diferencial con el colectivo debería ser menor (medido en términos de costo salarial) que en otros corredores que sirven barrios de menor poder adquisitivo. Sin embargo, esto podría verse al menos parcialmente compensado por el mayor crecimiento del teletrabajo entre los sectores de mayor poder adquisitivo, un fenómeno ya advertido durante la pandemia, y que los últimos estudios en el mercado laboral estadounidense sugieren que se ha agudizado en la reconversión pospandemia<sup>13 14 15</sup>.

Pero, por más que la migración hacia el teletrabajo pudiera afectar marginalmente más a la línea D que a otras líneas, esto no termina de explicar por qué hasta el cierre de comienzos de 2024 tenía un comportamiento similar al del resto de la red y desde entonces, en cambio, muestra un leve desacople negativo. Y, despejadas otras posibilidades, vale notar que un diferencial ha sido el deterioro de la calidad del servicio: durante los meses posteriores a la inauguración del nuevo sistema de señales, la línea D no había podido recuperar ni la misma cantidad de formaciones en servicio, ni la frecuencia entre trenes ni el tiempo de viaje que existía con anterioridad<sup>16</sup>. Recién en septiembre, medio año después de la reapertura, comenzaron a ser reincorporadas las formaciones de coches Alstom 100, permitiendo recuperar paulatinamente la cantidad de trenes<sup>17</sup>.

La segunda línea con peor desempeño en comparación con los volúmenes de pasajeros de 2019 es la línea B: ambas han sido las más utilizadas de la red durante los últimos 30 años. La crisis de la línea B se relaciona también con varios inconvenientes en su flota, afectada por un proceso de descontaminación de asbesto y por la imposibilidad de poner en servicio a varias formaciones CAF-6000 adquiridas de segunda mano a Metro de Madrid, lo que afecta directamente la frecuencia entre trenes. En los últimos meses, además, han sido noticia distintos episodios negativos que pueden afectar la percepción de los pasajeros, desde evacuaciones producto del mal estado de la flota de coches hasta pasajeros que debieron ser tratados por casos de sarna producto del déficit de limpieza<sup>18 19 20</sup>. La pérdida de pasajeros de la línea B es además especialmente notable porque ocurre al mismo tiempo que, por iniciativa del Gobierno de la Ciudad, se amplía su ventana horaria los días viernes y sábado por la noche, lo que a priori permitiría transportar mayor cantidad de pasajeros en las estadísticas totales<sup>21</sup>.

A las razones anteriores debe añadirse el cierre o afectación de distintas estaciones durante varios meses por obras de refacción, incluyendo importantes estaciones de combinación como Lima (A), Pueyrredón (B) o Palermo (D), entre otras. Algunas de estas refacciones fueron cuestionadas además por problemas en la calidad de la obra o las terminaciones, como la persistencia de filtraciones de agua<sup>22</sup>.

13. Infobae (2020): [“El reparto de las tareas en debate: ¿Quién cocina, limpia y cuida en cuarentena?”](#), 18 de mayo de 2020, (consultado el 6/6/2025).

14. Bhaimiya, Sawdah (2023): [“Employees earning over \\$150,000 are more likely to prefer WFH, McKinsey research finds”](#), en Business Insider, 19 de julio de 2023, (consultado el 6/6/2025).

15. Berger, Chloe (2024): [“The remote-work revolution is morphing into a perk for the wealthiest, most educated workers”](#), en Fortune, 29 de enero de 2024, (consultado el 6/6/2025).

16. enelSubte (2024a): [“Falta de trenes y problemas de señales detrás del mal funcionamiento de la línea D”](#), enelSubte, 22 de mayo de 2024, (consultado el 6/6/2025).

17. enelSubte (2024b): [“Línea D: vuelven a funcionar los Alstom serie 100”](#), enelSubte, 18 de septiembre de 2024, (consultado el 6/6/2025).

18. Gómez, Silvia (2024): [“Más problemas en el subte: trenes viejos, demoras y quejas tras la evacuación en la línea B. la que más pasajeros transporta”](#), en Clarín, 30 de abril de 2024, (consultado el 6/6/2025).

19. Bazán, Jazmín (2024): [“La línea B del subte: una marca de la decadencia, la desidia y el peligro”](#), en elDiarioAR, 19 de agosto de 2024 (consultado el 6/6/2025).

20. Figueroa, Gabriela (2025): [“Los aires ya no son tan Buenos Aires: ¿qué pasa en la Ciudad con la limpieza y el mantenimiento urbano?”](#), en Tiempo Argentino, 19 de enero de 2025, consultado el 6/6/2025).

21. GCBA (2025): [“La Línea B extiende su horario también los sábados”](#), 7 de marzo de 2025, (consultado el 6/6/2025).

22. Gorodischer, Julián (2024): [“Subte porteño: primeras horas con contrastes tras las obras de renovación en la estación Pasteur-AMIA”](#), en La Nación, 24 de julio de 2024, (consultado el 6/6/2025).

# ¿Cómo recuperar pasajeros?

Todos los sistemas de transporte público en las grandes metrópolis de han visto directamente afectados por las restricciones y cambios de hábitos que produjo la pandemia de COVID-19 –en especial, el crecimiento del teletrabajo–, y son pocos los metros del mundo que han alcanzado a recuperar o superar los niveles de pasajeros de 2019. La diferencia en el caso del subte de Buenos Aires es que en el último año no sólo no hubo recuperación, sino que comenzó a llevar cada vez menos pasajeros incluso en comparación con los primeros años de recuperación pospandemia.

Despejado el impacto sistémico del cambio en los patrones de movilidad, y hechas las comparaciones con otros sistemas de metro de la región y del mundo, surgen dos factores que explican la crisis del subte porteño. Por un lado, y pese a la inexistencia de indicadores consistentes de calidad del servicio –que la empresa estatal porteña Subterráneos de Buenos Aires no publica desde hace años–, problemas operativos recurrentes en las líneas más usadas, déficits de frecuencia y denuncias de falta de limpieza que disuaden a los pasajeros de considerar el subte un medio de transporte deseable frente a sus competidores principales: el colectivo y el auto particular. Por otro, y principalmente, resulta imposible destacar lo suficiente un desincentivo a contramano de los objetivos de cualquier política de transporte urbano sostenible: desde hace un año, y más allá de cualquier promoción o descuento circunstancial, viajar en subte le cuesta al pasajero el doble que hacerlo en colectivo. En principio, no existe ninguna explicación del GCBA respecto de los motivos que llevaron a establecer que viajar en subte sea sensiblemente más caro que el boleto de colectivo, más que el argumento fiscalista de reducir el volumen de subsidio –subsidio con el que también cuenta el sistema de colectivos, aunque allí opera como una especie de moderador del costo del boleto el hecho de que el

l grueso de las líneas que discurren por la Ciudad de Buenos Aires cuenten con una tarifa más baja regulada por el gobierno nacional–. Pero, sea cual fuere su objetivo, el resultado concreto del esquema tarifario es bajar cada vez más gente del subte: desalentar su uso.

El anuncio de la próxima licitación para la construcción del primer tramo de la línea F, que marcaría la primera obra de extensión del subte en 15 años, supone un cambio importante tras varios años en los que el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires justificó con distintos argumentos la decisión de no extender el subte. Uno de ellos era el cambio en los hábitos laborales que había traído la pandemia de COVID-19, argumento que parece haber quedado atrás<sup>23</sup>. La realización de obras de renovación integral en distintas estaciones de la red, así como una licitación en curso para renovar la alicaída flota de trenes de la línea B, también sugiere un nuevo énfasis en la mejora de la red de subtes.

Ciertamente, la mejora de la infraestructura –incluyendo el entorno de las estaciones para los pasajeros– y, sobre todo, la perspectiva de retomar la ampliación de la red, son condiciones estructurales que permitirán mejorar el atractivo de la red de subtes para los pasajeros. En este sentido, cabe notar que a pesar del potencial de conexión transversal y de los históricos estudios de demanda que justifican su construcción, la línea F continúa la concentración de la oferta de la red de subtes en el centro porteño: sigue pendiente la necesidad de estudiar nuevas trazas que permitan integrar barrios hoy aislados y reforzar la conectividad norte-sur más allá del Macrocentro, más allá de la necesaria concepción del subte dentro de una estrategia de movilidad a escala metropolitana, reforzando la conexión con otros medios de transporte –como los trenes suburbanos– y venciendo las limitaciones que

---

23. enelSubte (2021): [“Juan José Méndez: ‘Lanzar la construcción de la línea F sería una locura’”](#), 17 de febrero de 2021 (consultado el 8/6/2025).

imponen caprichosos límites jurisdiccionales en una misma área metropolitana.

Con todo, el mayor estímulo inmediato para potenciar el uso de la red es atender el mayor contraestímulo establecido por el GCBA: el elevado valor del pasaje, tanto en relación al salario mínimo como en comparación con otras alternativas de movilidad. Ciudades exitosas en la recuperación de pasajeros han hecho lo contrario; países como España o Alemania han reforzado sus esquemas de subsidio al transporte público en la pospandemia, buscando desalentar el uso del auto particular y aprovechar la capacidad ociosa de sus sistemas de transporte público. En Madrid, por ejemplo, rige una reducción del 50% en el costo del pasaje con respecto a la tarifa plena anterior a la pandemia, hecho que ha permitido que el metro transportara en 2024 un 5% más de pasajeros de los que habían viajado en 2019<sup>24</sup>.

Pero el factor más grave no es siquiera el costo al pasajero, sino el desbalance con respecto al colectivo: una política tarifaria que expulsa pasajeros del subte. La transferencia de las líneas de colectivo porteñas a la jurisdicción del GCBA y el anuncio de nueva oferta de transporte, como el “bus eléctrico” o dos nuevos corredores de “Trambús”, son una ocasión indispensable para evaluar el funcionamiento integrado del sistema de transporte público y establecer estímulos que incentiven una distribución de los pasajeros entre los distintos modos más sostenible, tanto en términos ambientales, como de tránsito en superficie, como de capacidad de transporte: el subte no puede ser un jugador secundario.

---

24. Gordon, Aaron y Patiño, Marie (2025): Op. cit.

