



**Universidad Tecnológica Nacional
Facultad Regional Avellaneda
Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial**

Director
Ing. Enrique María Filgueira

Av. Mitre 750 – Avellaneda
CP. 1870
4201-4133 Int. 124
utn.c3t@gmail.com
www.c3t.fra.utn.com.ar

“Evolución del gasto de los hogares en transporte a partir de los resultados de las Encuestas de Gastos de los Hogares”

Andrés Gartner
(asgartner@gmail.com)

Guillermo Manzano
(guillermo.manzano@gmail.com)

Jorge Sánchez
(josanc@gmail.com)

**Junio de 2011*

Este informe tiene por objetivo analizar las características del consumo de bienes y servicios para satisfacer las necesidades de transporte, así como también su evolución en el tiempo para cuyo análisis se recurre a la información del gasto de los hogares en bienes y servicios para el transporte; complementada con los niveles de precios de los mismos, tanto en términos absolutos como en su relación con los del resto de los bienes y servicios que los hogares adquieren para satisfacer todas sus otras necesidades.

Apostillas Técnicas

Informe Nº 3

Evolución del gasto de los hogares en transporte a partir de los resultados de las Encuestas de Gastos de los Hogares¹

Junio 2011

1. Introducción

El consumo de bienes y servicios por parte de los hogares se realiza con la intención de satisfacer las necesidades y deseos personales de sus habitantes. En las sociedades de mercado dicho consumo generalmente se realiza a través de la adquisición de bienes y servicios en el mercado, es decir lo que se denomina gasto de consumo y está representado por el valor de los bienes y servicios de consumo adquiridos (utilizados o pagados) por un hogar²:

- Mediante compras monetarias directas en el mercado;
- A través del mercado pero sin utilizar instrumentos monetarios como medio de pago (trueque, ingresos en especie)
- Mediante la producción dentro del hogar (producción por cuenta propia).

Este proyecto tiene por objetivo analizar las características del consumo de bienes y servicios para satisfacer las necesidades de transporte así como también su evolución en el tiempo.

Para este análisis se recurrirá a la información del gasto de los hogares en bienes y servicios para el transporte complementada con los niveles de precios de los mismos, tanto en términos absolutos como en su relación con los del resto de los bienes y servicios que los hogares adquieren para satisfacer todas sus otras necesidades.

Los resultados de este proyecto se cristalizarán en una serie de documentos que se inician con este primer informe metodológico acerca de la naturaleza de la fuente de información que se utilizará en el análisis y lo seguirán distintos estudios de corte transversal como análisis de casos, como el gasto en transporte en la Ciudad

¹ Andrés Gartner, Guillermo Manzano y Jorge Sánchez. Los autores agradecen los comentarios y aportes de los siguientes funcionarios del INDEC: Carmen Dopico, Carlos Fernández y Daniel Peteta.

² Organización Internacional del Trabajo, Informe II, Estadísticas de gastos e ingresos de los hogares. 2003.

Autónoma de Buenos Aires, en el Gran Buenos Aires o en las jurisdicciones provinciales, y análisis de corte longitudinal tales como la evolución del consumo en bienes y servicios de transporte a través del tiempo.

Los datos sobre el gasto de los hogares

Los datos sobre los gastos de los hogares, así como también la información sobre sus ingresos disponibles, normalmente se recolectan a través de las encuestas de hogares entre las que se incluyen las Encuestas de Gastos de los Hogares (EGH) o de presupuestos familiares (EPF), cuyas características principales se desarrollan en el presente informe.

Si bien estas encuestas tienen por objetivo principal relevar el gasto realizado por los hogares, también indagan respecto de las características de las viviendas encuestadas, la composición socio - demográfica de los hogares, la situación ocupacional de las personas que los integran y los ingresos que perciben sus miembros³.

De esta forma, la potencialidad que brinda esta fuente de información desde el año 1970 para el conocimiento de la evolución de los perfiles de gasto en de los distintos grupos de hogares es notoria, siempre y cuando se tengan en cuenta las diferencias metodológicas existentes entre las distintas encuestas, en especial en lo que respecta a la cobertura geográfica de la EGH del INDEC.

Las dos primeras, 1970 y 1985/86, fueron realizadas en lo que el INDEC denomina GBA (Ciudad Autónoma de Buenos Aires y 24 partidos del conurbano bonaerense)⁴ en donde es posible, además del tratamiento del aglomerado como un todo, aislar al conurbano por un lado, y a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires por el otro,

³ Encuesta Nacional de Gastos de los Hogares 2004/2005. Dirección General de Estadística y Censos de la provincia de Córdoba, en http://web2.cba.gov.ar/actual_web/estadisticas/engh/index.htm

⁴ El GBA definido por el INDEC está conformado por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y los siguientes partidos bonaerenses: Almirante Brown, Avellaneda, Berazategui, Esteban Echeverría, Ezeiza, Florencio Varela, General San Martín, Hurlingham, Ituzaingó, José C. Paz, La Matanza, Lanús, Lomas de Zamora, Malvinas Argentinas, Merlo, Moreno, Morón, Quilmes, San Fernando, San Isidro, San Miguel, Tigre, Tres de Febrero y Vicente López.

manteniendo la validez de los resultados. Esa es la máxima desagregación geográfica que permiten estas dos encuestas: los resultados no presentan validez a nivel de cada partido.

Los resultados de estas encuestas determinan la estructura de gastos o los presupuestos familiares, la proporción del gasto que los diferentes bienes y servicios tienen en el presupuesto de los hogares sujeto de la misma, es decir, su perfil de consumo aparente.

A su vez, dichas estructuras de gasto constituyen la estructura de ponderaciones de los índices de precios al consumidor. Por ejemplo, en el caso del GBA, la EGH 96/97 se constituye en la base del Índice de Precios al Consumidor (IPC) de este aglomerado urbano y en las provincias que participaban del IPC Nacional.

La presente entrega se refiere a los aspectos metodológicos de las dos herramientas que son la base de este trabajo: la EGH y el conjunto de mediciones que siguen la evolución de los precios de las canastas de las familias (IPC y los índices autoponderados de precios, esquema que se utiliza en varias provincias argentinas). También se incluyen resultados parciales y publicados de las EGH en materia de gasto en transporte, así como un estudio de la incidencia del sector en el cálculo del IPC.

2. Instrumentos del sistema estadístico nacional

a. Encuesta Nacional de Gastos de los Hogares

Definiciones básicas

La División de Estadísticas de la Organización de Naciones Unidas, en un trabajo titulado “Designing Household Survey Samples: Practical Guideline”, ha definido ciertas características de las encuestas de gastos de los hogares. Entre ellas define a una encuesta de gastos de los hogares como *“una forma alternativa (y más económica que un censo) para la recolección de datos sociodemográficos variados y detallados, que conciernen a las condiciones de vida de las personas, su bienestar y las actividades y relaciones que entablan”*.

Las ventajas de las encuestas por sobre los censos, según la División de Estadísticas de la Organización de Naciones Unidas pueden resumirse en:

- El costo de una encuesta (para la cual se obtendrán resultados confiables y precisos que pueden servir como base para realizar inferencias de toda la población) es generalmente menor que el de un censo, para el cual se requieren de grandes cantidades de recursos de todo tipo (financieros, logísticos y cantidad de empleados, por ejemplo).
- Las encuestas de gastos permiten un mayor alcance y flexibilidad en lo que respecta a la profundidad de la investigación y el número de preguntas en el cuestionario: están bien preparadas para la recolección de datos referidos a temas a ser analizados en profundidad (diversos aspectos de los gastos de los hogares, o actividades de la fuerza de trabajo), a nivel nacional o de amplios espacios geográficos. En contraposición, los censos, al recolectar información de toda la población, permiten explotar y analizar la información relevada a niveles de pequeños dominios.
- La fortaleza de las encuestas de hogares se relaciona con la flexibilidad de los instrumentos de recolección de datos, que tienden a ser suficientes como para incluir una gran cantidad de preguntas sobre una diversidad de temas, y la posibilidad de estimar parámetros comparables con aquéllos estimados en los censos de población y viviendas. Asimismo, la posibilidad de contratar encuestadores más calificados y capacitados permite obtener información estadística de mejor calidad (minimizando el error de registro).

En su segundo informe de estadísticas de ingresos y gastos de los hogares, la OIT⁵ señala que éstas sirven para varios objetivos, como:

- La elaboración del IPC, principalmente con el doble objetivo de i) determinar los bienes y servicios que deberán incluirse en la canasta, y ii) deducir las proporciones del componente de gastos para las categorías de los bienes y servicios incluidos en el IPC.
- Evaluar el nivel, la estructura y las tendencias del bienestar económico de los hogares en función de sus ingresos y gastos.
- En la compilación de las Cuentas Nacionales, las encuestas de gastos sirven de base para estimar determinados componentes del sector de los hogares y de referencia del control de calidad de las estimaciones de dichos componentes obtenidos a partir de estadísticas de otro tipo.
- Para formular, aplicar, supervisar las políticas económicas y de bienestar social y evaluar su repercusión.
- Como fuente de datos para estudiar los hábitos de consumo de los diferentes grupos de población y para investigaciones de mercado, a condición de que la muestra sea suficientemente amplia y que los gastos estén desglosados por productos.
- Para realizar análisis de la nutrición, de la salud, del acceso a la educación y sus efectos, etc.

Antecedentes⁶

La Encuesta Nacional de Gastos de los Hogares tiene su primer antecedente en el año 1924, cuando la Dirección General de Estadística (que dependía del Ministerio de

⁵ Organización Internacional Del Trabajo, Informe II: Estadísticas de ingresos y gastos de los hogares.

⁶ INDEC, Encuesta de Gastos e Ingresos de los Hogares, Buenos Aires, 1988, Estudios Serie 11.

Hacienda) publicó el trabajo “El costo de vida y el poder de compra de la moneda”⁷, a partir de una encuesta realizada en la Capital Federal.

El Departamento Nacional del Trabajo (creado en 1907, antecedente inmediato a la Secretaría de Trabajo y Previsión y al actual Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social) encaró un nuevo estudio sobre presupuestos familiares en 1933 denominado “Costo de la Vida, presupuestos familiares, precios de artículos de primera necesidad”, realizada en octubre de aquel año. La población de interés estuvo estrictamente limitada y focalizada, ya que comprendió a los obreros y empleados de la Capital Federal cuya retribución oscilaba entre 115 y 525 pesos moneda nacional. Además, la composición familiar aceptada incluía desde matrimonios sin hijos hasta con un máximo de seis hijos. La encuesta se realizó en el mes de octubre y se obtuvieron 3.020 presupuestos de hogares.

Un tercer trabajo se realizó entre los meses de mayo y julio de 1943, llevado a cabo por la Dirección de Estadística Social del Departamento de Trabajo. En este caso, la población de interés se definió como “aquella compuesta por obreros ocupados en establecimientos industriales que percibían salarios entre 100 y 250 pesos moneda nacional mensuales” (la composición familiar elegida incluyó a los matrimonios con hasta nueve hijos). Fueron elegidas diez mil familias obreras domiciliadas en la Capital Federal y algunos partidos del Gran Buenos Aires, y se obtuvieron 30.000 presupuestos hogareños.

Tal como puede observarse, mientras en el estudio de 1933 la población objetivo contaba con una retribución de entre 115 y 525 pesos moneda nacional, en el trabajo anterior estos ingresos se redujeron a entre 100 y 250 pesos. Aún con baja inflación, se puede notar que la población objetivo de ambos estudio se modificó, apuntando la última de las encuestas mencionadas, a una población de menores ingresos.

En 1960 la Dirección Nacional de Estadística y Censos, dependiente del Ministerio de Economía, llevó a cabo una nueva encuesta, publicada en el año 1963 (“Costo del nivel de vida en la Capital Federal. Encuesta sobre condiciones de vida de familias obreras realizadas en el año 1960”), con el objetivo de obtener las ponderaciones para el IPC (en este caso para un IPC obrero). La población de interés abarcó a obreros

⁷ INDEC, Encuesta de Gastos e Ingresos de los Hogares, Buenos Aires, 1988, Estudios Serie 11.

industriales, sin distinción de categoría, que vivieran y trabajaran en la Capital Federal, con ingresos entre 4.500 y 8.500 pesos moneda nacional. La composición familiar comprendía a matrimonios con dos hijos entre 6 y 14 años. Se obtuvieron 1.419 presupuestos durante el año que duró la encuesta.

En 1968 se creó el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC) en la órbita de la Secretaría del Consejo Nacional de Desarrollo, a partir de la sanción de la Ley 17.622, estableciendo dos objetivos principales para el organismo:

- ejercer la dirección superior de todas las estadísticas oficiales
- estructurar y conducir el Sistema Estadístico Nacional (SEN)

En 1970 el INDEC encaró la Encuesta de Gastos en Bienes y Servicios, una vez más con el objetivo de actualizar la canasta de consumo utilizada para calcular el IPC en lo que sería la primera encuesta de gastos propiamente dicha, a partir de la creación del INDEC. La población de referencia comprendió los hogares particulares con dos a siete miembros, ubicados en el Gran Buenos Aires, cuyos jefes fueran obreros o empleados de la industria o el comercio, con ingresos del hogar entre determinados límites: entre 250 y 1.500 pesos Ley 18.188 para hogares cuyo jefe fuera obrero, y entre 300 y 2.500 para hogares cuyo jefe fuera empleado.

La siguiente edición de la Encuesta de Gastos e Ingresos de los Hogares tuvo lugar en 1985/86 con el objetivo principal de proporcionar la información necesaria para la actualización de las ponderaciones del IPC que hubieron sido obtenidas en la edición de 1970. La población objetivo de la encuesta fueron las personas residentes en los hogares particulares del Gran Buenos Aires. La muestra seleccionada comprendió 6.910 viviendas encuestables (habitadas por un hogar particular). Esta fue la última oportunidad en la cual el área de estudio se circunscribió al Gran Buenos Aires, siendo que la siguiente encuesta, la Encuesta Nacional de Gasto de los Hogares de 1996/97, tuvo por primera vez alcance nacional urbano.

Metodología de las encuestas de gastos de los hogares

La metodología de una encuesta de hogares consiste en seleccionar una muestra probabilística (parte de una población), realizar observaciones y recolectar datos respecto de la misma. De esta muestra se extrapolan inferencias a toda la población cubriendo una mayor (y más detallada) cantidad de información que en un censo. Esto

se logra debido a que la menor carga de trabajo y la mayor cantidad de tiempo asignado para la recolección de datos permite contratar a individuos más calificados y capacitarlos de manera más específica e intensa⁸.

La selección del tipo apropiado de encuesta depende de los objetivos de la misma y los temas de interés, los recursos disponibles para efectuar la encuesta y diversas consideraciones logísticas, entre otros factores de importancia. En este sentido, las mismas pueden resultar costosas si los resultados alcanzados de una muestra nacional tuvieran que ser presentados para jurisdicciones de menor nivel administrativo, tales como provincias o municipios, ya que una muestra acotada solamente a miles de hogares dispersos geográficamente restringe la habilidad para producir datos confiables para áreas pequeñas⁹.

Según la metodología de la ENGH 2004/05, una encuesta nacional de gastos de los hogares *“permite caracterizar las condiciones de vida de los hogares, fundamentalmente en términos de su acceso a los bienes y servicios, y de los ingresos monetarios y en especie. Asimismo, proporciona información para el cálculo de las ponderaciones del Índice de Precios al Consumidor, para la actualización de las estructuras de las canastas de bienes y servicios - utilizadas en la estimación de las líneas de pobreza e indigencia -, para las estimaciones de las Cuentas Nacionales, así como para el diseño de políticas públicas”*¹⁰.

La Encuesta Nacional de Gastos de los Hogares (ENGH) comienza a llamarse de esta forma a partir de su edición 1996/97, cuando efectivamente adquiere dimensión nacional, aunque restringida a poblaciones urbanas de más de 5.000 habitantes (según el Censo de Población y Vivienda de 1991) de todo el país, conformando una muestra de 114 ciudades que representaron a 28 millones de habitantes (el 96% de la población urbana)¹¹. En aquella edición la ENGH se realizó a nivel de seis regiones: Metropolitana, Pampeana, NOA, NEA, Cuyo y Patagonia. Asimismo, en la edición llevada a cabo durante los años 2004/05, la encuesta contó con representatividad a nivel nacional y provincial, a través de una muestra de 45.326 viviendas. En las dos ediciones anteriores (1970 y 1985/86), la encuesta se realizó únicamente en el ámbito

⁸ Departamento de Asuntos Económicos y Sociales, División de Estadística, Organización de las Naciones Unidas, 2008.

⁹ Departamento de Asuntos Económicos y Sociales, División de Estadística, Organización de las Naciones Unidas, 2008.

¹⁰ INDEC. Metodología ENGHO 2004/2005

¹¹ INDEC, Encuesta Nacional de Gastos de los Hogares 1996/97. Resumen Metodológico.

del Gran Buenos Aires. Estas cuatro ediciones constituyen lo que podría denominarse la “era INDEC” de las encuestas de gasto de los hogares en el país ya que las mismas se realizaron bajo la supervisión y responsabilidad de este organismo. Sin embargo, a partir de la década de 1920 se realizaron diversas experiencias de características similares con diferentes nombres, tal como se explicó en la sección Antecedentes.

Tal como se establece en el párrafo anterior, la realización periódica de EGH permite, entre otros productos, la actualización de la canasta de consumo “típica” de los hogares, que se utiliza para el cálculo del IPC¹².

En las encuestas de gastos la información se capta mediante la combinación de dos métodos de recolección¹³:

- Para los gastos habituales (alimentación, transporte público, cigarrillos, etc.), los miembros del hogar deben completar anotaciones en los cuestionarios durante el tiempo asignado para la encuesta, generalmente una semana.
- En lo que respecta a gastos no habituales, la recolección se realiza por entrevistas, en las cuales los hogares informan, por recordación, los gastos efectuados durante distintos períodos de referencia (en el último mes, dos meses, seis meses o en el último año, según el tipo de gasto).

b. Índice de Precios al Consumidor

El Índice de Precios al Consumidor (IPC) mide la evolución de precios de una canasta de consumo determinada, establecida como un modelo de lo que una familia “tipo” consume en el lapso de un mes. Esta canasta de consumo denominada “estructura de ponderaciones” se obtiene, como ya se ha mencionado, de los resultados de las encuestas de gastos de los hogares.

Por lo tanto, las variaciones en el IPC muestran la evolución de los precios que los hogares pagan por los bienes y servicios que consumen. Este indicador sirve de aproximación a la “inflación” aunque el concepto de “inflación” se refiere a una definición más amplia en el que también se incluye la evolución de los precios de los bienes y

¹² La última edición de la ENGH, llevada a cabo entre los años 2004 y 2005, dio lugar a la revisión del IPC 2008.

¹³ INDEC. ENGH: Metodología 2004/05.

servicios exportados, de los utilizados como consumo intermedio de las industrias y de los destinados a la acumulación como inversión bruta fija o variación de existencias¹⁴.

Al analizar la variación del IPC para un determinado período respecto del anterior, se puede constatar que el promedio haya variado en un sentido, pero eso no implica que el precio de todos los bienes y servicios que compongan la canasta lo hayan hecho en el mismo sentido ni con la misma intensidad. Sobre todo, si se tiene en cuenta que todos poseen diferentes pesos dentro de la canasta de consumo (por lo que las variaciones en sus precios inciden de manera diferenciada en la variación del IPC), como reflejo del consumo “típico” de un hogar en la Argentina.

Tal como ya se mencionó, la estructura de la canasta de consumo que se releva periódicamente para la construcción del IPC en todos los años base (1974, 1988 y 1999) se obtiene a partir de la realización de las sucesivas Encuestas de Gastos de los Hogares. Sin embargo, cuando se observan por separado los resultados de las encuestas y las ponderaciones publicadas para los años base, los coeficientes difieren. Esto se debe a que los resultados de la ENGH constituyen la estructura de gastos en un determinado momento y las ponderaciones del año base representa esa misma estructura actualizada por la evolución de los precios entre el año de referencia de la ENGH y el año base del IPC.

Los orígenes del programa del IPC en nuestro país se remontan al año 1924¹⁵. A partir del mismo se realizaron diferentes revisiones del índice, en los años 1933, 1943, 1960, 1974, 1988, 1999 y 2008, en coincidencia con la realización de nuevas ediciones de la encuestas de gastos. Es importante destacar que estas revisiones se realizaron en el marco del Programa del IPC del Gran Buenos Aires. En el resto del país, los índices que existían en las provincias fueron dotados por un programa que se inició en el año 1969 y se completó en 1980, año para el cual cada provincia contaba con, al menos, un índice autoponderado de precios¹⁶. Finalmente, a partir del año 2005, y sobre la base de los resultados de la ENGH 96/97, el INDEC inició el programa IPC Nacional primera etapa en los grandes aglomerados urbanos (Córdoba, Santa Fe, Rosario,

¹⁴ INDEC. Metodología IPC 1999

¹⁵ INDEC. IPC Nacional Gacetilla, La actividad estadística en la República Argentina 1550-1983.

¹⁶ La definición de “Índice Autoponderado de precios” se encuentra en el apartado correspondiente.

Tucumán, Mar del Plata, La Plata y Mendoza) al que adscribieron San Luis y Catamarca.

Por lo tanto, para realizar una descripción completa del programa del IPC es necesario distinguir entre el índice calculado para el Gran Buenos Aires por el INDEC, y aquellos calculados en el interior del país por las diferentes direcciones provinciales de estadística ya sea aquellos que se diseñaron en el marco del programa IPC Nacional como los autoponderados.

- **IPC Gran Buenos Aires**

La cobertura geográfica del IPC del Gran Buenos Aires (IPC-GBA) abarca, en la actualidad, a la Ciudad de Buenos Aires y 24 partidos conurbanos a ésta, con la totalidad de la población del área territorial bajo estudio.

La última actualización disponible del índice es la que toma como base el año 2008¹⁷. La misma toma en cuenta 440 variedades de bienes y servicios, cuyo agrupamiento principal está dado por la clasificación del consumo en los siguientes capítulos:

- Alimentos y bebidas (que cuenta con una ponderación del 37,9% sobre el total del índice)
- Indumentaria (7,3%)
- Vivienda y servicios básicos (12,1%)
- Equipamiento y mantenimiento del hogar (4,9%)
- Atención médica y gastos para la salud (5,6%)
- Transporte y comunicaciones (16,6%)
- Esparcimiento (5,1%)
- Educación (4,3%)
- Otros bienes y servicios (6,3%)

¹⁷ El IPC base 2008 no es completamente comparable con los IPC anteriores, debido a que el mismo sólo representa a un segmento de la población (familia de cinco miembros), mientras que los anteriores tienen representación para toda la población (una familia de aproximadamente 2,5 a 3 miembros).

- **Índice de precios minoristas en ciudades capitales de provincias**¹⁸

Al momento de la creación del INDEC, la Ley 17.622 estableció que uno de sus objetivos principales sería el de estructurar y conducir el Sistema Estadístico Nacional. El mismo está integrado por los servicios estadísticos de los organismos nacionales, provinciales y municipales. Cada provincia cuenta con su propia Dirección de Estadística (DPE), que depende del gobierno de dicha provincia. Éstas coordinan los Sistemas Estadísticos Provinciales e intervienen en la captura, ingreso y procesamiento de información a nivel provincial, que consolida y agrupa, en su mayor parte, el INDEC¹⁹.

Pese a que en la actualidad muchas de las provincias conservan para la estimación de la variación de precios en sus territorios el cálculo de un índice autoponderado, muchas de las DPE han avanzado en trabajos cuyo objetivo es el de obtener un IPC propio para sus provincias (o, al menos, para la ciudad capital de la misma).

Índices autoponderados

El programa que avanzó en esta dirección se puso en marcha en noviembre de 1969, y completó el total de las ciudades capitales de provincias durante 1980. El indicador se calcula a partir de un listado de 100 artículos, sometidos a consideración de las provincias para lograr homogeneidad en la composición de los grupos y en la especificación de los artículos. A cada capítulo se le asignó una importancia relativa resultado de promediar las estructuras de consumo de Capital Federal, Bahía Blanca, Mendoza, Córdoba, Tucumán y Formosa, obteniendo la siguiente estructura de consumo promedio:

- Alimentación y bebidas: 53%
- Indumentaria y calzado: 12%
- Vivienda, combustible y electricidad: 8%
- Equipamiento y funcionamiento del hogar: 10%
- Atención médica y gastos para la salud: 5%
- Transporte y comunicaciones: 3%
- Esparcimiento y educación: 4%

¹⁸ INDEC. La actividad estadística en la República Argentina 1550-1983

¹⁹ INDEC, <http://www.indec.gov.ar/>

- Bienes y servicios varios: 5%

En cada capítulo se incluyó una cantidad de artículos cuya representación sobre el total correspondiese a las proporciones de la estructura de consumo promedio, de manera de asignar la importancia relativa de cada capítulo, siempre teniendo en cuenta que en total se incluyen 100 bienes y servicios y que cada artículo pesa 1%, y (esto es, para el capítulo Alimentación y bebidas, que representa el 53% del peso del índice, se incluyeron 53 artículos, para el capítulo Transporte y Comunicaciones, se incluyeron 3 artículos ya que su peso es del 3%, etc.). Al no controlar la cantidad de artículos que integran los grupos y subgrupos de cada capítulo, el indicador sólo tiene validez para el nivel general.

El índice se calcula como un promedio aritmético simple de los relativos de precios de los 100 artículos considerados²⁰.

La situación actual en las provincias: la coexistencia de índices autoponderados e índices propios

- Buenos Aires y Capital Federal: no cuentan con índices de precios propios. La Ciudad de Buenos Aires y los 24 partidos del Conurbano Bonaerense forman parte del IPC-GBA (que es objeto de medición realizada por el INDEC).
- Catamarca: perteneció al proyecto del IPC Nacional, discontinuado en el 2008. Esta provincia, por lo tanto, elaboraba un IPC. Ahora bien, desde que se cortó el proyecto, la provincia dejó de publicar el resultado del IPC, ya que no podían continuarlo sin ayuda del INDEC.
- Chaco: se utiliza un índice de precios que toma como referencia al aglomerado Gran Resistencia.
- Chubut: se utiliza un índice autoponderado para las ciudades de Trelew y Rawson, que tiene como base 100 al año 1990. El índice se calcula en Chubut desde el año 1975, con una metodología que se elaboró en conjunto con técnicos del INDEC. Se visitan en forma diaria 83 comercios en el período que va del día 1° al día 30 de cada mes.

²⁰ El relativo de precio de un artículo para un mes en particular resulta de dividir el promedio aritmético simple de los precios del artículo captado durante el mes considerado, por el precio del período base del mismo artículo. El precio del período base de un artículo es igual al promedio aritmético simple de los precios promedio de cada uno de los meses del año que se toma como base.

- Córdoba: el Índice de Precios al Consumidor de la provincia de se enmarca en el programa del IPC Nacional. El mismo tiene fecha de inicio en octubre de 2005. En la actualidad está en estudio su actualización a partir de los resultados de la Encuesta Nacional de Gastos de los Hogares de 2004/2005. El IPC toma como base al año 2003, y su área geográfica de cobertura es Córdoba Capital y el Gran Córdoba. Se estima que todos los meses se observan 12.000 precios en 1.400 negocios informantes. Los bienes representan el 69,81% del peso total y los servicios, el 30,19%, distribuidos en nueve capítulos. El de mayor peso es “Alimentos y bebidas” (35,63%), seguido por “Transporte y comunicaciones” (18,59%), y el de menor, “Educación” (2,67%).
- Corrientes: se calcula un índice autoponderado de precios para la ciudad de Corrientes
- Entre Ríos: se utiliza un índice autoponderado de Precios para la ciudad de Paraná. La metodología es similar al de los restantes casos en los que se utilizan índices autoponderados, ya que se releva el precio de cien productos determinados, sin tener en cuentas hábitos de consumo por grupos o estratos sociales.
- Formosa: el índice autoponderado de precios se calcula desde el año 1986, y se desagrega en siete capítulos, Nivel general, Alimentación, Indumentaria, Artículos para funcionamiento del hogar, Gastos generales, Vivienda y Muebles y accesorios para el hogar.
- Jujuy: existe un índice de precios de canasta, para San Salvador de Jujuy, con base 1983,
- La Pampa: el índice Autoponderado se calcula exclusivamente para la ciudad de Santa Rosa, y al contar con base 1980, hacia el año 2010 se ubica en torno a las 30 mil millones de unidades.
- La Rioja: en la actualidad se está trabajando en la primera etapa de elaboración del IPC representativo de los gastos de consumo de los hogares residentes en la Provincia de La Rioja, relevando todos los locales comerciales existentes en las áreas a estudiar.
- Mendoza: cuenta con un índice de precios para la ciudad de Mendoza base 2010.
- Misiones: cuenta con un Índice de canasta.
- Neuquén: el relevamiento se realiza exclusivamente en la Ciudad de Neuquén, con base 1980, sin especificar de manera correcta la metodología, lo que

genera que los números del índice se ubiquen, en la actualidad, en torno a los 23 mil millones.

- Río Negro: se utiliza como referencia un índice autoponderado relevado en la ciudad de Viedma. A partir del año 2008, también comienza a relevarse un índice de precios al consumidor en la Ciudad de General Roca, en 80 comercios de esta localidad.
- Salta: no cuenta con un índice de precios, y utiliza como referencia el IPC-GBA.
- San Juan: trabaja con un índice autoponderado de precios.
- San Luis: cuenta con su propio Índice de Precios al Consumidor. Su canasta está compuesta por 301 productos, desagregada en nueve capítulos. El capítulo de mayor peso es el de “Alimentos y bebidas”, con 33%, seguido por el de “Transporte y comunicaciones”, con el 20%. Por el contrario, el que menos pesa es el capítulo de “educación” (2%).
- Santa Cruz: trabaja con un índice autoponderado de precios.
- Santa Fe: se calcula un índice de precios al consumidor con base en el año 2003. Existe desagregación tanto para los aglomerados Rosario y Santa Fe, modificando el índice autoponderado que se calculaba para ambas ciudades a partir de 1980.
- Santiago del Estero: trabaja con un índice autoponderado de precios.
- Tierra del Fuego: se calculan dos índices de precios, uno para la Ciudad de Ushuaia y otro para la Ciudad de Río Grande. Ambos toman como base el año 1991, por lo que los valores que arroja el índice son de magnitud considerable. Sin embargo, en la página de Internet de la Dirección General de Estadística y Censo de la provincia, no existe una aclaración metodológica respecto de si se utiliza una canasta de bienes propia de la provincia, o si se utiliza un índice autoponderado (como es de 1991, antes de que ENGH sea nacional, se podría arriesgar que el mismo es de carácter autoponderado).
- Tucumán: se utiliza un índice de precios al consumidor del Aglomerado Gran Tucumán, cuya base es el año 2003.

Encuesta Nacional de Gastos de los Hogares. Evolución 1970-2004/05

En el siguiente cuadro se presenta la evolución de los resultados de la ENGH para el sector transporte, para el aglomerado Gran Buenos Aires, entre los años 1970 y 2004/05. La comparación se realiza para el GBA debido a que esta región fue la única que se mantuvo a lo largo de las cuatro ediciones.

Gasto de consumo de los hogares por finalidad del gasto. GBA. Años 1970 – 2004/05

Finalidad del gasto	Año de referencia			
	1970	1985/86	1996/97	2004/05
Compra-venta de vehículos particulares	1,08	1,9	2,75	2,0
Funcionamiento y mantenimiento del vehículo	2,67	5,7	3,44	5,6
Transporte público	4,49	3,1	5,10	4,7
TRANSPORTE	8,24	10,7	11,29	12,7

El peso del gasto en bienes y servicios del sector Transporte en el consumo de los hogares se ha incrementado de manera significativa en las últimas décadas, según se refleja en las sucesivas canastas de consumo que surgen de la Encuestas de Gastos de los Hogares (EGH) que el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC), del Ministerio de Economía y Finanzas Públicas, ha encarado en 4 oportunidades desde la inicial, en el año 1970.

Esto se verifica especialmente respecto de la adquisición y el funcionamiento de vehículos particulares, lo que muestra a las claras la tendencia hacia la mayor motorización de la población del Gran Buenos Aires.

**Gasto de consumo de los hogares por finalidad del gasto. GBA. Años
1970 – 2004/05. Total = 100**

Finalidad del gasto	Año de referencia			
	1970	1985/86	1996/97	2004/05
Compra-venta de vehículos particulares	13,1	17,8	24,4	15,7
Funcionamiento y mantenimiento del vehículo	32,4	53,3	30,5	44,1
Transporte público	54,5	29,0	45,2	37,0
TRANSPORTE	100	100	100	100

Haciendo 100 el total se pueden observar con mayor claridad las diferencias en el gasto de transporte entre los diferentes años considerados en el presente estudio. En este sentido, durante la década de 1990 alcanza su pico máximo de gasto el concepto de compra-venta de vehículos, como proporción del gasto total en transporte. En los últimos años, la reducción en la importancia de este ítem se debe a un aumento muy importante en los gastos en concepto de funcionamiento y mantenimiento del mismo. Asimismo, el gasto en transporte público también ha reducido de manera significativa su importancia dentro del total de gasto de transporte en la última década.

Encuesta Nacional de Gastos de los Hogares 2004/05

La encuesta de gastos de los hogares de 2004/05 se realizó entre los meses de octubre de 2004 y diciembre de 2005, en las 24 provincias del país. En el siguiente cuadro se presentan los datos a nivel regional.

**Gasto de consumo de los hogares según región de residencia por
finalidad del gasto**

Finalidad del gasto	Región de Residencia						Total
	GBA	Pampeana	Noroeste	Noreste	Cuyo	Patagonia	
Compra-venta de vehículos particulares	2,0	2,2	1,2	2,0	2,3	3,8	2,1
Funcionamiento y mantenimiento del vehículo	5,6	6,1	4,6	5,7	7,1	6,9	5,8

Finalidad del gasto	Región de Residencia						Total
	GBA	Pampeana	Noroeste	Noreste	Cuyo	Patagonia	
Transporte público	3,3	1,5	2,5	1,5	2,1	1,6	2,4
Taxi y Transporte escolar	1,4	0,9	1,3	0,5	0,6	0,7	1,1
TRANSPORTE	12,7	10,8	9,7	9,8	12,4	13,1	11,7

La participación de los bienes y servicios de transporte en el gasto de consumo de los hogares difiere sustancialmente según la región de residencia de los hogares. Tal como puede apreciarse en el gráfico precedente, existen importantes diferencias entre las regiones más ricas y las más pobres del país. En este sentido, los hogares dedican más del 13% de su gasto en bienes y servicios a bienes y servicios de transporte en la Patagonia, mientras que estas cifras se reducen al 9,7% en el caso del Noroeste.

Estas diferencias pueden explicarse en parte debido a la fortaleza que tiene el rubro “compra-venta de vehículos particulares” en desmedro del gasto en transporte público en la Patagonia, situación opuesta a lo que sucede en el Noroeste. Mientras que en el Gran Buenos Aires la situación es intermedia, esta se asemeja más a la de la Patagonia, lo que es entendible dado el alto grado de desarrollo relativo de la región.

Gasto de consumo de los hogares según región de residencia por finalidad del gasto. Total = 100

Finalidad del gasto	Región de Residencia						Total
	GBA	Pampeana	Noroeste	Noreste	Cuyo	Patagonia	
Compra-venta de vehículos particulares	15,7	20,4	12,4	20,4	18,5	29,0	17,9
Funcionamiento y mantenimiento del vehículo	44,1	56,5	47,4	58,2	57,3	52,7	49,6
Transporte público	26,0	13,9	25,8	15,3	16,9	12,2	20,5
Taxi y Transporte escolar	11,0	8,3	13,4	5,1	4,8	5,3	9,4
TRANSPORTE	100	100	100	100	100	100	100

Cuando se hace 100 el total, es posible analizar con mayor exactitud las diferencias entre las regiones. En este sentido, proporcionalmente, la región en la que la proporción de gasto para la compra-venta de vehículos particulares es más alta es la Patagonia. Esto coincide con el hecho de que la Patagonia es la región del país en la

que menos proporción de gasto se realiza sobre transporte público. Cuando se analiza el gasto realizado en funcionamiento y mantenimiento del vehículo, es en la región del Noreste, Cuyo y Pampeana donde este ítem representa la mayor proporción respecto del gasto total. En la región GBA el 26% del gasto en transporte se destina al transporte público, proporción que supera a todas las regiones del país.

Conclusión

El presente trabajo es el primero de una serie de informes a publicar por parte del C3T, con el objetivo de indagar respecto de la evolución en las ponderaciones que el Índice de Precios al Consumidor y las Encuestas de Gastos de los Hogares tienen del sector Transporte, como reflejo del gasto en transporte (y sus componentes) a lo largo de las últimas décadas, ya sea en el país, o en el GBA. El foco geográfico del trabajo dependía, en una primera instancia, de la disponibilidad de información, siendo que el INDEC ha modificado la metodología de recolección de datos durante el lapso citado.

Se planteó analizar la evolución en los coeficientes de gastos derivados de las EGH, coeficientes que posteriormente se utilizan para calcular el Índice de Precios al Consumidor. Se pretendió realizar una evolución de los mismos y efectuar un análisis comparativo de las ediciones de manera de indagar por posibles cambios (leves o bruscos) en la ponderación de cada ítem de consumo, lo que podría explicar posibles cambios en los patrones de consumo de las familias.

Efectivamente, se verifican variaciones en los coeficientes derivados de las encuestas de gastos, así como en los coeficientes utilizados para calcular el índice de precios al consumidor. Sin embargo, es poco lo que puede decirse respecto de la evolución del gasto en transporte por parte de los hogares a partir de esta evolución, debido a que las ponderaciones derivadas de la encuesta de gastos determinan “qué proporción del gasto del hogar se realizó en un rubro determinado”. Esto conjuga dos efectos, el de los precios y el de las cantidades. Por ende, la apertura actual en la que se procesan y presentan los datos permite realizar un análisis estático al interior de cada edición, pero limita o prohíbe al estudio dinámico, de comparación entre períodos, para analizar efectivamente como ha variado el gasto en cualquier rubro.

La proporción del gasto en transporte ha aumentado. Los hogares gastan, en la actualidad, más que lo que hacían en el pasado en transporte (en relación al resto de sus gastos). Sin embargo, no es posible saber si esto se debe a que consumen, efectivamente, mayor cantidad de “transporte”, o debido a que los precios de este sector han crecido de manera más que proporcional en relación al resto de los precios de la economía.

Sin embargo, hay que tener en cuenta la diferencia que existe entre el porcentaje de gasto en transporte y el gasto de transporte en sí. Por ejemplo, los sectores de

menores recursos gastan menos dinero en transporte público que los sectores más ricos, pero la proporción de gasto en transporte público de los sectores más pobres respecto de su ingreso es muy superior que la de sectores más ricos.

Es probable que un motivo del incremento en el gasto en transporte, en general se explique debido al incremento en el parque y en la utilización del automóvil particular. En cambio, atrás de las estructuras de gasto en transporte público se encuentran cambios muy fuertes en el estilo de vida de la población en los últimos 40 años, en paralelo a un marcado incremento en el nivel de consumo y de movilidad. Muchos bienes y servicios se han abaratado relativamente, otros han desaparecido y han aparecido otros. Es probable que el transporte refleje el significativo cambio de los hábitos en la organización de la producción, desde el momento en el que el asalariado se trasladaba “de casa al trabajo y del trabajo a casa”, lo que ha perdido una fuerza increíble frente al cuentapropista (que no tiene rutinas de viaje y que lo corre el tiempo).

Se podría arriesgar que en la actualidad se gasta más en servicios de taxis y remises que hace 40 años y eso se refleja en una flota que ha crecido sostenidamente en el conurbano (no así en la Ciudad de Buenos Aires, donde el número de taxis y remises se ha mantenido relativamente estable). En este sentido, el gasto en servicios ferroviarios (de superficie y subterráneos) debe de haberse reducido (no tanto por los subsidios, lo cual contribuye) sino porque proporcionalmente se usan menos y porque la Región Metropolitana de Buenos Aires ha cambiado, reduciéndose el peso de la CABA en la generación de empleos. En años recientes se han conformado centros de servicios en otras localidades alejadas de la red ferroviaria. Además, la población ha crecido y la red ha permanecido casi inalterada salvo las extensiones de la red subterránea. Como resultado, el gasto porcentual en estos modos de transporte se reduce.

Bibliografía

- Serie de investigaciones demográficas 7. Encuesta de presupuestos familiares 1969/70. INDEC: Buenos Aires.
- Índice de precios al consumidor, base 1974=100, Informe Metodológico. Todos los antecedentes, bien completos en la página 5
- Índice de precios al consumidor base 1988=100, metodologías 6, INDEC.
- Organización Internacional Del Trabajo, 2003. Estadísticas de ingresos y gastos de los hogares, Informe II. Informe II, Decimoséptima Conferencia Internacional de Estadísticos del Trabajo. Oficina Internacional del Trabajo. Ginebra
- Estudios serie 11, 1988. Encuesta de gastos e ingresos de los hogares. INDEC. Buenos Aires.
- “Costo de la vida, presupuestos familiares, precios de artículos de primera necesidad”, departamento nacional del Trabajo, división de estadística, Serie C, N 1
- “Condiciones de vida de la familia obrera, 1943-45”, Dirección de Estadística Social, 1946.
- INDEC, La actividad estadística en la República Argentina 1550-1983
- “Costo del nivel de vida en la Capital Federal. Encuesta sobre condiciones de vida de familias obreras realizadas en el año 1960”, Dirección nacional de Estadística y Censos, 1963.
- “Encuesta de consumo de alimentos en la Capital Federal y Gran Buenos Aires”, CONADE, Serie C, N 72, 1968.

- Encuesta nacional de gastos de los hogares 2004/2005. Dirección General de Estadística y Censos de la provincia de Córdoba; en http://web2.cba.gov.ar/actual_web/estadisticas/engh/index.htm

- Departamento de Asuntos Económicos y Sociales, División de Estadística, 2008. Designing Household Survey Samples: Practical Guideline. Studies in Methods Series F No. 98. Organización de las Naciones Unidas: Nueva York.