

Córdoba, 9 de Junio de 2021

## RESOLUCION GENERAL Nº 58

### VISTO:

El Expediente Nº 0521-062321/2021, en el que obran las presentaciones promovidas por la Federación de Empresarios del Transporte Automotor de Pasajeros (F.E.T.A.P) y la Asociación de Empresarios del Transporte Automotor de Córdoba (ASETAC) y el informe técnico elaborado por la Mesa de Estudios Tarifarios (RG ERSeP Nº 54/2016), entre otros documentos, a los fines del tratamiento de la revisión tarifaria del Servicio Público de Transporte Interurbano de Pasajeros de la Provincia de Córdoba regulado por la Ley Nº 8669 (modif. Ley 9034) y Ley Nº 10433.

### CONSIDERANDO:

Doble voto del presidente, Mario A. Blanco, y voto de los vocales José Luis Scarlatto y Luis A. Sánchez.

Que la Ley Nº 10433 en su artículo 1º establece: *“...que el Ente Regulador de los Servicios Públicos de la Provincia de Córdoba (ERSEP) será competente, de manera exclusiva, para determinar y aprobar las modificaciones, revisiones y ajustes de los cuadros tarifarios y precios de los servicios a cargo de los prestadores de servicios públicos que se encuentren bajo su regulación y control.”*

En virtud del Art. 24 Ley 8.835 el cual otorga la función reguladora al Ente Regulador de los Servicios Públicos (ERSeP) y sus alcances y del inciso a) del Art. 25 de la mencionada Ley, compete a este ERSeP cumplir y hacer cumplir esta Ley y sus reglamentos, como así también las normas regulatorias derivadas de la misma.

Que en un mismo orden el Art.1 de la Ley Nº 10.433 de fecha 22 de Marzo de 2017, ha fijado la competencia exclusiva del ERSeP para determinar y aprobar los cuadros tarifarios de las permisionarias bajo su ámbito de regulación y expresa que: **“Artículo 1º.- Establécese que el Ente Regulador de los Servicios Públicos de la Provincia de Córdoba (ERSeP) será competente, de manera exclusiva para determinar y aprobar las modificaciones, revisiones y ajustes de los cuadros tarifarios y precios de los servicios a cargo de los prestadores de servicios públicos que se**

*encuentren bajo su regulación y control.”*

El día 27/04/2021, ingresó al Ente Regulador de los Servicios Públicos, la Nota de Sticker Nro. 44656505972421 obrante a F.U.3, por parte de la Federación de Empresarios del Transporte Automotor de Pasajeros (FETAP), donde se manifiesta lo siguiente: *“...tenemos el agrado de dirigirnos a Ud. A los fines de solicitarle tenga a bien dar curso favorable al pedido de reajuste en la tarifa inherente al servicio de autotransporte de pasajeros regulado por la Ley 8669 y particularmente en los términos y condiciones establecidos en el artículo 49 de dicha normativa.*

*El reajuste de tarifa encuentra su justa causa en reconocer al presente los incrementos de los precios que se han venido operando en los distintos insumos de costos que inciden en la explotación del servicio público, además de contemplar la particular situación que estamos atravesando producto de la pandemia COVID19.(...)*

*En esta oportunidad presentamos el pedido de incremento tarifario, considerando lo que sería una situación real de los parámetros del sistema ya sea en kilómetros, recaudación y personal. Esto tiene por finalidad evidenciar que además del atraso en la actualización de costos, el sistema se encuentra en una situación más crítica aun agravada por el nuevo esquema de funcionamiento del transporte provincial. Es así que el sistema debe mantener el total de la mano de obra (aunque con diferentes esquemas), el total de costos fijos, los costos variables y afrontar la deuda que se generó por la falta de ingresos genuinos (recaudación) durante los meses de Abril a Diciembre 2020 solo con ingresos por subsidios y con recaudación de emergencia de bajo ninguna circunstancia es suficiente para solventar el funcionamiento.(...).*

*Por todas las razones expuestas, es que a Marzo del corriente año hemos comprobado se requiere, dada las circunstancias arriba mencionadas, un T.B.K. de **5,3425 con IVA incluido** para contemplar la situación con los parámetros actuales, esto a los fines de afrontar los actuales costos operativos, la renovación del parque móvil y el justo retorno de la inversión, situación que solicitamos sea tomada en cuenta y de considerarlo pertinente proceda a conceder un ajuste de tarifa tal como se plantea...”*

Asimismo, el 27/04/2021 la Asociación de Empresarios del Transporte de Córdoba (A.S.E.T.A.C.), presenta una nota con número de Sticker 44639605989321, (F.U.4) en la que manifiesta: *“...la modificación del cuadro tarifario vigente para todos los servicios de transporte público sujetos a la jurisdicción de la Provincia de Córdoba a los actuales costos (...). Entendemos ineludible la necesidad de incrementar la tarifa vigente adaptando a los reales incrementos de los costos y la*

*disminución de los ingresos producidos, procurando restablecer el equilibrio de la ecuación económica y financiera de las prestaciones; en virtud de ello solicitamos al señor Presidente y, por su digno intermedio, al Directorio del ERSeP, se disponga sin más la adecuación de la T.B.K. a 5.3425 con IVA incluido, en base a la fidedigna información económica de que se dispone y de la cual aportamos toda la documentación que lo demuestra (...)*”.

Que con fecha 29 de abril de 2021, se dispuso la habilitación del procedimiento de revisión tarifaria y se estableció la constitución de la “Mesa de Estudios de la Tarifa de Transporte” (RG ERSeP N° 54/2016).

Que con fecha 04/05/2021, mediante Acta N° 01 de la Mesa de Estudios Tarifarios del Servicio Público del Transporte Interurbano, los organismos involucrados designan representante para la Mesa de Estudio Tarifario del Servicio Público del Transporte Interurbano con los miembros que se enuncian: Dra. Ma. Eugenia Herrero DNI N° 31.668.133, en representación de Fiscalía de Estado; Cra. Paola Martellono, DNI N° 28.183.609, en representación de la Federación de Empresarios del Transporte Automotor de Pasajeros (F.E.T.A.P); Cr. Pablo Edgardo Salazar, DNI N° 18.460.691, por la Asociación de Empresarios del Transporte Automotor de Córdoba (ASETAC); Lic. Mariano Plencovich, DNI N° 32.220.387 y al Cr. Jorge Orellano, D.N.I N° 25.319.268, Gerente de la Gerencia de Transporte en representación del ERSeP, en función de lo dispuesto por Acta de Directorio N° 01 de fecha 30 de Enero de 2019.

Que se han celebrado las reuniones necesarias y suficientes para analizar y estudiar la Tarifa Básica Kilométrica, dando cumplimiento así con todo lo estipulado por Resolución ERSeP N° 54/2016.

Que a fojas 115/130 obra informe Conjunto de la Gerencia de Transporte y el Área de Costos y Tarifas N° 72/2021– Mesa Tarifaria N° 7 de Transporte Interurbano de Pasajeros.

Que con fecha 13/05/2021 se convocó a Audiencia Pública por medio de la Resolución N° 1029 para el día 03 de junio de 2021 a las 10hs. a desarrollarse en modalidad digital remota.

Que en este sentido, en la fecha, hora y modalidad establecida sellevó a cabo la Audiencia Pública, labrándose el acta respectiva. Que, a tenor del orden de expositores, la citada Audiencia Pública se desarrolló con normalidad, dándose las explicaciones pertinentes de las circunstancias que daban origen a la modificación solicitada, y efectuándose apreciaciones de carácter general.

Que en orden a lo anterior, lucen agregadas en autos: 1) Constitución de la Mesa; 2) Documentación e informes tenidos en cuenta en el proceso de evaluación y análisis; 3) Informe Conjunto de la Gerencia de Transporte y el Área de

Costos y Tarifas N° 72/2021 de fecha 12 de mayo de 2021, considerado por la referida Mesa y del que surge la propuesta tratada en la Audiencia; 4) Constancia de publicación en el Boletín Oficial de la Resolución de Convocatoria a Audiencia Pública (Resolución ERSeP N° 1029/2021); 5) Constancias de difusión mediante avisos en diarios de circulación provincial; 6) Constancia de publicación en la página Web del ERSeP; 7) Comunicación de la convocatoria al Consejo Asesor Consultivo de las Asociaciones de Usuarios y Consumidores del ERSeP; 8) Notificación de la convocatoria a la Federación de Empresarios de Transporte Automotor de Pasajeros – F.E.T.A.P., a la Asociación de Empresarios del Transporte del Automotor de Córdoba – ASETAC; 9) Registro de participantes; 10) Disidencias de FETAP y ASETAC; 11) Acta de Cierre de la Audiencia debidamente suscripta; 12) Informe final de la audiencia.-

Que del citado informe y de la desgrabación y transcripción literal, surgen como expositores: la Cra. Paola Martellono en representación de FETAP, Cr. Salazar, Pablo Edgardo en representación de ASETAC, el Cr. Lucas S. González en representación del Área de Costos y Tarifas del ERSeP. y Lic. Mariano Plencovich en representación de la Secretaria de Transporte de la Provincia de Córdoba.

Que corresponde adentrarnos al análisis de las principales exposiciones vertidas durante el desarrollo de la Audiencia Pública. La Cdra. Martellono en representación de FETAP expresa, *“...lo primero que queremos hacer es ratificar el pedido que hizo ambas cámaras, FETAP y ASETAC, el pedido refleja la realidad económica que tiene, y financiera, que tiene hoy el sistema. Cuando hablamos de realidad económica nos referimos a que el sistema se encuentra hoy trabajando a un porcentaje, bueno, muy inferior a lo que sería una situación normal, por lo tanto nos encontramos con costos de la prestación del servicio y costos de la no prestación del servicio. Uno de los puntos con los que mayores diferencias tuvimos con el estudio del ERSEP, (...) este considera, en el caso del costo de la mano de obra, solamente el costo de los empleados que están prestando servicio, siendo que, por disposiciones ajenas a las empresas, y referidas a DNU, principalmente por el tema de no poder reducir la masa salarial... la masa de la cantidad de empleados, las empresas hoy se encuentran con empleados que están prestando servicio y con empleados que no están prestando servicio, esos empleados que no prestan servicio perciben una asignación que está pautada con el gremio y por lo tanto las empresas hoy están pagando el costo de esos empleados también, en el estudio del ERSEP solamente se está considerando el costo de la mano de obra que presta servicio, que consideramos más o menos que en el sistema hay aproximadamente 3300 empleados, el costo de ERSEP solamente considera 1400 empleados, dejando afuera entre 1900 y 2000 empleados, que están percibiendo una asignación mensual desde el año pasado y que las empresas lo están*

abonando (...).”

La Contadora Martellono sigue manifestando “otro punto que tuvimos también diferencias y tiene que ver con esto, es que el ERSEP solamente considera el costo de 459 unidades, que a su vez es inferior a las unidades que dice la Secretaría que están prestando servicio, siendo que las empresas tienen el resto de unidades, más o menos calculando que en el sistema hay 1260 unidades, solamente se están considerando el costo de 459, el costo fijo del resto, que las empresas lo están afrontando todos los meses, no se ha tenido en cuenta.(...) durante diez meses del año 2020 no se prestó servicio, es decir, las empresas no recibieron su ingreso genuino que es la recaudación, entonces en ese período las empresas han visto también incrementado fuertemente su endeudamiento, generándoles a ellos una situación hoy actualmente muy gravosa, no podemos dejar de desconocer que el sistema tiene aproximadamente tres años sin renovar parque móvil.

Continúa su exposición, “(...) consideramos, que la tarifa debe compensarle al empresario, no solamente su inversión sino también toda su estructura de costo, toda, y hoy por situaciones ajenas a las empresas tenemos prestación de servicio y no prestación de servicio pero que conforman un todo para las empresas, las empresas no pueden dividirse entre lo que pagan y lo que dejan de pagar o los costos que asumen y los que dejan de asumir, porque los tienen que asumir a todos, entonces bueno, no habiendo otro tipo de compensación, digamos, que les compense estos costos a las empresas, nosotros consideramos que la tarifa es el medio hoy que tenemos para poder acceder a ese propósito, que es la contemplación de todos los costos.”

A modo de conclusión expresa, “es que solicitamos que por favor se provoque el descongelamiento de los planes sociales, porque obviamente tener planes sociales a tarifa desactualizada, como ha sucedido durante mucho tiempo, también ha impactado en el ingreso de las empresas, y eso hace que eso, sumado a un montón de otras medidas, hoy el sistema se encuentre en una situación muy complicada.”

A continuación, realiza su presentación de argumentos el Cr. Salazar, Pablo Edgardo en representación de ASETAC, “quiero complementar un poco lo que comentó mi colega, la contadora Martellono,(...) el desfasaje que tiene esta tarifa, que va a ser el incremento del 19,62, y que toma un período de comparación de costos octubre de 2019 versus marzo de 2021, que ha sido este incremento 19,62, en ese período el incremento inflacionario según IPC, dato oficial, fue del 73%, o sea que casi un cuarto comparado un índice con el otro. (...), nosotros cuando hablamos de ecuación económica financiera nos estamos refiriendo, equilibrio de ecuación económica financiera, nos estamos refiriendo a que las concesionarias del transporte

*automotor de pasajeros tienen derecho a percibir una compensación que garantice y respete la intangibilidad de la remuneración de su inversión y servicios prestados, salta a la vista que la misma no se respeta y está demostrado que la tasa de capitalización actual, que establece la fórmula, la contadora hacía referencia, yo lo ratifico, y lo subrayo, o sea, hoy se está contemplando solo 459 unidades, casi un tercio del total de la flota disponible en el sistema, que esto profundiza aún más los niveles de desactualización de lo que es inversión, o sea, hace tres años que no se renueva flota, vale decir, en términos económicos hace tres años que la tasa de inversión en el sector de transporte es 0, o sea, no hay renovación, (...).”*

*Continúa el representante de ASETAC, “(...) se está consumiendo el capital pero a pasos agigantados, esto tiene no solo implicancia en lo que es mantenimiento y prestación de servicio, sino que sabemos que estas tasas de capitalización aplican e impactan directamente en el equilibrio de productividad, con su consecuencia sobre los niveles salariales, (...) con lo que se ahorran las empresas en conceptos no remunerativos, en conceptos de aportes y contribución de la seguridad social es lo que les va a pagar a los empleados, o sea, no hay posibilidad, las empresas no tienen ninguna posibilidad de dar aumento salarial, o sea, e insistiendo con la cantidad de trabajadores, que comentaba mi colega, hay prácticamente 2000 mil trabajadores que quedan afuera del sistema en un cálculo tarifario, o sea, es cierto que está totalmente sobredimensionado el sistema de transporte, completamente de acuerdo, y que sería muy injusto que el usuario pague por un sobredimensionamiento que tiene el sistema y que ha quedado en situación de pre pandemia, pero también es cierto que con los distintos DNU y normativas del gobierno nacional las empresas tienen prohibido despedir personal, (...) desgraciadamente el costo de esa gente hay que asumirlo, y este es el gran problema que estamos teniendo, que afecta directamente, insisto, en los niveles de inversión de las empresas, o sea, el sistema está prácticamente casi en un punto de colapso, (...), y salta a la vista por todos los conflictos que se están teniendo.”*

*A continuación hace uso de la palabra el Cr. González en representación del ERSeP, comienza su exposición haciendo una breve introducción del procedimiento de la Mesa Tarifaria, “(...) tiene un proceso técnico asegurado en donde esa solicitud de FETAP y ASETAC se celebra una Mesa Tarifaria, que es la número 7 en esta oportunidad, en donde se elabora un informe técnico, se revisan todas las facturas, se estudian todos los costos, se analiza la cantidad de personas que pagan el pasaje, las unidades, etc., todas las variables económicas, se vota en la Mesa y se eleva finalmente al directorio para que siga su curso. Con respecto al período de esta Mesa, como bien se dijo anteriormente, es de octubre de 2019 a marzo de 2021, por lo*

*cual incluye 18 meses, ese es el período de costos analizado, cabe aclarar que dentro de este proceso complicado de período de costos estuvo inmerso la pandemia del covid 19, donde distorsionó totalmente el servicio de prestación de transporte de pasajeros. La discusión de la Mesa Tarifaria, como bien se ve allí, duró aproximadamente un mes. La metodología utilizada en la Mesa ha sido, se recopila digamos, se busca toda la información de base, de relevamiento de acuerdo al decreto 254, se discuten esos valores, de acuerdo a los costos medios, suministrando facturas, presupuestos, etc., y también se discute la recaudación y el recorrido promedio para ese período, finalmente se determina en el cálculo un incremento a través de una polinómica, se determina la nueva TBK, es decir la nueva tarifa básica kilométrica, de acuerdo al anexo D de ese decreto.*

*Con respecto a la información base, ya se mencionó anteriormente, la solicitud de incremento tarifario de FETAP y ASETAC (...), se analizan los balances de las prestatarias de transporte, las facturas de compra de neumáticos, combustibles, lubricantes, vehículos, etc., las pólizas de seguro, los cedulones impositivos provinciales, municipales y patentes, se toma también la ley impositiva anual 2021, para evaluar el monto de la tasa cobrada por la Secretaría, luego se analizan índices de precio desde octubre a marzo 2021, datos que suministra la Secretaría de Transporte, como lo son la recaudación y los kilómetros recorridos, y otras fuentes de información. Allí tienen un resumen del análisis de toda la Mesa, en donde los costos estudiados se dividen en costos asociados con el personal, costos variables asociados al vehículo, costos empresarios e impositivos, costos medidos presupuestados, arrojó un total de 117,79 pesos por kilómetro recorrido, la cantidad de personas que pagan el pasaje, 38,15, con lo cual estaría dando un valor de la nueva tarifa básica kilométrica de 3,0875, el cálculo surge de los costos medios, calculados allí, divididos la cantidad de personas que pagan el pasaje, es decir, el NPP.”*

*Continúa el ponente con sus argumentos, “Allí tienen la composición dentro de la polinómica, cómo están compuestos los costos, y allí puede verse que el costo de personal tiene un 41%, en celeste, en amarillo los costos variables al vehículo, un 21%, los costos asociados al vehículo un 25%, allí en verde, y por último los costos empresarios e impositivos en 13%, componiendo el 100% de los costos analizados en la Mesa. Allí tienen un poco la evolución, como bien se comentaba anteriormente, los costos entre octubre y marzo en esta polinómica, es decir, comparando los costos empresarios, los costos fijos, los costos variables y los costos de personal unitarios de la Mesa 7 versus la Mesa 6, arrojó esos incrementos, 104 para los empresarios impositivos, 248 para los costos fijos, 156 para los variables asociados al vehículo y 45 los asociados al personal. Para graficar mejor la parte, y tener un*

contexto de la evolución económica, se analiza en base 100, es decir, se parte con todos valores 100 en octubre de 2019 y se analizan la evolución del índice de salarios total registrado, el IPC a nivel general, el IPC transporte y el tipo de cambio, donde puede apreciarse allí que tenemos 172... es decir, creció un 72% el IPC transporte, un 64% el IPC nivel general, un 56 el índice total de salarios, y un 55,59 el tipo de cambio. Las disidencias, como bien se mencionaban anteriormente, por los miembros de FETAP y ASETAC, han estado en torno a tres puntos, el Estado nacional ha incrementado la asimetría de los subsidios incluyendo los IP, los mayores de 60 kilómetros, o sea, las áreas metropolitanas, de esta manera perjudicándolas, hubo disidencia con respecto a la cantidad de kilómetros rodados y cantidad de empleados considerados en el sistema que actualmente no prestan servicios, también se viene sugiriendo a través de las distintas Mesas que se considere dentro de los costos el peaje y la tasa ERSEP. Con respecto a la incidencia de la cantidad de kilómetros rodados y cantidad de empleados, cabe aclarar que el criterio de ERSEP y el criterio de toda la Mesa ha sido considerar efectivamente la cantidad de personal que está afectado al servicio, porque el decreto tiene como finalidad calcular el costo por kilómetro recorrido, es decir, se considera la cantidad de costo que está incluido en un kilómetro recorrido, por ese motivo se tomó ese criterio y se votó por la mayoría de la Mesa, no se contempla... otra de las disidencias ha sido que no se contempla la realidad actual de sector como consecuencia de la pandemia del covid 19 y en el cálculo del incremento tarifario, pero que son variables exógenas(.).

A modo de conclusión manifiesta "(...) la propuesta es fijar la nueva tarifa básica kilométrica en el valor de 3,0875, conforme a los estudios de la Mesa, incluyendo el 10,5 del IVA a los fines comparativos con la TBK vigente, resulta un valor de 3,4117, de esta manera el incremento asciende a 19,62% respecto de la tarifa básica kilométrica vigente, la tarifa a abonar por el usuario en todo concepto no podrá exceder o ser superior al 19,62%. Número tres, la forma y períodos en que se aplicará este incremento lo dispondrá oportunamente el directorio del Ente regulador, y el cuarto punto es que, estando en consideración a nivel de Estado provincial y nacional el presupuesto debe hacerse efectiva la quita de subsidios, las prestatarias podrán solicitar la adecuación tarifaria correspondiente en el marco de esta Audiencia, y sobre toda la documentación respaldatoria que acrediten las prestatarias en el directorio del ERSEP podrá resolver dicha adecuación siempre en un margen máximo de quita de subsidios."

A continuación el último orador el Lic. Mariano Plencovich " (...) tenemos una metodología de revisión tarifaria que compara dos puntos, lo cual a veces generaciertas dificultades, más en una situación como esta, que nadie la puede prever, que es una pandemia, donde comparamos una situación de sistema a octubre de 2019



con una de marzo de 2021, con todos los cambios que implicaron en el medio y también un sistema que estuvo detenido, y si bien una pandemia es ajena al empresario, también es ajena al usuario, entonces no podemos cargar un costo de servicio adicional, que no está siendo prestado en realidad, al usuario, entonces me parece que en ese punto la decisión del ERSEP ha sido muy acertada en considerar cantidad de unidades que hacen a un uso... una prestación eficiente, relativamente eficiente del servicio. A qué me refiero esto, que fue el punto más controversial de la Mesa Tarifaria, es que si nosotros considerábamos todo el parque móvil, el kilómetro promedio recorrido por unidad caía más del 100%, lo cual generaba un incremento de los costos que iban a ser afectados al usuario considerablemente, que estaba más del 100% lo que estaba solicitado por FETAP y ASETAC, y ahí es donde creo que mezclamos una discusión tarifaria con una discusión de sostenibilidad, si bien la tarifa es quien... es la que vela por la sostenibilidad del sistema, no puede ser la tarifa a pesar de todo, entonces la tarifa no puede velar por una sostenibilidad donde hay una pandemia y donde hay costos que tiene el sistema que no están siendo asociados a la prestación del servicio, y acá es donde este punto que se resolvió con las 459 unidades, incluso con ese criterio, el kilómetro promedio por unidad cayó, el reconocido, si se hubiese tomado un kilómetro promedio recorrido histórico, que podría haber sido otro criterio, el aumento tarifario incluso hubiese sido menor, y como mostraba Lucas en la presentación, el reconocimiento de costos ha sido muy grande, muy grande, nada más que tenemos un servicio que está prestando, en el mes de regreso más alto, un 45% en relación a pre pandemia. Y en este caso, al tomar esa cantidad de unidades, es cómo se reconoce indirectamente el personal afectado, no es que se está reconociendo un personal sí y otro personal no, lo que se reconoce es el personal necesario para la prestación del servicio que recibe el usuario, básicamente es eso, y eso es lo que tiene que estar activado en la tarifa.

Continúa su exposición, " Entonces, no, la discusión no se puede escapar de ahí, sí reconocemos que tampoco es que... que no podemos dar otra discusión que sí se tiene que dar, porque el sistema está en crisis, lo que explicó el contador Salazar de tres años sin renovación significa que el capital de inversión de tres años fue a capital de trabajo, no consideramos que ese capital ha sido guardado, para nada, ha sido un capital para mantener el sistema, y eso implica un deterioro, un promedio de vida útil de las unidades mayor, e implica políticas para poder fomentar la sostenibilidad, pero esa sostenibilidad no puede estar en la tarifa en este momento porque no es un costo que está asociado a esa prestación del servicio. Entonces, esa sobredimensión se tiene que discutir en otro lugar y no en la tarifa porque el usuario no es quien tiene que pagar por esa sobredimensión. Entonces me concentro un poco en el punto crítico de la Mesa Tarifaria 7, si bien hubo otros puntos críticos, como el tema

*de los kilómetros, el valor de las unidades, el valor de la unidad, en esta mesa hubo un reconocimiento importantísimo, que creo que hasta fue difícil que nos pongamos de acuerdo por el problema de que hace tres años que no hay renovaciones de unidades, entonces creo que a nivel de todos los costos el reconocimiento ha sido importante, lo que sí se tiene que centrar, y no voy a dejar de rescatar, es que nos tenemos que concentrar en ese costo asociado a la prestación del servicio, lo que derivó en esa cantidad de unidades reconocidas.*

*A manera de conclusión expresa el Licencia Plencovich "(...) hablando de la parte de recaudación del sistema y también en un momento donde tenemos una paritaria que cerró ayer, tenemos una situación de pandemia que recrudece y con un horizonte a un par de meses que se vuelva a activar la demanda, hay que trabajar en conjunto para generar las políticas y los incentivos, y esto obviamente lo remarco con mucha fuerza, porque también hay decisiones empresariales que tienen que apuntar a la sostenibilidad, un el sistema, y sobre todo del lado de los empresarios, tienen que tomar las políticas propias internas que permitan esa sostenibilidad de las empresas, porque con concentrarse solamente en que es imposible una reestructuración en este momento y aguardar que la demanda se reestructure sola, cuando tenemos una incertidumbre muy grande sobre esto, también es un error, porque eso deriva solamente en políticas que reclaman subsidios o reclaman más tarifas, y también se puede ver que a lo largo de estos cuatro o cinco meses, por ejemplo, ha habido reestructuraciones en algunas empresas, y lo han podido hacer, entonces también estas tres patas que son el sistema entre el usuario, el empresario y la autoridad de aplicación, todos tienen que tomar políticas que sean orientadas a la sostenibilidad, quería dejar un poco en claro eso, volver a resaltar esta Mesa Tarifaria, que fue técnicamente muy buena, muy buena, sobre todo con un desafío muy grande, comparando dos puntos con sistemas totalmente distintos, lo cual es muy difícil, y recordando que es una revisión tarifaria que compara puntos, entonces no ve el flujo a lo largo de todos los meses entre esos dos puntos. Entonces, un poco para cerrar era acompañar sobre todo el resultado y dejar expresa nuestro punto de vista de cómo se dio el proceso y qué es lo importante en trabajar hacia el futuro para la sostenibilidad del sistema (...)"*

Todo lo expuesto en la Audiencia Pública se relacionó con lo considerado, debatido y concluido por la correspondiente Mesa Tarifaria.

Que así las cosas, se ha verificado en autos el cumplimiento de los recaudos establecidos para la convocatoria y desarrollo del procedimiento de Audiencia Pública, quedando de tal modo a salvo las diligencias necesarias a los fines de propender a un ámbito público participativo.

Por último, se establece que el aumento, se aplique a los programas implementados por el Gobierno de la Provincia de Córdoba, por los que se otorgan beneficios de gratuidad o descuentos especiales, a saber: Boleto Educativo Gratuito, Boleto Obrero Social y Boleto Gratuito al Adulto Mayor. Asimismo, y como requisito previo a la implementación del nuevo cuadro tarifario por parte de las empresas, deberán presentarlo con cinco días de anticipación ante la Gerencia de Transporte del ERSeP, a los fines de que se efectúe un control sobre este, y en su caso se realicen las observaciones que correspondan, las que deberán ser subsanadas antes de la aplicación del respectivo cuadro tarifario. La falta de observación no implicará visación tácita ni generará derecho alguno para la prestadora, debiendo realizarse un posterior control permanente sobre la aplicación concreta y el cálculo del aumento tarifario que se aprueba por la presente.

Que por otra parte, teniendo en cuenta el receso administrativo dispuesto por el Gobierno Provincial por Decreto N° 461/2021 y prorrogado por sus similares N° 468/2021 y el 546/2021, resulta necesario habilitar los plazos procesales.

Voto del Vocal Facundo C. Cortes.

Viene a consideración del suscripto el Expediente N° 0521-062321/2021, en el que obran las presentaciones promovidas por la Federación de Empresarios del Transporte Automotor de Pasajeros (F.E.T.A.P) y la Asociación de Empresarios del Transporte Automotor de Córdoba (ASETAC) y el informe técnico elaborado por la Mesa de Estudios Tarifarios (RG ERSeP N° 54/2016), entre otros documentos, a los fines del tratamiento de la revisión tarifaria del Servicio Público de Transporte Interurbano de Pasajeros de la Provincia de Córdoba regulado por la Ley N° 8669 (modif. Ley 9034) y Ley N° 10433.

Que el ajuste de la tarifa se fundamenta, según las razones esgrimidas por parte de la Federación de Empresarios del Transporte Automotor de Pasajeros (FETAP), *“(...) en reconocer al presente los incrementos de los precios que se han venido operando en los distintos insumos de costos que inciden en la explotación del servicio público, además de contemplar la particular situación que estamos atravesando producto de la pandemia COVID19.(...)”*

*En esta oportunidad presentamos el pedido de incremento tarifario, considerando lo que sería una situación real de los parámetros del sistema ya sea en kilómetros, recaudación y personal. Esto tiene por finalidad evidenciar que además del atraso en la actualización de costos, el sistema se encuentra en una situación más crítica aun agravada por el nuevo esquema de funcionamiento del transporte provincial. Es así que el sistema debe mantener el total de la mano de obra (aunque con diferentes*

esquemas), el total de costos fijos, los costos variables y afrontar la deuda que se generó por la falta de ingresos genuinos (recaudación) durante los meses de Abril a Diciembre 2020 solo con ingresos por subsidios y con recaudación de emergencia de bajo ninguna circunstancia es suficiente para solventar el funcionamiento.(...).

*Por todas las razones expuestas, es que a Marzo del corriente año hemos comprobado se requiere, dada las circunstancias arriba mencionadas, un T.B.K. de **5,3425 con IVA incluido** para contemplar la situación con los parámetros actuales, esto a los fines de afrontar los actuales costos operativos, la renovación del parque móvil y el justo retorno de la inversión, situación que solicitamos sea tomada en cuenta y de considerarlo pertinente proceda a conceder un ajuste de tarifa tal como se plantea...”*

Por su parte, la Asociación de Empresarios del Transporte de Córdoba (A.S.E.T.A.C.) alega que: *“...la modificación del cuadro tarifario vigente para todos los servicios de transporte público sujetos a la jurisdicción de la Provincia de Córdoba a los actuales costos (...). Entendemos ineludible la necesidad de incrementar la tarifa vigente adaptando a los reales incrementos de los costos y la disminución de los ingresos producidos, procurando restablecer el equilibrio de la ecuación económica y financiera de las prestaciones; en virtud de ello solicitamos al señor Presidente y, por su digno intermedio, al Directorio del ERSeP, se disponga sin más la adecuación de la T.B.K. a 5.3425 con IVA incluido, en base a la fidedigna información económica de que se dispone y de la cual aportamos toda la documentación que lo demuestra (...).”*

Que a fojas 115/130 obra informe Conjunto de la Gerencia de Transporte y el Área de Costos y Tarifas N° 72/2021– Mesa Tarifaria N° 7 de Transporte Interurbano de Pasajeros.

Que en ocasión de la audiencia pública realizada al efecto, la Cra. Martellono en representación de la FETAP, expresó entre otras cuestiones, lo siguiente: *“(...) consideramos, que la tarifa debe compensarle al empresario, no solamente su inversión sino también toda su estructura de costo, toda, y hoy por situaciones ajenas a las empresas tenemos prestación de servicio y no prestación de servicio pero que conforman un todo para las empresas, las empresas no pueden dividirse entre lo que pagan y lo que dejan de pagar o los costos que asumen y los que dejan de asumir, porque los tienen que asumir a todos, entonces bueno, **no habiendo otro tipo de compensación, digamos, que les compense estos costos a las empresas, nosotros consideramos que la tarifa es el medio hoy que tenemos para poder acceder a ese propósito, que es la contemplación de todos los costos.**”* –el destacado es propio-

A su turno, el Cr. Salazar, Pablo Edgardo en representación de ASETAC, dijo: *“(...) se está consumiendo el capital pero a pasos agigantados, esto tiene*

no solo implicancia en lo que es mantenimiento y prestación de servicio, sino que sabemos que estas tasas de capitalización aplican e impactan directamente en el equilibrio de productividad, con su consecuencia sobre los niveles salariales, (...) con lo que se ahorran las empresas en conceptos no remunerativos, en conceptos de aportes y contribución de la seguridad social es lo que les va a pagar a los empleados, o sea, no hay posibilidad, las empresas no tienen ninguna posibilidad de dar aumento salarial, o sea, e insistiendo con la cantidad de trabajadores, que comentaba mi colega, hay prácticamente 2000 mil trabajadores que quedan afuera del sistema en un cálculo tarifario, **o sea, es cierto que está totalmente sobredimensionado el sistema de transporte, completamente de acuerdo, y que sería muy injusto que el usuario pague por un sobredimensionamiento que tiene el sistema y que ha quedado en situación de pre pandemia, pero también es cierto que con los distintos DNU y normativas del gobierno nacional las empresas tienen prohibido despedir personal,**(...) desgraciadamente el costo de esa gente hay que asumirlo, y este es el gran problema que estamos teniendo, que afecta directamente, insisto, en los niveles de inversión de las empresas, o sea, el sistema está prácticamente casi en un punto de colapso, (...), y salta a la vista por todos los conflictos que se están teniendo.” –el destacado el propio-

Que, a su turno el Cr. Lucas González en representación del Ersep en la mesa tarifaria, manifestó, entre otros aspectos, lo siguiente: “Con respecto a la información base, ya se mencionó anteriormente, la solicitud de incremento tarifario de FETAP y ASETAC (...), se analizan los balances de las prestatarias de transporte, las facturas de compra de neumáticos, combustibles, lubricantes, vehículos, etc., las pólizas de seguro, los cedulones impositivos provinciales, municipales y patentes, se toma también la ley impositiva anual 2021, para evaluar el monto de la tasa cobrada por la Secretaría, luego se analizan índices de precio desde octubre a marzo 2021, datos que suministra la Secretaría de Transporte, como lo son la recaudación y los kilómetros recorridos, y otras fuentes de información. Allí tienen un resumen del análisis de toda la Mesa, en donde los costos estudiados se dividen en costos asociados con el personal, costos variables asociados al vehículo, costos empresarios e impositivos, costos medidos presupuestados, arrojó un total de 117,79 pesos por kilómetro recorrido, la cantidad de personas que pagan el pasaje, 38,15, con lo cual estaría dando un valor de la nueva tarifa básica kilométrica de 3,0875, el cálculo surge de los costos medios, calculados allí, divididos la cantidad de personas que pagan el pasaje, es decir, el NPP.”

Continúa el ponente con sus argumentos, “Allí tienen la composición dentro de la polinómica, cómo están compuestos los costos, y allí puede verse que el costo de personal tiene un 41%, en celeste, en amarillo los costos variables al vehículo, un 21%,

los costos asociados al vehículo un 25%, allí en verde, y por último los costos empresarios e impositivos en 13%, componiendo el 100% de los costos analizados en la Mesa. Allí tienen un poco la evolución, como bien se comentaba anteriormente, los costos entre octubre y marzo en esta polinómica, es decir, comparando los costos empresarios, los costos fijos, los costos variables y los costos de personal unitarios de la Mesa 7 versus la Mesa 6, arrojó esos incrementos, 104 para los empresarios impositivos, 248 para los costos fijos, 156 para los variables asociados al vehículo y 45 los asociados al personal. Para graficar mejor la parte, y tener un contexto de la evolución económica, se analiza en base 100, es decir, se parte con todos valores 100 en octubre de 2019 y se analizan la evolución del índice de salarios total registrado, el IPC a nivel general, el IPC transporte y el tipo de cambio, donde puede apreciarse allí que tenemos 172... es decir, creció un 72% el IPC transporte, un 64% el IPC nivel general, un 56 el índice total de salarios, y un 55,59 el tipo de cambio. Las disidencias, como bien se mencionaban anteriormente, por los miembros de FETAP y ASETAC, han estado en torno a tres puntos, el Estado nacional ha incrementado la asimetría de los subsidios incluyendo los IP, los mayores de 60 kilómetros, o sea, las áreas metropolitanas, de esta manera perjudicándolas, hubo disidencia con respecto a la cantidad de kilómetros rodados y cantidad de empleados considerados en el sistema que actualmente no prestan servicios, también se viene sugiriendo a través de las distintas Mesas que se considere dentro de los costos el peaje y la tasa ERSEP. Con respecto a la incidencia de la cantidad de kilómetros rodados y cantidad de empleados, cabe aclarar que el criterio de ERSEP y el criterio de toda la Mesa ha sido considerar efectivamente la cantidad de personal que está afectado al servicio, porque el decreto tiene como finalidad calcular el costo por kilómetro recorrido, es decir, se considera la cantidad de costo que está incluido en un kilómetro recorrido, por ese motivo se tomó ese criterio y se votó por la mayoría de la Mesa, no se contempla... otra de las disidencias ha sido que no se contempla la realidad actual de sector como consecuencia de la pandemia del covid 19 y en el cálculo del incremento tarifario, pero que son variables exógenas (...).

A modo de conclusión manifiesta "(...) la propuesta es fijar la nueva tarifa básica kilométrica en el valor de 3,0875, conforme a los estudios de la Mesa, incluyendo el 10,5 del IVA a los fines comparativos con la TBK vigente, resulta un valor de 3,4117, de esta manera el incremento asciende a 19,62% respecto de la tarifa básica kilométrica vigente, **la tarifa a abonar por el usuario en todo concepto no podrá exceder o ser superior al 19,62%. Número tres, la forma y períodos en que se aplicará este incremento lo dispondrá oportunamente el directorio del Ente regulador**, y el cuarto punto es que, estando en consideración a nivel de Estado provincial y nacional el presupuesto debe

*hacerse efectiva la quita de subsidios, las prestatarias podrán solicitar la adecuación tarifaria correspondiente en el marco de esta Audiencia, y sobre toda la documentación respaldatoria que acrediten las prestatarias en el directorio del ERSEP podrá resolver dicha adecuación siempre en un margen máximo de quita de subsidios.”*

Finalmente, el Lic. Mariano Plencovich, en representación de la Secretaría de Transporte de la Provincia, expuso: “ (...) tenemos una metodología de revisión tarifaria que compara dos puntos, lo cual a veces genera ciertas dificultades, más en una situación como esta, que nadie la puede prever, que es una pandemia, donde comparamos una situación de sistema a octubre de 2019 con una de marzo de 2021, con todos los cambios que implicaron en el medio y también un sistema que estuvo detenido, y **si bien una pandemia es ajena al empresario, también es ajena al usuario, entonces no podemos cargar un costo de servicio adicional, que no está siendo prestado en realidad, al usuario**, entonces me parece que en ese punto la decisión del ERSEP ha sido muy acertada en considerar cantidad de unidades que hacen a un uso... una prestación eficiente, relativamente eficiente del servicio. **A qué me refiero esto, que fue el punto más controversial de la Mesa Tarifaria, es que si nosotros considerábamos todo el parque móvil, el kilómetro promedio recorrido por unidad caía más del 100%, lo cual generaba un incremento de los costos que iban a ser afectados al usuario considerablemente, que estaba más del 100% lo que estaba solicitado por FETAP y ASETAC, y ahí es donde creo que mezclamos una discusión tarifaria con una discusión de sostenibilidad, si bien la tarifa es quien... es la que vela por la sostenibilidad del sistema, no puede ser la tarifa a pesar de todo, entonces la tarifa no puede velar por una sostenibilidad donde hay una pandemia y donde hay costos que tiene el sistema que no están siendo asociados a la prestación del servicio**, y acá es donde este punto que se resolvió con las 459 unidades, incluso con ese criterio, el kilómetro promedio por unidad cayó, el reconocido, si se hubiese tomado un kilómetro promedio recorrido histórico, que podría haber sido otro criterio, el aumento tarifario incluso hubiese sido menor, y como mostraba Lucas en la presentación, el reconocimiento de costos ha sido muy grande, muy grande, nada más que tenemos un servicio que está prestando, en el mes de regreso más alto, un 45% en relación a pre pandemia. Y en este caso, al tomar esa cantidad de unidades, es cómo se reconoce indirectamente el personal afectado, no es que se está reconociendo un personal sí y otro personal no, lo que se reconoce es el personal necesario para la prestación del servicio que recibe el usuario, básicamente es eso, y eso es lo que tiene que estar activado en la tarifa.

Continua su exposición, “ Entonces, no, la discusión no se puede escapar de ahí, sí reconocemos que tampoco es que... que no podemos dar otra discusión que sí se

*tiene que dar, porque el sistema está en crisis, lo que explicó el contador Salazar de tres años sin renovación significa que el capital de inversión de tres años fue a capital de trabajo, no consideramos que ese capital ha sido guardado, para nada, ha sido un capital para mantener el sistema, y eso implica un deterioro, un promedio de vida útil de las unidades mayor, e implica políticas para poder fomentar la sostenibilidad, **pero esa sostenibilidad no puede estar en la tarifa en este momento porque no es un costo que está asociado a esa prestación del servicio.** Entonces, esa sobredimensión se tiene que discutir en otro lugar y no en la tarifa porque el usuario no es quien tiene que pagar por esa sobredimensión (...)" -el destacado el propio-*

En definitiva, la propuesta de la mesa tarifaria nro 7 recomienda incrementar la Tarifa Básica Kilométrica vigente a un valor de **\$3,0875** incluyendo el 10,5% del IVA a los fines de comparar con la TBK vigente resulta un valor de \$3,4117. De tal modo el incremento asciende a **19,62%** respecto a la Tarifa Básica Kilométrica vigente de \$2,8522 (IVA incluido).

Entiendo que las expresiones transcriptas –en las partes destacadas por el suscripto- sintetizan el estado de situación, la causa del desequilibrio económico financiero de las empresas, e incluso el ámbito donde debe encontrarse la solución.

Efecto, todas las partes coinciden en la crisis terminal por la que atraviesa el sector, que vale destacar precede a la llegada de la pandemia con sus efectos desbastadores en todos los ámbitos; pero mientras la FETAP y ASETAC procuran sobrellevarlo cargando en la tarifa los costos que ello implicaría, el representante de la Secretaria de Transporte, en sintonía con la postura de la mayoría de éste Directorio, considera que no corresponde cargar al usuario con los desequilibrios del sector en virtud de que ello tendría su causa en factores exógenos al sistema de transporte.

Que en línea con la última posición señalada, se autoriza un aumento de la tarifa equivalente al 19,62%, lo cual a tenor de los términos de la petición originaria y las razones alegadas en el marco de la audiencia pública, no permitirá resolver o al menos siquiera atenuar la crisis del sector. Ergo, el aumento de la tarifa, aun cuando sea menor al solicitado, recaerá sobre los usuarios pero resulta estéril en orden a sacar de la crisis a un sistema, como se dijo en la audiencia pública, sobredimensionado y con ausencia absoluta de inversión. Dicho de modo más coloquial, la decisión no satisface a ninguna de las partes directamente involucradas, en tanto los usuarios tendrán que soportar un aumento de la tarifa y el servicio profundizará su estado de crisis.

En virtud de lo expuesto, entiendo que la solución excede una cuestión tarifaria y de hecho así lo desliza el mismo representante de la Secretaria de Transporte de la Provincia de Córdoba, cuando afirma que: "(...) **hay que trabajar en conjunto para generar las políticas y los incentivos,** y esto obviamente lo remarco con mucha



*fuerza, porque también hay decisiones empresariales que tienen que apuntar a la sostenibilidad, un el sistema, y **sobre todo del lado de los empresarios, tienen que tomar las políticas propias internas que permitan esa sostenibilidad de las empresas, porque con concentrarse solamente en que es imposible una reestructuración en este momento y aguardar que la demanda se reestructure sola, cuando tenemos una incertidumbre muy grande sobre esto, también es un error, porque eso deriva solamente en políticas que reclaman subsidios o reclaman más tarifas, y también se puede ver que a lo largo de estos cuatro o cinco meses, por ejemplo, ha habido reestructuraciones en algunas empresas, y lo han podido hacer...***" -el destacado es propio-

Sin embargo, justamente en el marco de este proceso no se advierte ni se han planteado acciones orientadas en ese sentido, ni por parte de los empresarios, ni por parte del Gobierno. Los primeros acuden a la tarifa y el segundo se aferra a un discurso meramente descriptivo del problema que se traduce solo en buenas intenciones.

En consecuencia, considero que hasta no se presente un plan concreto, previsible y realizable, que se materialice en un principio de acciones por parte de las empresas y el gobierno de cara a resolver la crisis del sistema del transporte interurbano, cualquier aumento de la tarifa resulta improcedente pero fundamentalmente injusto para el usuario, que seguirá escuchando diagnósticos, promesas, pero no soluciones. Por ello, me pronuncio en sentido negativo respecto el pedido de aumento solicitado.

Así voto.

#### Voto del Vocal Daniel A. Juez.

Traído el Expediente N° 0521-062321/2021 para su análisis por esta Vocalía, en el que obran las presentaciones promovidas por la Federación de Empresarios del Transporte Automotor de Pasajeros (F.E.T.A.P) y la Asociación de Empresarios del Transporte Automotor de Córdoba (ASETAC) conjuntamente con el informe técnico elaborado por la Mesa de Estudios Tarifarios (RG ERSeP N° 54/2016), entre otros documentos, para la revisión tarifaria del Servicio Público de Transporte Interurbano de Pasajeros de la Provincia de Córdoba regulado por la Ley N° 8669 (modif. Ley 9034) y Ley N° 10433.

Que con fecha 27/04/2021, la Federación de Empresarios del Transporte Automotor de Pasajeros (F.E.T.A.P) - por Nota Sticker N° 44656505972421 (obrante a F.U.3) y la Asociación de Empresarios del Transporte Automotor de Córdoba (ASETAC), - por Nota Sticker N° 44639605989321, (F.U.4)-, solicitan el reajuste de la tarifa vigente para contemplar los incrementos de los precios en los distintos insumos de costos que inciden en la explotación del servicio público de transporte, además de contemplar la

particular situación que se está atravesando producto de la pandemia por Covid 19.

Que desde su perspectiva consideran ineludible la necesidad del ajuste tarifario actual para adaptar la tarifa a los reales incrementos de los costos y la disminución de los ingresos producidos y así procurar restablecer el equilibrio de la ecuación económica y financiera de las prestaciones. Solicitan la adecuación de la Tarifa Básica Kilométrica – en adelante T.B.K.- a 5,3425 con IVA incluido, considerando una situación real de los parámetros del sistema de autotransporte de pasajeros, ya sea en kilómetros, recaudación y personal.

Que entre las razones que justifican su pedido, manifiestan que además del atraso en la actualización de costos, el sistema se encuentra en una situación más crítica y agravada por el nuevo esquema de funcionamiento del transporte provincial. Que el sistema debe mantener el total de la mano de obra (sin perjuicio de los diferentes esquemas), el total de costos fijos, los costos variables y afrontar la deuda que se generó por la falta de ingresos genuinos (recaudación) durante los meses de Abril a Diciembre 2020 solo con ingresos por subsidios y con recaudación de emergencia que resultan insuficientes para solventar el funcionamiento del sistema.

Que con fecha 29/04/2021, se dispuso la habilitación del procedimiento de revisión tarifaria y se estableció la constitución de la “Mesa de Estudios de la Tarifa de Transporte” (RG ERSeP N° 54/2016).

Que con fecha 04/05/2021, esta Mesa de Estudios Tarifarios del Servicio Público del Transporte Interurbano, queda constituida por:1) Dra. Ma. Eugenia Herrero DNI N° 31.668.133, en representación de Fiscalía de Estado;2) Cra. Paola Martellono, DNI N° 28.183.609, en representación de la Federación de Empresarios del Transporte Automotor de Pasajeros (F.E.T.A.P); 3) Cr. Pablo Edgardo Salazar, DNI N° 18.460.691, por la Asociación de Empresarios del Transporte Automotor de Córdoba (ASETAC); 4) Lic. Mariano Plencovich, DNI N° 32.220.387 y al Cr. Jorge Orellano, D.N.I N° 25.319.268, Gerente de la Gerencia de Transporte en representación del ERSeP, en función de lo dispuesto por Acta de Directorio N° 01 de fecha 30 de Enero de 2019.

Que se han celebrado las reuniones necesarias y suficientes para analizar y estudiar la Tarifa Básica Kilométrica.

Que a fojas 115/130 obra informe Conjunto de la Gerencia de Transporte y el Área de Costos y Tarifas N° 72/2021– Mesa Tarifaria N° 7 de Transporte Interurbano de Pasajeros.

Que con fecha 13/05/2021 se convocó a Audiencia Pública por medio de la Resolución N°1029 para el día 03 de junio de 2021 a las 10hs. la que se desarrolla en modalidad digital remota en la fecha y hora señaladas con total normalidad.

Que en orden a lo anterior, lucen agregadas en autos: 1) Constitución

de la Mesa; 2) Documentación e informes tenidos en cuenta en el proceso de evaluación y análisis; 3) Informe Conjunto de la Gerencia de Transporte y el Área de Costos y Tarifas N°72/2021 de fecha 12 de mayo de 2021, considerado por la referida Mesa y del que surge la propuesta tratada en la Audiencia; 4) Constancia de publicación en el Boletín Oficial de la Resolución de Convocatoria a Audiencia Pública (Resolución ERSePN°1029/2021); 5) Constancias de difusión mediante avisos en diarios de circulación provincial; 6) Constancia de publicación en la página Web del ERSeP; 7) Comunicación de la convocatoria al Consejo Asesor Consultivo de las Asociaciones de Usuarios y Consumidores del ERSeP; 8) Notificación de la convocatoria a la Federación de Empresario de Transporte Automotor de Pasajeros–F.E.T.A.P., a la Asociación de Empresarios del Transporte del Automotor de Córdoba–ASETAC; 9) Registro de participantes; 10) Acta de Cierre de la Audiencia debidamente suscripta; 11) Informe final de la audiencia.-

Que del citado informe y las exposiciones de los diferentes referentes, puedo concluir lo siguiente:

- a) En primer lugar, cuando los representantes de la FETAP, Cra Paola Martellono y ASETAC, Cr. Pablo Edgardo Salazar, ratifican su pedido de revisión tarifaria y hablan de su “adecuación” a la realidad económica y financiera que tiene “hoy” el sistema, desconocen y se excusan de las deficiencias que el mismo ya viene atravesando mucho antes de la aparición de la pandemia por Covid19. Manifiestan- lo que todos sabemos-: que el sistema viene trabajando a un porcentaje muy inferior a lo que sería una situación “normal”, pero nada dicen respecto a lo que, como empresarios, **no** vienen haciendo bien.

Justificar que la crisis económica financiera de las empresas prestatarias tiene más que ver con las medidas restrictivas adoptadas por el gobierno nacional y provincial, que son ajenas a las empresas y que los obligan a trabajar sin reducir la masa salarial de los empleados, absorbiendo sus costos; o confrontando a la Secretaria de Transporte de la Provincia de Córdoba, que en su relevamiento respecto a la cantidad de unidades cuentan sólo aquellas que están prestando servicio efectivo, como la sumatoria de factores que obligaron a las prestatarias a incrementar su endeudamiento, no hace más que encubrir las verdaderas razones que hace de su gestión empresarial mezquina y deficiente y cuyos resultados negativos están presentes desde mucho tiempo antes a la pandemia.

Y si como ellos mismos declaran, el sistema tiene aproximadamente tres años sin renovar el parque móvil, lo único que esta vocalía tiene para acotar a este reconocimiento expreso es el refrán que dice: “A confesión de parte, relevo de prueba”, considerando literalmente su aplicación en el análisis de marras.

A su vez, el referente de ASETAC, Cr. Pablo Salazar, además de complementar lo dicho precedentemente, justifica el pedido de incremento tarifario solicitado por incremento inflacionario, que según IPC, fue del 73%. Y ya como en otros momentos lo hizo, afirma que cuando se habla del “equilibrio de la ecuación económica-financiera” se refieren a que las concesionarias del transporte automotor de pasajeros tienen derecho a percibir una compensación que garantice y respete la intangibilidad de la remuneración de las prestaciones de su inversión y servicios prestados...y “salta a la vista que la misma no se respeta...”

Ahora bien, esta conceptualización es correcta. Sin embargo olvida el expositor que la pandemia por coronavirus llegó para **todos** los sectores, no hay uno que no haya sido afectado, por lo que mal pueden justificar la desactualización de sus inversiones, o como lo expresa explícitamente “el sistema no renueva su flota desde hace tres años, la tasa de inversión en el sector de transporte es 0...”, si, previo al tiempo de pandemia, no se plantearon defectos en la gestión.

- b) A su tiempo, cuando el Cr. Lucas Gonzalez como referente del Área de Costos y Tarifas de este ERSeP, hace su exposición, más allá de las explicaciones técnicas y metodologías utilizadas en la Mesa Tarifaria N°7 bajo análisis, la misma arroja un resultado del valor para la nueva Tarifa Básica Kilométrica igual a 3,0875, incluyendo el 10,5 del IVA a los fines comparativos con la TBK vigente.

Y sin perjuicio de la fundamentación técnica de sus cálculos de costos, rescato en sus argumentos haber instalado sobre la mesa de discusión como criterio rector el hecho de que estando en consideración del Estado Nacional y Provincial el presupuesto, si se hiciera efectiva la quita de subsidios, las prestatarias podrán pedir oportunamente la adecuación tarifaria correspondiente para que el ERSeP resuelva en su oportunidad, y siempre en un margen máximo de quita de subsidios. Es decir, la adecuación tarifaria deberá hacerse post-facto.

- c) Por último, de los criterios expuestos por el representante de la Secretaría de Transporte de la Provincia de Córdoba, Lic. Mariano Plencovich coincido en 3 conceptos fundamentales: 1) Las dificultades que aparecen siempre cuando para armonizar criterios se tratan las sucesivas revisiones tarifarias, máxime en circunstancias como las actuales en que todo fue imprevisible y extraordinario; 2) Que, como esta vocalía ya lo expuso, la situación de pandemia no afectó a un sector en particular, sino a todos los sectores globalmente y 3) Que es imprescindible marcar criterios en políticas que permitan fomentar la sostenibilidad del sistema y que dicha sostenibilidad no puede centrarse únicamente en la tarifa, sino en una reestructuración integral del sistema.

Por lo tanto, mientras no se visualice una voluntad unívoca para generar el espacio de discusión donde el gobierno de la provincia, las empresas prestatarias y el ente

regulador del servicio prioricen de manera auténtica y racional el servicio público de transporte interurbano, promoviendo proyectos de inversión, políticas y herramientas normativas y tecnológicas acordes para generar esa reestructuración integral del sistema de transporte automotor, donde el mismo pueda funcionar aún frente a circunstancias de excepción como las actuales, esta vocalía ha decidido no acompañar revisiones tarifarias que garantizan mezquinamente no la prestación de un servicio público sino la continuidad de excusas que lo único que justifican es el permanente déficit del sistema y el consecuente perjuicio al ciudadano de a pie.

Por todo lo expuesto, mi voto es negativo.

Así voto.

Voto del Vocal Walter Scavino.

Viene a consideración de éste Director, el Expediente N° 0521-062321/2021, promovido por la Federación de Empresarios del Transporte Automotor de Pasajeros (F.E.T.A.P) y la Asociación de Empresarios del Transporte Automotor de Córdoba (ASETAC), y el informe técnico elaborado por la Mesa de Estudios Tarifarios (RG ERSeP N° 54/2016), entre otros documentos, a los fines del tratamiento de la revisión tarifaria del Servicio Público de Transporte Interurbano de Pasajeros de la Provincia de Córdoba regulado por la Ley N° 8669 (modif. Ley 9034) y Ley N° 10433.

En el mismo se analiza el período octubre de 2019 - marzo de 2021, y solicitan la modificación del cuadro tarifario vigente para todos los servicios de transporte público sujetos a la jurisdicción de la Provincia de Córdoba.

Concretamente, solicitan al Directorio del ERSeP, se disponga la adecuación de la T.B.K. (tarifa básica kilométrica) a \$5,3425 con IVA incluido, argumentando los motivos por los cuales se debería fijar esa tarifa.

Con fecha 29 de abril de 2021, se dispuso la habilitación del procedimiento de revisión tarifaria y se estableció la constitución de la "Mesa de Estudios de la Tarifa de Transporte" (RG ERSeP N° 54/2016).

a fojas 115/130 obra informe Conjunto de la Gerencia de Transporte y el Área de Costos y Tarifas N° 72/2021– Mesa Tarifaria N° 7 de Transporte Interurbano de Pasajeros.

Posteriormente, con fecha 13/05/2021 se convocó a Audiencia Pública por medio de la Resolución N° 1029 para el día 03 de junio de 2021 a las 10hs. a desarrollarse en modalidad digital remota.

Que en éste sentido, en la fecha, hora y modalidad establecida, se llevó a cabo la Audiencia Pública, labrándose el acta respectiva. Que, a tenor del orden de expositores, la citada Audiencia Pública se desarrolló con normalidad, dándose las

explicaciones pertinentes de las circunstancias que daban origen a la modificación solicitada, y efectuándose apreciaciones de carácter general.

Consideraciones: estamos en presencia de un servicio público de transporte interurbano que se encuentra en terapia intensiva, y no es sólo por consecuencias de la pandemia.

Tenemos un servicio que se está prestando, en el mes de regreso más alto, en un 45% en relación al 100% pre-pandemia.

En el sistema hay aproximadamente 3.300 empleados, pero el decaído volumen de la actual prestación, necesitaría sólo de 1.400 empleados, dejando afuera entre 1900 y 2000, lo cual es de mucha gravedad por el riesgo laboral.

También, de las más de 1.250 unidades que posee el sistema, con unos 500 se presentaría el actual volumen de actividades, lo cual haría imposible sostener el costo de las unidades no utilizadas.

Hace tres años que la tasa de inversión en el sector de transporte es 0, o sea, no hay renovación de unidades, y eso implica un deterioro en el promedio de vida útil de las unidades del sistema y en la calidad del servicio.

Volver a un sistema normal demandará un buen tiempo, no sólo por la pandemia, sino también por la situación económica. Otro obstáculo es lo poco asequible del servicio por el altísimo costo de los boletos para los usuarios comunes que no estén bajo el paraguas de los buenos programas provinciales (subsidiar la demanda y no la oferta) por los que se otorgan beneficios de gratuidad o descuentos especiales: Boleto Educativo Gratuito, Boleto Obrero Social y Boleto Gratuito al Adulto Mayor, pero todos éstos viajes, a posterior, son abonados por la provincia a las empresas prestadoras del servicio.

En la prestación actual, puede verse que el costo de personal tiene un 41%, los costos variables al vehículo, un 21%, los costos asociados al vehículo un 25%, y los costos empresarios e impositivos en 13%.

A mi juicio, la definición de la "Mesa de Estudios de la Tarifa de Transporte" es de buen criterio, y obvio, es distinta a las aspiraciones empresarias, puesto que se fundamenta en lo tarifario y no en el sostenimiento del sistema. Por lo que define incrementar la Tarifa Básica Kilométrica (T.B.K) vigente a un valor mucho menor que los \$5,3425 impulsado por las asociaciones empresarias. La propuesta de la Mesa: \$3,0875 incluyendo el 10,5% del IVA a los fines de comparar con la TBK vigente resulta un valor de \$3,4117.

De tal modo el incremento asciende a 19,62% respecto a la Tarifa Básica Kilométrica vigente de \$2,8522 (IVA incluido).

Concluyendo, estamos en una situación anormal, imprevista, de fuerza mayor, por lo que la sostenibilidad del sistema de transporte público interurbano no puede solventarse con la tarifa en este momento.

Ése no es un costo que esté asociado a la prestación del servicio del momento. Caso contrario, el usuario debería subir un aumento de al menos un 80%, lo cual sería no sólo un despropósito, sino la imposibilidad de volver a viajar.

De todos modos, cabe una reflexión: subsidian los salarios y el combustible los gobiernos nacionales y provinciales, las tarifas son impagables, el servicio es deficitario, entre otras causas por la disminuciones y falta de regularidad de las frecuencias, no se renuevan unidades, en fin, cual sería el sentido que el sistema siga operado así, y/o en manos privadas???

Para terminar, creo que el impacto socioeconómico actual, amerita posponer todo aumento de los servicios públicos hasta que haya una mejora en la situación sanitaria y en consecuencia, en la socioeconómica. El gobierno puede disminuir algunos gastos (como el publicitario) para solventar el presente aumento, y seguir ayudando a los usuarios en el costo de la demanda y no de la oferta del servicio.

Por las razones expuestas, mi voto es negativo.

Asi voto

Que por todo ello, los informes realizados y lo expuesto en el Dictamen N° 02/2021 de la Gerencia de Transporte, en ejercicio de las atribuciones conferidas por los artículos 21 y siguientes de la Ley N° 8835 – Carta del Ciudadano, y lo dispuesto por la Ley N° 10433, el Directorio del Ente Regulador de los Servicios Públicos (ERSeP), por mayoría (doble voto del Presidente, Mario A. Blanco, y voto de los vocales José Luis Scarlatto y Luis A. Sánchez)

#### **RESUELVE:**

**ARTÍCULO 1º: AUTORIZAR** a las empresas prestatarias del Servicio Público de Transporte Interurbano de Pasajeros de la Provincia de Córdoba reguladas por la Ley N° 8669 y sus modificatorias a incrementar la Tarifa Básica Kilométrica vigente a un valor de **\$3,0875** incluyendo el 10,5% del IVA a los fines de comparar con la TBK vigente resulta un valor de \$3,4117. De tal modo el incremento asciende a **19,62%** respecto a la Tarifa Básica Kilométrica vigente de \$2,8522 (IVA incluido), ello conforme los tramos que se expresan en el artículo siguiente.

**ARTÍCULO 2º: ESTABLECER** que lo dispuesto en el artículo precedente se aplicará de la siguiente manera: un primer tramo de un 12% (TBK sin IVA a \$ 2.8909), aplicable a

partir de la publicación en el Boletín Oficial; y luego un 6,8% (TBK sin IVA a \$ 3.0875) a partir del día 01 de julio de 2021. En ambos casos, antes de su aplicación, y con una antelación mínima de cinco (5) días, las empresas deberán presentar el nuevo cuadro tarifario exclusivamente en formato digital al correo electrónico de la Gerencia de Transporte del ERSeP, [ersep.trasnporte@cba.gov.ar](mailto:ersep.trasnporte@cba.gov.ar).

**ARTÍCULO 3°:** La tarifa a abonar por el usuario en todo concepto, (conforme Decreto 254/03Anexo D) no deberá ser superior a **19,62%** respecto de la tarifa vigente.

**ARTICULO 4°:** Que estando en consideración a nivel del Estado Provincial y Nacional, en el supuesto caso de haber modificaciones en los subsidios, las prestatarias podrán solicitar la adecuación tarifaria correspondiente, ello en el marco de la Audiencia Pública de esta Mesa de Revisión Tarifaria de Transporte Interurbano de Pasajeros, y considerar el efecto que dicha quita provocaría sobre la tarifa vigente a ese momento. Asimismo, las prestatarias deberán acompañar la documentación respaldatoria que acredite tal situación, a los fines de su análisis. El Directorio del ERSeP podrá resolver dicha adecuación siempre en un margen máximo de la quita de subsidio.

**ARTICULO 5°:** **ESTABLÉCESE** que lo resuelto en los artículos precedentes, será de aplicación en los programas implementados por el Gobierno de la Provincia de Córdoba, por los que se otorgan beneficios de gratuidad o descuentos especiales, a saber: Boleto Educativo Gratuito, Boleto Obrero Social y Boleto Gratuito al Adulto Mayor.

**ARTICULO 6°:** **ESTABLECESE** que, en el caso del artículo anterior, de efectuarse modificaciones tarifarias entre Concedente y Concesionario, se harán en el marco de la presente Audiencia Pública, teniendo como tope el aumento aprobado en la presente.

**ARTICULO 7°:** **DEJAR** establecido que los plazos procesales administrativos se encuentran habilitados a los fines de la sustanciación concreta del presente trámite.

**ARTICULO 8°:** **PROTOCOLÍCESE**, hágase saber, publíquese en el Boletín Oficial de la Provincia de Córdoba y dése copia.-