

Córdoba, 05 de julio de 2022

## RESOLUCIÓN GENERAL N° 49

### VISTO:

El Expediente N° 0521-064305/2022, 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.

### CONSIDERANDO:

Voto del Presidente, Mario A. Blanco, y de los vocales, José Luis Scarlatto, Luis A. Sánchez y Walter Scavino

Que la Ley N° 10433 en su artículo 1° 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 N° 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 permissionarias 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 06/05/2022, ingresó al Ente Regulador de los Servicios Públicos, la Nota de Sticker Nro. 048819805900022 obrante a F.U.3, por parte de la Federación de Empresarios del Transporte Automotor de Pasajeros (FETAP) y la Asociación de Empresarios del Transporte Automotor de Córdoba (ASETAC) donde se manifiesta lo siguiente: “...a solicitar de vuestra parte sirva a dar curso favorable al pedido de **REAJUSTE** de la tarifa en vigencia inherente al servicio público regulado por dicha normativa.

*Que el **REAJUSTE** de la tarifa en cuestión encuentra su justa causa en reconocer al presente la totalidad de los incrementos en los precios que se han venido registrando en los diversos insumos de costos que conforman la minuta respectiva contemplada en la citada normativa y que inciden de manera directa en la explotación del servicio público a cargo de nuestras representadas.*

*Que para considerar de manera equitativa la valoración y análisis a realizar por parte del Poder concedente provincial resulta **IMPRESINDIBLE** reconocer el **PROCESO DEVALUATORIO** e **INFLACIONARIO** que padece la economía nacional en todo su conjunto desde hace varios años al presente, y que ha agravado lo que de manera directa influye en nuestra actividad habida cuenta que en cada reajuste de tarifas para el sistema se vienen a resolver los desfases pasados del conjunto económico, quedando a éste por lógica **EXCLUIDO** y **DESACTUALIZADO** a partir de los nuevos precios en los insumos operativos y los reajustes salariales que no son ponderados a su debido tiempo en correlación a lo en justicia corresponde a tener de lo establecido en la normativa ya citada ( art. 49°-Ley 8669). Por caso reza la norma: “**la reglamentación deberá respetar los principios de igualdad, proporcionalidad, realidad y justo retorno**”. (sic).*

*Que en el contexto denunciado, la situación del sistema se torna cada vez más complicado habida cuenta de la existencia de los diversos aspectos a considerar tales como:*

*\*La conclusión de las Paritarias convencionales con la entidad sindical AOITA para lo cual desde el sector empresario debemos afectar los **RECURSOS ECONOMICOS NECESARIOS** que posibiliten cumplimentar el*

*compromiso acordado.*

*\*El incesante incremento en el precio del Gas Oil lo cual surge de manera explícita en el cuadro de precio que forma parte del presente pedido.*

*\*Que el proceso devaluatorio en la economía nacional, es decir, el valor del Dólar respecto a nuestro signo monetario y la importancia de esta variable en los precios asociados al transporte de pasajeros hace necesario revisar constantemente los costos de los insumos afectados directamente al sistema como: Chasis, Carrocerías, Neumáticos, Repuestos, Tasa de referencia en los créditos prendarios con cláusula UVA y demás componentes cuya incidencia n su costo tienen al Dólar como valor referente.*

*\*La constante pérdida de la carga de pasajeros (...).*

*\*El constante incremento en la carga impositiva (...).*

*\*La variación constante el importe de los Subsidios Mensuales.*

*\*La última actualización de Costos del sistema Interurbano se realizó en el mes de abril 2021 pero con valores del mes de Marzo 2021 y anteriores. Lo implica que han transcurrido más de 13 meses desde el periodo mencionado.”*

Que con fecha 16 de mayo de 2022, se dispuso la constitución de la “Mesa de Estudios de la Tarifa de Transporte” (RG ERSeP N° 54/2016) integrada por: un (1) representante de la Secretaría de Transporte de la Provincia, un (1) representante designado por el Ente de Control, un (1) representante designado por la Fiscalía de Estado y un (1) representante por cada Cámara y/o Federación de las empresas solicitantes.

Que con fecha 23/05/2022, 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: Dr. Horacio Javier Ferrero DNI N° 21.757.480, 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 (INFORME TÉCNICO Costos y Tarifas N°58/2022 - INFORME TÉCNICO Gerencia Transporte N° 01/2022.

Que con fecha 08/06/2022 se convocó a Audiencia Pública por medio de la Resolución N° 1652 para el día 29 de junio de 2022 a las 10hs. a desarrollarse en modalidad digital remota.

Que en este 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.

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 (INFORME TÉCNICO Costos y Tarifas N°58/2022 - INFORME TÉCNICO Gerencia Transporte N° 01/2022., 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° 1652/2022); 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; 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; el Sr. Martín Lanzo en representación del Consejo Asesor Consultivo; y el Cr. Lucas S. González en representación del Área de Costos y Tarifas del ERSeP.

Que corresponde adentrarnos al análisis de las principales exposiciones vertidas durante el desarrollo de la Audiencia Pública.

Como primera expositora, la Cdra. Martellono en representación de FETAP expresa, *“desde la Federación, junto con ASETAC, presentamos el 6 de mayo un pedido de revisión tarifaria al ERSEP, solicitando un incremento de la tarifa básica kilométrica del 56,54%, votamos en disidencia debido a que el aumento otorgado o determinado por la Mesa y por todos los votantes era inferior a lo que nosotros solicitábamos y era de un 44,99%, (...).El cálculo de la tarifa, tarifa básica kilométrica, tiene como marco regulatorio el anexo D del decreto 254, que establece la metodología a través de una fórmula polinómica, en la cual se incorporan precios, kilómetros y otros parámetros para la determinación de una nueva TBK. La TBK actual, la que se está utilizando actualmente, tenía como período de corte marzo 2021, por lo tanto los costos ~~incorporados~~ en la tarifa que actualmente se está abonando son costos de o marzo 2021 o anteriores, actualmente la tarifa que estamos solicitando, el incremento tarifario, tiene costos de marzo de 2022, que es el período de corte, es decir que han transcurrido entre un período y otro doce meses.”*

La representante de FETAP continua exponiendo que *“el ERSEP se desprende lo siguiente, el costo kilómetro solicitado por FETAP y ASETAC arroja un total de 253,2187 pesos, mientras que el costo del ERSEP arroja un valor de 234,807, obviamente la TBK es distinta entre uno y otro, por efecto del costo y de otros valores, y FETAP y ASETAC determinaron una TBK de 4,8333 y ERSEP de un 4,4765. (...) “...cómo están compuestos los principales componentes de costo dentro de la tarifa, (...) el principal componente es el personal, que representa un 50,17% de los costos, luego están los costos fijos, que representan un 19,10, luego están los costos variables, que representan un 17,47, y por último los costos empresarios e impositivos, que representan un 13,26.”*

La Contadora Martellono expone mediante gráficos cuáles son las diferencias entre el estudio determinado por ERSEP y el presentado por FETAP y ASETAC, *“(.) en el caso del Personal ERSEP determina un costo inferior en un 16%, en el caso de los Costos variables, (...), en el caso de los Costos fijos ERSEP determinó un costo superior en un 9%, en los Costos empresarios e impositivos un 9% menos ERSEP, y en promedio tenemos un 7% menos de costo determinado por ERSEP el punto principal en el que versa la disidencia de FETAP, hay dos puntos muy importantes*

en que tuvimos diferencias, y es en el costo de la mano de obra y en los costos fijos. En el caso del costo de la mano de obra vemos que ERSEP considera un 16% menos, por qué, porque cuando se realiza el cálculo FETAP toma 1080 unidades para la determinación del costo, mientras que ERSEP determina 740 unidades porque considera que debe utilizar en el cálculo las unidades que están puestas en servicio. Esos 1080 coches para FETAP representan 2900 empleados, que son los empleados que tiene actualmente el sistema interurbano, que está determinado por los formularios 931 que las empresas presentan en AFIP, que tiene la Secretaría de Transporte, mientras que ERSEP, al tomar 740 coches, considera en el cálculo 2600 empleados, el ERSEP deja afuera del cálculo tarifario a 300 empleados, a 300 trabajadores, que son trabajadores que mensualmente las empresas deben abonar obligatoriamente y no están considerados en esta tarifa. En el caso de los Costos fijos, vemos un incremento de 9%, pero a qué se debe, nuevamente FETAP considera 1116 coches, que son los coches que están en el sistema, que están dados de alta en el sistema, mientras que ERSEP considera 740 nuevamente, como lo vimos en la filmina anterior, cuál es el punto aquí, que obviamente por la situación de la pandemia ni los kilómetros ni la demanda ni los servicios volvieron al momento inicial a la pandemia, entonces hay coches que no se están utilizando pero que generan costos fijos, de patentes, de seguros, gastos de mantenimiento, es decir que nosotros en los costos fijos sí consideramos esos coches que por más que no estén puestos en el servicio las empresas también mensualmente deben abonar todos los costos fijos relacionados con ellos..

Eso que implica, que ERSEP también dejó fuera del cálculo 376 unidades, si bien esto implicaría que ERSEP tuviera un costo menor al de FETAP, por qué se da el aumento del 9%, porque FETAP tomó un valor inferior de unidades, mientras que FETAP considera que los vehículos metropolitanos, un vehículo metropolitano vale 15 millones y un rural 19, ERSEP considera que un metropolitano vale 26 millones y un rural 30 millones, es decir que si bien se deja afuera a 376... costo fijo de 376 unidades, por efecto de un mayor valor tomado por ERSEP esto implicó que el costo fijo fuera superior.”

Continua su exposición, “(...)”queremos mostrar cómo ya por el transcurso del tiempo desde que comenzamos la Mesa Tarifaria hasta hoy, que transcurrieron tres meses, porque los costos son de marzo, vemos que ya tenemos nuevamente crecimiento de precios, es decir, no solamente estamos tratando una tarifa que tiene costos desactualizados sino que ya hay nuevos incrementos, (...) en marzo, el

salario considerado en la tarifa de marzo, es 115.182 para un conductor de corta y media metropolitano y en junio ya estamos en 129.202, es decir hubo un 12% de incremento en este componente que es, como ya vimos en el gráfico, representa el 50% del costo de las empresas. Y luego también el precio del gasoil, creo que es de público conocimiento el tema del incremento constante en el valor, en marzo, siempre considerado en neto, porque por supuesto nosotros en la tarifa consideramos el valor neto, vemos que en marzo para esta tarifa tenemos considerado 94,37 pesos el litro, y con una factura de hace tres días el valor neto considerado de la misma manera que se considera para el cálculo de la tarifa el precio es de 136, es decir que en tres meses hubo un 44% de incremento del gasoil, (...)"

A modo de conclusión expresa, "Por último, como algunas consideraciones finales, (...) quede constancia de nuestro pedido, (...), el incremento tarifario otorgado por ERSEP debe aplicarse en su totalidad y no segmentado como en otras Mesas Tarifarias, ya que el incremento es para un período de tiempo determinado, y en caso de no otorgarse completamente, deberán preverse otros mecanismos de compensación, ya que esto resulta contradictorio a la propia Mesa de Estudios Tarifarios, y el decreto 254/2003 expone inequívocamente que se debe asegurar la ecuación económica financiera en su totalidad. También hacer mención que la presente se hace en representación de FETAP en la Mesa Tarifaria y que ratifica en todos sus términos el pedido de incremento tarifario y estudio aportado para tal finalidad, fecha 6 de mayo de 2022, y obrante en el expediente 0521-064305/2022. Por último, en atención a lo establecido en el punto 4 de la resolución ERSEP 553/2020 la FETAP formula reservas por este acto en el sentido de solicitar formalmente y a su debido tiempo ante las autoridades competentes la adecuación tarifaria ajustado todo ello a la variación de los costos correspondientes para el período tratado en esta Mesa (...)."

A continuación, realiza su presentación el Sr. Martín Lanzo en calidad de Presidente del Consejo Consultivo Asesor del ERSeP, (...) "estamos de acuerdo que en este país hay una inflación... De más del 60%, por los costos operativos que tienen las prestatarias, la situación se hace muy complicada, pero nuestro deber institucional es defender los usuarios, es defender el bolsillo y la calidad de vida de ellos".

Como conclusión expresa, "solicitamos que de generarse un aumento que sea en tres tramos y que se logre amortiguar de esta manera la situación crítica que estamos viviendo todos. "

Por último 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, “(...) estamos transcurriendo la Audiencia Pública con el requerimiento tarifario del transporte interurbano de pasajeros correspondiente a la Mesa Tarifaria número 8. (...) la Mesa está compuesta por representantes de la Secretaría de Transporte, representantes de Fiscalía de Estado, representantes de ERSEP y los representantes de FETAP y ASETAC (...). El motivo de la presentación de los integrantes de la Mesa es para entender que el resultado final del informe no es solamente ERSEP sino que se compone de un cuerpo multidisciplinario en donde está representado por varias aristas del Estado, no es solamente el ERSEP quien determina el informe. Dentro de la parte de la Mesa Tarifaria, en la parte técnica, la asistencia es quien les habla, por el área de Costos y Tarifas de ERSEP, y el licenciado Martín Gervasoni, y por la parte del soporte técnico de la Gerencia de Transporte la contadora Lucrecia Vela. (...)”. Continúa el ponente con sus argumentos, “Dentro del procedimiento tienen allí el período de análisis y de aplicación, (...) es de marzo de 2021 a marzo de 2022, son 13 meses, contando los períodos los meses, si contamos las variaciones de cada período son 12 variaciones, o sea que el período analizado de costos fue marzo 2021 a marzo 2022, la discusión de las Mesas Tarifarias operaron aproximadamente en un mes y se celebraron en mayo de este año. (...). La metodología de cálculo utilizada en las Mesas Tarifarias básicamente se resume en tres puntos, primero se recopila la información base, en base al decreto 254 del 2003, se discuten esos valores, se validan los valores y los costos medios, la recaudación y el recorrido promedio que operó en ese período, para luego determinar un cálculo del incremento de la polinómica, de la TBK, esto es la tarifa básica kilométrica, de acuerdo al anexo D del decreto 253/2003. La información que se incluye dentro del estudio de la Mesa lo componen varios ítems, como por ejemplo la solicitud presentada por FETAP y ASETAC, se requirieron los balances, o sea los estados contables, los últimos que tenemos disponibles, de una muestra de seis prestatarias de las prestadoras del transporte interurbano de pasajeros, facturas de compra, tales como neumáticos, combustibles, lubricantes, vehículos, etc., cuando no se ha podido acceder a la compra de vehículos se utilizan facturas proforma o se determina el incremento respecto a compras anteriores, de Mesas anteriores, póliza de seguros, parque automóvil, personal de conducción, seguro civil, también se piden cedulones impositivos provinciales y municipales para validar los costos de patente, luego tenemos también como fuente de datos la web de la CNRT, la Comisión Nacional de Regulación de Transporte, por el tema del parque automotor, la cantidad de gasoil, etc., la cantidad de kilómetros, por último se consultan la ley impositiva anual del 2022 por el tema del monto de la tasa



*cobrada a la Secretaría en virtud de la ley 8669, los índices de precios de marzo a marzo, de marzo del 2021 a marzo del 2022, los datos suministrados por la Secretaría de Transporte, esto es en materia de cantidad de kilómetros recorridos y recaudación, y otras fuentes de información. Allí tienen ustedes un poco la polinómica que expresaba recién la Federación de Transporte, se compone básicamente de cuatro rubros importantes del costo, los Costos asociados al Personal, los Costos variables asociados al vehículo, los Costos fijos y los Costos empresariales e impositivos, rápidamente les comento que el precio por kilómetro asociado al Personal en esta mesa resultó de 106,85, la variación de los Costos variables de 44,40, los Costos fijos asociados al vehículo 52,83, los Costos empresarios e impositivos 30,71, para llegar a un final de un costo medio presupuestado para marzo del 2022 de 234,80 pesos por kilómetro recorrido, a eso se le aplica posteriormente la cantidad de personas que pagan el boleto, esto es 52,45, y finalmente del ratio de ambas, del costo medio versus la cantidad de personas que pagan el boleto, surge el valor de la TBK nueva, que ascendió a 4,4765. Allí ustedes van a ver un poco una variación respecto al gráfico presentado por FETAP”.*

*Siguiendo con sus argumentos el Cr. Gonzalez enuncia que “de acuerdo a la variación que se tuvo en este último cuadro presentado, de esa variación surge que el costo asociado al Personal es del 46%, las variables... los Costos variables asociados al vehículo un 19%, los Costos fijos de un 22%, y los Costos empresariales e impositivos un 13%, básicamente la diferencia con el cuadro de participación anterior presentado por FETAP está dado por los nuevos cálculos asociados a la Mesa, es decir, este cálculo de costo medio está calculado a marzo de 2022.*

*Las disidencias, como ya lo explicó anteriormente la Federación, estuvo dado básicamente por cuatro grandes ítems, el mecanismo de actualización tarifaria, o sea, tanto ASETAC como FETAP solicitan un mecanismo de actualización tarifaria de acuerdo al ritmo de la inflación creciente que hay, es decir, que las revisiones tarifarias se hagan, digamos, más periódicamente, luego, en forma particular, en cada uno de los rubros de esta Mesa en particular, la cantidad de kilómetros realizados y calculados, la cantidad de unidades consideradas para el cálculo, y por último, esto es en forma general, que dentro del costo, dentro de la ecuación del costo, no se han considerado ni los peajes ni la inversión en tecnología ni la tasa retributiva de ERSEP, pero esto ya está fijado por el decreto 254 del 2003, o sea, no los incluyó desde un comienzo, se respetó la metodología de cálculo con respecto a las Mesas anteriores”.*

*A modo de conclusión manifiesta “(...)Las consideraciones*

*finales del informe de la Mesa, que vuelvo a reiterar que es multisectorial, es decir, no solamente del ERSEP sino que es un informe representativo de la Mesa, resolvió fijar la nueva tarifa kilométrica en el valor de 4,4765, conforme a los estudios de esta Mesa, incluyendo el 10,5 del IVA, esa TBK vigente resultaría un valor de 4,65, de esta manera el aumento propuesto sería de un 44,99% respecto a la TBK vigente. La tarifa a abonar por el usuario en todo concepto no debería ser superior a 44,99 respecto a la tarifa vigente, de aprobarse el aumento de esta Mesa Tarifaria. La forma y períodos en que se fijará este incremento lo dispondrá oportunamente el directorio del Ente regulador, y por último se aclara que estando en consideración a nivel provincial en el supuesto caso de hacerse efectiva la quita de subsidios, las prestatarias podrán solicitar esa adecuación tarifaria correspondiente en el marco de esta Audiencia Pública, y en relación a la documentación que estas deben presentar, es decir, la documentación respaldatoria, el directorio del ERSEP podrá resolver dicha adecuación siempre en un margen máximo de quita de subsidios..”*

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.

No obstante lo anteriormente expuesto, se estima que, de aplicarse de manera íntegra el porcentaje de aumento resultante de la conclusión de los estudios efectuados por la Mesa Tarifaria (44,99%), se generaría un gran impacto económico para el usuario; por ello, se considera apropiado aprobar un incremento del 25% respecto a la Tarifa Básica Kilométrica vigente, pudiendo el Directorio realizar sucesivos ajustes por simple resolución en el marco de la audiencia ya realizada y por el máximo económico que resulta del informe emitido por la Mesa Tarifaria; a su vez, podrá realizar corrección monetaria en base a los índices utilizados en los análisis de la referida Mesa.

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.

#### Voto del Vocal Facundo C. Cortes

Viene a consideración del suscripto el Expediente N° 0521-064305/2022, 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 día 06/05/2022, ingresó al Ente Regulador de los Servicios Públicos, la Nota de Sticker Nro. 048819805900022 obrante a F.U.3, por parte de la Federación de Empresarios del Transporte Automotor de Pasajeros (FETAP) y la Asociación de Empresarios del Transporte Automotor de Córdoba (ASETAC) donde se manifiesta lo siguiente: *“...a solicitar de vuestra parte sirva a dar curso favorable al pedido de **REAJUSTE** de la tarifa en vigencia inherente al servicio público regulado por dicha normativa.*

*Que el **REAJUSTE** de la tarifa en cuestión encuentra su justa causa en reconocer al presente la totalidad de los incrementos en los precios que se han venido registrando en los diversos insumos de costos que conforman la minuta respectiva contemplada en la citada normativa y que inciden de manera directa en la explotación del servicio público a cargo de nuestras representadas.*

*Que para considerar de manera equitativa la valoración y análisis a realizar por parte del Poder concedente provincial resulta **IMPRESINDIBLE** reconocer el **PROCESO DEVALUATORIO** e **INFLACIONARIO** que padece la economía nacional en todo su conjunto desde hace varios años al presente, y que ha agravado lo que de manera directa influye en nuestra actividad habida cuenta que en cada reajuste*

de tarifas para el sistema se vienen a resolver los desfases pasados del conjunto económico, quedando a éste por lógica EXCLUIDO y DESACTUALIZADO a partir de los nuevos precios en los insumos operativos y los reajustes salariales que no son ponderados a su debido tiempo en correlación a lo en justicia corresponde a tener de lo establecido en la normativa ya citada ( art. 49°-Ley 8669). Por caso reza la norma: **“la reglamentación deberá respetar los principios de igualdad, proporcionalidad, realidad y justo retorno”.** (sic).

Que en el contexto denunciado, la situación del sistema se torna cada vez más complicado habida cuenta de la existencia de los diversos aspectos a considerar tales como:

*\*La conclusión de las Paritarias convencionales con la entidad sindical AOITA para lo cual desde el sector empresario debemos afectar los RECURSOS ECONOMICOS NECESARIOS que posibiliten cumplimentar el compromiso acordado.*

*\*El incesante incremento en el precio del Gas Oil lo cual surge de manera explícita en el cuadro de precio que forma parte del presente pedido.*

*\*Que el proceso devaluatorio en la economía nacional, es decir, el valor del Dólar respecto a nuestro signo monetario y la importancia de esta variable en los precios asociados al transporte de pasajeros hace necesario revisar constantemente los costos de los insumos afectados directamente al sistema como: Chasis, Carrocerías, Neumáticos, Repuestos, Tasa de referencia en los créditos prendarios con cláusula UVA y demás componentes cuya incidencia n su costo tienen al Dólar como valor referente.*

*\*La constante pérdida de la carga de pasajeros (...).*

*\*El constante incremento en la carga impositiva (...).*

*\*La última actualización de Costos del sistema Interurbano se realizó en el mes de abril 2021 pero con valores del mes de Marzo 2021 y anteriores. Lo implica que han transcurrido más de 13 meses desde el periodo mencionado.”*

Que con fecha 16 de mayo de 2022, se dispuso la constitución de la “Mesa de Estudios de la Tarifa de Transporte” (RG ERSeP N° 54/2016) integrada por: un (1) representante de la Secretaría de Transporte de la Provincia, un (1) representante designado por el Ente de Control, un (1) representante designado por la Fiscalía de Estado y un (1) representante por cada Cámara y/o Federación de las empresas solicitantes.

Que con fecha 08/06/2022 se convocó a Audiencia Pública por medio de la Resolución N° 1652 para el día 29 de junio de 2022 a las 10hs. a

desarrollarse en modalidad digital remota.

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 (INFORME TÉCNICO Costos y Tarifas N°58/2022 - INFORME TÉCNICO Gerencia Transporte N° 01/2022., 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° 1652/2022); 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; 11) Acta de Cierre de la Audiencia debidamente suscripta; 12) Informe final de la audiencia.-

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.

Que en estas condiciones, la postura asumida por la mayoría, en una actitud excepcional teniendo en cuenta los antecedentes de las decisiones de éste Directorio, propone autorizar un aumento en un porcentual menor al recomendado por la mesa tarifaria del 44.99%, esto es, habilitar el aumento en un porcentual del 25% respecto la Tarifa Básica Kilométrica vigente, alegando: *“No obstante lo anteriormente expuesto, se estima que, de aplicarse de manera íntegra el porcentaje de aumento resultante de la conclusión de los estudios efectuados por la Mesa Tarifaria (44,99%), se generaría un gran impacto económico para el usuario;...”* pudiendo en el futuro autorizar el porcentual restante propuesto por la mesa, siempre en el marco del presente procedimiento ya cumplimentado.

Que entiendo auspicioso el cambio de perspectiva y criterio asumido por la mayoría del cuerpo, en especial en el sentido de considerar la situación del usuario al momento de analizar y autorizar un aumento de tarifa, de modo que en este sentido adhiero a ese criterio, y destaco que ello viene siendo un pedido constante de ésta vocalía en cada oportunidad que se trató un pedido de ajuste de tarifa.

Ahora bien, retomando el análisis del caso que nos convoca, en la inteligencia de buscar un equilibrio entre prestatarias y usuarios, soy de la opinión que corresponde autorizar el aumento en el porcentaje del 25% respecto la Tarifa Básica Kilométrica hoy vigente, **pero desdoblar su aplicación en dos tramos**, el primero del 12,5% a partir de la publicación de la presente y el segundo de igual porcentual a partir del 1 de Septiembre de 2022, tomando como referencia el valor la Tarifa Básica Kilométrica vigente al 31/08/22. Posteriormente, en el marco del presente expediente y audiencia pública, analizar la pertinencia y necesidad de autorizar el porcentaje restante hasta alcanzar la propuesta elevada por la mesa tarifaria.

Que a todo evento, en orden a preservar el sostenimiento del sistema, considero que en caso de resultar necesario, deberá ser el Estado Provincial quién deberá reconducir fondos presupuestados y afectados a objetivos no prioritarios tales como propaganda y publicidad, que para el corriente año ascienden sólo en el Programa 20 -Información Pública- a \$ 1.853.000.000, según el presupuesto aprobado por la Legislatura Provincial, y asignarlos al financiamiento del servicio público de transporte interurbano de pasajeros, mientras no se supere la grave situación de crisis económica, financiera y social por la que atraviesa el país y de la que nuestra provincia no es ajena.

#### Así voto

#### Voto del Vocal Daniel A. Juez

Traído el Expediente N° 0521-064305/2022 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 06/05/2022, la Federación de Empresarios del Transporte Automotor de Pasajeros (F.E.T.A.P) - por Nota Sticker N° 048819805900022 (obrante a F.U.3) y la Asociación de Empresarios del Transporte Automotor de Córdoba (ASETAC), solicitan el reajuste de la tarifa vigente para reconocer al presente la totalidad de los incrementos en los precios que se han venido registrando en los distintos insumos de costos que conforman la minuta respectiva en la citada normativa y que inciden de

manera directa en la explotación del servicio público de transporte de sus representadas, toda vez que en cada reajuste de tarifas para el sistema se vienen a resolver los desfasajes pasados del conjunto económico, quedando éste en consecuencia “excluído y desactualizado” a partir de los nuevos precios en los insumos operativos y los reajustes salariales que no son ponderados a su debido tiempo en correlación a lo que en justicia corresponde conforme lo establece el art.49 de la Ley 8669 que reza “...la reglamentación deberá respetar los principios de igualdad, proporcionalidad, realidad y justo retorno”.

*A su vez, en el contexto denunciado, sostienen que la situación del sistema se torna cada vez más complicado habida cuenta de la existencia de los diversos aspectos a considerar tales como:*

*\*La conclusión de las Paritarias convencionales con la entidad sindical AOITA para lo cual desde el sector empresario debemos afectar los RECURSOS ECONOMICOS NECESARIOS que posibiliten cumplimentar el compromiso acordado.*

*\*El incesante incremento en el precio del Gas Oil lo cual surge de manera explícita en el cuadro de precio que forma parte del presente pedido.*

*\*Que el proceso devaluatorio en la economía nacional, es decir, el valor del Dólar respecto a nuestro signo monetario y la importancia de esta variable en los precios asociados al transporte de pasajeros hace necesario revisar constantemente los costos de los insumos afectados directamente al sistema como: Chasis, Carrocerías, Neumáticos, Repuestos, Tasa de referencia en los créditos prendarios con cláusula UVA y demás componentes cuya incidencia n su costo tienen al Dólar como valor referente.*

*\*La constante pérdida de la carga de pasajeros (...).*

*\*El constante incremento en la carga impositiva (...).*

*\*La variación constante el importe de los Subsidios Mensuales.*

*\*La última actualización de Costos del sistema Interurbano se realizó en el mes de abril 2021 pero con valores del mes de Marzo 2021 y anteriores. Lo implica que han transcurrido más de 13 meses desde el periodo mencionado.”*

Que con fecha 16/05/2022, 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 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 ( Informe Técnico Área de Costos y Tarifas N° 58/2022– Informe Técnico de la Gerencia de Transporte N° 01/2022)

Que con fecha 08/06/2022 se convocó a Audiencia Pública por medio de la Resolución N°1652 para el día 29 de junio de 2022 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 N° 8; 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 (Informe Técnico Costos y Tarifas N° 58/2022 ; Informe Técnico Gerencia de Transporte N°01/2022) ,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 (ResoluciónERSePN°1652/2022); 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) Disidencias de FETAP; 11) Acta de Cierre de la Audiencia debidamente suscripta; 12) Informe final de la audiencia.-

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

- a) En primer lugar, cuando la representante de la FETAP, Cra Paola Martellono, ratifica su pedido de revisión tarifaria al ERSeP, solicitando un incremento de la tarifa básica kilométrica del 56,54% y plantea su voto en disidencia debido a que el aumento otorgado por la Mesa era inferior a lo solicitado – 44,99%- . Que insiste en las diferencias ya que conforme la fórmula polinómica que integran los distintos parámetros para la determinación de una nueva Tarifa Básica Kilométrica se han tomado como base diferentes cantidades y es así que FETAP y ASETAC determinaron una TBK de 4,8333



y ERSeP de un 4,4765. y hablan de su “adecuación” a la realidad económica y financiera que tiene “hoy” el sistema, se excusan de las deficiencias que el sistema ya viene atravesando mucho antes de la aparición de la pandemia por Covid19, y en esta oportunidad pretenden adecuar la tarifa justificándose casi con exclusividad en los aspectos inflacionarios de la economía nacional que perjudican a todos los sectores por igual, desconociendo lo que ellos como empresarios, **no** siguen haciendo bien.

Justificar que la crisis económica financiera de las empresas prestatarias tiene como única variable la inflación y las medidas coyunturales que el gobierno nacional marca en materia económica sólo encubre las verdaderas razones que hacen de la gestión empresaria una gestión mezquina y deficiente, malacostumbrada a ser permanentemente “rescatadas”, sin preocuparse en absoluto respecto a los efectos que sus ineficiencias le produce al usuario de a pie, eterno rehén de sus malas prácticas.

b) A su tiempo, debo coincidir con el Sr Martín Lanzo, en su presentación como Presidente del Consejo Consultivo Asesor del ERSeP, respecto a que nadie escapa a los efectos de una inflación que alcanza el 60%,. Estoy de acuerdo a su manifestación respecto a la obligación institucional de defender al usuario. Todos sabemos que el proceso inflacionario atraviesa a todos los sectores pero perjudica en mayor medida al usuario, que ve afectada su capacidad de pago sensiblemente pues su salario o ingreso pierde valor a cada minuto y perder el servicio de transporte pone en riesgo la fuente misma de sus ingresos, aún cuando el mismo hoy apenas supere la línea de pobreza o deba procurarse más de un empleo para superarlo. Por ello, coincidiré con el Sr Lanzo en si llegado el caso el ajuste se produzca se haga por segmentos. Esta vocalía sugiere que dichos segmentos no superen el 15% a la tarifa vigente (Con IVA incluido)

c) Por último, de los criterios expuestos por el representante de este ERSeP, el Cr Gonzalez, sin perjuicio de las consideraciones técnicas realizadas, rescato la defensa que hace al trabajo de la Mesa Tarifaria N°8. En efecto en dicha Mesa se integran los criterios de los distintos actores, los representantes de la Secretaría de Transporte de la Provincia de Córdoba, de la Fiscalía de Estado, del mismo ERSeP y los representantes de FETAP y ASETAC, es decir, el resultado final del informe se compone por el trabajo de un cuerpo multidisciplinario y representantes de los distintos actores, por lo que no justifico bajo ningún aspecto la insistencia en las disidencias de las prestatarias solicitantes, existan o dejen de existir los subsidios mensuales.

Ahora bien, está claro que en el contexto de crisis económica y social, con una pandemia por Covid 19 que no termina de retirarse, un panorama económico interno de una inflación que se “traga” todo a su paso y un contexto internacional que no acompaña con

una guerra cuyos alcances son inciertos en el mercado mundial, las dificultades para armonizar criterios en las sucesivas revisiones tarifarias serán una constante.

Que como esta vocalía ya ha expuesto, la inflación así como la pandemia por Covid 19 afectan a todos los sectores, y que en la presente situación el Poder Concedente debe velar por el equilibrio y es el usuario el eslabón más débil.

Finalmente, sostendré 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

Que, por todo ello, los informes realizados y lo expuesto en el Dictamen N° 05/2022 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 (Voto del Presidente, Mario A. Blanco, y de los vocales José Luis Scarlatto, Luis A. Sánchez y Walter Scavino)

#### **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 \$3,8593 incluyendo el 10,5% del IVA a los fines de comparar con la TBK vigente resulta un valor de \$4,2646. De tal modo el incremento asciende a 25% respecto a la

Tarifa Básica Kilométrica vigente de \$3,4117 (IVA incluido).

**ARTÍCULO 2°: ESTABLECER** que lo dispuesto en el artículo precedente se aplicará a partir de la publicación en el Boletín Oficial. 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 25% 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°:** El Directorio podrá realizar sucesivos ajustes por simple resolución en el marco de la audiencia ya realizada y por el máximo económico que resulta de la conclusión emitida por la Mesa Tarifaria; a su vez, podrá realizar corrección monetaria en base a los índices utilizados en los análisis de la referida Mesa.

**ARTICULO 7°: PROTOCOLÍCESE**, hágase saber, publíquese en el Boletín Oficial de la Provincia de Córdoba y dése copia