

AUDIENCIA PÚBLICA TRANSPORTE INTERURBANO 18 DE NOVIEMBRE DE 2022

Mario Blanco – Presidente ERSEP – (MB): Bueno, volvemos entonces con... buenos días a todos y vamos a dar comienzo a esta Audiencia Pública, entonces vamos a solicitar que por Secretaría se dé lectura al decreto convocatorio.

Lectura Resolución 3030 ERSEP – Convocatoria a Audiencia Pública Virtual -.

MB: Bien, seguidamente tenemos la primera ponencia de Paola Martellono, por FETAP. Ah, veo que está... no sé si...

Paola Martellono – FETAP – (PM): Hola, sí, buenos días a todos, ¿me escuchan bien?

MB: Sí, perfecto.

PM: Bueno, qué tal, buen día, soy Paola Martellono, represento a FETAP, bueno, nosotros en esta tarifa solicitamos el 49,39%, AFIP... perdón, AFIP, ERSEP nos otorga el 43,57, votamos en disidencia y vamos a exponer un poco acá el porqué de esta situación. Antes que nada, bueno, introducirlos a todos y decirles que la tarifa se solicita en el marco del anexo D del decreto 254/2003 que reglamenta la ley provincial 8669 de transporte de pasajeros, es decir que se utiliza la metodología, FETAP – ASETAC utiliza esa metodología para poder presentar el pedido tarifario. El último pedido tarifario realizado por las cámaras fue en marzo de 2022, es decir con costos de marzo de 2022, se terminó obviamente resolviendo más adelante, en dos tramos, pero los costos que contenía eran de ese período, y actualmente el actual pedido que estamos tratando en esta Audiencia tiene costos de agosto de 2022, es decir seis meses transcurridos entre el último pedido y el pedido actual. Aquí en resumen vemos un poco cuáles han sido las diferencias globales que tenemos entre las cámaras y ERSEP, FETAP y ASETAC determinó un costo por kilómetro de 298 pesos, mientras que el ERSEP determinó un costo por kilómetro de 286, FETAP y ASETAC determinaron una TBK de 6,6874 y ERSEP 6,427, la TBK anterior es la misma en los dos casos, porque partimos del mismo punto, esto lleva a que FETAP haya solicitado el 49,39% de ajuste, de incremento, y ERSEP haya otorgado el 43,57. Esos 298 pesos que yo les mostré recién que es el costo por kilómetro, bueno, vemos que la mayor participación, el costo más importante que tiene el sistema es la mano de obra, representando un 43,81%, los costos fijos y variables representan cada uno el 21,52, estos costos han adquirido, por lo menos en esta tarifa, una participación mayor respecto a las anteriores, y el costo menos representativo dentro de esos 298 es los costos empresariales e impositivos, que representan el 13,06%. Esto es como para que tengan un marco y conozcan

un poco cómo es la dinámica del sector. Respecto a las diferencias que tenemos en estos rubros con ERSEP, bueno, vemos que en cuanto al personal tenemos una diferencia de 7%, en costos variables por supuesto no hay diferencia, costo por kilómetro, en costos fijos tenemos una diferencia del 2%, en los empresarios e impositivos, que siguen la suerte de costos que están por encima de ellos, 5%, y en general de manera global tenemos una diferencia de costos de 4% entre ERSEP y FETAP y ASETAC. Acá rápidamente, les comento cuál es el principal punto de diferencia que tenemos y que lo explicitamos a través de la disidencia, nosotros para poder considerar costo de la mano de obra tomamos todos los empleados que están declarados en el 931 que las empresas le presentan a la Secretaría de Transporte y que también presentan a AFIP, esos 931 dicen que el sistema tiene 2.900 empleados, entonces esos 2.900 empleados, traducidos a unidades son 1.064 unidades, que son las unidades que nosotros tomamos después para poder determinar los costos medios, que son los que están al costado, mientras que ERSEP toma 836 unidades, ellos toman un criterio distinto, consideran que solamente deben considerar las unidades que tienen más de 4.500 kilómetros y un 50% de las restantes, y eso lleva a que en definitiva ellos incorporen a la tarifa 2.600 empleados, siendo que en el sistema hay 2.900, es decir dejan de considerar el costo de prácticamente 300 empleados dentro del sistema, que FETAP lo considera y por eso tenemos esa diferencia dentro de la mano de obra. Respecto a costos fijos, es un 2% la diferencia, por un lado tenemos... tenemos dos efectos en este punto, FETAP nuevamente, FETAP y ASETAC, las dos cámaras, consideramos que para los costos fijos necesitamos contemplar toda la flota, la provincia dice que tienen 1.240 coches, que si le restamos el 10% de los coches de reserva son 1.116 coches para los que hay que calcular el costo fijo, independientemente de que la unidad esté o no prestando servicio el costo fijo sucede para todos de la misma manera, ERSEP nuevamente vuelve a contemplar 836 unidades, al igual que en el cálculo de la mano de obra, toma exactamente el mismo criterio. Esto hace que ERSEP considere 280 coches menos, esto qué efecto produce matemáticamente, reduce el costo de ERSEP respecto al de FETAP, sin embargo ese costo, el impacto de ese costo no es tan grande, por eso es el 2% y no es más, porque FETAP tomó como valor de las unidades facturas físicas que nosotros teníamos, coches adquiridos en este período, entre marzo y agosto, pero que eran de unidades que eran 2019, 2020, que no tenían rodamiento, es decir no estaban patentadas, no tenían rodamiento, pero su valor obviamente es menor, o sea no es una unidad 2022 la que nosotros consideramos en el estudio, sino que es una unidad patentada en el año 2022 pero del año 2019 que no había tenido ningún tipo de rodamiento, ERSEP considera un valor más cercano al mercado, si cualquiera de nosotros hoy fuera a una concesionaria seguramente el valor que le cotizarían de una unidad chica, mediana o grande sería el valor que estableció ERSEP, nuestro criterio fue más restrictivo pero el valor de mercado está más cercano al que ERSEP determinó, más o menos tenemos unidades que van de 28 millones las más chicas, 32 las medianas y entre 40 y 45 millones de pesos cada unidad grande, entonces el costo de ERSEP,

el valor que tomó ERSEP es más cercano a la realidad, por eso el impacto de no tomar 280 coches es menor por efecto de que el valor de la unidad que ellos toman es mayor. Después en este cuadro, bueno, les muestro un poco cómo ha sido la variación de los costos de las principales variables que se incorporan a la fórmula, tenemos que el sueldo ha aumentado un 16%, el gasoil un 50, las unidades un 20, los neumáticos un 44, aceite 40, la ART un 38, la flota un 37, los uniformes un 11, este número la verdad que como las empresas la mayoría compró en marzo todo lo que es uniformes para el resto del año este número no es tan representativo porque los costos están bastante atrasados, seguramente la próxima tarifa se va a notar el impacto en uniformes, que realmente ha sido muy importante. Un punto a tener en cuenta en esta tarifa es que ha tenido un impacto muy importante en el pedido, en el número de 49,39 el tema de los kilómetros, el sistema ha incrementado un 14% sus kilómetros, es decir, la mayor prestación de servicios a través de los kilómetros, y esto hace que cada kilómetro que se haga de más requiere de ingresos, esos 298 pesos que cuesta el kilómetro hay que subvencionarlos de alguna manera, o con tarifa o con algún otro tipo de compensación, por eso en esta tarifa el incremento del kilómetro tiene una incidencia importante más allá de los costos, sabemos que la tarifa no es solo costos, es costos, kilómetros, ingresos, es una composición que hace que la ecuación económico financiera funcione. Respecto a esta tarifa, un punto que también queríamos marcar es que el salario de la mano de obra que está contemplado es de agosto de 2022, ahí lo ven, 133.211 pesos, justo en ese momento se estaba desarrollando una paritaria que concluyó en septiembre, o sea un mes después de lo que nosotros pedimos el incremento tarifario, y ya a noviembre, o sea, dos meses después de haber solicitado el incremento tarifario ya tenemos un incremento en la mano de obra del 28%, sabiendo que como les mostré en el cuadro anterior la mano de obra tiene un peso específico muy importante dentro de la estructura de costos, y a enero de 2022 va a ser 182.289 pesos el salario, es decir un 37% más del que está incorporado en esta tarifa, es decir las empresas van a transcurrir todo este período, hasta que se reabra nuevamente una Mesa Tarifaria, soportando estos costos que no están incluidos en la tarifa, más allá de todos los costos que sabemos que estamos en un periodo de alta inflación, de inflación acelerada, donde el paso del tiempo tiene una preponderancia importante en lo que es la estructura de costos de las empresas. Un punto no menor que queremos hacer mención es la problemática que enfrenta el sector respecto al atraso en la antigüedad del parque móvil, y el cumplimiento de la resolución 161/2021, la cual establece plazos perentorios para la renovación de modelos, que representa un serio problema para las empresas desde diversos aspectos, primero obviamente si la flota es más antigua tiene mayores contarles por parte de ERSEP, obviamente, y tiene también mayores costos de repuestos, por supuesto la calidad del servicio es inferior si las unidades no son renovadas, y por último un punto importante es que la empresa tiene que renovar unidades, según lo que dice la resolución 161, como ya les mencioné el valor de las unidades son muy importantes, van entre 28 millones y 45 millones, cada unidad, y no hay financiamiento, no hay forma de que

las empresas hoy puedan financiarse para poder cumplir con la resolución 161 y con la renovación como corresponde, esto como consecuencia de un montón de años de atrasos y de diversas situaciones que decantan en la situación que hoy tenemos, por eso es tan importante siempre respetar la ecuación económica financiera. Por último, como consideración final, bueno, este 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 Estudio que determina un 43 para ese período, y el decreto 254/2003 expone inequívocamente que se debe asegurar la ecuación económico financiera en su totalidad, una de las consecuencias de todas estas situaciones que se han venido suscitando a través del tiempo es por ejemplo el atraso en el parque motor. Por último, hacer mención que la presentación se hace en representación de FETAP en la Mesa Tarifaria y ratifica en todos sus términos el período de incremento tarifario y estudios aportados para tal finalidad, en fecha 3/10/2022 y obrante en el expediente 0521067043 del 2022. 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 la autoridad competente la adecuación tarifaria ajustado todo ello a la variación de los costos correspondientes al período tratado en esta Mesa Tarifaria. Muchas gracias.

MB: Sí, muchísimas gracias, seguidamente Martín Lanzó del Consejo Asesor Consultivo del ERSEP.

Martín Lanzó – Consejo Asesor Consultivo ERSEP – (ML): Hola, buenos días a todos, ¿se me escucha bien?

MB: Sí, perfecto Martín.

ML: Bueno, primero que todo agradecerles a todos la oportunidad de poder dar nuestro punto de vista, que lógicamente fue consensuado con las distintas asociaciones que conformamos el Consejo, estuvimos escuchando atentamente a Paola, y lógicamente entendemos que la situación que está pasando el país es compleja, con una inflación interanual que roza casi el 100%, entendemos que los costos operativos que están sufriendo las prestatarias se incrementa mes a mes, pero también nuestra obligación es entender que... tratar de buscar un equilibrio entre las prestatarias y el bolsillo de los usuarios, donde ellos no pierdan el poder adquisitivo que tanto les cuesta lograr, quisiéramos pedir, solicitar que este aumento sea en tres tramos, el primer tramo en un 20%, el segundo tramo en un 13% y en un tercer tramo el restante 10%, y de esta manera por lo menos amortiguar un poco el bolsillo de todos los

trabajadores que transitan por toda la provincia de Córdoba. Nada más, muchas gracias a todos por escucharnos.

MB: Bueno, muchas gracias, y ahora continuamos con Lucas González, de Costos y Tarifas del ERSEP.

Lucas González – Costos y Tarifas ERSEP – (LG): Buenos días a todos, una vez más agradezco al directorio y a los integrantes de la Mesa por permitirnos presentar todo lo que ocurre en la Mesa y ahora paso a presentarles las filminas. ¿Se ve allí? Bueno, bien, como bien lo mencionaba Paola, estamos transcurriendo la Mesa Tarifaria número 9, en donde se están analizando los costos correspondientes desde marzo hasta agosto del 2022 y es importante aclarar que sobre la exposición de Paola con respecto a los valores de ERSEP debo corregir allí que no son los valores de ERSEP sino que la Mesa Tarifaria tiene el objeto de confluir en una votación por parte de la Mesa, con lo cual es... son los valores volcados por un cuerpo colegiado, no es solamente los valores que calcula ERSEP sino que ERSEP los propone y son sometidos a la Mesa Tarifaria y votados por todos los miembros de ella. Hecha esta aclaración les comento quiénes son esos participantes de la Mesa, en esta oportunidad ha sido el licenciado Fernando Liendo de la Secretaría de Transporte, el doctor Horacio Ferrero, representante de la Fiscalía de Estado, el representante del ERSEP, el contador Jorge Orellano, y los representantes de FETAP y ASETAC, la contadora Martellono y el contador Pablo Salazar. Sí la parte técnica la hemos realizado y los cálculos y las propuestas quien les habla, el licenciado Martín Gervasoni Mena también del área de Costos y Tarifas, y por parte del soporte técnico de la Gerencia de Transporte la contadora Lucrecia Vela. Como bien lo mencionaba la expositora de FETAP, allí nos regimos por el procedimiento actual que es la resolución general ERSEP 54/2016, en donde allí en rojo ustedes... en naranja pueden ver cómo era la solicitud con anterioridad a este procedimiento de la vigencia de esta resolución, en donde se presentaba una solicitud de incremento, se solicitaba una Audiencia Pública al ERSEP y de allí se votaba los miembros y salía la implementación del incremento, hoy con el advenimiento de esta resolución ha modificado y ha interpuesto lo que es la Mesa Tarifaria, y que por eso yo corregí un poco la apreciación de los valores de ERSEP, aquí esto se trata en una Mesa en donde meramente el ERSEP propone los valores pero se somete a los miembros de la Mesa, se vota por todos los mencionados, los integrantes, se eleva posteriormente al directorio y allí sí sigue el curso anterior de la Audiencia Pública, que es la que estamos celebrando actualmente, para luego subir esa información en modo de, digámoslo así, de dictamen, para que lo someta el directorio y posteriormente determinar un incremento a final de esa votación del directorio. Como bien se explicaba, en esta Mesa Tarifaria se estudiaron los costos desde el período de marzo del 2022 a agosto del 2022, se celebraron las discusiones y las Mesas Tarifarias durante el período de agosto y hoy estamos parados en la Audiencia

Pública el día 18 de noviembre para posteriormente aplicar ese incremento una vez sometido a la votación del directorio del ERSEP. La metodología cuál ha sido, se recopila toda la información contenida de todos los costos y se somete a la polinómica contemplada por el decreto 254/2003, se discuten y se validan esos costos medios, esa recaudación y esos kilómetros promedios, para determinar finalmente un cálculo de la TBK en base al anexo de este decreto 54. La información con la que se nutre la polinómica es variada, y el estudio de la Mesa incorpora algunas otras fuentes de información, como lo son la solicitud de la FETAP y la ASETAC, los últimos balances contables de una muestra de las seis prestatarias más importantes, o que más volumen tienen en materia de facturación y de transporte, se analizaron facturas de compras de neumáticos, combustibles, lubricantes, vehículos, pólizas de seguros del parque automóvil, los cedulones impositivos provinciales, municipales, se consultan páginas web de la CNRT, de la ley impositiva anual del 2022 por el tema del monto de la tasa cobrada de la Secretaría en virtud de la ley 8669, también se analizan índices de precios de marzo a agosto, se analizan las bases de datos suministradas por la Secretaría de Transporte de la Provincia de Córdoba, y se utilizan algunas otras fuentes alternativas. El resumen del análisis, bien lo mencionaban anteriormente, allí se compone por costos del personal, costos variables del vehículo, costos asociados al vehículo, costos empresariales e impositivos para llegar posteriormente a un costo medio presupuestado que en el caso del cálculo de la Mesa ha sido 286,62 pesos por kilómetro recorrido, al cual después se le agrega la variable de la cantidad de personas que pagan el boleto, esto es el NPPE, que es 44,59, para llegar al valor total de la tarifa, de la TBK, que asciende a 6,4270, esto es, básicamente el valor de la TBK divide el costo medio calculado sobre la cantidad de pasajeros que pagan el boleto. En materia de costos, a ver, el gráfico de torta es bastante parecido al presentado por el expositor de FETAP y ASETAC, donde tenemos un alta participación del costo de personal, 44,66, los costos variables del vehículo 22,43, los costos fijos asociados al vehículo 21,98, mientras que los costos empresariales e impositivos un 12,93%, cómo evolucionaron esos grandes rubros de la polinómica medidos entre la Mesa 8 y la Mesa 9, bueno, tuvo una variación promedio de un 22,07%, en donde se desprende que el costo empresarial e impositivo acusó un incremento de un 20,61%, los costos fijos asociados al vehículo un 19,26%, los costos variables asociados al vehículo un 44,77%, impulsado básicamente por el combustible y los neumáticos, y los costos asociados al personal un 14,44%. Allí vale la aclaración que se ve un incremento menos que proporcional al personal, pero era básicamente por lo que mencionaba el expositor de FETAP, se acordó que en la Mesa 1 se determinó un período exclusivo de costos en donde se partió allá por la Mesa 1 por un período de costos determinado y hoy toca analizar solamente el período de marzo a agosto del 2022, es por eso que no se ve reflejado el total del aumento salarial que seguramente impactará en Mesas posteriores. Allí se puede apreciar una evolución del comparativo de los índices actuales con respecto a la... para saber cómo variaron los costos medios, y como puede apreciarse es

bastante comparable ya que si tomamos el IPC de precios del consumidor de Córdoba y tanto el IPC de transporte, también ambos medidos por la Dirección de Estadísticas y Censos de la provincia de Córdoba, uno aumenta el 31%, 31,57%, el IPC del consumidor de Córdoba, mientras que el de transporte un 30,61%. Allí tenemos el tipo de cambio también, la evolución en el período marzo – agosto, que aumenta un 23,22%, esto está medido por el BCRA, está publicado por el BCRA, y por último índice salarial total registrado medido por INDEC, aumentó un 32,65%, como puede verse allí en promedio digamos los aumentos se condicen con el aumento del costo medio medido... el costo medio que va a la fórmula de la TBK. Las disidencias son en términos de... presentadas, como ya se expusieron, en términos de que hay un mecanismo de actualización tarifaria por el ritmo de la inflación creciente en donde se ha disentido con el tema de la cantidad de kilómetros realizados y calculados, por la cantidad de unidades que se han computado dentro del cálculo, ya que algunas se encuentran en funcionamiento como así también las que se encuentran ociosas, y por último no se han incluido dentro de la polinómica todos aquellos boletos que se pagan a título gratuito, BEG, BAM; BOS y BSC. Las consideraciones finales de la Mesa han sido, número uno, fijar la nueva tarifa básica kilométrica en el valor de 6,4270, conforme a los estudios de la Mesa, incluyendo el 10,5% del IVA, a los fines de compararla con la TBK, resulta un valor de 7,1018, de esta manera el incremento asciende a un 43,57% respecto a la tarifa básica kilométrica vigente. Número dos, la tarifa que deberá abonar el usuario por todo concepto no puede exceder nunca el 43,57% respecto a la TBK vigente. Número tres, la forma de cálculo, y la forma y los períodos en que se aplicará este incremento del 43,57 lo dispondrá oportunamente el directorio del Ente regulador, y número cuatro, que estando en consideración a nivel provincial en el supuesto caso de hacerse efectiva la quita de subsidios las prestatarias podrán solicitar la adecuación tarifaria correspondiente en el marco de esta Audiencia Pública, y por último la documentación respaldatoria que sea suministrada por las prestadoras, en este caso por FETAP y ASETAC ante el directorio, lo podrá resolver en una... dicha adecuación podrá ser resuelta siempre en un margen máximo de quita de subsidios. Es todo, muchas gracias.

MB: Bueno, habiéndose efectuado las exposiciones, yo no sé si queda pendiente alguna pregunta que quieran formularse, de no haber preguntas vamos a dar por finalizada entonces la Audiencia Pública, y bueno, esto luego pasará al directorio del ERSEP a los efectos de dictar la resolución correspondiente. Así que bueno, muchas gracias por su participación y hasta cualquier momento.

LG: Gracias.

PM: Gracias, buen día.

LG: Buenos días.

Jorge Orellano: Hasta luego.