

Córdoba, 24 de noviembre de 2022.-

RESOLUCIÓN GENERAL N° 114.-

VISTO:

El Expediente N° 0521-067043/2022, 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 y Luis A. Sánchez

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 suregulación y control.”***

El día 03 de octubre de 2022, ingresó al Ente Regulador de los Servicios Públicos, Nota N° CBA_GTERSEP01_2022_00000018 del Expediente Electrónico de la referencia, 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 para periodo de costo de marzo a agosto de 2022. 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 en su costo tienen al Dólar como valor referente.

* El incremento en los servicios de las telecomunicaciones, agua, gas y luz que suman en la composición de los costos operativos.

* La variación constante del importe de los Subsidios Mensuales.

* El aumento de los kilómetros recorridos, que sumados al incremento de costos implica

mayor necesidad de fondos para la prestación del servicio.

Que con fecha 20 de octubre 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 24/10/2022, se reunió la Mesa de Estudios Tarifarios del Servicio Público del Transporte Interurbano, con los organismos involucrados, los que designan a sus representantes 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. Fernando Exequiel Liendo, D.N.I. N° 26.804.782, en representación de la Secretaría de Transporte 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 estudiarla Tarifa Básica Kilométrica, dando cumplimiento así con todo lo estipulado por Resolución ERSeP N° 54/2016.

Que con fecha 31 de octubre se elaboró el Informe en Conjunto de la Gerencia de Transporte y el Área de Costos y Tarifas (INFORME TÉCNICO Costos y Tarifas N°135/2022 - INFORME TÉCNICO Gerencia Transporte N° 02/2022)

Que con fecha 01/11/2022 se convocó a Audiencia Pública por medio de la Resolución N° 3030 para el día 1 de noviembre 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°135/2022 - INFORME TÉCNICO Gerencia

Transporte N° 02/2022., 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° 3030/2022); 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. Martin 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, *“(...) nosotros en esta tarifa solicitamos el 49,39%, ERSEP nos otorga el 43,57, votamos en disidencia y vamos a exponer un poco acá el porqué de esta situación. Antes que nada, 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 es el costo por kilómetro, 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 empresarios 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 diferenciade 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 maneraglobal 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 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 ala 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 FETAPlo 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, consideramosque 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 impactode 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 adquiridosen 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 elvalor 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 período 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 costos por parte de ERSEP, obviamente, y 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 importantesiempre 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 antela autoridad competente la adecuación tarifaria ajustado todo ello a la variación de los costos correspondientes al período tratado en esta Mesa Tarifaria.”

A continuación, realiza su presentación el Sr. Martín Lanzo en calidad de Presidente del Consejo Consultivo Asesor del ERSeP, (...) “nuestro punto de vista, que lógicamente fue consensuado con las distintas asociaciones que conformamos el Consejo, (...), 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.

Como Conclusión expresa, “solicitamos 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”.

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 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 yocorregí 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 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..”.

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 (43,57%), se generaría un gran impacto económico para el usuario; por ello, se considera apropiado aprobar un incremento del 23% 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 el Expediente N° 0521-067043/2022, 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.

El día 03 de octubre de 2022, ingresó al Ente Regulador de los Servicios Públicos, Nota N° CBA_GTERSEP01_2022_00000018 del Expediente Electrónico de la referencia, 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 para periodo de costo de marzo a agosto de 2022.

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 IMPRESCINDIBLE 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 desfasajes 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.

* El incremento en los servicios de las telecomunicaciones, agua, gas y luz que suman en la composición de los costos operativos.

* La variación constante el importe de los Subsidios Mensuales.

*El aumento de los kilómetros recorridos, que sumados al incremento de costos implica mayor necesidad de fondos para la prestación del servicio.

Que con fecha 20 de octubre 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 01/11/2022 se convocó a Audiencia Pública por medio de la Resolución N° 3030 para el día 1 de noviembre 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°135/2022 - INFORME TÉCNICO Gerencia Transporte N° 02/2022., 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° 3030/2022); 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 43,57%, esto es, habilitar el aumento en un porcentual del 23% 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 23% respecto la Tarifa Básica Kilométrica hoy vigente, **pero desdoblar su aplicación en dos tramos**, el primero del 11,5% a partir de la publicación de la presente y el segundo de igual porcentual a partir del 1 del mes inmediato posterior a la publicación, tomando como referencia el valor la Tarifa Básica Kilométrica vigente al 30/11/22. 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 nuevamente el Expediente N° 0521-067043/2022 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, 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 (modificada por Ley N° 9034) y Ley N° 10433.

I.- HECHOS: El día 03 de octubre de 2022, ingresó a este Ente Regulador de los Servicios Públicos, Nota N° CBA_GTERSEP01_2022_00000018 del Expediente Electrónico de la referencia, 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 para periodo de costo de marzo a agosto de 2022.

Que con fecha 20 de octubre de 2022, se dispuso la constitución de la “Mesa de Estudios de la Tarifa de Transporte” (RGERSePN°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 24/10/2022, se reunió la Mesa de Estudios Tarifarios del Servicio Público de Transporte Interurbano, con los organismos involucrados, los que designan a sus representantes para la Mesa de Estudio Tarifario del Servicio Público del Transporte Interurbano.

Que con fecha 31 de Octubre se elaboró el Informe en Conjunto de la Gerencia de Transporte y el Área de Costos y Tarifas (INFORME TÉCNICO Costos y Tarifas N°135/2022-INFORME TÉCNICO GerenciaTransporteN°02/2022)

Que con fecha 01/11/2022 se convocó a Audiencia Pública por medio de la Resolución N° 3030 para el día 1 de noviembre 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°135/2022 - INFORME TÉCNICO Gerencia Transporte N°02/2022., 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°3030/2022); 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..

De las presentaciones de la referida Audiencia efectuada el 01/11/2022 esta Vocalía rescata apreciaciones vertidas por el Sr Martín Lanzo, en calidad de Presidente del Consejo Consultivo Asesor del ERSeP, (...) “nuestro punto de vista, que lógicamente fue consensuado con las distintas asociaciones que conformamos el Consejo,(...),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.

Como Conclusión expresa, “solicitamos que este aumento sea en tres tramos, el primer tramo en un 20%,el segundo tramo en un 13% y en un tercer tramo 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”.

La propuesta es interesante por la empatía que provoca con la economía golpeada del usuario de transporte público de Córdoba.

Y en otro orden, y por los conceptos del Cr González en representación del ERSeP, cuando expone a modo de explicación del procedimiento que : “...la Mesa Tarifaria número 9, en donde se analizan los costos correspondientes desde marzo hasta agosto del 2022.....” y aclara: “. La Mesa Tarifaria tiene el objeto de confluir en una votación por parte de todos los integrantes de la Mesa. Que con el advenimiento de la resolución 54/2016 se ha modificado el procedimiento anterior y se ha interpuesto lo que es la Mesa Tarifaria. Que en esta Mesa, donde el ERSEP proponen los valores pero se somete a los miembros de la Mesa, se vota por todos los integrantes, se agrega la documentación respaldatoria, se efectúa la Audiencia pública y se eleva posteriormente al directorio y si solo con el voto de la mayoría se

determina un incremento a final de esa votación del directorio. Que 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 ha sido, recopilar 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 a 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 INPPE, 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.

Que esta vocalía no deja de insistir que frente al grave contexto de alta inflación y caída del poder adquisitivo de los ingresos generales de la población, es una responsabilidad del Estado adecuar los precios y tarifas a los ingresos de la gente. Que en ese razonamiento, pone en valor la segmentación realizada, pero no la cuantía de la misma,

ya que es demasiado reciente el impacto del incremento del 23% a aquella Tarifa Básica Kilométrica vigente de \$ 4,9465 (IVA incluido), para ahora incorporar el nuevo incremento.

Que como esta vocalía ya lo ha expuesto, la inflación afecta a todos los sectores, y en la presente situación el Poder Concedente debe velar por el equilibrio razonable entre las empresas prestadoras del servicio y el usuario, siendo éste último el eslabón más débil.

Que por todo ello sostendré que es imprescindible marcar criterios en políticas que permitan fomentar la sostenibilidad del sistema y que dicha sostenibilidad no puede ni podrá centrarse únicamente en la tarifa, sino en una reestructuración integral del sistema.

Por tanto, mientras esta Vocalía no 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, no acompañaré simples revisiones tarifarias que sólo garantizan la continuidad de excusas de un sistema de transporte público deficitario con el siempre efectivo y real perjuicio para el 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 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 \$5,5060

incluyendo el 10,5% del IVA a los fines de comparar con la TBK vigente resulta un valor de \$6,0842. De tal modo el incremento asciende a 23% respecto a la Tarifa Básica Kilométrica vigente de \$4,9465 (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.

ARTÍCULO 3°: La tarifa a abonar por el usuario en todo concepto, (conforme Decreto 254/03 Anexo D) no deberá ser superior 23% 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 de su análisis resulta.

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