

**AUDIENCIA PÚBLICA TRANSPORTE INTERURBANO 18 DE JULIO DE 2023**

**Mario Blanco – Presidente ERSEP – (MB):** Bueno, muy buenos días a todos, vamos a empezar con la Audiencia Pública, vamos a comenzar dando lectura a las partes pertinentes de la resolución que la convoca, aquí el doctor Martín.

***Lectura Resolución 1337 ERSEP – Convocatoria a Audiencia Pública Virtual -.***

**MB:** Bien, seguidamente entonces tenemos la primera expositor, que es María Alejandra Yapura, particular interesada... sí, no se escucha... ¿está silenciada ella? No. No, no se escucha María Alejandra, ¿nos escuchas vos? No...

**ERSEP sin identificar:** No, no sé si está conectada con auriculares... no sé si está conectada con auriculares...

**MB:** ¿Con auriculares?

**ERSEP sin identificar:** Sí, tendría que...

**MB:** Si estás con auriculares, a ver, probaríamos sacando los auriculares...

**ERSEP sin identificar:** Que los desconecte... los tendría que...

**MB:** Hay que desconectarlos de la computadora. No.

**ERSEP sin identificar:** Si no que salga, que vuelva a entrar y que se conecte directamente con el audio de la computadora.

**MB:** María Alejandra, me dicen aquí que saliendo y volviendo entrar así te conectas directamente con el audio de la computadora. Bueno, vamos a seguir con el próximo expositor y después vamos a volver con María Alejandra. Paola Martellono, de FETAP.

**Paola Martellono – FETAP – (PM):** Hola, qué tal, buen día, ¿se escucha bien?

**MB:** Sí, perfecto.

**PM:** Bueno, hola, buenos días, yo voy a pasar un par de filminas explicando un poco la situación, las diferencias entre el informe de FETAP y ASETAC y el de ERSEP, ¿por fa, me avisan si lo ven bien?

**ERSEP sin identificar:** Sí, perfecto.

**MB:** Sí, perfecto, se ve bien.

**PM:** Bueno, buenísimo. Bueno, yo represento a FETAP, soy la contadora Paola Martellono, y digamos, estamos acá en la Audiencia Pública de la Mesa Tarifaria número 10 que tiene costos de marzo de 2023, como siempre decimos el marco regulatorio por el cual se solicita el incremento tarifario es el anexo D del decreto 254 del año 2003 que reglamenta la ley provincial 8669 de transporte de pasajeros, el período de costos que solicitamos nosotros junto con ASETAC en esta tarifa es de siete meses, ya que la tarifa que actualmente se está cobrando contiene costos del mes de agosto de 2022, y nosotros estamos solicitando la actualización a costos de marzo del año 2023. Las diferencias que tenemos principalmente con el informe del área de Costos y Tarifas de ERSEP radica en lo que es el costo kilómetro considerado por unos y por otros, en el caso del costo kilómetro determinado por el informe de FETAP y ASETAC a nosotros nos da 534 pesos el kilómetro, mientras que en el caso del informe de ERSEP 473, eso hace por supuesto que la TBK que determina uno y otro sean diferentes, siendo la de FETAP y ASETAC 10,2008 y la de ERSEP 8,7521, como ambos partimos de la misma TBK anterior, que es 6,427, vemos que en el caso de FETAP y ASETAC nosotros solicitamos el 58,72% de incremento y el informe del área de Costos y Tarifas de ERSEP determinó un 36,18% de incremento. Bueno, en cuanto a las principales diferencias vemos que en el caso de Personal entre FETAP y ERSEP determinamos nosotros un 12% más de lo que determinó ERSEP, en el caso de los Costos variables, bueno, como es por kilómetro llegamos prácticamente al mismo valor por kilómetro, en el caso de los Costos fijos tenemos una diferencia del 16% y en el caso de los empresarios e impositivos del 12. En general tenemos una diferencia del 12%. En cuanto a la composición de los costos dentro de la matriz de transporte vemos que el Personal representa un 44,82% de los costos, los Costos variables un 15,2, los Costos fijos un 27,03 y los Costos empresarios e impositivos un 13,03. Dónde radican las principales diferencias que tenemos entre la determinación de un informe y del otro, bueno, tiene que ver con las unidades y el personal que incorpora un informe y el otro, en el caso de FETAP incorpora 1.097 unidades, para que eso después se traduzca en la cantidad de empleados que tiene el sistema y dentro de la tarifa tenemos todos los empleados considerados, en el caso de ERSEP determina menos unidades y eso hace que por supuesto tenga menor personal considerado, eso lleva a que el costo medio del kilómetro, tanto

[www.cvamedios.com](http://www.cvamedios.com)

argentina@cvamedios.com  paraguay@cvamedios.com  
cel: +54 9351 5388993  cel: +59597 3 123939  
tel: +54 6351 4319349  tel: +595 21 214226

metropolitano como rural sea distinto, en el de FETAP al considerar más cantidad de empleados es menor que el de ERSEP y eso por supuesto después al ser un denominador distinto hace que nosotros tengamos un costo mayor que el de ERSEP. Lo mismo pasa con los Costos fijos, nosotros consideramos 1.100 unidades en la determinación del informe, mientras que ERSEP toma también 908, al igual que para el cálculo de las anteriores, y bueno, eso hace también que el costo sea distinto. En el caso del valor de las unidades en esta tarifa estuvimos bastante cercanos, tanto FETAP y ASETAC como ERSEP, a diferencia de otras que hemos tenido diferencias, pero en esta está cercano, la diferencia radica principalmente en la cantidad de unidades que luego determina el costo medio kilómetro. En este cuadrito, bueno, lo que les mostramos un poco es cómo ha sido la variación de los diferentes precios que intervienen dentro de la tarifa, comparado con lo que sería la inflación, que es la línea roja, la inflación del IPC Córdoba, sacado de la página de datos y estadísticas de la provincia, bueno, vemos que hay una gran dispersión en cuanto a los precios, bueno, en una economía inflacionaria esto suele suceder, tenemos costos que van por encima de lo que sería el IPC y costos que están por debajo o se han comportado distinto, la mano de obra, que como ya vimos que ocupa casi la mitad de lo que es la matriz de costos, vemos que ha crecido por encima, o sea, según el acuerdo paritario por supuesto, ha sido superior en este período a lo que es el índice de precios Córdoba. Y un componente que tiene un peso muy importante dentro de la matriz es el valor de las unidades, como vemos en el caso de la unidad grande tenemos un incremento muy importante, y eso se debe a que han cambiado las condiciones en enero del 2023 para la compra de material rodante, donde antes el valor estaba dolarizado y se consideraba valor tipo de cambio Banco Nación y a partir de enero el tipo de cambio que se toma en cuenta es el dólar MEP, y eso ha tenido un impacto muy importante dentro de lo que son los precios. Por último, bueno, mencionarles que la tarifa que se está considerando en este momento contiene costos de marzo de 2023, siendo que el atraso no es solo ese sino que también ya estamos a julio de 2023, ya han transcurrido cuatro meses desde que hemos pedido el incremento tarifario, en una economía donde sabemos que la inflación es muy preocupante todos los meses, y donde uno de los principales costos, que es el de la mano de obra, ya tiene un incremento desde marzo a julio del 30%, y sabemos también que ahora en julio concluye lo que es el período... el acuerdo que teníamos con el gremio, por lo tanto seguramente esto va a cambiar también en el corto plazo, o sea que no solamente tenemos el atraso desde agosto del 2022 sino que también ya desde el último período tenemos un atraso del 30% en lo que es la mano de obra. Bueno, también queremos hacer mención desde el lado de la cámara a la problemática que enfrenta el sector respecto al atraso en la antigüedad del parque móvil y el cumplimiento de las resoluciones que establecen plazos perentorios para la renovación de modelos y representan un serio problema para las empresas de diversos aspectos, primero obviamente mayores controles por parte del ERSEP, inferior calidad de servicio, y bueno, por

[www.cvamedios.com](http://www.cvamedios.com)

argentina@cvamedios.com	✉	paraguay@cvamedios.com
cel: +54 9351 5388993	📞	cel: +59597 3 123939
tel: +54 6351 4319349	📠	tel: +595 21 214226

supuesto mencionar la falta de condiciones de financiamiento para la renovación, lo cual es un problema bastante grave para lo que es la renovación en el caso del sector interurbano. Dentro de las consideraciones finales, y estas son de forma, bueno, hacer mención que la presentación se hace en representación de FETAP en la Mesa Tarifaria, ratificamos en todos sus términos el pedido de incremento tarifario y de estudio aportado para la finalidad en fecha 4 de mayo del 2023, obrante en el expediente 0521-070838/2023, y que en atención a lo establecido en el punto 4 de la resolución ERSEP 553/2020 la FETAP formula reservas por este acto en sentido de solicitar formalmente y a su debido tiempo a la autoridad competente la adecuación tarifaria, ajustado todo ello a la variación de costos correspondientes al periodo tratado en esta Mesa. Bueno, nada más, muchas gracias por su atención.

**MB:** Vamos a ver si volvió Alejandra, María Alejandra Yapura, no la vemos ¿no? Bueno, entonces vamos a seguir con Martín Gervasoni, te escuchamos Martín.

**Martín Gervasoni – Costos y Tarifas ERSEP – (MG):** Hola, buenos días, cómo están, les paso a compartir el PowerPoint. Bien... bueno, en el marco de la Audiencia Pública por el requerimiento tarifario de transporte interurbano de la Mesa Tarifaria número 10 vamos a presentar los puntos más importantes o los que consideramos hace falta destacar. En cuanto a los representantes de la Mesa Tarifaria, tenemos por parte de la Secretaría de Transporte al licenciado Fernando Liendo, por parte de la Fiscalía de Estado a Federico Gonzalo Tissera, representante del ERSEP a Jorge Orellano y representantes de la FETAP y ASETAC a Paola Martellono y Pablo Zalazar, en cuanto al área técnica los participantes fueron, del área de Costos y Tarifas, Lucas González y quien les habla, Martín Gervasoni, y por parte de la Gerencia de Transporte a Lucrecia Vela. Esto sería... este es el procedimiento actual, que parte de la resolución general del ERSEP, la 54/2016, como se puede ver, hay dos colores, anteriormente, antes de esa resolución era el procedimiento acotado, de color rosado o anaranjado, y se le incorporó con esa resolución los pasos que están en verde, y el procedimiento sería así, comienza con la solicitud de incremento de FETAP y ASETAC, se realiza el informe y resolución de apertura de la Mesa, se convoca y se lleva adelante la Mesa Tarifaria, luego se hace el informe técnico conjunto entre la Gerencia de Transporte y el área de Costos y Tarifas, luego se somete a votación por los miembros de la Mesa, se eleva el dictamen al directorio del ERSEP, se hace la Audiencia Pública, en la que estamos al día de hoy, y luego se somete a votación de los miembros y el directorio, votación por parte de los miembros del directorio del ERSEP y se emite la resolución del ERSEP, y punto final, sería la implementación del incremento. En cuanto al resumen de los períodos de análisis y aplicación, como bien dijeron antes, esta Mesa abarca siete meses, que parte de agosto del 2022 a marzo del 2023, la discusión tarifaria se dio durante dos meses, mayo y junio del 2023, la Audiencia

Pública el día de hoy, 18 de julio del 2023, y luego va al directorio para ser analizado y votado. No sé por qué pero se me está saliendo... ahí está, el PowerPoint, bueno, en cuanto a la metodología... este lo puedo sacar... bueno, en cuanto a la metodología de cálculo lo que se realiza es la recopilación de la información de base, se hace el relevamiento de valores considerados según el decreto 254/2003, luego se hace la discusión sobre validaciones de valores de costos medios, recaudación y recorrido promedio, y se desemboca en el cálculo del incremento de la polinómica, de la TBK, Tarifa Básica Kilométrica, según el anexo D del decreto 254/2003. En cuanto a la información que se usó como base tenemos la solicitud de incremento tarifario de la FETAP y ASETAC, los últimos balances de la muestra de seis prestatarias de transporte público de pasajeros, facturas de compras de neumáticos, de combustibles, lubricantes, vehículos, póliza de seguro del parque móvil, del personal de conducción, de seguro civil, cedulones impositivos provinciales y municipales de patentes, la página web de la CNRT, ahí se ven los kilómetros, parque automotor, cantidad de gasoil, la ley impositiva anual del 2023 donde se puede ver el monto por asiento, cuánto se cobra por la tasa por cada asiento... disculpen, ahí me trabé, monto por asiento de la tasa cobrada por la Secretaría de Transporte en virtud de la ley 8669, los índices de precios de agosto del 2022 a marzo del 2023, y base de datos de la Secretaría de Transporte de la provincia de Córdoba, y otras fuentes adicionales. Bueno, en cuanto a la parte numérica, lo que podemos ver acá, el resumen de los análisis, cómo determina ahora en marzo del 2023, como también dijo Paola en su momento son números, los mismos números, los costos asociados al Personal terminan siendo un costo de 210,4121, los Costos variables asociados al vehículo 79,5756, Costos fijos asociados al vehículo 121,5793, Costos empresariales e impositivos 61,5460, llegando a un total de Costos medios presupuestados de 473,1130, el número de personas pagas equivalentes es de 54,0573, arribando a un valor de la tarifa, o sea del TBK, de 8,7521. Acá hacemos también un gráfico de torta en el cual se... es igual al de Paola, estuve viendo, así que no lo voy a explicar mucho, pero ahí se puede ver la importancia que tiene el costo asociado al Personal, que pondera el 44%, y el segundo en importancia serían los Costos fijos asociados al vehículo del 26%, y en los otros dos del 17% y del 13% ¿bien? Acá lo que podemos ver es la variación que tuvo cada rubro de costos respecto a la TBK anterior, sería la Mesa 9 versus la Mesa 10, podemos ver que los Costos fijos asociados al vehículo se han incrementado un 92,95%, los costos asociados al Personal un 72,07, Costos empresariales e impositivos 66,12 y Costos variables asociados al vehículo 23,80, generando un valor promedio del 63,73. En esta gráfica lo que tenemos es la evolución y los comparativos de los índices que se usaron de base en esta Mesa, y se puede apreciar en realidad que los índices tanto el IPC a nivel general, IPIM máquinas y equipos, IPIM vehículos automotores, IPIM nivel general y productos refinados del petróleo la mayoría ha tenido un comportamiento muy similar desde... o sea, tomando como base marzo del 2022 hasta marzo del 2023, digamos que los números se

[www.cvamedios.com](http://www.cvamedios.com)

argentina@cvamedios.com	✉	paraguay@cvamedios.com
cel: +54 9351 5388993	📞	cel: +59597 3 123939
tel: +54 6351 4319349	📍	tel: +595 21 214226

localizan entre 204, 196, y el que queda un poco rezagado, que es el que está en color anaranjado, es tipo de cambio nominal promedio mensual del Banco Central, que comenzó en 100 como todos y llega al día de marzo del 2023 con un valor de 186. Las disidencias ya las dijo bien en detalle recién Paola pero hago un pequeño resumen, las disidencias versan sobre el mecanismo de actualización tarifaria por el ritmo de inflación creciente, que se solicita una revisión de costos con mayor continuidad o mayor cantidad de veces, cantidad de kilómetros realizados y calculados, la cantidad de unidades que se encuentran tanto en funcionamiento como así también de las que se encuentran ociosas conforme al criterio de clasificación adoptado por Nación y Provincia respecto de estas mismas, y que no se han ponderado la incidencia en el costo de los peajes y la tasa retributiva del ERSEP. Bueno, y las consideraciones finales ya las mencionaron al inicio, creo que Martín las leyó, pero bueno, las menciono, del informe final de la Mesa Tarifaria resultaron las siguientes conclusiones: fijar la nueva tasa básica kilométrica en el valor de 8,7521 conforme a los estudios de la Mesa, incluyendo el 10,5 del IVA, a los fines comparativos con la TBK vigente resulta un valor de 9,6710, de esta manera el incremento asciende a 36,18 respecto de la TBK vigente, la tarifa a abonar por el usuario en todo concepto no deberá ser superior al 36,18 respecto de la tarifa vigente, la forma y períodos en que se aplicará este incremento lo dispondrá oportunamente el directorio del Ente Regulador de los Servicios Públicos, ERSEP, y lo último, que estando en consideración a nivel del Estado 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, sobre la documentación respaldatoria que acrediten las prestatarias el directorio del ERSEP podrá resolver dicha adecuación siempre en un margen máximo de la quita de subsidios. Bueno, eso es todo, muchas gracias y paso la palabra.

**MB:** Bueno, gracias Martín, no sé si se ha vuelto a conectar María Alejandra... no, no la tienen registrada ahí...

**ERSEP sin identificar:** No, no la he visto.

**MB:** Bueno, parecería que no. Bueno, con esto damos por concluida la Audiencia Pública, así que bueno, pasarán todos estos antecedentes al directorio para próximamente dictar la resolución correspondiente, así que muchísimas gracias a todos por participar y hasta cualquier momento.