

Córdoba, 29 de NOV 2023

Expte N° 0521-072450/2023

RESOLUCIÓN GENERAL N° 137

VISTO:

Que el Expediente N° **0521-072450/2023**, 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° 60/2019), 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

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 el día 18/08/2023, ingresó al Ente Regulador de los Servicios Públicos, la Nota de Sticker Nro. 1288104111196523, obrante a N° de orden 1 en el Expte. Digital N°**0521-072450/2023**, 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 septiembre 2022 a marzo de 2023.

Que con fecha 04 de septiembre de 2023, 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 en virtud del INFORME TECNICO 178/2023 del Área de Costos y Tarifas, se propicia provisoriamente el otorgamiento de un porcentaje del 25% sobre la Tarifa Básica Vigente a cuenta del incremento final que determine el informe de la presente Mesa Tarifaria para el servicio público de transporte de pasajeros interurbanos, y a los efectos de mitigar el desfase actual entre la tarifa vigente y los costos reales de las empresas y así evitar el deterioro del servicio de transporte.

Que con fecha 21/09/2023 se convocó a Audiencia Pública por medio de la Resolución N° 2171 para el día 10 de octubre de 2023 a las 10hs. a desarrollarse en modalidad digital remota. en este sentido, se llevó a cabo en la hora y modalidad establecida labrándose el acta respectiva.

Que mediante Resolución General ERSeP N° 117/2023 de fecha 11 de octubre de 2023 se dispuso “(...) **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 efectuar un incremento provisorio sobre la Tarifa Básica Kilométrica vigente cuyo valor asciende a **\$10,9402** (incluyendo el 10,5% del IVA)

*de cuya comparación resulta un nuevo valor de **\$12,0889**. De tal modo el incremento provisorio asciende al **25,00%** respecto a la Tarifa Básica Kilométrica vigente. Sin perjuicio a lo que oportunamente defina la mesa tarifaria en curso, momento en el cual se convocará nuevamente a audiencia pública (...)."-*

Que con fecha 23/05/2023, 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. Tissera Mariani, Federico Gonzalo, 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, DNI N° 26.804.782 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 al orden 88 luego de haberse celebrado las reuniones necesarias y suficientes para analizar y estudiar la Tarifa Básica Kilométrica, luce agregado el Informe Técnico Conjunto N° 194/2023 y 02/2023 del área de Costos y Tarifas y la Gerencia de Transporte correspondiente a la Mesa Tarifaria N° 11 de Transporte Interurbano de Pasajeros, dando así cumplimiento a lo estipulado por Resolución General N° 60/2019 , el cual concluye "(...) 1- **FIJAR la nueva Tarifa Básica Kilométrica(TBK) en el valor de \$ 13,4905 conforme a los estudios de este Informe, incluyendo el 10,5% del IVA para poder comparar con la TBK vigente en Mesa anterior (N° 10), resulta un valor de \$ 14,9070. De tal modo el incremento asciende a 54,14% respecto a la Tarifa Básica Kilométrica vigente en Mesa anterior (N° 10) de \$ 9,6710 (IVA incluido).**

Que con fecha 01/11/2023 se convocó a Audiencia Pública por medio de la Resolución N° 2687 para el día 22 de noviembre de 2023 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°194/2023 - INFORME TÉCNICO Gerencia Transporte N° 02/2023., 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° 2687/2023); 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 desgravación y transcripción literal, surgen como expositores: María Victoria Daniluki, particular interesada, la Cra. Paola Martellono en representación de FETAP y el Lic. Lucas 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. Comenzando como primera expositora María Victoria Daniluki, Interesada Particular. Comienza su exposición "(...) en carácter de usuaria del servicio interurbano me gustaría plantear lo siguiente: es entendible que analizando la situación económica del país hacen diferentes aumentos, pero cómo puede ser que el servicio interurbano aumente y no tenga mejoras, lo digo como usuaria del servicio hace más de quince años. No sé si alguno de los representantes de la Federación de Empresarios del Transporte Automotor de Pasajeros o de la Asociación de Empresarios del Transporte alguna vez tomaron colectivo, por si no lo hacen los

invito, aunque sea a ir a la terminal y ver las condiciones en las que se encuentran los coches, no solo hablando de tierra, porque hay mugre, sino que hay asientos que ni se pueden usar y hasta los mismos choferes lo dicen. Como usuaria del servicio uno paga un precio por un buen servicio, y les informo que lamentablemente uno ve que aumenta el precio y el servicio sigue igual y hasta peor. Otro punto que me parece importante recalcar es que es casi seguro que el servicio aumentará, debido al tema económico y todos los puntos que se han planteado, pero estaría bueno que también aumente la frecuencia de los colectivos ¿no? Uno al utilizar los servicios se da cuenta que a partir de la pandemia, o mejor dicho, con la excusa de ella, los servicios disminuyeron su frecuencia y esto sigue así desde el 2020, disminuyeron su frecuencia pero aumentaron los precios, particularmente hablando de empresas que van a Sierras Chicas, como Fono Bus, Sarmiento, Intercórdoba por nombrar algunas, cómo puede ser que el último servicio de una de esas empresas sea a las 00:00 horas, cómo puede ser que los fines de semana los colectivos pasen con frecuencia de una hora y media, menos frecuencia, más aumento, cada vez pensamos menos en el usuario ¿no? Repito, es entendible que el servicio aumente debido a la inflación, pero señores representantes, uno como usuaria no ve mejoras en el servicio, los invito a que cuando planteen los aumentos también se fijen si realmente están prestando un buen servicio para que la gente no se queje, uno puede hablar con otros usuarios del servicio de transporte interurbano y les aseguro que la mayoría de las veces va a escuchar quejas, principalmente por los dos puntos que he planteado, el estado de las unidades y la frecuencia de las mismas. Obviamente el precio es motivo de queja, pero en la situación económica que vivimos es entendible. A su vez, otros temas que me parece que no se tienen en cuenta son los anuncios de los aumentos y el incremento de la tarjeta TIN, la última vez que aumentó, que si no me equivoco fue en agosto, mucha gente no sabía y se enteró recién cuando vio el boleto, porque debido al uso de la tarjeta si uno no se fija no se entera, estaría bueno que las distintas empresas, también las asociaciones de representantes, utilicen los medios de comunicación para notificar estos aumentos. Con respecto al uso de las tarjetas TIN me parece muy importante, ya que estamos hablando del aumento del colectivo, que se tenga en cuenta o que las empresas pidan o exijan que se pongan más puntos de recarga,

todos los días sabemos la gente que utiliza los medios de transporte que la tarjeta se puede recargar virtualmente, pero las demoras tardan hasta 24 horas, entonces si aumenta el precio del colectivo, yo tengo 300 pesos en la tarjeta y ahora me va a salir 400, muchas veces no me dejan tomar el colectivo por este motivo, entonces los dos puntos están interconectados, el aviso anticipadamente del aumento del boleto del servicio interurbano y también el uso de la tarjeta TIN que se tenga en cuenta a los usuarios. Muchas gracias a todos por escucharme, espero que desde FETAP, ASETAC y ERSEP se tenga en cuenta presente a los usuarios del servicio público del transporte interurbano. Como segunda expositora la Cdra. Martellono, expresa *"(...) represento a FETAP en esta mesa, en esta Audiencia, que se refiere a la Mesa 11 de Transporte, donde se solicitó el incremento de la tarifa básica kilométrica con costos de agosto 2023, la tarifa actual contiene costos de hasta marzo de 2023. Siempre mencionamos el marco regulatorio de este pedido, el mismo descansa en los preceptos del anexo D del decreto 254 del año 2003, que reglamenta la ley provincial 8769 de transporte de pasajeros. Como mencioné recién, al contener la tarifa costos de marzo este pedido es para... un período por cinco meses, desde abril a agosto de 2023. Algunas de las diferencias que encontramos entre lo pedido por FETAP y ASETAC y lo determinado por el ERSEP radica en que el costo kilómetro determinado por FETAP dio 772,08, el de ERSEP 737,72, esto implica que FETAP haya pedido una TBK de 15,1364 mientras que la determinada por ERSEP fue de 13,4905, es decir FETAP pidió un 12,20% más de lo determinado por ERSEP. La TBK anterior es igual en los dos casos, por lo tanto el incremento solicitado por FETAP en definitiva fue del 72,94 para este período, mientras que el determinado por ERSEP fue de 54,14. Dentro de los componentes del gasto, dentro de la estructura de costos que tiene el sistema de transporte vemos que la mano de obra representa el 44,04%, los costos fijos el 28,26, los costos variables el 14,85 y los costos empresarios e impositivos el 12,85. En relación a esto, podemos comparar los costos determinados por cada uno de estos rubros, están asociados los más importantes respecto a lo que presentó FETAP y lo que determinó ERSEP, vemos que en el caso del personal ERSEP determina un 4% menos, en el caso de los variables un 8% más, los fijos un 11% menos, los empresarios un 4% menos, y en definitiva en cuanto a la estructura de costos*

ERSEP determina un 4% menos final. Cuáles son las principales diferencias que tenemos en los dos rubros más importantes, que son mano de obra y costos fijos, en el caso de la mano de obra, bueno, como se viene suscitando en los períodos anteriores, tenemos diferencias en la contabilización de las unidades, FETAP para poder incluir dentro del valor de este nuevo incremento considera las unidades necesarias que representan a los 3000 trabajadores que tiene actualmente el sistema, ERSEP toma otro criterio y determina 945 unidades, mientras que FETAP 1091, esto implica por un lado que FETAP considera 3000 empleados y ERSEP 2600 en este cálculo. Por qué es importante el tema de las unidades, porque las unidades determinan el kilómetro medio, ya sea metropolitano o rural, que es uno de los indicadores más importantes que existen en la fórmula, y si obviamente tenemos diferencias en esos puntos vamos a tener diferencias también en la determinación de los costos. Un punto también a considerar es que el impacto no ha sido tan grande de la diferencia porque se hizo una primer solicitud de incremento que fue a julio del 2023, luego como consecuencia de las PASO en agosto la realidad es que los costos cambiaron muchísimo en ese período, entonces decidimos pedir una ampliación del período de costos y lo extendimos hasta agosto, en esa ampliación FETAP presentó facturas y costos nuevos pero quedó sin actualizar en el incremento tarifario el salario, que tenía un incremento para el mes de agosto, entonces un poco la diferencia que tenemos de unidades se reduce porque FETAP considera en su estudio un salario básico de 315.099 para los metropolitanos y 260.200 para los urbanos, mientras que ERSEP toma el valor actualizado a agosto, 352.558 para los metropolitanos, los choferes metropolitanos, y 291.132 para los choferes considerados rurales, que son los de más de 60 kilómetros. Y con los costos fijos, que ahí también tenemos una gran diferencia, nuevamente tenemos el tema de las unidades, desde FETAP y ASETAC consideramos que los costos fijos suceden independientemente de si las unidades están rondando o no, hay ciertos costos que hay que pagarlos indefectiblemente, entonces bueno, FETAP considera las 1006 unidades informadas por la Secretaría, o sea, obviamente descontándole las unidades de reserva, y ERSEP considera 945, hay una diferencia de 61 unidades, sumado a otros parámetros y kilómetros medios, hace que tengamos esta diferencia con ERSEP. En cuanto al valor de unidades consideramos el mismo valor de las

unidades en esta instancia, en las anteriores siempre hemos tenido también diferencias. Un punto también muy importante en esta determinación que no habíamos tenido en las anteriores es la recaudación bruta, bueno, desde FETAP hicimos una estimación de la recaudación, porque no teníamos los datos, y en cuanto a subsidio tomamos una cuota que seguramente se ha modificado porque como sabemos los subsidios vienen atrasados, entonces también hicimos una estimación de subsidios, nosotros tomamos 3.510.000.000 de recaudación, sumado obviamente a recaudación de subsidios por supuesto, mientras que ERSEP tomó 3.923.000.000, eso qué hace, que ERSEP haya tomado un 12% más de ingresos, y como sabemos la TBK se determina por el costo medio dividido NPPE, que es el número de pasajeros equivalentes, ese NPPE está determinado por la recaudación, el recorrido, los kilómetros, y la TBK vigente, si ahí vemos en la fórmula, al ser mayor la recaudación como es el caso que tomó ERSEP eso hace que el NPPE sea mayor, entonces al ser mayor el NPPE el denominador es mayor y por lo tanto reduce la TBK, eso también ha sido un punto de alguna manera que hace que tengamos estas diferencias de porcentajes con ERSEP. Bueno, mostrarles un poco cómo ha sido la evolución de los principales precios, principalmente desde el último período tarifario, desde marzo, vemos que el sueldo aumentó un 60, el gasoil un 56, las unidades ahí tenemos una disparidad entre las chicas y las medianas, porque las hemos actualizado, como ya dije también el tema de las PASO en agosto influyó muchísimo en el tipo de cambio, en la financiación, en posibilidades que hayan tenido las empresas para poder comprar y en las cuotas de las unidades que estaban pagando, en cuanto los neumáticos, bueno, tenemos los medios un 36, los grandes un 43, el aceite un 54, la ART traccionada un poco por el aumento de alícuotas y el aumento de las paritarias ha tenido este incremento, el seguro de flota, los uniformes... si lo vemos gráficamente la línea roja es lo que ha sido el IPC Córdoba para ese período y el resto son los costos de... los principales valores de costos del transporte. Por último, bueno, mencionar lo siguiente, los costos de esta tarifa son de agosto, pero sabemos ya transcurrieron prácticamente tres meses, con lo que eso significa en un país con una tasa de inflación altísima y una alta volatilidad, mucha incertidumbre, elecciones de por medio, como principal diferencia mostramos en el caso del sueldo bruto, que ya estaba determinado por paritarias,

entre agosto y octubre hay un 15,62%, para noviembre todavía no tenemos el número, estamos en un proceso de actualización y la verdad es que a la luz de lo que son las tasas de inflación entiendo que esto va a perjudicar... digamos, va a... no perjudicar sino que va a impactar muchísimo en la estructura de costos de las empresas, sabiendo que por supuesto el personal hoy tiene casi el 44% de los costos. En cuanto a gasoil, que también es un insumo fundamental para el transporte, el valor final por litro entre agosto y noviembre ya aumentó un 22%, sabiendo que también es un valor que está muy atado a la volatilidad económica, al tipo de cambio, y que es fundamental para el transporte. Bueno, nuevamente como en las anteriores, hacer mención a la problemática que enfrenta el sector respecto al atraso en la antigüedad del parque móvil y el cumplimiento de la resolución 161, la cual establece plazos perentorios para la renovación de modelos y representa un serio problema para las empresas en diversos aspectos, mayores controles de ERSEP, inferior calidad del servicio y falta de condiciones de financiamiento para la renovación, este es un punto muy importante, es algo muy serio que preocupa mucho al sector, el tema de la renovación del parque móvil, sabemos que estamos constantemente emitiendo la Secretaría de Transporte nuevas resoluciones para ampliar el parque móvil porque la realidad es que se está haciendo muy complicada la renovación, desde el financiamiento, desde los valores, y bueno, no contamos con los ingresos suficientes para poder solventar este tipo de inversiones. Solicitar que se considere de manera inmediata la necesidad de contar con un ajuste mensual del valor tarifario, determinado como un mecanismo de ajuste transitorio tomando en cuenta la evolución del índice de precios al consumidor de Córdoba o algún otro parámetro que se considere, debido al contexto de gran volatilidad existente y el aumento sostenido de precios, esto mismo es aplicado en otras jurisdicciones, como por ejemplo el AMBA, que tiene este mecanismo establecido en la resolución del Ministerio de Transporte de la Nación 1017 del año 2022, artículo 11, a través del cual mes a mes se realiza un ajuste de la tarifa determinada hasta tanto se realice una nueva actualización a fin de poder mantener la ecuación económica financiera. Bueno, esto es algo que se habló mucho en esta Mesa, la necesidad de contar con algún mecanismo de ajuste, lo hemos estado conversando, hablando, desde FETAP y ASETAC necesitamos que esto se ponga por favor en marcha lo más rápido

posible porque realmente el deterioro es muy importante, necesitamos esta actualización, imagínense que estamos tratando ahora un pedido con costos de agosto, ya transcurrieron tres meses, como yo mostré ya, siempre vamos muy atrasados, y si tuviésemos un contexto donde no hubiese inflación y movimiento de precios sería algo relativamente normal, pero realmente cada mes que pasa resulta más difícil cumplir con todos los costos que requiere el sistema, ni hablar de la renovación del parque móvil. El incremento tarifario otorgado por ERSEP debe aplicarse en su totalidad y no segmentado como sucedió en esta Mesa y en las anteriores, 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 con la propia Mesa de Estudios Tarifarios y el decreto 254 de 2003 que expone inequívocamente que se debe asegurar la ecuación económica financiera en su totalidad. Bueno, esto es un poco de forma, hacer mención que la presentación se hace en representación de FETAP en la Mesa Tarifaria y ratifico en todos sus términos el pedido de incremento tarifario y estudios aportados para tal finalidad el 3/10/2022 y obrante en el expediente 05210-067043 del 2022. En atención a lo establecido en el punto 4 de la resolución ERSEP 553/2020, la FETAP formula reservas por este acto y en este sentido de solicitar formalmente y a su debido tiempo ante la autoridad competente la adecuación tarifaria, ajustado todo ello a la variación de costos correspondiente al período tratado en esta Mesa Tarifaria. Por último, hace uso de la palabra el Lic. Lucas González en representación del ERSeP – Costos y Trifas, comienza su exposición, “(...) estamos en este momento en la Audiencia Pública del requerimiento tarifario, en la Mesa número 11, que ha tomado el período de marzo de 2023 a agosto del 2023. Los que hemos participado... los representantes que han participado en esta Mesa Tarifaria son los representantes de la Secretaría de Transporte, el licenciado Fernando Liendo, el representante de Fiscalía de Estado, el abogado Federico Gonzalo Tisera Mariani, por el ERSEP nos ha representado el contador Jorge Orellano, y por los representantes de FETAP y ASETAC la contadora Paola Martellono y el contador Pablo Zalazar. Del área de Costos, quien les habla y el licenciado Martín Gervasoni Mena, como soporte técnico de la Mesa, y la contadora Lucrecia Vela, perteneciente al soporte técnico de la Gerencia de Transporte. Un poco para graficar el procedimiento

cómo era anteriormente y cómo se lleva la Mesa actualmente, el nuevo... la resolución general 54 del ERSEP del 2016 contempló la introducción dentro del estudio tarifario, la incorporación de una Mesa Tarifaria para el estudio de la tarifa, anteriormente había una solicitud de incremento de FETAP, se fijaba la Audiencia Pública, se votaba por los miembros del ERSEP y se implementaba el incremento, hoy todo lo que ven allí en verde es parte del proceso del estudio técnico de la tarifa, para asegurar de alguna manera que la tarifa está cumpliendo con el requisito técnico, para ello se abre un informe de apertura de Mesa, se celebra la Mesa a través de tres, cuatro reuniones, hay un informe técnico conjunto en este momento entre la Gerencia de Transporte y el área de Costos y Tarifas, ese informe se eleva, se vota en la Mesa, por los integrantes que anteriormente mencioné, y se eleva finalmente para un dictamen al directorio, y de ahí ya sigue el curso por la Audiencia Pública, la votación de los miembros del directorio y finalmente la implementación del incremento. Allí tienen un poco el período de análisis y la aplicación de cómo se viene estudiando, ahí el período estudiado no son doce meses sino que es marzo del 2023 a agosto, marzo, abril, mayo, junio, julio, agosto, son cinco meses, luego entre septiembre y octubre se discutió los temas sobre la Mesa y las tarifas, los índices y los precios de los insumos, hoy estamos parados en el 22 de noviembre celebrando la Audiencia Pública y a posteriori el directorio decidirá el período de aplicación, de esta manera tienen allí bien determinado el período de análisis, costo determinado, la discusión en la Mesa y la aplicación del incremento. La metodología utilizada en las mesas básicamente es, se recopila toda la información presentada por las asociaciones y federaciones, se hace un relevamiento de todos los valores de acuerdo al decreto 254 del 2003, se discuten esos valores en la Mesa, presentados algunos con facturas, otros con índices, se determinan los costos medios, se solicita la recaudación del período y la cantidad de recorrido en kilómetros realizado por las empresas prestadoras del servicio, luego de ello se hace un cálculo por una polinómica determinando la TBK conforme al anexo D del decreto 254. Toda la información que se solicita está plasmada allí, solicitud por ejemplo del incremento tarifario es presentado por FETAP y ASETAC, se solicitan como aval de estos valores los balances de las prestatarias, en este momento tenemos una muestra de seis prestadoras del servicio de transporte interurbano

de pasajeros, se les solicitan facturas de compra de todos los insumos, como neumáticos, combustibles, lubricantes y compra de vehículos o renovación de flota, si es que la hubiera, en este momento no hay, póliza de seguro del parque automóvil, los cedulones impositivos provinciales y municipales, se extrae de la página web de la CNRT, de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, la cantidad de kilómetros, parque automotor y cantidad de gasoil, se consulta también la ley impositiva anual 2023 por el monto que es cobrado por la Secretaría de Transporte en virtud de la ley 8669, se analizan índices de precios entre marzo y agosto, base de datos de la Secretaría de Transporte y otras fuentes de información. Con toda esa información se determinan los costos medios de la polinómica, que está compuesto por el costo asociado al personal, los costos variables asociados al vehículo, los costos fijos asociados al vehículo, los costos empresarios e impositivos, con todo eso llegamos a un costo medio presupuestado que para este estudio arrojó 737 pesos por kilómetro recorrido, a ello se le incorpora la cantidad de personas que abonan el boleto, es decir las que pagan el boleto, que son 54,68, para llegar a un valor final de la TBK de 13,49, es decir los costos medios, como bien mencionó la expositora de FETAP, la TBK se compone de los costos medios dividido la cantidad de personas que pagan el boleto. Allí tienen, si bien fue expuesto por FETAP, es bueno ver la participación de los costos para entender que un 44% está... participó por el personal, un 26% los costos asociados al vehículo, un 13% los costos impositivos y un 17% los costos variables asociados a los vehículos, allí tienen ustedes la evolución de cada uno de esos rubros de costos entre la Mesa 10 y la Mesa 11, los costos empresariales e impositivos aumentaron un 54%, los costos fijos un 59,23, los costos asociados al vehículo un 56 y los costos asociados al personal un 54,48, esto surge de la comparación de la TBK actual en esta Mesa versus la anterior, en promedio todo ello arroja un 55,93% del aumento de los costos entre la Mesa 10 y la Mesa 11. Para graficar la evolución dentro del período marzo – agosto se tomó como base 100 el IPC de Córdoba en el subrubro transporte, el IPIM de nivel general y el IPIM 34 de vehículos automotores, carrocerías y repuestos de vehículos, entonces partiendo de una base 100 vemos que el IPIM 34 de vehículos aumentó un 59,10%, el IPIM nivel general un 56,37 y el IPC de Córdoba un 38,42%, eso es para dar un marco general de cómo evolucionaron todos los

índices dentro del período estudiado. Las disidencias que ha presentado FETAP y ASETAC básicamente se reducen en tres puntos, o se resumen en tres puntos, la exclusión del cálculo tarifario de las unidades no utilizadas y que eso afecta a su vez los costos relacionados con esas unidades, a eso hay que agregarle que el Estado nacional continúa sin considerar totalmente las unidades calificadas como IP; otro de los puntos es que no se han ponderado la incidencia del costo de los peajes y de la tasa ERSEP, es decir dentro de la fórmula inicialmente del decreto 254 no contemplaba los costos de peaje y la tasa ERSEP dentro de la polinómica anteriormente mencionada; otro de los puntos es que este incremento tuvo circunstancias particulares, como bien se mencionó anteriormente, se otorgó en un primer escalón un 25% para complementar un segundo escalón y llegar al aumento del 54%; en el actual contexto inflacionario se torna imprescindible revisar los costos con mayor continuidad, que era un poco lo que planteaban desde las asociaciones y la federación. Las consideraciones finales son, de acuerdo a la... perdón, bueno, ahí está... es importante revisar qué resolvió la resolución 2687 del ERSEP, resolución particular, que lo puso básicamente en cuatro puntos, el número 1, fijar la tarifa básica kilométrica vigente en un valor de 13,4905 incluyendo el 10,5 del IVA, este valor asciende a 14,90, esto es a los fines de compararlo con la Mesa anterior, la Mesa número 10, entonces de tal modo el incremento global incluyendo ese 25% y ese 23 ascendió a 54,14 respecto de la tarifa básica kilométrica vigente contemplada por la resolución 74 del ERSEP, en ese momento era 9,67 IVA incluido. Punto número 2, la tarifa a abonar por el usuario en todo concepto no deberá superar ese 54%, tomando como base nuevamente la resolución 74 del 2023. El punto 3 es una aclaración sobre el anterior, ya que se dio el incremento en dos tramos y eso fue resuelto... fue estipulado por la resolución ERSEP 117 del 2023, que eso fijó un aumento en el estudio tarifario a cuenta de un 25%, con lo cual el nuevo estudio tarifario aplica el complemento de un 23,31% sobre la TBK, llegando al 54,14. El último punto es 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 en el marco de la presente Audiencia Pública, y de considerar que el efecto de esa quita de los subsidios provocaría sobre la tarifa vigente a ese momento el directorio 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.

Que 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° 0521-072450/2023, 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) 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 18 de agosto de 2023, ingresó al Ente Regulador de los Servicios Públicos, Nota de Sticker Nro.1288104111196523, obrante a N° de orden 1 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: "(...) curso favorable al pedido de REAJUSTE de la tarifa en vigencia inherente al servicio público regulado por dicha normativa para periodo de costo de septiembre 2022 a marzo de 2023.

Que con fecha 04/09/2023, con fecha 04 de septiembre del corriente, queda habilitada la mesa tarifaria respectiva, todo lo cual fue debidamente notificado según constancias de autos, a: la Secretaría de Transporte, Fiscalía de Estado y demás intervinientes.

Que con fecha 21/9/2023 se convocó a Audiencia Pública por medio de la Resolución N° 2171/23 para el día 10 de octubre de 2023 a las 10hs. a desarrollarse en modalidad digital remota (BO 26/09/2023). En este sentido, se llevó a cabo en la hora y modalidad establecida 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 estas condiciones, la postura asumida por la mayoría, propuso autorizar mediante Resolución General N°117/2023, el aumento provisorio en el porcentual recomendado por la mesa tarifaria del 25% respecto la Tarifa Básica Kilométrica vigente. Sin perjuicio a lo que oportunamente definiera la mesa tarifaria en curso.

Que al orden 88 luce agregado el Informe Técnico Conjunto N° 194/2023 y 02/2023 del área de Costos y Tarifas y la Gerencia de Transporte correspondiente a la Mesa Tarifaria N° 11 de Transporte Interurbano de Pasajeros, fijando como complemento un 23.31% sobre la TBK, llegando al incremento final del 54,14% respecto a la Tarifa Básica Kilométrica vigente en Mesa anterior (N° 10).

Que con fecha 01/11/2023 se convocó a Audiencia Pública por medio de la Resolución N° 2687 para el día 22 de noviembre de 2023 a las 10hs. a desarrollarse en modalidad digital remota. En este sentido, se llevó a cabo en la hora y modalidad establecida 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 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 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 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 que 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 considerados oportunamente tales como: *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. En este punto es importante destacar que respecto a esto, el sector ha concluido un acuerdo paritario en Julio 2023 que abarca hasta el mes de Octubre 2023 y que las empresas deberán afrontar obligatoriamente. El actual pedido no incluye en ningún sentido estimación alguna sobre este aspecto que bajo cualquier circunstancia impactara más negativamente aún. Es por ello que, considerando las condiciones actuales, si contemplamos alternativas de incremento de tarifa con cada uno de los tramos de aumento salarial, el aumento necesario adicional a esta solicitud sería aproximadamente 10% más de tarifa para Agosto 16% más para Septiembre y 25% más para Octubre. *El 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.

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

* Respecto al valor de las unidades cabe mencionar que han sufrido un incremento importante ya que tanto el Tipo de cambio vendedor según la cotización Banco Nación y la cotización del dólar MEP han aumentando considerablemente su valor en Pesos como es de público conocimiento. Siendo que la importancia que tiene este costo dentro de la estructura es muy significativa es importante informar cómo afecta esto no solo al cálculo sino también a la imposibilidad de renovación de unidades sumado a la falta de condiciones de financiación. En este punto es importante destacar que, además que el valor ha aumentado tal como lo describimos, el sistema adolece de un atraso muy importante en la renovación y que no solo debe ser considerada la renovación del marco regulatorio sino el atraso residual por los constantes desequilibrios en la ecuación económica financiera, que ha llevado a las empresas durante mucho tiempo a que solo puedan cubrir costos operativos. Es así que actualmente en el sistema hay muchas unidades que están atrasadas en la renovación y que además de la importante inversión monetaria requerida, en caso de no realizarse implicará la necesidad de contar con más presupuesto para repuestos y reparaciones por el simple hecho de que la antigüedad será cada vez mayor, mencionando además la pérdida en términos económicos para las empresas a través del deterioro de su capital.

*En cuanto a los subsidios nacionales es necesario recordar que sufrimos la variación constante en el importe liquidado que dificulta enormemente la planificación financiera y la normal operatividad del sistema. Asimismo, queremos dejar planteado que en caso que los subsidios nacionales fueran suprimidos por cualquier motivo, el impacto en la determinación de la TBK sería muy importante e implicaría tomar medidas rápidas al respecto ya que el perjuicio a las empresas sería de mucha magnitud. Por ello, reiteramos la posibilidad de dejar expreso tal como se hizo en la Resolución de ERSEP 74/2023 y anteriores en su artículo cuarto, la necesidad de una adecuación tarifaria en el marco de la Mesa de Revisión Tarifaria que se abra al respecto y evitar la reapertura de un nuevo proceso con el tiempo que lo mismo requiere.

*Por último consideramos necesario solicitar se aplique un ajuste mensual al valor tarifario determinado tomando en cuenta la evolución del Índice del Precio al consumidor de Córdoba debido al contexto de gran volatilidad existente y de aumento sostenido de precios. Esto mismo es aplicado en otras jurisdicciones como por el AMBA que tiene este mecanismo establecido en las Resolución del Ministerio de Transporte de la Nación 1017-2022 artículo 11 y a través del cual mes a mes se realiza un ajuste de la tarifa determinada hasta tanto se realice una nueva actualización a fin de poder mantener la ecuación económica financiera.

*El último pedido de reajuste Tarifarios del sistema Interurbano se realizó en el mes de Septiembre de 2022 al mes de Marzo de 2023”.

Que manteniendo la postura que venimos asumiendo de manera coherente en los aumentos durante todo el año 2023, entiendo el criterio asumido por la mayoría del cuerpo, sin perjuicio de lo cual considero prudente atento a las circunstancias de la crisis social y económica, enfocar especial sentido al resguardo de los ingresos de los trabajadores de las empresas concesionarias, pero también a la situación del usuario, en virtud que deberá asumir el costo de un servicio que está a punto del colapso.

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 23,31 respecto la Tarifa Básica Kilométrica hoy vigente, **pero desdoblarse su aplicación en dos tramos**, el primero del 11,66% a partir del 01 de diciembre del corriente y el segundo de 11,65% a partir del 01 de febrero de 2024.

Así votó.

Voto del Vocal Daniel A. Juez.

Traído nuevamente el Expediente N° **0521-072450/2023**, 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° 60/2019), 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.

HECHOS: Que el día 18/08/2023, ingresó al Ente Regulador de los Servicios Públicos, la Nota de Sticker Nro. 1288104111196523, obrante a N° de orden 1 en el Expte. Digital N°**0521-072450/2023**, 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 septiembre 2022 a marzo de 2023.*

Que en virtud del INFORME TECNICO 178/2023 del Área de Costos y Tarifas, se propicia provisoriamente el otorgamiento de un porcentaje del 25% sobre la Tarifa Básica Vigente a cuenta del incremento final que determine el informe de la presente Mesa Tarifaria para el servicio público de transporte de

pasajeros interurbanos, y a los efectos de mitigar el desfase actual entre la tarifa vigente y los costos reales de las empresas y así evitar el deterioro del servicio de transporte.

Que con fecha 04 de septiembre de 2023, 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 21/09/2023 se convocó a Audiencia Pública por medio de la Resolución N° 2171 para el día 10 de octubre de 2023 a las 10hs. a desarrollarse en modalidad digital remota

Que mediante Resolución General ERSeP N° 117/2023- aprobada por la mayoría del Directorio y la disidencia de esta Vocalía-, de fecha 11 de octubre de 2023 se dispuso “(...) **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 efectuar un incremento provisorio sobre la Tarifa Básica Kilométrica vigente cuyo valor asciende a **\$10,9402** (incluyendo el 10,5% del IVA) de cuya comparación resulta un nuevo valor de **\$12,0889**. De tal modo el incremento provisorio asciende al **25,00%** respecto a la Tarifa Básica Kilométrica vigente. Sin perjuicio a lo que oportunamente defina la mesa tarifaria en curso, momento en el cual se convocará nuevamente a audiencia pública (...)”.-

Que con fecha 23/05/2023, la Mesa de Estudios Tarifarios del Servicio Público del Transporte Interurbano se constituye y luego de haberse celebrado las reuniones necesarias y suficientes para analizar y estudiar la Tarifa Básica Kilométrica, luce agregado el Informe Técnico Conjunto N° 194/2023 y 02/2023 del área de Costos y Tarifas y la Gerencia de Transporte correspondiente a la Mesa Tarifaria N° 11 de Transporte Interurbano de Pasajeros, dando así cumplimiento a lo estipulado por Resolución General N° 60/2019 , el cual concluye “(...) 1- **FIJAR la nueva Tarifa Básica Kilométrica(TBK) en el valor de \$ 13,4905 conforme a los estudios de este Informe, incluyendo el 10,5% del IVA para poder comparar con la TBK vigente en Mesa anterior (N° 10),**

resulta un valor de \$ 14,9070. De tal modo el incremento asciende a 54,14% respecto a la Tarifa Básica Kilométrica vigente en Mesa anterior (N° 10) de \$ 9,6710 (IVA incluido). (la negrita es mía)

Que con fecha 01/11/2023 se convocó a Audiencia Pública por medio de la Resolución N° 2687 para el día 22 de noviembre de 2023 a las 10hs. a desarrollarse en modalidad digital remota, la cual se llevó a cabo con total normalidad, labrándose el acta respectiva.

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°194/2023 - INFORME TÉCNICO Gerencia Transporte N° 02/2023., 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° 2687/2023); 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 desgravación y transcripción literal, surgen como expositores: María Victoria Daniluki, particular interesada, la Cra. Paola Martellono en representación de FETAP y el Lic. Lucas González en representación del Área de Costos y Tarifas del ERSeP.

Que, a tenor del orden de expositores, esta vocalía pondrá su foco en las exposición de la usuaria, María Victoria Daniluki, quien como interesada particular participa de la Audiencia y da fe de los reclamos generales y unívocos del universo de usuarios que esta Vocalía pretende resaltar. Y luego, a los fines técnicos, también se enunciarán los principales conceptos vertidos por el representante de este Ente, Lic Lucas Gonzalez.

Así, de la exposición de la Sra María Victoria Daniluki, Interesada Particular, se extrae: "(...) en carácter de usuaria del servicio interurbano me gustaría plantear lo siguiente: es entendible que analizando la situación económica del país hacen diferentes aumentos, pero cómo puede ser que el servicio interurbano aumente y no tenga mejoras, lo digo como usuaria del servicio hace más de quince años. No sé si alguno de los representantes de la Federación de Empresarios del Transporte Automotor de Pasajeros o de la Asociación de Empresarios del Transporte alguna vez tomaron colectivo, por si no lo hacen los invito, aunque sea a ir a la terminal y ver las condiciones en las que se encuentran los coches, no solo hablando de tierra, porque hay mugre, sino que hay asientos que ni se pueden usar y hasta los mismos choferes lo dicen. Como usuaria del servicio uno paga un precio por un buen servicio, y les informo que lamentablemente uno ve que aumenta el precio y el servicio sigue igual y hasta peor. Otro punto que me parece importante recalcar es que es casi seguro que el servicio aumentará, debido al tema económico y todos los puntos que se han planteado, pero estaría bueno que también aumente la frecuencia de los colectivos ¿no? Uno al utilizar los servicios se da cuenta que a partir de la pandemia, o mejor dicho, con la excusa de ella, los servicios disminuyeron su frecuencia y esto sigue así desde el 2020, disminuyeron su frecuencia pero aumentaron los precios, particularmente hablando de empresas que van a Sierras Chicas, como Fono Bus, Sarmiento, Intercórdoba por nombrar algunas, cómo puede ser que el último servicio de una de esas empresas sea a las 00:00 horas, cómo puede ser que los fines de semana los colectivos pasen con frecuencia de una hora y media, menos frecuencia, más aumento, cada vez pensamos menos en el usuario ¿no? Repito, es entendible que el servicio aumente debido a la inflación, pero señores representantes, uno como usuaria no ve mejoras en el servicio, los invito a que cuando planteen los aumentos también se fijen si realmente están prestando un buen servicio para que la gente no se queje, uno puede hablar con otros usuarios del servicio de transporte interurbano y les aseguro que la mayoría de las veces va a escuchar quejas, principalmente por los dos puntos que he planteado, el estado de las unidades y la frecuencia de las mismas. Obviamente el precio es motivo de queja, pero en la situación económica que vivimos es entendible. A su vez, otros temas que me parece que no se tienen

en cuenta son los anuncios de los aumentos y el incremento de la tarjeta TIN, la última vez que aumentó, que si no me equivoco fue en agosto, mucha gente no sabía y se enteró recién cuando vio el boleto, porque debido al uso de la tarjeta si uno no se fija no se entera, estaría bueno que las distintas empresas, también las asociaciones de representantes, utilicen los medios de comunicación para notificar estos aumentos. Con respecto al uso de las tarjetas TIN me parece muy importante, ya que estamos hablando del aumento del colectivo, que se tenga en cuenta o que las empresas pidan o exijan que se pongan más puntos de recarga, todos los días sabemos la gente que utiliza los medios de transporte que la tarjeta se puede recargar virtualmente, pero las demoras tardan hasta 24 horas, entonces si aumenta el precio del colectivo, yo tengo 300 pesos en la tarjeta y ahora me va a salir 400, muchas veces no me dejan tomar el colectivo por este motivo, entonces los dos puntos están interconectados, el aviso anticipadamente del aumento del boleto del servicio interurbano y también el uso de la tarjeta TIN que se tenga en cuenta a los usuarios....”

A su turno también expone el Representante del ERSeP, Lic Lucas González – y dice en su exposición: *“(...) estamos en este momento en la Audiencia Pública del requerimiento tarifario, en la Mesa número 11, que ha tomado el período de marzo de 2023 a agosto del 2023. Los que hemos participado... los representantes que han participado en esta Mesa Tarifaria son los representantes de la Secretaría de Transporte, el licenciado Fernando Liendo, el representante de Fiscalía de Estado, el abogado Federico Gonzalo Tisera Mariani, por el ERSEP nos ha representado el contador Jorge Orellano, y por los representantes de FETAP y ASETAC la contadora Paola Martellono y el contador Pablo Zalazar. Del área de Costos, quien les habla y el licenciado Martín Gervasoni Mena, como soporte técnico de la Mesa, y la contadora Lucrecia Vela, perteneciente al soporte técnico de la Gerencia de Transporte. Un poco para graficar el procedimiento cómo era anteriormente y cómo se lleva la Mesa actualmente, el nuevo... la resolución general 54 del ERSEP del 2016 contempló la introducción dentro del estudio tarifario, la incorporación de una Mesa Tarifaria para el estudio de la tarifa, anteriormente había una solicitud de incremento de FETAP, se fijaba la Audiencia Pública, se votaba por los miembros del ERSEP y se implementaba el incremento, hoy todo lo que ven allí en verde es parte del*

proceso del estudio técnico de la tarifa, para asegurar de alguna manera que la tarifa está cumpliendo con el requisito técnico, para ello se abre un informe de apertura de Mesa, se celebra la Mesa a través de tres, cuatro reuniones, hay un informe técnico conjunto en este momento entre la Gerencia de Transporte y el área de Costos y Tarifas, ese informe se eleva, se vota en la Mesa, por los integrantes que anteriormente mencioné, y se eleva finalmente para un dictamen al directorio, y de ahí ya sigue el curso por la Audiencia Pública, la votación de los miembros del directorio y finalmente la implementación del incremento. Allí tienen un poco el período de análisis y la aplicación de cómo se viene estudiando, ahí el período estudiado no son doce meses sino que es marzo del 2023 a agosto, marzo, abril, mayo, junio, julio, agosto, son cinco meses, luego entre septiembre y octubre se discutió los temas sobre la Mesa y las tarifas, los índices y los precios de los insumos, hoy estamos parados en el 22 de noviembre celebrando la Audiencia Pública y a posteriori el directorio decidirá el período de aplicación, de esta manera tienen allí bien determinado el período de análisis, costo determinado, la discusión en la Mesa y la aplicación del incremento. La metodología utilizada en las mesas básicamente es, se recopila toda la información presentada por las asociaciones y federaciones, se hace un relevamiento de todos los valores de acuerdo al decreto 254 del 2003, se discuten esos valores en la Mesa, presentados algunos con facturas, otros con índices, se determinan los costos medios, se solicita la recaudación del período y la cantidad de recorrido en kilómetros realizado por las empresas prestadoras del servicio, luego de ello se hace un cálculo por una polinómica determinando la TBK conforme al anexo D del decreto 254. Toda la información que se solicita está plasmada allí, solicitud por ejemplo del incremento tarifario es presentado por FETAP y ASETAC, se solicitan como aval de estos valores los balances de las prestatarias, en este momento tenemos una muestra de seis prestadoras del servicio de transporte interurbano de pasajeros, se les solicitan facturas de compra de todos los insumos, como neumáticos, combustibles, lubricantes y compra de vehículos o renovación de flota, si es que la hubiera, en este momento no hay, póliza de seguro del parque automóvil, los cedulones impositivos provinciales y municipales, se extrae de la página web de la CNRT, de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, la cantidad de kilómetros,

parque automotor y cantidad de gasoil, se consulta también la ley impositiva anual 2023 por el monto que es cobrado por la Secretaría de Transporte en virtud de la ley 8669, se analizan índices de precios entre marzo y agosto, base de datos de la Secretaría de Transporte y otras fuentes de información. Con toda esa información se determinan los costos medios de la polinómica, que está compuesto por el costo asociado al personal, los costos variables asociados al vehículo, los costos fijos asociados al vehículo, los costos empresarios e impositivos, con todo eso llegamos a un costo medio presupuestado que para este estudio arrojó 737 pesos por kilómetro recorrido, a ello se le incorpora la cantidad de personas que abonan el boleto, es decir las que pagan el boleto, que son 54,68, para llegar a un valor final de la TBK de 13,49, es decir los costos medios, como bien mencionó la expositora de FETAP, la TBK se compone de los costos medios dividido la cantidad de personas que pagan el boleto. Allí tienen, si bien fue expuesto por FETAP, es bueno ver la participación de los costos para entender que un 44% está... participó por el personal, un 26% los costos asociados al vehículo, un 13% los costos impositivos y un 17% los costos variables asociados a los vehículos, allí tienen ustedes la evolución de cada uno de esos rubros de costos entre la Mesa 10 y la Mesa 11, los costos empresariales e impositivos aumentaron un 54%, los costos fijos un 59,23, los costos asociados al vehículo un 56 y los costos asociados al personal un 54,48, esto surge de la comparación de la TBK actual en esta Mesa versus la anterior, en promedio todo ello arroja un 55,93% del aumento de los costos entre la Mesa 10 y la Mesa 11. Para graficar la evolución dentro del período marzo – agosto se tomó como base 100 el IPC de Córdoba en el subrubro transporte, el IPIM de nivel general y el IPIM 34 de vehículos automotores, carrocerías y repuestos de vehículos, entonces partiendo de una base 100 vemos que el IPIM 34 de vehículos aumentó un 59,10%, el IPIM nivel general un 56,37 y el IPC de Córdoba un 38,42%, eso es para dar un marco general de cómo evolucionaron todos los índices dentro del período estudiado. Las disidencias que ha presentado FETAP y ASETAC básicamente se reducen en tres puntos, o se resumen en tres puntos, la exclusión del cálculo tarifario de las unidades no utilizadas y que eso afecta a su vez los costos relacionados con esas unidades, a eso hay que agregarle que el Estado nacional continúa sin considerar totalmente las unidades calificadas como IP; otro

de los puntos es que no se han ponderado la incidencia del costo de los peajes y de la tasa ERSEP, es decir dentro de la fórmula inicialmente del decreto 254 no contemplaba los costos de peaje y la tasa ERSEP dentro de la polinómica anteriormente mencionada; otro de los puntos es que este incremento tuvo circunstancias particulares, como bien se mencionó anteriormente, se otorgó en un primer escalón un 25% para complementar un segundo escalón y llegar al aumento del 54%; en el actual contexto inflacionario se torna imprescindible revisar los costos con mayor continuidad, que era un poco lo que planteaban desde las asociaciones y la federación. Las consideraciones finales son, de acuerdo a la... perdón, bueno, ahí está... es importante revisar qué resolvió la resolución 2687 del ERSEP, resolución particular, que lo puso básicamente en cuatro puntos, el número 1, fijar la tarifa básica kilométrica vigente en un valor de 13,4905 incluyendo el 10,5 del IVA, este valor asciende a 14,90, esto es a los fines de compararlo con la Mesa anterior, la Mesa número 10, entonces de tal modo el incremento global incluyendo ese 25% y ese 23 ascendió a 54,14 respecto de la tarifa básica kilométrica vigente contemplada por la resolución 74 del ERSEP, en ese momento era 9,67 IVA incluido. Punto número 2, la tarifa a abonar por el usuario en todo concepto no deberá superar ese 54%, tomando como base nuevamente la resolución 74 del 2023. El punto 3 es una aclaración sobre el anterior, ya que se dio el incremento en dos tramos y eso fue resuelto... fue estipulado por la resolución ERSEP 117 del 2023, que eso fijó un aumento en el estudio tarifario a cuenta de un 25%, con lo cual el nuevo estudio tarifario aplica el complemento de un 23,31% sobre la TBK, llegando al 54,14. El último punto es 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 en el marco de la presente Audiencia Pública, y de considerar que el efecto de esa quita de los subsidios provocaría sobre la tarifa vigente a ese momento el directorio podrá resolver dicha adecuación, siempre en un margen máximo de quita de subsidios.

Que esta vocalía no deja de insistir que frente al grave contexto de altísima 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 como ya ha sido 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 esta Vocalía sostendrá 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.

En esta reestructuración requiere de la 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. Que, nadie puede desconocer a esta altura que la solución de fondo requiere imperiosamente una definición clara en la política pública de transporte, y sin perjuicio del trabajo de la Mesa, no acompañé ni acompañaré una respuesta ilusoria centrada exclusivamente en una única variable -la tarifa-, y no en la reestructuración integral y completa del sistema de Transporte Automotor de Pasajeros.

Por todo lo expuesto, mi voto es negativo.

Así votó.

Que por todo ello, los informes realizados y lo expuesto en el Dictamen 12/2023 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, lo dispuesto por la Ley N° 10433, el directorio del Ente Regulador dice 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 \$13,4905 incluyendo el 10,5% del IVA a los fines de comparar con la TBK vigente en la mesa anterior (N° 10) resulta un valor de \$14,9070. De tal modo el incremento asciende a 54.14 % respecto a la Tarifa Básica Kilométrica vigente por Resolución General N° 74/2020 de \$ 9,6710 (IVA incluido).

ARTÍCULO 2º: 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 en cumplimiento de la Ley N° 10.618 y su reglamentación, toda presentación vinculada con este trámite deberá ser realizada obligatoriamente de manera digital, a través de CIDI, puede acceder directamente desde el siguiente link: https://fid.cba.gov.ar/ee-fid-multinota/multinota/#/from/FID/MNOTA_OTRO.

ARTÍCULO 3º: Que en virtud del aumento del 25% provisoriamente otorgado por resolución N° 117/2023 la tarifa a abonar por el usuario en todo concepto, (conforme Decreto 254/03 Anexo D) no deberá ser superior a 54.14 % respecto de la tarifa vigente por Resolución General N° 74/2023.

ARTICULO 4º: Que atento la Resolución General ERSeP N° 117/2023, el aumento Neto de este estudio tarifario es del 23,31% de la TBK vigente resultando los valores expuestos y mencionados en el punto primero de la presente.

ARTICULO 5º: 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 6°: 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 7°: PROTOCOLÍCESE, hágase saber, publíquese en el Boletín Oficial de la Provincia de Córdoba y dése copia.

