

**AUDIENCIA PÚBLICA TRANSPORTE INTERURBANO 22 DE NOVIEMBRE DE 2023**

**Mario Blanco – Presidente ERSEP – (MB):** Bien, muy buenos días a todos, vamos a dar comienzo a la Audiencia Pública, pasamos a leer por Secretaría la resolución a través de la cual se convoca.

***Lectura Resolución 2687 ERSEP – Convocatoria a Audiencia Pública Virtual –.***

**MB:** Bien, tenemos en primer lugar María Victoria Daniluki, es usuaria.

**María Victoria Daniluki – Usuaria – (MVD):** Hola, buenas tardes... buenos días.

**MB:** Victoria, necesitamos que enciendas el video también.

**MVD:** Ah, pensé que estaba prendido, disculpen... ahí está.

**MB:** Ahí está, perfecto.

**MVD:** Bueno, buenos días a todos los presentes, en carácter de usuaria del servicio interurbano... ¿se escucha?

**MB:** Se escucha muy bajo.

**MVD:** A ver, ¿ahora se escucha bien?

**MB:** Ahí mejor, sí.

**MVD:** Bueno, cualquier cosa me pueden avisar si se escucha bajo por favor. Buenos días a todos los presentes, 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 FonoBus, 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.

**MB:** Bien, muchísimas gracias Victoria, ahora escuchamos a Paola Martellono, de FETAP.

**Paola Martellono – FETAP – (PM):** Hola, qué tal, buen día a todos, voy a compartir una pantalla a ver si...

**MB:** Perfecto.

**PM:** ¿Se ve bien ahí?

**MB:** Sí, sí, se ve perfectamente bien.

**PM:** Bueno, yo soy la contadora Martellono, 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. Muchas gracias por su atención.

**MB:** Bien, muchas gracias Paola, ahora continuamos con Lucas González del área de Costos y Tarifas del ERSEP.

**Lucas González – Costos y Tarifas ERSEP – (LG):** Buenos días, bueno, agradezco nuevamente al directorio y a los usuarios presentes el poder expresar lo que pasa un poco en la Mesa Tarifaria, paso a hacerles la presentación, para lo cual voy a sacar el video, así ganamos ancho de banda. ¿Se ve allí?

**MB:** Ahora se ve perfectamente.

**LG:** ¿Sí?

**MB:** Sí, sí...



**LG:** Bien, como bien mencionaba la expositora de FETAP 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. A todos, gracias por su atención.

**MB:** Bien, muchísimas gracias Lucas, siendo el último expositor damos por concluida la Audiencia Pública y pasarán todos estos antecedentes al directorio del ERSEP. Muchas gracias a todos por su participación.