

Córdoba, 15 de febrero de 2024

Ref.: Expte N° 0521-075365/2024

## RESOLUCIÓN GENERAL N° 13.-

### VISTO:

Las presentes actuaciones a los efectos del tratamiento de la solicitud de revisión tarifaria efectuada 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) 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.

### Y CONSIDERANDO:

Voto del Presidente, Mario A. Blanco, y de los Vocales Mariana A. Caserio y José Luis Scarlatto

Que debe tenerse presente lo dispuesto por la Ley N° 8835 –Carta del Ciudadano, en cuanto determina sentido y alcance de la función reguladora del Ente Regulador de los Servicios Públicos entre sus demás competencias (art. 24, 25 y cc.).

Que por su parte la Ley N° 10.433 amplía la regulación sobre la competencia de ERSeP, previendo en su artículo 1°: *“Artículo 1°.- Establécese que el Ente Regulador de los Servicios Públicos de la Provincia de Córdoba (ERSeP) será competente, de manera exclusiva para determinar y aprobar las modificaciones, revisiones y ajustes de los cuadros tarifarios y precios de los servicios a cargo de los prestadores de servicios públicos que se encuentren bajo su regulación y control.”*

Que en el caso que nos ocupa, con fecha 08 de febrero de 2024 ingresaron a este organismo por una parte, la nota CI n° 0107236111424 por la que Federación de Empresarios del Transporte Automotor de Pasajeros (FETAP) y ASETAC integrantes de la Mesa de Estudios Tarifarios del Servicio Público del Transporte Interurbano, vía Nota N° 0107236111424 solicitan *“(…) ADECUACION TARIFARIA EXTRAORDINARIA TBK, de acuerdo al mecanismo especial para la determinación de la tarifa establecido en la Resolución 1/2024 de*

*fecha 17 de enero 2024 (...)" a la vez en idéntica fecha ingresó al Ente Regulador de los Servicios Públicos, nota sticker N° 010746411110424, por parte de la Federación de Empresarios del Transporte Automotor de Pasajeros (FETAP) y de la Asociación de Empresarios del Transporte de Córdoba (A.S.E.T.A.C.), donde se manifiesta "(...) que según lo manifiesta un comunicado de la Dirección Prensa y Difusión del Ministerio de Economía de la República Argentina que se adjunta en esta nota, a partir del corriente año se elimina el Fondo Compensador del Interior, lo que implica un impacto muy importante en la composición de la ecuación económica financiera de las empresas Interurbanas de Transporte. Asimismo, en la Resolución ERSEP N 2/2024 del último incremento tarifario y tal como se viene ejecutando en los pedidos anteriores, en su artículo 4 establece que en caso de modificación o quita de subsidios provinciales o nacionales vigentes se habilitara a las prestatarias a solicitar la adecuación correspondiente. Es por lo expuesto que solicitamos se revise esta nueva condición y se realice la readecuación necesaria para establecer el nuevo equilibrio tarifario. Solicitamos que para poder mantener la ecuación económica financiera, cada vez más alejada de la realidad, que se disponga de aumentos adicionales en materia tarifaria y/o que la provincia disponga de fondos complementarios, tal cual vino ocurriendo en los últimos meses."*

En este sentido, por su parte la Secretaría de Transporte mediante notas sticker n° 011906605253424 ha informado a este ERSeP que "(...) a la fecha, (14-02-2024) la Provincia de Córdoba no ha recibido transferencia alguna en el marco del "Fondo de Compensación al Transporte Público de pasajeros por automotor urbano y suburbano del interior del país", creado por el artículo 125 de la Ley N° 27.467 del 2019, correspondiente el Ejercicio 2024. Que, al mismo tiempo, el Ministerio de Economía de la Nación, a través de un comunicado de prensa del día 8 de febrero del corriente, informó sobre la eliminación del Fondo Compensador del Interior, cuyas sumas también eran recibidas por empresas prestatarias de los servicios del resto del País, o sea, fuera del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), sin embargo, no ha habido a la fecha resolución alguna del Ministerio de Transporte que reglamente los efectos del mismo. Que, por tal motivo, no teniendo certezas respecto a la continuidad de dicho fondo, y considerando los aportes extraordinarios que esta Autoridad ha efectuado para paliar la situación económica desfavorable que están atravesando las empresas prestatarias del servicio, se solicita a Ud. tenga en cuenta esta circunstancia para la celebración de la próxima mesa tarifaria, con el objetivo de actualizar el valor de las tarifas aplicables al servicio de transporte interurbano de pasajeros de la Provincia de Córdoba"

Que, a la vez, mediante nota sticker 011777105213724, dicha Secretaría de Transporte ha solicitado al organismo "(...) la incorporación de lo estipulado por la Ley de

*emergencia del Transporte Público N° 10.957, en su artículo 3°, reglamentado por Resolución N° 16/2024 de fecha 14 de febrero de 2024 de la Secretaría de Transporte de la Provincia de Córdoba,(...) donde se determina la creación de un fondo destinado a contribuir en la mejora del transporte de pasajeros tanto urbano como interurbano de la Provincia de Córdoba (..)" el que será integrado mediante un "aporte de carácter no reintegrable depositado por las empresas prestatarias del tres por ciento (3%) calculado sobre los ingresos computables por la venta de boletos, sin incluir IVA y programas de gratuidad."*

Que en este estado se procede, a habilitar Mesa de estudios tarifarios mediante Acta de fecha 09 de febrero 2024 suscrita por el Gerente de Transporte. Que, constituida la Mesa Tarifaria, se llevaron a cabo dos reuniones con fecha 09 y 14/02/2024 contando con la participación de las personas designadas al efecto: Ab. Federico Gonzalo Tissera Mariani, DNI N° 35.869.666 en representación de la Fiscalía de Estado; la Cra. Paola Beatriz Martellono, DNI N° 28.183.609 en representación de FETAP; Cr. Pablo Edgardo Salazar, D.N.I. 18.460.691, en representación de ASETAC y el Lic. Cristian Gabriel Sansalone, DNI N° 31.921.020 en representación de la Secretaría de Transporte de la Provincia de Córdoba y el Cr. Jorge Orellano en carácter de Gerente de Transporte ERSeP.

Que, así las cosas, se verifica en autos el cumplimiento de las exigencias previstas por la Resolución General N° 54/2016, toda vez que lucen agregadas: 1) Acta de reunión de la Mesa tarifaria con registro de temas tratados del Orden del día y asistencia de los participantes; 2) Documentación acompañada a solicitud de la Mesa tarifaria e Informes tenidos en cuenta en el proceso de estudio

A continuación, en base a los antecedentes citados, documentación incorporada y en particular el análisis y conclusiones arribadas en el Informe Técnico se pone a consideración de la Mesa la propuesta de modificación Tarifaria.

Seguidamente el Gerente de Transporte somete a votación de todos los integrantes de la Mesa la propuesta de modificación Tarifaria con un incremento total de la TBK vigente del 44,28% por variación de los costos presupuestarios con relación a la Mesa n° 12, impacto de la eliminación de subsidios y composición del Fondo previsto en el art. 3° de la Ley 10957, propuesta que resulta aprobada por unanimidad.

Que así las cosas, es menester considerar lo informado en el presente trámite mediante Informe Técnico Conjunto elaborado por el Área de Costos y Tarifas de ERSeP N° 25/2024 y de la Gerencia de Transporte N° 02/2024 para la Mesa Tarifaria N° 13 oportunamente habilitada, del cual surge lo siguiente: **a) en relación a la incidencia de la quita de subsidios en el cálculo de la TBK** corresponde "(...)ACTUALIZAR la nueva Tarifa Básica Kilométrica

(TBK) en el valor de \$ 31,6268 conforme a los estudios de este Informe, incluyendo el 10,5% del IVA resulta un valor de \$ 34,9476. De tal modo el incremento asciende a 37,03% por incidencia de la quita de Subsidios de orden Nacional” respecto de la TBK aprobada por RG 137/223; **b) en relación al análisis de los Costos Medios Presupuestados:** corresponde “ actualizar esta nueva tarifa sin subsidios nacionales por el índice propio del sector determinado por ste estudio para el mes de enero de 2024 de 18,97%” **c) en relación a la aplicación del “Fondo de Desarrollo Tecnológico del Transporte** previsto en el artículo 3 de la Ley 10957 se ha informado que corresponde “4- Incorporar 3 puntos porcentuales (p.p.) correspondientes al sustento del Fondo de Desarrollo Tecnológico del transporte”

Que en este estado en el citado informe se concluye que (...) el aumento total, teniendo en cuenta el aumento de los Costos Medios Presupuestados, el impacto de los subsidios y la incorporación de los 3 p.p. para cumplir con la normativa vigente, corresponde FIJAR la Tarifa Básica Kilométrica en \$ **38,4252** por lo que el incremento total sobre la TBK vigente asciende a **44,28%.**”

Que, por todo ello corresponde considerar lo previsto en la Resolución General ERSeP N° 01/2024 dictada con fecha 17/01/2024 (B.O. 18/01/2024) la establece una serie de directivas asociadas a la instrumentación futura de mecanismo especial en ella aprobado.

Que, con respecto a ello, cabe señalar lo siguiente: a) que la aplicación del mecanismo ha sido oportunamente requerida por las Federaciones que nuclean a las prestadoras del servicio público en cuestión y en el marco de las disposiciones vigentes, b) que ha tenido lugar la previa intervención de la gerencia específica y la constitución de la mesa tarifaria respectiva, que ha intervenido el área de Costos y Tarifas, que existe el pertinente dictamen jurídico y, c) la actualización resultante de la aplicación de este mecanismo arroja que la variación de los Costos Medios de la prestación del servicio de Transporte Interurbano no supera la variación del IPC y conforme la publicación de enero/2024 del REM (Relevamiento de Expectativas Mercado) dicho tope tampoco se encuentra excedido, por lo que este Directorio considera que se han cumplido las citadas pautas y resulta procedente establecer la nueva TBK en base a la audiencia pública ya celebrada en el marco de la RG 01/2024.

Sin perjuicio de lo actuado, y conforme la precitada Resolución General se deberá realizar una Audiencia Pública anual o en tiempo menor según el caso, de revisión integral en relación al servicio regulado al que se ha aplicado el mecanismo de que se trata.

Que en relación a la actualización por quita de subsidios nacionales a tenor la Resolución General ERSeP N° 02/2024 - y tal como se viene ejecutando en los pedidos anteriores -, en su artículo 4 establece que “en caso de modificación o quita de subsidios

*provinciales o nacionales vigentes se habilitará a las prestatarias a solicitar la adecuación correspondiente (...) El Directorio del ERSeP podrá resolver dicha adecuación siempre en un margen máximo de la quita de subsidio". Por todo lo cual la solicitud resulta atendible en el contexto manifestado por las prestatarias y la propia Secretaría de Transporte de la Provincia.*

Finalmente, en torno a la implementación del Fondo creado por Ley 10.957 cabe estar a las previsiones de la propia Ley de Ley de emergencia del Transporte Público N° 10.957, las que fundamentan la procedencia del aporte por el porcentual indicado.

Que atento a lo dispuesto por el artículo 1° de la Resolución General del ERSeP N° 01/2001 (modificada por Resolución General ERSeP N° 06/2004), el Directorio del ERSeP "*(...) dictará Resoluciones Generales en los casos de disposiciones de alcance general y de aplicación interna y externa, operativas, reglamentarias o interpretativas de la ley de su creación o de los marcos regulatorios de los servicios públicos y concesiones de obra pública bajo su control, como también cuando se tratara de pautas de aplicación general atinentes a su funcionamiento y organización(...)*".

#### Voto del Vocal Facundo C. Cortes

Vienen a consideración del suscripto las presentes actuaciones a los efectos del tratamiento de la solicitud de revisión tarifaria efectuada 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) 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.

Que de acuerdo a lo que surge de las constancias de autos, el ajuste de la tarifa del servicio tiene su justificación en la quita de los subsidios de orden nacional. En efecto, la Secretaría de Transporte mediante notas sticker n° 011906605253424 ha informado a este ERSeP que "*(...) a la fecha, (14-02-2024) la Provincia de Córdoba no ha recibido transferencia alguna en el marco del "Fondo de Compensación al Transporte Público de pasajeros por automotor urbano y suburbano del interior del país", creado por el artículo 125 de la Ley N° 27.467 del 2019, correspondiente el Ejercicio 2024. Que, al mismo tiempo, el Ministerio de Economía de la Nación, a través de un comunicado de prensa del día 8 de febrero del corriente, informó sobre la eliminación del Fondo Compensador del Interior, cuyas sumas también eran recibidas por empresas prestatarias de los servicios del resto del País, o sea, fuera del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), sin embargo, no ha habido a la fecha resolución alguna del Ministerio de Transporte que reglamente los efectos del mismo. Que, por tal motivo, no*

*teniendo certezas respecto a la continuidad de dicho fondo, y considerando los aportes extraordinarios que esta Autoridad ha efectuado para paliar la situación económica desfavorable que están atravesando las empresas prestatarias del servicio, se solicita a Ud. tenga en cuenta esta circunstancia para la celebración de la próxima mesa tarifaria, con el objetivo de actualizar el valor de las tarifas aplicables al servicio de transporte interurbano de pasajeros de la Provincia de Córdoba”*

Que el informe Técnico Conjunto elaborado por el Área de Costos y Tarifas de ERSeP N° 25/2024 y de la Gerencia de Transporte N° 02/2024 para la Mesa Tarifaria N° 13 oportunamente habilitada concluye que (...) *el aumento total, teniendo en cuenta el aumento de los Costos Medios Presupuestados, el impacto de los subsidios y la incorporación de los 3 p.p. para cumplir con la normativa vigente, corresponde FIJAR la Tarifa Básica Kilométrica en \$ **38,4252** por lo que el incremento total sobre la TBK vigente asciende a **44,28%**.*”

Asimismo, al pedido en cuestión se lo pretende enmarcar y resolver de acuerdo con el procedimiento aprobado por Resolución 01/2024 del Ersep, que, en particular, autoriza la actualización de las tarifas sin la realización de la audiencia pública previa en los términos que establece el art. 20 de la ley 8835.

Ahora bien, sin desconocer que la decisión del Gobierno Nacional de eliminar los subsidios tiene un alto impacto negativo en la ecuación económica financiera de todo el sistema de transporte interurbano; lo cual, lógicamente requiere de medidas que puedan compensar ese desequilibrio, entiendo que no resulta justo que aquellas se limiten al aumento de la tarifa del servicio sin ponderar alternativas que morigeren el ajuste sobre los usuarios.

En este sentido, no advierto que el Gobierno proponga otro camino que no sea el ajuste de las tarifas, cuando en realidad en situaciones excepcionales y de crisis como la que atraviesa nuestro país, la asignación de los recursos debiera seguir una lógica de prioridades que tenga en miras en bien común y no los intereses de un sector y menos aún de un gobierno de turno. Me refiero a la decisión del gobierno de mantener la afectación de recursos en objetivos que sólo procuran un beneficio político en favor del partido de gobierno, tales como los gastos en publicidad cuyo presupuesto para el año 2024 supera los 20 mil millones de pesos; o el sostenimiento de una planta política con una orgánica que claramente está fuera del contexto crítico aludido.

Tampoco puedo soslayar que el aumento se autoriza sin audiencia pública, impidiéndoles a los usuarios hacer uso del derecho inalienable de ser oídos antes de una decisión que los afecta de modo directo, cercenándoles la participación que la propia ley 8835 consagra.

En consecuencia, en función de todo lo expuesto, me expido en sentido negativo.

Así voto.

Voto del Vocal Mario R. Peralta

Puesto a disposición de este Director el expediente N° 0521-075365/2024 - **Asunto:** Solicitud de revisión tarifaria efectuada 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) del Servicio Público de Transporte Interurbano de Pasajeros de la Provincia de Córdoba.

Estimo necesario traer a consideración para tratar este pedido que, mediante un comunicado de la Dirección de Prensa y Difusión del Ministerio de Economía de la República se notificó que a partir del corriente año se elimina el Fondo Compensador del Interior, significando esto un impacto desmesurado en la composición de la ecuación económica financiera de las empresas Interurbanas de Transporte.

Que además la Secretaría de Transporte mediante notas sticker n°011906605253424 ha informado que la Provincia de Córdoba no ha recibido transferencia alguna en el marco del “Fondo de compensación al Transporte Público de pasajeros por automotor urbano y suburbano del interior del país”

Por otro lado que, mediante nota sticker 011777105213724 la Secretaria de transporte ha solicitado la incorporación de un fondo destinado a contribuir en la mejora del transporte de pasajeros tanto urbano como interurbano de la Provincia de Córdoba, que debe ser integrado mediante un “aporte de carácter no reintegrable depositado por las empresas prestatarias del tres por ciento calculado sobre los ingresos computables por la venta de boletos, sin incluir IVA y programas de gratuidad”.

Que del informe Técnico Conjunto, elaborado por el Área de Costos y Tarifas de ERSeP N°25/2024 y de la Gerencia de Transporte N°02/2024 para la Mesa Tarifaria N°13 oportunamente habilitada, surge “ (...) **a) en relación a la incidencia de la quita de subsidios en el cálculo de la TBK** corresponde “(...) *ACTUALIZAR la nueva Tarifa Básica Kilométrica (TBK) en el valor de \$ 31,6268 conforme a los estudios de este Informe, incluyendo el 10,5% del IVA resulta un valor de \$ 34,9476. De tal modo el incremento asciende a 37,03% por incidencia de la quita de Subsidios de orden Nacional*” respecto de la TBK aprobada por RG 137/223; **b) en relación al análisis de los Costos Medios Presupuestados:** *corresponde “actualizar esta nueva tarifa sin subsidios nacionales por el índice propio del sector determinado*

por este estudio para el mes de enero de 2024 de 18,97%” c) en relación a la aplicación del “Fondo de Desarrollo Tecnológico del Transporte previsto en el artículo 3 de la Ley 10957 se ha informado que corresponde “4- Incorporar 3 puntos porcentuales (p.p.) correspondientes al sustento del Fondo de Desarrollo Tecnológico del transporte”

Que en este estado en el citado informe se concluye que (...) el aumento total, teniendo en cuenta el aumento de los Costos Medios Presupuestados, el impacto de los subsidios y la incorporación de los 3 p.p. para cumplir con la normativa vigente, corresponde FIJAR la Tarifa Básica Kilométrica en \$ 38,4252 por lo que el incremento total sobre la TBK vigente asciende a 44,28%.”

Teniendo en cuenta los fundamentos expuestos anteriormente para solicitar este pedido, se me hace necesario remarcar que, nuevamente, hay una invisibilización sobre la situación de los Usuarios a la hora de solicitar estos ajustes tarifarios. En este sentido, se debe traer a consideración la situación de extrema vulnerabilidad que tienen los Usuarios debido al contexto económico Nacional, el cual, se ve agravado en Córdoba por el incumplimiento caprichoso que tiene nuestro Presidente hacia las Provincias en relación a sus deberes Constitucionales y Federales (que se han visto nuevamente perjudicados e ignorados, prevaleciendo el unitarismo extorsivo y el abuso de poder por sobre el diálogo y consenso, en una búsqueda extrema de someter al otro por un mero delirio mesiánico).

Es necesario comprender que los Usuarios del Transporte Interurbano sufrirán, de aprobarse este pedido de actualización tarifaria, en menos de dos meses del 2024, un aumento del 141% en el boleto, generando que quien pagaba \$750 en diciembre abonará aproximadamente \$2000 un viaje que se realiza, en la mayoría de los casos, de manera cotidiana al menos dos veces, si ponemos como ejemplo una persona que debe pagar dos boletos por día, cinco veces a la semana a \$2000 significa un gasto mensual de \$80.000. A este indicador hay que sumarle, entre otros, los datos socio económicos del primer mes del año, que indican una inflación del 20,5% en nuestro país y un 23% en Córdoba. Por otro lado, la caída del poder adquisitivo de la clase media, que ronda entre el 50% y hasta el 80% para enero, mes en el cual se promedió una caída en la venta de los supermercados de un 10% y donde las ventas de las Pyme, según CAME, cayó un 28,5%. Si hablamos sobre los pequeños comercios, estos tuvieron una caída en la venta del 37% interanual (desplome superior al que había en el 2001, al igual que la pérdida de poder adquisitivo). Otro dato representativo de la situación del Usuario es que se registró menor consumo que el que hubo durante la pandemia y que los sueldos han llegado a su nivel más bajo desde 2001. Por último, como si fuera poco, los alimentos han sufrido un aumento del 50% en su precio y según informa INDEC “El valor mensual de la canasta de crianza,

para cada uno de los tramos de edad, correspondiente a enero de 2024 es de \$208.489 para los menores de un año, de \$248.303 para los niños y niñas de 1 a 3 años, de \$211.807 para los de 4 a 5 años y de \$266.263 para los de 6 a 12 años”, además, una familia de 4 necesitó aproximadamente \$600.000 para no ser pobre. Creo que no es menor remarcar que la discusión (fallida) sobre el Salario Mínimo Vital y Móvil rondaba los \$288.000 (del cual, si seguimos el ejemplo antes mencionado, casi un 30% sería sólo para el transporte interurbano).

Al analizar la evolución del servicio de Transporte Interurbano en relación a la comparación entre los pasajeros transportados en enero 2023 – enero 2024 y diciembre 2023 – enero 2024, encontramos que en el primer mes del año 2023 hubo 4.087.092 pasajeros, en diciembre 3.848.605 y en el primer mes del 2024 hubo 3.668.442. Estos números muestran una fuerte tendencia a la baja del uso del transporte donde, en el cálculo interanual podemos ver que hubo una caída de 418.650 pasajeros, mientras que desde último mes del año pasado al primero de este año hubo una disminución de 180.163 pasajeros; esto quiere decir que, de la caída anual en los pasajeros transportados, el 43,66% corresponde al periodo de diciembre – enero, donde comenzaron a efectivizarse las medidas desregulatorias y “licuadoras” que el presidente ha prometido se profundizará.

En base a ello, entiendo que no se puede concebir este aumento dado que significa la efectivización de un cambio en relación al significado y funcionalidad de este Servicio Público, debido a que este dejará de ser un servicio tal y como lo conocemos por atacar, directamente, al espíritu y finalidad por el que se ha creado y comenzará a ser un perjuicio insoportable antes que un beneficio al ciudadano y la comunidad.

Desde la implementación de este aumento y los que sigan en distintos servicios, si no hay medidas de alivio para el trabajador, se generará un quiebre en la situación socioeconómica – cultural de la Provincia, debido a que el recorte que tendrá que hacer el Usuario, excederá al ajuste cotidiano que han realizado las familias estos meses y pasará a ser una extorsión para utilizar el Transporte Interurbano. Por lo cual, el sistema de transporte atacará la calidad de vida del Usuario dado que no servirá más al interés común, al bienestar de la comunidad y terminará afectando, entre otros, la libertad de circulación y tránsito, el derecho de acceder a los servicios “públicos”, al trabajo y con ello la dignidad. No puede llamarse servicio público a aquel que se hace inaccesible económicamente y que pone al Usuario en una situación límite donde debe decidir si le es conveniente o no ir a trabajar por el gasto en Transporte Interurbano.

Por otro lado, es inentendible que se traiga a consideración de este aumento los 3 puntos correspondientes al “Fondo de Desarrollo Tecnológico del Transporte”

cuando hace años los Usuarios se quejan del estado del servicio y las unidades y no se ven mejoras en la frecuencia, calidad, comodidad, etc. Ante ello, solicito que se realice un control semestral y un informe público de los avances en el servicio, las unidades, mantenimiento y también en las páginas y medios informativos de las empresas, para saber si este fondo está justificado y siendo utilizado o sólo se está aprovechando para otros fines. Debo remarcar que es totalmente reprochable que, en la época de la modernidad y la tecnología no se brinden correctamente servicios básicos cómo la comunicación del recorrido, paradas y horarios de las unidades a través de una aplicación, página web o red social.

Por todas las razones expuestas y por entender que no se puede acompañar un aumento que vuelve más costoso y perjudicial hasta el trabajo, afectando a derechos constitucionales y naturales básicos de todo ser humano, mi **voto es negativo**.

Así voto

Por todo ello, Ley N° 8669 (modif. Ley 9034), Ley N° 10433 y demás normas citadas aplicables al caso, lo dictaminado por la Asesoría Letrada bajo el N° 23/2024 y los artículos 26, 30 y concordantes de la Ley Provincial N° 8.835 –Carta Del Ciudadano, el DIRECTORIO DEL ENTE REGULADOR DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS (ERSeP), por mayoría (voto del Presidente, Mario A. Blanco, y de los Vocales Mariana A. Caserio y José Luis Scarlatto)

**RESUELVE:**

**ARTÍCULO 1°: SE AUTORIZA** 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 (TBK) vigente a un valor de \$38,4252 que surge de: a) actualizar la tarifa respecto de la aprobada por Resolución General N° 137/2023 sin los subsidios nacionales, cuya pérdida representa la parte sustancial de la tarifa a aprobar en la presente tal como resulta de los considerandos; b) la incorporación de tres (3) puntos porcentuales establecidos en la Ley N° 10957; c) el aumento de los costos medios de la prestación respecto de la Resolución General N° 02/2024. A dicho valor deberá adicionarse el IVA correspondiente del 10,5% arrojando un valor de TBK de \$ 42,4598. La tarifa a abonar por el usuario en todo concepto, (conforme Decreto 254/03 Anexo D) no deberá ser superior 44,28% respecto de la tarifa vigente.

**ARTÍCULO 2°: ESTABLÉCESE** que lo dispuesto en el artículo precedente se aplicará a partir de la publicación en el Boletín Oficial. No obstante, las empresas de transporte deberán presentar el nuevo cuadro tarifario por trámite multinota de la plataforma CIDI, dirigida a la Gerencia de Transporte de ERSeP.

**ARTÍCULO 3°: ESTABLÉCESE** que lo resuelto en los artículos precedentes, resulta de aplicación complementaria respecto de los programas implementados por el Gobierno de la Provincia de Córdoba, mediante los que se otorgan beneficios de gratuidad o descuentos especiales, a saber: Boletó Educativo Gratuito, Boletó Obrero Social y Boletó Gratuito al Adulto Mayor.

**ARTÍCULO 4°: ESTABLECESE** que en caso de que se produzca una modificación o quita de subsidios provinciales y/o nacionales actualmente vigentes, habilitará a las prestatarias a solicitar la adecuación tarifaria correspondiente en el marco de las previsiones de la Resolución General n° 01/2024, debiendo acompañar toda la documentación respaldatoria que acredite dicha circunstancia. El Directorio del ERSeP podrá resolver dicha adecuación siempre en un margen máximo de la quita de subsidio.

**ARTÍCULO 5°: PROTOCOLÍCESE**, hacer saber y dar copia.