

Córdoba, 21 de Mayo de 2024  
Ref.: Expte N° 0521-075365/2024

## RESOLUCIÓN GENERAL N° 66

### 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 17 de abril de 2024 ingresó a este organismo la nota CI N° 044052711185724, por la que – de manera conjunta – ASETAC y la Federación de Empresarios del Transporte Automotor de Pasajeros (FETAP) y, integrantes de la Mesa de Estudios Tarifarios del Servicio Público del Transporte Interurbano por la que solicitan la adecuación 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.

En este sentido, por su parte la Secretaría de Transporte ha expuesto ante este organismo mediante nota obrante en autos al orden N° 64 la necesidad de continuar el trabajo en la mesa de estudios tarifarios del servicio de transporte interurbano a fin de *poder concluir con todos los objetivos señalados en las mismas, referidas a la actualización de valor de las tarifas aplicables en el servicio de transporte interurbano.* Asimismo, en la misma señalan que *“En función a los últimos incrementos reflejados en el Índice de Precios al Consumidor (IPC) y al Relevamiento de Expectativas de Mercado (REM) de los últimos 2 (dos) meses, se sugiere el incremento del 22% de la Tarifa Básica Kilométrica (TBK) vigente.”*

Que en este estado se procedió celebrar dos reuniones correspondientes a la Mesa de Estudio Tarifario del Servicio Público del Transporte (reuniones cuarta y quinta) de fechas 24 y 29 de abril del corriente 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 a orden N° 62 obra informe Conjunto de la Gerencia de Transporte y el Área de Costos y Tarifas (Informe Técnico Costos y Tarifas N°79/2024 - Informe Técnico Gerencia Transporte N° 04/2024).

Que dicho informe expone que la actualización tarifaria correspondiente al Índice propio del sector determinada por este estudio para el mes de marzo resulto de 21,31%, no obstante, considerando los topes establecidos por la RG N° 01/2024 se deberá fijar un porcentaje máximo de incremento por la actualización para el mes de marzo del 11%.

Que el Art N° 2 inc. b de la Resolución N° 01/2024 establece que *“La actualización resultante de la aplicación de éste mecanismo tendrá como tope máximo los índices publicados por el Banco Central de la República Argentina (BCRA) del Relevamiento de Expectativas Mercado (REM) y/o el Índice de Precios al Consumidor (IPC), para el periodo considerado en cada caso, ello a los fines de su previsibilidad.”* y el inc. d indica que *“La actualización resultante de la aplicación de éste mecanismo tendrá como tope máximo los índices publicados por el Banco Central de la República Argentina (BCRA) del Relevamiento de Expectativas Mercado (REM) y/o el Índice de Precios al Consumidor (IPC), para el periodo considerado en cada caso, ello a los fines de su previsibilidad.”*

Que atento a ello y a la solicitud de incremento tarifario efectuada por las Cámaras empresariales vía el mecanismo especial para la actualización de la tarifa establecido en la Resolución 1/2024 de fecha 17 de enero 2024 pero en observancia al límite establecido por la mencionada Resolución se autorizó a las empresas prestatarias del servicio público de transporte a efectuar un incremento tarifario del 11% sobre la TBK vigente mediante Resolución N° 61 de fecha 07 de mayo de 2024.

Que, asimismo, con fecha 07 de mayo de 2024 por medio de la Resolución N° 61 se convocó a Audiencia Pública para el día 15 de mayo de 2024 a las 10 hs. 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) Nota CI N° 044052711185724 por la que – de manera conjunta – ASETAC y la Federación de Empresarios del Transporte Automotor de Pasajeros (FETAP) efectúan la solicitud de actualización tarifaria vía mecanismo especial establecido por Res N° 01/2024; 3) Documentación e informes tenidos en cuenta en el proceso de evaluación y análisis; 4) Informe Conjunto de la Gerencia de Transporte y el Área de Costos y Tarifas (Informe Técnico Costos y Tarifas N°79/2024 - Informe Técnico Gerencia Transporte N° 04/2024., considerado por la referida Mesa y del que surge la propuesta tratada en la Audiencia; 5) Constancia de publicación en el Boletín Oficial de la Resolución de Convocatoria a Audiencia Pública (Resolución ERSeP N° 61/2024); 6) Registro de participantes; 7) Acta de Cierre de la Audiencia debidamente suscripta; 8) Informe final de la audiencia.-

Que corresponde adentrarnos al análisis de las principales exposiciones vertidas durante el desarrollo de la Audiencia Pública.

Comenzando como primera expositora la Cra. Martellono en representación de FETAP, desde la Federación, junto con ASETAC, expresa "(...) *la Audiencia Pública sobre el incremento de tarifa básica kilométrica del transporte interurbano de pasajeros, Mesa Tarifaria número 13, el marco regulatorio es el anexo D del decreto 254 y la resolución general de ERSEP 1/2024. El período de costo que estamos analizando es marzo 2024, donde se determina a través del procedimiento de la resolución general 1 cuál debería ser el incremento en la TBK, para ello se toma el incremento de los componentes básicos del costo o más importantes del costo que*

*integran la fórmula polinómica, y en función a ese incremento y al ponderador de la participación que tiene cada uno de estos costos se determina cuál debería el incremento de la TBK. Es así que se determinó que en cuanto al costo de Personal el incremento fue del 41,30, con una participación de 33,47, los costos variables se toma el valor del precio del combustible entre un mes y otro, que fue la tarifa anterior, y es un 7,5% de incremento con el 21,2% de participación; los costos fijos y los costos empresarios se toma el índice INDEC, que fue del 11%, y cada uno de ellos tiene una participación del 29,23 y del 13,08. Esto hace que el incremento sea del 21,36%, o sea, eso sería necesario incrementar la TBK entre febrero y marzo. De acuerdo a la resolución 1/2024 existe un tope para incrementar la tarifa, que viene dado por el índice de precios al consumidor, como el incremento fue del 11%, el IPC, se otorgó en una primera etapa este 11%; como consecuencia del procedimiento de la resolución 1, sin embargo desde la Cámara lo que nosotros pedimos es que se integre el 10,31 restante, debido a que el incremento de costos fue del 21,31, más allá de este procedimiento solicitamos que se integre el resto del aumento de los costos en la tarifa básica kilométrica. desde el 1º de enero de 2024 se dejaron de abonar las compensaciones tarifarias tanto nacionales como provinciales, generando un desequilibrio muy importante, donde si bien se otorgaron incrementos tarifarios para compensar no solo ese ingreso faltante sino también el aumento de los costos, de ninguna manera estos incrementos compensaron en términos de ingreso, ya que la demanda ha ido disminuyendo en algunos casos hasta un 30%. Esto qué es, básicamente, digamos, se dieron de baja o de dejaron de abonar los subsidios, y si bien vimos incrementos tarifarios, como la demanda está muy deprimida, la realidad es que en ningún caso el sistema recuperó los ingresos que son necesarios para sostener la ecuación económica financiera, el sistema está en un desequilibrio muy profundo económico financiero. Nos encontramos en una economía en recesión y el transporte no escapa a esta realidad, lo que hace muy difícil reconstituir ingresos hasta el punto de poner en riesgo la operación del mismo. Existen múltiples franquicias en el sistema, como BEG, BAM, BOS, BIS y pase discapacitados, cuyo costo en diferentes porcentajes están siendo soportados por las empresas, es decir las empresas están subsidiando parte de la demanda, siendo que se trata de políticas de transporte. En junio, y como consecuencia del acuerdo paritario, el sistema deberá afrontar un incremento considerable en sus erogaciones y que en las condiciones críticas actuales implicaría un nuevo elemento de presión a los ya disminuidos ingresos, siendo más amplios en la dimensión de la situación actual la proyección de costo laboral y de combustible, solo esos dos conceptos, absorberían el total de la recaudación, sin margen para hacer sostenible el funcionamiento del mismo. Muchas gracias, es todo lo que tenemos para decir.”*

En segundo término hace su exposición el Lic. Cristian Gabriel Sansalone – Director General de Transporte Gobierno de la Provincia de Córdoba quien manifiesta que “(...) en primer lugar coincidimos en algunos aspectos con lo propuesto por la contadora, en virtud de cómo está la situación del sistema actualmente, sí nosotros hacemos alguna corrección respecto al tema de las franquicias, en realidad no está establecido solamente por reglamentaciones de transporte sino que todo atiende a leyes nacionales y provinciales respecto de esas poblaciones y el uso del transporte, en nuestro caso lo que hacemos concretamente es acompañar con el costo que le confiere concretamente a estas poblaciones, en el caso de los boletos sociales simplemente lo que hace la provincia es acompañar el costo que debe afrontar esa población o ese universo en virtud de la tarifa, el resto está contemplado dentro de las reglamentaciones nacionales y provinciales, en tanto leyes de personas con discapacidad como en concreto trabajadores, estudiantes, etc., etc., leyes que vienen de hace tiempo. Respecto al otro punto entendemos que sí, es necesario, ya que el sistema carece del fondo compensador del transporte que se quitó a nivel nacional a principios del mes de enero de este año, tenemos un sistema que hoy concretamente vive de la tarifa, entonces desde nuestro punto de vista esta tarifa tiene que ir acompañando el incremento de costos del sistema para poder seguir operando, y sí lo que pedimos en este caso desde Transporte es que, para que el usuario no afronte los costos inminentes de un aumento de más del 300% en los últimos meses y que esto se dé todo en este mes de mayo, entendemos que es necesario que haya sido desdoblada, por eso también había sido un pedido desde la Secretaría y que el componente que resta incrementar, que sería este 10% en la tarifa, en el 21% que arrojó el último informe, debería darse a partir del mes próximo que sería el mes de junio, más o menos contemplando un mes más y en función a eso ir evaluando los costos que viene teniendo el sistema y bueno, ver cómo se va compensando y equilibrando en función al aumento tarifario, que esto no represente otra caída de pasajeros como pasó con el primer aumento del mes de enero. Así que desde nuestro punto de vista entendemos que es importante que se vaya actualizando la tarifa en función a los costos de operación del sistema, tanto inflacionarios como los costos de servicio, combustibles, repuestos, etc., etc., pero tratar de hacerlo siempre y cuando teniendo equilibrio en función a cómo está el pasajero hoy y el nivel salarial de la población de la provincia. Así que bueno, simplemente eso, acompañamos que esta propuesta se lleve adelante y pedimos que sea a partir del mes próximo, que por lo menos demos treinta días a que veamos cómo repercutió este último aumento tarifario del 11% que se dio anteriormente, muchas gracias.”

Por último, hace uso de la palabra el Cr Jorge Orellano en representación del ERSeP, comienza su exposición, “(...) van a ver algunas cosas que se van a repetir, esto es

parte de la Mesa número 13 de transporte, que en este caso es una Mesa particular porque es una Mesa que la mantenemos abierta de manera continua, no como las otras Mesas que termina con un informe y la cerramos y volvemos a abrir otra cuando hace falta, en este caso dado la crítica... dado lo crítico que está el sistema de transporte, como venimos escuchando, es una Mesa que la hemos mantenido abierta permanente, todas las semanas o cada quince días nos juntamos para ir revisando y manteniendo al día los costos del sistema y la realidad crítica que nos toca vivir. En este caso vamos a ver que los participantes estables de la Mesa son por parte de la Secretaría de Transporte Cristian Sansalone, que ya disertó, por parte de la Fiscalía de Estado el abogado Federico Tisera, por parte de FETAP y ASETAC los contadores Paola Martellono y Pablo Zalazar, y del lado de ERSEP quien les habla. También participan de manera permanente el área de Costos y Tarifas del ERSEP, representado por Lucas González, y por la parte técnica de la Gerencia de Transporte la contadora Lucrecia Vela. El informe que se trabajó en esta Mesa, este último informe, porque ya son varios, al haber sido una Mesa permanente hemos emitido varios informes, este último está sustentado por la resolución 1/2024 del ERSEP, que establece el mecanismo especial para la determinación de la tarifa de servicios públicos regulados por el ERSEP, esa misma resolución en el artículo 2 también establece que para que sea de aplicación este método tiene que ser a solicitud de las federaciones que representan a las empresas y también establece que en el caso de que el aumento de costos calculado por este mecanismo exceda ya sea el reporte de expectativas de mercado del Banco Central o el IPC publicado por el INDEC, ese aumento de costos se va a ver topeado en esos dos indicadores. También la mantenemos abierta a la Mesa en forma permanente ya que estamos, de acuerdo a la ley 10.957 estamos en emergencia en el sistema de transporte público interurbano de pasajeros. Bueno, la nota solicitud de las federaciones ingresó el 17/4 y de ahí surge el informe conjunto del área de Costos y Tarifas y de la Gerencia de Transporte que vamos a pasar a revisar. La metodología un poco ya la explicó la contadora, se usan los parámetros de la Mesa anterior, que es la Mesa número 12, de ahí se separan cuatro ítems principales, que son los que vamos a evaluar cómo variaron los costos en el período de análisis, estos ítems son los costos asociados al Personal, los costos variables asociados al vehículo, los costos fijos asociados al vehículo y los costos empresariales, en el caso del ítem de Personal se ajusta por los sueldos de conductor urbano, el ítem de costos variables asociados al vehículo por el valor del combustible que abonan las empresas y los otros dos ítems por el IPC publicado por el INDEC. Todos estos cuatro rubros tienen una ponderación diferente cada uno, entonces se hace un cálculo ponderado entre la variación de costos de cada uno y lo que variaron efectivamente en el mes, este cuadro se repite con el que publicó la contadora porque trabajamos conjunto el

*informe, ahí se puede ver un poco más claro los cuatro ítems, los valores que tiene cada uno, el ponderador que le corresponde, el índice que se le aplica a cada uno y cómo afectan a la variación de los costos medios del sistema, en este caso llegamos a una variación del 21,31%, lo cual habría que compararlo, tal como ya habíamos indicado, con el artículo 2 de la resolución 1 del ERSEP, con los topes, que son el REM y el INDEC, en este caso son menores, entonces el aumento que se otorga va topeado con el 11% publicado por el INDEC y el excedente el artículo 2 establece que tiene que ser trabajado en Audiencia Pública. Bueno, ahí está transcripto el artículo 2 de la resolución 1/2024, es por eso que, en este caso, bueno, el 11% del tope del IPC hizo que se aprobara por resolución 61/2024 el primer tramo del aumento, llevando la TBK a 56,6591, incluyéndole el IVA del 10,5% a fines comparativos, una TBK del 62,6083. Por lo tanto, lo que queda para tratar en esta Audiencia Pública es el diferencial entre el 21,31 y el 11% ya otorgado por resolución 61/2024, ese diferencial hace que la TBK nueva sería 61,9227, incluyéndole el IVA del 10,5% a los fines comparativos estaríamos en una TBK de 68,4246, de esta manera el incremento diferencial asciende a 9,29, ahí 9,29 en realidad es porque el 10,31 que explicó la contadora es la diferencia simple entre el 21,31 y el 11 y el 9,29 es menor porque tenemos que llegar como máximo al 21,31, estamos hablando de los mismos números expresados de otra forma digamos. Adicionalmente, bueno, la forma y los períodos en los que se aplicará este incremento diferencial, entre el 21,31 y el 11% ya otorgado, los definirá oportunamente el directorio del Ente Regulador de Servicios Públicos. Adicionalmente quería comentarles que como una novedad en esta última Mesa que estuvimos trabajando se dispuso que las empresas de transporte hagan un descuento en los horarios no pico, lo que estuvimos charlando en la Mesa y que un poco es la idea tratar de aplanar la curva de demanda, que es muy fuerte en horarios pico, y tratar de incentivar a la gente que trate de ir a los horarios no pico, donde las unidades están un poco más vacías y ver si se logra así con algún beneficio económico para el usuario lograr aplanar esa curva de demanda. Bueno, hasta allí es la presentación nuestra, muchas gracias. 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, asimismo, es de señalar que por Resolución General ERSeP n° 61/2024 se otorgó oportunamente un incremento del 11%, el que debía detraerse de la variación del 21,31% oportunamente informada por la Gerencia y el Área de Costos y tarifas. Que en relación al

remanente el que ha sido tratado en la presente audiencia pública es de señalar que el porcentaje a autorizar no resulta la diferencia simple entre uno y otro porcentaje (21,31% y 11%) sino la desacumulación de dichos porcentajes en relación a la tarifa aprobada por Resolución General n° 23/2024.

Por ello la diferencia entre el 21,31% resultante de la variación de los costos medios y el 11% ya otorgado, el mismo fija la nueva TBK en \$61,9227. Asimismo, si se incluye el IVA a los fines comparativos con la TBK vigente, resulta un valor de \$ 68,4246, de esta manera el incremento asciende a 9,29% adicional.

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.

Que atento a lo dispuesto por el artículo 1º 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 Rodrigo Francisco Vega

Que vienen a esta Vocalía 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 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 17 de abril de 2024 ingresó a este organismo la nota CI N° 044052711185724, por la que – de manera conjunta – ASETAC y la Federación de Empresarios del Transporte Automotor de Pasajeros (FETAP) y, integrantes de la Mesa de Estudios Tarifarios del Servicio Público del Transporte Interurbano por la que solicitan la adecuación 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.

En este sentido, por su parte la Secretaría de Transporte ha expuesto ante este organismo mediante nota obrante en autos al orden N° 64 la necesidad de continuar el trabajo en la mesa de estudios tarifarios del servicio de transporte interurbano a fin de *poder concluir con todos los objetivos señalados en las mismas, referidas a la actualización de valor de las tarifas aplicables en el servicio de transporte interurbano.*” Asimismo, en la misma señalan que “*En función a los últimos incrementos reflejados en el Índice de Precios al Consumidor (IPC) y al Relevamiento de Expectativas de Mercado (REM) de los últimos 2 (dos) meses, se sugiere el incremento del 22% de la Tarifa Básica Kilométrica (TBK) vigente.*”

Que en este estado se procedió celebrar dos reuniones correspondientes a la Mesa de Estudio Tarifario del Servicio Público del Transporte (reuniones cuarta y quinta) de fechas 24 y 29 de abril del corriente 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 a orden N° 62 obra informe Conjunto de la Gerencia de Transporte y el Área de Costos y Tarifas (Informe Técnico Costos y Tarifas N°79/2024 - Informe Técnico Gerencia Transporte N° 04/2024).

Que dicho informe expone que la actualización tarifaria correspondiente al Índice propio del sector determinada por este estudio para el mes de marzo resulto de 21,31%, no obstante, considerando los topes establecidos por la RG N° 01/2024 se deberá fijar un porcentaje máximo de incremento por la actualización para el mes de marzo del 11%.

*Que el Art N° 2 inc. b de la Resolución N° 01/2024 establece que “La actualización resultante de la aplicación de éste mecanismo tendrá como tope máximo los índices publicados por el Banco Central de la República Argentina (BCRA) del Relevamiento de Expectativas Mercado (REM) y/o el Índice de Precios al Consumidor (IPC), para el periodo considerado en cada caso, ello a los fines de su previsibilidad.” y el inc. d indica que “La actualización resultante de la aplicación de éste mecanismo tendrá como tope máximo los índices publicados por el Banco Central de la República Argentina (BCRA) del Relevamiento de Expectativas Mercado (REM) y/o el Índice de Precios al Consumidor (IPC), para el periodo considerado en cada caso, ello a los fines de su previsibilidad.”*

Que atento a ello y a la solicitud de incremento tarifario efectuada por las Cámaras empresariales vía el mecanismo especial para la actualización de la tarifa establecido en la Resolución 1/2024 de fecha 17 de enero 2024 pero en observancia al limite establecido por la mencionada Resolución se autorizó a las empresas prestatarias del servicio público de transporte a efectuar un incremento tarifario del 11% sobre la TBK vigente mediante Resolución N° 61 de fecha 07 de mayo de 2024.

Que, asimismo, con fecha 07 de mayo de 2024 por medio de la Resolución N° 61 se convocó a Audiencia Pública para el día 15 de mayo de 2024 a las 10 hs. 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) Nota CI N° 044052711185724 por la que – de manera conjunta – ASETAC y la Federación de Empresarios del Transporte Automotor de Pasajeros (FETAP) efectúan la solicitud de actualización tarifaria vía mecanismo especial establecido por Res N° 01/2024; 3)

Documentación e informes tenidos en cuenta en el proceso de evaluación y análisis; 4) Informe Conjunto de la Gerencia de Transporte y el Área de Costos y Tarifas (Informe Técnico Costos y Tarifas N°79/2024 - Informe Técnico Gerencia Transporte N° 04/2024., considerado por la referida Mesa y del que surge la propuesta tratada en la Audiencia; 5) Constancia de publicación en el Boletín Oficial de la Resolución de Convocatoria a Audiencia Pública (Resolución ERSeP N° 61/2024); 6) Registro de participantes; 7) Acta de Cierre de la Audiencia debidamente suscripta; 8) Informe final de la audiencia.-

Que corresponde adentrarnos al análisis de las principales exposiciones vertidas durante el desarrollo de la Audiencia Pública.

Comenzando como primera expositora la Cra. Martellono en representación de FETAP, desde la Federación, junto con ASETAC, expresa "(...) *la Audiencia Pública sobre el incremento de tarifa básica kilométrica del transporte interurbano de pasajeros, Mesa Tarifaria número 13, el marco regulatorio es el anexo D del decreto 254 y la resolución general de ERSEP 1/2024. El período de costo que estamos analizando es marzo 2024, donde se determina a través del procedimiento de la resolución general 1 cuál debería ser el incremento en la TBK, para ello se toma el incremento de los componentes básicos del costo o más importantes del costo que integran la fórmula polinómica, y en función a ese incremento y al ponderador de la participación que tiene cada uno de estos costos se determina cuál debería el incremento de la TBK. Es así que se determinó que en cuanto al costo de Personal el incremento fue del 41,30, con una participación de 33,47, los costos variables se toma el valor del precio del combustible entre un mes y otro, que fue la tarifa anterior, y es un 7,5% de incremento con el 21,2% de participación; los costos fijos y los costos empresarios se toma el índice INDEC, que fue del 11%, y cada uno de ellos tiene una participación del 29,23 y del 13,08. Esto hace que el incremento sea del 21,36%, o sea, eso sería necesario incrementar la TBK entre febrero y marzo. De acuerdo a la resolución 1/2024 existe un tope para incrementar la tarifa, que viene dado por el índice de precios al consumidor, como el incremento fue del 11%, el IPC, se otorgó en una primera etapa este 11%; como consecuencia del procedimiento de la resolución 1, sin embargo desde la Cámara lo que nosotros pedimos es que se integre el 10,31 restante, debido a que el incremento de costos fue del 21,31, más allá de este procedimiento solicitamos que se integre el resto del aumento de los costos en la tarifa básica kilométrica. desde el 1º de enero de 2024 se dejaron de abonar las compensaciones tarifarias tanto nacionales como provinciales, generando un desequilibrio muy importante, donde si bien se otorgaron incrementos tarifarios para compensar no solo ese ingreso faltante sino también el aumento de los costos, de ninguna manera estos incrementos compensaron en términos de ingreso, ya que la demanda ha ido disminuyendo en*

*algunos casos hasta un 30%. Esto qué es, básicamente, digamos, se dieron de baja o de dejaron de abonar los subsidios, y si bien vimos incrementos tarifarios, como la demanda está muy deprimida, la realidad es que en ningún caso el sistema recuperó los ingresos que son necesarios para sostener la ecuación económica financiera, el sistema está en un desequilibrio muy profundo económico financiero. Nos encontramos en una economía en recesión y el transporte no escapa a esta realidad, lo que hace muy difícil reconstituir ingresos hasta el punto de poner en riesgo la operación del mismo. Existen múltiples franquicias en el sistema, como BEG, BAM, BOS, BIS y pase discapacitados, cuyo costo en diferentes porcentajes están siendo soportados por las empresas, es decir las empresas están subsidiando parte de la demanda, siendo que se trata de políticas de transporte. En junio, y como consecuencia del acuerdo paritario, el sistema deberá afrontar un incremento considerable en sus erogaciones y que en las condiciones críticas actuales implicaría un nuevo elemento de presión a los ya disminuidos ingresos, siendo más amplios en la dimensión de la situación actual la proyección de costo laboral y de combustible, solo esos dos conceptos, absorberían el total de la recaudación, sin margen para hacer sostenible el funcionamiento del mismo. Muchas gracias, es todo lo que tenemos para decir.”*

En segundo término hace su exposición el Lic. Cristian Gabriel Sansalone – Director General de Transporte Gobierno de la Provincia de Córdoba quien manifiesta que “(...) en primer lugar coincidimos en algunos aspectos con lo propuesto por la contadora, en virtud de cómo está la situación del sistema actualmente, sí nosotros hacemos alguna corrección respecto al tema de las franquicias, en realidad no está establecido solamente por reglamentaciones de transporte sino que todo atiende a leyes nacionales y provinciales respecto de esas poblaciones y el uso del transporte, en nuestro caso lo que hacemos concretamente es acompañar con el costo que le confiere concretamente a estas poblaciones, en el caso de los boletos sociales simplemente lo que hace la provincia es acompañar el costo que debe afrontar esa población o ese universo en virtud de la tarifa, el resto está contemplado dentro de las reglamentaciones nacionales y provinciales, en tanto leyes de personas con discapacidad como en concreto trabajadores, estudiantes, etc., etc., leyes que vienen de hace tiempo. Respecto al otro punto entendemos que sí, es necesario, ya que el sistema carece del fondo compensador del transporte que se quitó a nivel nacional a principios del mes de enero de este año, tenemos un sistema que hoy concretamente vive de la tarifa, entonces desde nuestro punto de vista esta tarifa tiene que ir acompañando el incremento de costos del sistema para poder seguir operando, y sí lo que pedimos en este caso desde Transporte es que, para que el usuario no afronte los costos inminentes de un aumento de más del 300% en los últimos meses y que esto se dé todo en este mes de mayo, entendemos que es necesario que haya sido desdoblada, por eso también había

*sido un pedido desde la Secretaría y que el componente que resta incrementar, que sería este 10% en la tarifa, en el 21% que arrojó el último informe, debería darse a partir del mes próximo que sería el mes de junio, más o menos contemplando un mes más y en función a eso ir evaluando los costos que viene teniendo el sistema y bueno, ver cómo se va compensando y equilibrando en función al aumento tarifario, que esto no represente otra caída de pasajeros como pasó con el primer aumento del mes de enero. Así que desde nuestro punto de vista entendemos que es importante que se vaya actualizando la tarifa en función a los costos de operación del sistema, tanto inflacionarios como los costos de servicio, combustibles, repuestos, etc., etc., pero tratar de hacerlo siempre y cuando teniendo equilibrio en función a cómo está el pasajero hoy y el nivel salarial de la población de la provincia. Así que bueno, simplemente eso, acompañamos que esta propuesta se lleve adelante y pedimos que sea a partir del mes próximo, que por lo menos demos treinta días a que veamos cómo repercutió este último aumento tarifario del 11% que se dio anteriormente, muchas gracias.”*

Por último, hace uso de la palabra el Cr Jorge Orellano en representación del ERSeP, comienza su exposición, “(...) van a ver algunas cosas que se van a repetir, esto es parte de la Mesa número 13 de transporte, que en este caso es una Mesa particular porque es una Mesa que la mantenemos abierta de manera continua, no como las otras Mesas que termina con un informe y la cerramos y volvemos a abrir otra cuando hace falta, en este caso dado la criti... dado lo crítico que está el sistema de transporte, como venimos escuchando, es una Mesa que la hemos mantenido abierta permanente, todas las semanas o cada quince días nos juntamos para ir revisando y manteniendo al día los costos del sistema y la realidad crítica que nos toca vivir. En este caso vamos a ver que los participantes estables de la Mesa son por parte de la Secretaría de Transporte Cristian Sansalone, que ya disertó, por parte de la Fiscalía de Estado el abogado Federico Tisera, por parte de FETAP y ASETAC los contadores Paola Martellono y Pablo Zalazar, y del lado de ERSEP quien les habla. También participan de manera permanente el área de Costos y Tarifas del ERSEP, representado por Lucas González, y por la parte técnica de la Gerencia de Transporte la contadora Lucrecia Vela. El informe que se trabajó en esta Mesa, este último informe, porque ya son varios, al haber sido una Mesa permanente hemos emitido varios informes, este último está sustentado por la resolución 1/2024 del ERSEP, que establece el mecanismo especial para la determinación de la tarifa de servicios públicos regulados por el ERSEP, esa misma resolución en el artículo 2 también establece que para que sea de aplicación este método tiene que ser a solicitud de las federaciones que representan a las empresas y también establece que en el caso de que el aumento de costos calculado por este mecanismo exceda ya sea el reporte de expectativas de mercado del Banco Central o el

IPC publicado por el INDEC, ese aumento de costos se va a ver topeado en esos dos indicadores. También la mantenemos abierta a la Mesa en forma permanente ya que estamos, de acuerdo a la ley 10.957 estamos en emergencia en el sistema de transporte público interurbano de pasajeros. Bueno, la nota solicitud de las federaciones ingresó el 17/4 y de ahí surge el informe conjunto del área de Costos y Tarifas y de la Gerencia de Transporte que vamos a pasar a revisar. La metodología un poco ya la explicó la contadora, se usan los parámetros de la Mesa anterior, que es la Mesa número 12, de ahí se separan cuatro ítems principales, que son los que vamos a evaluar cómo variaron los costos en el período de análisis, estos ítems son los costos asociados al Personal, los costos variables asociados al vehículo, los costos fijos asociados al vehículo y los costos empresariales, en el caso del ítem de Personal se ajusta por los sueldos de conductor urbano, el ítem de costos variables asociados al vehículo por el valor del combustible que abonan las empresas y los otros dos ítems por el IPC publicado por el INDEC. Todos estos cuatro rubros tienen una ponderación diferente cada uno, entonces se hace un cálculo ponderado entre la variación de costos de cada uno y lo que variaron efectivamente en el mes, este cuadro se repite con el que publicó la contadora porque trabajamos conjunto el informe, ahí se puede ver un poco más claro los cuatro ítems, los valores que tiene cada uno, el ponderador que le corresponde, el índice que se le aplica a cada uno y cómo afectan a la variación de los costos medios del sistema, en este caso llegamos a una variación del 21,31%, lo cual habría que compararlo, tal como ya habíamos indicado, con el artículo 2 de la resolución 1 del ERSEP, con los topes, que son el REM y el INDEC, en este caso son menores, entonces el aumento que se otorga va topeado con el 11% publicado por el INDEC y el excedente el artículo 2 establece que tiene que ser trabajado en Audiencia Pública. Bueno, ahí está transcripto el artículo 2 de la resolución 1/2024, es por eso que, en este caso, bueno, el 11% del tope del IPC hizo que se aprobara por resolución 61/2024 el primer tramo del aumento, llevando la TBK a 56,6591, incluyéndole el IVA del 10,5% a fines comparativos, una TBK del 62,6083. Por lo tanto, lo que queda para tratar en esta Audiencia Pública es el diferencial entre el 21,31 y el 11% ya otorgado por resolución 61/2024, ese diferencial hace que la TBK nueva sería 61,9227, incluyéndole el IVA del 10,5% a los fines comparativos estaríamos en una TBK de 68,4246, de esta manera el incremento diferencial asciende a 9,29, ahí 9,29 en realidad es porque el 10,31 que explicó la contadora es la diferencia simple entre el 21,31 y el 11 y el 9,29 es menor porque tenemos que llegar como máximo al 21,31, estamos hablando de los mismos números expresados de otra forma digamos. Adicionalmente, bueno, la forma y los períodos en los que se aplicará este incremento diferencial, entre el 21,31 y el 11% ya otorgado, los definirá oportunamente el directorio del Ente Regulador de Servicios Públicos. Adicionalmente quería

*comentarles que como una novedad en esta última Mesa que estuvimos trabajando se dispuso que las empresas de transporte hagan un descuento en los horarios no pico, lo que estuvimos charlando en la Mesa y que un poco es la idea tratar de aplanar la curva de demanda, que es muy fuerte en horarios pico, y tratar de incentivar a la gente que trate de ir a los horarios no pico, donde las unidades están un poco más vacías y ver si se logra así con algún beneficio económico para el usuario lograr aplanar esa curva de demanda. Bueno, hasta allí es la presentación nuestra, muchas gracias. 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, asimismo, es de señalar que por Resolución General ERSeP n° 61/2024 se otorgó oportunamente un incremento del 11%, el que debía detraerse de la variación del 21,31% oportunamente informada por la Gerencia y el Área de Costos y tarifas. Que en relación al remanente el que ha sido tratado en la presente audiencia pública es de señalar que el porcentaje a autorizar no resulta la diferencia simple entre uno y otro porcentaje (21,31% y 11%) sino la desacumulación de dichos porcentajes en relación a la tarifa aprobada por Resolución General n° 23/2024.

Por ello la diferencia entre el 21,31% resultante de la variación de los costos medios y el 11% ya otorgado, el mismo fija la nueva TBK en \$61,9227. Asimismo, si se incluye el IVA a los fines comparativos con la TBK vigente, resulta un valor de \$ 68,4246, de esta manera el incremento asciende a 9,29% adicional.

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.

Que atento a lo dispuesto por el artículo 1º 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(...)*”.

III. Por todo ello, Ley N° 8669 (modif. Ley 9034), Ley N° 10433 y demás normas citadas aplicables al caso, lo expuesto en el Dictamen N° 09/2024 de la Gerencia de Transporte en ejercicio de las atribuciones conferidas por los artículos 21 y siguientes de la Ley Provincial N° 8.835 –Carta Del Ciudadano, y sin dejar de poner en valor el trabajo técnico de las áreas específicas, es importante advertir que no se cumplió con lo establecido en la Resolución General ERSeP 60/2024 (Anexo 1 Art.7) referido a la antelación de las publicaciones de convocatoria a Audiencia que deberán realizarse dentro de los 10 días corridos anteriores a la fecha prevista para la Audiencia, dado que el día 7 de Mayo de 2024 por medio de Resolución N°61 se convocó a Audiencia Pública para el 15 de mayo de 2024, de esto se desprende que todo el proceso que inicio el 17 de abril del 2024 con la solicitud de revisión tarifaria a través del mecanismo impuesto en su momento por Resolución 1/2024 para hacer frente a un proceso de inflación creciente, el cual ya no se debería usar dado que la inflación está en baja , resulta desprolijo y con errores que afectan los derechos del Usuario. Este Ente en pos de garantizar los intereses y derechos de los Usuarios tendría que declarar nula la Audiencia y hacer un nuevo llamado en tiempo y forma promoviendo la participación de todos los actores vinculados al transporte Interurbano, recuperando de esta manera el verdadero sentido de la Audiencia Pública que es escuchar todas las voces en particular la de los Usuarios, para así tomar decisiones equitativas. Ante lo expresado, dicho ajuste no puede ser acompañado mientras este Ente Regulador de los Servicios Públicos (ERSeP), continúe aplicando una doble vara y no vele de igual manera por los intereses de ambos extremos de la ecuación: la prestadora del servicio y el usuario. Sugerimos a las empresas a hacer un reajuste del gasto para compensar el impacto de la quita de subsidio evitando así perjudicar nuevamente la economía del usuario que en su gran mayoría son el sector de la sociedad con menos recursos, rehenes del sistema ya que no tienen posibilidad de tener otro medio de transporte que no sea el público. Instamos al Gobierno Provincial, a las Prestatarias y demás actores del Transporte Interurbano a buscar otras soluciones más allá del aumento de tarifa porque la consecuencia inmediata fue una fuerte caída del corte de boletos llegando a un 30% en algunos casos, agravando aún más la sostenibilidad



del sistema. Por tal motivo, la decisión de esta Vocalía es votar en negativo el aumento del 9,29% solicitado respecto a la Tarifa Básica Kilométrica vigente, priorizando el contexto crítico planteado y del cual no puede permanecer indiferente. Habrá que afinar con inteligencia las estrategias para que la gestión, calidad de servicio y “facturación” de la prestadora sean coherentes con una realidad más que dura y marque con responsabilidad una proyección posible y viable, respetando los tiempos y formas de los procesos. Por todo lo expuesto, mi voto es negativo.

Así voto.

Voto del Vocal Facundo C. Cortes

Viene el Expediente N° 0521-075365/2024, a 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 con fecha 17 de abril de 2024 ingresó a este organismo la nota CI N° 044052711185724, por la que – de manera conjunta – ASETAC y la Federación de Empresarios del Transporte Automotor de Pasajeros (FETAP) y, integrantes de la Mesa de Estudios Tarifarios del Servicio Público del Transporte Interurbano por la que solicitan la adecuación 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.

Que por su parte la Secretaría de Transporte ha expuesto ante este organismo mediante nota obrante en autos al orden N° 64 la necesidad de continuar el trabajo en la mesa de estudios tarifarios del servicio de transporte interurbano a fin de poder concluir con todos los objetivos señalados en las mismas, referidas a la actualización de valor de las tarifas aplicables en el servicio de transporte interurbano.” Asimismo, en la misma señalan que “En función a los últimos incrementos reflejados en el Índice de Precios al Consumidor (IPC) y al Relevamiento de Expectativas de Mercado (REM) de los últimos 2 (dos) meses, se sugiere el incremento del 22% de la Tarifa Básica Kilométrica (TBK) vigente.”

Que a orden N° 62 obra informe Conjunto de la Gerencia de Transporte y el Área de Costos y Tarifas (Informe Técnico Costos y Tarifas N°79/2024 - Informe Técnico Gerencia Transporte N° 04/2024), el cual expone que la actualización tarifaria correspondiente al Índice propio del sector determinada por este estudio para el mes de marzo resultó de 21,31%, no obstante, considerando los topes establecidos por la RG N° 01/2024 se deberá fijar un porcentaje máximo de incremento por la actualización para el mes de marzo del 11%.

Que atento a ello y a la solicitud de incremento tarifario efectuada por las Cámaras empresariales vía el mecanismo especial para la actualización de la tarifa establecido en la Resolución 1/2024 de fecha 17 de enero 2024 pero en observancia al límite establecido por la mencionada Resolución se autorizó a las empresas prestatarias del servicio público de transporte a efectuar un incremento tarifario del 11% sobre la TBK vigente mediante Resolución N° 61 de fecha 07 de mayo de 2024.

Que con fecha 07 de mayo de 2024 por medio de la Resolución N° 61 se convocó a Audiencia Pública para el día 15 de mayo de 2024 a las 10 hs. a desarrollarse en modalidad digital remota y en este sentido se labró el acta respectiva que a tenor del orden de expositores, 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° 61/2024, un incremento del 11% el que debía detraerse de la variación del 21,31% oportunamente informada por la Gerencia y el Área de Costos y tarifas.

Que en relación al remanente surge que el porcentaje a autorizar no resulta la diferencia simple entre uno y otro porcentaje (21,31% y 11%) sino la desacumulación de dichos porcentajes en relación a la tarifa aprobada por Resolución General n° 23/2024. Por ello la diferencia entre el 21,31% resultante de la variación de los costos medios y el 11% ya otorgado, fija un incremento que asciende a 9,29% adicional.

Que retomando el análisis del caso que nos convoca vemos que los reajustes tarifarios siempre encuentran su causa en reconocer los incrementos en los precios que inciden de manera directa en la explotación del servicio público a cargo de nuestras representadas. En este sentido la única respuesta a un sistema que se encuentra colapsado, de mala calidad y con incumplimientos permanentes, es el aumento de la tarifa y no una reestructuración completa e integral que le garantice al usuario la correcta prestación.

Que si bien esta vocalía, ha venido acompañando los incrementos de manera desdoblada en la inteligencia de buscar un equilibrio entre los usuarios y el resguardo de los ingresos de los trabajadores de las empresas concesionarias, considero oportuno rechazar el presente incremento hasta que tanto exista un compromiso Estatal en el cual se establezcan modificaciones estructurales en el Servicio Público de Transporte Interurbano de Pasajeros de la Provincia de Córdoba.

En consecuencia, voy a votar en sentido negativo respecto a la pertinencia del aumento tarifario solicitado por la empresa.

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 regulado por la Ley N° 8668 (modif. Ley 9034) y Ley N° 10433.

Considerando que en el caso que nos ocupa, con fecha 17 de abril de 2024 ingresó a este organismo la nota CI N° 044052711185724, por la que – de manera conjunta – ASETAC y la Federación de Empresarios del Transporte Automotor de Pasajeros (FETAP) y, integrantes de la Mesa de Estudios Tarifarios del Servicio Público del Transporte Interurbano por la que solicitan la adecuación 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.

En este sentido, por su parte la Secretaría de Transporte ha expuesto ante este organismo mediante nota obrante en autos al orden N° 64 la necesidad de continuar el trabajo en la mesa de estudios tarifarios del servicio de transporte interurbano a fin de *poder concluir con todos los objetivos señalados en las mismas, referidas a la actualización de valor de las tarifas aplicables en el servicio de transporte interurbano.* Asimismo, en la misma señalan que *“En función a los últimos incrementos reflejados en el Índice de Precios al Consumidor (IPC) y al Relevamiento de Expectativas de Mercado (REM) de los últimos 2 (dos) meses, se sugiere el incremento del 22% de la Tarifa Básica Kilométrica (TBK) vigente.”*

Que en este estado se procedió celebrar dos reuniones correspondientes a la Mesa de Estudio Tarifario del Servicio Público del Transporte (reuniones cuarta y quinta) de fechas 24 y 29 de abril del corriente 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 a orden N° 62 obra informe Conjunto de la Gerencia de Transporte y el Área de Costos y Tarifas (Informe Técnico Costos y Tarifas N°79/2024 - Informe Técnico Gerencia Transporte N° 04/2024).

Que dicho informe expone que la actualización tarifaria correspondiente al Índice propio del sector determinada por este estudio para el mes de marzo resultado de 21,31%, no obstante, considerando los topes establecidos por la RG N° 01/2024 se deberá fijar un porcentaje máximo de incremento por la actualización para el mes de marzo del 11%.

Que, asimismo, con fecha 07 de mayo de 2024 por medio de la Resolución N° 61 se convocó a Audiencia Pública para el día 15 de mayo de 2024 a las 10 hs. a desarrollarse en modalidad digital remota.

Qué en primer lugar es necesario comprender que desde un sentido formal, la audiencia pública llevada a cabo el día 15 de mayo, no cumple con los requisitos necesarios para ser considerada como válida legalmente, debido a que la convocatoria de la misma ha sido realizada de manera irregular y contraria a las directivas que se entablan en la Resolución General número 60 y su Anexo, del día 30 de abril de 2024 producida por este ente, debido a que es contraria, específicamente, al artículo 7 del **“Reglamento General de las Audiencias Públicas”** que establece en sus últimos párrafos lo siguiente: “En todos los casos, deberá invitarse a concurrir a la audiencia pública al Consejo Asesor Consultivo de las Asociaciones de Usuarios y Consumidores del ERSeP y por su intermedio a las entidades que lo integran; (...)

***Antelación:*** *Las publicaciones deberán realizarse dentro de los diez (10) días corridos anteriores a la fecha prevista para la audiencia”*

Vale aclarar que, ante cualquier duda en relación a la interpretación de este último apartado, es necesario dar a conocer que, en base a la Constitución Nacional (específicamente su Art. 42) y la Ley 24.240 de Defensa al Consumidor, rige el principio denominado “favor consommatoris” lo cual implica una interpretación favorable al Usuario y consumidor en caso de duda y en relación a las normas.

En base a ello se vuelve evidente que, producida la Resolución General N°61 el día 07 de mayo de 2024, publicada en el boletín oficial de la Provincia de Córdoba el día 10 de mayo de 2024, queda claro que no se han cumplido los días de antelación necesarios para el llamado a audiencia pública el día 15 de mayo de 2024, dado que no se han cumplido con los 10 días de antelación previos para la realización de las publicaciones necesarias que dan conocer las Audiencias Públicas. Por lo tanto, la audiencia pública debería ser convocada nuevamente, cumpliendo con los requisitos exigidos, estableciendo que todo aquello producido en la audiencia realizada irregularmente, sea suspendido o declarado nulo, según lo que suceda en la nueva audiencia subsanada.

Que en este sentido, teniendo en cuenta los medios y mecanismo tecnológicos que nos aportan los constantes avances de la tecnología y conociendo los recursos propios que tiene este ente, el Estado provincial, las empresas prestadoras y sus correspondientes áreas de difusión, publicidad y marketing; se vuelve necesario problematizar la poca concurrencia, difusión y conocimiento que hay sobre la realización de audiencias públicas y la necesidad de garantizar, según nos corresponde por mandato constitucional, la participación ciudadana para el fortalecimiento de una democracia participativa, la cual, se encuentra sumamente debilitada.

Es por ello que **propongo se trate un régimen de publicaciones y difusión del ERSeP** que mejore y profundice la comunicación de información al Usuario y que también abarque la obligación de los prestadores de servicios de informar mediante sus redes (y en este caso también en sus vehículos, dado que el Usuario está en constante relación con el mismo) la convocatoria a audiencias públicas, donde se fije en letra, tamaño y color legible y en un lugar notoriamente vistoso, el día, la hora, el lugar, el tema de la convocatoria y la página web de este ente. Lo cual, permitiría garantizar realmente el derecho de información, de participación y control que tienen los ciudadanos, que se ve en crisis si se tiene en cuenta el poder y facilidad que otorgan las redes sociales y otros medios para la difusión y participación de distintos actores.

Por otra parte, en materia sustancial, se vuelve imperante entender que el Art N° 2 inc. b de la Resolución N° 01/2024 establece que “La actualización resultante de la aplicación de éste mecanismo tendrá como tope máximo los índices publicados por el Banco Central de la República Argentina (BCRA) del Relevamiento de Expectativas Mercado (REM) y/o el Índice de Precios al Consumidor (IPC), para el periodo considerado en cada caso, ello a los fines de su previsibilidad.” y el inc. d indica que “La actualización resultante de la aplicación de éste mecanismo tendrá como tope máximo los índices publicados por el Banco Central de la República Argentina (BCRA) del Relevamiento de Expectativas Mercado (REM) y/o el Índice de Precios al Consumidor (IPC), para el periodo considerado en cada caso, ello a los fines de su previsibilidad.”

Y que, si bien en esta resolución se mantiene “Que, asimismo, es de señalar que por Resolución General ERSeP n° 61/2024 se otorgó oportunamente un incremento del 11%, el que debía detraerse de la variación del 21,31% oportunamente informada por la Gerencia y el Área de Costos y tarifas. Que en relación al remanente el que ha sido tratado en la presente audiencia pública es de señalar que el porcentaje a autorizar no resulta la

diferencia simple entre uno y otro porcentaje (21,31% y 11%) sino la desacumulación de dichos porcentajes en relación a la tarifa aprobada por Resolución General n° 23/2024.

Por ello la diferencia entre el 21,31% resultante de la variación de los costos medios y el 11% ya otorgado, el mismo fija la nueva TBK en \$61,9227. Asimismo, si se incluye el IVA a los fines comparativos con la TBK vigente, resulta un valor de \$ 68,4246, de esta manera el incremento asciende a 9,29% adicional.”

En la práctica real, la suma de estos aumentos (11% y 9,29%) significa para el Usuario un aumento que supera abruptamente el 11% de los índices que marca el INDEC para el mes tratado, en relación a los índices del REM y el IPC, los cuales se entienden, por la norma de la RG 01/2024, como el límite máximo a permitir en los ajustes tarifarios. Si bien, el excedente fue tratado en la Audiencia Pública, ha quedado explícito en este voto y otros anteriores, la falta de esfuerzos para garantizar el debido cumplimiento del funcionamiento y fines de las audiencias públicas, las cuales terminan siendo funcionales solamente a los sectores empresariales, dado que hay un claro incumplimiento en la difusión y búsqueda de participación de los Usuarios, generando así, que un mecanismo el cual debería contemplar a las distintas partes, sea mayoritariamente unilateral y de escasa/nula participación ciudadana. Por ello, entiendo que sería incoherente que se permita un aumento de tal magnitud, dado que vuelve insignificante y totalmente flexible una normativa y un procedimiento que se suponían “justos y seguros” para enfrentar la crisis que vive nuestra Nación. Además, se interpretaría que la norma persigue un objetivo totalmente contrario a su fin, que es el de regular aumentos tarifarios para que no sean excesivos ni abusivos (procedimiento que sin embargo sigue sin tener consideración real hacia los que acceden al transporte) **tanto para prestadores como para Usuarios.**

Cómo conclusión final, es de remarcar que hay un constante aumento excesivo de la tarifa y un nulo cumplimiento de los deberes de información hacia los Usuarios, quienes no conocen realmente sobre que costos se están haciendo cargo y de que costos se hacen cargo las prestadoras, donde se refleja que el mayor sacrificio lo está haciendo quien utiliza el transporte público. También es notorio que, con este procedimiento y sin tener en consideración a los Usuarios, se está llevando a la caída del sistema, tal como indicó la Cra. Martellono, representante de FETAP “(...) *“desde el 1º de enero de 2024 se dejaron de abonar las compensaciones tarifarias tanto nacionales como provinciales, generando un desequilibrio muy importante, donde si bien se otorgaron incrementos tarifarios para compensar no solo ese ingreso faltante sino también el aumento de los costos, de ninguna manera estos incrementos compensaron en términos de ingreso, ya que la demanda ha ido disminuyendo en algunos casos hasta un 30%. Esto qué es, básicamente, digamos, se dieron de baja o de dejaron de abonar los*

*subsidios, y si bien vimos incrementos tarifarios, como la demanda está muy deprimida, la realidad es que en ningún caso el sistema recuperó los ingresos que son necesarios para sostener la ecuación económica financiera, el sistema está en un desequilibrio muy profundo económico financiero. Nos encontramos en una economía en recesión y el transporte no escapa a esta realidad (...)*". Por lo cual, es claro que la solución a buscar es la recomposición de una tarifa que promueva la demanda y por otro lado, la lucha conjunta entre Usuarios, Prestadores y nuestros legisladores para conseguir la recomposición de aquellos subsidios que han sido recortados y que significan el encarecimiento excesivo de los Servicios, lo que pone en riesgo la accesibilidad del mismo, acrecentando los medios de transportes informales, consolidando la falla en la prestación del servicio y el incumplimiento de los fines del mismo, dado que se ha transformado, ya no en un beneficio público eficaz y conveniente, sino en un sacrificio totalmente contraproducente para algunos y un privilegio para otros.

Por todo lo expuesto, queda en evidencia que la solución presentada a los problemas de sustentabilidad del sistema, basada en los aumentos tarifarios a través de un proceso que para nada contempla a los Usuarios y a sus intereses, en contra del cumplimiento de los deberes que con ellos se tienen y donde se evita su participación, solamente llevan a la caída del Servicio y el sistema, agudizando la crisis socio económica que se tiene a nivel nacional.

En miras de que se abran debates y propuestas sobre sistemas que efectivicen la participación del Usuario, profundizando el desarrollo de los sistemas de comunicación e información, creando estructuras que tornen las opiniones de estos como la premisa máxima a tener en cuenta y con el convencimiento de que esta solución será eficaz, **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 expuesto en el Dictamen N° 09/2024 de la Gerencia de Transporte en ejercicio de las atribuciones conferidas por los artículos 21 y siguientes de la Ley Provincial N° 8.835 –Carta Del Ciudadano, el Directorio del Ente Regulador de los Servicios Públicos (ERSeP), por mayoría (doble voto del Presidente, Mario A. Blanco y voto de los Vocales Mariana A. Caserio y José Luis Scarlatto)

**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 \$ **61,9227** e incluyendo el 10,5% del IVA a resulta un valor para la nueva TBK de \$ **68,4246**. De tal modo el incremento asciende al **9,29 %** respecto a la Tarifa Básica Kilométrica vigente conforme lo establecido en los considerandos.

**ARTÍCULO 2º: 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 3º: ESTABLÉCESE** que la tarifa a abonar por el usuario en todo concepto, no deberá ser superior a **9,29 %** respecto de la tarifa vigente por RG N° 61/2024.

**ARTÍCULO 4º: 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: Boleto Educativo Gratuito, Boleto Obrero Social y Boleto Gratuito al Adulto Mayor.

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