

**AUDIENCIA PÚBLICA TRANSPORTE INTERURBANO 7 DE FEBRERO DE 2025**

**José Luis Scarlatto – Presidente ERSEP – (JLS):** Hola, muy buenos días, saludar a todos lo que están conectados a esta Audiencia Pública revisoria de transporte, vamos a dar paso a Secretaría para dar comienzo al temario.

***Lectura Resolución 2860 ERSEP – Convocatoria a Audiencia Pública Virtual -.***

**JLS:** Muy bien, le vamos a dar la palabra al contador Jorge Orellano de ERSEP.

**Jorge Orellano – Gerente Transporte ERSEP – (JO):** Hola, buen día.

**Secretaría:** Buenos días.

**JO:** Buen día, ¿cómo están? Bueno.

**JLS:** Adelante Jorge.

**JO:** Como dijo el presidente, mi nombre es Jorge Orellano, gerente de Transporte del ERSEP, yo voy a pasar ahora a comentarles un poco el trabajo que hace la Mesa de Estudios Tarifarios de Transporte Interurbano, en general y en particular en este informe que estamos... que elevamos a directorio. Estamos inmersos en la Mesa número 13 de transporte, es una mesa que estuvo abierta en forma permanente y que vamos a cerrar con este último informe para darle paso la próxima vez a la 14. Los integrantes de la Mesa son, por el lado de Secretaría de Transporte Cristian Sansalone, por Fiscalía de Estado Federico Tissera, por ERSEP Jorge Orellano, y por el lado de las federaciones, por FETAP Paola Martellono y por ASETAC Pablo Salazar. También forman parte de la Mesa el área de Costos y Tarifas del ERSEP, con Lucas González y Rafael Hofmann, y por el área técnica de la Gerencia de Transporte Lucrecia Vela. Acá un poco se muestra el estudio completo, lo que es el procedimiento completo cuando aplicamos el decreto 254, hay una solicitud de incremento por parte de FETAP y ASETAC, se hace un informe con la resolución de apertura, se trabaja en la Mesa Tarifaria, se hace un informe técnico, se vota por los miembros de la Mesa, se eleva al directorio, se hace Audiencia, y después el directorio con el voto de sus miembros resuelve. En el caso de la resolución 1 del 2024 de ERSEP las diferencias con el procedimiento completo son que la fórmula completa del decreto 254 anexo 2 se aplica en forma reducida y no se hace la Audiencia Pública que sí se hace cuando se aplica el decreto 254. Acá les voy a pasar, a modo de ejemplo, para que vean lo que es una estructura de costos medios completo del decreto 254, con sus subítems, hay

cuatro ítems principales, los costos asociados al personal, los costos variables asociados al vehículo, los costos fijos asociados al vehículo y los costos empresarios e impositivos, de todo eso se hace un estudio pormenorizado de los ítems, tal cual establece el decreto 254 y se estudia lo que es la evolución de los costos medios, pero se hace una ponderación al final de la cantidad de pasajeros equivalente que pagan ese kilómetro, que es un dato muy relevante en lo que es el transporte porque todos los costos que tiene el sistema se tienen que ponderar por la cantidad de gente que está viajando en el momento que se hace el estudio tarifario. Con respecto a la fórmula abreviada que aplicamos durante 2024, con la autorización de la resolución 1, se tomaron, si pueden ver en este cuadro los cuatro ítems principales de los costos, cada uno ponderado de acuerdo a la última ponderación que se hizo en la Mesa 12, que fue la última de 2023, que son esta columna que dice acá ponderador, y a cada uno de esos ítems se le aplicó un índice propio de la actividad, en los costos asociados al personal lo que establece el convenio colectivo de trabajo, la evolución que tenía en su momento, en los costos variables asociados al vehículo el precio del combustible y en los otros dos ítems el IPC a nivel general, eso es lo que fue dando cuando se fueron haciendo los diferentes estudios por la resolución 1 el aumento que correspondía. Acá se puede ver un resumen de lo que fue todos los aumentos aplicados durante 2024 por la resolución 1, que fueron cuatro informes, acá ustedes pueden ver que hay cinco resoluciones generales pero fueron cuatro informes, por qué, porque el tercero, que es la resolución 1... que es la resolución 61, perdón, y la 66, fue el mismo informe, lo que pasa es que en ese caso nos excedimos el tope establecido por la resolución 1, que es el IPC o el REM el menor, entonces se topeó el 11% y el 9,29 fue a Audiencia Pública que se hizo en su momento y se aprobó lo que faltaba. Si pueden observar, acá tenemos la evolución de lo que sería los costos medios por la resolución 1, que nos da 188,02%, el aumento completo que se otorgó, porque también tenemos que tener en cuenta que hubo dos resoluciones que tuvieron un impacto muy fuerte de la quita de subsidios, que fue la quita de subsidios nacionales y la quita de subsidios provincial, y en la última columna, que es el 198,68, que es el IPC Córdoba, entonces pueden ver cómo la evolución del IPC con los costos medios es muy similar, en los costos medios estamos unos 10 puntos por arriba, pero el aumento real otorgado con quita de subsidios es superior. Bueno, este es el marco normativo en el cual se trabaja con la Mesa, que es el decreto 254/2003, la resolución 1/2024, la ley 10.957, que es la que estableció la emergencia del transporte público el año pasado y que ha sido prorrogada para 2025, y la resolución 2.476 del ERSEP. Bueno, ahora sí les paso a comentar lo que se hizo específicamente en esta Mesa, que se hizo un estudio completo del decreto 254, o sea se hace la recopilación completa de todos los ítems de los costos medios, esta información es provista por las federaciones, por Secretaría de Transporte y por algunos indicadores que se toman publicados por el INDEC, todos estos ítems se cargan en la fórmula del 254, se discuten con los integrantes de la Mesa, vamos viendo cuáles son los costos más representativos y en los que tenemos diferencia vamos viendo cuál es el que más

correspondería, y por último se hace el cálculo final de la TBK por la polinómica completa del anexo D del decreto 254. Esta es la misma planilla que les mostré al principio como ejemplo pero esta ya sí tiene los costos finales de lo que analizamos en esta Mesa, cada uno de los ítems completos analizados y ponderados por la cantidad de pasajeros equivalente que pagan el boleto, nos da una TBK resultante de 78,5022. Ahí sí podemos concluir que estamos por arriba de lo que se otorgó por la resolución 1, o sea que todo lo otorgado durante 2024 con la fórmula acotada estaba Ok, comparado con el cálculo completo. De este análisis también obtenemos los nuevos ponderadores, acá se pueden ver los nuevos ponderadores, que serían los que deberíamos aplicar durante 2025 en el caso de tener que aplicar nuevamente la resolución 1, estos de la última columna son los que vamos a tener que usar. Y por último, bueno, acá están las conclusiones del informe final, este informe final les comento que, bueno, fue votado por unanimidad por los cinco integrantes de la Mesa, y lo que concluimos es un poco lo que ya les vine comentando, que los incrementos otorgados por vía de la implementación del mecanismo establecido en la resolución 1 durante todo el año 2024, cumple con todos los requisitos establecidos por la normativa vigente y luego de un estudio efectuado completo por el decreto 254 determinamos que los incrementos otorgados para el período no exceden los valores arribados por este cálculo. Como segundo punto en la conclusión establecemos los ponderadores que les mostré en la página anterior para que sean aplicados si hiciera falta ajustar la tarifa por el mecanismo de la resolución 1 durante 2025, tenemos los ponderadores actualizados. Y el tercer punto es determinar la diferencia que nos estaría quedando en la TBK entre la última fijada el 6 de diciembre, por la última resolución del directorio, que es de 73,21, más IVA 80,99, con la obtenida por el estudio completo, que sería 78,5022 y con IVA 86,7447, nos estaría quedando una diferencia del 7,2%. Bueno, este sería todo el estudio completo que hizo la Mesa a solicitud del directorio, así que bueno, muchas gracias a todos.

**JLS:** Muchas gracias contador Orellano, ahora vamos a dar paso a la palabra de la Secretaría de Transporte, el licenciado Cristian Gabriel Sansalone.

**Cristian Gabriel Sansalone – Secretaría de Transporte Gobierno de Córdoba – (CGS):**

Qué tal, cómo están, buen día, bueno, en principio estamos de acuerdo con el informe, hemos sido parte de la Mesa y hemos trabajado sobre estas cifras y las ponderaciones en cada caso, y bueno, por supuesto entendemos que el transporte interurbano está viviendo un momento complicado, es por eso que también desde la Secretaría se solicitó concretamente la prórroga de la emergencia del sistema, en función también a la caída de pasajeros por la adecuación tarifaria, en función o a consecuencia de la quita de subsidios nacionales principalmente y la caída de ese convenio si se quiere entre Provincia y Nación por este aporte o esta asistencia extraordinaria. Nos lleva de alguna manera a tener que adecuar la tarifa permanentemente a

los costos inflacionarios para que el sistema pueda operar, entonces en ese caso entendemos que esta actualización debe ser permanente o debe ir acompañando permanentemente los incrementos de los componentes que hacen al sistema, que hacen a la operación, a los costos operativos del sistema, y creemos que incluso con los índices establecidos o los topes como se generaron en su momento del REM o del IPC estamos en los valores que el sistema tiene que estar para operar, la provincia sigue haciendo un aporte importante a la demanda en este caso, a través de los programas sociales que el gobernador Llaryora ha seguido sosteniendo, y que la verdad que ya estamos alrededor de un 30 o 35% de personas, de usuarios del sistema de transporte interurbano que de alguna forma están siendo beneficiadas completamente por este tipo de aporte, así que para ello, en este caso para nosotros es una enorme satisfacción entender que el gobierno sigue haciendo una apuesta al sistema de transporte y sigue sosteniendo la demanda de aquellos pasajeros que hoy no están pudiendo hacer frente a estos costos. Pero bueno, estamos de acuerdo con esto, lo que sí tendríamos que terminar de definir, no sé si este es el espacio o será en los próximos días, si esto va a ser... si este 7.2% de incremento en la TBK va a ser en una sola instancia, o discutir la necesidad de hacerla en dos, pero eso se verá, nosotros desde nuestra recomendación por lo menos sería hacerlo de una, en una sola vez, ya que esto viene atrasado si se quiere de la última actualización, que fue con datos de septiembre, digamos, o que tenemos octubre, noviembre y diciembre que estarían siendo contemplados ahora. Así que por nuestra parte, bueno, acompañamos por supuesto y estamos de acuerdo con los números y con el informe que ha expuesto el contador Orellano, y bueno, quedamos discutiendo, seguramente quedamos conectados con la Mesa como para seguir trabajando en las próximas actualizaciones y lo que se viene de acá para adelante. Eso sería todo, muchas gracias.

**JLS:** Gracias licenciado Cristian Sansalone, vamos a dar paso, en representación de FETAP, a la contadora Paola Martellono.

**Paola Martellono – FETAP – (PM):** Sí, hola, qué tal, buen día a todos.

**JLS:** Hola Paola.

**PM:** Bueno, al igual que Cristian Sansalone de la Secretaría nosotros de nuestra parte también estamos de acuerdo con el análisis que venimos efectuando con esta Mesa, es una Mesa que la trabajamos constantemente para poder tratar de llevar el sistema interurbano a su situación de equilibrio, y sabiendo que es muy necesario todo este tipo de recursos para las empresas y todos conocemos cuál es la situación que estamos transitando, y también como dice Cristian hemos sufrido una baja de pasajeros importante, principalmente en el primer trimestre, que no logramos recuperar, esto obviamente tiene que ver con el ajuste tarifario y con toda la cuestión

macro y económica que ha tenido nuestro país durante este año. Bueno, consideramos que los incrementos otorgados no superan lo del decreto 254, tal como lo expuso el contador Orellano, y bueno, siempre consideramos oportuno que es necesaria la adecuación tarifaria, por eso nosotros desde la cámara solicitamos que este 7,22% que dio de incremento, bueno, sea aplicado para poder sostener y mantener el equilibrio económico financiero de las empresas. Nada más de nuestra parte, muchas gracias.

**JLS:** Muchas gracias contadora Paola, ¿hay alguna pregunta, alguna consulta por hacer? En el marco de haber ya expuesto los tres inscriptos para disertar en esta Audiencia Pública revisoria anual, todo lo expresado va a ser elevado y considerado al directorio del ERSEP para su tratamiento y posterior resolución. De esta manera estaríamos dando por concluida esta Audiencia Pública, saludarlos a todos y agradecerles la participación.

**CGS:** Muchas gracias.

**JO:** Muchas gracias.

**PM:** Gracias.