

Córdoba, 05 de enero de 2021

## RESOLUCIÓN GENERAL N° 01.-

### VISTO:

El Expediente N° 0521-061528/2019, en el que obran las presentaciones promovidas por la Federación de Empresarios del Transporte Automotor de Pasajeros (F.E.T.A.P) y la Asociación de Empresarios del Transporte Automotor de Córdoba (ASETAC) y el informe técnico elaborado por la Mesa de Estudios Tarifarios (RG ERSeP N° 54/2016), entre otros documentos, a los fines del tratamiento de la revisión tarifaria del Servicio Público de Transporte Interurbano de Pasajeros de la Provincia de Córdoba regulado por la Ley N° 8669 (modif. Ley 9034) y Ley N° 10433.

### CONSIDERANDO:

Voto del Presidente, Mario A. Blanco, y de los vocales José Luis Scarlatto, Luis A. Sánchez y Walter Scavino.

Que la Ley N° 10433 en su artículo 1° establece: *“...que el Ente Regulador de los Servicios Públicos de la Provincia de Córdoba (ERSEP) será competente, de manera exclusiva, para determinar y aprobar las modificaciones, revisiones y ajustes de los cuadros tarifarios y precios de los servicios a cargo de los prestadores de servicios públicos que se encuentren bajo su regulación y control.”*

En virtud del Art. 24 Ley 8.835 el cual otorga la función reguladora al Ente Regulador de los Servicios Públicos (ERSeP) y sus alcances y del inciso a) del Art. 25 de la mencionada Ley, compete a este ERSeP cumplir y hacer cumplir esta Ley y sus reglamentos, como así también las normas regulatorias derivadas de la misma.

Que en un mismo orden el Art.1 de la Ley N° 10.433 de fecha 22 de Marzo de 2017, ha fijado la competencia exclusiva del ERSeP para determinar y aprobar los cuadros tarifarios de las permisionarias bajo su ámbito de regulación y expresa que: *“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 atento al plazo transcurrido desde la suspensión de este trámite, corresponde reanudar el mismo, a efectos de proceder al tratamiento de la petición formulada por las Federaciones.

Que con fecha 13/12/2019, 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), presentan de manera conjunta el trámite n° 91182405997919 (F.U. 17), en el que solicitan el pedido de reajuste de la tarifa, que el mismo (...) *“se encuentra acompañado por el ESTUDIO DE COSTOS con datos correspondientes al periodo Mayo 2019-Octubre 2019 (...). Es por lo expuesto que solicitamos un incremento del 52,45% respecto al valor vigente para la primer propuesta de incremento salarial. Luego solicitamos un incremento del 58,15% para la segunda propuesta de incremento salarial, la cual regirá a partir de Enero 2020 y por último un 63,13% para la última propuesta salarial ofrecida, que regirá a partir de Febrero 2020.”*

Que con fecha 13/12/2019 se inician las actuaciones en el Ente Regulador de los Servicios públicos (ERSeP) a los efectos de constituir la “Mesa de Estudios de la Tarifa de transporte” a los fines de llevar a cabo la revisión tarifaria del Servicio Público del Transporte Interurbano de la Provincia de Córdoba en orden a lo establecido por Art. 1 de la Resolución ERSeP N° 54/2016 de fecha 30 de noviembre de 2016.

Asimismo, con fecha 20/12/2019 el Gerente de Transporte de este Ente, habilitó la “Mesa de Estudios de la Tarifa de transporte”.

Que se han celebrado las reuniones necesarias y suficientes para analizar y estudiar la Tarifa Básica Kilométrica, dando cumplimiento así con todo lo estipulado por Resolución ERSeP N° 54/2016.

Que a fojas 25/39 obra informe Conjunto de la Gerencia de Transporte y el Área de Costos y Tarifas N° 160/2019 – Mesa Tarifaria N° 6 de Transporte Interurbano de Pasajeros.

Que con fecha 27/12/2019 se convocó a Audiencia Pública por medio de la Resolución N° 4222.-

Que en virtud de comunicación de la Secretaría de Transporte obrante a fojas 74, por resolución N° 01/2020 se dispuso suspender la audiencia pública mencionada precedentemente.

Que con fecha 04/12/2020 se convocó a Audiencia Pública por medio de la Resolución N° 0553/2020 para el día 23 de diciembre de 2020 a las 10hs. a desarrollarse en modalidad digital remota.

Que en este sentido, en la fecha, hora y modalidad establecida se llevó a cabo la Audiencia Pública, labrándose el acta respectiva. Que, a tenor del orden de expositores, la citada Audiencia Pública se desarrolló con normalidad, dándose las explicaciones pertinentes de las circunstancias que daban origen a la modificación solicitada, y efectuándose apreciaciones de carácter general.

Que en orden a lo anterior, lucen agregadas en autos: 1) Constitución de la Mesa a fs. 41; 2) Documentación e informes tenidos en cuenta en el proceso de evaluación y análisis; 3) Informe Conjunto de la Gerencia de Transporte y el Área de Costos y Tarifas N° 160/2019 de fecha 20/12/2019, considerado por la referida Mesa y del que surge la propuesta tratada en la Audiencia; 4) Constancia de publicación en el Boletín Oficial de la Resolución de Convocatoria a Audiencia Pública (Resolución ERSeP N° 4222/2019); 5) Constancia de publicación en el Boletín Oficial de la Resolución de Suspensión de la Convocatoria a Audiencia Pública (Resolución ERSeP N° 01/2020); 6) Constancia de publicación en el Boletín Oficial de la Resolución de Convocatoria a Audiencia Pública (Resolución ERSeP N° 0553/2020); 7) Constancias de difusión mediante avisos en diarios de circulación provincial; 8) Constancia de publicación en la página Web del ERSeP; 9) Comunicación de la convocatoria al Consejo Asesor Consultivo de las Asociaciones de Usuarios y Consumidores del ERSeP; 10) Notificación de la convocatoria a la Federación de Empresarios de Transporte Automotor de Pasajeros – F.E.T.A.P-, a la Asociación de Empresarios del Transporte del Automotor de Córdoba – ASETAC, 11) Registro de participantes; 12) Acta de Cierre de la Audiencia debidamente suscripta; 13) Informe final de la audiencia.-

Que del citado informe y de la desgrabación y transcripción literal, surgen como expositores: la Cra. Paola Martellono en representación de FETAP, Cr. Salazar, Pablo Edgardo en representación de ASETAC, Lic. Mariano Plencovich en representación de la Secretaria de Transporte de la Provincia de Córdoba y el Cr. Lucas S. González en representación del Área de Costos y Tarifas del ERSeP.

Que corresponde adentrarnos al análisis de las principales exposiciones vertidas durante el desarrollo de la Audiencia Pública. La Cdra. Martellono en representación de FETAP expresa, *“...el primer punto que quisiera mencionar obviamente que se trata... este incremento tarifario es un incremento extemporáneo, se debió haber dado en enero del 2020, contiene costos de octubre de 2019 e ingresos del 2019...” Otro punto importante que vemos, (...), es el tema del valor de las unidades (...) que tienen un valor promedio entre unidades chicas, medianas y grandes, de 5 millones, cuando el valor actualizado sería de 11 o 12 millones en promedio las unidades.(...)”*

Continúa su exposición, *“Si bien nosotros hemos hecho un estudio a marzo del 2020, donde los parámetros todavía eran medianamente normales, estábamos en una situación pre pandemia, a nosotros nos daba que la TBK se tendría que haber incrementado un 55,4%, bueno, ahora estamos en un 22,8, nos están faltando puntos para poder arribar a una tarifa técnica que nos asegure nuestra ecuación económica financiera. (...).”*

A modo de conclusión manifiesta, *“... un punto importante que quiero mencionar es que el año pasado, cuando se otorga la tarifa en junio de 2019, se produce el congelamiento de los planes sociales (...). La realidad es que, si bien la pandemia atraviesa económicamente a todos los sectores de la economía, el transporte, como consecuencia de diferentes decisiones provinciales y nacionales como esta por ejemplo, como el congelamiento y decisiones de subsidios y de tarifas, ingresa a la pandemia con un déficit (...). Bueno, eso es en términos generales lo que podemos aportar respecto a este incremento tarifario,(...) , para concluir, y en atención a lo establecido en el punto 4 de la resolución ERSEP 553/2020, FETAP formula reservas por este acto, en el sentido de solicitar formalmente y a su debido tiempo ante la autoridad competente la adecuación tarifaria del sistema ajustado todo ello a la variación de los costos operativos correspondientes. (...).”*

A continuación, realiza su presentación de argumentos el Cr. Salazar, Pablo Edgardo en representación de ASETAC, *“yo quisiera empezar, y... para recordar que el ERSEP tiene la potestad para fijar la tarifa, pero esta tarifa tiene que garantizar la ecuación económica financiera, y esta ecuación económica financiera, que poco se habla, es la necesaria para que las empresas puedan tener el capital invertido necesario para prestar los servicios que se han comprometido con las empresas. Este es el tema esencial de todo esto,(...) quisiera empezar a hablar de la tarifa vigente, esta tarifa vigente se trató en la Mesa que se inició en mayo del 2019, en ese momento recordemos que estábamos en plenas elecciones en la provincia de Córdoba, teníamos un conflicto vigente con el gremio, por falta... por, casualmente por una adecuación, una actualización de las escalas salariales, esa tarifa relevó costos a abril del 2019, esos costos a abril del 2019 no han sido todos para ese período(...)los valores de las unidades, que incide de forma bastante importante en los costos medios presupuestarios, eran de la tarifa anterior y no se pudieron presentar porque casualmente las empresas que formaban parte de la muestra que nosotros utilizábamos para aportar la información no habían podido en todo ese período de tiempo adquirir nuevas unidades.”* Su exposición continúa diciendo *“Otro tema importante, y que lo hemos planteado permanentemente, en todas las Mesas Tarifarias, (...) un aumento de tarifa como consecuencia de un posible aumento salarial, generalmente los aumentos salariales se daban después del aumento tarifario, (...).”*

El ponente expresa que en cuanto a los subsidios se distribuyen de manera inequitativa siendo este un rubro importante a la hora de determinar la TBK y que esta situación se ha visto agravada por la pandemia desde marzo.

Continúa el representante de ASETAC, *“recordemos que en el año 2019 cambió completamente el esquema de subsidios, las empresas han cobrado, han seguido cobrando un subsidio nacional, tuvimos una novedad en el 2019 que la provincia empezó a subsidiar también el servicio de transporte, pero la provincia agravó la situación porque los subsidios que destinó la provincia para el sector transporte le dio prioridad al servicio urbano de la ciudad de Córdoba y a los servicios urbanos en el interior, en desmedro de los servicios interurbanos, o sea, este tema también es muy importante porque ha agravado la situación.”* *“Y ahora yendo a la tarifa esta de esta Mesa, también recordemos, son costos relevados a una Mesa que se inició en octubre, noviembre del año pasado, son costos relevados en agosto del año pasado, que incluían el aumento salarial que se dio en mayo, junio y julio del año 2019, pero no incluía no solo el aumento que se dio a partir de diciembre y enero de este año sino también el decreto 14. (...)esto obviamente desde marzo de este año cuando se inició la cuarentena que las empresas no han recibido, no han podido tener más ingresos, bueno, después vino el paro y después vino la prohibición de los servicios hasta el 15 de diciembre, o sea, los únicos ingresos que han tenido son los subsidios, que no han venido en forma regular, cuando... recuerden, este tratamiento en Mesa iba a ser en enero de este año con el aumento del 22%, todo... se suspendió porque hubo un decreto nacional que estableció el congelamiento de la tarifa y que iban a venir mayores subsidios, esos subsidios no vinieron en enero ni en febrero, las empresas tuvieron que hacer frente al acuerdo salarial con esos subsidios que vinieron recién en marzo, y actualmente durante todo el año 2020 las empresas han cobrado prácticamente un mes y medio menos de subsidio de los que se les había establecido en primer momento, esto le agrava aún más la situación a las empresas (...).”*

A modo de conclusión, *“nosotros tenemos que hacer frente con esta irregularidad en la recepción de los subsidios, con esta tarifa del 22% que viene ya un año y medio desfasada, (...)se reinició con un plan de emergencia, de una prestación de servicio al 25%, con los ingresos que van a ser más o menos entre 20 y 25, con la totalidad de los trabajadores, o sea, no se ha despedido personal. Y hay otro tema, (...) nosotros tenemos un tema con los discapacitados, o sea, los discapacitados viajan... o sea, saben que viajan gratis, al menos no pagan boleto, y las empresas no reciben ninguna compensación respecto de eso, hemos hecho reclamos, este tema de los discapacitados no es menor, representa prácticamente el 7% del total de pasajeros transportados, (...). Esto es como*

*para de alguna manera graficar un poco la gravedad del estado del sector transporte en la provincia, es cada vez más complicado poder mantenerlo, e insisto con este tema, estamos cada vez más lejos del equilibrio de la ecuación económica financiera que es necesario para prestar un servicio como el que se ha comprometido las empresas.”*

En tercer término expone en representación de la Secretaria de Transporte de la Provincia de Córdoba el Lic. Mariano Plencovich, “Quería comentar un poco algunos puntos de trabajo en común que venimos haciendo con la Federación y la Asociación (...),reclamo de que es extemporáneo este análisis y esa extemporaneidad hace que se mezclen muchos puntos de planteo de las empresas en esta revisión tarifaria que recordemos es una revisión tarifaria de mayo a noviembre de 2019, son revisiones tarifarias sobre lo que ocurrió, cuando están haciéndose planteos de incluir en esas revisiones situaciones de modificaciones posteriores a esas revisiones, por ejemplo los ajustes salariales, y en ese caso también se tendría que considerar por ejemplo el aumento de los subsidios a partir de enero de 2020 cuando el subsidio nacional pasó a ser un 2,5 mayor del que era antes, (...) pero esa extemporalidad, que obviamente hoy estamos planteando este aumento tarifario en diciembre de 2020 cuando inicialmente iba a ser en diciembre de 2019 y se pospuso a enero de 2020 porque hubo una restricción de los subsidios nacionales a través de los convenios que firma la provincia para hacerse de esos subsidios y después transferirlo a las empresas, donde los cuadros tarifarios tenían que permanecer inalterados al 1º de enero, entonces este planteo que estamos haciendo hoy, esta Audiencia es llevada a cabo directamente por ese requerimiento de los convenios que han sido firmados entre provincia y Nación para que las empresas puedan ser beneficiarias de los subsidios, (...), recordemos que los subsidios nacionales este año han sido otorgados en tres tramos distintos, en el nuevo convenio ya no establece esa cláusula y por ende estamos trabajando en esta Audiencia.

Continua,” Con respecto a los subsidios, el planteo que se estaba haciendo sobre la distribución creo que también va más allá de esta Audiencia, pero entiendo que influye en lo que es la recaudación bruta de las empresas, y por ende influye en la TBK, y en eso obviamente no es menor el punto y sí se ha trabajado, se ha trabajado mucho sobre el subsidio provincial, cambiándose la distribución, solo para recordar que esto que estamos comentando sobre la distribución de los subsidios ya es 2020 y no está influyendo en este porcentaje,(...) y como sabemos que es un punto muy conflictivo en la salud financiera de las empresas, sobre todo en las empresas IP, ya se han hecho varias presentaciones a Nación para que se incluyan en la distribución los conceptos del parque móvil y los agentes computables. (...) y sí, sí considerar que a través del subsidio provincial

ya hay un criterio de distribución en relación a los agentes computables, y en el cual ya se ha definido tanto en los urbanos municipales como en los interurbanos cuál es el criterio y cómo se distribuye conforme a ese criterio, entonces no hay una selectividad en un sector ahí.

Después con respecto a la Mesa técnica, y hubo planteos tanto de Paola como de Pablo de los valores introducidos en este análisis tarifario, la Mesa técnica, si bien ahora hay nuevas autoridades, este análisis tarifario fue realizado con las autoridades anteriores, la Mesa técnica sigue funcionando, (...).

A modo de conclusión expresa, *“Y después los últimos dos puntos, un poco para terminar de responder y desde la Secretaría de Transporte no queden en vano, a veces cuando no hay una respuesta satisfactoria no significa que no haya respuestas, con el planteo de discapacidad se está trabajando y ya ha sido comunicado a las empresas cuáles van a ser las líneas de trabajo hacia el futuro, (...) hoy estamos con un sistema reducido, un sistema reducido que ha sido trabajado en conjunto con el objetivo de optimizar los costos operativos y sabiendo que las demandas post pandemia del transporte público no se han reactivado lo más rápido posible, entonces lo que está tratando ese plan de regreso es cuidar la salud financiera de las empresas, mantener un servicio y prestarle servicio al ciudadano, entonces ahí también tenemos que ver cuál es el objetivo por encima de todo este punto y no establecer si realmente los ingresos van a ser menores o se está trabajando a un 25%, todo este trabajo tiene un porqué y en la Mesa técnica lo hemos trabajado en conjunto, (...), la razón por cual es la extemporabilidad, y también abordar juntos, y esto es como un llamado también hacia tanto el ERSEP como las empresas, de tratar de mejorar todo lo que tengamos que mejorar en relación a los análisis del sector y nosotros en la Secretaría estamos evolucionando en las herramientas tecnológicas para permitir hacer un análisis más real de cómo está funcionando el sector”.*

Por último realiza su exposición el Cr. González, en la que explica procedimiento de la Mesa Tarifaria y que *“ (...), que esta extemporabilidad que aduce FETAP y ASETAC básicamente está contemplada en todas las Mesas Tarifarias, porque desde que se comenzó con la metodología de las Mesas Tarifarias se hizo un corte en la Mesa 1 y se dijo se empieza a estudiar un período de costos de tal a tal período, por eso reafirmo que el período de costos que se está estudiando ahora no quita que se pueda estudiar un nuevo período de costos en otra Mesa Tarifaria, y eso fue previamente establecido en todas las Mesas Tarifarias.”* Dió una breve descripción del procedimiento de revisión tarifaria llevado a cabo, desde la constitución de la Mesa de Estudios Tarifarios, hasta la elaboración del informe técnico donde se presentó la propuesta de modificación de la tarifa básica

kilométrica. Informó que la Mesa concluyó que se debería fijar una tarifa básica Kilométrica en el valor de \$2,5813 (sin IVA) conforme a los estudios a ello incluyéndole el 10,5 del IVA ascendería a \$2,8523, siendo el incremento propuesto un **22,80%** respecto a la tarifa Kilométrica vigente, que es 0,9501 con el IVA incluido, y que la tarifa que debe abonar el usuario no sea superior en ningún tramo a un **22,80%** respecto a la Tarifa vigente.

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.

Por último, se establece que el aumento del 30,28% aprobado por Resolución General N° 37/2019, 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 por otra parte, teniendo en cuenta el receso administrativo dispuesto para el ERSeP mediante Resolución General N° 20/2020, resulta necesario habilitar los plazos procesales para el dictado del presente acto y sus notificaciones.

#### Voto del Vocal Facundo C. Cortes

Viene a consideración del suscripto el Expediente N° 0521-061528/2019, en el que obran las presentaciones promovidas por la Federación de Empresarios del Transporte Automotor de Pasajeros (F.E.T.A.P) y la Asociación de Empresarios del Transporte Automotor de Córdoba (ASETAC) y el informe técnico elaborado por la Mesa de Estudios Tarifarios (RG ERSeP N° 54/2016), entre otros documentos, a los fines del tratamiento de la revisión tarifaria del Servicio Público de



Transporte Interurbano de Pasajeros de la Provincia de Córdoba regulado por la Ley N° 8669 (modif. Ley 9034) y Ley N° 10433.

Que a fojas 25/39 obra informe Conjunto de la Gerencia de Transporte y el Área de Costos y Tarifas N° 160/2019 – Mesa Tarifaria N° 6 de Transporte Interurbano de Pasajeros.

Que con fecha 27/12/2019 se convocó a Audiencia Pública por medio de la Resolución N° 4222, la cual en virtud de la comunicación de la Secretaría de Transporte obrante a fojas 74, por resolución N° 01/2020 se dispuso suspender.

Que con fecha 04/12/2020 se convocó nuevamente a Audiencia Pública por medio de la Resolución N° 0553/2020 para el día 23 de diciembre de 2020 a las 10.00hs., la que se desarrolló bajo la modalidad digital remota.

Que como consecuencia del procedimiento anterior, se pretende un aumento del **22,80%** respecto a la tarifa Kilométrica vigente.

Ahora bien, sin perjuicio de que el aumento que tratamos pretende corregir los efectos de las variables económicas operadas en el segundo semestre de 2019, lo cierto es que el servicio de transporte interurbano de pasajeros estuvo paralizado casi durante todo el año 2020, concretamente por más de 260 días sin servicio.

Podrá alegarse que ello fue consecuencia del advenimiento de la pandemia del Covid-19, lo cual resulta una verdad a medias, pues no hubo ninguna jurisdicción del país suspendió durante un lapso tan extenso, de manera total y absoluta, el servicio de transporte interurbano, tal como sucedió en nuestra provincia.

Asimismo, cabe apuntar que el restablecimiento de dicho servicio operado desde el 15 de Diciembre de 2020, ha sido de modo parcial, o sea en un 30% del total de servicios.

En este contexto, avanzar en un aumento de la tarifa de un servicio que no se prestó durante casi un año y que ahora sólo funciona de manera parcial y precaria, **resulta al menos inoportuno.**

Además de lo dicho, no puedo soslayar que el abordaje del aumento de la tarifa ha sido sólo desde la perspectiva de las necesidades económicas y financieras de las empresas sin ninguna consideración a las posibilidades económicas y capacidad de pago del usuario o a la calidad del servicio, por citar algunos de los aspectos omitidos absolutamente en el análisis de la cuestión.-

La lectura de las exposiciones vertidas en el marco de la audiencia pública mencionada (intervenciones transcritas en la presente resolución), dan cuenta de la

afirmación precedente, ya que ninguna referencia se realiza en orden a las variables de razonabilidad de la tarifa y calidad del servicio.

Repárese que el usuario del servicio del transporte interurbano, son ciudadanos que en su mayoría por razones laborales y/o de salud deben recurrir al servicio para poder desplazarse entre los distintos puntos de la provincia, en particular hacia y desde la Ciudad de Córdoba capital; ciudadanos que han sido perjudicados de manera directa por los efectos de la crisis económica sobrevenida como consecuencia de las medidas adoptadas por el Gobierno Nacional y Provincial en el marco de la referida pandemia, de modo que no puede ignorarse este costado de la realidad al momento de analizar la procedencia del aumento de la tarifa de un servicio público como el que tratamos ahora.

Por último, reconociendo la incidencia sustancial que en la determinación de la tarifa del servicio de transporte interurbano de pasajeros tienen las definiciones que en el orden nacional y provincial se adoptan respecto la asignación de recursos económicos para financiar el sistema (subsidios), considero que para el cabal cumplimiento de la función regulatoria, en especial al momento de resolver la tarifa del servicio, resulta de vital importancia contar con información integral y completa de los criterios, cuantía, modalidad de la asignación y destino efectivo de dichos fondos, lo cual no consta en los antecedentes de estas actuaciones. Ello así, pues si la fijación de la tarifa resulta un resorte exclusivo de éste Ente Regulador y aquella depende de los subsidios (véase el punto 4º de la parte resolutive del voto de la mayoría), el conocimiento preciso y documentado de la asignación y afectación de aquellos es esencial a la hora de definir el valor de la tarifa.

En función de todo lo expuesto, me expido en sentido negativo al pedido de aumento formulado por 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).-

Así voto.

Voto del Vocal Daniel A. Juez

Traído el Expediente N° 0521-061528/2019 para su análisis por esta Vocalía, en el que obran las presentaciones promovidas por la Federación de Empresarios del Transporte Automotor de Pasajeros (F.E.T.A.P) y la Asociación de Empresarios del Transporte Automotor de Córdoba (ASETAC) conjuntamente con el informe técnico elaborado por la Mesa de Estudios Tarifarios (RG ERSeP N° 54/2016), entre otros documentos, para la revisión tarifaria del Servicio Público de Transporte

Interurbano de Pasajeros de la Provincia de Córdoba regulado por la Ley N° 8669 (modif. Ley 9034) y Ley N° 10433.

Que teniendo en cuenta que desde con fecha 13/12/2019, 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), presentan de manera conjunta el trámite n° 91182405997919 (F.U. 17), en el que solicitan el pedido de reajuste de la tarifa; por lo que desde es misma fecha el Ente Regulador de los Servicios públicos ( ERSeP) inicia sus actuaciones a saber:

- Que con fecha 20/12/2019 el Gerente de Transporte de este Ente, habilitó la “Mesa de Estudios de la Tarifa de transporte”.
- Que se han celebrado las reuniones necesarias y suficientes para analizar y estudiar la Tarifa Básica Kilométrica.
- Que a fojas 25/39 obra informe Conjunto de la Gerencia de Transporte y el Área de Costos y Tarifas N° 160/2019 – Mesa Tarifaria N° 6 de Transporte Interurbano de Pasajeros.
- Que con fecha 27/12/2019 se convocó a Audiencia Pública por medio de la Resolución N° 4222.-
- Que en virtud de comunicación de la Secretaría de Transporte obrante a fojas 74, por resolución N° 01/2020 se dispuso suspender la audiencia pública mencionada precedentemente.
- Que atento al plazo transcurrido desde la suspensión del trámite se resuelve reanudar el mismo y con fecha 4/2/2020 se convoca a Audiencia Pública por Resolución N° 0553/2020 para el día 23/12/2020 a las 10hs., la que se desarrolla en modalidad digital remota en la fecha y hora señaladas con total normalidad.

Que en orden a lo anterior, obran en autos: 1) Constitución de la Mesa a fs. 41; 2) Documentación e informes tenidos en cuenta en el proceso de evaluación y análisis; 3) Informe Conjunto de la Gerencia de Transporte y el Área de Costos y Tarifas N° 160/2019 de fecha 20/12/2019, considerado por la referida Mesa y del que surge la propuesta tratada en la Audiencia; 4) Constancia de publicación en el Boletín Oficial de la Resolución de Convocatoria a Audiencia Pública (Resolución ERSeP N° 4222/2019); 5) Constancia de publicación en el Boletín Oficial de la Resolución de Suspensión de la Convocatoria a Audiencia Pública (Resolución ERSeP N° 01/2020); 6) Constancia de publicación en el Boletín Oficial de la Resolución de Convocatoria a Audiencia Pública (Resolución ERSeP N° 0553/2020); 7) Constancias de difusión mediante avisos en diarios de circulación provincial; 8) Constancia de publicación en la página Web del ERSeP; 9) Comunicación de la convocatoria al Consejo Asesor Consultivo de las

Asociaciones de Usuarios y Consumidores del ERSeP; 10) Notificación de la convocatoria a la Federación de Empresarios de Transporte Automotor de Pasajeros – F.E.T.A.P.-, a la Asociación de Empresarios del Transporte del Automotor de Córdoba – ASETAC, 11) Registro de participantes; 12) Acta de Cierre de la Audiencia debidamente suscripta; 13) Informe final de la audiencia.-

Que del citado informe se extraen las siguientes conclusiones: a) **Que el incremento tarifario es un incremento extemporáneo**: En efecto, el incremento fue solicitado para darse en enero del año 2020, y contiene los costos de octubre de 2019 e ingresos de 2019. (conforme argumentos presentados en la Audiencia Pública por los representantes de F.E.T.A.P. y A.S.E.T.A.C.) La extemporalidad es un argumento que queda “neutralizado” de alguna manera por las respuestas que dan a su turno el representante de la Secretaría de Transporte de la Provincia de Córdoba, Lic. Mariano Plencovich, y el Cr Gonzalez por el ERSeP, cuando explica el procedimiento al que se ajusta la Mesa Tarifaria. En efecto, la Secretaria de Transporte de la Provincia a través de su representante establece en su oportunidad que el argumento de extemporalidad no puede utilizarse “para mezclar los planteos”, pues si bien es obvio que la revisión tarifaria que nos ocupa comprende el período mayo noviembre de 2019, NO pueden incluirse en dichas revisiones “otras” situaciones que modifican **posteriormente** esas revisiones, como pueden serlo los ajustes salariales, o la modificación de los subsidios nacionales a través de los convenios que firma la provincia. A su vez, cuando realiza su exposición el Cr. González, en la que explica procedimiento de la Mesa Tarifaria , explica que “ (...), *esta extemporalidad que aduce FETAP y ASETAC básicamente está contemplada en todas las Mesas Tarifarias*( la negrita es mía),... *porque desde que se comenzó con la metodología de las Mesas Tarifarias se hizo un corte en la Mesa 1 y se dijo se empieza a estudiar un período de costos de tal a tal período, por eso reafirmo que el período de costos que se está estudiando ahora no quita que se pueda estudiar un nuevo período de costos en otra Mesa Tarifaria, y eso fue previamente establecido en todas las Mesas Tarifarias.*”

**b) El valor de las unidades.** Conforme lo manifestó la Cdra Martellono en representación de la FETAP, las unidades tienen un valor promedio entre unidades chicas, medianas y grandes, *de 5 millones, cuando el valor actualizado sería de 11 o 12 millones en promedio las unidades.(...).*” En ese mismo sentido el representante de ASETAC, Cr Salazar, afirma en la referida audiencia: *...” los valores de las unidades, que incide de forma bastante importante en los costos medios presupuestarios, eran de la tarifa anterior y no se pudieron presentar porque casualmente las empresas que formaban parte de la muestra que nosotros utilizábamos para aportar la información no habían podido en todo ese*

**período de tiempo adquirir nuevas unidades.”** ( la negrita es mía). Es decir que si sus estudios de costos fueron anteriores a la pandemia y reconocen que la misma atravesó a todos los sectores de la economía, **en el transporte la situación de déficit es una realidad cotidiana, y la pandemia sólo la agrava.**

c) **Ecuación EconómicoFinanciera. Otros factores que la “desequilibran”:** **Congelamiento de planes sociales. Conflictos gremiales. Subsidios. Compensación por transporte de discapacitados.** Conforme a los argumentos vertidos por el Cr Pablo Edgardo Salazar en representación de ASETAC, “... el ERSEP tiene la potestad para fijar la tarifa, pero esta tarifa tiene que garantizar la ecuación económica financiera, y esta ecuación económica financiera, es la necesaria(la negrita y el subrayado es mío) para que las empresas puedan tener el capital invertido necesario para prestar los servicios que se han comprometido con las empresas ...” Pero conforme a este razonamiento, para que las empresas “puedan” tener el capital necesario invertido para que las empresas puedan prestar como corresponde el compromiso asumido, el ERSeP debe **“garantizarles”**: Planes sociales actualizados, previsiones económicas para responder a eventuales conflictos gremiales y actualizaciones salariales y subsidios regulares distribuidos equitativamente tanto para el transporte urbano como al interurbano, aún cuando el servicio no se preste con regularidad. Y por último, un sistema de actualización periódica de tarifas y la compensación económica por los discapacitados transportados.

Esto lo confirma a “modo de conclusión” la exposición del representante de ASETAC: ... *“nosotros tenemos que hacer frente con esta irregularidad en la recepción de los subsidios, con esta tarifa del 22% que viene ya un año y medio desfasada, (...)se reinició con un plan de emergencia, de una prestación de servicio al 25%, con los ingresos que van a ser más o menos entre 20 y 25, con la totalidad de los trabajadores, o sea, no se ha despedido personal. Y hay otro tema, (...) nosotros tenemos un tema con los discapacitados, o sea, los discapacitados viajan... o sea, saben que viajan gratis, al menos no pagan boleto, y las empresas no reciben ninguna compensación respecto de eso, .... Esto es como para de alguna manera graficar un poco la gravedad del estado del sector transporte en la provincia, es cada vez más complicado poder mantenerlo, e insisto con este tema, estamos cada vez más lejos del equilibrio de la ecuación económica financiera que es necesario para prestar un servicio como el que se ha comprometido las empresas.”*

d) Finalmente, de la exposición del representante de la Secretaria de Transporte de la Provincia de Córdoba el Lic. Mariano Plencovich, esta vocalía interpreta que : 1.- La extemporaneidad hace que se mezclen muchos puntos del planteo de las empresas en esta revisión tarifaria, y que si a la revisión predicha le incluyen modificaciones posteriores

ocurridas al período mayo-noviembre 2019, como los ajustes salariales, también corresponde considerar el aumento de los subsidios a partir de enero de 2020 cuando el subsidio nacional pasó a ser un 2,5 mayor del que era antes.

2.- Que, siguiendo con ese mismo discernimiento, se entiende que influye en lo que es la recaudación bruta de las empresas, y por ende influye en la Tarifa Básica Kilométrica (TBK), y el punto no es menor y sí se ha trabajado mucho sobre el subsidio provincial, cambiándose la distribución, pero recordando que la distribución de los subsidios ya es 2020 y no está influyendo en este porcentaje,(...) . Que igualmente ya se han hecho varias presentaciones a Nación para que se incluyan en la distribución los conceptos del parque móvil y los agentes computables. (...) y considerando que a través del subsidio provincial ya hay un criterio de distribución en relación a los agentes computables, y en el cual se ha definido tanto en los urbanos municipales como en los interurbanos cuál es el criterio y cómo se distribuye conforme a ese criterio, no hay una selectividad hacia ahí. A modo de conclusión, y “expreso reconocimiento” afirma: “...*hoy estamos con un sistema reducido, un sistema reducido que ha sido trabajado en conjunto con el objetivo de optimizar los costos operativos y sabiendo que las demandas post pandemia del transporte público **no se han reactivado lo más rápido posible**(la negrita es mía), entonces lo que está tratando ese plan de regreso es cuidar la salud financiera de las empresas, mantener un servicio y prestarle servicio al ciudadano, entonces ahí también tenemos que ver cuál es el objetivo por encima de todo este punto y no establecer si realmente los ingresos van a ser menores o se está trabajando a un 25%, todo este trabajo tiene un porqué y en la Mesa técnica lo hemos trabajado en conjunto, (...),razón por cual, haciendo también un llamado hacia tanto el ERSEP como a las empresas, de tratar de mejorar todo lo que tengamos que mejorar en relación a los análisis del sector y nosotros en la Secretaría estamos evolucionando en las herramientas tecnológicas para permitir hacer un análisis más real de cómo está funcionando el sector”.*

*Del análisis precedente puedo concluir que mientras los estudios técnicos no anticipen y/o garanticen una voluntad empresaria y del estado conjunta y unívoca que priorice el servicio de transporte interurbano al ciudadano, anteponiendo proyectos de inversión y capitalización por un lado, y políticas de gestión pública y herramientas tecnológicas que optimicen el servicio de transporte interurbano, contra la compleja elaboración de excusas –viejas y nuevas- que justifiquen el permanente déficit del sector, seguiremos nadando en aguas oscuras que tienen como único rehén y perjudicado al ciudadano de a pie de la provincia de Córdoba.*

*Por todo lo expuesto, mi VOTO ES NEGATIVO.-*

Así voto.

Que por todo ello, los informes realizados y lo expuesto en el Dictamen N° 04/2020 de la Gerencia de Transporte, en ejercicio de las atribuciones conferidas por los artículos 21 y siguientes de la Ley N° 8835 – Carta del Ciudadano, y lo dispuesto por la Ley N° 10433, el Directorio del Ente Regulador de los Servicios Públicos (ERSeP), por mayoría (voto del presidente, Mario A. Blanco, y de los vocales José Luis Scarlatto, Luis A. Sanchez y Walter Scavino)

**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 \$ 2,5813, incluyendo el 10,5% del IVA a los fines de comparar con la TBK vigente resulta un valor de \$ 2,8523, de esta manera el incremento asciende a 22,80% respecto a la Tarifa Básica Kilométrica vigente (\$2,3133 IVA incluido).

**ARTÍCULO 2º: ESTABLECER** que lo dispuesto en el artículo precedente se aplicará a partir de la publicación en el Boletín oficial. Antes de su aplicación, y con una antelación mínima de cinco (5) días, las empresas deberán presentar el nuevo cuadro tarifario en formato digital al correo [ersep.transporte@cba.gov.ar](mailto:ersep.transporte@cba.gov.ar)

**ARTÍCULO 3º:** La tarifa a abonar por el usuario en todo concepto (conforme Decreto 254/03 Anexo D), no deberá ser superior a 22,80% respecto de la tarifa vigente.

**ARTICULO 4º: ESTABLÉCESE** que, estando en consideración a nivel del Estado Provincial y Nacional, en el supuesto caso de haber modificaciones en los subsidios, las prestatarias podrán solicitar la adecuación tarifaria correspondiente, ello en el marco de la presente Audiencia Pública de esta Mesa de Revisión Tarifaria de Transporte Interurbano de Pasajeros, y considerar el efecto que dicha quita provocaría sobre la tarifa vigente a ese momento. Asimismo, las prestatarias deberán acompañar la documentación respaldatoria que acredite tal situación, a los fines de su análisis. El Directorio del ERSeP podrá resolver dicha adecuación siempre en un margen máximo de la quita de subsidio.

**ARTICULO 5°: ESTABLÉCESE** que lo resuelto en los artículos precedentes, no será de aplicación en los programas implementados por el Gobierno de la Provincia de Córdoba, por los que se otorgan beneficios de gratuidad o descuentos especiales, a saber: Boleto Educativo Gratuito, Boleto Obrero Social y Boleto Gratuito al Adulto Mayor.

**ARTICULO 6°: ESTABLECESE** que, en el caso del artículo anterior, de efectuarse modificaciones tarifarias entre Concedente y Concesionario, se harán en el marco de la presente Audiencia Pública, teniendo como tope el aumento aprobado en la presente.

**ARTICULO 7°: ESTABLECESE** que, el aumento del 30,28% aprobado por Resolución General ERSeP N° 37/2019, 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.

**ARTICULO 8°: HABILITAR** los plazos procesales para el dictado del presente acto y sus notificaciones.

**ARTICULO 9°: PROTOCOLÍCESE**, hágase saber, publíquese en el Boletín Oficial de la Provincia de Córdoba y dése copia.-