

## DATOS BÁSICOS DEL SISTEMA



Se ha considerado el período que va desde el 1 de enero al 31 de diciembre del año 2017

- Pasajeros que pagan = 91.229.295 pas/año
- Kilómetros anuales = 36.310.346 km/año (ver Anexo)
- Recaudación anual = 718.130.699 \$/año
- Cantidad de vehículos = 421
- Subsidios nacionales recibidos = 418.620.849,28 \$/año

$$\text{I.P.K.} = \frac{91.229.295}{36.310.346} = 2,5125 \text{ pas/km}$$

- Precio total del M. Benz OF 1621/52 con rampa = 141.278,00 u\$s (\*)
- Precio de instalación de rampa (elevador marca Ortobras) = 116.019 \$ (\*\*)

(\*) Factura proforma de ColcarMerbus S.A. del 13/3/18

(\*\*) Cotización de Metalpar Argentina S.A. del 12/3/18

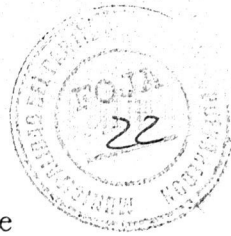
Según la cotización del dólar estadounidense de la fecha (11/4/18) del Banco de la Nación Argentina, 1 u\$s equivale a 20,40 \$.

$$\text{Precio OF 1621/52} = 141.278,00 \times 20,40 - 116.019 = 2.766.052 \$$$

$$\text{Bastidor (chassis)} = 0,70 \times 2.766.052 = 1.936.236$$

$$\text{Carrocería} = 0,30 \times 2.766.052 = 829.816 \$$$

*Nota: La empresa ColcarMerbus S.A. -concesionaria de la Mercedes Benz- envió una circular a las distintas empresas de transporte público, que lleva fecha del 26 de octubre de 2017, en la cual les informa de que "el tipo de chasis OF 1519/52 fue reemplazado en el transcurso de este año, por el OF 1621/52, con las mismas características"...En lo que va del año 2018 se han incorporado, a la flota marplatense, 61 vehículos del citado modelo.*



## 1) Combustible

El Estado Nacional entrega gas oil a precio subsidiado (\*) de modo tal de cubrir el importe del conjunto de los impuestos incluidos en el costo de tal combustible (IVA, IIB, ITC, Tasa sobre el Gas Oil).

(\*) Resolución N° 23/03 de la Secretaría de Transporte de la Nación

Actualmente, coexisten en la flota marplatense distintos modelos de ómnibus, los cuales consumen diferentes clases de gas oil

- Combustible Diesel Euro III: Modelos OF1418 y OF 1722
- Combustible Diesel Euro V: Modelo OF 1519 y OF 1621

Existen 112 ómnibus que utilizan Euro V (26,60 % de la flota) y los restantes 309 (73,40 %) consumen Euro III.

Los precios con subsidio son de

- Euro III (Diesel 500) = 10,61 \$/l (factura YPF N° 01558872; 02/3/18)
- Euro V (Infinia Diesel) = 11,66 \$/l (factura YPF N° 01558873; 02/3/18)

A precio de mercado

Euro III = 20,97 \$/l (factura YPF N° 01546191; 12/3/18)

Euro V = 24,34 \$/l (factura YPF N° 01545494; 20/2/18)

A pesar de que el Modelo OF 1722 presenta un consumo específico mayor (0,50 l/km) y de que el consumo de los Modelos OF 1519 y OF 1621 no figura en la Resolución N° 1.176/14 de la CNRT, se tomará como valor de consumo específico para toda la flota el del Modelo OF 1418. Tal simplificación se basa sobre el hecho de que aún la mayoría de la flota está compuesta por coches del mentado modelo OF 1418.

De acuerdo con la Resolución N° 1.176/14 de la CNRT, para un vehículo Mercedes Benz modelo OF 1418

Consumo específico de gas oil = 0,39 l/km

Recorrido improductivo = 2 %

Por consiguiente, el costo de combustible a precio de subsidio alcanza

Costogsub =  $0,39 \times 1,02 \times (0,7340 \times 10,61 + 0,2660 \times 11,66) = 4,33176$  \$/km

Y el costo del combustible a precio de mercado

Costo gomerc =  $0,39 \times 1,02 \times (0,7340 \times 20,97 + 0,2660 \times 24,34) = 8,69846$  \$/km

Dado que el 14 % del combustible se compra a precio de mercado y el 86 % restante a precio de subsidio (\*), el costo del ítem combustible será de

$$C_{\text{comb}} = 0,14 \times 8,69846 + 0,86 \times 4,33176 = 4,76843 \text{ \$/km}$$

$$C_{\text{comb}} = 4,94310 \text{ \$/km}$$

Si se aplica el último incremento sufrido por los combustibles (\*\*)

$$C_{\text{comb}} = 1,03 \times 4,94310 = 5,09139 \text{ \$/Km}$$

(\*) En marzo de 2018, la CNRT asignó 881 m3 de Diesel 500 y 126 m3 de Diesel Infinia; lo cual hace un total de 1.007 m3 (1.007.000 l), lo que cubre unos 2.530.000 km/mes. Dado que el promedio mensual es del orden de los 2.960.000 km, el gas oil a precio de subsidio representa el 85,50 % del total necesario.

(\*\*) "La Nación" -11 de abril de 2018- decía "YPF se suma a Shell y Axion y aumenta las naftas un 3 % en todo el país".

## **2) Lubricantes**

### a) Motor

Consumo específico = 0,0085 l/km

Precio = 49,61 \\$/l (RIMULA R4 15W40 - Shell - 209 litros)

Este precio corresponde a factura de Alsina Comercial N° 0003-00006199; 22/01/18)

$$\text{Costo LubrMot} = 0,0085 \times 49,61 = 0,42168 \text{ \$/km}$$

### b) Caja de cambios y diferencial

Consumo específico = 0,000038 l/km

Consumo e/cambios = 3,8 l

Distancia e/cambios = 100.000 km

Precio = 78,91 \\$/l

Corresponde a Factura de YPF del 2 de febrero de 2018, N° 00306457, por tambor de HIPOIDAL 80W90 de 205 litros y tambor de HELICOIDAL M 80 W

$$\text{Costo Lubr Caja} = 0,000038 \times 78,91 = 0,00299 \text{ \$/km}$$

### c) Caja de dirección

Consumo específico = 0,0002 kg/km

Precio = 83,99 \$/kg

Corresponde a factura de YPF del 2 de febrero de 2018, N° 00306457, NEREA 24  
CL EP2, tambor de 185 kg.



Distancia e/cambios = 45.000 km

Consumo e/cambios = 10 kg

Costo cambios y dif =  $0,0002 \times 83,99 = 0,01680$  \$/km

Entonces

Costo Lubr =  $0,42168 + 0,00299 + 0,01680$

Costo Lubr =  $0,44147$  \$/km

### 3) Neumáticos

Juego de un vehículo { 6 cubiertas  
12 cámaras  
12 protectores }

Precio de una cubierta = 8.872 \$ (\*)

Precio de una cámara = 0,00 \$

Precio de un protector = 0,00 \$

Precio del recapado = 2.612,00 \$ (\*\*) 275/80 22,5 Radial

(\*) Según presupuesto de "Michelin Argentina" del 09/3/18. La empresa Batán pagó 8.970 \$ por el mismo neumático, de acuerdo con factura 0018 - 00059153 de "Guerrini Neumáticos" del 28/12/17

(\*\*) Precio del tratamiento de recapado, según factura de "RECMIL S.A. del día 28 de febrero de 2018.

El costo se obtiene de acuerdo con los siguientes parámetros

- Cantidad de cubiertas recapadas = 4
- Vida útil del conjunto = 95.000km
- Coeficiente por km improductivos = 1,02



• Precio de un juego nuevo =  $6 \times 8.872 = 53.232$  \$

• Recapado =  $4 \times 2.612,00 = 10.448,00$  \$

Costo neum =  $\frac{(53.232 + 10.448) \times 1,02}{95.000} = 0,68732$  \$/km

Costo neum = 0,68372 \$/km



#### 4) Lavado y Engrase

Según datos aportados por las empresas el costo de cambio de filtros de gas oil, filtros de aire, engrase y lavado alcanza a 4.364 \$/veh cada 10.000 km. Dado que hay 421 unidades en actividad y extendiendo al período anual

Costo LavEng =  $\frac{4.364 \text{ \$/veh.mes} \times 12 \text{ mes/año} \times 421 \text{ veh}}{36.310.346 \text{ km/año}}$

Costo LavEng = 0,60718 \$/km

#### 5) Depreciación Material Rodante

De acuerdo con factura proforma de ColcarMerbus S.A. del 7/2/08

• Valor de un vehículo "cero km" = OF 1621/52 = 2.766.052 \$

Vida útil = 800.000 km

Precio Carrocería (30 %) = 829.816 \$

Valor residual = 20 %

Precio juego 6 neumáticos =  $8.872 \$ \times 6 = 53.232$  \$

Precio del chasis (70 %) = 1.936.236 \$

##### a) Chasis

AmCh =  $\frac{(1 - 0,2) \times (1.936.236 - 53.232)}{800.000} = 1,88300$  \$/km

AmCh = 1,88300 \$/km

b) Carrocería

$$\text{AmCarr} = \frac{829.816 \times (1 - 0,2)}{800.000} = 0,82981 \text{ \$/km}$$

$$\text{Costo amort} = 1,88300 + 0,82981 = 2,71281 \text{ \$/km}$$

$$\text{Costo amort} = 2,71281 \text{ \$/km}$$

**6) Reparación del Material Rodante**

a) Chasis

$$\text{Coefcte de reparación y mant.} = 0,8$$

$$\text{Precio} = 1.936.236 \text{ \$}$$

$$\text{Vida Útil} = 800.000 \text{ km}$$

$$\text{Costo rep ch} = \frac{0,8 \times 1.936.236}{800.000} = 1,93623 \text{ \$/km}$$

b) Carrocería

$$\text{Coefcte de reparación y mant.} = 0,9$$

$$\text{Precio} = 829.816 \text{ \$}$$

$$\text{Vida Útil} = 800.000 \text{ km}$$

$$\text{Costo repcarr} = \frac{0,9 \times 829.816}{800.000} = 0,93354 \text{ \$/km}$$

El total del ítem reparación

$$\text{Costo rep} = 1,93623 + 0,93354 = 2,86977 \text{ \$/km}$$

$$\text{Costo rep} = 2,86977 \text{ \$/km}$$



## 7) Máquinas, herramientas, inmuebles

### a) Conservación

Valor asignado al rubro = 2 % de la inversión en material rodante

Coefcte de conservación de mq y herr = 3 % anual

Monto inversión =  $0,02 \times 2.766.052 \times 421 = 23.290.157$  \$

Costo conservmqherr =  $\frac{0,03 \times 23.290.157}{36.310.346} = 0,01924$  \$/km

36.310.346

### b) Depreciación

Coefcte de amortización = 6,3 %

Valor residual = 20 %

Deprecmqherr =  $\frac{23.290.157 \times (1-0,2) \times 0,063}{36.310.346} = 0,03232$  \$/km

36.310.346

### c) Conservación de Inmuebles

#### c-1) Terrenos

Sup =  $41 \text{ m}^2/\text{veh} \times 421 = 17.261 \text{ m}^2$

Precio = 1.000 \$/m<sup>2</sup>

#### c-2) Administración

Sup =  $4 \text{ m}^2/\text{veh} \times 421 = 1.684 \text{ m}^2$

Precio = 6.000 \$/m<sup>2</sup>

Vida útil = 50 años

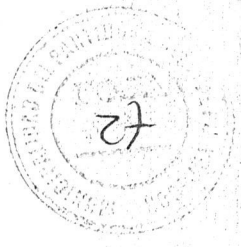
Coefcte conservación edificios = 0,015

Costo conservadm =  $\frac{1.684 \times 6.000 \times 0,015}{36.310.346} = 0,00416$  \$/km

36.310.346

#### c-3) Pavimentos

Sup =  $36 \text{ m}^2/\text{veh} \times 421 = 15.156 \text{ m}^2$





Precio = 500 \$/m2

Vida útil = 20 años

Coefcte conservación playas = 0,025

$$\text{Costo conservpav} = \frac{15.156 \times 500 \times 0,025}{36.310.346} = 0,00521 \text{ \$/km}$$

c-4) **Garages**

Sup = 1,8 m2/veh x 421 = 757,80 m2

Precio = 2.800 \$/m2

Vida útil = 30 años

Coefcte conservación edificios = 0,015

$$\text{Costo conserv gar} = \frac{757,80 \times 2.800 \times 0,015}{36.310.346} = 0,00087 \text{ \$/km}$$

Total rubro conservac. = 0,00416 + 0,00521 + 0,00087

Costo conserv = 0,01024 \$/km

d) **Depreciación de Inmuebles**

d-1) **Terreno**

Inversión = 17.261 x 1.000 \$/m2 = 17.261.000 \$

Coefcteamort = 0,0175

Valor residual = 0,2

$$\text{Am terr} = \frac{17.261.000 \times (1-0,2) \times 0,0175}{36.310.346} = 0,00664 \text{ \$/km}$$

d-2) **Administración**

Inversión = 1.684 x 6.000 \$/m2 = 10.104.000 \$

Coefcteamort = 0,0009

Valor residual = 20 %

$$\text{Am adm} = \frac{10.104.000 \times (1-0,2) \times 0,0009}{33.310.346} = 0,00019 \text{ \$/km}$$



d-3) **Pavimentos**

$$\text{Inversión} = 15.156 \text{ m}^2 \times 500 \text{ \$/m}^2 = 7.578.000\$$$

$$\text{Coefcteamort} = 0,0175$$

$$\text{Valor residual} = 20 \%$$

$$\text{Am pav} = \frac{7.578.000 \times (1-0,2) \times 0,0175}{36.310.346} = 0,00292 \text{ \$/km}$$

$$36.310.346$$

d-4) **Garages**

$$\text{Inversión} = 757,80 \text{ m}^2 \times 2.800 \text{ \$/m}^2 = 2.121.840 \$$$

$$\text{Coefcteamort} = 0,0009$$

$$\text{Valor residual} = 20 \%$$

$$\text{Am gar} = \frac{2.121.840 \times (1-0,2) \times 0,0009}{33.610.346} = 0,00004 \text{ \$/km}$$

$$33.610.346$$

$$\text{Costo Depreciación} = 0,00664 + 0,00019 + 0,00292 + 0,00004$$

$$\text{Costo Depreciación} = 0,00979 \text{ \$/km}$$

## **8).- Costo del Personal de Conducción**

### **Datos**

De acuerdo con el Convenio suscripto por la UTA, la FATAP y el Ministerio de Trabajo de la Nación, de fecha 27 de febrero de 2018, a partir de abril de 2018, el salario se incrementará el 5,70 % respecto del salario vigente en marzo del mismo año.

Por otra parte, el citado convenio contempla dos incrementos más de salarios; uno en septiembre (11,40 % respecto del salario de marzo); y otro en enero de 2019 (15,20 % respecto del salario de marzo).

$$\text{Sal. bás. Cond. (marzo '18)} = 20.365,47 \text{ \$/mes}$$

$$\text{Presentismo (marzo '18)} = 6.033,79 \text{ \$/mes}$$

$$\text{Plus Boletera (marzo '18)} = \underline{141,48 \text{ \$/mes}}$$

Sueldo conformado (marzo '18)

26.540,74 \$/mes



Por lo tanto, el sueldo conformado correspondiente a abril de 2018 será:

Sueldo conformado (abril '18) = Sueldo conformado (marzo '18) x 1,057

Sueldo conformado (abril '18) = 26.540,74 x 1,057 = 28.053,56 \$/mes

Sueldo conformado (abril '18) = 28.053,56 \$/mes (\*)

Vehículos Habilitados = 421

Antigüedad media = 11 años

Viático diario = 66,45 \$/día

66,45 \$/día x 21 días = 1.395,45 \$/mes

Hora Simple = 160,73 \$/h

Hora 50 % = 241,08 \$/h

Horas excedentes de conducción = 6,75 hs/veh mes

Dotación = 2,5 cond/veh (\*)

Coef de antigüedad = 1 + 0,015 x 11 = 1,165

Coef de verano = 1,025 (plus)

Coef de Aguinaldo = 1,0833

Contrib. Patr. Leyes 19.032, 24.013, 24.241 y 24.714 = 17,50 % (\*\*)

Reconocimiento IVA = 1,90 % (\*\*)

Detracción de la Base Imponible = 2.400 \$ (\*\*)

Total Contr. Patr. = 17,50 - 1,90 = 15,60 %

Contrib. Patronal a la O. Social = 5 % + 1 % = 6 % (\*\*\*)

Base Imponible = 28.053,56 - 2.400 = 25.653,56 \$/mes

(\*) Se adopta 2,5 como coeficiente de dotación de acuerdo con la Ordenanza N° 16.789, Título II, ítem Régimen Tarifario.

(\*\*) La Ley nacional N° 27.430 ha introducido significativas modificaciones en el texto del Decreto N° 814/01; a saber

• alícuota = 17,50 % (art. 2° del Dec. N° 814/01 y 173° de la Ley N° 27.430)

• reconocimiento del IVA = 1,90 % (art. 173º, inciso d), Ley N° 27.430)

• detracción de la Base Imponible =  $0,20 \times 12.000 = 2.400 \$$  (art. 4º del Decreto N° 814/01 y art. 173º, inciso c), Ley N° 27.430)

(\*\*\*) La Ley nacional N° 23.660, art. 16º, según textos de la Ley N° 25.239 y de la Ley N° 25.565, establece una alícuota del 5 % (cinco por ciento); por otra parte, el mentado Convenio establece el pago, por parte del sector empresario, de una "contribución extraordinaria" que consiste en la entrega de una suma equivalente al 1 % (uno por ciento) de las *remuneraciones brutas, mensuales, normales y habituales (incluye SAC; licencias y cualquiera otra retribución salarial)* a la Obra Social de Conductores del Transporte Colectivo de Pasajeros.

A partir de las citadas modificaciones, por cada vehículo se tendrá

|  |                   |
|--|-------------------|
| $2,5 \times 28.053,56 \times 1,165 \times 1,0833 \times 1,025$ -----             | 90.725,75\$       |
| $2,5 \times 25.653,56 \times 1,165 \times 1,0833 \times 1,025 \times 0,156$ ---- | 12.942,41\$       |
| $2,5 \times 28.053,56 \times 1,165 \times 1,0833 \times 1,025 \times 0,06$ ----  | 5.443,54 \$       |
| $6,75 \times 160,43 \times 1,216$ -----  | 1.315,74 \$       |
| $2,5 \times 1.395,45 \times 1,06$ -----  | <u>3.697,94\$</u> |
| Total Salarios por vehículo -----  | 114.125,38 \$     |

El costo por km alcanzará a

$$\text{Costo sal cond rem} = \frac{114.125,38 \times 12 \times 421}{36.310.346} = \frac{576.561.419,76}{36.310.346}$$

Por consiguiente

$$\text{Costo sal cond} = 15,87867 \text{ \$/km}$$

(\*) El anterior cálculo (diciembre de 2017) se hizo sobre la escala salarial de enero de 2018; el salario de abril 2018 es un 9,04 % mayor que el de enero de 2018.

### 9) y 14).- Costo del Personal de mantenimiento

|             |     |
|-------------|-----|
| Oficiales   | = 3 |
| ½ Oficiales | = 3 |
| Peones      | = 2 |



Serenos = 0

Antigüedad media = 19 años

Coef.de antigüedad =  $1 + 0,015 \times 19 = 1,285$

Los salarios básicos medios -incluyendo el "presentismo"- alcanzan a

Oficial = 28.069,08 \$/mes

½ Oficial = 27.825,45 \$/mes

Peón = 27.647,87 \$/mes

$3 \times 28.069,08 \times 1,285 \times 1,0833 \times 1,025$  ----- 120.150,37 \$/mes

$3 \times 25.669,08 \times 1,285 \times 1,0833 \times 1,025 \times 0,156$  --- 17.140,83 \$/mes

$3 \times 28.069,08 \times 1,285 \times 1,0833 \times 1,025 \times 0,06$  ----- 7.209,01 \$/mes

$3 \times 1.395,45 \times 1,06$  ----- 4.437,52 \$/mes

148.937,73 \$/mes

$3 \times 27.825,45 \times 1,285 \times 1,0833 \times 1,025$  ----- 119.107,51 \$/mes

$3 \times 25.425,45 \times 1,285 \times 1,0833 \times 1,025 \times 0,156$  ---- 16.978,14 \$/mes

$3 \times 27.825,45 \times 1,285 \times 1,0833 \times 1,025 \times 0,06$  ----- 7.146,45 \$/mes

$3 \times 1.395,45 \times 1,06$  ----- 4.437,52 \$/mes

147.669,62 \$/mes

$2 \times 27.647,87 \times 1,285 \times 1,0833 \times 1,025$  ----- 78.898,25 \$/mes

$2 \times 25.247,87 \times 1,285 \times 1,0833 \times 1,025 \times 0,156$  ----- 11.239,71 \$/mes

$2 \times 27.647,87 \times 1,285 \times 1,0833 \times 1,025 \times 0,06$  ----- 4.733,89 \$/mes

$2 \times 1.395,45 \times 1,06$  ----- 2.958,35 \$/mes

97.830,23 \$/mes

Total Sal mant =  $148.937,73 + 147.669,62 + 97.830,23$

Total Sal mant = 394.437,58 \$/mes

Costo Sal mantrem =  $394.437,58 \text{ $/mes} \times 12 \text{ mes/año}$

36.310.346 km/año

Costo sal mant = 0,13035 \$/km





$$\text{Costo Sal tráf rem} = \frac{642.158,01 \times 12}{36.310.346} = 0,21223 \text{ \$/km}$$



$$\text{Costo Sal tráf} = 0,21223 \text{ \$/km}$$

## **12) Costo Personal Profesional**

De acuerdo con la información aportada por las empresas 25 de Mayo, 12 de Octubre, El Libertador y Peralta Ramos en octubre de 2016, en conjunto, presentan los siguientes valores (\*)

| Profesional                          | Honorarios |
|--------------------------------------|------------|
| Abogado en lo laboral                | 32.568     |
| Abogado en lo societario y comercial | 20.000     |
| Abogado en lo referido al Tránsito   | 27.390     |
| Abogado en otros rubros              | 69.250     |
| Medicina Laboral                     | 41.140     |
| Ingeniero Seg. E Hig.                | 14.700     |
| Contador Público                     | 66.500     |

$$\text{Total mensual} = 271.548 \text{ \$/mes}$$

$$\text{Costo Ases Prof.} = \frac{271.548 \text{ \$/mes} \times 12 \text{ meses/año}}{36.310.346 \text{ km/año}}$$

$$36.310.346 \text{ km/año}$$

$$\text{Costo Ases Prof.} = 0,08973 \text{ \$/km}$$

## **13) Costo del Personal Jerárquico**

$$\text{Cantidad} = 9$$

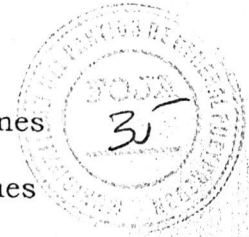
$$\text{Antigüedad} = 36 \text{ años}$$

$$\text{Coef antigüedad} = 1 + 0,015 \times 36 = 1,54$$

$$\text{Salario medio} = 46.000 \text{ \$/mes(*)}$$

$$9 \times 46.000 \times 1,54 \times 1,0833 \times 1,025 \text{ ----- } 707.935,46 \text{ \$/mes}$$

$9 \times 43.600 \times 1,54 \times 1,0833 \times 1,025 \times 0,156$  ----- 104.675,95 \$/mes  
 $9 \times 46.000 \times 1,54 \times 1,0833 \times 1,025 \times 0,06$  ----- 42.476,13 \$/mes  
 $9 \times 1.395,45 \times 1,06$  ----- 13.312,59\$/mes  
 Total Salarios Pers Jerárquico = 868.400,13 \$/mes



Costo Sal jerarq =  $\frac{868.400,13 \times 12}{36.310.346} = 0,28698$  \$/km

### 14-bis) Costo del Personal Tercerizado

De acuerdo con las facturas presentadas por las empresas "Transportes 25 de Mayo" correspondientes al mes de julio de 2017 (\*)(\*\*)

Total mensual = 2.340.479,43 \$/mes

Total anual por km =  $\frac{2.340.479,43 \times 12}{36.310.346}$  \$/año  
 36.310.346 km/año

Costo Tercerización = 0,77349 \$/km

(\*) Los costos por tareas de lavado y engrase se tuvieron en cuenta en el rubro correspondiente.

(\*\*) De acuerdo con facturas aportadas por las empresas.

| FECHA        | FACTURA N°    | IMPORTE             |
|--------------|---------------|---------------------|
| 23/02/2018   | 0002-00000094 | 9.000,00            |
|              | 0002-00000109 | 251.318,85          |
|              | 0002-00000111 | 8.415,44            |
|              | 0002-00000108 | 432.974,31          |
|              | 0002-00000110 | 32.000,00           |
|              | 0002-00000129 | 9.300,30            |
|              | 0002-00000126 | 421.437,33          |
|              | 0002-00000127 | 4.838,06            |
|              | 0002-00000128 | 21.759,01           |
|              | 0002-00000092 | 201.836,28          |
|              | 0002-00000093 | 22.326,92           |
|              | 0002-00000086 | 925.273,23          |
| <b>TOTAL</b> |               | <b>2.340.479,73</b> |



#### **14-ter) Sumas No Remunerativas**

En vista del Convenio suscripto por el Ministerio de Transporte, la FATAP y la UTA ante el Ministerio de Trabajo, el día 27 de febrero de 2018, se estableció el pago de una suma no remunerativa -Cláusula Segunda, Apartado B- correspondiente al mes de marzo del citado año en curso; a saber

SNR = 1.500 \$ / trabajador

Costo SNR =  $(2,5 \text{ cond/veh} \times 421 \text{ veh} + 44) \times 1.500,00$

36.310.346

Costo SNR = 0,04529 \$/km

#### **14-quar) Contribución Extraordinaria**

El mentado Convenio establece el pago, por parte del sector empresario, de una "contribución extraordinaria" que consiste en la entrega de una suma equivalente al 1 % (uno por ciento) de las *remuneraciones brutas, mensuales, normales y habituales (incluye SAC; licencias y cualquiera otra retribución salarial)* a la Obra Social de Conductores del Transporte Colectivo de Pasajeros.

Al respecto, debe señalarse que el presente cálculo la aludida contribución se ha tomado en cuenta -para simplificar- en los respectivos ítem de costos laborales. En efecto, se adoptó como contribución a la Obra Social una alícuota del 6 %; es decir, la suma del 5 % (ley N° 23.660) más el 1 % (Convenio UTA - FATAP - Nación del 27 de febrero de 2018).

#### **15) Seguro de los Vehículos**

Costo Mensual (Protección Seguros) = 9.000 \$/veh x mes (\*)

Se considera una previsión mensual de 1.000 \$/veh.mes con el fin de cubrir a la MGP de eventuales acciones judiciales contra ella en virtud de su carácter de autoridad concedente. La causa del establecimiento de tal previsión radica en la clase de seguro que, obligatoriamente, debe contratar el servicio público de transporte automotor de pasajeros, por Resolución emitida oportunamente por la Superintendencia de Seguros de la Nación, el cual incluye una franquicia que ha sido elevada a un monto de 120.000 \$ (\*\*).

Costo Seguro =  $(9.000 + 1.000) \times 12 \times 421 = 50.520.000$

36.310.346

36.310.346

Costo Seguro = 1,39133 \$/km

(\*) Promedio obtenido para el año en curso, de acuerdo con el informe enviado por Protección Seguros de fecha 27 de marzo de 2018.

(\*\*) Resolución N° 39.927 -Anexo II, Cláusula 2ª- de la Superintendencia de Seguros de la Nación, del 14 de julio de 2016.

## **16) Seguro de los empleados**

### a) ART

De acuerdo con la información aportada por las empresas este gasto representa -en promedio- el 3,563 % de la masa salarial más 0,60 \$ por empleado.

Según datos publicados en la página *web* de la Secretaría de Transporte de la Nación, en la planilla de Verificación de los Requisitos SISTAU del mes de noviembre de 2017, en lo que se refiere a las empresas marplatenses, la citada Secretaría considera 965 agentes. (\*)

$$\text{Costo ART} = 0,03563 \times 16,50770 + \underline{0,60 \times 965 \times 12}$$
$$36.310.346$$

$$\text{Costo ART} = 0,58836 \text{ \$/km}$$

### b) Seguro de Vida Obligatorio ( por Decreto Ley N° 1.567/74)

De acuerdo con datos de la UTE EL Libertador, el costo del seguro de vida obligatorio es de 6,83 \$/mes.empl

$$\text{Csvo} = (81,96 \text{ \$/emp.año} \times 965) \underline{1} = 0,00218 \text{ \$/km}$$
$$35.598.378$$

$$\text{Costo Segpers} = 0,58836 + 0,00218 = 0,59054 \text{ \$/km}$$

(\*) Empresa Peralta Ramos, 154 - Empresa El Libertador, 95 - Empresa 25 de Mayo, 593 - Empresa Batán, 39 - Empresa 12 de Octubre, 84 (en sus líneas municipales) -

## **17.- Gastos generales**

$$\text{Costo gg} = 0,57 \times \text{Costo adm} = 0,57 \times 0,28279 \text{ \$/km}$$

$$\text{Costo gg} = 0,16119 \text{ \$/km}$$



### **17-bis).- Seguridad**

Dadas las particulares circunstancias delictivas imperantes en nuestra ciudad -por todos conocidas- las empresas se han visto obligadas a contratar Servicios de Seguridad privados.

Existen cuatro sedes empresarias de envergadura -oficinas, talleres y playa de estacionamiento-: una de la Peralta Ramos, cuatro del grupo conformado por Transportes 25 de Mayo, 12 de Octubre y El Libertador (incluyendo la de la ex empresa General Pueyrredon)

Sedes Empresas 25 de Mayo, 12 de Octubre y El Libertador = 355.055 \$

Sede de la Empresa Peralta Ramos = 72.000 \$

La empresa Batán S.A. no posee servicio de seguridad.

$$\text{Costo seg} = \frac{(355.055 + 72.000) \times 12}{36.310.346} = 0,14112 \text{ \$/km}$$

36.310.346

### **18).- Máquinas Validadoras**

El costo de los equipos adquiridos por medio del Contrato firmado entre la "UTE El Libertador y "Unitec Blue S.A." -los que fueron retirados dada la adopción definitiva del Sistema SUBE- fue compensado oportunamente por la Secretaría de Transporte de la Nación. Por consiguiente, ya no se los tendrá en cuenta en el cálculo.

Los costos engendrados por el Sistema SUBE consisten en la percepción por parte del Estado nacional del 4 % (cuatro por ciento) del total recaudado por el mentado sistema, más el IVA correspondiente (ver ítem 21).

### **19).- Patentes y VTV**

Costo VTV = 1.035,52 \$/veh (factura con fecha del 2 junio de 2017)

a) **Costo VTV**

$$\text{Costo VTV} = \frac{730 \times 1.035,52}{36.310.346} = 0,02082 \text{ \$/km}$$

36.310.346



| Modelo<br>(1) | Categoría IV<br>(\$/año) (2) | CantVeh<br>(3) | Bonificación<br>(%) (4) | VTV 2018<br>(5) | Cant. VTV<br>(6) = (3) x (5) |
|---------------|------------------------------|----------------|-------------------------|-----------------|------------------------------|
| 2008          | 16.739                       | 1              | 20                      | 2               | 2                            |
| 2009          | 22.604                       | 3              | 20                      | 2               | 6                            |
| 2010          | 23.962                       | 29             | 20                      | 2               | 58                           |
| 2011          | 25.402                       | 49             | 20                      | 2               | 98                           |
| 2012          | 26.929                       | 49             | 20                      | 2               | 98                           |
| 2013          | 28.543                       | 63             | 20                      | 2               | 126                          |
| 2014          | 31.968                       | 34             | 30                      | 2               | 68                           |
| 2015          | 37.083                       | 35             | 30                      | 2               | 70                           |
| 2016          | 43.016                       | 46             | 30                      | 2               | 92                           |
| 2017          | 60.225                       | 51             | 30                      | 1               | 51                           |
| 2018          | 66.299                       | 61             | 30                      | 1               | 61                           |
|               |                              | <b>421</b>     |                         |                 | <b>730</b>                   |

Nota: La edad media de la flota es de 3,81 años.

### **b) Costo Impuesto a los Automotores**

A partir de la Ley Impositiva provincial del año 2018, ley N° 14.983

*ARTÍCULO 43°. De acuerdo con lo establecido en el artículo 228° del Título III del Código Fiscal -Ley N° 10.397 (Texto Ordenado 2011) y modificatorias-, fijanse las siguientes escalas del Impuesto a los Automotores:*

*D) Vehículos de transporte colectivo de pasajeros.*

*I) Modelos-año 2018 a 2008 inclusive, pertenecientes a la Categoría Primera, que tengan valuación fiscal asignada de acuerdo a lo previsto en el artículo 228° del Código Fiscal -Ley N° 10.397 (Texto Ordenado 2011) y modificatorias-, uno con cinco por ciento ..... (1,5%).*

*II) Modelos-año 2018 a 2008 inclusive, que no tengan valuación fiscal asignada de acuerdo con lo previsto en el artículo 228° del Código Fiscal -Ley N° 10.397 (Texto Ordenado 2011) y modificatorias-, según las siguientes categorías:*

Categorías de acuerdo con el peso en kilogramos, incluida la carga transportable:

|      | PRIMERA         | SEGUNDA                  | TERCERA                   | CUARTA                     | QUINTA            |
|------|-----------------|--------------------------|---------------------------|----------------------------|-------------------|
|      | hasta 3.500 Kg. | Más de 3.500 a 7.000 Kg. | Más de 7.000 a 10.000 Kg. | Más de 10.000 a 15.000 Kg. | Más de 15.000 Kg. |
|      | \$              | \$                       | \$                        | \$                         | \$                |
| 2018 | 9.815           | 29.448                   | 37.637                    | 66.299                     | 74.258            |
| 2017 | 7.960           | 23.883                   | 30.525                    | 53.771                     | 60.225            |
| 2016 | 6.368           | 19.106                   | 24.420                    | 43.016                     | 48.180            |
| 2015 | 5.490           | 16.471                   | 21.052                    | 37.083                     | 41.535            |
| 2014 | 4.732           | 14.199                   | 18.148                    | 31.968                     | 35.806            |
| 2013 | 4.225           | 12.674                   | 16.203                    | 28.543                     | 31.970            |
| 2012 | 3.989           | 11.963                   | 15.287                    | 26.929                     | 30.162            |
| 2011 | 3.764           | 11.293                   | 14.427                    | 25.402                     | 28.448            |
| 2010 | 3.552           | 10.657                   | 13.611                    | 23.962                     | 26.838            |
| 2009 | 3.347           | 10.041                   | 12.838                    | 22.604                     | 25.318            |
| 2008 | 2.474           | 7.422                    | 9.516                     | 16.739                     | 18.750            |

Establécese una bonificación anual del impuesto previsto en este inciso para vehículos cuyo peso, incluida la carga transportable, sea superior a 3.500 kilogramos, cuando quienes revistan la calidad de contribuyentes se encuentren inscritos en los códigos 602210 (\*), 602230, 602250 y 602290, del Nomenclador de Actividades del impuesto sobre los Ingresos Brutos (Naiib '99.1), de acuerdo con lo siguiente:

- Modelos-año 2008 a 2013, veinte por ciento.....20%
  - Modelos-año 2014a 2018, treinta por ciento.....30%
- (\*) 602210 - Servicio de transporte automotor urbano regular de pasajeros

Peso Bruto del modelo OF 1418 = 14.000 kg

|                            |                     |        |
|----------------------------|---------------------|--------|
| 0,7 x 61 x 66.299-----     | 2.830.967,30        | \$/año |
| 0,7 x 51 x 53.771-----     | 1.919.624,70        |        |
| 0,7 x 46 x 43.016 -----    | 1.385.115,20        |        |
| 0,7 x 35 x 37.083 -----    | 908.533,50          |        |
| 0,7 x 34 x 31.968 -----    | 760.838,40          |        |
| 0,8 x 63 x 28.543 -----    | 1.438.567,20        |        |
| 0,8 x 49 x 26.929 -----    | 1.055.616,80        |        |
| 0,8 x 49 x 25.402 -----    | 995.758,40          |        |
| 0,8 x 29 x 23.962 -----    | 555.918,40          |        |
| 0,8 x 3 x 22.604 -----     | 54.249,60           |        |
| 0,8 x 1 x 16.739 -----     | 13.391,20           |        |
| Total imp. automotor ----- | 11.918.580,70\$/año |        |

Costo impaut =  $\frac{11.918.580,70}{36.310.346} = 0,32823$  \$/km

36.310.346

Costo vtv e impaut =  $0,02082 + 0,32823$

Costo vtv e impaut =  $0,34905$  \$/km



## 20).- Impuestos y Tasas Municipales

Se adopta un porcentaje (1 %) del valor de las oficinas de administración y garages.

Costo ImpMun =  $0,01 \times (10.104.000 + 2.121.840) = 0,00336$  \$/km

36.310.346

Costo ImpMun =  $0,00336$  \$/km

Nota: se adopta el 1 %, a diferencia del 10 % que aparece en el Procedimiento que usa la Dirección Provincial de Transporte, porque luego se considera aparte la incidencia de tributos tales como la Tasa de Inspección, Seguridad e Higiene y el Fondo Municipal de Transporte.

## 21) Red de Bocas de Expendio

### a).- Costo SUBE

Nación Servicios se queda con el 4 (cuatro por ciento), más el IVA, de la recaudación obtenida a través del sistema SUBE, el cual comenzó a usarse a principios del año 2015 y que coexistió con el sistema propio que tenía nuestra ciudad, administrado por la UTE "El Libertador", hasta el día 16 de octubre del año 2016.

La recaudación a través del SUBE, en el período que comienza el 1 de noviembre de 2016 y termina el 31 de octubre del 2017 alcanza a

Rec =  $718.130.699$  \$/año

Costo<sub>SUBE</sub> =  $0,04 \times 718.130.699 + 0,21 \times (0,04 \times 718.130.699) =$

=  $(1 + 0,21) \times (0,04 \times 718.130.699) =$

=  $1,21 \times 0,04 \times 718.130.699 = 34.757.525,83$  \$/año

Costo<sub>SUBE</sub> =  $\frac{34.757.525,83}{36.310.346} = 0,95723$  \$/km

36.310.346

**b).- Costos UTE El Libertador**

Los gastos anuales de la citada UTE alcanzan la cantidad de 15.699.740 \$/año.

$$\text{Costo UTE} = \frac{15.699.740}{36.310.346} = 0,43237 \text{ \$/km}$$

**22) Costo del GPS**

De acuerdo con la factura N° 0004-00002696 de "Geosolution S.A." con fecha del 19/02/18, el costo del abono mensual por equipo es de 360 \$ más IVA; por lo tanto

$$\text{Costo GPS} = \frac{421 \times 360 (1+0,21) \times 12}{36.310.346} = 0,06059 \text{ \$/km}$$

**23) Costo Rampa**

El costo de instalación de una rampa alcanza a los 116.019 \$. Se considerará que el plazo de su amortización será el mismo que el de la unidad.

$$\text{Costo amort rampa} = \frac{116.019}{800.000} = 0,14502 \text{ \$/km}$$

**24) Costo del Seguro de Caucción**

Se trata de una obligación que exige el Pliego de Bases y Condiciones de la licitación como garantía de que será cumplido al Contrato de Concesión.

A partir de las facturas presentadas por cuatro empresas la empresa Batán no ha aportado datos- su costo será de

$$\text{Costo cauc} = \frac{993.662,32}{36.310.346} = 0,02737 \text{ \$/km}$$



## 25) A).- COSTOS DIRECTOS

|                                       |                 |
|---------------------------------------|-----------------|
| 1) Combustible                        | 5,09139         |
| 2) Lubricantes                        | 0,44147         |
| 3) Neumáticos                         | 0,68372         |
| 4) Lavado - Engrase                   | 0,60724         |
| 5) Depreciación Material Rodante      | 2,71281         |
| 6) Reparación Material Rodante        | 2,86977         |
| 7) Máquinas, Herramientas, Inmuebles  |                 |
| a) Conservación de maq - herramientas | 0,01924         |
| b) Depreciación de maq - herramientas | 0,03232         |
| c) Conservación de inmuebles          | 0,01024         |
| d) Depreciación de inmuebles          | 0,00979         |
| <b>Total A</b>                        | <b>12,47799</b> |

## B).- COSTOS FIJOS

|                                |          |
|--------------------------------|----------|
| 8) Personal de conducción      | 15,87867 |
| 9) Personal de mantenimiento   | 0,13035  |
| 10) Personal administrativo    | 0,28279  |
| 11) Personal de tráfico        | 0,21223  |
| 12) Personal de maestranza     | ----     |
| 13) Asesores profesionales     | 0,08973  |
| 14) Personal jerárquico        | 0,28698  |
| 14 bis) Personal tercerizado   | 0,77349  |
| 14-ter) Sumas No Remunerativas | 0,04529  |
| 15) Seguro de los vehículos    | 1,39133  |
| 16) Seguros de personal        | 0,59054  |
| 17) Gastos generales           | 0,16119  |
| 17 bis) Seguridad              | 0,14112  |



|                           |                 |
|---------------------------|-----------------|
| 18) Máquinas validadoras  | -----           |
| 19) Patentes y VTV        | 0,34905         |
| 20) Impuestos municipales | 0,00336         |
| 21) Sistema SUBE          | 0,95723         |
| 21-bis) UTE               | 0,43237         |
| 22) GPS                   | 0,06059         |
| 23) Rampas                | 0,14502         |
| 24) Seguro de caución     | 0,02737         |
| <b>Total B</b>            | <b>21,95870</b> |

## **26) Costo sobre el Capital invertido**

Se adopta como tasa de interés anual el 11 % según Ordenanzas Municipales N° 7.299 y N° 7.434.

### a) Material rodante

Según factura proforma de Colcar Merbus S.A. - concesionario oficial de Mercedes Benz- del 13/3/18, el precio de un vehículo M. Benz OF 1621, chasis más carrocería, es de 2.766.052 \$

Precio de un coche 0 km = 2.766.052 \$

Costo int mat rod =  $\frac{2.766.052 \times 421 \times 0,11}{36.310.346} = 3,52780$  \$/km

36.310.346

### b) Inmuebles (Oficina, garage, terrenos)

Costo int inm =  $\frac{34.943.000 \times 0,11}{36.310.346} = 0,10585$  \$/km

36.310.346

### c) Rampas

Costo int rampas =  $\frac{61 \times 116.019 \times 0,11}{36.310.346} = 0,02144$  \$/km

36.310.346

Costo int = 3,52780 + 0,10585 + 0,02144

Costo int = 3,65509 \$/km



## **26) Costo total sin impuestos**

Costos s/imp = A + B + Costo int

Costos s/imp = 12,47799 + 21,95870 + 3,65509

Costo s/imp = 38,09178 \$/km

## **27) Compensación por beneficio y riesgo empresarios**

Se aplica un coeficiente de 1,03 sobre el costo sin impuestos

Comp benef riesgo = 1,03 x 38,09178 \$/km

Comp benef riesgo = 39,23453 \$/km

## **28).- Costos impositivos provinciales y municipales**

Ingresos Brutos (1,5 %)

Fondo Municipal Transporte (3,00 %) (\*)

Tasa Insp, Seg. e Higiene (0,3 %)

Total imp. Proporcionales = 3,3 %

Costo imp prov. munic. = 39,23453 x 0,048 = 1,88325 \$/km

(\*) De acuerdo con el artículo de 34° de la Ordenanza N° 6.903, según texto de la Ordenanza N° 20.688. No obstante, por expresa solicitud del Sr Subsecretario de Transporte y Tránsito, se considera 3,00 %, dado que existe un Proyecto de Ordenanza -que está siendo analizado en el HCD- para elevar la alícuota del FMT del 1,50 % al 3,00 %.

## **29).- Impuesto a los sellos**

Tarifa Media = 7,87 \$/pas

Período concesión = 12 años

Cant. Vehículos = 421

Entonces

VV = 7,87 x 12 x 421 = 39.759,24 \$

Vimp = 39.759,24 \$/veh x 421 veh = 16.738.640,04 \$

A la base imponible se aplica el coeficiente establecido por el Código Fiscal (1,5 %)



0,0015 x 16.738.640,04 = 25.107,96 \$/año

**Costo imp sellos = 25.107,96 = 0,00068 \$/año**

**36.310.346**

Costo imp sellos = 0,00068 \$/km

### **30).- Costo total**

**Costo total = 39,23453 + 1,88325 + 0,00068**

Costo total = 41,11846 \$/km

## **INCIDENCIA DE LOS SUBSIDIOS NACIONALES**

### **a).- Crédito Fiscal por ITC (alícuota según Ley Nacional N° 23.966)**

Es el valor del impuesto aplicado a la compra de combustible (\*)

Según las facturas presentadas por la CAMETAP (YPF-Terminal La Plata) este gravamen tiene un valor de

ITC = 3,7332 \$/l

Cred ITC = (0,39 l/km x 1,02 x 3,7332 \$/l) x 0,45 (\*\*)

Cred ITC = 0,66828 \$/km

(\*) Según la Ley N° 29.366 y de acuerdo con la modificación introducida por el texto del artículo 133° de la Ley N° 27.430, el monto correspondiente al ITC aplicable al gas oil por litro es una suma fija. Según la citada ley, la suma es de 4,148 \$/l; no obstante, en las facturas (de YPF) presentadas por las empresas prestadoras del servicio público, el ITC asciende a 3,7332 \$/l, tanto en el gas oil subsidiado cuanto en el gas oil comprado a precio de mercado.

(\*\*) Según el artículo 142° de la Ley N° 27.430 *los sujetos que presten servicios de transporte público de pasajeros y/o de carga terrestre, fluvial o marítimo, podrán computar como pago a cuenta del impuesto al valor agregado, el cuarenta y cinco por ciento (45 %) del impuesto previsto en el Capítulo I contenido en las compras de gasoil efectuadas en el respectivo periodo fiscal, que se utilicen como combustible de las unidades afectadas a la realización de los referidos servicios, en las condiciones que fije la reglamentación. El remanente del cómputo dispuesto en este artículo, podrá trasladarse a los periodos fiscales siguientes, hasta su*

agotamiento. Al no haberse dictado la reglamentación de la citada ley, queda un vacío respecto de qué manera se podrá computar el dicho remanente.



### **b) .- Dinero efectivo (Compensación Tarifaria)**

Esta subvención se solventa con fondos que provienen de la recaudación del Impuesto al Gasoil (ex Tasa s/gasoil) y también del Tesoro Nacional.

De acuerdo con lo informado por la Secretaría de Transporte de la Nación, durante el año 2017 las empresas marplatenses recibieron la siguiente cantidad de dinero: 418.620.849,28 \$.

$$\text{Sub} = \frac{418.620.849,28 \text{ \$/año}}{36.310.346 \text{ km/año}} = 11,52893 \text{ \$/km}$$

$$\text{Sub} = 11,52893 \text{ \$/km}$$

COMENTARIO: se asume la hipótesis de que el Estado nacional continuará otorgando subvenciones a las empresas del servicio público de transporte de pasajeros tal como lo ha venido haciendo desde el año 2002. Si, por cualquiera causa, la Nación abandonara esta política, el costo del viaje aumentaría notoriamente. Los subsidios pecuniarios se establecieron por Decretos nacionales N° 652/02, N° 98/07 y N° 1.488/08.

### **c) Incidencia del IVA**

I).- La recaudación bruta del período analizado fue de 718.130.699 \$

Por tanto

$$\text{IVA 2017} = \frac{718.130.699 \times 0,0950226}{36.310.346} = - 1,87931 \text{ \$/km}$$

$$\text{IVA 2017} = - 1,87931 \text{ \$/km}$$

## **II) Créditos fiscales a cuenta del IVA**

### **1).- Gasoil**

El IVA (21 %) -de acuerdo con las facturas nombradas más arriba- presente en los combustibles utilizados es el siguiente

- Diesel 500 precio subsidiado = 1,04083 \$/l
- Diesel 500 precio de mercado = 2,75486 \$/l
- Diesel Infinia precio subsidiado = 1,21438 \$/l
- Diesel Infinia precio de mercado = 3,24084 \$/l

- Porcentaje de la flota que consume Diesel 500 = 73,40 %
- Porcentaje de la flota que consume Diesel Infinia = 26,60 %

Por consecuencia

$$\text{IVA subsidiado} = 0,7340 \times 1,04083 + 0,2660 \times 1,21438 = 1,08699 \text{ \$/l}$$

$$\text{IVA mercado} = 0,7340 \times 2,75486 + 0,2660 \times 3,24084 = 2,88413 \text{ \$/l}$$

Entonces

$$\text{Cred go} = (0,90 \times 1,08699 + 0,10 \times 2,88413) \times 0,39 \times 1,02$$

$$\text{Cred go} = 0,50389 \text{ \$/l}$$

Al considerar el incremento del 3 % que tuvo lugar durante la segunda semana de abril

$$\text{Cred go} = 0,50389 \times 1,03 = 0,51900 \text{ \$/l}$$

## 2) Insumos

$$\text{Costo lubricantes} = 0,44147 \text{ \$/km}$$

$$\text{Costo neumáticos} = 0,68372 \text{ \$/km}$$

$$\text{Costo reparaciones} = 2,50848 \text{ \$/km}$$

$$\text{Cred ins} = \frac{21 \times (0,44147 + 0,68372 + 2,50848)}{121}$$

121

$$\text{Cred ins} = 0,69334 \text{ \$/km}$$

## 3) Vehículos

Durante el año 2017 se adquirieron 61 unidades a un precio de 2.424.550 \$.

$$\text{Cred veh}_{2017} = \frac{10,5 \times 2.766.052 \times 61}{110,5 \times 36.310.346} = 0,44155 \text{ \$/km}$$

110,5 x 36.310.346

Debe transcribirse a continuación la respuesta -por vía electrónica- de la Dirección Provincial de Transporte a la consulta oportunamente realizada por el Departamento de Transporte Urbano de esta Municipalidad durante el año 2011:

*Respecto a la aplicación del crédito fiscal generado por el I.V.A., es opinión de esta repartición que la argumentación expresada por la Cámara se acerca más a la realidad, por tanto que la legislación no permite a las empresas tomar la totalidad del crédito fiscal generado durante el año, pudiendo solamente*

devengar hasta un tope máximo estipulado por la normativa de referencia y el resto queda como saldo a favor de la firma.



Por consiguiente, el crédito fiscal generado por la compra de unidades se distribuye a lo largo de la vida útil de las mismas; es decir, 10 años.

Debe tomarse en cuenta asimismo el crédito fiscal generado en los años 2017, 2016, 2015, 2014, 2013, 2012, 2011 y 2010, momento en el cual se adoptó la recomendación de la DPT

$$\text{Cred Veh} = 0,04415 + 0,03099 + 0,02991 + 0,011967 + 0,014948 + 0,01977 + 0,01098 + 0,00671 + 0,00927$$

$$\text{Cred veh} = 0,17869 \text{ \$/km}$$

#### 4).- Seguros

$$\text{Cred seg} = \frac{21 \times 9.000 \times 12 \times 421}{121} = 0,21732 \text{ \$/km}$$

$$121 \times 36.310.346$$

$$\text{Cred seg} = 0,21732 \text{ \$/km}$$

#### 5).- Tercerización de reparaciones

$$\text{Credterc} = \frac{21 \times 0,77349}{121} = 0,13424 \text{ \$/km}$$

$$121$$

c) El balance del IVA será entonces de

$$\text{Bal IVA} = - 1,87931 + 0,51900 + 0,69334 + 0,17869 + 0,21732 + 0,13424$$

$$\text{Bal IVA} = - 0,13672 \text{ \$/km (a favor del fisco)}$$

#### Sumatoria de las diversas incidencias

$$\Sigma \text{ Incid} = \text{Cred ITC} + \text{Sub} + \text{Balance IVA}$$

$$\Sigma \text{ Incid} = 0,66828 + 11,52893 - 0,13672$$

$$\Sigma \text{ Incid} = 12,06049 \text{ \$/km(a favor de las empresas)}$$



**Costo Real del Servicio**

$$\text{Costo real} = \text{Costo total} - \sum \text{Incid} = 41,11846 - 12,06049$$

$$\text{Costo real} = 29,05797 \text{ \$/km}$$

El IPK del período de análisis fue, considerando sólo los pasajeros que pagan la tarifa plana puesto que han desaparecido el abono estudiantil y el docente, de

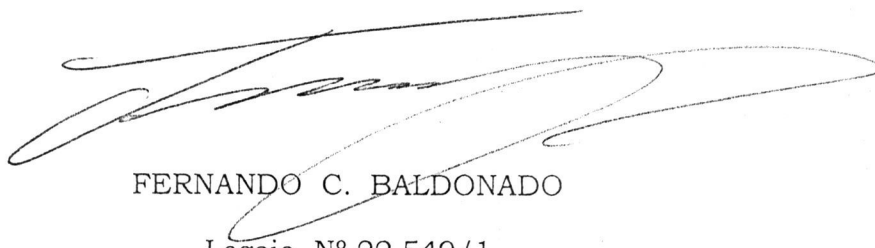
$$\text{I.P.K.} = \frac{91.229.295}{36.310.346} = 2,5125 \text{ pas/km}$$

La Tarifa alcanzaría el valor de

$$\text{Tp} = \frac{29,05797 \text{ \$/km}}{2,5125 \text{ pas/km}} = 11,5653 \text{ \$/pas}$$

Finalmente, por redondeo, se obtiene

$$\text{Tp} = 11,56 \text{ \$/pas}$$



FERNANDO C. BALDONADO

Legajo N° 22.549/1



## ANEXO I

El propósito del presente informe es el de aclarar cuál es la cantidad de kilómetros anuales que deben considerarse en el procedimiento de cálculo del costo del viaje urbano -tarifa plana- en el Municipio de General Pueyrredon.

Desde la instalación del sistema SUBE en nuestro municipio, los kilómetros recorridos por las empresas concesionarias del servicio público de transporte de pasajeros, son medidos por el Módulo de Posición Global (en adelante, GPS), el cual es parte integrante del citado sistema.

Dado que la administración del sistema SUBE depende de autoridades nacionales, son éstas quienes envían periódicamente la información -respecto de los kilómetros recorridos- a la Dirección General de Transporte de esta Municipalidad, de acuerdo con el Convenio oportunamente suscripto entre ambas jurisdicciones.

I).- Es preciso traer a colación la Resolución N° 39/14 del Ministerio del Interior y Transporte de la Nación.

En efecto, la aludida norma en su artículo 1° estipula

*Artículo 1° — Establécese que a partir del 1° de febrero de 2014, la información que brinde el SISTEMA UNICO DE BOLETO ELECTRONICO (S.U.B.E.) respecto a los kilómetros recorridos por las unidades vehiculares, recolectada por el módulo de posicionamiento global (GPS: siglas en inglés de Global Positioning System) que forma parte de dicho sistema, será utilizada con la finalidad de ajustar las compensaciones tarifarias al real nivel de prestación de los servicios de cada operador, como así también para la asignación de los cupos del régimen de Gasoil a Precio Diferencial.*

Obsérvese que del texto se desprenden tres conclusiones:

- el dato acerca de los kilómetros recorridos surge del GPS
- dicho dato será usado para el ajuste de las Compensaciones Tarifarias
- dicho dato será utilizado para la determinación del Cupo de Gas Oil a precio de subsidio

La medición por GPS, como toda medición, no es exacta; por consiguiente, en el artículo 2° de la referida resolución se establece

*Art. 2° — Establécese que a partir del 1° de enero de 2017, el monto de las **compensaciones tarifarias** a distribuir para cada prestador de los servicios de transporte público de pasajeros por automotor de carácter urbano y*



suburbano bajo Jurisdicción Nacional, Provincial o Municipal, que operan en el ámbito geográfico delimitado por el artículo 2° de la Ley N° 25.031, previstos en los artículos 1° y 6° del Decreto N° 678 de fecha 30 de mayo de 2006, se calculará tomando como base, los kilómetros efectivamente verificados por Línea, a través de la información que suministren los módulos de posicionamiento global (GPS: siglas en inglés de Global Positioning System) del SISTEMA ÚNICO DE BOLETO ELECTRÓNICO (S.U.B.E.) correspondiente al segundo mes anterior al de las compensaciones a distribuir (n-2), aplicando para ello el Factor de Corrección de Kilómetros S.U.B.E. (FCKS).



Luego se explica cómo -matemáticamente- obtener el FCKS y, finalmente se aclara que

a) En ningún caso se considerará un FCKS mayor a UNO (1), por lo que cuando el cociente resulte mayor a UNO (1) se tomará este último valor y consecuentemente, en ningún caso podrá representar un incremento de las compensaciones tarifarias.

b) Deberá considerarse **un margen de error** de un CINCO POR CIENTO (5 %) en la lectura de los kilómetros recorridos por cada línea respecto de los informados por el módulo G.P.S. del SISTEMA ÚNICO DE BOLETO ELECTRÓNICO (S.U.B.E.).

c) El Factor de Corrección Kilómetros S.U.B.E. (FCKS) no será de aplicación para el cálculo de la compensación por asignación específica establecida en el artículo 7° bis de la Resolución N° 422 de fecha 21 de septiembre de 2012 del ex MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE y sus modificatorias

Aquí surge, inciso b), que se asume que la medición de kilómetros a través del GPS no es exacta. Por lo tanto, para determinar el FCKS, los kilómetros que arroje la medición por GPS deberán ser aumentados el cinco por ciento.

Sin embargo, el FCKS se aplicará solamente al efecto del cálculo de las Compensaciones Tarifarias y no al cálculo del Cupo de Gas Oil a precio de subsidio ni tampoco al cálculo de la compensación a la que se refiere el inciso c).

Por consiguiente, más allá de la imprecisión presente en la medición de los kilómetros, la corrección del 5 % sólo se tendrá en cuenta para la determinación de las Compensaciones Tarifarias.

Por otra parte, para el cálculo del costo del servicio -la tarifa- la Secretaría de Transporte de la Nación no toma la cantidad de kilómetros que surge del GPS, ni el dato "puro" ni dicho dato "puro" corregido por la aplicación de un margen de error del 5 %.

En efecto, para determinar el costo de los servicios la STN considera los que denomina "Kilómetros de estructura de costos". Tal cantidad es distinta a la medida por el sistema GPS.



No obstante, dado que esta Municipalidad aplica su propio procedimiento de cálculo, puede afirmarse que para evaluar el costo del servicio no deberá usarse el dato "puro" arrojado por el GPS incrementado en el cinco por ciento.

II).- Sin embargo, puesto que -como se ha dicho- el dato "puro" del GPS no es exacto, es necesario aplicar una corrección.

El margen de error del cinco por ciento en la medición -presente en la aludida Resolución N° 39/14- debe interpretarse como el máximo posible.

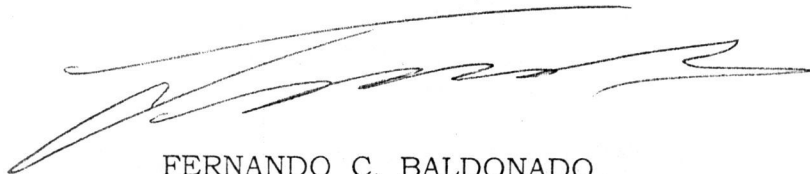
Por lo tanto, se considera razonable estimar que el citado error se ubique en el orden del 2 % (dos por ciento).

De acuerdo con tal estimación para el cálculo del costo del servicio -tarifa plana- se tomará el dato "puro" arrojado por el GPS y al mismo se le aplicará una corrección del 2 %; es decir, se lo multiplicará por un factor de 1,02.

Cantidad de km anual medida por GPS (dato "puro") = 35.598.378 km

Cantidad km anual corregida =  $35.598.378 \times 1,02 = 36.310.346$  km

La determinación del costo se hará entonces con 36.310.346 km/año.



FERNANDO C. BALDONADO

Legajo N° 22.549/1

## ANEXO II

El resultado numérico del cálculo expresado en el presente informe no es obligatorio ni para el Departamento Ejecutivo ni para el Honorable Concejo Deliberante.

En efecto, al respecto es oportuno pasar revista a algunas normas municipales y provinciales

- La Ordenanza N° 16.789 -Pliego de Bases y Condiciones para la Licitación del servicio público de transporte de pasajeros- en su TITULO II - CLAUSULAS DE ESPECIFICACIONES TECNICAS, apartado dedicado al REGIMEN TARIFARIO, dice con respecto al procedimiento de cálculo de costos y la tarifa técnica resultante:

*Este cálculo determinará la tarifa técnica. Cuando ésta supere en un 10,5 % lo que reciben las empresas por promedio de boletos pagos, el Departamento Ejecutivo y el Honorable Concejo Deliberante deberán tratar los posibles ajustes de costos, destacando que **la tarifa técnica no es vinculante.***

- El texto del Decreto municipal N° 73/07 -que lleva fecha del 10/01/2007- en su cuarto párrafo del Considerando dice

*Que al margen de los costos que pueda arrojar la aplicación de la metodología, éstos **han sido históricamente tomados sólo como referencia...***

- Asimismo, el Decreto municipal N° 318/09 -con fecha del 13/02/2009- en su séptimo párrafo del Considerando afirma

*Que al margen de los costos que pueda arrojar la aplicación de la metodología y el aumento del orden del 25 % otorgados oportunamente, por los gobiernos nacional y provincial, éstos **han sido siempre tomados sólo como referencia...***

- El Decreto N° 73/07 lleva la firma del Intendente Katz y el N° 318/09 fue suscripto por el Intendente Pulti.

- El Decreto-Ley N° 6.769/58, Ley Orgánica de las Municipalidades, Capítulo VII -De las Concesiones- en artículo 233° establece

*ARTICULO 233°: Las empresas concesionarias someterán sus tarifas y precios a la consideración de la Municipalidad. Dichas tarifas y precios no se tendrán por vigentes mientras el Concejo no las apruebe en ordenanza sancionada con el voto de la mayoría absoluta de sus miembros y el Departamento Ejecutivo no las promulgue.*

  
FERNANDO C. BALDONADO

Legajo N° 22.549/1

Señor Director General

Dirección General de Transporte

Ref.: Expte. 4801 – 4 – 2018



Tomado conocimiento de la nota obrante en el expte. de referencia en la cual la CAMETAP solicita un ajuste tarifario que llevaría la tarifa a pesos Trece con veinte centavos.

En primer término la cámara transcribe una serie de argumentaciones jurídicos administrativos los cuales, entendemos, no es necesario analizar ya que dichos términos son harto conocidos y empleados sistemáticamente en cualquiera de las presentaciones que fueran efectuadas con anterioridad.

En segunda instancia nos encontramos con una serie de aspectos referentes al proceso inflacionario de los últimos tiempos los cuales, por cuestiones lógicas y de realidades, no podemos negarlo pero, asimismo, no vamos a tomar dichos argumentos expuestos en forma literal ya que los mismos son cuasi apocalípticos.

Considerando este tema, no debemos dejar de lado los aumentos de insumos básicos (sobre todo en lo que respecta al tema combustibles, neumáticos etc.) debiéndose tener muy en cuenta el último convenio de la Unión Tranviarios Automotor respecto a los aumentos salariales los cuales conforman poco más de un cincuenta por ciento en lo que respecta a la totalidad del valor de la tarifa.

Párrafo aparte merece los costos respecto a las unidades cero kilómetro en atención a que las mismas se cotizan en moneda Estadounidense debiendo considerarse que entre el mes de Diciembre del 2017 y abril del 2018 dicha moneda extranjera se ha incrementado de alrededor del 17% por lo que, en lo que respecta a las unidades, las mismas han aumentado considerable.

La realidad es que, históricamente, el país ha sufrido y sigue sufriendo un proceso inflacionario cuasi constante

pero debe tenerse en cuenta que este proceso no solo perjudica al sector empresario sino también y por obvias razones a la población en general por lo que se debe considerar que en el caso particular de la tarifa del transporte debe tener un lógico y ajustado límite ya que los incrementos sin ningún tipo de contención hacen que el usuario en general comience a optar por otro tipo de traslado llevando esto a una merma en la cantidad de pasajeros transportados lo que hace que baje la recaudación y así sucesivamente transformándose ésto en un círculo vicioso interminable.

Si bien y tal como manifiesta la CAMETAP desde su posición el estado debe garantizar la ecuación económico financiera de las empresas concesionarias argumentando esto como una cuestión de orden público, es el mismo estado quien debe priorizar un justo equilibrio entre la economía de las empresas y, fundamentalmente, la de los usuarios en general que son los que sustentan ese equilibrio económico y es esto último, los derechos de los usuarios, lo que entendemos como ORDEN PUBLICO y sin perjuicio de los resultados que deparen los estudios técnicos debe ponerse especial énfasis al actual contexto socio-económico en el que se encuentra inmersa nuestra ciudad ya que, si de índices hablamos, el Partido de General Pueyrredón tiene uno de los mayores niveles de desocupación del país

Por último este Departamento de Transporte Urbano ha desarrollado los cálculos de acuerdo a la metodología de costos ajustada al Pliego de Bases y Condiciones tomando en consideración lo expuesto en el presente no siendo esto vinculante, de acuerdo a lo estipulado en la Ordenanza 16789 TITULO II – CLAUSULAS DE ESPECIFICACIONES TECNICAS, REGIMEN TARIFARIO, a la decisión que pueda tomar tanto el Departamento Ejecutivo como así también el Honorable Cuerpo Deliberativo para la decisión final de este tema en particular adjuntando el desarrollo metodológico conjuntamente con un Anexo explicativo del mismo.

Departamento Transporte Urbano, 26 de Abril del 2018



  
FERNANDO OMAR BERTUCCI  
Leg. 18004/1  
Jefe de Departamento  
Dto. TRANSPORTE URBANO