



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
AÑO DE LA DEFENSA DE LA VIDA, LA LIBERTAD Y LA PROPIEDAD

Anexo

Número:

Referencia: ANEXO III - METODOLOGÍA DE DISTRIBUCIÓN DE COMPENSACIONES AMBA

METODOLOGÍA DE DISTRIBUCIÓN DE COMPENSACIONES AMBA

La metodología de distribución se desarrollará sobre la base de los grupos tarifarios que se señalan a continuación, en forma independiente para cada uno de ellos:

- **DISTRITO FEDERAL (DF):** Líneas de Jurisdicción Nacional con prestación de servicio íntegramente dentro de los límites de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA).
- **SUBURBANO GRUPO I (SGI):** Líneas de Jurisdicción Nacional que poseen una cabecera en CABA y la otra en algún partido del Conurbano bonaerense, sin que éste pertenezca a los límites externos de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA). Quedan excluidas de este grupo tarifario aquellas líneas que reúnen estas características, pero con cuadros tarifarios kilométricos, las que se incluyen en el siguiente grupo tarifario.
- **SUBURBANO GRUPO I KILOMÉTRICAS (SGI KM):** líneas que poseen características del SGI (Suburbano Grupo I) y cuadros tarifarios kilométricos.
- **SUBURBANO GRUPO II (SGII):** Líneas de Jurisdicción Nacional que poseen una cabecera en CABA y la otra en los partidos que definen el límite externo de la RMBA (Cañuelas, Pilar, La Plata, Luján, Zárate).
- **PROVINCIALES (UPA):** Líneas Urbanas y Suburbanas de Jurisdicción de la Provincia de Buenos Aires con origen y destino en municipios bonaerenses distintos entre sí de la RMBA. Quedan excluidas de este grupo tarifario aquellas líneas que, reuniendo la característica precitada, tienen cuadros tarifarios kilométricos.
- **PROVINCIALES KILOMÉTRICAS (UPA KM).** Líneas Urbanas y Suburbanas de Jurisdicción de la Provincia de Buenos Aires que poseen cuadros tarifarios kilométricos.
- **MUNICIPALES (UMA 1):** Líneas de Jurisdicción Municipal de la Provincia de Buenos Aires que tienen la totalidad de su recorrido dentro de algunos de los siguientes municipios: Almirante Brown, Avellaneda, Berazategui, Escobar, Esteban Echeverría, Florencio Varela, General San Martín, Ituzaingó, José C. Paz, La Matanza, Lanús, Lomas de Zamora, Malvinas Argentinas, Merlo, Moreno, Morón, Quilmes, San Fernando, San Isidro, San Miguel, todos ellos de la RMBA.
- **MUNICIPALES (UMA 2):** Líneas de Jurisdicción Municipal de la Provincia de Buenos Aires que tienen la totalidad de su recorrido dentro de algunos de los siguientes municipios: Brandsen, Campana, Cañuelas,

Exaltación de la Cruz, Ezeiza, General Rodríguez, La Plata, Lobos, Luján, Pilar, San Vicente, Tigre, Zárate, Mercedes, todos ellos de la RMBA.

1) DISTRIBUCIÓN POR DEMANDA

Consiste en el reintegro de las tarifas con descuento por aplicación de integración, atributos sociales y boletos estudiantiles, con más la distribución de excedentes en base a ingresos ajustados por “tarifa teórica de referencia”.

1. A) Boleto Integrado

Compensación por Boleto Integrado: Conforme lo establecido en el artículo 3° de la resolución 77 del 30 de enero de 2018 del ex Ministerio de Transporte, por el cual se aprueba el Sistema de Boleto Integrado, con vigencia a partir de la hora CERO (0) del 1° de febrero de 2018, se compensará a las operadoras el monto resultante en virtud del descuento por “viaje integrado”, de acuerdo a los usos informados por Nación Servicios Sociedad Anónima, respecto de tarifas válidas dentro del cuadro tarifario vigente.

1. B) Atributo Social

Complemento tarifario aplicable a los viajes efectuados por los usuarios comprendidos en los grupos de afinidad, o con los atributos sociales establecidos por el artículo 5° de la resolución 975 del 19 de diciembre de 2012 del ex Ministerio del Interior y Transporte, y sus normas concordantes, complementarias y modificatorias, , calculado sobre la base de la diferencia tarifaria respecto de las vigentes abonadas con el Sistema Único de Boleto Electrónico (S.U.B.E.) por el público en general para cada viaje, en los términos de la resolución 1017 del 29 de diciembre de 2022 del entonces Ministerio de Transporte, modificada en último término por la resolución 25 del 5 de agosto de 2024 de la Secretaría de Transporte dependiente del Ministerio de Economía, o la que la reemplace en el futuro.

1. C) Boleto Escolar y Estudiantil

Compensación tarifaria aplicable a cada uno de los viajes efectuados por los beneficiarios de los Boletos Escolar y Estudiantil, la cual será calculada de la siguiente forma:

Se realiza el cálculo de la compensación tarifaria sobre la base de la diferencia derivada del valor de tarifa diferencial de cada uso efectuado por los beneficiarios, respecto de la tarifa vigente abonada con el Sistema Único de Boleto Electrónico (S.U.B.E.) por el público en general y correspondiente a la primera sección de cada categoría tarifaria según el caso, en los servicios seccionados, y la tarifa mínima, para el caso de los servicios no seccionados.

1. D) Distribución preliminar por Ingresos Ajustados por “Tarifa Teórica de Referencia”

Se procederá a realizar un cálculo preliminar consistente en asignar el 100% de los montos disponibles para cada grupo tarifario, luego de distribuir los conceptos descriptos en los apartados anteriores [conforme 1. A), 1. B), y 1. C) precedentes], en relación al ingreso ajustado por la aplicación de la “Tarifa Teórica de Referencia”, la cual se calculará conforme se determina en la “METODOLOGÍA PARA LA CONSTRUCCIÓN DE TARIFAS TEÓRICAS DE REFERENCIA” contenida en el anexo IF-2024-115630382-APN-DST#MTR.

Para la determinación de los ingresos ajustados por tarifa teórica de referencia para cada línea, y en consecuencia, del grupo tarifario, se procederá a calcular la sumatoria del producto entre la tarifa teórica de referencia (asociada

a una determinada sección, correspondiente a la tarifa comercial informada por Nación Servicios S.A.) y la cantidad de boletos vendidos para dicha sección; restando al resultado obtenido la recaudación (sin I.V.A.) y las compensaciones descriptas en los apartados precedentes.

$$\begin{aligned} & \text{Ing. Ajustado por T.T.R. (Línea)} \\ & = [(Q. \text{Boleto}_1 \times TTR_1) + (Q. \text{Boleto}_2 \times TTR_2) + \dots \\ & + (Q. \text{Boletos}_n \times TTR_n)] - \text{Ingresos Parciales} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} & \text{Ingresos Parciales(línea)} \\ & = \text{Recaudación s/IVA} + \text{Compensación ITG} + \text{Compensación ATS} \\ & + \text{Compensación Estudiantil} \end{aligned}$$

Si los montos disponibles, luego de haber distribuidos los componentes descriptos en los apartados 1. A.), 1. B.), y 1. C.), no son suficientes para cubrir los “Ingresos Ajustados por TTR”, se procederá a elaborar un coeficiente de participación de la línea con relación al grupo de afinidad por el cual se distribuirán los saldos disponibles. El mencionado coeficiente se calculará de acuerdo a la siguiente expresión:

$$\text{Coef. del Ingreso Ajustado por T.T.R.} = \frac{\text{Ingreso Ajustado por T.T.R. (Línea)}}{\sum \text{Ingreso Ajustado por T.T.R. (G.T.)}}$$

1. E.) Cobertura de Costos Mínimos.

Se establece un mínimo de compensaciones para todas aquellas líneas cuyos ingresos totales propios de su recaudación neta de I.V.A. más aquellas compensaciones que le correspondan según se describe en los incisos 1. A), 1. B), 1. C) y 1. D) sean inferiores a los costos mínimos establecidos. En tales casos, recibirán un complemento hasta igualar dicho monto.

A tal efecto, los ingresos se calcularán considerando todos los montos provenientes de la propia recaudación por venta de pasajes neta de I.V.A., como así también, los determinados por distribución de los ítems hasta aquí desarrollados y la distribución preliminar establecida en el apartado 1. D).

Por otra parte, para el cálculo de los costos mínimos a cubrir, se contemplará la relación del costo del personal y de combustible para cada grupo tarifario en proporción al costo total por kilómetro aprobado por “Estructura de Costos” vigente, y la cantidad de kilómetros computados por el sistema S.U.B.E., ajustados y estacionalizados para el período a liquidar.

$$\text{Cto. M\u00ednimo a cubrir (l\u00ednea)} = (\text{Cto. por Km "Salarios del Personal" (G.T.)} + \text{Cto. por Km "Combustible" (G.T.)}) \times \text{Km ajustados (l\u00ednea)}.$$

$$\text{Ingreso Total (l\u00ednea)} = \text{Recaudaci\u00f3n s/ I.V.A.} + \text{Compensaciones (inc. Distribuci\u00f3n preliminar por Demanda)}.$$

1. F.) Distribuci\u00f3n por Ingresos Ajustados por "Tarifa Te\u00f3rica de Referencia"

Una vez identificados y cubiertos los costos m\u00ednimos para aquellas l\u00edneas que as\u00ed lo requieran, se proceder\u00e1 a descontar el monto total referenciado en el apartado 1. E.) al monto disponibles definido en el apartado 1. D.) y se proceder\u00e1 a excluir de la presente distribuci\u00f3n por ingreso a todas las l\u00edneas que hayan requerido asistencia de cobertura de costos m\u00ednimos.

El saldo disponible ser\u00e1 asignado en funci\u00f3n de la metodolog\u00eda descrita en el apartado 1. D)

1. MONTOS M\u00c1XIMOS A COMPENSAR:

Del mismo modo en que se establecen niveles m\u00ednimos a los ingresos en relaci\u00f3n con los costos, se proceder\u00e1 a establecer un porcentaje m\u00e1ximo a percibir de ingresos por encima de los costos totales de cada una de las l\u00edneas. Dichos montos m\u00e1ximos, actuar\u00e1n como tope a los ingresos para que ninguna l\u00ednea obtenga beneficios por encima de sus costos totales, m\u00e1s un margen de tolerancia.

El porcentaje m\u00e1ximo de cobertura quedar\u00e1 sujeto a la mediana estad\u00edstica de la relaci\u00f3n "Ingreso-Costo" del grupo tarifario, con m\u00e1s tres desv\u00edos est\u00e1ndar de la misma. En ning\u00fan caso podr\u00e1 ser inferior a cien por ciento (100%). Por \u00faltimo, cabe aclarar que la incidencia del desv\u00edo en los montos m\u00e1ximos a compensar podr\u00e1 ser modificada mediante instrucci\u00f3n del Secretario de Transporte de la Naci\u00f3n, siempre que se encuentre fundado en los resultados a obtenerse y/o los objetivos buscados.

Por \u00faltimo, los costos se calcular\u00e1n en base a los par\u00e1metros de estructura de costos y variables S.U.B.E.; mientras que para los ingresos se contemplar\u00e1n las compensaciones calculadas y la recaudaci\u00f3n neta de I.V.A. relevada por S.U.B.E.

1. CONSIDERACIONES GENERALES :

- Los datos de kil\u00f3metros informados por el sistema S.U.B.E. para la determinaci\u00f3n del costo total por l\u00ednea ser\u00e1n los correspondientes al per\u00edodo N-2. Dichos kil\u00f3metros deber\u00e1n ser ajustados por el **factor de estacionalidad** correspondiente para cada mes, tal como se detallan a continuaci\u00f3n.

MES	F.E.
Enero	119%
Febrero	124%
Marzo	103%
Abril	95%
Mayo	93%
Junio	92%
Julio	100%
Agosto	95%
Septiembre	92%
Octubre	90%
Noviembre	92%
Diciembre	105%

- Asimismo, se establecerán controles periódicos en los kilómetros relevados para cada operador, de forma tal de detectar y desalentar la realización de prácticas improductivas y/o la realización de kilómetros que no tengan como respaldo un crecimiento de la demanda, pudiendo surgir de ello la aplicación de ajustes a los kilómetros S.U.B.E. relevados por Nación Servicios S.A.
- En tal sentido, siempre que se observen incrementos en las cantidades de kilómetros informados para cada línea y, que los mismos no se traduzcan necesariamente en una mayor cantidad de pasajeros transportados, serán considerados como “ineficientes”, y por lo tanto no serán considerados para el cálculo de las compensaciones que en este procedimiento se describen.

A tal efecto, el análisis sobre los kilómetros se realizará tomando como base el “Índice de Pasajeros por Kilómetro (I.P.K.)” para el mes N-2, que surge del cociente entre la cantidad de pasajeros transportados y los kilómetros recorridos informados por Nación Servicios S.A. (kilómetros puros), el cual será comparado con el índice de un período de referencia. Así las cosas, en todos aquellos casos donde se evidencie una disminución del I.P.K. necesariamente producida por un incremento de kilómetros, a los efectos del cálculo del costo total se procederá a ajustar los kilómetros informados por Nación Servicios S.A.

Si Velocidad Comercial (línea) < Velocidad Comercial (G.T.) – % Desvío estándar (G.T.) ⇒ Requiere Corrección.

$$\text{Coef de corrección} = \frac{[V.C.(gt) - Desv.(gt) - V.C.(línea)]}{V.C.(línea)}$$

$$\text{Cto. por Km} = \text{Cto.Fijo por Km} + [\text{Cto.Variable por Km} \times (1 + \text{Coef.de Correc.})]$$

Cabe consignar que, no se computarán aquellos kilómetros promedio por vehículo de la línea excedentes al que resulte de considerar a la mediana estadística del grupo tarifario con más una tolerancia proporcional al desvío estándar medio de dicho grupo tarifario.

En idéntico sentido, se procederá a realizar un control sobre los principales parámetros operativos de las líneas, relacionadas con las distancias recorridas, las horas de duración de los servicios, los pasajeros transportados y los ingresos reportados, procediendo a descontar todos aquellos kilómetros para el cálculo del “costo total” de aquellos servicios que sean considerados ineficientes.

- Cabe aclarar que, en ningún caso se podrá considerar para el cálculo de montos mínimos, o máximos a compensar, mayor cantidad de kilómetros por cada grupo de afinidad que los considerados por la estructura de costos. En tal caso, se procederá a realizar un prorrateo de los mismos haciendo tope sobre los kilómetros validados por “estructura de costos” para cada grupo tarifario.
- Por último, en aquellos casos en los que las líneas requieran asistencia para cubrir costos mínimos o se les establezcan topes a los ingresos, se pondrán en consideración los costos calculados para cada operador siempre que se verifique que los parámetros operativos de la/s línea/s disten negativamente del promedio del grupo tarifario de pertenencia menos una proporción del desvío estándar. En tales casos, se procederá a mayorar el costo variable por kilómetro.

Si Velocidad Comercial (línea) < Velocidad Comercial (G.T.) – % Desvío estándar (G.T.) ⇒ Requiere Corrección.

Coef de corrección = [(V.C.(gt)-Desv.(gt)-V.C.(línea))/(V.C.(línea)]

Cto. por Km=Cto.Fijo por Km+[Cto.Variable por Km x (1+Coef.de Correc.)]