



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
1983/2023 - 40 AÑOS DE DEMOCRACIA

Anexo

Número:

Referencia: ANEXO A - METODOLOGÍA DE DISTRIBUCIÓN DE COMPENSACIONES (AMBA)

METODOLOGÍA DE DISTRIBUCIÓN COMPENSACIONES AMBA

La misma se desarrollará sobre la base de los siguientes grupos tarifarios, para cada uno de ellos en forma independiente:

- **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 cabeceras en diferentes municipios bonaerenses 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 en los municipios de 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 de la RMBA.

- **MUNICIPALES (UMA 2):** Líneas de Jurisdicción Municipal de la Provincia de Buenos Aires que tienen la totalidad de su recorrido en los municipios de Brandsen, Campana, Cañuelas, Exaltación de la Cruz, Ezeiza, General Rodríguez, La Plata, Lobos, Luján, Pilar, San Vicente, Tigre, Zárate, Mercedes de la RMBA.

1. DISTRIBUCIÓN POR OFERTA EFECTIVA

Se utilizará la variable “kilómetros reales” correspondientes al periodo N-2 como driver de distribución de la oferta para procurar incentivar la prestación efectiva de servicios, los cuales serán informados por Nación Servicios S.A. periódicamente.

Dichos kilómetros deberán ser ajustados por el **factor de estacionalidad** correspondiente para cada mes, tal como se detallan a continuación.

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%

El cálculo de la oferta se efectuará a través del **cupo del gasoil**, informado por la CNRT, y de la **dotación de personal computable**.

Al efecto, los “kilómetros reales” deberán traducirse en unidades de parque computables y éstas, a su vez, en dotación computable conforme la cantidad de agentes máximos por unidad de parque consideradas en la estructura de costos de cada grupo tarifario.

En todos los casos, la alusión a los kilómetros reales o a los reportados por Nación Servicios S.A., comprende a dichos km con las correcciones por margen de error de lectura del módulo GPS conforme dicte el avance tecnológico en la materia.

Cabe aclarar que 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 SUBE 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 periodo 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 de las compensaciones se procederá a ajustar los kilómetros informados por Nación Servicios S.A.

Asimismo, 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.

1. A.) Compensación por Dotación de personal computable

Se procede a compensar los costos asociados al personal según la estructura de costos aprobada para el mes en cuestión, ajustados al 80%, en relación a los agentes computables calculados para cada línea.

Para la determinación del monto total a distribuir por este parámetro para cada grupo tarifario, se considerará el concepto “Tope de Salario del Personal” al 80% del mismo, medido en costo por kilómetro, que surge del Anexo I, punto 9, de la “METODOLOGÍA DE CÁLCULO DE COSTOS DE EXPLOTACIÓN DEL TRANSPORTE URBANO Y SUBURBANO DE PASAJEROS POR AUTOMOTOR DE JURISDICCIÓN NACIONAL DE LA REGIÓN METROPOLITANA DE BUENOS AIRES” vigente, el cual será multiplicado por la cantidad de kilómetros a considerar entre la “Estructura de Costos” y los “kilómetros ajustados”, el que sea menor. De esta forma se obtendrá el costo por “Tope de Salario del Personal” para cada grupo tarifario, el cual operará como límite máximo por este concepto.

El monto de distribución conforme este parámetro deberá ser ajustado en relación a la dotación estimada por estructura y los agentes efectivamente computables en el periodo de liquidación de que se trate. En el caso de que los agentes computables sean menores a la dotación estimada, la diferencia a descontar será reasignada a los montos a distribuir por Demanda en el propio grupo tarifario.

Una vez determinado “*el monto a distribuir por personal*” para cada grupo tarifario, se procederá a determinar el coeficiente de participación de cada línea de acuerdo a los “Agentes Computables”, el cual surge de aplicar el cociente entre los agentes computables para cada línea y la sumatoria de los mismos para cada grupo tarifario.

$$\text{Coeficiente Personal (Línea)} = \frac{\text{Agentes Computables (Línea)}}{\sum \text{Agentes Computables (Grupo Tarifario)}}$$

Para la determinación de los “Agentes Computables” se procederá a comparar los agentes declarados por “Anexo X” de conformidad con lo establecido en la Resolución N° 449 de fecha 4 de julio de 2017 del MINISTERIO DE TRANSPORTE, con la nómina informada por AFIP para cada periodo de liquidación conforme el Convenio Marco de Colaboración entre el MINISTERIO DE TRANSPORTE y la ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE

INGRESOS PÚBLICOS (AFIP) suscripto en fecha 23 de enero de 2018, tomando como referencia de período a N-2, considerando el menor entre ambos. Asimismo, se confrontará este resultado obtenido con los “Agentes Teóricos”, surgiendo del menor entre ambos los “Agentes Computables” para cada línea.

Para establecer los “Agentes Teóricos”, se aplicará el producto entre la dotación de personal estimada por unidad de parque en cada grupo tarifario conforme la “Estructura de Costos”, por la cantidad de *unidades computables* para cada línea.

Las unidades computables son el menor valor que surge de la comparación entre las unidades habilitadas y las unidades validadas según el kilometraje informado por Nación Servicios S.A., relevado a través del sistema SUBE, para cada línea.

Para la validación de unidades, o parque móvil, se tendrán en cuenta los kilómetros mensuales del periodo N-2 medidos por unidad y para cada grupo tarifario. Los kilómetros aludidos serán aquellos ajustados por aspectos técnicos y/o metodológicos.

A tal efecto se determinará el kilometraje mínimo por unidad, el que resultará de considerar a la mediana estadística del grupo tarifario con menos una tolerancia proporcional al desvío estándar medio de dicho grupo tarifario, computando para ello las unidades habilitadas por CNRT.

En caso que los kilómetros por unidad de la línea sean inferiores al parámetro de referencia determinado en el párrafo precedente, se procederá a validar las unidades en idéntica proporcionalidad a los kilómetros. En el caso que sean mayores, se considerarán como unidades computables las unidades habilitadas informadas por CNRT. Lo expuesto, resultará de las siguientes ecuaciones:

$$Km \text{ promedio } x \text{ Unidad (G.T.)} = \text{Mediana Estadística} - \text{Tolerancia (\% Desvío estándar)}$$

$$\frac{Km \text{ promedio } x \text{ Unidad (Línea)}}{Km \text{ promedio } x \text{ Unidad (G.T.)}} \geq 1 \rightarrow U. \text{Computables} = U. \text{Habilitadas}$$

$$\begin{aligned} \frac{Km \text{ promedio } x \text{ Unidad (Línea)}}{Km \text{ promedio } x \text{ Unidad (G.T.)}} &\leq 1 \rightarrow U. \text{Computables} \\ &= \frac{Km \text{ promedio } x \text{ Unidad (Línea)}}{Km \text{ promedio } x \text{ Unidad (G.T.)}} x U. \text{Habilitadas} \end{aligned}$$

Donde:

Las unidades habilitadas son aquellas informadas por la CNRT.

Los kilómetros son los informados por Nación Servicios S.A. ajustados y estacionalizados.

El kilometros promedio por unidad surgen del cociente entre los kilometros y las unidades habilitadas.

El porcentaje de corrección de la mediana podrá ser modificado si se observaran situaciones que así lo requieran por distorsivas, pudiendo considerarse distintos porcentajes para distintos agrupamientos. Asimismo, podrán establecerse adecuaciones con arreglo a razones fundadas, siempre que se presenten casos que distorsionen la realidad cotidiana de cada grupo.

1. B.) Compensación por Gasoil

Se procederá a calcular un componente de las compensaciones por oferta efectiva en relación al costo del combustible determinado por la estructura de costos para cada grupo tarifario, neto del cupo de gasoil a precio diferencial en los términos de la Resolución N° 23 de fecha julio de 2003 de la ex Secretaría de Transporte y sus normas concordantes, complementarias y modificatorias.

El monto total a compensar por gasoil para cada grupo tarifario será el equivalente al costo del combustible aprobado por “Estructura de costos”, el cual surge de multiplicar el costo por kilómetro, según el concepto “I. *COMBUSTIBLE*”, del anexo I de la METODOLOGÍA DE CÁLCULO DE COSTOS DE EXPLOTACIÓN DEL TRANSPORTE URBANO Y SUBURBANO DE PASAJEROS POR AUTOMOTOR DE JURISDICCIÓN NACIONAL DE LA REGIÓN METROPOLITANA DE BUENOS AIRES” vigente, ajustado al 80%, y la totalidad de los kilómetros considerados en el apartado 1.A. Al monto resultante se le deberá descontar el subsidio del gasoil a precio diferencial, el cual surge del concepto “*compensación al gasoil*” del Anexo 11 “Balance de compensaciones”.

El monto calculado a reconocer para cada grupo de afinidad en relación al costo de combustible, será determinado de acuerdo al coeficiente de participación calculado por la asignación del cupo de gasoil informada por la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE (CNRT).

$$\text{Coeficiente Gasoil (Línea)} = \frac{\text{Cupo Gasoil (Línea)}}{\sum \text{Cupo Gasoil (Grupo Tarifario)}}$$

En caso que el cupo de gasoil determinado por COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE (CNRT) sea inferior al considerado en la estructura de costos, el excedente monetizado formará parte de las compensaciones a distribuir por el criterio de demanda dentro del propio grupo tarifario.

2. DISTRIBUCIÓN POR DEMANDA

Asignación por demanda propiamente dicha, consistente en el reintegro de las tarifas con descuento por aplicación de tarifas sociales, integración o boletos estudiantiles, con más la distribución de excedentes en base a boletos vendidos e ingresos reales.

2.A.) 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 N° 975/2012 del ex MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE, normas modificatorias, concordantes y complementarias, 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 N° 16 de fecha 10 de enero de 2019 del MINISTERIO DE TRANSPORTE, y de la Resolución N° 3 de fecha 11 de enero de 2019 de la SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS PÚBLICOS de la PROVINCIA DE BUENOS AIRES, y sus normas concordantes y complementarias.

2. B.) 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.

2. C.) Boleto Integrado.

Compensación por Boleto Integrado: de conformidad con el artículo 3° de la Resolución N° 77/2018 del 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 en virtud del monto resultante del “Descuento por Integración”, de acuerdo a los usos informados por NACIÓN SERVICIOS SOCIEDAD ANÓNIMA respecto de tarifas válidas dentro del cuadro tarifario vigente, de acuerdo con la Resolución N° 16/19 del MINISTERIO DE TRANSPORTE y la Resolución N° 3/19 de la SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS PÚBLICOS de la PROVINCIA DE BUENOS AIRES, y sus normas concordantes y complementarias.

2. D. I) 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, 2. A., 2. B. y 2. C. precedentes), en relación al grado de participación en los ingresos, ajustados 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 C (IF-2023-135455593-APN-DST#MTR).

Para la determinación de los ingresos ajustados por tarifa teórica de referencia para cada línea, y en consecuencia, de los ingresos ajustados por tarifa teórica de referencia para el 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, a saber:

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

Siendo que:

$$\text{Ingreso ajustado por TTR (línea)} = (Q. \text{Boletos}_1 \times TTR_1) + (Q. \text{Boletos}_2 \times TTR_2) + \dots + (Q. \text{Boletos}_n \times TTR_n)$$

Donde:

TTR_n = Tarifa teórica de referencia correspondiente a una sección.

$Q. \text{Boletos}_n$ = Cantidad de boletos vendidos correspondiente a una sección.

2. D. II) Cobertura De Costos Erogables.

Una vez realizada la distribución preliminar por demanda, bajo el entendimiento de que ninguna empresa puede operar con ingresos inferiores a los costos erogables, y con el fin de procurar asegurar la continuidad de la prestación de servicios y traslado de pasajeros tendiendo a la búsqueda de mayor eficiencia, se establece un mínimo de compensaciones equivalente a los costos erogables calculados por aplicación de la metodología de estructura de costos. Vale decir que todas aquellas líneas cuyos ingresos totales (propios de su recaudación neta de I.V.A. mas aquellas compensaciones que le correspondan según se describe en los incisos 1. A, 1. B, 2. A., 2. B. 2. C. y 2. D. I) sean inferiores a los costos erogables, recibirán un complemento hasta igualar dicho nivel de costos.

A tal efecto, los ingresos se calcularán considerando todos los montos provenientes de la propia recaudación por venta de pasajes neta de IVA, como así también los determinados por distribución de los ítems hasta aquí desarrollados y la distribución preliminar establecida en el apartado 2.D.I). Por otra parte, para el cálculo de costos erogables, se contemplará la relación del costo erogable para cada grupo tarifario en proporción al costo total por kilómetro aprobado por estructura, y la cantidad de kilómetros computados por el sistema SUBE ajustados y estacionalizados para el periodo a liquidar.

$$\text{Costo Erogable (línea)} = \text{Costo por Kilómetro (G.T.)} \times \text{Proporción Costo Erogable} \times \text{Kilómetros ajustados (línea)}.$$

$$\text{Ingreso Total (línea)} = \text{Recaudación s/ I.V.A.} + \text{Compensaciones (inc. Distribución preliminar por Demanda)}.$$

Toda vez que el costo total está compuesto por un componente erogable y otro no erogable, aquella empresa que requiera ser asistida hasta alcanzar el ingreso mínimo equivalente a los costos erogables, conlleva implícitamente la existencia de un costo no erogable contemplado por la estructura de costos que podría quedar afectado a cobertura de costos erogables u ocioso, por lo que no correspondería ser redistribuido entre el restante universo de beneficiarios. Por tal motivo, estos costos no erogables aplicados u ociosos deberán ser identificados y neteados de los montos resultantes a distribuir por grupo tarifario.

2. D. III) Distribución por Ingresos Ajustados por “Tarifa Teórica de Referencia”:

Una vez identificados y cubiertos los costos erogables para aquellas líneas que así lo requieran, se procederá a descontar el monto total referenciado en el apartado 2. D. II. al monto disponibles definido en el apartado 2. D. I. y se procederá a excluir de la presente distribución por ingreso a todas las líneas que hayan requerido asistencia de cobertura de costos erogables

El saldo disponible será asignado en función de la metodología descripta en el apartado 2.D.I.

3. Consideraciones Generales:

- Los datos de kilómetros informados por el sistema SUBE para la determinación del costo erogable serán los correspondientes al periodo N-2.
- Cabe aclarar que en ningún caso se podrá considerar para el cálculo de montos mínimos a compensar, mayor cantidad de kilómetros por cada grupo de afinidad que los considerados por la estructura de costos.

