

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:

- **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 S.A., 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, y 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 **CIEN POR CIENTO (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-2026-00474503-APN-DFF#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.

$$\text{Ing. Ajustado } x \text{ TTR (Línea)} = [(Q. \text{Boletos}_1 \times \text{TTR}_1) + (Q. \text{Boletos}_2 \times \text{TTR}_2) + \dots + (Q. \text{Boletos}_n \times \text{TTR}_n)] - \text{Ingreso Parciales}$$

Ingresos Parciales (Línea) =Recaudación s/ IVA + Compensación ITG + Compensación ATS + Compensación Estudiantil

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:

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

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.

$$\begin{aligned} \text{Cto. Mínimo a Cubrir (Línea)} \\ = & (\text{Cto. por Km Salarios del Personal (G.T)}) \\ & + \text{Cto. por Km Combustible(G.T)} \times \text{Km ajustados (Línea)} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Ingreso Total (Línea)} \\ = & \text{Recaudación sin IVA} \\ & + \text{Compensaciones (inc. Distribución preliminar por Demanda)} \end{aligned}$$

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

Una vez identificados y cubiertos los costos mínimos para aquellas líneas que así lo requieran, se procederá a descontar el monto total referenciado en el apartado 1. E.) al monto disponibles definido en el apartado 1. D.) y se procederá a excluir de la presente distribución por ingreso a todas las líneas que hayan requerido asistencia de cobertura de costos mínimos.

El saldo disponible será asignado en función de la metodología descripta en el apartado 1. D)

1. MONTOS MÁXIMOS A COMPENSAR:

Del mismo modo en que se establecen niveles mínimos a los ingresos en relación con los costos, se procederá a establecer un porcentaje máximo a percibir de ingresos por encima de los costos totales de cada una de las líneas. Dichos montos máximos, actuarán como tope a los ingresos para que ninguna línea obtenga beneficios por encima de sus costos totales, más un margen de tolerancia.

El porcentaje máximo de cobertura quedará sujeto a la mediana estadística de la relación “Ingreso-Costo” del grupo tarifario, con más tres desvíos estándar de la misma. En ningún caso podrá ser inferior a cien por ciento (100%). Por último, cabe aclarar que la incidencia del desvío en los montos máximos a compensar podrá ser modificada mediante instrucción del Secretario de Transporte de la Nación, siempre que se encuentre fundado en los resultados a obtenerse y/o los objetivos buscados.

Por último, los costos se calcularán en base a los parámetros de estructura de costos y variables S.U.B.E.; mientras que para los ingresos se contemplarán las compensaciones calculadas y la recaudación neta de I.V.A. relevada por S.U.B.E.

CONSIDERACIONES GENERALES:

- Los datos de kilómetros informados por el sistema S.U.B.E. para la determinación del costo total por línea serán los correspondientes al período N-2. 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%

- 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.

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 prorratoe 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 estandar(G.T)
→ Requiere Corrección*

$$\text{Coef. de Corrección} = \frac{(V.C (G.T) - Desv. (G.T) - V.C (Línea))}{V.C (Línea)}$$

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



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional

**Hoja Adicional de Firmas
Anexo**

Número:

Referencia: 03 - METODOLOGÍA DE DISTRIBUCIÓN DE COMPENSACIONES AMBA - ANEXO III

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 5 pagina/s.