

Visto

la Ordenanza N° 25.397 promulgada por Decreto N° 690/2022 y los antecedentes obrantes en el Expediente N° 3574-7-2022, y

Considerando

Que por la Ordenanza N° 25.397 el Honorable Concejo Deliberante ha delegado al Departamento Ejecutivo las facultades para fijar la tarifa del boleto del Transporte Público Urbano Colectivo de Pasajeros hasta el 31 de diciembre de 2022 de acuerdo a lo que indiquen los estudios técnico-económicos según la metodología establecida por la Ordenanza N° 16.789.

Que en las actuaciones referidas se encuentran incorporadas las presentaciones formuladas el 15 de noviembre de 2022 por la Cámara Marplatense de Empresas de Transporte Automotor de Pasajeros (CAMETAP), solicitándose, un aumento de la tarifa plana del servicio de transporte público urbano regular de pasajeros en el ámbito del Partido de General Pueyrredon a PESOS CIENTO SESENTA Y NUEVE CON SETENTA Y CUATRO CENTAVOS (\$ 169,74.-).

Que el estudio de costos llevado a cabo por la Subsecretaría de Movilidad Urbana dependiente de la Secretaría de Gobierno, utilizando la metodología de cálculo de la tarifa previsto en la Ordenanza N° 16789, concluyó que el costo de la tarifa técnica asciende a PESOS CIENTO TREINTA Y SEIS CON CUARENTA Y TRES (\$ 136,43.-).

Que en el informe aludido la Subsecretaría de Movilidad Urbana afirmó que la tarifa vigente, calculada en agosto de 2022 e impactada por la caída de la demanda post-pandemia, contemplaba: según información provista por el Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE), un volumen de pasajeros (demanda) y una distancia recorrida (oferta) durante el período anual de 07/2021 a 06/2022, del orden del 63,5% y el 73% del informado el año 2019, respectivamente; el IPK medio del período fue de 2,09 y una mejora de la eficiencia en el último trimestre hasta alcanzar un IPK de 2,15.

Que el cálculo de la tarifa objeto de este informe, cuyo período anual de referencia comprende de noviembre de 2021 a octubre de 2022, es posible describirlo a partir de la consolidación del escenario de baja demanda, ya que ésta alcanza sólo el 69,1% de la “habitual” (existente en 2019). El crecimiento relativo de la demanda, sostenido desde julio de 2021 hasta el mes de marzo de 2022, seguido de una caída abrupta en este mes, ha generado que actualmente los boletos sean del orden de los registrados en el mes de enero de 2021. O sea, la demanda habitual de entre 320.000 pasajeros/día y 345.000 pasajeros/día, se ha descendido hasta volúmenes de aproximadamente 245.000 pasajeros/día a finales de este mes de octubre (aproximadamente el 75% de la habitual).

Que tomando como base el Índice Pasajero Kilómetro (IPK) medio del período pre-pandémico que va desde 05/2019 a 02/2020, que ascendía a 2,48 pasajeros/km, es posible concluir que el transporte público ha sufrido caídas de eficiencia que aún distan de recuperarse: el valor medio de éste desde el inicio de la pandemia hasta la fecha (03/2020 a 10/2022) ha sido de 1,81 pasajeros/km; el correspondiente al período anual de cálculo de esta tarifa técnica (11/2021 a 10/2022) es de 2,16 .pasajeros/km.

Que la caída de eficiencia antes expuesta y la reducción relativa de los subsidios provinciales y las compensaciones nacionales, derivado del no acompañamiento de los niveles de inflación, son el denominador común de los sistemas de Transporte Público Colectivo de Pasajeros de las distintas ciudades de Argentina.

Que en el marco de la declaración de Emergencia del Transporte Público Colectivo local por el término de un (1) año (Ordenanza N° 25.152, del 3 de junio de 2021) y prorrogada por un (1) año más mediante el Decreto N° 1184, la Subsecretaría de Movilidad ha gestionado una oferta de flota

por encima de la demanda, es decir, en relación al escenario habitual, ha sido siempre mayor la cuota de asignación de colectivos/kilómetros recorridos que la cuota de pasajeros que viajan.

Que como resultado de este escenario general, las variables de cálculo de la tarifa técnica en el período anual adoptado para este informe son: un volumen de demanda de 59,011 millones pasajeros pagos; una distancia anual recorrida de 27,338 millones km; un IPK medio de 2,16, siendo posible concluir que el sistema continúa teniendo un “desequilibrio financiero”, derivado del IPK y la caída relativa de los subsidios y compensaciones en relación al proceso inflacionario.

Que la tarifa técnica, elaborada por la Subsecretaría de Movilidad Urbana con base en la oferta, demanda y subsidios/compensaciones durante el período anual que va desde noviembre de 2021 a octubre de 2022, alcanza un valor de \$ 136,43.

Que en términos de subsidios y compensaciones, para la composición de la tarifa, se han contemplado los \$ 2.668,12 millones que el gobierno nacional y provincial han transferido durante el período de que va de noviembre de 2021 a octubre de 2022. El aumento nominal de los subsidios/compensaciones en relación al período anual considerado en la tarifa vigente es del 37,9%, pero en referencia a los subsidios recibidos por cada km recorrido, este aumento se reduce al 30,7%: 74,97 \$/km para el cálculo de la tarifa vigente (\$ 1.948,81 millones para un total de 25,994 millones de km recorridos entre el 07/2021 y el 06/2022) versus 97,59 \$/km para el cálculo de la tarifa objeto de este informe (\$ 2.668,12 millones para un total de 27,34 millones de km recorridos entre el 11/2021 y el 10/2022).

Que ello tiene como resultado práctico que el costo kilométrico total calculado termina siendo absorbido: **un 26,5% con las distintas compensaciones** (manteniendo la caída relativa mostrada en la tarifa vigente respecto de períodos anteriores), principalmente las nacionales y provinciales que representan un 91,8% del total de éstas; **el 73,5% se paga mediante la tarifa** que abonan un total de 2,16 pasajeros (IPK). Ello confirma la pertinencia de la corrección realizada oportunamente, a partir de lo expresado en el último trimestre de ese período.

Que en términos generales, de un costo kilométrico total de \$ 400,86 (aumento del 29,08% respecto de los \$ 310,55 calculados en la obtención de la tarifa vigente), sólo \$ 106,36 serían asumidos por los subsidios/compensaciones y los restantes \$ 294,50 los pagarían los usuarios mediante una tarifa de \$ 136,43 (Tarifa plana = $294.50 \text{ \$/km} / 2,16 \text{ pasajeros/km} = 136,43 \text{ \$/pasajero}$). Esta tarifa técnica de referencia implica un aumento del 38,59% respecto de la tarifa vigente (Decreto N° 1868/22).

Que si la estrategia de gestión del sistema hubiera sido mantener el nivel de servicio (frecuencias o distancia recorrida) que tenía en la pre-pandemia, o sea, se hubieran ofrecido los 35,6 millones km que se realizaron en 2019, el IPK resultante hubiera alcanzado el 1,65, en lugar de 2,16 del presente cálculo y la tarifa técnica hubiera ascendido a \$ 153,95, en lugar de los \$ 136,43 establecidos (un diferencial de costo del 12,8%).

Que consolidada la caída relativa de los subsidios/compensaciones nacionales y provinciales, que se acentúa cuando se lo relaciona con cada km realizado, produce un paulatino y sostenido trasvase de costos hacia la tarifa que debe asumir el usuario, por lo tanto, se reitera la imperiosa necesidad de su recomposición para no profundizar el agravio comparativo existente entre los sistemas de transporte del interior y el Área Metropolitana de la CABA.

Que se han realizado innumerables gestiones frente al Gobierno Nacional y Gobierno Provincial reclamando una justa distribución de los subsidios al transporte público, las cuales no han arrojado resultado positivo.

Que teniendo en cuenta que la tarifa vigente surgió de una actualización del 36,16%, correspondiente al aumento de la inflación desde enero a junio de 2022, y con el objetivo de reducir el impacto sobre la tarifa usuario, se sugiere corregir a la baja la actualización de la tarifa por inflación del período julio/22-octubre/22 (30,82% para el período analizado), de la siguiente manera: Aplicar el coeficiente de minoración establecido mediante la relación entre el IPK actual (2,16) y un IPK objetivo, coincidente con el máximo IPK registrado en el período de referencia (2,33), o sea, mediante el valor $0,927 (2,16/2,33)$.

Municipalidad de General Pueyrredon

Que como resultado de lo analizado anteriormente, la tarifa plana ascendería a CIENTO DIECINUEVE CON TREINTA Y OCHO (\$ 119,38.-), que resulta de la siguiente fórmula: Tarifa = \$ 98,44 * 1,3082 (inflación de 7/22 a 10/22) * 0,927 (reducción por eficiencia) .

Que con la presente medida se asegura el equilibrio entre las tarifas razonables que requiere el sistema de transporte público colectivo de pasajeros para la prestación regular y eficaz del servicio atendiendo, al mismo tiempo, el impacto que en la economía real de sus usuarios implica el aumento tarifario en este medio masivo de movilidad urbana.

Que conforme con las constancias obrantes a fs. 43 a 77 del expediente N° 3574-7-2022 es que tiene por debidamente cumplimentado los establecido en los artículos 1 y 2 de la Ordenanza N° 25397.

Por ello, y en uso de las atribuciones conferidas mediante la Ordenanza N° 25397 promulgada por Decreto N° 690/2022,

**EL INTENDENTE MUNICIPAL
D E C R E T A**

ARTICULO 1°.- Fijase a partir de la cero hora del día 6 de enero de 2023 el valor de la tarifa correspondiente al boleto plano para el servicio de transporte público urbano colectivo de pasajeros, dentro de los límites urbanos del Partido de General Pueyrredon, en la suma de PESOS CIENTO DIECINUEVE CON TREINTA Y OCHO CENTAVOS (\$ 119,38.-); detallándose en el Anexo I -que forma parte del presente- los valores correspondientes a las tarifas de las líneas suburbanas y urbanas mixtas.

ARTICULO 2°.- El presente Decreto será refrendado por el Sr. Secretario de Gobierno.

ARTICULO 3°.- Regístrese, dése al Boletín Municipal, y para su notificación y demás efectos intervenga la Subsecretaría de Movilidad Urbana.-

BONIFATTI

MONTENEGRO

**ANEXO I DECRETO N°
CUADRO TARIFARIO**

/2022

Boleto urbano:

119,38

Abonos y pases para viajar en las líneas urbanas, urbanas mixtas y suburbanas

- | | |
|--|-----------------|
| a) Pase para alumnos de escuelas primarias públicas del Estado: boleto gratuito de acuerdo con lo establecido por la Ord. 21.060 | Gratuito |
| b) Pase para alumnos de escuelas gratuitas sitas dentro de los límites del recorrido entre las rutas 88 y 226 por el camino del consorcio vecinal procedentes de cualquier punto de los itinerarios de las empresas Batán y Peralta Ramos: boleto gratuito según Ordenanza n° 21060. | Gratuito |
| d) Abono para docentes y personal no docente de establecimientos de enseñanza pública y gratuita: | Gratuito |
| e) Pase para discapacitados: Gratuito de acuerdo las reglamentaciones en vigencia | Gratuito |

Tarifas de Servicios Suburbanos y Urbanos Mixtos

a) Suburbanos.- Línea 717

- 1) Itinerario: Desde Ex Estación Terminal de Omnibus hasta Colinas Verdes (Ruta 226) y viceversa:

Ex Estación Terminal - Km 13 Ruta Nacional 226 y viceversa :	155,86
Ex Estación Terminal - Km 6 del camino del Consorcio Vecinal a partir del Km. 10 de la Ruta 226 y viceversa	155,86
Ex Estación Terminal - Country Club Sierra y viceversa:	170,70
Ex Estación Terminal - Km 11,9 del Camino del consorcio vecinal a partir del Km 10 de la ruta 226 y viceversa:	170,70
Ex Estación Terminal - Barrio San Carlos y viceversa:	189,44
Ex Estación Terminal - Jardín de Infantes Nro. 7 de Sierra de los Padres y viceversa:	189,44
Ex Estación Terminal - Colinas Verdes y viceversa:	189,44

b) Urbanos Mixtos

I) Líneas 715 y 720

- 1) Boleto Urbano: de Estación Chapadmalal a Batán y viceversa:
2) Boleto Urbano: De La Polola a Batán y viceversa
3) Desde I.N.A.R.E.P.S. (ex Cerenil) hasta Ex- Estación Terminal de Omnibus y viceversa:

119,38
119,38
119,38

3) Boleto Urbano mixto

- 1ª Sección: Ex Estación Terminal de Omnibus a Batán y viceversa
2ª Sección: Ex Estación Terminal de Omnibus a Estación Chapadmalal y viceversa:
3ª Sección: Ex Estación Terminal de Omnibus a La Polola y viceversa:

155,86
170,70
189,44

II) Línea 511 Ramal a Colonia Chapadmalal:

- 1) Boleto urbano: desde Av. Luro y Ramón Carrillo hasta Playa La Serena y viceversa:
2) Desde Playa La Serena hasta Col. Chapadmalal y viceversa
3) Boleto Urbano Mixto: desde Av. Luro y Ramón Carrillo hasta el Hotel Nro. 5 de Colonia Chapadmalal y viceversa:
4) Boleto Urbano Mixto: desde Av. Luro y Ramón Carrillo hasta San Eduardo del Mar y viceversa:
5) Boleto Urbano Mixto: desde Av. Luro y Ramón Carrillo hasta San Eduardo del Ma fin del partido

119,38
119,38
155,86
170,70
189,44

Línea 511 Ramal Acanitilados Golf Club

- 1) Boleto Urbano: desde Av. Luro y Ramón Carrillo hasta Av. Mario Bravo y Av. Edison y viceversa:
2) desde Av. Luro y Carrillo hasta Playa La Serena y viceversa
3) Boleto Urbano Mixto: desde Av. Luro y Ramón Carrillo hasta Los Acanitilados Golf Club y viceversa:

119,38
119,38
128,12

III) Líneas 542 y 543

- 1) Boleto Urbano: De Av. Juan B. Justo y Av. Carlos Gardel al Aeropuerto Brigadier de la Colina y viceversa:
2) Boleto Urbano Mixto: de Av. Juan B. Justo a Estación Camet y viceversa:
3) Boleto urbano mixto : de Av. Juan B. Justo a fin de recorrido y viceversa:

119,38
128,12
155,86

IV) Línea 525 Ramal Valle Hermoso

- 1) Boleto Urbano: desde Barrio Parque Hermoso hasta cualquier punto ubicado dentro del área urbana y viceversa:
2) Boleto Urbano: desde cualquier punto ubicado dentro del área urbana hasta Valle Hermoso y viceversa:

119,38
119,38