

SUBTERRANEOS DE BUENOS AIRES



DETERMINACION DE LA TARIFA TECNICA

LEY N° 4.472

INDICE GENERAL

1. Objetivo del procedimiento de determinación de la tarifa técnica.....	3
2. Marco Normativo	3
3. Marco Técnico.....	5
4. Marco Metodológico	8
5. Antecedentes más recientes en el cálculo de la tarifatecnica	10
6. Tarifa Técnica a partir de diciembre del 2023 y Tarifa abonada por el usuario	12
6.1 TARIFA TECNICA A PARTIR DE D I C I E M B R E 2023.....	12
6.2 EVOLUCIÓN TARIFARIA.....	21
6.3 PROPUESTA CUADRO TARIFARIO	23

INDICE DE CUADROS

Cuadro 1 – Precio Fijo diciembre 2023 expresado en \$/CKC	12
Cuadro 2 – Costo sin iva a partir de diciembre 2023 sin incluir inversiones de SBASE ni gastos adicionales. En millones de \$.	13
Cuadro 3 – Costo sin IVA a partir de diciembre 2023 con gasto e inversiones de SBASE. En millones de \$	14
Cuadro 4 – Costo Total sin IVA a partir de julio 2023 y Costo Total sin IVA a partir de diciembre 2023. En millones de \$ y var %.	
Cuadro 5 – Costo Total sin IVA en millones de pesos anuales y Tarifa Técnica sin IVA a partir de diciembre 2023.....	16
Cuadro 5 – Precio Fijo vigente para el año 2022. En \$/CKC.....	19
Cuadro 6 – Precio Fijo vigente para el año 2023. En \$/CKC.....	20
Cuadro 7 – Evolución Costo sin IVA del servicio del SUBTE por rubro en millones de \$, Recaudación sin IVA en millones de \$ y nivel de cobertura %	21

INDICE DE GRAFICOS

Gráfico 1. Evolución de usos 2019, 2022 y de enero a diciembre 2023. En cantidad de pasajes y %	15
Gráfico 2. Evolución de usos Enero - Diciembre, 2019 a 2023. En cantidad de pasajes.	16
Gráfico 3. Evolución de tarifas con IVA pagadas por el usuario a precios corrientes y actualizadas por inflación – Período 2013-2023	21
Gráfico 4. Evolución de tarifas con IVA promedio, 2013-2023. En pesos corrientes, actualizadas según inflación y según RIPTE	22

1. Objetivo del procedimiento de determinación de la tarifa técnica

El presente tiene por finalidad establecer la tarifa técnica a partir de diciembre 2023 para el servicio SUBTE, conforme lo dispuesto por el Título VI de la Sección Primera y Título I de la Sección Tercera del Libro II de la Ley N° 4.472 que regula el sistema de transporte ferroviario de pasajeros de superficie y subterráneo en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, teniendo como antecedente próximo el aprobado por Resolución de Directorio N° 27 -SBASE/23, en base a los costos de explotación a partir del mes de julio de 2023.

2. Marco Normativo

La tarifa técnica (TT) en el subterráneo de Buenos Aires (SUBTE o servicio SUBTE) es definida por la Ley N° 4.472 de REGULACIÓN Y REESTRUCTURACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE FERROVIARIO DE PASAJEROS DE SUPERFICIE Y SUBTERRANEO EN LA CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES (CABA) a través del artículo 25 como “...aquella que refleja los costos de la explotación del SERVICIO SUBTE...”.

El objetivo de la Ley N° 4.472¹ es “...la prestación idónea eficiente y de calidad del servicio público, la puesta en valor de las líneas ferroviarias de superficie y subterráneas existentes, el desarrollo de la infraestructura ferroviaria de superficie y subterráneas así como la seguridad operativa en la prestación del servicio público”.

Por lo tanto, la TT – y los costos elegibles como costos de explotación a efectos de su cálculo - debe estar de acuerdo con los objetivos de la ley.

La citada ley designa² a SUBTERRANEOS DE BUENOS AIRES SOCIEDAD DEL ESTADO (SBASE) como autoridad de aplicación de lo dispuesto en la presente ley y como tal, es la que establecerá la TT.

Asimismo, entre las atribuciones de SBASE se encuentra la de: “Fijar y aplicar las tarifas, cuadros tarifarios y tarifas de interés social del SERVICIO SUBTE.” (art. n° 35, apartado 16).

La ley N° 4.472 establece que “...el SERVICIO SUBTE debe ser prestado en condiciones que aseguren su continuidad, regularidad, uniformidad, calidad, generalidad y obligatoriedad...” (art. N° 19).

La tarifa al usuario (TU), a diferencia de la TT, es “...la que efectivamente paga el usuario

¹ Según artículo N°1 de la Ley N°4.472

² Según artículo N°4 de la Ley N°4.472

del SERVICIO SUBTE excluido el usuario de tarifa de interés social.” (art. N° 25).

En resumen, para el cálculo de la TT debe contemplarse el mandato del legislador plasmado en la Ley N° 4.472 en general y en particular lo que establecen los artículos arriba reseñados.

Conforme la ley citada, las tarifas (se entiende que la ley se refiere a las dos categorías que contempla: TT y TU) *“...deben ser revisadas anualmente y podrán ser incrementadas previa audiencia pública...”*. También, corresponde que *“...sin perjuicio de lo establecido precedentemente, en caso de incrementos de costos que superaren un siete por ciento (7%) los costos tenidos en cuenta para el establecimiento de la tarifa técnica en su última determinación, la Autoridad de Aplicación procederá a iniciar el proceso de revisión tarifaria inmediatamente de ocurrido el incremento.”*(art. N° 28).

Es decir, conforme esta norma, existen dos casos que dan lugar a la revisión de las tarifas, y ambas requieren audiencia pública previa: cuando transcurra un año desde la última revisión tarifaria, o bien, cuando el incremento de los costos de explotación superase más de un 7%, también respecto de la última revisión tarifaria.

De acuerdo con lo indicado, debe tenerse presente que la última tarifa aprobada por SBASE (mediante Resolución de Directorio N° 27-SBASE/23) fue calculada considerando los costos de explotación a partir de julio de 2023 del Servicio SUBTE. Por lo tanto, dado que al mes de diciembre 2023, mes de cálculo en que se basará el presente informe, no ha pasado un año desde esa última revisión, deberá tenerse especialmente en cuenta si los costos de explotación se han incrementado de conformidad con los porcentajes previstos normativamente. El análisis correspondiente se realizará a lo largo de este informe, sobre lo cual anticipamos que los resultados obtenidos efectivamente arrojan un incremento en los costos de explotación superior al 7%.

Por otra parte, en la cuestión de la TT son relevantes otras figuras relacionadas con el servicio SUBTE, a saber: FONDO SUBTE, Fideicomiso SBASE y el subsidio al SERVICIO SUBTE. El FONDO SUBTE, creado por la Ley N° 4.472 en el art. N° 39, es administrado por SBASE, cuenta con los recursos de explotaciones colaterales y no tarifarios, los derivados de los previstos por la Ley Nacional N° 23.514, legados y donaciones, préstamos no reembolsables con destino al SUBTE y otras contribuciones especiales previstas por esta ley o las que resuelvan destinar la Legislatura o el Poder Ejecutivo. Los recursos del FONDO SUBTE son transferidos al Fideicomiso SUBTE y éste los destina al subsidio *“...al pago de los montos correspondientes en virtud del Contrato de Operación y Mantenimiento con Metrovías S.A. y/o su controlante o el operador designado”* (art N°59, apartado 1 de la Ley N° 4.472) y al *“...Pago de los montos correspondientes en virtud del contrato de concesión, a partir de la entrada en vigencia*

del mismo" (art N° 59 apartado 2), a inversiones y adquisición de bienes y servicios que efectúe SBASE, cancelación de deudas y préstamos de SBASE o del FIDUCIARIO o FIDEICOMISO SBASE y gastos de seguridad que demande el "SUBTE" (art 59, apartados 3 a 8).

En lo que respecta a la Operación y Mantenimiento, se informa que con fecha 16 de septiembre de 2021 se suscribió el Contrato de Concesión, por medio del cual Subterráneos de Buenos Aires S.E. otorgó a EMOVA MOVILIDAD S.A la operación y mantenimiento del Servicio Subte en el marco de las Leyes Nros N° 4472 y 5885. Es así que con fecha 1° de diciembre de 2021 se firmó el Acta de Toma de Posesión, en la cual el Concesionario asumió el ejercicio íntegro de la operación y mantenimiento que hasta ese momento se encontraba a cargo de Metrovías S.A.

Finalmente, corresponde precisar que las tarifas deben ser publicada en el Boletín Oficial al menos con cinco días de anticipación a su entrada en vigor para conocimiento de los usuarios (conforme lo establecido en el artículo N° 29 Ley N°4472).

3. Marco Técnico

La TT es definida a través del artículo 25 de la Ley N° 4472 como aquella que refleja los costos de explotación del SERVICIO SUBTE. La misma está definida en forma amplia, por lo que se procederá a desarrollar las consideraciones necesarias para establecer dicho concepto.

La tarifa técnica es un concepto de índole económico contable y por lo tanto, su cálculo debe estar fundamentado en las normas contables de uso corriente (los llamados principios de contabilidad generalmente aceptados³), siguiendo criterios de razonabilidad.

La tarifa, en general, es el precio que pagan los usuarios o consumidores de un servicio público al Estado o al concesionario a cambio de la prestación del servicio. De esta definición general de la tarifa se deriva que la TT es el cociente entre los costos de explotación del SERVICIO SUBTE y la cantidad de pasajeros. Por lo tanto, resulta necesario definir el universo de costos de explotación a los fines del cálculo de la TT. Un principio básico de la contabilidad dice que el costo de un producto o servicio, público o privado, está conformado por el costo de adquisición de la totalidad de los

³Son los aprobados por la 7ma. Conferencia Interamericana de Contabilidad y la 7ma. Asamblea de Graduados en Ciencias Económicas, que se celebraron en Mar del Plata en 1965. También deben contemplarse los "Principios de Contabilidad Generalmente Aceptados y Normas Generales de contabilidad para el Sector Público Nacional" y las cualidades de la información contable incorporadas en el punto 3.1. de las citadas normas.

insumos (materiales, mano de obra y otros costos indirectos de producción u operación) necesarios para poner el producto o servicio a disposición de los consumidores (principio de valuación al costo). Asimismo, las fluctuaciones en la moneda no deben incidir en la alteración al principio expresado, sino que se harán los ajustes necesarios a la expresión numeraria de los respectivos costos, por ejemplo, ante un fenómeno inflacionario que produce la pérdida de poder adquisitivo de la moneda.

La TT también debe reflejar el costo de explotación de acuerdo a los demás principios de contabilidad generalmente aceptados, es decir, debe abarcar la totalidad (principio de universalidad) de los bienes económicos susceptibles de ser valuados en términos monetarios siempre y cuando exista certeza de su valor (principio de objetividad) considerando la moneda de curso legal al momento de su cálculo (principio de unidad de medida), asegurando que esos costos de explotación sean los incurridos en el lapso de tiempo al cual se refiere (principio de período de tiempo) y que haya consistencia entre el numerador del cociente (costos de explotación) y el denominador (cantidad de pasajeros), para lo cual es necesario que ambos correspondan al mismo período de tiempo (principio de uniformidad).

La TT también debe reflejar los costos de explotación de un servicio SUBTE sustentable en el tiempo de acuerdo con lo que establece el principio contable de empresa en marcha o continuidad en el tiempo. Este principio contable es el soporte técnico para sostener que los costos de explotación computables en la tarifa técnica (numerador de la ecuación) deben representar no sólo los costos de operación sino también los gastos de mantenimiento, inversiones de capital y cualquier otra erogación ordinaria o extraordinaria que sea necesaria para que el servicio sea sustentable en el tiempo en las condiciones y con los objetivos plasmados en el marco legal o normativo.

La TT es percibida como una tarifa de equilibrio, la tarifa que, al ser pagada por una determinada cantidad de pasajeros (denominador de la ecuación), permitiría cubrir los costos de explotación (numerador de la ecuación) de un SERVICIO SUBTE sustentable en el tiempo. Dichos costos provienen de los orígenes netamente distinguibles: por una parte, los costos de la Operación que surgen del nuevo contrato de concesión, y por otra, otros costos que no se encuentran incluidos en el contrato de concesión, ya sea porque no hacen a la operación diaria (el caso más representativo son las inversiones de capital que deben computarse en la TT para hacer el servicio sustentable en el tiempo) o simplemente porque contractualmente no están a cargo del Operador.

Actualmente por la modalidad de explotación del SERVICIO SUBTE, la legislación vigente que regula la actividad (Ley N° 4.472), y el Contrato de Concesión suscripto con

Emova Movilidad S.A., los costos de explotación están distribuidos entre el Operador y SBASE, siendo el Operador del servicio el que concentra la mayor parte de los costos de explotación. Sin embargo, teniendo en cuenta las atribuciones de la autoridad de aplicación, esta Sociedad del Estado efectúa erogaciones de fondos relacionadas con actividades que hacen a los costos de explotación (por ejemplo, inversiones, diversas tareas relativas al material rodante e infraestructura, gastos de seguridad y gastos por desasbestización). Por lo tanto, los mismos deben ser incluidos al momento de calcular la TT. Es decir, el cómputo de los costos de explotación para calcular la TT de acuerdo con principios de contabilidad generalmente aceptados debe contemplar la totalidad de los mismos, sean estos a cargo del Operador, SBASE u otra entidad.

Por otro lado, resulta importante destacar que la TT no incluye el Impuesto al Valor Agregado (IVA), y la TU contiene una alícuota reducida de 10,5% de Impuesto al Valor Agregado (IVA). A su vez, la TU no es la tarifa efectiva que abonan la totalidad de los pasajeros pagos, sea porque una porción son usuarios frecuentes y se acogen al beneficio de los descuentos por la cantidad de viajes que hacen en el mes, sea porque una porción de los pasajeros integra el servicio SUBTE con otros modos de transporte y obtienen descuentos a la TU o sea porque combinan los dos beneficios. Otro tema para tener en cuenta a la hora de abordar la temática de costos de explotación, tarifa técnica y subsidios al SUBTE está vinculado con el ente pagador de los costos de explotación y las fuentes de financiamiento. Es decir, la fuente de fondos para los costos de explotación del SERVICIO SUBTE provienen de los ingresos tarifarios que cobra el Operador y de los recursos que componen el FONDO SUBTE que están destinados a pagar el subsidio (fuente de financiamiento residual del Operador aunque hoy es el más relevante tal como veremos más adelante), inversiones y adquisición de bienes y servicios relacionados al material rodante e infraestructura. Por lo tanto, parte de los costos de explotación (de la tarifa técnica) es financiado y pagado por el Fideicomiso SBASE o por el FONDO SBASE. Sin embargo, las fuentes de financiamiento no son determinantes de qué costos forman parte del costo de explotación SERVICIO SUBTE y cuáles no.

Por último, es importante resaltar que la TT debe incluir los costos de explotación que sólo pueden calcularse sobre bases ciertas o estimadas (por ejemplo, las inversiones de capital), siempre y cuando se cumplan ciertas condiciones: conservatismo, moderación o prudencia en su estimación, significación que amerite su estimación, importancia relativa de manera que aun cuando no cumpla con el principio de significación amerite incluirlo.

Una tarifa técnica elaborada de acuerdo a Principios de Contabilidad Generalmente

Aceptados debe ser consistente en cuanto a las dos variables que se están relacionando, es decir, debe haber uniformidad en la información. A un numerador que representa los costos de explotación del SERVICIO SUBTE le tiene que corresponder un denominador que refleje la cantidad de pasajeros que afrontan ese costo con el pago de la tarifa, es decir, lo que se conoce como “pasajeros pagos”. De la misma manera, debe haber coincidencia entre el período de tiempo que abarca los costos de explotación con el de los pasajeros pagos transportados.

4. Marco Metodológico

Preliminarmente, es necesario recordar algunas regulaciones previstas en el Contrato de Concesión en lo que respecta a su estructura de costos, que serán la base para el cálculo de los costos de explotación y la nueva tarifa técnica del servicio SUBTE.

Se define al “Coche Kilómetro” (CK) como una medida de oferta de transporte ferroviario representativa de la distancia –medida en kilómetros– que recorre un coche correspondiente a una formación, mientras que los “Coches-km Comerciales” (CKC) se definen como aquellos CK recorridos transportando pasajeros.

De forma recurrente a estos dos conceptos, se definen los “Coches-kilómetro comerciales Base” (CKCB) como los CKC para un período determinado de tiempo informado por SBASE al Concesionario. Al inicio de la Concesión, éste se corresponde con el plan que surge del Anexo I del Contrato de Concesión.

Finalmente, se define al Precio Fijo (PF) como el precio por unidad de CKC con el que se remuneran los CKCB establecidos en el programa operativo (Anexo I del contrato de concesión). El PF surge de la oferta económica del Concesionario, la cual, tal como lo establece el propio Contrato, se considera como la mejor aproximación del costo total de operación por CKC que haya realizado el Oferente al momento de presentar su oferta.

Ahora bien, el Anexo II del Contrato de Concesión estipula que el PF expresado en pesos, se actualizará cuando la variación de referencia (según tabla de estructura de insumos y ponderación – Ley N° 2809) sea igual o superior al 4%.

Una vez que se determina el PF se considera el nivel de operación mensual que realiza el operador. A modo de síntesis⁴ se aclara que el Operador solamente cobra por los CKC efectivamente recorridos dentro de la cantidad de los CKCB (más otra remuneración proporcional por CKC no realizados por Fuerza Mayor y aquellos CKC adicionales no previstos en el Anexo I, pero solicitados por SBASE).

⁴ Se adjunta ANEXO II a) para mayor desagregación IF-2021-26058767-GCABA-SBASE

En esta oportunidad, se presentará un resultado a partir de diciembre 2023 y se anualizará. Es decir, se considerarán los precios de diciembre 2023 para los 12 meses y se considerarán los CKCB de diciembre 2023 hasta noviembre 2024. De esta manera, se obtendrá un costo base para operar el Servicio SUBTE a partir de diciembre 2023.

Por lo tanto, para el cálculo de la estructura de los costos de operación del Servicio SUBTE se considerará:

- El PF según última redeterminación de precios tramitada al mes de diciembre 2023 a través de EX-2024-05127084- -GCABA-SBASE.
- A su vez, se consideran la cantidad de coches kilómetros comerciales para el período anual de diciembre 2023 hasta noviembre 2024 correspondiente al Anexo I de acuerdo con IF-2023-44264945-GCABA-SBASE, dando como resultado un total de 52.536.677 CKCB.

Luego, a los costos de explotación se deberán adicionar los costos a cargo de SBASE medidos también en términos anuales⁵: inversiones de capital, gastos de seguridad y gastos por desasbestización⁶. Respecto al gasto de seguridad se contempla el presupuesto 2024 del Ministerio de Justicia de Seguridad de dicho programa, respecto al gasto de mantenimiento que realiza SBASE se consideran el presupuesto para 2024 y las inversiones de capital se computan sobre bases estimadas, resultantes de tomar el promedio de las amortizaciones⁷ vinculadas exclusivamente con los bienes aplicados directamente al SERVICIO SUBTE del período 2006-2022 expresadas en dólares de cada año (considerando el tipo de cambio del Banco Nación promedio entre comprador y vendedor) y reexpresadas a pesos considerando el tipo de cambio comprador del Banco de la Nación de la fecha a la cual se está calculando la TT (al 29 de diciembre de 2023). Se entiende que de esta manera se tienen en cuenta criterios de prudencia, racionalidad, objetividad, transparencia y confiabilidad considerando que se valorizaron sobre bases estimadas. Al tomar una serie de más de diez años se busca evitar el efecto de políticas erráticas o estacionales en materia de inversión. A través del mecanismo adoptado para la conversión de las amortizaciones a dólares y su posterior reconversión a pesos, se busca salvar el efecto de la pérdida del poder adquisitivo de la moneda. La circunstancia de que se estimen las inversiones de capital en base a las amortizaciones que son un costo que no representa una erogación de fondos, no significa que se esté vulnerando el principio de valuación al costo – al ser un costo no incurrido - toda vez

⁵ Los mismos serán considerados de acuerdo con la información disponible, aplicando el criterio más razonable para ajustarlo al período que se calcula la TT.

⁶ Según Presupuesto 2024

⁷ Incluye Estaciones Transformadoras, Medios de Transporte, Maquinarias y Herramientas, Muebles y Útiles, Materiales y Repuestos y Software

que las amortizaciones sólo son un instrumento utilizado para estimar un componente de la TT que sí representa una erogación de fondos. Es decir, estamos estimando el costo de adquisición de esas inversiones de capital.

Tal como se refirió precedentemente, los costos operativos de SBASE relacionados con sus funciones delegadas por la ley N° 4.472 deben computarse en la TT. Sin embargo, la ausencia de suficiente importancia relativa, y dificultades para escindirlas del resto de las actividades (ausencia de objetividad), al mismo tiempo que por razones de prudencia, no se han incluido en el cálculo de la TT a partir de diciembre de 2023, siguiendo el mismo criterio que en las versiones anteriores.

5. Antecedentes más recientes en el cálculo de la tarifa técnica

Entre finales del año 2016 e inicios del 2017, SBASE trabajó en una actualización de la tarifa técnica al 30 de junio del 2016, mes en el que se cumplía un año desde el cálculo anterior y en el que el entonces Operador *M e t r o v í a s S . A .* invocó fundadamente un aumento en los costos de operación a su cargo por encima del 7%, lo que lo habilitó a solicitar un ajuste de precio según lo establecido en el artículo 7.4.1. del Acuerdo de Operación y Mantenimiento vigente (AOM). Dicha actualización arrojó un valor de \$ 15,80. En esa oportunidad, SBASE contrató a la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires (en adelante “FIUBA”) con el propósito de que revisara los criterios de cálculo que aplicaba SBASE en sus aspectos conceptuales de la que resultó el informe que presentó con fecha 15 de junio del 2017. Por el prestigio y la independencia de esa institución revisora, SBASE considera que ese informe de la FIUBA, especialmente en su aspecto metodológico, fue una referencia fundamental al momento de calcular y evaluar la Tarifa Técnica 2017. Esta metodología se ha seguido en el cálculo de las TT subsiguientes, incluyendo al trámite actual a partir de julio de 2023. Por lo tanto, dado que, en líneas generales, aquí se utilizan los mismos criterios que los aplicados en esa oportunidad, se adjunta dicho informe como IF-2022-22508663-GCABA-SBASE.

Siguiendo esa línea, es importante resaltar el alcance de la revisión que efectuó la FIUBA y algunos pareceres y conclusiones de ese organismo consultor.

Respecto del alcance de su trabajo, la FIUBA expresa que consistió “...*en analizar el cómputo de la TT en sus aspectos conceptuales y efectuar una revisión expeditiva de los supuestos fácticos en los que se asienta el cálculo realizado. El propósito general es el de formular un juicio acerca de la razonabilidad del mismo, sin alcance de auditoría técnica, contable o de gestión...*” (Página N° 3 del informe).

A lo largo del informe, la FIUBA reflexiona sobre la definición conceptual de Tarifa Técnica a partir de los lineamientos establecidos en la legislación vigente y sobre la metodología seguida por SBASE.

Entre otros conceptos, plantea: “3. *En términos conceptuales, el cálculo de la TT propuesto por SBASE supone una definición del COSTO DE EXPLOTACION (en adelante CE)...*”, “4. *La operacionalización del concepto de CE demanda en consecuencia definir los rubros a incorporar. El criterio que ha adoptado SBASE apunta a reflejar los costos erogables de todo tipo. Incluyendo en este conjunto la inversión, bajo la forma de amortizaciones...*” (pág. n° 2 del informe).

Se considera a la Tarifa Técnica como una aproximación a la tarifa de equilibrio, es decir, la tarifa a la cual los ingresos se igualan con los costos de explotación. Sin embargo, compartimos la opinión de la FIUBA que enuncia que: “11. *La TT es calculada como el cociente entre el CE y el volumen de pasajeros pagos en líneas subterráneas y en el Premetro. Al respecto existe una relación relevante entre tarifa y tráfico, por cuanto una tarifa relativa más elevada o más baja que la del sustituto próximo (el autotransporte colectivo de superficie) produce derivaciones de pasajeros entre modos. Este efecto, sin embargo, se refiere a la tarifa cobrada al usuario, que no coincide con la TT. El cálculo de la TT persigue un propósito básicamente referencial, y por lo tanto la influencia de la tarifa sobre el tráfico puede ignorarse. Está claro que se trata de un aspecto que debe considerarse al fijar la tarifa al usuario...*” (página N° 3 del informe). Por otra parte, como ya lo mencionáramos con anterioridad, se debe tener presente que otra diferencia sustancial entre la tarifa al público y la tarifa técnica es el IVA (10,5% sobre el precio antes del impuesto) que forma parte de la primera y no se computa en la tarifa técnica por no tratarse de un costo de explotación.

A título de cierre, amerita introducir la conclusión de la Facultad de ingeniería (UBA) al finalizar la revisión (página N° 7 del informe):

*“24. El parecer conclusivo, a partir de estos análisis, es que la TT calculada por SBASE constituye un cálculo basado en premisas, procedimientos y fuentes adecuados por lo que el **resultado obtenido puede considerarse correcto, dentro de un margen de razonabilidad**. Se entiende que el CE que da lugar a la TT asegura una adecuada prestación del servicio, sin sobrecostos generalizados.”*

En la última aprobación de la Tarifa Técnica vigente a la fecha (RESDI-2023-27-GCABA-SBASE), se utilizaron los criterios y procedimientos validados por la FIUBA, fijándose la misma en la suma de \$ 397,55 en base a los valores tomados a partir del mes de julio de 2023.

6. Tarifa Técnica a partir de diciembre del 2023 y Tarifa abonada por el usuario

6.1 TARIFA TECNICA A PARTIR DE DICIEMBRE 2023

En esta oportunidad se presenta la tarifa técnica a partir de diciembre 2023 (TT Dic2023) para lo cual se detallará como se construye el costo y los pasajeros que se tendrán en cuenta para el cálculo.

Tal como fue explicado en el punto 4 (Marco Metodológico), de acuerdo al Contrato de Concesión de la Operación y Mantenimiento del Servicio de Subte y Premetro de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (SUBTE), celebrado con fecha 16 de septiembre de 2021 entre SUBTERRÁNEOS DE BUENOS AIRES SOCIEDAD DEL ESTADO (SBASE) y EMOVA MOVILIDAD SOCIEDAD ANÓNIMA (EMOVA) se considerará el Precio Fijo (PF) para el mes de diciembre 2023 tramitado por EX-2024-05127084- -GCABA-SBASE, de acuerdo al siguiente detalle:

Cuadro 1 – Precio Fijo diciembre 2023 expresado en \$/CKC

Item	Conceptos	ARS CocheKm
		dic-23
1	Mano de Obra	1959,97
2	Mantenimiento corriente de Material Rodante (1)	271,07
3	Mantenimiento de Infraestructura e Instalaciones Fijas	289,96
4	Energía	107,38
5	Seguros	34,89
6	Otros Gastos	218,96
7	Mantenimiento de Material Rodante-Revisiones Generales de media vida.	358,38
8	Subtotal Costos y Gastos Operativo	3240,61
9	Impuestos Directos (2)	69,02
10	Subtotal por CKC ofertado c/impuestos	3309,63
11	Utilidad del Concesionario	99,29
12	Total Costo por CKC ofertado	3408,92

Fuente: EX-2024-05127084- -GCABA-SBASE

A los fines del cálculo de la Tarifa Técnica, se entiende que esta estructura de costos es la mejor aproximación que puede realizarse para los costos de operación -a cargo del Operador- de un CKC. Sin perjuicio de ello, nótese que el ítem 11 (Utilidad del Concesionario) si bien no resulta ser técnicamente un “Costo del Operador”, debe ser considerado como tal ya que forma parte de los costos de explotación del Servicio SUBTE, tal como se desprende del contrato de concesión.

En relación con la cantidad de CKC que deberá tenerse en cuenta para el cálculo global del costo de operación, se considerará la cantidad prevista definida en el Anexo I para los meses de diciembre 2023 a noviembre 2024 de acuerdo con IF-2023-44264945-GCABA-SBASE, dando como resultado un total de 52.536.677 CKCB anuales.

De esta manera se construye un costo anual a partir de diciembre 2023 en millones de pesos (\$), multiplicando los rubros que componen el PF al mes de diciembre de 2023, por los CKCB anuales, dando el siguiente resultado:

Cuadro 2 – Costo sin iva a partir de diciembre 2023 sin incluir inversiones de SBASE ni gastos adicionales. En millones de \$

Conceptos	a partir de diciembre 2023
Mano de Obra	102.970,31
Mantenimiento corriente de Material Rodante	14.241,12
Mantenimiento de Infraestructura e Instalaciones Fijas	15.233,53
Energía	5.641,39
Seguros	1.833,00
Otros Gastos	11.503,43
Mantenimiento de Material Rodante-Revisiones Generales de media vida	18.828,09
Subtotal Costos y Gastos Operativo	170.250,88
Impuestos Directos (2,13%)	3.626,34
Subtotal c/impuestos	173.877,22
Utilidad del Concesionario (3%)	5.216,32
Total Costo sin costo SBASE	179.093,54

Por otro lado, se adicionan los costos a cargo de SBASE medidos también en términos anuales: gastos de seguridad y mantenimiento, inversiones de capital y gastos por desasbestización, tal como se explicó anteriormente en el punto 4 (Marco Metodológico).

Cuadro 3 – Costo sin IVA a partir de diciembre 2023 con gasto e inversiones de SBASE. En millones de \$

Conceptos	a partir de diciembre 2023
Mano de Obra	102.970,31
Mantenimiento corriente de Material Rodante	14.241,12
Mantenimiento de Infraestructura e Instalaciones Fijas	15.233,53
Energía	5.641,39
Seguros	1.833,00
Otros Gastos	11.503,43
Mantenimiento de Material Rodante-Revisiones Generales de media vida	18.828,09
Subtotal Costos y Gastos Operativo	170.250,88
Impuestos Directos (2,13%)	3.626,34
Subtotal c/impuestos	173.877,22
Utilidad del Concesionario (3%)	5.216,32
Total Costo sin costo SBASE	179.093,54
Inversiones (SBASE)	10.903,27
Gasto en seguridad	7.285,11
Gasto de mantenimiento y desabestización	1.351,49
Total Costo sin IVA	198.633,41

De esta forma, se verifica que los costos de explotación se incrementaron en más de un 7% respecto de aquellos calculados con la última Tarifa Técnica aprobada a valores de octubre 2022:

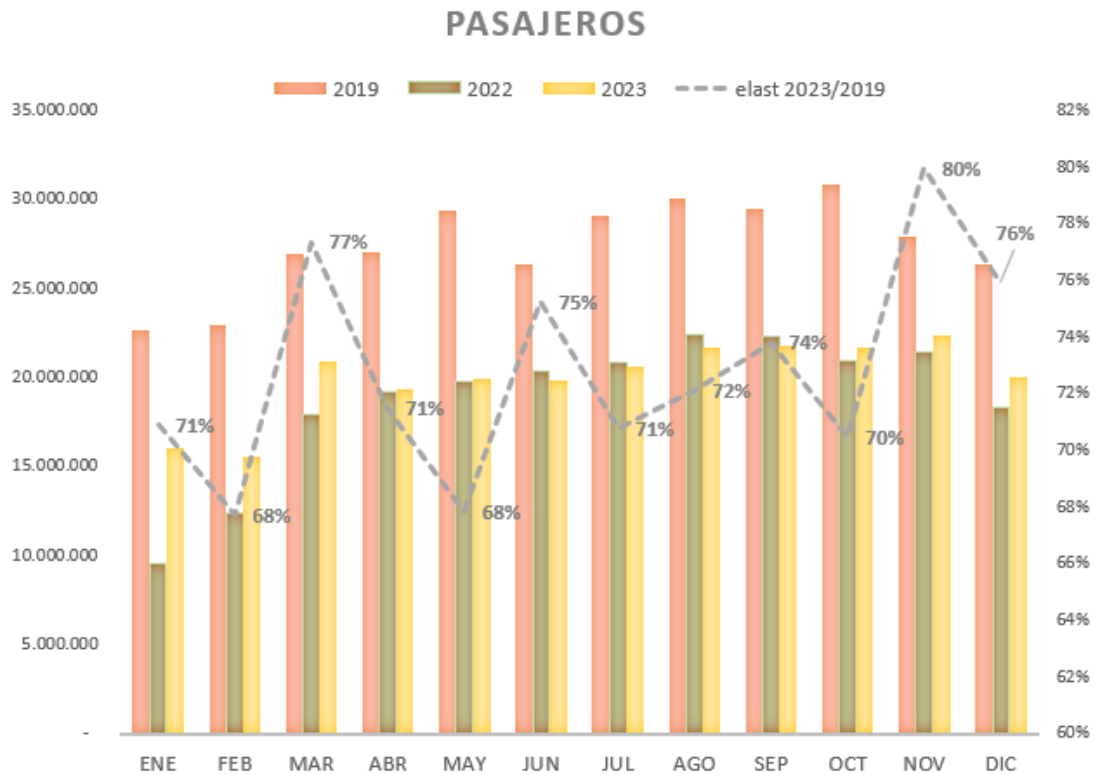
Cuadro 4 – Costo Total sin IVA a partir de julio 2023 y Costo Total sin IVA a partir de diciembre 2023. En millones de \$ y var %.

Conceptos	a partir de julio 2023	a partir de diciembre 2023
Mano de Obra	52.739,36	102.970,31
Mantenimiento corriente de Material Rodante	5.579,19	14.241,12
Mantenimiento de Infraestructura e Instalaciones Fijas	6.247,79	15.233,53
Energía	5.651,03	5.641,39
Seguros	872,31	1.833,00
Otros Gastos	4.674,56	11.503,43
Mantenimiento de Material Rodante-Revisiones Generales de media vida.	7.376,67	18.828,09
Subtotal Costos y Gastos Operativo	83.140,91	170.250,88
Impuestos Directos (2,13%)	1.770,90	3.626,34
Subtotal c/impuestos	84.911,81	173.877,22
Utilidad del Concesionario (3%)	2.547,35	5.216,32
Total Costo sin costo SBASE	87.459,17	179.093,54
Inversiones (SBASE)	3.783,12	10.903,27
Gasto en seguridad	2.334,84	7.285,11
Gasto de mantenimiento y desabestización	556,76	1.351,49
Total Costo sin IVA	94.133,89	198.633,41
Variación % Total Costo	111,01%	

Una vez verificado el requisito previsto en el Artículo 28 de la Ley N° 4472 para proceder a una nueva revisión tarifaria, se continua con la construcción de la nueva TT.

Para obtener el resultado de la nueva TT, se procede a definir la cantidad de pasajeros a ser considerados a partir de diciembre 2023, teniendo en cuenta el siguiente análisis:

Gráfico 1. Evolución de usos 2019, 2022 y de enero a diciembre 2023. En cantidad de pasajes y %.



Fuente: En función de los datos brindados por Nación Servicios SA (NSSA)

Como puede observarse en el gráfico anterior, al analizar la elasticidad de la cantidad de pasajeros de cada mes del año 2023 respecto de cada mes del año de 2019, la misma oscila en torno al 73%. Al observar los pasajeros 2023 respecto de 2022, los primeros meses fueron superiores tendiendo a una igualación en los últimos meses. Por lo tanto, a los fines de considerar pasajeros anuales para el cálculo de la TT Dic2023, se considerarán los pasajeros reales de enero a diciembre 2023⁸ (sin contar los pasajeros de la línea D que se encontrará cerrada desde el 8 de enero 2024 al 16 de marzo de 2024 debido a las obras de infraestructura relacionadas con la modernización del sistema de señales y el reemplazo de las máquinas de cambio).

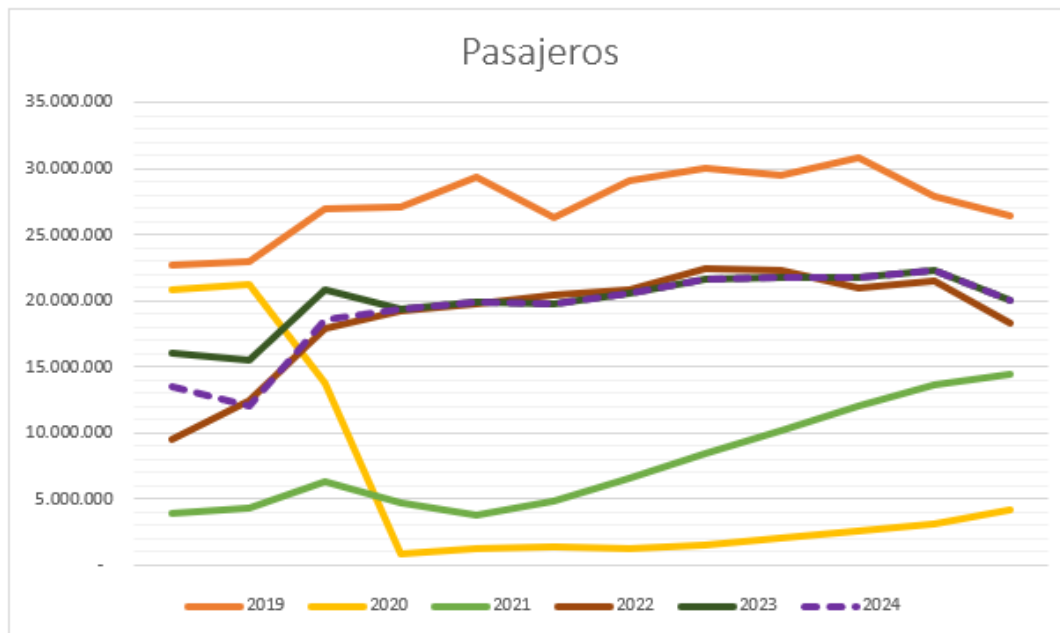
Se decide realizar dicho cálculo, debido a que consecuencia de la pandemia declarada por el virus COVID 19 el sistema de transporte de SUBTE no ha recuperado el nivel de

⁸ Datos informados mensualmente por Nación Servicios SA (NSSA)

pasajeros previo (respecto de 2019, año pre-COVID). Y se podría pensar que la misma, en principio, se ha estabilizado en torno a un piso del 73% promedio de pasajeros de 2019.

Por lo tanto, a continuación, puede verse el nivel de pasajeros por mes y año, con las estimaciones consideradas:

Gráfico 2. Evolución de usos Enero - Diciembre, 2019 a 2023. En cantidad de pasajes.



Fuente: En función de los datos brindados por Nación Servicios SA (NSSA)

Por lo tanto, como se ha señalado que debe haber coincidencia entre el período de tiempo que abarca los costos de explotación con el de los pasajeros transportados, se construye una tarifa técnica anual a partir de diciembre de 2023, donde se considera un costo base para 12 meses partiendo de diciembre 2023 (utilizando el PF vigente para el mes de diciembre 2023 por los CKC del período anual (Dic 23 a Nov 24) más los agregados ya informados, y pasajeros anuales considerando la estabilidad respecto de los pasajeros 2019 alcanzada durante el año 2023 (enero a diciembre real sin contar pasajeros de la línea D desde el 8 de enero del 2024 al 16 de marzo de 2024).

Como resultado, a continuación, se puede observar la TT a partir de diciembre 2023.

Cuadro 5 – Costo Total sin IVA en millones de pesos anuales y Tarifa Técnica sin IVA a partir de diciembre 2023

Conceptos	a partir de diciembre 2023
Mano de Obra	102.970,31
Mantenimiento corriente de Material Rodante	14.241,12
Mantenimiento de Infraestructura e Instalaciones Fijas	15.233,53
Energía	5.641,39
Seguros	1.833,00
Otros Gastos	11.503,43
Mantenimiento de Material Rodante-Revisiones Generales de media vida.	18.828,09
Subtotal Costos y Gastos Operativo	170.250,88
Impuestos Directos (2,13%)	3.626,34
Subtotal c/impuestos	173.877,22
Utilidad del Concesionario (3%)	5.216,32
Total Costo sin costo SBASE	179.093,54
Inversiones (SBASE)	10.903,27
Gasto en seguridad	7.285,11
Gasto de mantenimiento y desabestización	1.351,49
Total Costo sin IVA	198.633,41
Pasajeros	231,22
Tarifa Técnica sin IVA	859,07

La memoria de cálculo correspondiente a las TT presentadas en el Anexo I está respaldada por las siguientes fuentes de información que se ponen a disposición para su consulta:

- a) Indicadores utilizados para la actualización del PF a diciembre 2023:
- "Compensación Total" Promedio de Nivel I, II, III, IV, V, VI y VII del Convenio CCT 384/99 E de la UTA: Se considera el acta paritaria firmada con fecha 9 de enero de 2024 entre UNIÓN TRANVIARIOS AUTOMOTOR (UTA), EMOVA MOVILIDAD SA y SUBTERRANEOS DE BUENOS AIRES SE (SBASE) según archivo embebido en IF-2024-05127326-GCABA-SBASE. En la cláusula primera se establece la nueva escala salarial desde el 1 de diciembre de 2023 según detalle en ANEXO.
 - "Compensación Total" Promedio de Nivel I, II, III y IV del Convenio CCT 193/96 E de ASSRA: Se considera el acta paritaria firmada con fecha 9 de enero de 2024 entre ASOCIACIÓN DE SUPERVISORES DE SUBTERRANEOS DE LA REPUBLICA ARGENTINA (ASSRA), EMOVA MOVILIDAD SA y SUBTERRANEOS DE BUENOS AIRES SE (SBASE) según archivo embebido en IF-2024-05127326-GCABA-SBASE. En la cláusula primera se establece la nueva escala salarial desde el 1 de diciembre de 2023 según detalle en ANEXO.
 - Índice compuesto: 90% de la variación de "D Productos manufacturados"

+ 10% de la variación de "I Importado", ambas variaciones surgen del Cuadro 7.2.2 Variación porcentual del IPIB de la publicación INDEC Informa: Se consideran los índices del mes de noviembre y diciembre 2023 para la actualización del PF de diciembre 2023

https://www.indec.gob.ar/ftp/cuadros/publicaciones/indecinforma/indec_informa_12_23.pdf

https://www.indec.gob.ar/ftp/cuadros/publicaciones/indecinforma/indec_informa_01_24.pdf

- Variación del tipo de cambio del dólar billete tipo vendedor Banco Nación del último día hábil del mes. La incidencia podrá ser hasta 25% de cada uno de los ítems 2, 3, 6 y 7: Se actualizan los valores con los valores relevados en <https://www.bna.com.ar/Personas> correspondiente al 30 de noviembre de 2023 y al 29 de diciembre de 2023 según archivo embebido en IF-2024-05127326-GCABA-SBASE (Banco de la Nación Argentina Dic 23.pdf).
- Cuadro 1 - Índice Precios al Consumidor - Nivel General - Región GBA - Publicado por el INDEC: Se utiliza la información de diciembre 2023 según https://www.indec.gob.ar/uploads/informesdeprensa/ipc_01_24DBD5D8158C.pdf
- Índice compuesto por el promedio aritmético de los Cuadros Tarifarios de Edenor y Edesur para Tarifa 3 Grandes Demandas - Media Tensión, potencias mayores a 300Kw, Cargo variable Pico, Cargo Variable Resto, Cargo Variable Valle: Se actualiza con los valores relevados en https://www.argentina.gob.ar/enre/cuadros_tarifarios según archivo embebido IF-2024-05127326-GCABA-SBASE (Tarifas _ Argentina.gob - Dic 23.pdf)
- Documentación acompañada por el Operador.

b) Coches kilómetros comerciales según ANEXO I Contrato de Concesión de la Operación y Mantenimiento del Servicio de Subte y Premetro de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Servicio SUBTE) de acuerdo con IF-2023-44264945-GCABA-SBASE

c) Inversiones de capital: SBASE considera el promedio de las amortizaciones del período 2006-2023 – excluidas las de edificios, obras civiles, vías e instalaciones eléctricas - expresadas en dólares estadounidenses de cada año considerando el tipo de cambio del Banco Nación promedio entre comprador y vendedor) y expresadas a pesos considerando el tipo de cambio comprador del

Banco Nación de la fecha a la cual se está calculando la TT (29 de diciembre de 2023) como una aproximación a las inversiones de capital necesarias para mantener el servicio SUBTE en condiciones de eficiencia y operación adecuadas.

d) Gastos de seguridad erogados por SBASE: Presupuesto 2024 del Ministerio de Seguridad y Justicia - Seguridad Sbase

e) Gastos de mantenimiento erogados por SBASE y Gasto de desasbestización: Según Presupuesto 2024.

A continuación, para poder contextualizar la TT Dic2023 tramitada, se presenta la evolución del Costo del Sistema sin IVA, Recaudación sin IVA y Nivel de Cobertura para el período 2020 a 2023, y se utilizará el costo calculado para la TT Dic2023 como costo a partir del año 2024 (2024 base).

El Costo del Sistema 2020 a 2021 se construyó a partir de la EBP reconocida en cada año más el pago de gastos puntuales para el período enero 2020 a noviembre 2021. A su vez, se sumaron la inversión realizada por SBASE según la metodología ya explicada, el gasto de seguridad y mantenimiento para cada período. Luego para diciembre 2021 se consideró el PF del período de dic 2021 aprobada por RS-2022-10492833-GCABA-SBASE por los CKCB del ANEXO I de diciembre 2021.

Luego, para construir el Costo para el período 2022, se utilizó el PF para cada mes, según cuadro siguiente:

Cuadro 5 – Precio Fijo vigente para el año 2022. En \$/CKC

Item	Conceptos	ene-22	feb-22	mar-22	abr-22	may-22	jun-22	jul-22	ago-22	sep-22	oct-22	nov-22	dic-22
1	Mano de Obra	325,33	339,29	339,29	376,40	398,98	438,88	438,88	474,79	510,70	541,34	541,34	638,19
2	Mantenimiento corriente de Material Rodante (a)	36,94	39,04	39,04	42,15	44,53	47,44	47,44	52,78	56,64	59,93	59,93	66,13
3	Mantenimiento de Infraestructura e Instalaciones Fijas	41,04	43,32	43,32	46,96	49,60	53,01	53,01	58,72	63,30	66,65	66,65	74,61
4	Energía	35,51	41,96	41,96	42,02	70,29	70,29	70,29	69,04	69,04	69,04	69,04	56,54
5	Seguros	5,74	6,24	6,24	6,06	7,07	7,41	7,41	8,40	9,53	9,53	9,53	10,67
6	Otros Gastos	30,72	32,30	32,30	35,05	37,02	39,51	39,51	43,83	47,25	49,74	49,74	55,50
7	Mantenimiento de Material Rodante-Revisiones Generales de media vida.	48,85	51,63	51,63	55,74	58,88	62,73	62,73	69,79	74,89	79,23	79,23	87,43
8	Subtotal Costos y Gastos Operativo	524,13	553,78	553,78	604,98	666,37	719,27	719,27	777,35	831,35	875,46	875,46	989,07
9	Impuestos Directos (b)	11,16	11,80	11,80	12,89	14,19	15,32	15,32	16,56	17,71	18,65	18,65	21,07
10	Subtotal por CKC ofertado c/impuestos	535,29	565,58	565,58	617,87	680,56	734,59	734,59	793,91	849,06	894,11	894,11	1010,14
11	Unidad del Concesionario	16,06	16,97	16,97	18,54	20,42	22,04	22,04	23,82	25,47	26,82	26,82	30,30
12	Total Costo por CKC ofertado (c)	551,35	582,55	582,55	636,41	700,98	756,63	756,63	817,73	874,53	920,93	920,93	1040,44

Fuente: Expedientes tramitados⁹

Y se utiliza la información de Coches kilómetros comerciales según Anexo I para el período enero a noviembre del año 2022 de acuerdo con los documentos IF-2022-05928962-GCABA-SBASE e IF-2022-05937827-GCABA-SBASE y para diciembre 2022

⁹ EX-2022-08028040- -GCABA-SBASE (Resolución de Directorio N° RS-2022-10492833-GCABA-SBASE); EX-2022-11205277- -GCABA-SBASE (Resolución de Directorio N° RS-2022-15784580-GCABA-SBASE); EX-2022-16820916- -GCABA-SBASE (Acta de Directorio N° 1223,IF-2022-20937824-GCABA-SBASE); EX-2022-20962188- -GCABA-SBASE (Acta de Directorio N° 1226, IF-2022-31648290-GCABA-SBASE); EX-2022-24802060- -GCABA-SBASE (Acta de Directorio N° 1226, IF-2022-31648290-GCABA-SBASE); EX-2022-31778729- -GCABA-SBASE (Acta de Directorio N° 1228, IF-2022-40799928-GCABA-SBASE); EX-2022-37128913- -GCABA-SBASE y EX-2022-40113345- -GCABA-SBASE (Acta de Directorio N° 1229, IF-2022-48019044-GCABA-SBASE); EX-2022-47098376- -GCABA-SBASE (Acta de Directorio N° 1230, IF-2023-06803105-GCABA-SBASE)

de acuerdo con NO-2022-46428268-GCABA-SBASE, dando como resultado un total de CKCB. A su vez, se agrega la inversión realizada por SBASE según la metodología y valores considerados para la TT a partir de octubre 2022, el gasto de mantenimiento que realiza SBASE de acuerdo con los costos incurridos (certificados y/o facturados) en función de la información disponible¹⁰, el gasto de seguridad según el crédito vigente de 2022 y el gasto en desasbestización según la ejecución 2022. Luego, para calcular la recaudación sin iva para el período 2022 se utilizarán los datos reales brindados por NNSS.

Para construir el Costo para el período 2023 se utiliza el PF para cada mes, según cuadro siguiente:

Cuadro 6 – Precio Fijo vigente para el año 2023. En \$/CKC

Conceptos	ene-23	feb-23	mar-23	abr-23	may-23	jun-23	jul-23	ago-23	sep-23	oct-23	nov-23	dic-23
Mano de Obra	676,48	718,92	776,43	838,55	838,55	922,41	1027,81	1166,57	1315,07	1420,28	1633,31	1959,97
Mantenimiento corriente de Material Rodante (a)	70,04	74,19	84,00	89,97	91,93	102,86	108,73	124,36	139,42	148,79	162,13	271,07
Mantenimiento de Infraestructura e Instalaciones Fijas	78,93	83,65	93,62	100,52	102,71	114,21	121,76	141,41	156,82	166,94	183,81	289,96
Energía	56,54	68,17	68,17	69,14	110,13	110,13	110,13	118,05	118,05	118,05	107,38	107,38
Seguros	11,24	11,91	13,70	14,88	14,88	17,00	17,00	20,27	22,74	24,70	27,89	34,89
Otros Gastos	58,72	62,41	70,06	75,20	76,84	85,59	91,10	105,62	117,37	125,01	137,36	218,96
Mantenimiento de Material Rodante-Revisiones Generales de media vida.	92,60	98,09	111,06	118,95	121,55	136,00	143,76	164,42	184,33	196,72	214,35	358,38
Subtotal Costos y Gastos Operativo	1044,55	1117,34	1217,04	1307,21	1356,59	1488,20	1620,29	1840,70	2053,80	2200,49	2466,23	3240,61
Impuestos Directos (b)	22,25	23,80	25,92	27,84	28,90	31,70	34,51	39,21	43,75	46,87	52,53	69,02
Subtotal por CKC ofertado c/impuestos	1066,80	1141,14	1242,96	1335,05	1385,49	1519,90	1654,80	1879,91	2097,55	2247,36	2518,76	3309,63
Utilidad del Concesionario	32,00	34,23	37,29	40,05	41,56	45,60	49,64	56,40	62,93	67,42	75,56	99,29
Total Costo por CKC ofertado (c)	1098,80	1175,37	1280,25	1375,10	1427,05	1565,50	1704,44	1936,31	2160,48	2314,78	2594,32	3408,92

Fuente: Expedientes tramitados¹¹

Y se utiliza la información de Coches kilómetros comerciales según Anexo I para el período enero a noviembre del año 2023 de acuerdo con IF-2023-05293772-GCABA-SBASE y para diciembre 2023 de acuerdo con IF-2023-44264945-GCABA-SBASE, dando como resultado un total de CKCB de 51.352.346. A su vez, se agrega la inversión realizada por SBASE, el gasto de mantenimiento que realiza, el gasto de seguridad y el gasto en desasbestización según la metodología y valores considerados para la TT a partir de julio 2023 (IF-2023-38823321-GCABA-SBASE). Luego, para calcular la recaudación sin iva para el período 2023 se utilizan los datos reales brindados por NNSS de enero a diciembre 2023.

Por último, para 2024 base se utilizará el costo calculado para TT Dic2023 y para estimar la Recaudación sin iva se considerarán usos reales de enero a diciembre 2023 (descontando el proporcional de pasajeros desde el 8 de enero hasta el 16 de marzo de los pasajeros de la línea D). A su vez, se partirá de la tarifa promedio sin iva de noviembre 2023 (\$58,81) aplicando un aumento en enero de 38% (\$80,86) y a partir de febrero 2023 un aumento de 56% (\$91,88).

¹⁰ Período octubre 2021 a septiembre 2022

¹¹ EX-2023-04150251- -GCABA-SBASE (IF-2023-08351487-GCABA-SBASE); EX-2023-07621856- -GCABA-SBASE (IF-2023-14301629-GCABA-SBASE); EX-2023-21601097- -GCABA-SBASE (IF-2023-30159886-GCABA-SBASE); EX-2023-28965527- -GCABA-SBASE (IF-2023-33372871-GCABA-SBASE); EX-2023-35703378- -GCABA-SBASE (IF-2023-45933565-GCABA-SBASE); EX-2023-40195797- -GCABA-SBASE (IF-2023-45933565-GCABA-SBASE); EX-2023-42887402- -GCABA-SBASE; EX-2023-46107212- -GCABA-SBASE; EX-2024-05127084- -GCABA-SBASE

Como resultado se puede observar la siguiente evolución:

Cuadro 7 – Evolución Costo sin IVA del servicio del SUBTE por rubro en millones de \$, Recaudación sin IVA en millones de \$ y nivel de cobertura %.

Concepto	2020	2021	2022	2023	2024 base
Mano de Obra	9.180,80	14.305,53	22.164,09	57.661,92	102.970,31
Mantenimiento en material Rodante sin RGS	324,47	1.449,32	2.443,19	6.372,62	14.241,12
Mantenimiento en Infraestructura	488,58	1.014,84	2.725,18	7.096,03	15.233,53
Inversiones SBASE	1.287,68	1.724,36	2.424,10	3.783,12	10.903,27
Resto	2.893,62	4.892,30	22.084,44	27.392,45	55.285,18
Costo Total sin IVA	14.175,15	23.386,36	51.841,00	102.306,13	198.633,41
Recaudación sin iva (*)	1.055,05	1.960,47	5.612,32	12.113,93	21.097,23
Nivel de Cobertura	7,4%	8,4%	10,8%	11,8%	10,6%

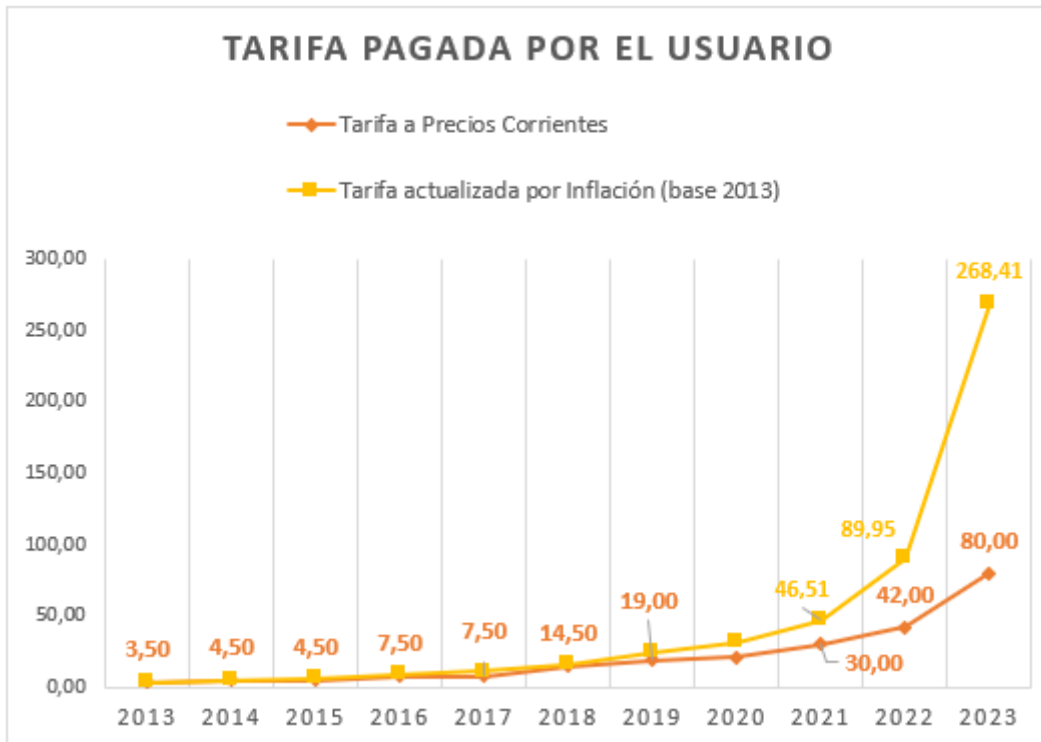
Respecto al nivel de cobertura del Sistema (Recaudación/Costo Total), se puede observar que consecuencia de la pandemia declarada por el virus COVID 19, la misma llego a un piso histórico debido al desplome de la cantidad de pasajeros. Considerando los supuestos mencionados precedentemente en el año 2023 se finalizaría el año con un nivel de cobertura aproximado del 11% y se proyecta para 2024 base un nivel de cobertura del 10,6% teniendo en cuenta las tarifas que empiezan a regir en el mes de enero y febrero de 2024, cuando históricamente el mismo se posiciono en promedio en un nivel del 40%.

6.2 EVOLUCIÓN TARIFARIA

Respecto a los valores tarifarios vigentes, al observar la evolución de las tarifas plenas desde el año 2013, comparadas con el índice de inflación (IPC GCBA)¹² se puede apreciar que las mismas han tenido una evolución menor. En este sentido, las tarifas al cierre del año 2023 representaron casi un tercio de lo que debieran haber sido si se hubiesen actualizado por inflación:

Gráfico 3. Evolución de tarifas con IVA pagadas por el usuario a precios corrientes y actualizadas por inflación – Período 2013-2023

¹² <https://www.estadisticaciudad.gob.ar/eyc/?p=140323>



Fuente: Tarifa comercial de cada mes de diciembre de cada año y la vigente para 2023, IPC Nivel General CABA¹³

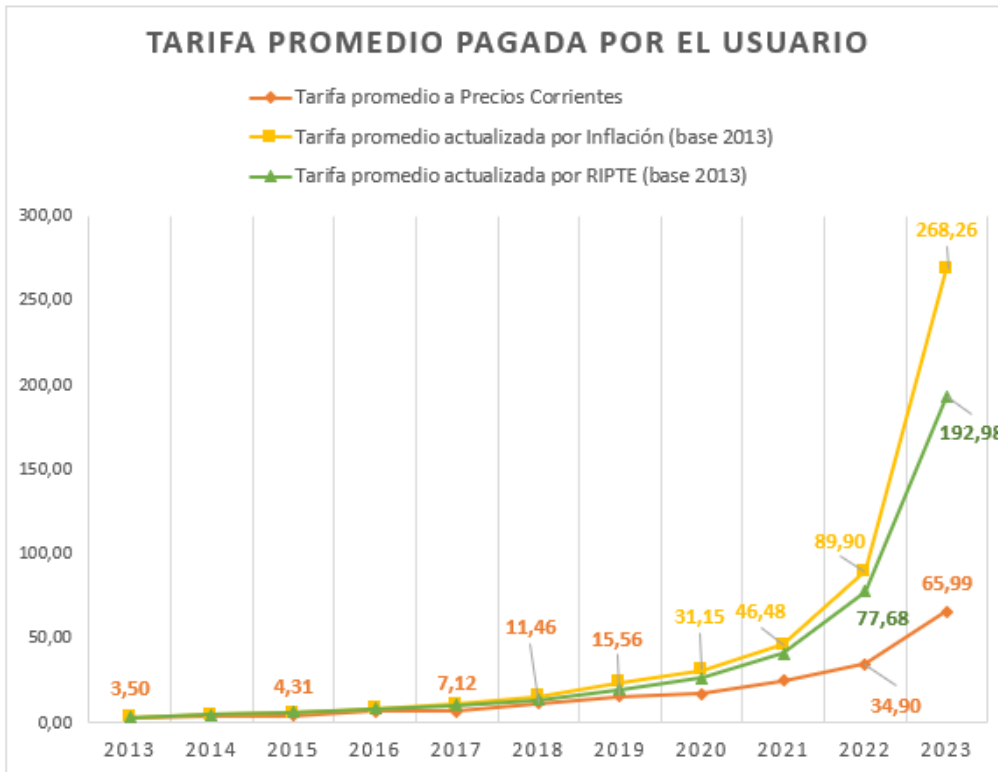
Por otro lado, si analizamos la tarifa promedio del sistema, es decir, la que pagan los usuarios incluyendo los descuentos (pasajeros frecuentes, boleto integrado, abono estudiantil, abono maestro, abono social, pases para personas con discapacidad, pase trasplantados y pase jubilados y pensionados) y la comparamos con la evolución de la tarifa promedio según índice de inflación (IPC GCBA)¹⁴ y según RIPTE (remuneración promedio de trabajadores en relación de dependencia)¹⁵, se puede apreciar que las mismas han tenido una evolución menor. Al medirlas según inflación 2023 las tarifas vigentes representan un 25% de lo que hubiese sido en caso de actualizar la tarifa según inflación, y un 34% si se hubiesen actualizado según el RIPTE, tal como puede apreciarse en el siguiente gráfico:

Gráfico 4. Evolución de tarifas con IVA promedio, 2013-2023. En pesos corrientes, actualizadas según inflación y según RIPTE

¹³ <https://www.estadisticaciudad.gob.ar/eyc/?p=140323>

¹⁴ <https://www.estadisticaciudad.gob.ar/eyc/?p=140323>

¹⁵ Se considera para 2023 el Ripte de enero a noviembre 2023 según <https://datos.gob.ar/vi/dataset/sspm-remuneracion-imponible-promedio-trabajadores-estables-ripte> y para el período diciembre se le aplica la variación promedio del ripte entre enero a noviembre (7,90% mensual)



Fuente: En función de datos SUBE informados por NNSS, IPC Nivel General CABA¹⁶ y RIPTe (el mes de diciembre se estima con la variación mensual promedio de enero a noviembre de 2023)¹⁷.

La tarifa promedio a precios corrientes es la de diciembre de cada año.

6.3 PROPUESTA CUADRO TARIFARIO

Conforme se indicara en el punto 2 del presente informe la tarifa al usuario es la que efectivamente paga el usuario del SERVICIO SUBTE excluido el usuario de tarifa de interés social, conforme lo establece el art. 25 Ley N° 4472, y como Autoridad de Aplicación, SBASE posee las competencias suficientes para fijar y aplicar las tarifas, cuadros tarifarios y tarifas de interés social del SERVICIO SUBTE, conforme el principio rector inserto en la propia norma, en cuanto a que “El SERVICIO SUBTE será prestado a tarifas justas y razonables” (art. 24).

Asimismo, en el art. 33 de la misma norma se indica que, la Autoridad de Aplicación deberá subsidiar la totalidad de la tarifa a aquellas personas que padezcan limitaciones físicas que impliquen un impedimento al acceso al servicio, jubilados y/o pensionados, así como estudiantes del ciclo primario de gestión estatal, a la vez que, podrá subsidiar en forma total o parcial la tarifa a aquellas personas que integren sectores sociales vulnerables.

En esta oportunidad, considerando los indicios de proyección previstos en el ámbito nacional para el aumento de tarifas del Sistema de Transporte Público Automotor de

¹⁶ <https://www.estadisticaciudad.gob.ar/eyc/?p=27386>

¹⁷ <https://datos.gob.ar/vi/dataset/sspm-remuneracion-imponible-promedio-trabajadores-estables-ripte>

Pasajeros de carácter Urbano y Suburbano de la Región Metropolitana de Buenos Aires y Jurisdicción Nacional, y del Transporte Ferroviario de Pasajeros de Superficie en base a la Resolución del Ministerio de Infraestructura N°1 del año 2024¹⁸, se propone una tarifa para el colectivo a partir del mes de febrero de 2024 de \$270, presentando una variación mensual de 251% respecto de la tarifa del mes de enero 2024 (\$76,92)¹⁹.

Por su parte, en dicha Resolución, en el artículo N°8 del Anexo I se invita a la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, a la Provincia de BUENOS AIRES y a las jurisdicciones municipales integrantes de la REGIÓN METROPOLITANA DE BUENOS AIRES a adherir a la política tarifaria delineada. De esta forma, se considera pertinente proponer el mismo mecanismo de aumento para el SERVICIO SUBTE con el objetivo de armonizar la aplicación de la estructura tarifaria en el sector del transporte urbano y suburbano de pasajeros de la Región Metropolitana de Buenos Aires, a fin de equilibrar las tarifas de los distintos modos de transporte prestados en el mismo espacio geográfico, para evitar migraciones de usuarios de uno a otro modo atribuibles a modificaciones tarifarias, circunstancia que conspiraría contra la simetría intermodal que debe primar respecto a la movilidad pública urbana.

Por lo tanto, teniendo en cuenta que en el cierre del año 2023 la relación entre la tarifa del subte (\$80) y el colectivo (\$52,96) fue de 151% y en enero 2024 con el aumento anunciado de la tarifa de colectivo²⁰, dicha relación resultó en 143%, se tendrá en cuenta dicha proporción para la propuesta de actualización tarifaria del SUBTE.

Entonces, considerando que la política tarifaria contempla descuentos a los pasajeros que realizan varios viajes, sumado a la implementación de tarifa integrada (RED SUBE) la cual beneficia a los usuarios que realizan viajes más largos y a quienes integran en distintos modos de transporte, los abonos (social, estudiantil y abono maestro) y los pases gratuitos para Jubilados y Pensionados, boleto estudiantil primario y secundario y pases para personas con discapacidad, se propone una actualización de los cuadros tarifarios con IVA, dividida en tres tramos:

¹⁸ <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/395000-399999/396128/norma.htm>

¹⁹ <https://www.argentina.gob.ar/transporte/conoce-las-tarifas-vigentes-en-colectivos-y-trenes-del-amba>

²⁰ A través de la Resolución del Ministerio de Infraestructura N° 8 del año 2023 se estableció la tarifa de colectivo en \$76,92 y la tarifa del subte para enero 2024 es de \$110

Pasajeros Frecuentes:

Número de viaje mensual	Tarifa Vigente	1er Tramo	2do Tramo	3er Tramo
1 a 20 viajes:	\$ 125,00	\$ 574,00	\$ 667,00	\$ 757,00
21 a 30 viajes:	\$ 100,00	\$ 459,20	\$ 533,60	\$ 605,60
31 a 40 viajes:	\$ 87,50	\$ 401,80	\$ 466,90	\$ 529,90
41 viajes en adelante:	\$ 75,00	\$ 344,40	\$ 400,20	\$ 454,20

Número de viaje mensual	Tarifa Vigente PREMETRO	1er Tramo PREMETRO	2do Tramo PREMETRO	3er Tramo PREMETRO
1 a 20 viajes:				
21 a 30 viajes:	\$ 43,75	\$ 200,90	\$ 233,45	\$ 264,95
31 a 40 viajes:				
41 viajes en adelante:				

TARIFA SIN NOMINALIZAR

Número de viaje mensual	Tarifa Vigente	1er Tramo	2do Tramo	3er Tramo
1 a 20 viajes:	\$ 125,00	\$ 859,07	\$ 859,07	\$ 859,07
21 a 30 viajes:	\$ 100,00	\$ 687,25	\$ 687,25	\$ 687,25
31 a 40 viajes:	\$ 87,50	\$ 601,35	\$ 601,35	\$ 601,35
41 viajes en adelante:	\$ 75,00	\$ 515,44	\$ 515,44	\$ 515,44

Número de viaje mensual	Tarifa Vigente PREMETRO	1er Tramo PREMETRO	2do Tramo PREMETRO	3er Tramo PREMETRO
1 a 20 viajes:				
21 a 30 viajes:	\$ 43,75	\$ 300,67	\$ 300,67	\$ 300,67
31 a 40 viajes:				
41 viajes en adelante:				

Abonos y Pases²¹:

ABONO/PASE	Cant. De viajes	Tarifa Vigente	1er Tramo	2do Tramo	3er Tramo
Abono Social	10 viajes	\$ 438,15	\$ 2.012,00	\$ 2.338,00	\$ 2.653,45
	20 viajes	\$ 876,00	\$ 4.022,60	\$ 4.674,35	\$ 5.305,05
	40 viajes	\$ 1.752,45	\$ 8.047,25	\$ 9.351,05	\$ 10.612,80
	60 viajes	\$ 2.628,50	\$ 12.070,05	\$ 14.025,65	\$ 15.918,15
Abono Estudiantil		\$ 857,25	\$ 3.936,50	\$ 4.574,30	\$ 5.191,50
Abono Maestro		\$ 1.714,25	\$ 7.871,85	\$ 9.147,25	\$ 10.381,50
Pases Jubilados y Pensionados		\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00
Boleto Estudiantil Primario/Secundario		\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00
Pase personas con Discapacidad		\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00
Pase para personas trasplantadas		\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00

²¹ Leer Descripción y Alcance de los mismos según ANEXO II