

SUBTERRÁNEOS DE BUENOS AIRES S.E.

ANEXO II

RETRIBUCIÓN AL CONCESIONARIO

1	Introducción.....	3
2	Definiciones.....	3
	2.1. Definiciones sobre la Oferta:	3
	2.2. Definiciones sobre la Demanda:.....	4
	2.3. Definiciones de las Remuneraciones y los Precios a los que se considerarán los Coches-km comerciales:	5
3	Metodología para el cálculo de la Remuneración al CONCESIONARIO	6
	3.1. Remuneración al Concesionario:	6
	3.2. Incentivo a la Demanda (ID):.....	7
	3.3. Remuneración:	8
	3.3.1 Principios de remuneración	8
	3.3.2 Cálculo de la remuneración	10
	3.3.3 Remuneración total.....	11
	3.4. Redeterminación de precios:.....	12
	3.5. Criterio General:	14

1 Introducción

El esquema de retribución al Operador, que será la base del Modelo de Retribución al Concesionario, se basa en las siguientes características:

- Es **Objetivo**, su cumplimiento es medible, cuantificable y susceptible de ser auditado.
- La **fórmula de cálculo** de la Retribución es **sencilla y comprensible**, ya que está basada en el **Coche-Km Comercial Realizado**, remunerado a un precio pactado.
- **Incentiva a aumentar el número de viajeros transportados** para incrementar los ingresos por recaudación. Para ello el CONCESIONARIO contará con un ingreso suplementario, en caso de incrementar la demanda, que complementa su retribución.
- Da al CONCESIONARIO un **grado de autonomía y flexibilidad** en el diseño y la gestión diaria del servicio que le permite adaptar la oferta a los imprevistos y alteraciones, de forma rápida y ágil para dar un buen servicio a los clientes.
- Las relaciones entre el CONCESIONARIO y SBASE se fundamentarán en la colaboración, transparencia y buena voluntad entre ambos, es decir, serán relaciones “win-win”.
- El modelo es **fácilmente auditable**, tanto desde el punto de vista contable como de la calidad del servicio y cuenta con un sistema de Control de la gestión del CONCESIONARIO que forma parte del Contrato.
- Establece unos **mecanismos sencillos de revisión** de los componentes de la fórmula de cálculo de la retribución que son **ágiles, rápidos y fáciles de aplicar**, basados en incrementos producidos por la inflación, en los costos de operación y/o en modificaciones significativas de la oferta programada del servicio.

2 Definiciones

2.1. Definiciones sobre la Oferta:

- **Unidad de Servicio (UdS):** es la unidad de medida utilizada para programar la operación del Servicio SUBTE y controlar su ejecución. Consiste en clasificar la actividad del servicio para el período de tiempo bajo estudio, por línea y por franja horaria, en cada día del mes y para cada mes del año.
- **Coche-km (CK):** es una medida de oferta de transporte ferroviario representativa de la distancia – medida en kilómetros – que recorre un coche correspondiente a una formación.
- **Coches-km Comerciales (CKC):** son los CK recorridos transportando pasajeros. Es decir, no se consideran a este efecto los CK recorridos en operaciones de posicionamientos para tomar servicio, movimiento de coches vacíos entre cabeceras, o de una estación a una cabecera, en o fuera del horario de servicio, ni cualquier otro recorrido que no implique el transporte de pasajeros.
- **Coches-kilómetro comerciales Base (CKCB):** son los CKC por unidad de servicio para un período determinado de tiempo informado por SBASE al CONCESIONARIO. Al inicio de la Concesión, es el plan por unidad de servicio que surge del Anexo I del presente Contrato

y que pueden ser reestimados por SBASE durante el año o a inicio de cada periodo de revisión de la retribución.

- **Coches-kilómetro comerciales Incrementales (CKCI):** es el volumen de CKC por unidad de servicio por encima de los CKCB que se convengan de común acuerdo entre SBASE y el CONCESIONARIO con posterioridad a la firma del contrato.
- **Coches-kilómetro comerciales Planificados o Programados (CKCP):** son la sumatoria de los CKCB y los CKCI. Es decir:

$$\text{CKCP} = \text{CKCB} + \text{CKCI}$$

- **Coches-km comerciales Adicionales (CKCA):** Son los CKC que se corren sin un pedido previo del CONCESIONARIO con el objeto de incrementar la demanda, haciendo un uso eficiente de los activos.
- **Coches-km comerciales Adicionales Remunerables (CKCA Max):** corresponde a los CKCA hasta el tope del **uno por ciento (1%) de los CKCP anuales**. Es decir, los CKCA, en su caso, sólo se remunerarán hasta el límite del 1% de los Coches-km comerciales Programados anuales. Todos aquellos que superen este máximo, no se remunerarán.
- **Coches-km comerciales Reales o Recorridos (CKCR):** representan la actividad real por unidad de servicio durante el período que se está analizando.
- **CKCBR:** coches kilómetros comerciales base recorridos.
- **CKCIR:** coches kilómetros comerciales incrementales recorridos.
- **CKCFM:** Coches kilómetros comerciales no realizados por causa atribuible a SBASE, caso Fortuito o fuerza Mayor, **en adelante también llamados “Producción impedida”**.
- **CKCBFM:** Coches kilómetros comerciales Base no realizados por causa atribuible a SBASE, caso Fortuito o fuerza Mayor **en adelante también llamados “Producción impedida Base”**.
- **CKCIFM:** Coches kilómetros comerciales Incrementales no realizados por causa atribuible a SBASE, caso Fortuito o fuerza Mayor, **en adelante también llamados “Producción impedida Incremental”**.
- **CKCC:** Coches kilómetros comerciales no realizados por causa atribuible al Concesionario.

2.2. Definiciones sobre la Demanda:

- **Demanda Real (DRL):** corresponde a los pasajeros pagos reales para un período dado computable para el cálculo del Incentivo a la Demanda, medidos de acuerdo al registro de pasajeros pagos que surjan del sistema (molinetes/SUBE).
- **Demanda de Referencia (DRF):** representa la demanda de pasajeros informada por SBASE para un período de tiempo cierto.
- **Precio Promedio Ponderado (PPP):** es el cociente resultante de dividir **la recaudación total sin IVA** del período por el cual se está remunerando al CONCESIONARIO, por los pasajeros pagos totales del mismo período. Es decir:

$$\text{PPP} = \text{Recaudación sin IVA} / \text{Nº de Viajeros pagos transportados}$$

- **Incentivo a la Demanda (ID):** Se aplicará este incentivo cuando se cumpla al menos con el 97% de los Coches Kilómetros Comerciales Programados (CKCP) y se produzca un incremento de pasajeros respecto de la Demanda de Referencia (DRF). El incentivo se calculará sobre la base de un porcentaje del Precio Promedio Ponderado (PPP), conforme se explica en el Apartado 3.2.

2.3. Definiciones de las Remuneraciones y los Precios a los que se considerarán los Coches-km comerciales:

- **Precio Fijo (PF):** es el precio por unidad de CKC con el que se remuneran los CKCB establecidos en el programa. El PF surgirá de la oferta económica del CONCESIONARIO seleccionado en el proceso de Licitación y será representativo de la mejor aproximación del costo total de operación por CKC que haya realizado el OFERENTE.
- **Precio Marginal (PM):** es el precio a aplicar al volumen de CKCI y también a los CKCA hasta el tope de CKCA Máx. Cubre los costos variables y semifijos asociados a la producción incremental de coche-kilometro. Se expresa como un treinta y cinco por ciento (35%) del PF. Es decir:

$$PM = 0,35 \times PF$$

- **Remuneración Base (RB):** es la resultante de multiplicar los coche-km comerciales Base recorridos (CKCBR) por el Precio Fijo (PF), considerando lo establecido en el apartado 3.3:

$$RB = PF \times CKCBR$$

- **Remuneración Incremental (RI):** la remuneración incremental será el producto del Precio Marginal (PM) por los coche-km comerciales Incrementales recorridos (CKCIR), considerando lo establecido en el apartado 3.3:

$$RI = PM \times CKCIR = (0,35 \times PF) \times CKCIR$$

- **Remuneración Adicional (RA):** Los coches-km comerciales reales (CKCR) que superen los CKCB y los CKCI, es decir, los no programados hasta el límite del 1% de los CKCP, tendrán el tratamiento de CKCA y se remunerarán al Precio Marginal (PM), considerando lo establecido en el apartado 3.3:

$$RA = PM \times CKCA \text{ (siendo } CKCA \leq 1\% \text{ CKCP)}$$

- **Remuneración Total (RT):** es la remuneración que se compone de la remuneración base (RB), la remuneración incremental (RI), la remuneración adicional (RA) y el Incentivo a la demanda (ID).
- **Remuneración Neta (RN):** es la remuneración a percibir por el concesionario por parte de SBASE. Es la resultante de deducir de la remuneración total los ingresos del sistema de Tarjetas SUBE, o cualquier otro medio existente o el que lo reemplace; los ingresos del sistema Subtepass o el que lo reemplace; o cualquier otro sistema de ingresos para el

acceso que se cree en el futuro, más / menos las comisiones que cobre o pague el Concesionario por los sistemas operativos (recaudación total). Es decir:

$$RN = RT - \text{Ingresos de Recaudación sin IVA} \pm \text{Comisiones sin IVA}$$

3 Metodología para el cálculo de la Remuneración al CONCESIONARIO

3.1. Remuneración al Concesionario:

La remuneración se liquidará mensualmente. El CONCESIONARIO proporcionará a SBASE la información correspondiente a los CKCR y todos los meses, tres días antes de la finalización del mes, presentará con carácter de declaración jurada, los CKCR del mes en curso considerando su mejor estimación del cierre de mes por unidad de servicio, ello, de acuerdo a lo detallado en el Anexo I del presente Contrato y de conformidad con la planilla “Resumen del Programa de Operación” adjunta al presente Anexo II a), como así también, cualquier otra información que requiera SBASE para evaluar el cumplimiento de los CKCP, incluyendo lo siguiente:

- a) Los CKCR, indicando el grado de cumplimiento comparado con los planes CKCP por Unidad de Servicio (UdS), desagregando dicha información.
- b) En caso de que no se hubiere completado el programa, deberá informar las razones de no cumplimiento.

En el caso de Líneas que operan con flotas que tienen distinta composición de coches, a los fines del cálculo de la remuneración, los CKCR serán computados con la misma composición promedio de coches con que se calcularon los CKCP en cada caso.

Adicionalmente, dentro de los 10 días del mes siguiente, el CONCESIONARIO informará a SBASE, con carácter de declaración jurada, los CKCR finales corridos en el mes anterior.

Asimismo, tres días antes de la finalización del mes, el CONCESIONARIO, presentará la recaudación total neta sin IVA del mes en curso considerando su mejor estimación del cierre mes.

SBASE realizará la liquidación del mes considerando la información recibida tres días antes del cierre de mes, la que **se pagará entre los días 2 y 4 del mes siguiente**, según la metodología descrita en este Anexo y en el artículo 10.1 del Contrato de Concesión. Si existieran diferencias entre la información provista 3 días antes del cierre de mes y la provista dentro de los 10 días del mes siguiente, dichas diferencias, de corresponder, se liquidarán al mes siguiente.

Sin perjuicio de lo indicado previamente, toda liquidación y pago de la remuneración mensual efectuada por SBASE podrá ser revisada y quedará supeditada a la efectiva determinación de los CKCR y CKCFM del mes correspondiente, los que surgirán de la aprobación de cada Informe Mensual de Operación (IMO) previsto en el Anexo XVI del

Contrato. En consecuencia, toda diferencia que surja podrá ser compensada/ajustada en próximas liquidaciones.

SBASE, en su carácter de autoridad de aplicación del SERVICIO SUBTE y de administrador del FIDEICOMISO SBASE designado por Ley N° 4472, instruirá a dicho fideicomiso para que abone la Remuneración Neta (RN) al Concesionario en los plazos establecidos en este Contrato y el CONCESIONARIO emitirá el correspondiente recibo.

Si la Remuneración Neta (RN) resultara menor a cero, es decir, que hubiera un saldo favor de SBASE – como consecuencia de que los ingresos de recaudación sin IVA más las comisiones sin IVA ganadas menos las comisiones sin IVA pagadas fueran superiores a la remuneración total antes de computar esos conceptos – el Operador liquidará el saldo neto a SBASE y SBASE instruirá al CONCESIONARIO para que los fondos sean transferidos al FIDEICOMISO SBASE y éste emitirá el correspondiente recibo.

Para favorecer las acciones destinadas a incrementar el número de pasajeros, el modelo retributivo contempla un Incentivo a la Demanda para el CONCESIONARIO, si se cumplen determinadas condiciones.

3.2. Incentivo a la Demanda (ID):

El Incentivo a la Demanda (ID) tendrá las siguientes características:

- El ID es un objetivo mensual que se determinará sobre la base de la Demanda de Referencia (DRF) establecida por SBASE, la cual será revisada anualmente.
- El ID se liquidará mensualmente según las condiciones explicadas en este apartado.

El Incentivo a la Demanda se aplicará cuando se cumpla simultáneamente la doble condición C1 y C2 para un mismo período:

- C1: Se haya cumplido al menos con el **97% de los Coches-km Comerciales Planificados* (CKCP*)** definidos en 3.3; y
- C2: Se produzca además un incremento de pasajeros transportados respecto de la Demanda de Referencia (DRF). Es decir: **DRL > DRF** en cuyo caso pueden darse dos situaciones:

a) Que la Demanda Real supere a la Demanda de Referencia en hasta un 15% :

$$(DRL - DRF) \leq 15\% DRF$$

En este caso, el incentivo a la demanda será el 50% del Precio Promedio Ponderado (PPP) del periodo en cuestión, multiplicado por el exceso de pasajeros sobre la Demanda de Referencia:

$$ID = (0,50 \times PPP) \times (DRL - DRF)$$

b) Que la Demanda Real supere en más del 15% a la Demanda de Referencia:

$$(DRL - DRF) > 15\% DRF$$

En este caso, hasta el 15% de la diferencia entre la Demanda Real y la Demanda de Referencia se remunerará al 50% del PPP del periodo en cuestión y el resto se remunerará al 25% del PPP del mismo periodo:

$$ID = [(0,50 \times PPP) \times (0,15 \times DRF)] + [(0,25 \times PPP) \times (DRL - DRF - 0,15 \times DRF)] \text{ o lo que es lo mismo:}$$

$$ID = [(0,50 \times PPP) \times (0,15 \times DRF)] + [(0,25 \times PPP) \times (DRL - 1,15 \times DRF)]$$

Treinta (30) días previos a la finalización del año, SBASE y el CONCESIONARIO revisarán la DRF para el año siguiente en base al nuevo programa de CKCP para ese período.

3.3. Remuneración:

3.3.1 Principios de remuneración

A la hora de calcular la Remuneración, se procederá según cuál sea el cumplimiento, considerando todas las variantes posibles, si los coches-km comerciales recorridos (CKCR) igualan, son inferiores o superiores a los Coches-km comerciales Planificados (CKCP).

Se grafica a modo de explicación general:

Clasificación	Planificado	Recorrido	Se controla por	Se remunera por	Producción impedida causa SBASE, CF o FM
CKC Totales	CKCP	CKCR	Unidad de Servicio		
CKCB	CKCBP	CKCBR	Unidad de Servicio	PF	Se remunera a 0,85xPF
CKCI	CKCIP	CKCIR	Unidad de Servicio	PM=0,35xPF	Se remunera a 0,85xPM
CKCA	CKCAMáx= 1% CKCP anuales	CKCAR	Programa anual	PM=0,35xPF	No se remunera
CKC Excedente		Cuando CKCAR > CKCAMáx	Programa anual	No se remunera	No se remunera

El criterio general de imputación de la producción realizada es el siguiente y aplicable para cada Unidad de Servicio:

1) La producción realizada se imputa primero a completar los CKCB, deviniendo CKCBR.

Si $CKCR \geq CKCB$ es $CKCBR = CKCB$

Si $CKCR < CKCB$ es $CKCBR = CKCR$

- 2) El excedente de la producción no imputado a lo anterior ($CKCR - CKCBR$), se imputa para completar los CKCI, siempre que el Programa prevea efectivamente CKCI para esa UdS, deviniendo entonces CKCIR.

Si $CKCR > CKCBR$	Si $CKCR - CKCBR \geq CKCI$	$CKCIR = CKCI$
	Si $CKCR - CKCBR < CKCI$	$CKCIR = CKCR - CKCBR$

- 3) El excedente de la producción no imputado a lo anterior ($CKCR - CKCBR - CKCIR$), se imputa para completar los CKCA, siempre que el CKCA acumulado hasta ese día a lo largo del año esté por debajo del CKCAMáx, deviniendo entonces CKCA.

Si $CKCR > CKCBR + CKCIR$ es $CKCA = CKCR - (CKCBR + CKCIR)$

La producción no realizada por causa concesionario (CKCC) se calcula mediante:

$$CKCC = CKCP - CKCR - CKCFM.$$

Por definición, no hay producción impedida (CKCFM) por encima de CKCP, es decir que cuando $CKCR > CKCP$ no habrá producción impedida alguna, toda vez que el compromiso del Concesionario es producir CKCP.

La producción comprometida a realizar por el concesionario (CKCP) para esa UdS considerará el impedimento coyuntural de producción resultando un nuevo valor de producción comprometida a realizar (**CKCP***) al efecto de fijar el intervalo de aceptación de parte del operador del 95%. Es decir:

$$\begin{aligned} CKCP - CKCFM &= CKCP^*, \text{ tal que} \\ CKCP^* &= CKCB^* + CKCI^*, \text{ dónde} \\ CKCB^* &= CKCB - CKCBFM, \text{ y} \\ CKCI^* &= CKCI - CKCIFM \end{aligned}$$

Como corolario de lo anterior se desprende que cuando no hubiera producción impedida ($CKCFM = 0$), se cumple que:

$$CKCP = CKCP^*$$

3.3.2 Cálculo de la remuneración

A continuación se explica la fórmula de cálculo de la Remuneración en función del grado de cumplimiento del Programa para cada Unidad de Servicio (UdS):

- i. El tramo de Coches-km comerciales base recorridos (CKCBBR): se retribuirá al Precio Fijo:

$$\text{CKCBBR} \times \text{PF}$$

- ii. El tramo de Coches-km comerciales Incrementales-Recorrido (CKCIR): se retribuirá al Precio Marginal:

$$\text{CKCIR} \times \text{PM}$$

- iii. **El tramo de Coches-km comerciales Adicionales (CKCA):** cuando CKCR sea superior a CKCP dentro de una dada UdS, se les dará el tratamiento de Coche-kilómetros comerciales Adicionales (CKCA) y serán remunerados como Remuneración Adicional (RA) hasta el límite anual o tope establecido anual para los CKCA Max (1% de CKCP anuales):

$$\text{RA} = \text{CKCA} \times \text{PM} \text{ siendo:}$$

$$\text{CKCA} \leq \text{CKCA Max} \quad \text{y} \quad \text{el PM} = 35\% \text{ del Precio Fijo}$$

Por tanto, los Coches-kilómetro comerciales Adicionales (CKCA) se remunerarán al Precio Marginal hasta el tope anual del 1% de los CKCP anuales y todo lo que exceda no se remunerará.

Mensualmente se compararán los CKCA acumulados con los CKCA Máx. Si los CKCA acumulados fueran inferiores a los CKCA Máx, se remunerará el producto de la diferencia entre los CKCA acumulados y los CKCA acumulados al mes anterior, multiplicado por el PM. Si en el mes que se está remunerando, los CKCA acumulados superaran los CKCA Máx, los primeros se remunerarán hasta el tope fijado por estos últimos luego de deducir los acumulados al mes anterior y, a partir de ese mes y hasta finalizado el año calendario, no se remunerarán los CKCA, excepto que hubiere posteriormente una modificación en los CKCA Máx como consecuencia de la modificación del CKCP anual.

El tramo de Coches-km comerciales base no recorridos por fuerza mayor se retribuirá con el 85% del precio fijo

$$\text{CKCBFM} \times 0,85 \times \text{PF}$$

El tramo de Coches-km comerciales incrementales no recorridos por fuerza mayor se retribuirá con el 85% del precio marginal

$$\text{CKCIFM} \times 0,85 \times \text{PM}$$

Las formulas generales para el cálculo de la Remuneración Base y de la Remuneración Incremental son las siguientes:

3.3.2.1 Si los Coches-km comerciales recorridos se encuentra en el intervalo que va del 95% al 100% de los Coches-km Planificados* (CKCP*):

$$95\% \text{ CKCP}^* \leq \text{CKCR} \leq 100\% \text{ CKCP}^*$$

En este caso, la remuneración al CONCESIONARIO se descompondrá en dos tramos o sumandos, es decir:

- i. El tramo de Coches-km comerciales Base Reales (CKCBR) se remunerará al Precio Fijo:

$$\text{RB} = \text{CKCBR} \times \text{PF} + \text{CKCBFM} \times 0,85 \times \text{PF}$$

- ii. El tramo de Coches-km comerciales Incrementales Reales (CKCIR) se remunerará al Precio Marginal:

$$\text{RI} = \text{CKCIR} \times \text{PM} + \text{CKCIFM} \times 0,85 \times \text{PM}$$

3.3.2.2. Si los Coches-km comerciales recorridos CKCR fueran inferiores al 95% de los Coches-km comerciales programados* (CKCP*):

$$\text{CKCR} < 95\% \text{ CKCP}^*$$

- i. En caso que sean Coches-km comerciales Base Reales (CKCBR), se remunerarán al Precio Fijo, pero si $0,95 \times \text{CKCB}^*$ es mayor que CKCBR, **se aplicará una deducción** equivalente al 15% de la diferencia en valores absolutos entre el 95% de los CKCB* y los CKCBR recorridos valorizados al precio fijo:

$$\text{RB} = (\text{CKCBR} \times \text{PF}) + (\text{CKCBFM} \times 0,85 \times \text{PF}) - [0,15 \times (0,95 \times \text{CKCB}^* - \text{CKCBR})] \times \text{PF}$$

- ii. En caso que sean Coches-km comerciales Incrementales Reales (CKCIR), se remunerarán al Precio Marginal, pero si $0,95 \times \text{CKCI}^*$ es mayor que CKCIR **se aplicará una deducción** equivalente al 15% de la diferencia en valores absolutos entre el 95% de los CKCI y los CKCIR recorridos valorizados al precio marginal:

$$\text{RI} = (\text{CKCIR} \times \text{PM}) + (\text{CKCIFM} \times 0,85 \times \text{PM}) - [0,15 \times (0,95 \times \text{CKCI}^* - \text{CKCIR})] \times \text{PM}$$

3.3.3 Remuneración total

Finalmente, y a modo de resumen, cuando los coches-km comerciales Reales superen los coches-km base programados, la fórmula de cálculo de la Remuneración Total será:

$$\text{RT} = \text{RB} + \text{RI} + \text{RA} + \text{ID (si procede)}$$

Teniendo en cuenta que sólo se remunerarán los coches-km Adicionales que sean iguales o inferiores a los CKCA Max, siendo estos últimos el equivalente al 1% de CKCP.

3.4. Redeterminación de precios:

El Precio Fijo (PF) se ajustará, de acuerdo a lo establecido en el artículo 10.3 del Contrato de Concesión.

El ajuste se llevará a cabo a petición del CONCESIONARIO cuando el incremento del índice K sufra un crecimiento igual o superior al cuatro por ciento (4 %)

1.- Se fija la siguiente Tabla de Estructura de Insumos y Ponderaciones para calcular la variación del índice K que determinará el mes en que se produce el disparador del 4% de referencia.

TABLA DE ESTRUCTURA DE INSUMOS Y PONDERACIONES - LEY 2.809					
Item	Conceptos	Índices aplicables			
		Factor		Índice Precio Referencia	Indicador
		a _i	%		
1	Mano de Obra	a ₁	50%	Variación de la "Compensación Total" Promedio de Nivel I, II, III, IV, V, VI y VII del Convenio CCT 384/99 E de la UTA	k ₁
2	Mano de Obra	a ₂	20%	Variación de la "Compensación Total" Promedio de Nivel I, II, III y IV del Convenio CCT 193/96 E de APSESBA	k ₂
3	Insumos	a ₃	20%	Indice compuesto: 90% de la variación de "D Productos manufacturados" + 10% de la variación de "I Importado"	k ₃
4	Energía	a ₄	10%	Indice compuesto por el promedio aritmético de los Cuadros Tarifarios de Edenor y Edesur para Tarifa 3 Grandes Demandas - Media Tensión, potencia mayores a 300Kw, Cargo variable Pico, Cargo Variable Resto, Cargo Variable Valle	k ₄
TOTAL		100%			

VARIACION DE REFERENCIA (V)

$$\text{Coeficiente de variación } V = \frac{\sum (a_i \times \frac{k_i}{k_0})}{\sum (a_i)}$$

a_i : incidencia de cada ítem
k_i : valor del índice a la fecha de la redeterminación
k₀ : valor del índice a la fecha origen de los precios de oferta

Se tomará como representativo de cada nivel del Convenio CCT 384/99 E de la UTA las categorías indicadas más Abajo

Nivel I - Conductor Especializado

Nivel II - Conductor

Nivel III - Especialista en Centrales de Comunicaciones

Nivel IV - Guarda Subterráneo Especializado

Nivel V - Boletero Principal Subterráneo

Nivel VI - Chofer

Nivel VII - Medio Oficial Servicios Varios

Se tomará como representativo de cada nivel del Convenio CCT 193/96 E de APSESBA las categorías indicadas más

Abajo

Nivel I - Supervisor de Recaudación

Nivel II - Supervisor de Mant. Inst. Fijas Obras Civiles Especializado

Nivel III - Supervisor Operador de Mant. Especializado

Nivel IV - Supervisor Principal de Estaciones

2.- En caso de corresponder, determinado por el punto anterior, el Precio Fijo (PF) se ajustará por un índice que será calculado en función de lo que el Oferente haya presentado en su Oferta Económica, donde indicará qué porcentaje corresponderá a cada ítem de su estructura de costos tal como se indica en la Tabla siguiente:

Ítem	Conceptos	Índices aplicables					
		UTA (a)	APSESBA (B)	IPIB (c)	USD (d)	IPC (e)	Costo de energía Eléctrica (f)
		%	%	%	%	%	%
1	Mano de obra	71	29				
2	Mantenimiento corriente de Material Rodante*	29	6	40	25		
3	Mantenimiento de Infraestructura e Instalaciones fijas	36	7	22	25	10	
4	Energía						100
5	Seguros					100	
6	Otros Gastos		40	25	25	10	
7	Mantenimiento de Material Rodante – Revisiones Generales de media vida	29	6	40	25		

Donde:

(a) Variación de la "Compensación Total" Promedio de Nivel I, II, III, IV, V, VI y VII del Convenio CCT 384/99 E de la UTA.

(b) Variación de la "Compensación Total" Promedio de Nivel I, II, III y IV del Convenio CCT 193/96 E de APSESBA.

- (c)** 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
- (d)** 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.
- (e)** Cuadro 1 - Índice Precios al Consumidor - Nivel General - Región GBA - Publicado por el INDEC
- (f)** Índice compuesto por el promedio aritmético de los Cuadros Tarifarios de Edenor y Edesur para Tarifa 3 Grandes Demandas - Media Tensión, potencia mayores a 300Kw, Cargo variable Pico, Cargo Variable Resto, Cargo Variable Valle

3.- El ajuste del precio se aplicará al pago del mes al cual se refieren los índices de actualización. Cuando los índices se conozcan con posterioridad al pago, una vez determinado el ajuste de precios, habrá un pago complementario posterior que comprenderá el ajuste del mes. Dicho ajuste de precio se aplicará desde el mes de ocurrencia y los subsiguientes hasta que ocurra una nueva redeterminación.

3.5. Criterio General:

Si durante la vigencia del Contrato se presentara un escenario alternativo no contemplado en este Anexo, SBASE establecerá la metodología de remuneración del mismo considerando en primer término los criterios generales definidos para los escenarios presentados en este Anexo.

Los gastos transitorios y/o puntuales requeridos al CONCESIONARIO por SBASE, incluyendo los costos impositivos que estos generen, que excedan el servicio de operación y mantenimiento contratado u originados en negociaciones paritarias que haya intervenido SBASE y/o GCBA por sumas extraordinarias y/o retroactivas que no modifiquen escalas salariales, serán adicionados a la retribución del período en el que hayan sido ejecutados o rendidos por el CONCESIONARIO según corresponda.



GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES
"2021 - Año del Bicentenario de la Universidad de Buenos Aires"

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Buenos Aires,

Referencia: ANEXO II a) RETRIBUCIÓN AL CONCESIONARIO

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 14 pagina/s.