

## METODOLOGÍA DE DISTRIBUCIÓN DE COMPENSACIONES

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

- **DISTRITO FEDERAL (DF):** Líneas de Jurisdicción Nacional con prestación de servicio íntegramente dentro de los límites de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA).
- **SUBURBANO GRUPO I (SGI):** Líneas de Jurisdicción Nacional que poseen una cabecera en CABA y la otra en algún partido del Conurbano bonaerense, sin que éste pertenezca a los límites externos de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA). Quedan excluidas de este grupo tarifario aquellas líneas que reúnen estas características pero con cuadros tarifario kilométricos, las que se incluyen en el siguiente grupo tarifario.
- **SUBURBANO GRUPO I KILOMÉTRICAS (SGI KM):** líneas que poseen características del SG I (Suburbano Grupo I) y cuadros tarifarios kilométricos.
- **SUBURBANO GRUPO II (SGII):** Líneas de Jurisdicción Nacional que poseen una cabecera en CABA y la otra en los partidos que definen el límite externo de la RMBA (Cañuelas, Pilar, La Plata, Luján, Zárate).
- **INTERURBANAS PROVINCIALES (INP):** Líneas cuyos servicios se prestan en la órbita de las unidades administrativas establecidas por la Resolución N° 168/95 de la ex SECRETARÍA DE TRANSPORTE del ex MINISTERIO DE ECONOMÍA Y OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS en el marco de lo dispuesto por el Artículo 2° del Decreto N° 656/94, que fueron modificadas en último término por la Resolución N° 66 de fecha 8 de mayo de 2019 de la SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE TRANSPORTE.
- **PROVINCIALES (UPA):** Líneas Urbanas y Suburbanas de Jurisdicción de la Provincia de Buenos Aires con cabeceras en diferentes municipios bonaerenses de la RMBA. Quedan excluidas de este grupo tarifario aquellas líneas que reuniendo la característica precitada, tienen cuadros tarifarios kilométricos.
- **PROVINCIALES KILOMÉTRICAS (UPA KM).** Líneas Urbanas y Suburbanas de Jurisdicción de la Provincia de Buenos Aires que poseen cuadros tarifarios kilométricos.
- **MUNICIPALES (UMA 1):** Líneas de Jurisdicción Municipal de la Provincia de Buenos Aires que tienen la totalidad de su recorrido en los municipios de Almirante Brown, Avellaneda Berazategui, Escobar, Esteban Echeverría, Florencio Varela, General San Martín, Ituzaingó, Jose C.Paz, La Matanza, Lanús, Lomas de Zamora, Malvinas Argentinas, Merlo, Moreno, Morón, Quilmes, San Fernando, San Isidro, San Miguel de la RMBA.
- **MUNICIPALES (UMA 2):** Líneas de Jurisdicción Municipal de la Provincia de Buenos Aires que tienen la totalidad de su recorrido en los municipios de Brandsen, Campana, Cañuelas, Exaltación de la Cruz, Ezeiza, General Rodríguez, La Plata, Lobos, Luján, Pilar, San Vicente, Tigre, Zárate, Mercedes de la RMBA.

## I. DISTRIBUCIÓN POR OFERTA EFECTIVA

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

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

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

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

### 1. A.) Compensación por Dotación de personal computable

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

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

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

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

$$\text{Coef} = \frac{\text{Agentes Computables (línea)}}{\text{Agentes Computables (G.T.)}}$$

Para la determinación de los “Agentes Computables” se procederá a comparar los agentes declarados por “Anexo X” de conformidad con lo establecido en la Resolución N° 33 de fecha 2 de marzo de 2010 de la ex SECRETARIA DE TRANSPORTE, modificada por la Resolución N° 449 de fecha 4 de julio de 2017 del MINISTERIO DE TRANSPORTE, con la nómina informada por AFIP para cada periodo de liquidación conforme el Convenio Marco de Colaboración entre el MINISTERIO DE TRANSPORTE y la ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE INGRESOS PÚBLICOS (AFIP) suscripto en fecha 23 de enero de 2018, tomando como referencia de período a N-2, considerando el menor entre ambos. Asimismo, se confrontará este resultado obtenido con los “Agentes Teóricos”, surgiendo del menor entre ambos los “Agentes Computables” para cada línea.

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

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

Para la validación de unidades, o parque móvil, se tendrán en cuenta los kilómetros mensuales reales del periodo N-2 medidos por unidad y para cada grupo tarifario.

A tal efecto se determinará el kilometraje mínimo por unidad, el que resultará de computar el 80% de la mediana estadística del kilometraje por unidad del grupo tarifario de pertenencia, considerando para ello las unidades habilitadas por CNRT.

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

$$\text{Km / unidad Min (G.T.)} = \text{Mediana estadística (Kilometraje/ unidad) (G.T.)} \times 80\%$$

$$\frac{\text{Km / Unidad (línea)}}{\text{Km / unidad Min (G.T.)}} \geq 1 \Rightarrow \text{Unidades Computables} = \text{Unidades Habilitadas}$$

$$\frac{\text{Km / Unidad (línea)}}{\text{Km / unidad Min (G.T.)}} < 1 \Rightarrow \frac{\text{Km / Unidad (línea)}}{\text{Km / unidad Min (G.T.)}} \times \text{Unidades Habilitadas} = \text{Unidades Computables}$$

Donde:  
 \* Km / unidad (línea) = Kilómetros informados por NNSS S.A. para cada línea dividido las unidades habilitadas por la CNRT.  
 \* Km / unidad Min (G.T.) = Mediana estadística al 80% de los kilómetros por unidad por cada grupo tarifario.  
 \* Unidades Habilitadas = Son aquellas informadas por la CNRT.

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

## 1. B.) Compensación por Gasoil

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

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

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

$$\text{Coef} = \frac{\text{Cupo Gasoil (Linea)}}{\text{Cupo Gasoil (G.T.)}}$$

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

## II. DISTRIBUCIÓN POR DEMANDA

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

### 2. A.) Atributo Social

Complemento tarifario aplicable a los viajes efectuados por los usuarios comprendidos en los grupos de afinidad o con los atributos sociales establecidos por el artículo 5° de la Resolución N° 975/2012 del ex MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE, normas modificatorias, concordantes y complementarias, calculado sobre la base de la diferencia tarifaria respecto de las vigentes abonadas con el SISTEMA ÚNICO DE BOLETO ELECTRÓNICO (S.U.B.E.) por el público en general para cada viaje, en los

términos de la Resolución N° 16 de fecha 10 de enero de 2019 del MINISTERIO DE TRANSPORTE, y de la Resolución N° 3 de fecha 11 de enero de 2019 de la SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS PÚBLICOS de la PROVINCIA DE BUENOS AIRES, y sus normas concordantes y complementarias.

## **2. B.) Boleto Escolar y Estudiantil**

Compensación tarifaria aplicable a cada uno de los viajes efectuados por los beneficiarios de los Boletos Escolar y Estudiantil, la cual será calculada de la siguiente forma:

Se realiza el cálculo de la compensación tarifaria sobre la base de la diferencia derivada del valor de tarifa diferencial de cada uso efectuado por los beneficiarios, respecto de la tarifa vigente abonada con el SISTEMA ÚNICO DE BOLETO ELECTRÓNICO (S.U.B.E.) por el público en general y correspondiente a la primera sección de cada categoría tarifaria según el caso, en los servicios seccionados, y la tarifa mínima, para el caso de los servicios no seccionados.

## **2. C.) Boleto Integrado**

Compensación por Boleto Integrado: de conformidad con el artículo 3° de la Resolución N° 77/2018 del MINISTERIO DE TRANSPORTE, por el cual se aprueba el SISTEMA DE BOLETO INTEGRADO, con vigencia a partir de la hora CERO (0) del 1° de febrero de 2018, se compensará a las operadoras en virtud del monto resultante del “Descuento por Integración”, de acuerdo a los usos informados por NACIÓN SERVICIOS SOCIEDAD ANÓNIMA respecto de tarifas válidas dentro del cuadro tarifario vigente, de acuerdo con la Resolución N° 16/19 del MINISTERIO DE TRANSPORTE y la Resolución N° 3/19 de la SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS PÚBLICOS de la PROVINCIA DE BUENOS AIRES, y sus normas concordantes y complementarias.

## **2. D.) Por Ingresos Reales.**

Se procederá a asignar el 80% de los montos disponibles, luego de distribuir los conceptos descriptos en los apartados anteriores, en relación al grado de participación de los ingresos de cada línea respecto del grupo tarifario, en los cuales se contemplarán a los efectos únicamente los ingresos propios de la explotación de los servicios provenientes de la recaudación neta de IVA (informada por Nación Servicios S.A.), y la diferencia tarifaria por aplicación de tarifas sociales e integraciones (conforme 2. A., 2. B. y 2. C. precedentes).

$$\text{Coef.} = \frac{\text{Ingreso Real (línea)}}{\text{Ingreso Real (G.T.)}}$$

Donde, Ingreso Real (línea) es la sumatoria de los ingresos por recaudación neto de IVA, la compensación por atributo social, boleto integrado y boleto estudiantil para una línea determinada.

## 2. E.) Por Boletos vendidos

Se asignará el 20% restante del monto disponible a compensar en relación al coeficiente de participación de los boletos vendidos de cada línea, que surja por aplicación del cociente entre los datos reportados por el sistema SUBE para la línea en cuestión y el grupo tarifario de pertenencia.

$$\text{Coef.} = \frac{\text{Cantidad de boletos (línea)}}{\text{Cantidad de boletos (G.T.)}}$$

### III. ESTABLECIMIENTO DE MÁXIMOS Y MÍNIMOS

Bajo el entendimiento de que ninguna empresa puede operar con ingresos inferiores a los costos erogables, y con el fin de procurar asegurar por parte del Estado Nacional la continuidad de la prestación de servicios y traslado de pasajeros, se establece un piso mínimo de compensaciones para cada línea equivalente a los costos erogables calculados por aplicación de la metodología de estructura de costos.

Los mismos se calcularán considerando todos los ingresos provenientes de la propia recaudación por venta de pasajes neta de IVA, como así también los determinados por distribución de los ítems hasta aquí desarrollados.

Por otra parte, se contemplará la relación del costo erogable para cada grupo tarifario en proporción al costo por kilómetro aprobado por estructura, y la cantidad de kilómetros computados por el sistema SUBE para el periodo a liquidar en cuestión.

$$\text{Costo Erogable} = \text{Costo por Kilómetro (G.T.)} \times \text{Margen Erogable} \times \text{Kilómetros Sube}$$

$$\text{Ingreso Total} = \text{Recaudación s/ IVA} + \text{Compensaciones}$$

Los datos de kilómetros informado por el sistema SUBE para la determinación del costo erogable serán los correspondientes al periodo N-2.

Cabe aclarar que en ningún caso se podrá considerar para el cálculo de montos mínimos a compensar, mayor cantidad de kilómetros por cada grupo de afinidad que los considerados por la estructura de costos.

En caso que los kilómetros a considerar resulten topeados, estos topes serán aplicados proporcionalmente a todo el grupo tarifario.

Los saldos utilizados para la cobertura de los costos erogables, de ser requerido, serán los que surjan por el establecimiento de Montos Máximos o techos a los ingresos.

Los montos máximos, o techos, actúan como tope a los ingresos para que ninguna línea tenga beneficios por encima del 15% de los costos totales, calculados en base a los

parámetros de estructura de costos, variables SUBE y los ingresos por recaudación y compensaciones

Entonces:

$$\text{Costo Erogable} \leq \text{Ingreso Total} \leq \text{Costo Total} \times 1,15$$

De esta forma, en todos los casos donde se verifiquen ingresos superiores al 15% de los costos, se procederá a aplicar un descuento hasta equiparar el margen máximo de beneficio establecido.

$$\text{Costo Total} = \text{Costo por Kilómetro (G.T.)} \times \text{Kilómetros Sube}$$

$$\text{Ingreso Total} = \text{Recaudación s/ IVA} + \text{Compensaciones}$$

$$\frac{\text{Ingreso Total}}{\text{Costo Total}} \leq 1,15$$

De este modo, la suma de los saldos descontados por aplicación del tope será reasignada entre aquellas líneas que no lleguen a cubrir los costos erogables tal como se definió con anterioridad.

En caso de que los saldos sean insuficientes, se procederá a disminuir progresivamente el margen máximo de beneficios hasta cubrir la necesidad de los costos erogables. El cálculo del porcentaje a aplicar será el que surja del grupo de afinidad, quedando establecido en un porcentaje con dos decimales que cubra como mínimo las necesidades descriptas.

Para el caso que se observe la existencia de saldos disponibles excedentes al finalizar el esquema de distribuciones planteado, podrá constituirse un fondo a distribuir conforme parámetros que hagan al sostenimiento general del esquema.



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional  
2021 - Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein

**Hoja Adicional de Firmas**  
**Anexo**

**Número:**

**Referencia:** Metodología de Distribución compensaciones AMBA e INP

---

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 7 pagina/s.