

ANEXO I

METODOLOGÍA PARA LA CONSTRUCCIÓN DE TARIFAS TEÓRICAS DE REFERENCIA.

1. A partir de los conceptos incluidos en el anexo I del cálculo de los Costos e Ingresos Medios de los Servicios de Transporte de Pasajeros Urbanos y Suburbanos de Jurisdicción Nacional de la Región Metropolitana de Buenos Aires vigente, denominado “Determinación del Costo por Kilómetro”, se procederá a clasificar cada uno de los rubros entre costos fijos y costos variables, en función de su relación con los kilómetros recorridos.

A continuación, se detallan los conceptos comprendidos en cada categoría:

Costos Variables: Energía, lubricantes, neumáticos, engrase y lavado, reparación y mantenimiento del material rodante, depreciación del material rodante, costo de gerenciamiento y salario del personal (componente variable).

Costos Fijos: Seguro del vehículo, patentes y tasa nacional de fiscalización del transporte (TNFT), salario del personal (componente fijo), seguros del personal, máquinas herramientas e inmuebles, impuestos y tasas municipales, costo del capital invertido, licencia nacional habilitante, control técnico del material rodante, Asociación Civil del Transporte (ACTrans), peajes, servicios de vigilancia, gastos generales, cámaras de seguridad, impuestos nacionales y compensaciones, impuestos a los ingresos brutos, saldo técnico a favor Impuesto al Valor Agregado (I.V.A.)

2. Para cada grupo tarifario se determinará un componente de costo fijo por pasajero, el cual será independiente de la distancia recorrida por el usuario. Dicho componente surgirá del cociente entre el costo fijo por kilómetro correspondiente al grupo tarifario y el Índice de Pasajeros por Kilómetro (I.P.K.).
3. A los efectos de distribuir el componente variable del costo por kilómetro entre los distintos pasajeros transportados, se aplicará el siguiente procedimiento metodológico:
 - a. Se determinará la composición de usos correspondiente al cuadro tarifario del Sistema Único de Boleto Electrónico (S.U.B.E.), considerando la participación relativa de cada sección tarifaria sobre el total de usos registrados, conforme los cuadros tarifarios habilitados por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (C.N.R.T.).
 - b. El Índice de Pasajeros por Kilómetro (I.P.K.) correspondiente a cada grupo tarifario será desagregado según cada sección tarifaria, obteniéndose un I.P.K. para cada uno de ellos. Dichos valores surgirán del producto entre el I.P.K. del grupo tarifario y la distribución de la composición de usos determinada en el inciso precedente.

- c. A cada sección tarifaria correspondiente al cuadro tarifario se le asignará una cantidad de kilómetros equivalentes, de acuerdo con las distancias asociadas a la estructura tarifaria aplicable para cada grupo tarifario
 - d. Posteriormente, se efectuará la sumatoria de los productos resultantes entre el Índice de Pasajeros por Kilómetro (I.P.K.) específico de cada sección tarifaria y los kilómetros equivalentes asignados a cada una de ellas. El valor resultante representará la relación entre kilómetros abonados y kilómetros recorridos dentro del grupo tarifario, denominándose a dicho parámetro “Kilómetros Equivalentes Cobrados”.
 - e. A continuación, se calculará el cociente entre el costo variable por kilómetro y los “Kilómetros Equivalentes Cobrados” determinados conforme el inciso anterior. El resultado obtenido será denominado “Costo Variable por Pasajero-Kilómetro”.
 - f. Finalmente, el componente variable asignado a cada sección tarifaria resultará del producto entre los “Kilómetros Equivalentes Cobrados” y el “Costo Variable por Pasajero-Kilómetro”.
4. Los valores correspondientes a las Tarifas Teóricas de Referencia (T.T.R.) para cada sección tarifaria surgirán de la suma entre el componente de costo fijo y el componente de costo variable determinados conforme la metodología establecida en los puntos 2° y 3° precedentes.
5. Una vez determinadas las Tarifas Teóricas de Referencia (T.T.R.) correspondientes a cada agrupamiento y sección tarifaria, se procederá a asociarlas con sus respectivas tarifas comerciales vigentes al momento de practicar la liquidación.

Aclaraciones finales

Para los servicios “Expreso” y “Expreso por Autopista”, las Tarifas Teóricas de Referencia (T.T.R.) serán calculadas conforme la misma metodología aplicable a los servicios comunes, aplicándose un coeficiente diferencial del veinticinco por ciento (25%) para los servicios expresos y del setenta y cinco por ciento (75%) para los servicios expresos por autopista, sobre el valor resultante de las Tarifas Teóricas de Referencia (T.T.R.) correspondiente.

Asimismo, considerando que para cada período mensual las Tarifas Teóricas de Referencia (T.T.R.) se determinan sobre la base de los parámetros operativos relevados por el Sistema Único de Boleto Electrónico (S.U.B.E.) y de los valores aprobados en el cálculo de los Costos e Ingresos Medios de los Servicios de Transporte de Pasajeros Urbanos y Suburbanos de Jurisdicción Nacional de la Región Metropolitana de Buenos Aires vigente, se elaborará una “Tarifa Teórica de Referencia Media” para cada grupo

tarifario, correspondiente al período comprendido dentro de cada actualización de costos e ingresos medios. Igual criterio será aplicado ante futuras actualizaciones de los parámetros económicos y operativos considerados.

A los efectos del cálculo de las Tarifas Teóricas de Referencia (T.T.R.), las tarifas escolares de pesos cero con diez centavos (\$0,10) y pesos cero con cincuenta centavos (\$0,50) serán consideradas como correspondientes a la primera sección tarifaria del grupo de pertenencia, juntamente con su respectiva Tarifa Teórica de Referencia (T.T.R.).

Cabe señalar que mediante la resolución 86 del 3 de diciembre de 2025 de la Secretaría de Transporte del Ministerio de Economía (RESOL-2025-86-APN-ST#MEC), se aprobaron los cálculos de Costos e Ingresos Medios de los Servicios de Transporte Público Automotor Urbano y Suburbano de Pasajeros de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA), incorporándose criterios orientados a contemplar tecnologías de propulsión más eficientes y sostenibles, incluyendo unidades impulsadas mediante Gas Natural Comprimido (GNC) y Energía Eléctrica (EE).

En tal sentido, se estableció la incorporación de dichas tecnologías dentro de los cálculos de Costos e Ingresos Medios, conjuntamente con las unidades propulsadas a gasoil, ponderando su participación efectiva dentro del parque móvil y adecuando los parámetros de consumo, rendimiento y operación correspondientes a cada tipología energética.

En función de ello, y con el objeto de promover la incorporación de tecnologías de propulsión más sustentables, se establece un reconocimiento diferencial sobre las Tarifas Teóricas de Referencia (T.T.R.), aplicables a los pasajeros transportados mediante unidades impulsadas con tecnologías alternativas a los combustibles tradicionales, únicamente para los servicios de Jurisdicción Nacional del AMBA. A tal efecto:

- a. La Tarifa Teórica de Referencia (T.T.R.), aplicable tendrá un incremento del treinta por ciento (30%) cuando el pasajero sea transportado en una unidad propulsada a Gas Natural Comprimido (GNC).
- b. La Tarifa Teórica de Referencia (T.T.R.), aplicable tendrá un incremento del cincuenta por ciento (50%) cuando el pasajero sea transportado en una unidad propulsada mediante energía eléctrica.

Asimismo, la Autoridad de Aplicación podrá revisar y actualizar los coeficientes diferenciales aplicables a cada tecnología mediante instrucción, en función de la evolución de los costos relativos, el grado de incorporación tecnológica, la sustentabilidad económica del sistema y los objetivos de política pública vinculados a la transición energética.

Por último, la metodología prevista en el presente anexo podrá desagregarse a nivel línea, determinándose, cuando las características operativas, tarifarias o de demanda así lo justifiquen, una Tarifa Teórica de Referencia (T.T.R.) específica para cada línea.

En tales casos, para la elaboración de la Tarifa Teórica de Referencia (T.T.R.) particular de cada línea, se tomarán como base los costos aprobados para el grupo tarifario de pertenencia conforme la estructura de costos vigente, juntamente con las variables operativas específicas de la línea, incluyendo su Índice de Pasajeros por Kilómetro (I.P.K.) y la composición de usos correspondiente a su estructura tarifaria.



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
Año de la Grandeza Argentina

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: ANEXO I - METODOLOGÍA PARA LA CONSTRUCCIÓN DE TARIFAS TEÓRICAS DE REFERENCIA

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 3 pagina/s.