

ANEXO III

METODOLOGÍA DE DISTRIBUCIÓN DE COMPENSACIONES

I. Introducción

En el presente se desarrollará la metodología de distribución de las compensaciones destinadas a los servicios públicos de transporte automotor de pasajeros de Jurisdicción Nacional, aplicable a las líneas que operan dentro del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) bajo competencia del Estado Nacional.

La metodología de distribución de compensaciones se aplicará considerando los distintos grupos tarifarios definidos para las líneas de Jurisdicción Nacional, realizándose el análisis y la distribución de manera independiente para cada uno de ellos. Esta segmentación responde a las particularidades operativas, tarifarias y de demanda propias de cada grupo, permitiendo una asignación de recursos más representativa de las características específicas de cada servicio.

Asimismo, la presente metodología orientada a la demanda al enfocar las compensaciones hacia parámetros vinculados a la demanda efectivamente transportada, incorporando indicadores asociados a la calidad, regularidad y consistencia operativa de los servicios prestados. En este sentido, se procura avanzar hacia un esquema que incentive mejoras en la prestación, promueva una mayor eficiencia en la utilización de los recursos públicos y fortalezca los mecanismos de control y trazabilidad del sistema.

Adicionalmente, se incorpora la utilización de indicadores vinculados a la modernización tecnológica, seguridad operacional, antigüedad del parque móvil, utilización de tecnologías limpias y demás parámetros que contribuyan a mejorar la calidad del servicio brindado a los usuarios del sistema de transporte público automotor.

La metodología de distribución se desarrollará sobre la base de los grupos tarifarios que se señalan a continuación, en forma independiente para cada uno de ellos:

- **SUBURBANO GRUPO I (SGI):** Líneas de Jurisdicción Nacional que poseen una cabecera en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (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 tarifarios kilométricos, las que se incluyen en el siguiente grupo tarifario.
- **SUBURBANO GRUPO I KILOMÉTRICAS (SGI KM):** líneas que poseen características del SGI (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 Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA)..

II. Aclaraciones Generales

Previo al desarrollo de la presente metodología de distribución de compensaciones, corresponde efectuar una serie de aclaraciones generales respecto de los criterios operativos, temporales y metodológicos que regirán el procedimiento de cálculo y liquidación de los montos a distribuir.

1. La metodología de distribución contemplará distintas instancias de liquidación, las cuales utilizarán información correspondiente a diferentes períodos de referencia, de acuerdo con el grado de consolidación y validación de los datos disponibles al momento del procesamiento. En tal sentido, las liquidaciones correspondientes a los pagos al noventa y siete por ciento (97%) y posteriores, se efectuarán utilizando información correspondiente al período N-1, incorporando los ajustes operativos, validaciones y rectificaciones disponibles al momento del procesamiento, considerándose dicho período como base definitiva de cierre para la liquidación.
2. La totalidad de la información vinculada a pasajeros transportados, usos, recaudación, composición tarifaria, atributos sociales, integraciones y demás variables operativas será obtenida a partir del Sistema Único de Boleto Electrónico (S.U.B.E.). La información provista por dichos sistemas constituirá la fuente primaria para la determinación de los parámetros de distribución establecidos en la presente metodología.
3. El monto inicial de compensaciones a distribuir surgirá 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 estimada para el período correspondiente, conforme los parámetros técnicos, operativos y económicos aprobados por la Autoridad de Aplicación. Dicho monto representará el universo total de recursos sujetos a distribución mediante la metodología aquí desarrollada.
4. Las Tarifas Teóricas de Referencia (T.T.R.) y demás parámetros tarifarios utilizados para los cálculos previstos en la presente metodología serán aquellos vigentes al momento de efectuarse la liquidación correspondiente. En caso de producirse actualizaciones normativas o adecuaciones metodológicas durante el período bajo análisis, la Autoridad de Aplicación podrá establecer mecanismos específicos de ponderación o adecuación temporal a efectos de preservar la consistencia técnica de la distribución.
5. La Autoridad de Aplicación podrá efectuar controles, validaciones, auditorías y cruces de información sobre cualquiera de las variables operativas, económicas y tarifarias utilizadas en la presente metodología, pudiendo realizar ajustes, observaciones o rectificaciones cuando se detecten inconsistencias, desvíos significativos, anomalías operativas o comportamientos que distorsionen la correcta asignación de las compensaciones.

6. Asimismo, los parámetros técnicos, metodologías de control, márgenes de tolerancia, indicadores operativos y criterios de distribución previstos en la presente podrán ser revisados y modificados mediante instrucción de la Secretaría de Transporte de la Nación, en función de la evolución del sistema, mejoras técnicas en los procesos de validación de datos, incorporación de nuevas herramientas de procesamiento o necesidades regulatorias vinculadas a la eficiencia, transparencia y sustentabilidad del esquema de compensaciones.

III. Metodología de Distribución por Demanda

I. Cobertura de descuentos y gratuidades

En una primera instancia, la metodología de distribución contemplará la cobertura integral de los descuentos tarifarios, beneficios sociales y gratuidades reconocidas por la normativa vigente, garantizando la compensación a las prestatarias por las diferencias existentes entre la tarifa efectivamente abonada por el usuario y la tarifa comercial correspondiente aplicable a cada viaje.

La distribución de estos conceptos tendrá carácter prioritario dentro del esquema general de compensaciones, en tanto representan políticas públicas tarifarias destinadas a asegurar la accesibilidad, integración y equidad en el acceso al transporte público automotor de pasajeros.

A tal efecto, las compensaciones correspondientes serán determinadas sobre la base de la información provista por el Sistema Único de Boletos Electrónico (S.U.B.E.), considerando la totalidad de los usos validados y reconocidos para cada beneficio tarifario.

Actualmente, los conceptos comprendidos dentro de esta instancia de cobertura son los que se detallan a continuación:

a) Atributo Social

Se entenderá por Atributo Social al complemento tarifario aplicable a los viajes efectuados por usuarios comprendidos dentro de los grupos de afinidad y/o beneficiarios de atributos sociales establecidos por el artículo 5° de la resolución 975 del 19 de diciembre de 2012 del ex Ministerio del Interior y Transporte, sus normas concordantes, complementarias y modificatorias, o aquellas que en el futuro las reemplacen.

La compensación correspondiente será calculada sobre la base de la diferencia existente entre la tarifa diferencial efectivamente abonada por el beneficiario y la tarifa vigente correspondiente al público en general abonada mediante el Sistema Único de Boleto Electrónico (S.U.B.E.) para cada viaje realizado.

El cálculo de dicha compensación se efectuará conforme las condiciones y parámetros establecidos en la resolución 1017 del 29 de diciembre de 2022 del ex Ministerio de Transporte, sus normas concordantes, complementarias y modificatorias, o aquellas que en el futuro las reemplacen.

b) Boleto Integrado:

Conforme lo establecido en el artículo 3° de la resolución 77 del 30 de enero de 2018 del ex Ministerio de Transporte, mediante la 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 el monto resultante derivado de la aplicación de descuentos por “viaje integrado”.

Dicha compensación será calculada en función de los usos informados por Nación Servicios S.A. (N.N.S.A.) respecto de las tarifas válidas comprendidas dentro del cuadro tarifario vigente para cada línea.

A tal efecto, se reconocerá la diferencia existente entre la tarifa comercial correspondiente al viaje realizado y el importe efectivamente abonado por el usuario como consecuencia de la aplicación del beneficio de integración tarifaria.

c) Boleto Escolar y Estudiantil

La compensación correspondiente al Boleto Escolar y Estudiantil será aplicable a cada uno de los viajes efectuados por los beneficiarios de dichos regímenes tarifarios diferenciales. El cálculo de la compensación se realizará considerando la diferencia entre la tarifa diferencial efectivamente abonada por el beneficiario y la tarifa vigente correspondiente al público en general para cada categoría tarifaria.

En el caso de servicios seccionados, la comparación se efectuará respecto de la tarifa correspondiente a la primera sección de cada categoría tarifaria aplicable; mientras que, para los servicios no seccionados, se utilizará como referencia la tarifa mínima vigente correspondiente al servicio. La determinación de los usos alcanzados por el beneficio y los montos compensables se realizará sobre la base de la información registrada por el Sistema Único de Boletos Electrónico (S.U.B.E.).

II. Cálculo de Ingresos

a) Recaudación neta de IVA

A los efectos de la presente metodología, se entenderá por “Recaudación neta de I.V.A.” al monto efectivamente percibido por las prestatarias en concepto de venta de pasajes y cobro de tarifas al público usuario, deducido el Impuesto al Valor Agregado (I.V.A.) correspondiente.

Dicha recaudación comprenderá la totalidad de los ingresos tarifarios validados mediante el Sistema Único de Boleto Electrónico (S.U.B.E.) para la prestación de los servicios, incluyendo los importes abonados por los usuarios del sistema de transporte público automotor dentro del período considerado para la liquidación.

La determinación de la recaudación neta se realizará sobre la base de la información suministrada por Nación Servicios S.A. (N.N.S.A.), considerando exclusivamente los importes efectivamente liquidados y reconocidos para cada línea y grupo tarifario.

A los fines del cálculo de las compensaciones previstas en la presente metodología, la recaudación neta del Impuesto al Valor Agregado (I.V.A.) constituirá uno de los componentes principales de los ingresos propios de las prestatarias, siendo utilizada tanto para la determinación de los Ingresos

Parciales como para el cálculo de ingresos totales, coberturas mínimas y límites máximos de compensación.

b) Ingresos Preliminares determinados por la Tarifa Teórica de Referencia (T.T.R.)

Una vez efectuadas las distribuciones correspondientes a los conceptos detallados en los apartados III.I.a), III. I.b) y III. I.c) precedentes, se procederá a realizar un cálculo preliminar destinado a asignar el total de los montos disponibles remanentes dentro de cada grupo tarifario.

Dicha distribución preliminar se efectuará en función de los ingresos teóricos determinados mediante la aplicación de las Tarifas Teóricas de Referencia (T.T.R.), calculadas conforme la metodología establecida en el documento “Metodología para la Construcción de Tarifas Teóricas de Referencia”, contenida en el anexo IF-2026-53129809-APN-DNGFF#MTR, o el instrumento que en el futuro lo reemplace.

A tal efecto, para cada línea se calculará un “Ingreso Preliminar por T.T.R.” mediante la sumatoria de los productos resultantes entre la cantidad de boletos vendidos por sección tarifaria y la Tarifa Teórica de Referencia (T.T.R.) correspondiente a cada sección. Sobre el resultado obtenido se deducirán posteriormente la recaudación neta del Impuesto al Valor Agregado (I.V.A.) y las compensaciones previamente reconocidas por Atributo Social, Boleto Integrado y Boleto Escolar y Estudiantil.

La expresión general podrá representarse de la siguiente manera:

Ingreso Preliminar (Línea)

$$IP_l = \sum_{i=1}^i (QB_i \times TTR_i) - \text{Ingresos Parciales}_i$$

Donde:

- IP_l : Ingreso Preliminar correspondiente a la línea l .
- QB_i : Cantidad de boletos vendidos para la sección tarifaria i .
- TTR_i : Tarifa Teórica de Referencia correspondiente a la sección i .
- i : Cantidad total de secciones tarifarias computadas para la línea.

Asimismo:

Ingresos Parciales (Línea)

$$\text{Ingresos Parciales}_l = \text{Recaudación s/ IVA} + \text{Compensación ITG} + \text{Compensación ATS} + \text{Compensación Estudiantil}$$

c) Ajuste de los Ingresos Preliminares mediante el Índice de Operatividad

Previo a la determinación del coeficiente de participación relativo de cada línea dentro del grupo tarifario, los Ingresos Preliminares calculados conforme lo establecido en el apartado precedente serán ajustados mediante la aplicación de un Índice de Operatividad por línea.

El objetivo de este mecanismo es incorporar al esquema de distribución una evaluación integral del desempeño operativo de las prestatarias, introduciendo variables asociadas a la calidad, regularidad, eficiencia y consistencia de la prestación efectiva de los servicios públicos de transporte automotor de pasajeros.

Asimismo, los indicadores contemplados tendrán por objeto reflejar las Buenas Prácticas Operativas (B.P.O.), pudiendo servir como base para la elaboración de futuros mecanismos e indicadores aplicables al esquema de distribución de compensaciones.

La ponderación asignada a cada indicador, así como la eventual incorporación, modificación o eliminación de componentes del índice, podrá ser establecida y/o modificada mediante instrucción de la Autoridad de Aplicación, en función de los objetivos regulatorios perseguidos, la evolución de los resultados observados y las necesidades operativas del sistema.

En términos generales, el Índice de Operatividad podrá expresarse mediante la siguiente formulación:

Índice de Operatividad

$$IO_l = (I_{1l} \times x_1) + (I_{2l} \times x_2) + (I_{3l} \times x_3) + \dots + (I_{nl} \times x_n)$$

Donde:

- $I_{1l}, I_{2l}, I_{3l}, I_{nl}$: Indicadores Operativos correspondiente a la línea l .
- x_1, x_2, x_3, x_n : Ponderaciones asignadas a cada indicador.

Una vez determinado el Índice de Operatividad correspondiente a cada línea, se procederá a ajustar los Ingresos Preliminares calculados mediante las Tarifas Teóricas de Referencia (T.T.R.), conforme la siguiente expresión:

Cabe aclarar que los indicadores que integran el Índice de Operatividad serán elaborados y provistos por las áreas técnicas competentes, incluyendo la Dirección Nacional de Desarrollo Tecnológico (DNDT), Nación Servicios S.A. (NSSA) y la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), sobre la base de los informes, relevamientos y validaciones efectuadas por cada una de dichas dependencias en el marco de sus respectivas competencias, o por aquellas áreas y organismos que en el futuro las sustituyan, reemplacen o asuman sus funciones.

Ingreso Preliminar Ajustado por Operatividad

$$IPAO_l = IP_l \times IO_l$$

Donde:

- $IPAO_l$: Ingreso Preliminar Ajustado por Operatividad correspondiente a la línea l .

- IP_l : Ingreso Preliminar correspondiente a la línea l .
- IO_l : Índice de Operatividad correspondiente a la línea l .

En aquellos casos en que los montos disponibles para distribuir, luego de cubrir los conceptos previstos en los apartados III.I.a), III.I.b) y III.I.c), resulten insuficientes para cubrir la totalidad de los Ingresos Preliminares Ajustados por Operatividad correspondientes del conjunto de líneas pertenecientes a un mismo grupo tarifario, se procederá a determinar un coeficiente de participación relativo para cada línea.

Dicho coeficiente tendrá por objeto distribuir proporcionalmente los fondos disponibles dentro del grupo tarifario correspondiente, en función de la participación relativa de cada línea sobre el total de Ingresos Preliminares Ajustados por Operatividad determinados para el grupo.

La expresión general del coeficiente será la siguiente:

Coeficiente de Participación por Operatividad

$$CP_l = \frac{IPAO_l}{IPAO_{GT}}$$

Donde:

- CP_l : Coeficiente de participación de la línea l .
- $IPAO_l$: Ingreso Preliminar Ajustado por Operatividad de la línea l .
- $IPAO_{GT}$: Sumatoria de los Ingresos Preliminares Ajustados por Operatividad correspondientes al total de líneas pertenecientes al mismo grupo tarifario.

III. Cálculo de Costos

a) Kilómetros Computables

Para la determinación de los costos reconocidos dentro del esquema de distribución de compensaciones, el insumo principal estará constituido por los kilómetros informados y validados a través del Sistema Único de Boleto Electrónico (S.U.B.E.). Dichos kilómetros serán considerados como base para el cálculo del costo total por línea, conforme los parámetros definidos en la estructura de costos vigente para cada grupo tarifario.

Sin perjuicio de ello, la Autoridad de Aplicación podrá implementar mecanismos periódicos de control, validación y consistencia sobre los kilómetros relevados para cada operador, con el objeto de detectar desvíos operativos, prácticas ineficientes o incrementos de oferta que no presenten correlación razonable con la evolución de la demanda transportada. En este sentido, podrán efectuarse ajustes sobre los kilómetros informados cuando se verifiquen comportamientos que distorsionen la correcta asignación de las compensaciones.

A tales efectos, se considerará especialmente la evolución conjunta entre la cantidad de kilómetros recorridos y la cantidad de pasajeros transportados. Cuando se observen incrementos significativos de kilómetros que no se traduzcan en una mejora proporcional de la demanda, o que generen deterioros relevantes en los indicadores de eficiencia operativa, dichos kilómetros podrán ser considerados total o parcialmente como no computables a los fines de la liquidación de compensaciones.

El análisis técnico de eficiencia operativa se realizará tomando como parámetro principal el Índice de Pasajeros por Kilómetro (I.P.K.), definido como el cociente entre la cantidad de pasajeros transportados y los kilómetros recorridos informados para cada línea.

La expresión del indicador será la siguiente:

$$IPK_l = \frac{Pasajeros\ Transportados_l}{Kilómetros_l}$$

Donde:

- *IPK_l: Índice de Pasajeros por Kilómetro de la línea l.*
- *Pasajeros Transportados_l: cantidad total de pasajeros transportados en el período analizado.*
- *Kilómetros_l: kilómetros relevados y validados para la línea l.*

El Índice de Pasajeros por Kilómetro (I.P.K.) correspondiente al período bajo análisis será comparado con un período de referencia histórico. Cuando se verifique una reducción significativa del indicador derivada principalmente de un incremento de kilómetros sin respaldo en la demanda, la Autoridad de Aplicación podrá proceder al ajuste de los kilómetros computables utilizados para el cálculo de costos.

Asimismo, podrán establecerse límites operativos sobre determinados parámetros asociados a la prestación, particularmente respecto de los kilómetros promedio por vehículo en hora pico, con el objeto de evitar desviaciones significativas respecto de los comportamientos habituales observados dentro de cada grupo tarifario.

En este sentido, no se computarán aquellos kilómetros promedio por vehículo en hora pico que excedan los valores de referencia determinados para el grupo tarifario de pertenencia, calculados sobre la base de la mediana estadística del grupo más un margen de tolerancia asociado al desvío estándar de la distribución correspondiente. La metodología específica de cálculo de dichos límites podrá ser revisada y actualizada por la Autoridad de Aplicación conforme la evolución de los parámetros operativos del sistema.

De igual modo, podrán efectuarse controles complementarios sobre otros indicadores operativos relevantes, tales como, distancias recorridas, horas de servicio, cantidad de pasajeros transportados, velocidad comercial, ingresos operativos declarados, unidades efectivamente

afectadas al servicio. Cuando del análisis integral de dichos parámetros surjan inconsistencias operativas, ineficiencias relevantes o desvíos respecto de los comportamientos esperados para el grupo tarifario correspondiente, la Autoridad de Aplicación podrá descontar total o parcialmente kilómetros del cálculo del costo reconocido.

Asimismo, en ningún caso podrán computarse, para la determinación de montos mínimos o máximos a compensar, cantidades de kilómetros superiores a las contempladas 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 para cada grupo tarifario. Cuando los kilómetros validados excedan dichos parámetros, se procederá a efectuar un prorrateo proporcional, tomando como límite máximo los kilómetros reconocidos por estructura de costos.

b) Velocidad Comercial

En aquellos casos en los que una línea requiera asistencia para cobertura de costos mínimos o resulte alcanzada por topes máximos de compensación, podrán aplicarse mecanismos específicos de corrección sobre los costos variables reconocidos, considerando el desempeño operativo relativo de la línea respecto de su grupo tarifario.

A tales efectos, se evaluará particularmente el comportamiento de la Velocidad Comercial de la línea en relación con la distribución observada para su grupo tarifario de pertenencia. Cuando la velocidad comercial de una línea resulte significativamente inferior al promedio del grupo, descontando un margen asociado al desvío estándar, podrá considerarse la aplicación de un coeficiente corrector sobre el costo variable por kilómetro.

$$VC_l < VC_{GT} - DS_{GT} \rightarrow \text{Requiere Correccion}$$

$$\text{Coef. de Corrección}_l = \frac{VC_{GT} - DS_{GT} - VC_l}{VC_l}$$

$$\text{Cto. por Km}_l = \text{Cto. Fijo} \times \text{Km}_{GT} + [\text{Cto. Variable por Km}_{GT} \times (1 + \text{Coef. de Corrección}_l)]$$

Donde:

- vc_l : Velocidad Comercial de la línea l.
- DS_l : Desviación de la Velocidad Comercial de la línea l.
- $\text{Cto. Fijo} \times \text{Km}_{GT}$: Costos Fijos por Kilómetro del Grupo Tarifario de la línea.
- $\text{Cto. Variable por Km}_{GT}$: Costos Variables por Kilómetro del Grupo Tarifario de la línea.

c) Cobertura de Costos Mínimos

Se establece un mínimo de compensaciones para todas aquellas líneas cuyos ingresos totales propios de su recaudación neta del Impuesto al Valor Agregado (I.V.A.) más aquellas compensaciones que le correspondan según se describe en los incisos III.I, III.II y en sus respectivos incisos sean inferiores a los costos mínimos establecidos. En tales casos, recibirán un complemento hasta igualar dicho monto.

A tal efecto, los ingresos totales de cada línea se calcularán considerando la totalidad de los montos provenientes de la recaudación por venta de pasajes neta de Impuesto al Valor Agregado (I.V.A.), así como también las compensaciones tarifarias, los mecanismos de distribución por ingresos y los importes determinados mediante la aplicación del esquema de Ingresos Preliminares Ajustados por Operatividad desarrollados en los apartados precedentes.

Por otra parte, para el cálculo de los costos mínimos a cubrir, se contemplará la relación del costo por kilómetro del personal, el costo por kilómetro de la energía, y el costo por kilómetro por depreciación del material rodante para cada grupo tarifario en proporción al costo total por kilómetro aprobado por 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, y la cantidad de kilómetros computados por el Sistema Único de Boleto Electrónico (S.U.B.E.), ajustados para el período a liquidar.

Quedando definidos por lo tanto los ingresos totales de cada línea como:

$$\begin{aligned} \text{Ingreso Total}_l &= \text{Recaudación sin IVA}_l \\ &+ \text{Compensaciones (Distribución IP Ajustado por Operatividad)}_l \end{aligned}$$

Donde:

- *Recaudación Neta s/IVA_l: ingresos provenientes de la venta de pasajes netos de I.V.A.*
- *Compensaciones_l: asignado mediante el esquema de distribución por Ingresos Preliminares Ajustados por Operatividad.*

Mientras que los costos mínimos a cubrir por línea serán:

$$\begin{aligned} \text{Cto. Mínimo a Cubrir}_l &= (\text{Cto. por Km Salarios del Personal}_{GT} + \text{Cto. por Km de Energías}_{GT} \\ &+ \text{Cto. por Depreciación del Material Rodante}_{GT}) \times \text{Km ajustados}_l \end{aligned}$$

Donde:

- *Cto. Mínimo a Cubrir_l: Costo mínimo reconocido para la línea l.*

- *Cto. por Km Salarios del Personal_{GT}: Componente salarial por kilómetro del grupo tarifario correspondiente.*
- *Cto. por Km de Energías_{GT}: componente de combustible por kilómetro del grupo tarifario correspondiente.*
- *Cto. por Depreciación del Material Rodante_{GT}: Componente de costos por depreciación del material rodante por kilómetro del grupo tarifario correspondiente.*
- *Km ajustados_l: kilómetros computables ajustados de la línea l para el período liquidado.*

IV. Distribución por Ingresos por “Tarifa Teórica de Referencia” Ajustado por Operatividad

Una vez identificados y cubiertos los costos mínimos correspondientes a aquellas líneas que así lo requieran, se procederá a descontar el monto total asignado en concepto de cobertura de costos mínimos del saldo disponible determinado en el apartado “Ingreso Preliminar Ajustado por Operatividad”.

Asimismo, las líneas que hubieran requerido asistencia mediante el mecanismo de cobertura de costos mínimos quedarán excluidas de la presente instancia de distribución por ingresos.

El saldo remanente disponible será distribuido conforme la metodología establecida en el apartado “Coeficiente de Participación por Operatividad”.

V. MONTOS MÁXIMOS A COMPENSAR

Del mismo modo en que se establecen niveles mínimos de ingresos en relación con los costos, se determinará un porcentaje máximo de ingresos a percibir por encima de los costos totales correspondientes a cada línea.

Dichos montos máximos actuarán como tope a las compensaciones, a efectos de evitar que las líneas perciban ingresos superiores a sus costos totales más un margen de tolerancia definido para cada grupo tarifario.

El porcentaje máximo de cobertura será determinado sobre la base de la mediana estadística de la relación “Ingreso-Costo” correspondiente al grupo tarifario de pertenencia, adicionando la proporción de dos desvíos estándar de dicha distribución. En ningún caso el límite resultante podrá ser inferior al cien por ciento (100%).

Asimismo, la incidencia de los desvíos estándar utilizados para la determinación de los montos máximos a compensar podrá ser modificada mediante instrucción de la Autoridad de Aplicación, en función de los resultados observados y/o de los objetivos regulatorios perseguidos.

Por último, los costos serán calculados conforme los parámetros establecidos en la 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 y las variables operativas relevadas por el Sistema Único de Boleto Electrónico (S.U.B.E.); mientras que, para la determinación de los ingresos, se considerarán la recaudación neta de Impuesto al Valor Agregado (I.V.A.) y las compensaciones reconocidas e informadas a través del mismo sistema.



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
Año de la Grandeza Argentina

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: ANEXO III - METODOLOGÍA DE DISTRIBUCIÓN DE COMPENSACIONES

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 12 pagina/s.