



**República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional**  
AÑO DE LA DEFENSA DE LA VIDA, LA LIBERTAD Y LA PROPIEDAD

**Anexo**

**Número:**

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

---

**METODOLOGÍA PARA LA CONSTRUCCIÓN DE TARIFAS TEÓRICAS DE REFERENCIA.**

1°. A partir del anexo I, denominado “Determinación del Costo Por Km” de la estructura de costos, se clasifican cada uno de los rubros en costos fijos y variables en función de los kilómetros recorridos. En tal sentido, se detallan a continuación:

Costos Variables: Combustible, 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 IVA.

2°. Para cada grupo tarifario se determinará el costo fijo a cada pasajero, el cual será independiente de la distancia de viaje. Se obtiene del cociente entre el costo fijo por kilómetro y el índice de pasajeros por kilómetros (IPK).

3°. Para distribuir el costo variable por kilómetro remanente entre los pasajeros, el procedimiento será el siguiente:

- a. Obtener la distribución de tráfico correspondiente al cuadro tarifario del S.U.B.E.
- b. Descomponer el I.P.K. de cada grupo tarifario de acuerdo a cada tipo de boleto, obteniendo un I.P.K. para cada uno de ellos. Se obtienen de multiplicar el I.P.K. por la distribución de tráfico obtenida en el inc. a. precedente
- c. Asignarle a cada boleto del cuadro tarifario los kilómetros que pueden realizarse con él.
- d. Realizar la suma de los productos entre los IPK de cada boleto (inc. b) y los kilómetros asignados a los mismos (inc. c). El valor obtenido representa los kilómetros que pueden realizar los pasajeros en cada

sección, denominado “kilómetros cobrados por kilómetros recorridos”.

e. Efectuar el cociente entre el costo variable por kilómetro y los “kilómetros cobrados por kilómetros recorridos” que surgen del inc. d. Tal resultado será denominado “costo variable por pasajero kilómetro”.

f. El costo variable que se le asignará a cada pasajero será el resultado del producto entre los kilómetros asignados a cada boleto (inc. c) y el costo variable por pasajero kilómetro (inc. e).

4°. Los valores de las tarifas teóricas de referencia para cada boleto se obtienen de sumar los componentes de costo fijo y variable, tal como surgen de aplicar el 2° y 3° punto.

5°. Una vez que obtenemos las tarifas teóricas de referencia para cada agrupamiento y sección, se procederá a asociar cada una ellas con su respectiva tarifa comercial vigente al momento de practicar la liquidación.

#### Aclaraciones finales

Para el caso de los servicios expreso y expreso por autopista, se calcularán las tarifas teóricas de referencia de la misma forma que los servicios comunes, mayorando un veinticinco por ciento (25%) para los servicios expresos y un setenta y cinco por ciento (75%) para los expresos por autopista.

Asimismo, debido a que, para cada mes existe una tarifa teórica de referencia conforme surjan de los datos del S.U.B.E., como así también de la estructura de costos, se procederá a elaborar una “Tarifa teórica de referencia media” para cada grupo tarifario correspondientes al periodo que comprenda la actualización de costos. En caso de actualizaciones futuras en los Costos e Ingresos Medios, se procederá del mismo modo.

Por otro lado, cabe consignar que, las tarifas escolares de \$ 0,10 y \$ 0,50 serán tomadas en consideración a los efectos del cálculo como tarifa de primera sección del grupo de tarificación de pertenencia y su respectiva tarifa teórica de referencia.

Por último, se aclara que la metodología hasta aquí desarrollada podrá desagregarse a nivel línea, considerando en aquellos casos que así lo requieran, una “Tarifa Teórica de Referencia” propia de cada línea. En tal sentido, para la elaboración de la misma, se tomará como base los costos aprobados en el anexo I de la “estructura de costos vigente” para el grupo tarifario de pertenencia, mientras que las variables de “I.P.K.” y “Distribución de tráfico” propios de la línea.