

Informe de Cierre

Viene el presente actuado identificado como EX-2024-36578884- -APN-DGD#MTR a esta instancia a los fines de formular el informe de cierre del procedimiento abierto por medio de la Resolución N° 1 del 18 de abril de 2024 de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMÍA, conforme lo establecido en los artículos 10 y 11 de del Anexo I de la Resolución N° 616 del 13 de julio de 2018 del entonces MINISTERIO DE TRANSPORTE, por el que se puso a consideración de la ciudadanía el proyecto de resolución que propone la modificación de los cuadros tarifarios y tarifas del transporte público ferroviario de Jurisdicción Nacional, entre otras medidas.

Desarrollo del Procedimiento:

Conforme surge de los presentes actuados, se ha puesto en conocimiento de la ciudadanía la apertura del "PROCEDIMIENTO DE INSTANCIA DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN EL ÁMBITO DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE", en los términos del Anexo I aprobado por el artículo 1° de la Resolución N° 616/18 del entonces MINISTERIO DE TRANSPORTE, mediante la correspondiente publicación en el Boletín Oficial el día 22 de abril de 2024, de acuerdo a lo previsto en la mencionada Resolución N° 1/24 de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE, con sus correspondientes anexos.

Posteriormente, se detectó un error informático que dificultaba el acceso al formulario de participación, por lo que se efectuaron las gestiones pertinentes con la Secretaría de Innovación Pública de la Jefatura de Gabinete de Ministros y, una vez resuelto el mismo, se publicó un aviso oficial en el Boletín Oficial de la Nación del 25 de abril de 2024, extendiendo el plazo de la consulta a los efectos de garantizar un mínimo de TRES (3) días hábiles administrativos.

En consecuencia, el procedimiento se ha desarrollado entre los días 25 y 29 del mes de abril del corriente año, período en el cual los ciudadanos han podido expresar sus opiniones, comentarios, consultas y han formulado sugerencias referidas al proyecto en tratamiento, a través de la vía dispuesta por la citada Resolución N° 1/24 de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE, es decir vía web a través del sitio de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE: <https://www.argentina.gob.ar/transporte>.

Comunicación de la Consulta

Además de su publicación en el BOLETÍN OFICIAL DE LA REPÚBLICA ARGENTINA efectuada el día 22 de abril de 2024 y su aviso ampliatorio del 25 de abril de 2024, la convocatoria a consulta ciudadana contó con una amplia difusión en medios gráficos, tanto en forma previa a su celebración, como durante el proceso.

Tal como puede apreciarse en el Informe Gráfico N° IF-2024-44469293-APN-DNRNTR#MTR, la consulta fue dada a conocer y difundida en DIECINUEVE (19) medios gráficos y fue objeto de DIECIOCHO (18) notas televisivas.

En respuesta a la convocatoria, se han registrado un total de CINCUENTA Y DOS (52) participaciones incluyendo comentarios, reacciones y repreguntas; y no se han registrado presentaciones a través del correo electrónico consultaciudadana@transporte.gob.ar.

Mediante los informes gráficos Nros. IF-2024-44469201-APN-DNRNTR#MTR, IF-2024-44469233-APN-DNRNTR#MTR, IF-2024-44469179-APN-DNRNTR#MTR e IF-2024-44469261-APN-DNRNTR#MTR, se visualiza el desarrollo de todo el proceso efectuado a través del sitio WEB de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE, desde su introducción, hasta la transcripción de las opiniones, comentarios, propuestas y aportes recibidos como consecuencia de la apertura del presente proceso de participación ciudadana.

Para mejor comprensión del desarrollo de la instancia, se grafican y tabulan a continuación los datos relevantes de las participaciones:

1. PARTICIPACIÓN POR EJE

Eje N°	Total comentarios (51)
Eje 1: Cuadros tarifarios y tarifas del transporte ferroviario	49
Eje 2: Boleto Integrado y ATS	2

Eje 3: Coordinación tarifaria en Unidades Administrativas	0
-----------------------------------------------------------------	---

2. TEMAS PLANTEADOS

A continuación se tabulan los temas expresados por la ciudadanía al momento de la consulta, con detalle de sus cantidades y se grafica la participación de cada tema sobre el total.

1.- RAZONABILIDAD DE LAS TARIFAS Y/O DE SU DETERMINACIÓN	11
2.- DIFERENCIAS ENTRE LOS INGRESOS DE LOS CIUDADANOS Y LAS TARIFAS PROPUESTAS	29
3.- RECLAMOS SOBRE EL SERVICIO	3
4.- PROPUESTA DE NUEVOS ATRIBUTOS SOCIALES, DESCUENTOS O FACILIDADES	3
5.- OTROS	3
TOTAL	49

EJE 1.- SOBRE EL AUMENTO TARIFARIO - TRANSPORTE FERROVIARIO.

Cabe mencionar en primera instancia que con posterioridad a la entrada en vigencia de las Resoluciones Nros. 5 del 5 de febrero de 2024, y 14 del 19 de febrero de 2024, ambas de la Secretaría de Transporte del ex Ministerio de Infraestructura, por cuyo conducto se aprobaron las tarifas para los diversos Servicios Públicos de Transporte Ferroviario de Pasajeros, se han incrementado los costos de explotación de los mismos, tanto en lo que respecta al gasto de personal, al precio del gasoil, de la electricidad, de los repuestos

necesarios para efectuar el mantenimiento del material rodante, como así también en lo que refiere al resto de los insumos necesarios para la explotación de los servicios.

Habida cuenta de lo antes mencionado, y a los fines de permitir la sostenibilidad del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros, en condiciones de calidad, seguridad y eficiencia, se entiende pertinente trasladar parcialmente los costos de explotación de tales servicios a las tarifas, y así conseguir la reducción del déficit operativo de los diferentes servicios prestados por la Operadora.

Asimismo, se informa que las tarifas de referencia y de los diferentes cuadros tarifarios propuestos surgen a partir del análisis de los costos de operación de los diferentes servicios, y del análisis comparativo con las diferentes alternativas de transporte que hay en dichos corredores a través de un sistema de ponderadores aplicados a las diferentes características de los servicios.

Costos Operativos

Servicios AMBA

Mediante la Nota N° NO-2024-31800553-APN-GPYCG#SOFSE, la empresa ha detallado sus estados de resultados correspondientes a los meses de enero y febrero del año 2024 de las líneas que tiene asignadas.

A su vez, mediante las Resoluciones Nros. 19/2024 y 20/2024 del entonces MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA se han aprobado las cuentas de explotación de las líneas Urquiza y Belgrano Norte, respectivamente, a partir del mes de enero de 2024.

En tal sentido, se exponen a continuación los EERR de cada línea, y las tarifas de cobertura de costos resultantes, tanto para el nivel de pasajeros pagos observados en la actualidad, como con el nivel observado en períodos de mayor estabilidad operativa (sin afectaciones por obras y pandemia, y con menores niveles de evasión estimada).

Servicios AMBA

	Roca	Sarmiento	Mitre	San Martin	Belg. Sur	Belg. Norte	Urquiza
Ingresos Operativos							
1-Por venta de pasajes	758.446.784	463.316.738	316.585.348	180.344.537	92.774.618	334.870.026	167.037.098
2-Colaterales	32.009.300	12.194.981	36.353.208	17.095.417	1.280.640	57.976.827	21.524.384
3-Otros Ingresos/Ajustes	21.398.684	18.375.655	8.134.159	6.734.043	4.216.794	-	-
Total Ingresos Operativos	811.854.768	457.136.065	344.804.397	204.173.996	98.272.052	392.846.853	188.561.482
Gastos Operativos							
1-Personal	10.384.231.432	4.786.018.133	6.463.765.260	3.879.515.290	2.848.979.840	1.779.964.718	935.048.273
2-Materiales	455.971.186	384.667.314	364.153.437	287.060.842	238.060.130	445.912.735	331.381.788
2.1-Mecánica	268.829.926	272.480.927	212.798.714	207.976.341	114.768.154	243.228.145	217.803.536
2.2-Vía y Obra	86.793.442	81.964.819	81.697.816	48.452.912	86.052.230	177.764.349	14.112.658
2.3-Otros	100.347.819	30.221.568	69.656.908	30.631.589	37.239.746	24.920.241	99.465.594
3-Mantenimiento	94.247.691	51.995.828	543.767.508	24.222.616	68.526.362	624.452.372	132.317.937
3.1-Mecánica	32.531.977	24.326.107	497.682.700	5.169.149	40.549.125	500.936.894	60.577.611
3.2-Vía y Obras	59.090.714	24.594.721	43.321.808	17.086.466	26.187.237	86.624.532	8.507.545
3.3-Otros	2.625.000	3.075.000	2.763.000	1.967.000	1.790.000	36.890.946	63.232.781
4-Energía	809.103.253	451.172.414	309.262.446	507.654.628	218.206.298	488.508.098	113.862.333
4.1-Energía Eléctrica	580.630.771	305.015.864	164.700.492	-	-	-	113.862.333
4.2-Combustible	225.103.164	126.471.130	115.665.628	488.454.694	206.085.226	477.441.408	-
4.3-Lubricantes	3.369.318	19.685.420	28.896.327	19.199.934	12.121.072	11.066.689	-
5-Gastos Generales	1.433.620.153	853.650.049	634.173.632	396.937.110	312.154.627	632.455.296	282.501.559
5.1-Servicios Públicos	28.706.802	28.009.790	34.240.471	23.064.814	20.723.396	44.199.580	6.555.840
5.2-Impuestos, tasas y contribuciones	915.849.917	564.606.015	344.803.270	210.001.651	108.336.646	459.660.998	196.651.960
5.3-Otros gastos generales	489.063.435	261.034.244	255.129.891	163.870.645	183.094.585	128.594.718	79.293.759
6-Seguros	12.209.682	22.675.662	6.335.860	6.429.088	3.065.770	23.376.169	33.777.615
7-Honorarios / Staff SOFSE	2.104.380.343	1.052.190.172	1.052.190.172	526.095.086	526.095.086	353.531.976	163.234.555
8-Otros Costos (Resol MT 1603y1604 / 2014)	-	-	-	-	-	311.375	108.000
9-Otros Gastos Operativos	542.490.017	332.269.206	449.222.159	315.609.434	247.208.737	-	-
9.1-Seguridad Pública	-	-	-	-	-	-	-
9.2-Seguridad Privada	388.198.804	255.642.441	381.919.002	241.988.636	186.241.420	-	-
9.3-Acuerdos de Operación con 3ros	-	-	-	-	-	-	-
9.4-Medicina Laboral	154.291.213	76.626.765	67.303.157	73.620.798	60.967.317	-	-
9.5-Insumos Coche Comedor	-	-	-	-	-	-	-
9.6-Traslado Micros -Contingencias-	-	-	-	-	-	-	-
Total Gastos Operativos	15.836.253.758	7.934.638.778	9.822.870.475	5.943.524.093	4.462.296.850	4.348.512.739	1.992.232.060
Resultado Operativo	15.024.398.990	7.477.502.713	9.478.066.078	5.739.350.096	4.364.024.798	3.955.665.886	1.803.670.578
PPT Promedio Mensual 2023	10.522.646	5.970.946	3.406.657	2.533.743	1.336.671	2.574.929	1.626.257
Tarifa de Cobertura de Costos Base PPT 2023	\$ 1.505	\$ 1.329	\$ 2.883	\$ 2.346	\$ 3.338	\$ 1.689	\$ 1.225
PPT Promedio Mensual Histórico	14.600.000	8.000.000	5.350.000	4.350.000	1.450.000	2.600.000	1.900.000
Tarifa de Cobertura de Costos Base Homogenea	\$ 1.085	\$ 992	\$ 1.836	\$ 1.366	\$ 3.077	\$ 1.673	\$ 1.049

Servicios Locales Extendidos

Para este grupo de servicios, corresponde señalar que mediante la Resolución RESOL-2024-5-ST-MINF, se aprobó un incremento en tarifario para las líneas ferroviarias del AMBA, que tuvo en consideración únicamente la escala metropolitana del AMBA, tanto en el modo ferroviario como el automotor, y que en tal sentido se omitió la actualización de los denominados “servicios locales extendidos”.

Con posterioridad a ello, mediante la Resolución N° 14/2024 del MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA, se actualizaron las tarifas de los “servicios locales extendidos”, mediante el mecanismo previsto en el Artículo 11 de la Resolución N° 1017/2022 del ex MINISTERIO DE TRANSPORTE, pero en una cuantía inferior a los incrementos aprobados para los servicios del AMBA por la Resolución N° 5/2024 de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del entonces MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA.

En tal sentido, y de acuerdo con lo acordado, la propuesta de actualización en trato implica una variación de modo tal de alcanzar un nivel de actualización acumulada de similar magnitud a la proyectada para las líneas del AMBA, con las que se encuentran hermanos y constituyen prácticamente la misma unidad operativa.

Servicios Diesel Extendidos	Boleto Mínimo (1ra Sección)								
	1/8/2023	15/1/2024		1/2/2024			Propuesta		
	\$	\$	Var. %	\$	Var%	Acum. %	\$	Var. %	Acum. %
Cañuelas - Lobos	\$ 27,23	\$ 39,58	45,4%	\$ 67,56	70,7%	148,1%	\$ 160,00	136,8%	487,6%
Cañuelas - Monte	\$ 27,23	\$ 39,58	45,4%	\$ 67,56	70,7%	148,1%	\$ 160,00	136,8%	487,6%
A. Korn - Chascomus	\$ 27,23	\$ 39,58	45,4%	\$ 67,56	70,7%	148,1%	\$ 160,00	136,8%	487,6%
Tren Universitario	\$ 27,23	\$ 39,58	45,4%	\$ 67,56	70,7%	148,1%	\$ 160,00	136,8%	487,6%
V. Ballester - Zarate	\$ 27,23	\$ 39,58	45,4%	\$ 67,56	70,7%	148,1%	\$ 160,00	136,8%	487,6%
Victoria - Capilla del Señor	\$ 27,23	\$ 39,58	45,4%	\$ 67,56	70,7%	148,1%	\$ 160,00	136,8%	487,6%
Merlo - Lobos	\$ 27,23	\$ 39,58	45,4%	\$ 67,56	70,7%	148,1%	\$ 160,00	136,8%	487,6%
Moreno - Mercedes	\$ 27,23	\$ 39,58	45,4%	\$ 67,56	70,7%	148,1%	\$ 160,00	136,8%	487,6%
G. Catan - Navarro	\$ 27,23	\$ 39,58	45,4%	\$ 67,56	70,7%	148,1%	\$ 160,00	136,8%	487,6%

Servicios de Larga Distancia

En lo que ya constituye una práctica habitual, la estructura tarifaria de los servicios de larga distancia consiste en la aprobación de una tarifa de referencia con una banda tarifaria asociada (dentro de la cual la empresa escogerá la tarifa de aplicación que resulte conveniente para maximizar sus objetivos comerciales).

En esta oportunidad, la actualización tarifaria que se propicia para estos servicios se encuentra basada principalmente en dos aspectos.

En primer lugar, por los costos de explotación de cada servicio proporcionados por SOFSE, de modo tal que las tarifas a aprobar propendan a una razonable sostenibilidad de cada uno de ellos.

En segundo lugar, en las tarifas propuestas por SOFSE subyace la adopción de una metodología interna por la cual, a través de ponderadores cuantitativos y cualitativos, la empresa evalúa el nivel tarifario razonable en comparación al modo competidor.

A partir de la conjunción de ambos criterios, la empresa propone la recomposición tarifaria que se resume a continuación:

Larga Distancia	Tarifas de Referencia (Admiten Banda Tarifaria +/- 50%)				
	1/3/2024	Propuesta			
	\$	\$	Var. %	Banda Inf.	Banda Sup.
PC - Mar del Plata	4.493	25.431	466%	12.716	38.147
PC - Bahía Blanca	7.691	19.055	148%	9.527	28.582
PC - Pinamar	3.896	19.321	396%	9.660	28.981
Retiro - Junin	2.870	16.421	472%	8.211	24.632
Retiro - Justo Daract	7.365	31.306	325%	15.653	46.959
Retiro - Tucumán	12.939	42.085	225%	21.042	63.127
Retiro - Córdoba	7.905	28.973	267%	14.487	43.460
Retiro - Rosario	3.558	18.669	425%	9.334	28.003
Once - Pehuajó	4.076	23.728	482%	11.864	35.592

Larga Distancia	\$ TREN AC TUAL		\$ BUS AC TUAL		(4) = (1) / (3)	\$ TREN PROPUESTA			(6) = (5) / (2)
	(1) Aplicada	(2) Referencia	(3) Observada	(5) Refer. T		Límite Inferior	Límite Superior		
	PC - Mar del Plata	6.680	31.586	37.400	18%	25.431	12.716	38.147	81%
PC - Bahía Blanca	11.420	53.752	40.800	28%	19.055	9.527	28.582	35%	
PC - Pinamar	5.785	27.323	35.700	16%	19.321	9.660	28.981	71%	
Retiro - Junin	4.190	20.143	14.250	29%	16.421	8.211	24.632	82%	
Retiro - Justo Daract	10.985	51.713	22.888	48%	31.306	15.653	46.959	61%	
Retiro - Tucumán	12.895	92.410	35.250	37%	42.085	21.042	63.127	46%	
Retiro - Córdoba	7.815	55.980	38.000	21%	28.973	14.487	43.460	52%	
Retiro - Rosario	5.300	24.861	15.200	35%	18.669	9.334	28.003	75%	
Once - Pehuajó	6.075	28.638	22.250	27%	23.728	11.864	35.592	83%	

(Corresponde a las tarifas en categoría primera para el tren y semicama para el BUS)

Finalmente, se señala que las tarifas aquí consignadas refieren a la categoría “Primera”, y que para la categoría “Pullman” se deberá adicionar un 20% adicional.

Servicios Regionales

De modo análogo al análisis aplicado a las tarifas de larga distancia, en la propuesta para los trenes regionales se evalúa la situación frente a los modos competidores, a través de una metodología de análisis cuantitativo y cualitativo. Asimismo, se prevé la adopción del concepto de bandas tarifarias para este grupo de servicios.

Cabe señalar que bajo este conjunto denominado “trenes regionales”, se engloba a servicios completamente heterogéneos entre sí; tales como, los servicios caracterizables como turísticos (Tren de las Sierras), interurbanos o de media distancia (Sáenz Peña – Chorotis) como además prestaciones con una dinámica mayormente metropolitana, pero que recientemente han sufrido extensiones más allá de sus “manchas urbanas” originales.

Trenes Regionales	\$ Entre Cabeceras / Tarifas de Referencia Propuestas				
	1/3/2024	Propuesta			
	\$	\$	Var. %	Banda Inf.	Banda Sup.
Tren de las Sierras (Cba)	195	2.500	1182%	1250	3750
Saenz Peña - Chorotis (Chaco)	260	1.689	550%	845	2534
Cacui - Los Amores (Chaco)	260	1.373	428%	687	2060
Parana - Mendez (EERR)	95	503	429%	252	755
Neuquen - Plottier (Neuquen)	197	388	97%	194	582
Salta - Guemes - C. Quijaro (Salta)	195	870	346%	435	1305

Reclamos sobre las condiciones en que son prestados los servicios.

Sobre este eje en particular, cabe mencionar que existieron opiniones en relación al estado de los trenes, el mantenimiento de la limpieza y el cumplimiento de los horarios programados por las operadoras.

1- Frecuencias y horarios de trenes.

En cuanto a la oferta de los servicios, los mismos se planifican en función de la demanda, de los recursos disponibles (personal, material rodante, entre otros), y fundamentalmente de las necesidades de mantenimiento de la infraestructura y material rodante, para propender a un servicio seguro, confiable y eficiente.

Sin perjuicio de ello, la ampliación de servicios y cobertura horaria es un objetivo presente en la política de transporte de este Ministerio. A su vez, cabe mencionar que los horarios y frecuencias de los Servicios Ferroviarios de Pasajeros Regionales y de Larga Distancia, como los del AMBA, se encuentran publicados en la página web del Ministerio de Transporte en el link: <https://www.argentina.gob.ar/transporte/trenes-argentinos/horarios-tarifas-y-recorridos>.

Ahora bien, ante la inobservancia del usuario por parte del operador del itinerario allí publicado, la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE cuenta con líneas telefónicas, y contacto web, por el cual se pueden efectuar las denuncias ante tales incumplimientos, como así también al número de teléfono 0800-333-0300, o bien a través del Link <https://control.cnrt.gob.ar/>.

Asimismo desde la página del Ministerio de Economía se pueden efectuar los reclamos pertinente desde el siguiente link: <https://www.argentina.gob.ar/transporte/trenes-argentinos/atencion-al-pasajero>, o bien comunicarse telefónicamente al Centro de Atención al Pasajero al 0800-2228-736 , de lunes a viernes de 5 a 1 hs. y los sábados, domingos y feriados de 6 a 22 hs.

2. Mantenimiento y limpieza de estaciones, material rodante y calidad del servicio.

Es del caso señalar que las tarifas de los Servicios Ferroviarios de pasajeros se actualizan, entre otras cuestiones para garantizar la sustentabilidad de los mismos, en miras a lograr un Sistema de Transporte Público Ferroviario de Pasajeros más eficiente, moderno y limpio, a través del cual se garantice la integración del territorio nacional, la conectividad del país, propendiéndose a mejorar la calidad de vida de la población.

Asimismo, es dable advertir que el ESTADO NACIONAL, por intermedio de la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DE TRANSPORTE aplica medidas sancionatorias a aquellas operadoras ferroviarias que incumplan con los parámetros de prestación del servicio requeridos por el ordenamiento jurídico, y por los contratos de concesión oportunamente suscriptos, para asegurar un servicio seguro y confiable.

Sin perjuicio de ello, los ciudadanos podrán denunciar dichos incumplimientos ante la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE, a través de su línea telefónica 0800-333-0300, al teléfono correspondiente al Centro de Atención al Pasajero 0800-2228-736, o bien a través del Link <https://control.cnrt.gob.ar/>.

De igual modo, desde la página de la OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD EL ESTADO se pueden efectuar los reclamos pertinentes a través del siguiente link: <https://www.argentina.gob.ar/transporte/trenes-argentinos/atencion-al-pasajero>.

Razonabilidad en la determinación de la tarifa de los Servicios Ferroviarios de Larga Distancia.

Gran parte de las opiniones esgrimidas, refirieron a la supuesta falta de criterio para determinar las tarifas de los diversos Servicios Públicos Interjurisdiccionales de Transporte Ferroviario de Pasajeros -Servicios de Larga Distancia-.

Es menester recordar que conforme se desprende de los términos del artículo 21 de la Resolución N° 1017 del 29 de diciembre de 2022 del ex Ministerio de Transporte, la OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO (SOFSE) tiene competencias para aplicar tarifas menores hasta un CINCUENTA POR CIENTO (50%) o mayores hasta un CINCUENTA POR CIENTO (50%) respecto de las tarifas de referencia vigentes en cada momento para los Servicios de Larga Distancia.

Ahora bien, en lo que respecta a la fijación de las tarifas de los Servicios de Larga Distancia, dentro del margen de discrecionalidad referido en el párrafo anterior, la Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado, (SOFSE) ponderará especialmente en cada momento la duración estimada del viaje, la frecuencia, el confort abordo y la puntualidad estimada.

A continuación, se grafican los resultados de los ponderadores comunicados por la Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado (SOFSE) mediante el Memorandum ME-2024-36906937-APN-GGO#SOFSE

RETIRO - CORDOBA					
Items	Colectivo	TREN	Valor	Ponderador	Valor de Descuento
ROSARIO - CORDOBA					
Duración estimada	360	803	0,448318804	60%	0,27
Frecuencia	63	0,29	0,00	10%	0,00
Confort a Bordo	1	0	0	25%	-
Puntualidad estimada	77%	95%	1,23	5%	0,06
Ponderación Rosario - Córdoba					0,33
Ponderación Buenos Aires - Rosario					0,75
Kilómetros Rosario - Córdoba	394				
Kilómetros Buenos Aires - Rosario	315				
Kilómetros Totales	708				
Tarifa kilométrica de Referencia Colectivo \$	79,02				
	Tarifa de Colectivo	Tarifa Tren		100%	
		Vigente	Propuesta	Var. %	
	\$ 38.000	\$ 7.815	\$ 19.667	152%	
TARIFA DE REFERENCIA CORDOBA		\$ 28.973			
ONCE - BRAGADO					
Items	Colectivo	TREN	Valor	Ponderador	Valor de Descuento
Tarifa					
Duración estimada	305	311	0,980707395	60%	0,59
Frecuencia	8	0,57	0,07	10%	0,01
Confort a Bordo	0	1	1	25%	0,25
Puntualidad estimada	77%	95%	1,23	5%	0,06
Ponderación					0,91
Kilómetros	210				
Tarifa kilométrica de Referencia Colectivo \$	79,02				
	Tarifa de Colectivo	Tarifa Tren		100%	
		Vigente	Propuesta	Var. %	
	\$ 7.900	\$ 3.480	\$ 7.521	116%	
TARIFA DE REFERENCIA BRAGADO		\$ 15.042			
ONCE - PEHUAJO					
Items	Colectivo	TREN	Valor	Ponderador	Valor de Descuento
BRAGADO - PEHUAJO					
Duración estimada	180	269	0,669144981	60%	0,40
Frecuencia	2	0,14	0,07	10%	0,01
Confort a Bordo	0	1	1	25%	0,25
Puntualidad estimada	77%	95%	1,23	5%	0,06
Ponderación Bragado - Pehujó					0,72
Ponderación Once - Bragado					0,91
Kilómetros Bragado Pehujó	153				
Kilómetros Once - Bragado	210				
Kilómetros Totales	362				
Tarifa kilométrica de Referencia Colectivo \$	79,02				
	Tarifa de Colectivo	Tarifa Tren		100%	
		Vigente	Propuesta	Var. %	
	\$ 22.250	\$ 6.075	\$ 18.435	291%	
TARIFA DE REFERENCIA PEHUAJO		\$ 23.728			
RETIRO - JUNIN					
Items	Colectivo	TREN	Valor	Ponderador	Valor de Descuento
Tarifa					
Duración estimada	280	335	0,835820896	60%	0,50
Frecuencia	49	1,00	0,02	10%	0,00
Confort a Bordo	0	1	1	25%	0,25
Puntualidad estimada	77%	95%	1,23	5%	0,06
Ponderación					0,82
Kilómetros	255				
Tarifa kilométrica de Referencia Colectivo \$	79,02				
	Tarifa de Colectivo	Tarifa Tren		100%	
		Vigente	Propuesta	Var. %	
	\$ 14.250	\$ 4.190	\$ 11.617	177%	
TARIFA DE REFERENCIA JUNIN		\$ 16.421			
RETIRO - JUSTO DARACT					
Items	Colectivo	TREN	Valor	Ponderador	Valor de Descuento
JUNIN - JUSTO DARACT					
Duración estimada	420	616	0,681818182	60%	0,41
Frecuencia	10	0,07	0,01	10%	0,00
Confort a Bordo	1	0	0	25%	-
Puntualidad estimada	77%	95%	1,23	5%	0,06
Ponderación Junín - Justo Daract					0,47
Ponderación Retiro - Junín					0,82
Kilómetros Junín - Justo Daract	400				
Kilómetros Retiro - Junín	255				
Kilómetros Totales	654				
Tarifa kilométrica de Referencia Colectivo \$	79,02				
	Tarifa de Colectivo	Tarifa Tren		100%	
		Vigente	Propuesta	Var. %	
	\$ 22.888	\$ 10.985	\$ 15.653	42%	
TARIFA DE REFERENCIA JUSTO DARACT		\$ 31.306			

Por ello, no resulta procedente establecer como único criterio para la fijación de las tarifas de la totalidad de los Servicios Ferroviarios de Larga Distancia ofrecidos, un porcentaje fijo de la tarifa de los Servicios Públicos de Transporte de Pasajeros por Automotor.

En esa línea de entendimiento, no resulta ocioso señalar que si bien la distancia comprendida entre cada origen/destino ofrecido, es una de las variables consideradas por la Operadora Ferroviaria a los fines de determinar la tarifa de cada corredor ferroviario, no es la única variable contemplada a tales efectos.

En lo que refiere a ciertos comentarios efectuados indicando que la tarifa para el Servicio de Larga distancia correspondiente al corredor Plaza Constitución - Mar del Plata, fue fijada considerando exclusivamente el carácter turístico que detenta esta última ciudad, es dable señalar que los mismos son erróneos.

En efecto, SOFSE dentro de su margen de discrecionalidad para la fijación de la tarifa de Larga Distancia, determina en cada momento la misma, contemplando los ponderadores esgrimidos anteriormente.

Sin mengua de ello, no resulta ocioso señalar que el Estado Nacional a través de la Operadora Ferroviaria Sociedad Del Estado, continúa ofreciendo en los Servicios de Larga Distancia descuento de un 50% para jubilados y menores de 12 años.

Diferencias entre el Incremento Tarifario y los Ingresos de los Ciudadanos.

En primer lugar, es del caso señalar que tal como fuera anteriormente reseñado, conforme se desprende de los Estados de Resultado informados por SOFSE, aún con posterioridad a la entrada en vigencia de las tarifas propuestas, por medio de éstas no se cubrirían los costos de operación de los Servicios Ferroviarios.

En efecto, el ESTADO NACIONAL realiza importantes asignaciones de recursos para mantener la operatividad de los servicios ferroviarios de pasajeros, donde las tarifas percibidas solo tienen una incidencia menor al CINCO POR CIENTO (5%) del Costo de Explotación del servicio, y el NOVENTA Y CINCO POR CIENTO (95 %) restante es aportado al operador en concepto de Subsidio o compensación por la operación del servicio.

Ahora bien, sin mengua de ello, no resulta ocioso señalar que el ESTADO NACIONAL, con el fin de reorientar el gasto en subsidios en aquellos que más lo necesitan, ha profundizado su presencia mediante el dictado de medidas que permitieron a todos los sectores de la población con más vulnerabilidad social, acceder a los servicios públicos de transporte.

En efecto, a través de la Resolución N° 384 del 20 de octubre de 2021, se amplió la nómina de usuarios del sistema de transporte público por automotor y ferroviario pertenecientes a grupos de afinidad o atributos sociales, que abonarán una tarifa con un descuento de CINCUENTA Y CINCO POR CIENTO (55 %) de la tarifa con SUBE.

Por su parte, otro de los beneficios que ofrece el ESTADO NACIONAL para los usuarios de los Servicios Públicos de Transporte Automotor y Ferroviario, en el AMBA, es el Sistema de Boleto Integrado, cuyos principales caracteres se describen a continuación.

En efecto, tal como se desprende del artículo 3° de la Resolución N° 77/2018 dicho Sistema opera como un descuento aplicable a partir del segundo tramo (primer transbordo) de un “viaje integrado” sobre la tarifa del servicio de transporte público de pasajeros, con destino a los usuarios que abonen la misma a través del SISTEMA ÚNICO DE BOLETO ELECTRÓNICO (S.U.B.E.), ello con el fin de beneficiar a las personas que más viajan teniendo en cuenta que en las zonas con menores recursos se producen viajes más largos y con mayor cantidad de transbordos.



Este beneficio, en la actualidad, resulta acumulativo con el descuento del CINCUENTA Y CINCO POR CIENTO (55%) de la tarifa previsto para los miembros de grupos de afinidad y/o con atributos sociales creado por el artículo 5° de la Resolución N° 975 del 19 de diciembre de 2012 del entonces MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE y sus modificatorias.

Ahora bien, sobre este tópico, cabe destacar que si bien a través de la Resolución N° 1 del 18 de enero de 2024 de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del ex MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA, en la medida entonces sometida a consulta pública, se propuso revisar el esquema de beneficios previstos en el “SISTEMA DE BOLETO INTEGRADO” creado por el artículo 3° de la Resolución N° 77/2018 del ex MINISTERIO DE TRANSPORTE, para aquellos casos en que el descuento por tramo de integración tarifaria

conviva con el beneficio a los grupos de afinidad y/o con atributos sociales creado por el artículo 5° de la Resolución N° 975 del 19 de diciembre de 2012 del entonces MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE y sus modificatorias, para que dichos beneficios no sean acumulativos, sino que se le aplique la tarifa más beneficiosa para el pasajero, la SECRETARÍA DE TRANSPORTE en dicha oportunidad reconsideró la medida proyectada, previendo un mayor esfuerzo económico del ESTADO NACIONAL, y sostuvo la convivencia de mantener ambos beneficios de manera acumulativa, extremo este que se propugna mantener a través del nuevo régimen tarifario que se prevé aprobar.

De esta manera, el ESTADO NACIONAL ha reafirmado su decisión de proteger especialmente a aquellos sectores de la sociedad que presentan una mayor vulnerabilidad, como un objetivo de gobierno, a fin de brindar igualdad de acceso al servicio público de transporte de pasajeros por automotor y ferroviario.

Propuesta de Aprobación de una Tarifa Plana para los Servicios Públicos de Transporte Ferroviario Metropolitano de Pasajeros de Jurisdicción Nacional

Se es del criterio que dicha propuesta sería en desmedro de aquellos usuarios que utilizan el servicio para realizar viajes cuyas distancias sean inferiores a 24 km, es decir contemplados en las secciones 1 y 2 de las tarifas que se prevén aprobar.

Asimismo, no resulta ocioso señalar que en el ámbito del AMBA, resulta necesario “cerrar los viajes”, es decir que el SISTEMA ÚNICO DE BOLETO INTEGRADO (SUBE) reporte que han concluido los viajes, de modo tal que dicho sistema aplique los descuentos correspondientes, a partir del segundo tramo (primer transbordo) de un “viaje integrado”, con los alcances normados a través del artículo 3° de la Resolución N° 77/2018 del entonces Ministerio de Transporte, beneficiándose de esta manera a las personas que más viajan, teniendo en cuenta que en las zonas con menores recursos se producen viajes más largos y con mayor cantidad de transbordos, tal como fuera mencionado anteriormente.

Reclamos respecto a los Sistemas de Venta de Pasajes de los Servicios de Larga Distancia.

Por su parte en cuanto a la venta de pasajes para los Servicios Públicos Interjurisdiccionales de Transporte Ferroviario de Pasajeros -Servicios de Larga Distancia-, si bien los mismos pueden adquirirse en forma presencial en las estaciones terminales cabeceras, también pueden adquirirse <https://webventas.sofse.gob.ar/>, siendo menester señalar que ambos canales de ventas son totalmente transparentes, y a través de los mismos se otorga un trato igualitario a todos los interesados en comprar pasajes.

Mantenimiento y Ampliación de la nómina de beneficiarios de descuentos para los Servicios Públicos Interjurisdiccionales de Transporte Ferroviario de Pasajeros -Servicios de Larga Distancia-.

Existieron inquietudes en cuanto al mantenimiento de los descuentos del 50% sobre el valor de la tarifa aplicable en cada momento, que actualmente ofrece SOFSE a jubilados y a menores de 12 años. Al respecto, se informa que los mismos se mantendrán, y dicho descuento SOFSE podrá efectuarlo hasta un valor equivalente al 50 % de la tarifa de referencia vigente en cada momento.

En otro orden de ideas, hubo ciudadanos que propusieron que en los Servicios de Larga Distancia, sea ampliada la nómina de pasajeros a los cuales se le aplican descuentos, contemplando a aquellos usuarios que utilizan dichos servicios para recibir asistencia médica en las grandes ciudades, o bien para completar su formación académica.

La inclusión de este grupo de usuarios, dentro de la nómina de pasajeros de Servicios Ferroviarios de Pasajeros de Larga Distancia, dada la inmediatez que detenta SOFSE con la oferta y fluctuante demanda de servicios ofrecidos en cada corredor, será contemplada por dicha Operadora Ferroviaria.

Incorporación de nuevas paradas intermedias en el Servicios Públicos Interjurisdiccionales de Transporte Ferroviario de Pasajeros -Servicios de Larga Distancia- ONCE-BRAGADO.

A través de una de las opiniones vertidas por un ciudadano, se propuso que en el Servicio Público Interjurisdiccional de Transporte Ferroviario de Pasajeros – Servicio de Larga Distancia- correspondiente al corredor ONCE-BRAGADO-PEHUAJÓ de la Línea Sarmiento, se incorpore como parada intermedia a la Estación Chivilcoy.

A los fines de contextualizar, la propuesta en primer lugar es dable señalar que los Servicios ofrecidos en el Corredor ONCE-PEHUAJÓ, los días lunes, miércoles y viernes, que parten desde la estación Once a las 18:35, contemplan como una de sus estaciones intermedias la Ciudad de Chivilcoy.

Sin perjuicio de ello, los Servicios que parten desde ONCE con destino a PEHUAJÓ los días Viernes a las 20:55 no tienen previsto como parada intermedia a la Ciudad de Chivilcoy.

Por su parte, los servicios que partes desde PEHUAJÓ con destino a ONCE, los días domingos a las 20:30, no contemplan a la Ciudad de Chivilcoy dentro de su nómina de paradas intermedias.

Sin perjuicio de ello, los servicios ofrecidos a las 5:30 y a las 2:30 desde BRAGADO con destino ONCE, los días Lunes, miércoles y viernes, prevén como estación intermedia a la Ciudad de Chivilcoy.

Ahora bien, en relación a la política de detenciones intermedias, no resulta ocioso señalar que conforme lo normado por el artículo 22 de la Resolución N° 1017 del 29 de diciembre de 2022 del entonces MINISTERIO DE TRANSPORTE, y sus normas modificatorias, dado la inmediatez que detenta SOFSE respecto las características que detenta cada Servicio de Larga Distancia, se le otorgaron competencias para que defina su política de detenciones en estaciones intermedias.

En línea con ello, no resulta ocioso señalar que las áreas técnicas de la referida Sociedad de Estado, analizan periódicamente, entre otras cuestiones, la conveniencia de modificar o no, las paradas intermedias actualmente existentes en los diversos destinos que conectan los Servicios de Larga Distancia, considerando especialmente a tales fines, los tiempos de viaje insumidos en cada servicio, y la cantidad de pasajeros que ascienden y descienden en cada estación intermedia, respecto el total de pasajeros transportados en cada formación.

Consecuentemente, la oferta de los servicios, se planifica en función de la demanda, de los recursos disponibles (personal, material rodante, entre otros), y fundamentalmente de las necesidades de mantenimiento de la infraestructura y material rodante, para propender a un servicio seguro, confiable y eficiente.

Reclamos por Ineficiencia Operativa de SOFSE. Transferencia de Costos Operativos al usuario.

En lo respecta a los costos operativos de SOFSE, es del caso señalar que, dicha operadora ferroviaria se encuentra en un proceso de optimización de recursos económicos.

En efecto, el directorio de dicha Operadora Ferroviaria a través del Acta de Directorio N° 396 del 6 de marzo de 2024, entre otras cuestiones, procurando una gestión eficiente en el desenvolvimiento su funcionamiento promovió una reducción de estructura y de personal.

Consecuentemente, se vislumbra que a futuro el impacto de la transferencia de los costos de dicha operadora ferroviaria al usuario, será decreciente.

Segmentación de Tarifaria en los Servicios de Larga Distancia.

Una propuesta de un usuario del Servicios de Larga Distancia-, comprendidos entre las Estaciones PLAZA CONSTITUCIÓN (CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES) y MAR DEL PLATA (PROVINCIA DE BUENOS AIRES) de la Línea GENERAL ROCA, consistió en

segmentar las tarifas, conforme los diferentes tipos de servicios ofrecidos, en cuanto a calidad de los mismos.

Actualmente existe en los Servicios Públicos Interjurisdiccionales de Transporte Ferroviario de Pasajeros -Servicios de Larga Distancia-, distintas tarifas para los diferentes tipos de servicios ofrecidos por la Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado.

En efecto, no resulta ocioso señalar que conforme se desprende de artículo 24 de la Resolución N° 1017 del 29 de diciembre 2022 del entonces MINISTERIO DE TRANSPORTE, las tarifas de referencia para los -Servicio de Larga Distancia-, corresponden a la clase Primera, debiendo aplicarse un coeficiente de UNO CON VEINTE POR CIENTO (1,20 %) para determinar la tarifa de la clase Pullman.

En línea con ello, a través del artículo 23 de la norma referida en el párrafo anterior, se facultó a la OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO (SOFSE), respecto los - Servicios de Larga Distancia-, a definir las tarifas correspondientes a la clase dormitorio.

Consecuentemente, se informa que la propuesta de segmentación tarifaria antes reseñada continuará plenamente vigente, aún luego de dictarse la medida proyectada que tramita en el marco de las presentes actuaciones.

EJE 2.- SOBRE LA PRELACIÓN ENTRE EL BOLETO INTEGRADO Y EL ATRIBUTO SOCIAL.

Al respecto corresponde recordar que a través del artículo 3° de la Resolución N° 77/2018 del ex MINISTERIO DE TRANSPORTE se implementó el SISTEMA DE BOLETO INTEGRADO que opera como un descuento aplicable a partir del segundo tramo (primer transbordo) de un “viaje integrado” sobre la tarifa del servicio de transporte público de pasajeros, con destino a los usuarios que abonen a través del SISTEMA ÚNICO DE BOLETO ELECTRÓNICO (S.U.B.E.), ello con el fin de beneficiar a las personas que más viajan teniendo en cuenta que en las zonas con menores recursos se producen viajes más largos y con mayor cantidad de transbordos.

Este beneficio, en la actualidad, resulta acumulativo con el descuento del CINCUENTA Y CINCO POR CIENTO (55%) de la tarifa previsto para los miembros de grupos de afinidad y/o con atributos sociales creado por el artículo 5° de la Resolución N° 975 del 19 de diciembre de 2012 del entonces MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE y sus modificatorias, de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 10 del anexo VII de la Resolución N° 77/2018 del ex MINISTERIO DE TRANSPORTE.

Cabe destacar que dicha norma también estableció que se considerará para el primer uso del Sistema Único de Boleto Electrónico (S.U.B.E.) correspondiente a un viaje integrado, la tarifa que se encontrare vigente con un descuento del CINCUENTA Y CINCO POR CIENTO (55 %), aplicándose a este monto el cuadro de descuentos establecido en el artículo 4° del mencionado anexo, a partir del segundo uso registrado y el tope previsto en el artículo 5° del mismo anexo

Ahora bien, sobre este tópico, en la medida sometida a consulta pública, se propuso una nueva redacción para el artículo 10 del Anexo VII de la Resolución N° 77 del 30 de enero de 2018 del ex MINISTERIO DE TRANSPORTE, a saber:

“ARTÍCULO 10.- El SISTEMA DE BOLETO INTEGRADO se considera acumulativo al dispuesto por el artículo 5° de la Resolución N° 975 de fecha 19 de diciembre de 2012 del ex MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE, sus normas modificatorias, concordantes y complementarias, para los grupos de afinidad o atributos sociales que allí se enumeran.

En estos casos, en primer lugar se aplicará el cuadro de descuentos establecido en el artículo 4° del presente anexo para cada uso del SISTEMA ÚNICO DE BOLETO ELECTRÓNICO (S.U.B.E.) correspondiente a un viaje integrado sobre la tarifa que se encontrare vigente a partir del segundo uso registrado, para luego aplicarse a ese monto, el descuento que corresponda para los grupos de afinidad o atributos sociales establecidos por el mencionado artículo 5° de la resolución 975/ 2012 del ex MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE.

Será de aplicación al respecto, el monto máximo de descuento por uso establecido por el artículo 5° de la presente.”.

Como puede apreciarse, se ha propuesto modificar el orden de aplicación de los descuentos, teniendo en cuenta que conceptualmente el SISTEMA DE BOLETO INTEGRADO es un beneficio de alcance general, que constituye una nueva tarifa a partir del segundo uso y subsiguientes; y es sobre esta nueva tarifa que corresponde particularizar, para los casos en que sea pertinente, aplicar el descuento por atributo social, corrigiendo este proceso, se optimiza el cálculo de la tarifa percibida.

EJE 3.- SOBRE LA COORDINACIÓN TARIFARIA EN LOS SERVICIOS PRESTADOS EN LAS UNIDADES ADMINISTRATIVAS.

Si bien en este eje no se recibieron observaciones del público usuario, amerita mencionar que, en su oportunidad, la SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR, mediante la Nota N° NO-2024-27298377-APN-SSTA#MINF, analizó la normativa aplicable a la coordinación tarifaria en los servicios de transporte automotor de pasajeros urbanos y suburbanos de jurisdicción nacional que se prestan en el ámbito de las unidades administrativas aprobadas por la Resolución N° 168 del 7 de diciembre de 1995 de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del entonces MINISTERIO DE ECONOMÍA Y OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS, complementada y modificada por las Resoluciones Nros. 45 del 25 de agosto de 2016 y 66 del 8 de mayo de 2019, ambas de la ex SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE dependiente del entonces MINISTERIO DE TRANSPORTE, concluyendo que de dicho plexo normativo no surge con claridad cuál sería el procedimiento aplicable al caso a los fines de establecer las tarifas correspondientes a las mencionadas unidades administrativas. En efecto se propuso establecer reglas y procedimientos claros para la determinación de la tarifa de dichos servicios, a través de la modificación de la redacción del artículo 25 de la Resolución N° 1017/2022 del entonces MINISTERIO DE TRANSPORTE.

CONCLUSIÓN

En consecuencia a lo manifestado y en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 10 del Anexo I aprobado por la Resolución N° 616 del 13 de julio de 2018 del entonces MINISTERIO DE TRANSPORTE, con el presente informe de cierre se da por finalizado el proceso de instancia de participación ciudadana manifestando que se han garantizado los principios de publicidad, transparencia e igualdad de los ciudadanos participantes, como asimismo que las opiniones y aportes efectuados por la ciudadanía fueron hechas con la más absoluta responsabilidad ciudadana y respeto cívico, agradeciendo a todos los participantes por su conducta civilizada.



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

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico firma conjunta

Número:

Referencia: EX-2024-36578884- -APN-DGD#MTR - INFORME DE CIERRE ACTUALIZACIÓN TARIFAS FERROVIARIO

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 18 pagina/s.