



INSTITUTO ARGENTINO DE PROFESORES UNIVERSITARIOS DE COSTOS

**XXXIX CONGRESO ARGENTINO DE PROFESORES
UNIVERSITARIOS DE COSTOS**

**“UN MODELO MESOECONÓMICO DE COSTOS, TARIFAS Y
SUBSIDIOS PARA EL TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS”**

**Categoría propuesta: “resultados o avances de proyectos de
investigación o extensión” (punto 4. Inc. e) del Reglamento)**

Autores

Gustavo Ariel SOTA (Socio activo)

Aldo Mario SOTA (Socio activo)

San Miguel de Tucumán, Junio de 2016

“Trabajo aprobado por la COMISIÓN TÉCNICA al solo efecto de ser publicado en los congresos del IAPUCO”

ÍNDICE

	Pág.
RESUMEN.....	2
1. Introducción.....	3
2. Marco Legal.....	3
3. Caracterización de la Actividad.....	7
4. Oferta del Servicio Público del Transporte Urbano de Pasajeros.....	7
5. Trabajo de Campo.....	10
6. Las Tarifas y la Incidencia de la Capacidad Ociosa.....	13
7. Subsidios.....	14
8. Matriz de Costos y Precios.....	14
9. Propuestas.....	17
10. Conclusiones.....	18
BIBLIOGRAFIA.....	20

RESUMEN

“UN MODELO MESOECONÓMICO DE COSTOS, TARIFAS Y SUBSIDIOS PARA EL TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS”

Categoría propuesta: “resultados o avances de proyectos de investigación o extensión” (punto 4. Inc. e) del Reglamento)

El presente trabajo expone un modelo de costos y precios aplicable al servicio público de transporte automotor de pasajeros, con la intención de brindar una herramienta que posibilite a los actores involucrados (usuarios y entidades que pudieran representarlos, autoridades de aplicación de las disposiciones legales y reglamentarias, las empresas prestatarias de este servicio público y la comunidad en general) disponer de una metodología e información que permita determinar las tarifas que se aplicarán por la utilización de este importante servicio. Dichas tarifas deben cumplir el objetivo de ser razonables y equitativas.

Nos planteamos el desafío de calcular cuál sería el valor a asignarle a la tarifa, con la finalidad de que la misma cumpla con las condiciones de: cubrir los distintos costos en que incurren los factores productivos, el impacto de los impuestos nacionales, provinciales y municipales que inciden en la actividad y el beneficio empresario normal para que el servicio sea prestado en condiciones óptimas.

Objetivos del trabajo de investigación aplicada:

Diseñar el modelo de costos, precios y tarifas según características y tamaño del sector y que, en base a la información recabada y el trabajo de campo realizado, brinde información relevante para el control de la gestión y adecuada para adoptar las mejores decisiones que permitan satisfacer adecuadamente la demanda efectiva y potencial y dar sustentabilidad de largo plazo a las empresas prestatarias del servicio. Finalmente proponer una metodología y procedimientos para la aplicación de subsidios.

1. INTRODUCCIÓN

Premisas:

La determinación de costos comprende el cálculo de los distintos factores productivos que se consumen por la prestación de un servicio eficiente y eficaz que satisfaga la demanda en tiempo y frecuencia.

El precio-meta que se determina es una consecuencia de adicionar, a los costos, el beneficio que se considera debe percibir el empresario sobre el capital invertido en la flota de buses, inmuebles e instalaciones.

Se entiende por beneficio normal el que resulta de aplicar una tasa anual razonable (atento las condiciones económicas imperantes) sobre el capital propio.

El trabajo cumple con los objetivos establecidos por el Poder Ejecutivo Nacional a través del dictado de diversas resoluciones emanadas de los Ministerios involucrados, que establecen entre otros: determinar los costos, tarifas y compensaciones (subsidios del Estado Nacional y/o Provincial) respetando los principios económicos básicos establecidos con la finalidad que el modelo propuesto cumpla con la renovación y actualización de la flota de buses y satisfaga el servicio en forma eficiente y eficaz, es decir, atender la demanda en tiempo y frecuencia. Ello conlleva a sugerir diversas medidas que permitan establecer subsidios con criterio económico de máximo bienestar social.

Metodología: se utilizó el método inductivo, que consiste en establecer proposiciones de carácter general inferidas de la observación y el estudio analítico de hechos y fenómenos particulares. Se ha trabajado con información que surge de la tarea de campo llevada a cabo, a través del relevamiento a empresas de transporte urbano de pasajeros.

En base a ello aplicamos la metodología que proponemos al diseñar el modelo de costos, tarifas y subsidios para alcanzar un precio que refleje los atributos de eficacia, eficiencia y equidad.

2. MARCO LEGAL

Siendo el transporte urbano de pasajeros un servicio público que se presta a los usuarios del mismo, mediante el régimen de concesiones tal como lo establecen las leyes y disposiciones legales relacionadas, consideramos necesario realizar una síntesis de las mismas.

2.1. Disposiciones nacionales:

Resumimos las disposiciones que forman parte de la Resolución N° 422/2012 del Ministerio del Interior y Transporte de la Nación, dictada el 21/09/2012 la que dispone dos objetivos básicos: establecer y aprobar una metodología y cálculo de costos para el servicio de transporte público de pasajeros, de carácter urbano y suburbano de la región metropolitana de Buenos Aires y establecer las correspondientes compensaciones tarifarias (subsidijs) que el Estado Nacional adjudicaría a los prestadores del servicio que operan en la Región Metropolitana de Buenos Aires y también fijar las acreencias a distribuir entre los beneficiarios de la compensación complementaria provincial (CCP).

Por ello las Jurisdicciones (provincial y municipal) involucradas en el ejercicio de sus potestades propias: **DETERMINARÁN** los cuadros tarifarios y niveles de compensación (subsidijs) a asumir por cada uno de ellos, ante las variaciones de costos e ingresos que puedan producirse en el futuro teniendo en cuenta el monto máximo (tope) de las compensaciones que se establecieron a julio 2012 para las siguientes regiones: Región

Metropolitana Buenos Aires \$ 965.225.054,- y CCP (compensación complementaria provincial) \$ 397.137.246,-

La **DISTRIBUCIÓN DE LOS SUBSIDIOS** se realizará en función de: BUSES: parque móvil máximo afectado al servicio, GAS-OIL: asignación técnica de gas-oíl a consumir para la prestación de cada servicio de transporte y EMPLEADOS: cantidad de trabajadores afectados al servicio. Todo lo cual deberá ir ajustándose a definiciones de EFICIENCIA para satisfacer la demanda en TIEMPO Y FRECUENCIA.

Para reforzar las **TRANSFORMACIONES del sistema de transporte y garantizar la seguridad vial**, el Estado asume un compromiso de GENERAR INCENTIVOS REGULATORIOS que propendan a la ACTUALIZACIÓN Y RENOVACIÓN DE LA FLOTA.

Por ello mediante una compensación (**SUBSIDIO** que se implementará a través de la creación de un fideicomiso –vía Banco Nación-) se intentará: **recuperar el capital invertido y amortizaciones**. Las jurisdicciones provinciales y municipales deberán presentar ante la Secretaría de Transporte del M. del I. y T. (Resolución N° 422/2012) lo siguiente:

“El estudio de costos y tarifas de todos los servicios incluidos en los regímenes de compensaciones tarifarias vigentes al mes de julio de 2012, que permita identificar la aplicación de la compensación tarifaria dispuesta por la presente resolución, la tarifa aplicable y cualquier otro ingreso proveniente de las jurisdicciones provinciales o municipales, si existiesen”.

“La estructura de determinación de costos de los servicios deberá respetar los principios económicos básicos establecidos en la metodología aprobada a través del artículo 3° de la Resolución N° 270 de fecha 26 de noviembre de 2009 de la Secretaría de Transporte entonces dependiente del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios”.

Las jurisdicciones provinciales y municipales deberán determinar la fuente de financiamiento de cualquier costo adicional respecto de la estructura de costos establecida en la metodología según art. 3° de la Resolución N° 270 (del 26/11/2009). Los coeficientes a aplicar para el reconocimiento de mayores costos se calcularán en función de:

(X): UNIDADES COMPUTABLES MÁXIMAS (UCM) afectadas al servicio, las que surgirán de la información que haya presentado cada jurisdicción al 30/06/2012 –según Resolución N° 23 del 23/11/2003 de la S.T. del M. de P.F., I.P. y S.

Dichas UCM se ajustarán progresivamente al concepto de parque óptimo. **PARQUE ÓPTIMO:** es el N° de buses necesarios para satisfacer la demanda en tiempo y frecuencia. Para el tiempo y frecuencia, se tendrá en cuenta: CANTIDAD DE KILÓMETROS, HORAS DE UTILIZACIÓN DE LOS BUSES, ASIGNACION TÉCNICA DEL GAS OIL a consumir. La asignación técnica máxima a reconocer (de gas-oíl) será la establecida para el mes de agosto de 2012, **RECURSOS HUMANOS (RRHH):** agentes computables = cantidad de trabajadores afectados a la prestación de los servicios de transporte involucrados. (AFIP F. 931) y un máximo de TRES EMPLEADOS POR CADA BUS.

LOS COSTOS involucrados con la renovación del parque móvil serán distribuidos así: a) para el prestador que tenga un parque móvil (BUSES) con una antigüedad media igual o menor a 5 años, podrá disponer directamente de las compensaciones asignadas. b) para BUSES con una antigüedad media mayor a 5 años, el prestador del servicio de transporte deberá constituir un FIDEICOMISO al que se transferirán las compensaciones

vinculadas con la renovación de la flota. Fiduciario: Banco de la Nación Argentina. Fiduciante: La empresa prestadora del servicio de transporte.

LAS EMPRESAS PRESTATARIAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS de la Región Metropolitana de BUENOS AIRES cuyos buses tengan una antigüedad media igual o menor a 5 años percibirán una asignación por COSTO DE CAPITAL que se distribuirá en función de las UNIDADES AJUSTADAS POR ANTIGÜEDAD (UAA) y se calculará así: UC = unidades computables máximas (según apartado a) del art.7° de la Resolución N° 422/2012 - punto 8) a) (X) de esta nota) AM = antigüedad media del parque (art. 13 –Resolución N° 962/2012) M: del y T.-BO.19/12/2012-) UAA = UC x (1,50 -0,10 AM).

El nivel MÁXIMO DE COMPENSACIONES (subsídios) será asignado así:

UC = unidades computables	14,0	%
Consumo de gas-oíl	21,0	%
Antigüedad del parque	1,5	%
Agentes computables (RRHH)	<u>63,5</u>	<u>%</u>
Total	100,0	%

(ver art.14 de la Resolución N° 962/2012 del M: del I. y T.)

Se instruye a la S.T. del M. del I. y T. para que, en un plazo de 120 días, establezca un **SISTEMA DE CONTABILIDAD REGULATORIA (SCR)** donde se implementen: a) Criterios uniformes de valuación y exposición de la información de los estados contables (EECC. b) Un sistema de información uniforme que permita adecuarlo al control y fiscalización de los servicios alcanzados.

2.2. Disposiciones municipales

De la misma forma que en el punto anterior, transcribimos las disposiciones relevantes emanadas de la autoridad Municipal correspondiente y que impactan, directa o indirectamente, en el cálculo de costos y tarifas.

ORDENANZA N° 400/79 **EXPLOTACIÓN DEL TRANSPORTE URBANO COLECTIVO DE PASAJEROS** **(TEXTO ORDENADO)** Artículos pertinentes

ARTICULO 1º.- (Texto Introducido por Ordenanza N° 3.202/02) La explotación del Transporte Urbano Colectivo de Pasajeros dentro del radio del Municipio es un Servicio Público. Su organización y prestación se regirán por las disposiciones de la presente Ordenanza y la Reglamentación que dictare el Departamento Ejecutivo, a la cual deberán ajustarse las concesionarias. La autoridad de aplicación será la Dirección de Transporte Público, dependiente de la Subsecretaría de Servicios Públicos.

ARTICULO 3º.- (Texto introducido por Ordenanza N° 3.335/03) Las concesiones de líneas urbanas serán otorgadas por el Honorable Concejo Deliberante, previo llamado a licitación pública, con pliego de condiciones elaborado por el Departamento Ejecutivo y aprobado por el Honorable Concejo Deliberante por el término de 10 (diez) años, renovables por períodos iguales, siempre y cuando la municipalidad compruebe la prestación de un servicio eficiente, con unidades en buen estado de funcionamiento y una

solvente situación económica. Las empresas para poder solicitar la renovación de la concesión deberán contar con unidades de hasta 10 (diez) años de antigüedad desde el año de su fabricación y una flota que tendrá como mínimo la siguiente antigüedad: 30% (treinta por ciento) unidades de hasta 03 (tres) años; 40% (cuarenta por ciento) entre 4 (cuatro) y 8 (ocho) años y 30% (treinta por ciento) entre 9 (nueve) y 10 (diez) años de uso. Los concesionarios deberán solicitar la renovación de la concesión con 90 (noventa) días de anticipación al término de su vencimiento, debiendo en este período completar toda la documentación necesaria para tal fin, no admitiéndose bajo ningún motivo por parte del Departamento Ejecutivo prórroga alguna para su cumplimiento. En caso de su incumplimiento procederá la caducidad de pleno derecho de la concesión, debiéndose llamar la respectiva licitación pública. Las unidades que superen los 10 (diez) años de antigüedad, en cualquier período en que se encuentre la concesión, serán dadas de baja por el Departamento Ejecutivo, debiendo comunicar tal circunstancia a la concesionaria para su reemplazo en el término máximo de 90 (noventa) días.

ARTICULO 6º.- (Texto Modificado por Ordenanza N° 3.368/03) Los concesionarios deberán presentar un informe de dominio de las unidades que presten el servicio a nombre de la empresa titular de la concesión, expedido por el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor, con radicación en la Ciudad, con una antelación no mayor a 15 (quince) días de la realización del trámite. No podrán bajo ningún concepto hallarse inscriptos en el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor a nombres de terceras personas, y tampoco que se encuentren embargadas.

ARTICULO 8º.- Dispondrán de un vehículo de reserva por cada seis (6) unidades de las propuestas, para ser utilizadas como unidad de refuerzo y para servicios de emergencia.-

ARTICULO 26º.- Las tarifas del Transporte Urbano Colectivo de Pasajeros en el radio del Municipio, serán fijados por el Departamento Ejecutivo, teniendo en cuenta que estos sean reflejo real de los costos de explotación. La falta de cumplimiento de ésta disposición será sancionada con multa por cada coche y en toda ocasión que se documente que dicha tarifa ha sido alterada.-

ARTICULO 30º.- Las concesionarias deberán proveer a su personal de dos (2) uniformes completos; uno de verano y otro invierno; debiendo llevar el distintivo de la Empresa y el Número que ésta le haya asignado para su pronta identificación.

ARTICULO 42º.- El personal está obligado a una presentación aseada y a utilizar durante las horas de trabajo, el uniforme que será provisto por la empresa y el que estará compuesto de dos (2) pantalones y dos (2) camisas por cada temporada (invierno y verano). En la temporada de invierno, cada dos (2) años, se proveerá un saco, campera o pullover. Para el uniforme de invierno se proveerá de dos (2) corbatas, en un todo de acuerdo con lo que preceptúa el artículo 34 de la Convención Colectiva de Trabajo N° 98/73 y su compaginación de 1975.

En lo que respecta al color del mismo, los concesionarios podrán optar por tonos grises, beige u otros de igual similitud, pero con la uniformidad que se sobreentienda para cada línea.

ARTICULO 48º.- El personal encargado del coche no permitirá el transporte de mayor número de pasajeros que el permitido de acuerdo a la capacidad del vehículo ni permitirá que los pasajeros vayan parados habiendo asientos disponibles, quedando aclarado que el número de pasajeros sentados será de veintiuno (21) y parados hasta un 200% (doscientos por ciento) de la capacidad de sentados.

(el subrayado es nuestro)

2.3. Sistema tarjeta que sustituye al boleto.

El sistema consiste en: el pasajero, al abordar el bus, acerca su tarjeta a la validadora y se enciende una luz verde indicándole que se debió el viaje. Una vez que el bus finalizó

su recorrido diario y va a terminar en la playa de estacionamiento de la empresa, por un sistema wi-fi se descarga toda la información almacenada en la validadora y queda registrado en los concentradores de la empresa. Alrededor de las 2 a.m. se descargan todos los datos de las unidades. La información se procesa y se remite vía internet a la central de la empresa que administra el sistema de tarjeta. Todos estos pasos se realizan en forma automática, sin intervención de la empresa de transporte. Pasadas 48 horas queda a disposición de la prestataria del servicio la liquidación correspondiente.

3. CARACTERIZACION DE LA ACTIVIDAD

Atento lo que acabamos de manifestar, el presente trabajo se enmarca como un estudio meso-económico, en atención a que las principales variables de costos, precios, tarifas e impuestos intentan exponer una versión simplificada de la realidad, pero a la vez representativa de la misma, de manera que los valores determinados y la propuesta que elevamos a consideración, se encaminen a cumplir el objetivo de máximo beneficio social.

Para ello hemos recabado datos a las empresas prestatarias del servicio dentro del radio del Municipio y validado la información pertinente que surge, entre otras fuentes, de los siguientes formularios F. 931 (declaración jurada S.U.S.S.) y F. 731 (declaración jurada impuesto al valor agregado) de la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP).

Como se trata de un servicio público, las exigencias de maximizar el beneficio teniendo en cuenta que el costo marginal se igualaría con el ingreso marginal, y del cual surgiría la mejor tarifa, no resulta de aplicación a este caso, atento a la naturaleza de la actividad que se caracteriza por soportar altos costos fijos de operación y de capacidad, el servicio que se presta es un bien público y se torna necesario asegurar la sustentabilidad de las empresas prestatarias en el largo plazo.

Además medir distintas magnitudes marginales presenta innumerables dificultades prácticas, estadísticas y también teóricas.

De hecho no lo hacen ni siquiera las empresas privadas, debido a la enorme dificultad de contar con datos precisos, relevantes y actualizados para aplicar el análisis marginal.

Nos resulta de gran interés acudir a lo que escribiera Jorge Macón, en su libro “Economía del sector público” quien afirmaba: “Este problema dio origen a una interesante discusión en Estados Unidos durante la década de 1940. De pronto los economistas se dieron cuenta de que la base del análisis económico, la equimarginalidad, no era cierto en los hechos, con lo cual se derrumbaba todo el sistema”.

En nuestro caso creemos que debemos trabajar con costos medios de largo plazo debido a la necesidad de contar con tarifas (que teniendo en cuenta dichos costos medios) permitan que el sistema sea sustentable para dicho plazo. Tenemos en cuenta que las concesiones de este servicio público se otorgan por 10 años y se renuevan si las empresas prestatarias cumplen con los requisitos exigidos por las normas y disposiciones legales que enmarcan la actividad.

4. OFERTA DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS

4.1. Factores productivos: características, detalle y cantidades de consumos:

Los distintos factores productivos, atento a su comportamiento frente a cambios en el nivel de actividad, se han agrupado en variables y fijos. En cuanto a los costos variables, observamos que algunos aumentan o disminuyen en función del consumo que de ellos

hace la flota (combustibles y mantenimiento) y otros, en función de los ingresos (impuestos nacionales, provinciales y tasas e impuestos municipales –aquí aparece una doble imposición por la obligación de tributar al Municipio y el impuesto sobre los Ingresos Brutos a la Provincia.

Merece una consideración de nuestra parte el comportamiento del consumo de combustibles. Atento a que la flota tiene un recorrido predeterminado, el consumo anual de gasoil sería un costo constante.

A su vez los costos fijos, aquellos que permanecen más o menos constantes ante cambios en la actividad, los hemos agrupado en función de la flota, tales como depreciación –se adopta el método de la línea recta-, depreciación de galpones e instalaciones, sueldos y cargas sociales del personal de conducción, tráfico y talleres, y primas de seguro.

Otros costos fijos surgen o están en función de la estructura de la empresa, tales como: depreciación de bienes de administración, sueldos y cargas sociales del personal de administración, honorarios de dirección y gerenciamiento, e impuesto inmobiliario.

4.2. Valuación de los factores:

La flota se valuó al valor neto residual actualizado, según lista de precios brindada por los concesionarios, al mes de diciembre 2014, para unidades 0 km. marca Mercedes Benz OF 1418 y que componen el 94% del parque automotor de las empresas prestatarias del servicio.

El personal ocupado asciende a 1.251 personas, de las cuales 1.195 están afectadas a las tareas de conducción, tráfico y talleres, y las 56 restantes a tareas de administración. Se estimaron los costos de los recursos humanos teniendo en cuenta la información que surge de los formularios F. 931, de donde se determina la remuneración bruta, a la que se agregó un 49,59 % en concepto de cargas sociales ciertas, inciertas y derivadas.

El capital fijo invertido en la explotación se ha tomado teniendo en cuenta el valor de la flota, los inmuebles, instalaciones y muebles y útiles afectados a la actividad. Sobre dicho capital propio, se ha adoptado como costo fijo de oportunidad, el interés del 12% anual. Pensamos que constituye la utilidad razonable que las empresas prestatarias podrían exigir como retorno al capital invertido.

En los honorarios de dirección y gerencia se ha tomado el costo alternativo, es decir, aquel que resultaría al contratar terceros no propietarios que desempeñarían funciones técnico-administrativas. Se adopta este criterio en atención a que todas las empresas están constituidas por sociedades de responsabilidad limitada en las que, debido a su tamaño, los socios ejercen el gerenciamiento y dirección de las mismas. Otros costos variables y fijos se han estimado en porcentajes relativamente pequeños, en razón de no disponer de datos fehacientes y en virtud de que su incidencia en la tarifa resulta insignificante.

Lo antes expuesto se ha volcado en el cuadro N° 1 (matriz de costos y precios) con los datos relevados por la tarea de investigación de campo llevada a cabo.

4.3. La capacidad de producción y su incidencia en los costos fijos:

4.3.1. Generalidades

Todo sujeto económico desarrolla su actividad en un determinado marco socio-económico y cultural, dentro del cual básicamente demanda productos (bienes y

servicios), los que son satisfechos, total o parcialmente, por la oferta de otros sujetos económicos (personas, empresas privadas y/o públicas). Este hecho determina para la empresa oferente de servicios públicos, un determinado nivel de actividad que expresa el grado en el que la misma utiliza sus factores productivos, atento a la demanda que enfrenta.

De tal suerte que podemos distinguir tres tipos de capacidad:

La capacidad teórica o ideal, la capacidad normal y el nivel de actividad realmente alcanzado.

Definimos a la capacidad teórica o ideal a aquel nivel de actividad que se alcanzaría en el hipotético caso en que se ocuparan plenamente todos los factores productivos. Es decir toda la flota de buses en funcionamiento, el personal con ausentismo cero, el capital de trabajo y equipamiento y tecnología en cantidad y calidad suficientes y la administración y dirección empresaria desempeñando su tarea con eficacia y eficiencia.

Se trata de una hipótesis, un dato que sirve como punto de referencia, pero en realidad inalcanzable.

La determinación de la capacidad normal configura una importante variable, dada la conveniencia de calcular los costos fijos de instalación y de funcionamiento en función de dicha capacidad. La capacidad normal se calcula, partiendo de la teórica o ideal (que sería el punto de referencia), detrayendo las interrupciones o paradas normales que surgen de ausentismo laboral, roturas o desperfectos de la flota, insuficiencia temporaria o permanente de capital de trabajo. En muchas actividades la experiencia señala que suelen adoptarse como interrupciones normales un 15 % a 20 % de la capacidad ideal.

En consecuencia la capacidad normal se expresaría entre un 85 % a 80 % de la capacidad teórica. En nuestro caso sería la cantidad de pasajeros que podría transportar el servicio en un determinado período.

Establecer la capacidad normal se torna muy importante para trabajar con costos normalizados, de manera que estos costos reflejen los que la actividad, en condiciones de razonable eficiencia y eficacia, puede lograr.

Finalmente el nivel de actividad sería lo realmente alcanzado y podría ubicarse en el mismo nivel determinado para la capacidad normal, por debajo o por encima.

Para medir la capacidad se recurre a diversas unidades de medida. En empresas industriales podrían ser: unidades producidas, horas-hombre trabajadas, horas-máquinas utilizadas, valor de la producción alcanzada, monto de ventas, etc.

En el caso de las empresas prestadoras del servicio de transporte urbano de pasajeros, mediremos la capacidad en las siguientes unidades de medida: cantidad de pasajeros que el servicio puede transportar en un año, cantidad de kilómetros según los recorridos establecidos para cada línea prestataria del servicio, cantidad de buses que integran la flota, capital invertido, etc.

Una vez decidida la base que se considere más adecuada para representar los distintos niveles de capacidad, se determina la capacidad ociosa, si hubiere y el costo de dicha capacidad.

Mediremos los distintos niveles de capacidad y actividad, en función de los pasajeros transportados en un año.

4.3.2. Costos fijos y variables

Los costos fijos son aquellos que se mantienen más o menos constantes, en términos acumulativos, ante cambios en el nivel de actividad. Como se incurre en ellos por el transcurso del tiempo, suele denominárselos costos periódicos y que están en función del tiempo. Constituyen costos por estar en el negocio. En nuestro caso: la depreciación de la flota de buses, los sueldos y cargas sociales del personal de conducción, talleres y de administración, las remuneraciones de los gerentes y socios.

Los costos fijos tienen las siguientes características: son fijos en términos totales o acumulativos, son directos con relación al servicio, pero indirectos en función de pasajeros transportados, kilómetros recorridos o boletos vendidos.

Los costos variables aumentan o disminuyen, en términos acumulativos frente a cambios en el nivel de actividad y muestran que se generan como consecuencia de la actividad, es decir tienen una relación de causa a efecto. Constituyen costos por hacer negocios. La causa está dada por el nivel de actividad real, son directos con relación a la unidad de medida de la capacidad. Ejemplos de costos variables: el consumo de combustibles, el impuesto sobre los ingresos brutos.

En base a la tarea de campo realizada, volcamos en el cuadro siguiente la información procesada, y que expresa los costos incurridos por el transporte público de pasajeros, durante el año 2014, por la prestación del servicio en el ejido de la Municipalidad.

5. TRABAJO DE CAMPO

En este punto volcamos a continuación, la síntesis de la información relevante correspondiente al año 2014, y que surge del trabajo de campo realizado.

5.1. Cuadro N°1: Información relevante

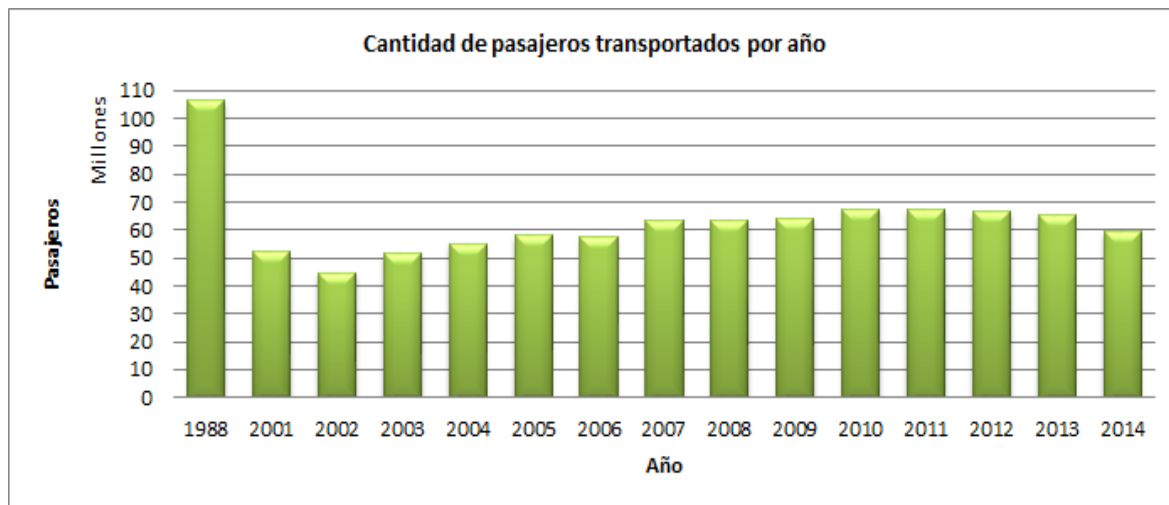
N°	Ítem	TOTAL EMPRESAS	
		Cant.	Unidad
1	Cantidad de buses (92% activos - 8% refuerzos)	409	Un.
2	Cantidad de buses activos	376	Un.
3	Cantidad de buses de refuerzo	33	Un.
4	Kilómetros anuales recorridos	30,095,328	Km.
5	Kilómetros por Bus anual	73,583	Km.
6	Cantidad de personal total	1,251	Personas
7	Cantidad de personal por Bus	3.06	Personas/Un.
8	Litros de Gas Oil Consumidos anual	ND	Litros
9	Litros de Gas Oil Consumidos por Km.	0.3425	Litros/Km
10	Precio Bruto del Gas Oil (Surtidor)	12.29	\$/litro
11	Coficiente (PN/PB)	0.6558177	-
12	Precio Neto del Gas Oil	8.06	\$/litro
13	Pasajeros transportados anualmente (boletos vendidos)	59,319,268	boletos
14	Pasajeros transportados anualmente por Bus (boletos vendidos)	145,035	Un.
15	Velocidad comercial (media estimada)	15	Km/h
16	Reparación y mantenimiento del material rodante	1,2167	\$/Km
17	Valor de Origen Chasis 0Km (IVA incluido)	871,817	\$
18	Valor de origen con carrocería Metalpar de 32 asientos 0Km	1,180,820	\$
19	Valor usado 2009 con carrocería Metalpar de 32 asientos (IVA incluido)	400,452	\$
20	Vida Útil	5	Años
21	Valor de terreno para 30 buses	2,000,000	\$
22	Valor de terreno para total de buses	27,266,667	\$
23	Galpones para 30 buses	2,100,000	\$
24	Galpones para el total de buses (Zona de taller y gomería)	28,630,000	\$
25	Playa de estacionamiento y veredas para 30 buses	370,000	\$
26	Playa de estacionamiento y veredas para el total de buses	5,044,333	\$
27	Vida Útil de galpones	30	Años
28	Vida Útil de playa de estacionamiento y veredas	5	Años
29	Total de choferes	987	Personas
30	Total personal de tráfico	23	Personas
31	Total personal de administración	56	Personas
32	Total personal de taller	185	Personas
33	Remuneración promedio según F.931	18,475,812	\$
34	Empleados	1,802	Personas
35	Incidencia por empleado	13,131.67	\$/empleado
36	% de cargas sociales sobre los RRHH	49.59	%
37	Seguro de la flota sobre su valuación	3	%
38	Edificio de administración (dos plantas) para 30 buses	750,000	\$
39	Edificio de administración (dos plantas) para el total de buses	10,225,000	\$
40	Vida Útil de edificio de administración	50	Años
41	Modulos gerenciales (empresas)	13.6	Un.
42	Sueldo medio del módulo gerencial	60,000	\$
43	Impuesto inmobiliario	1.2	%
44	Canon AETAT (Mensual)	4,000	\$
45	IVA	10.50	%
46	ID y CB	0.996	%
47	IB Tucumán	2.50	%
48	TEM	1.25	%
49	Tarij. Ciudadana	6.75	%
50	Canon	1.00	%
51	Uso Via Pública	0.092	%
52	Cantidad total de asientos (del total de buses)	13,370	Asientos
53	Cantidad promedio de asientos por bus	32.69	Asientos
54	Cantidad de pasajeros que se podrían transportar según Capacidad Instalada (Anual)	94,117,647	Boletos
55	Cantidad pico de pasajeros que se transportaron en los últimos 13 años (2010)	67,650,000	Boletos
56	Cantidad de pasajeros que se podrían transportar según Capacidad Normal (Anual)	80,000,000	Boletos
57	Total Subsidios 2014 (No incluye subsidio de combustibles)	214,446,264	\$
58	Costo de neumático por unidad (IVA incluido)	8,100	\$
59	Costo de neumático por unidad (sin IVA)	6,694	\$
60	Costo de neumáticos por coche (Sin IVA, 6 unidades)	40,165	\$
61	Costo de neumáticos por coche anual (Sin IVA, 6 unidades)	36,943	\$
62	Precio Neto del Gas Oil (Subsidiado)	2.98	\$
63	Diferencia entre CT Combustibles (Sin subsidio - Con subsidio)	52,362,861	\$

A esta altura de la investigación disponemos de datos necesarios y suficientes que nos permiten calcular las tarifas a nivel de actividad realmente alcanzada (demanda efectiva) y a nivel de capacidad normal (demanda potencial).

El nivel de actividad realmente alcanzado durante el 2014, expresado en pasajeros transportados fue de 59.319.268, guarismo que surge de lo informado por las prestatarias del servicio y los organismos de control.

Para mejor comprensión de los lectores se enfatiza lo expresado en el punto 4.3.1. y se acompaña el siguiente cuadro y su correspondiente gráfico.

AÑO	CANTIDAD
1988	106.450.000
2001	52.250.000
2002	44.800.000
2003	51.350.000
2004	55.250.000
2005	58.100.000
2006	57.250.000
2007	63.400.000
2008	63.600.000
2009	64.000.000
2010	67.650.000
2011	67.050.000
2012	66.600.000
2013	65.444.267
2014	59.319.268



De la lectura del cuadro y de la visualización del gráfico se observa de qué manera ha ido cayendo el nivel de actividad (medido en cantidad de pasajeros transportados). Esto no hace más que reforzar lo que enfatizamos en el punto 6. siguiente en el que calculamos la capacidad ociosa, estimamos el costo de la misma y su fuerte incidencia en la tarifa.

Entre otras razones creemos que gran parte de la demanda potencial (hoy no satisfecha por este servicio público) ha optado por utilizar otros medios de transporte, según su nivel de ingresos. Ha aumentado considerablemente la demanda de motocicletas, las que son utilizadas como medio alternativo de transporte relativamente barato y eficaz, por vastos sectores de la población, teniendo en cuenta también los tiempos de espera y llegada a los lugares de destino.

En sectores de ingresos medios y medios altos, la utilización de los servicios de taxis también ha ido en aumento. De la misma forma, el crecimiento del parque automotor ha provocado una disminución efectiva de este servicio público.

Las razones que destacamos como causas directas de la importante disminución de la demanda efectiva, genera algunos costos sociales o externalidades tales como: congestión del tránsito vehicular, contaminación ambiental, auditiva, etc.

6. LAS TARIFAS Y LA INCIDENCIA DE LA CAPACIDAD OCIOSA

En el cálculo de las tarifas inciden la capacidad ociosa y los costos asociados a ella, tanto la determinación se realice para satisfacer la demanda efectiva (a nivel de actividad real) o la demanda potencial (a nivel de capacidad normal).

Estamos convencidos que el cálculo de las tarifas debe determinarse teniendo en cuenta el nivel de capacidad normal, es decir la demanda potencial que el sistema puede satisfacer, teniendo en cuenta la disponibilidad de factores productivos con que cuenta: capital invertido en buses, instalaciones y recursos humanos.

El usuario no debería soportar los costos derivados de la capacidad ociosa, ya que por las características del servicio y el perfil de sus costos, se trata de empresas de altos costos fijos, que representan casi el 75% de los costos totales, por lo que se sugieren políticas de tarifas, subsidios e incentivos que alienten a cubrir o absorber dicha ociosidad.

La capacidad ociosa resultaría ser de casi 21.000.000 millones de pasajeros que no utilizan el transporte público de pasajeros por diversas razones (costo del servicio, cumplimiento de los horarios, grado de satisfacción del usuario, obras de infraestructura que necesitan mejorar sensiblemente, tales como calles por donde circulan los buses, iluminación, mejores paradas y calidad en la atención por parte del personal de las empresas prestatarias).

Creemos que comparten esta responsabilidad las autoridades de los gobiernos nacionales, provinciales y/o municipales y las empresas prestatarias del servicio público.

La capacidad ociosa de casi veintiún millones (21.000.000) de pasajeros que se han dejado de transportar, teniendo capacidad para hacerlo, dada la estructura existente, tiene un costo aproximado de setenta y nueve millones de pesos (\$ 79.000.000), y que equivale al 59 % de lo que perciben los gobiernos provincial y municipal (a través del impuesto sobre los ingresos brutos, el tributo municipal y la tasa por uso de la tarjeta ciudadana y otros) y el gobierno nacional a través de la percepción del IVA, que a la tasa del 10,5% percibe la suma de poco más de sesenta y un millones de pesos (\$ 61.000.000).

Estos datos, asociados a la contradicción entre las disposiciones nacionales y municipales con relación a la antigüedad de la flota, exigencias de calidad del servicio, frecuencia, comportamiento y calidad en la atención por parte del personal afectado en forma directa al servicio (ver punto 2. Marco legal) nos llevan a afirmar enfáticamente que es necesario replantear el modo en que se ha encarado el tema del tratamiento y fijación de tarifas por parte de los sectores involucrados.

Otra prueba de lo que afirmamos: el artículo 26 de la Ordenanza N° 400/79 antes citada dispone que “Las tarifas del Transporte Urbano Colectivo de Pasajeros en el radio del Municipio, serán fijados por el Departamento Ejecutivo, teniendo en cuenta que estos sean reflejo real de los costos de explotación”.

La teoría de costos y la mayoría de la doctrina, a nivel nacional y extranjero, considera que los costos fijos deben determinarse al nivel de capacidad normal y que la ociosidad no debe incluirse en los costos de explotación (producción de bienes y servicios), sino que la capacidad no utilizada, debido a razones exógenas al sistema o endógenas, derivadas de decisiones tomadas por los actores involucrados –Estado y Prestadores del servicio público- deben imputarse como costos extra-actividad.

Podemos citar, en aval de lo manifestado, la RT 17 emitida por la FACPCE (Federación Argentina de Consejos Profesionales de Ciencias Económicas), aunque su aplicación se refiere al criterio a utilizar por las empresas, para determinación de los costos de explotación. Dicha norma adopta el criterio de calcular los costos excluyendo los derivados de la no utilización de la capacidad normal instalada.

Todo lo afirmado nos señala que el tema de determinación de tarifas debe encararse con un criterio económico que priorice la eficiencia, eficacia y máximo bienestar social que pueda alcanzarse, atento el carácter de servicio público que la actividad detenta.

Reconocemos que la Resolución N° 422/2012 del Ministerio del Interior y Transporte de la Nación constituye un avance significativo en orden a alcanzar los objetivos de RENOVACION Y ACTUALIZACION DE FLOTA y que SATISFAGAN EL SERVICIO EN FORMA EFICIENTE Y EFICAZ, es decir SATISFACER LA DEMANDA EN TIEMPO Y FRECUENCIA.

7. SUBSIDIOS

El régimen de subsidios vigentes no se aplica, en la actualidad, con la rigurosidad que establece la mencionada Resolución N° 422/2012. Es necesario mencionar que en el mes de marzo o abril del año 2014, se reconocieron subsidios que atendían a cubrir el incremento salarial del 28 % para el personal de conducción según lo acordado en paritarias.

Inclusive si se analizan detenidamente las disposiciones legales vigentes sobre subsidios al combustible y otros factores, se observa un modo de abordar los mismos desde un punto de vista en que los procedimientos burocráticos se tornan más importantes que criterios económicos necesarios para dar adecuada y satisfactoria respuesta. Los modos burocráticos se revelan carentes de eficacia, para alcanzar los objetivos propuestos y faltos de eficiencia operativa, para el control de la actividad y permitir mejorar genuinamente la calidad de este importante servicio público.

8. MATRIZ DE COSTOS Y PRECIOS

A continuación, sintetizamos en un cuadro la información relevante correspondiente al año 2014, y que surge del trabajo de campo realizado.

A partir de la información que mostramos en el cuadro N° 1 –Información relevante-, elaboramos el siguiente (CÁLCULO DE COSTOS EN EMPRESAS DEL TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS) que nos muestra costos variables, fijos, precio neto sin impuestos, incidencia de tributos que inciden sobre los ingresos que genera la actividad, el beneficio empresario y finalmente diversas tarifas alternativas, según estén calculadas a nivel de demanda efectiva o a nivel de demanda potencial, y a su vez con incidencia o no de subsidios.

Cálculo de Costos en Empresas del Transporte Urbano de Pasajeros					
San Miguel de Tucumán					
2014					
Cuadro n°1					
MATRIZ DE COSTOS Y PRECIOS	Costos Totales			Costos Unitarios	
	Variables	Fijos		Pasajero	Km
		De Operación	De Capacidad		
Factores Variables de producción en función de:					
A- BUSES					
1 - Combustibles	83.079.658			1,4006	2,7606
2 - Mantenimiento de la flota	36.618.153			0,6173	1,2167
3 - Neumáticos	15.109.844			0,2547	0,5021
Subtotal A)	134.807.655	0	0	2,2726	4,4794
B- INGRESOS (23,088%)					
1 - Impuestos Nacionales (11,496%)					
2 - Impuestos Provinciales (2,5%)					
3 - Impuestos Municipales (9,092%)					
Subtotal B)	0	0	0	0	0
C- OTROS FACTORES VARIABLES					
1 - 2% sobre el total de CV	2.751.177			0,0464	0,0914
Subtotal C)	2.751.177	0	0	0,0464	0,0914
TOTAL COSTOS VARIABLES	137.558.832			2,3190	4,5708
Factores Fijos de producción en función de:					
A- BUSES					
1 - Depreciación de la flota			46.522.217	0,7843	1,5458
2 - Depreciación de galpones e instalaciones			1.963.200	0,0331	0,0652
3 - Personal de conducción, taller y tráfico		281.690.158		4,7487	9,3599
4 - Seguros s/la flota		13.691.457		0,2308	0,4549
Subtotal A)	0	295.381.616	48.485.417	5,7969	11,4259
B- ESTRUCTURA DE LA EMPRESA					
1 - Depreciación bienes de uso adm.			204.500	0,0034	0,0068
2 - Personal Administración		13.200.543		0,2225	0,4386
3 - Honorarios Dirección y Gerencia		9.816.000		0,1655	0,3262
4 - Impuesto Inmobiliario			670.760	0,0113	0,0223
Subtotal B)	0	23.016.543	875.260	0,4028	0,7939
C- CAPITAL PROPIO					
1 - Interés del capital (12% sobre el capital propio invertido - Beneficio Empresario)		63.305.749		1,0672	2,1035
Subtotal C)	0	63.305.749	0	1,0672	2,1035
D- OTROS FACTORES FIJOS					
1 - 3% sobre el total de CF		11.805.275		0,1990	0,3923
Subtotal D)	0	11.805.275	0	0,1990	0,3923
TOTAL COSTOS FIJOS	0	393.509.183	49.360.677	7,4659	14,7156
COSTOS TOTALES					
	Total Variables	Costos Totales Fijos			
		De Operación	De Capacidad	Total fijos	TOTAL
TOTAL	137.558.832	393.509.183	49.360.677	442.869.860	580.428.692
Porcentaje	23,70%	67,80%	8,50%	76,30%	100,00%
Por pasajero	2,3190	6,6337	0,8321	7,4659	9,7848
Por Km	4,5708	13,0754	1,6401	14,7156	19,2863

9. PROPUESTA

En base a lo expuesto en el presente trabajo, proponemos que la actividad debe ser subsidiada y amerita que el nivel tarifario que se determine atienda a las necesidades de los usuarios, contemplando su situación socio-económica y permitiendo que las empresas prestatarias perciban el retorno a que se hacen acreedoras por invertir en la actividad.

Entendemos que a partir de lo que hemos expuesto en los distintos cuadros que sintetizan datos e información relevante, surgen diversas propuestas, Entre variadas y diversas alternativas, atendiendo a la brevedad del trabajo, proponemos lo siguiente; teniendo en cuenta que:

9.1. Los impuestos nacionales (IVA e IDCB), provinciales (Ingresos Brutos), contribuciones y tasas municipales representaron para el año 2014 casi \$ 140. millones de pesos que percibieron las distintas jurisdicciones y que por otro lado debió aportar el sector.

9.2. Los subsidios que el Estado Nacional entregó al sector fueron de \$ 279. millones de pesos, de los cuales \$ 214. millones fueron para compensar el incremento salarial del 28 % y otros \$ 65. millones que resultan de calcular el diferencial de precios entre gas-oil en boca expendedora de YPF (\$10,820/litro) y gas-oil subsidiado (\$ 4,548/litro) por la cantidad de litros de combustible que se deberían consumir (0,3425 litros/km) por la cantidad de kilómetros que debería haber recorrido la totalidad de 409 buses que componen la flota del sector, durante el año 2014 (30.095.328 kms)

Sería mucho más eficaz, efectivo y eficiente que el Estado Nacional, Provincial y el Municipio, establezcan alícuotas cero para la actividad (atento a la necesidad de subsidiar el servicio público del sector) con lo cual el sector disminuiría sus costos totales en \$ 140. millones de pesos y la diferencia para alcanzar los \$ 279. millones de subsidios, es decir los \$ 139. millones de pesos los recibiera el sector, mediante una vía indirecta, disminuyendo algunas de las cargas sociales que integran los distintos rubros dentro del F. 931, atento a que estamos en presencia de una actividad intensiva en el uso del factor trabajo.

Cualesquiera de ellas debe responder al desafío de que se determinen tarifas que cumplan con el requisito de ser razonables, equitativas y que tiendan a maximizar el bienestar social.

El personal y funcionarios que están obligados a ejercer el control de la actividad (en virtud del poder de policía que detenta el Estado) se deberían abocar a ejercer verdaderos controles y auditorías tanto técnicas, como económico-contables que nos muestren si realmente la Nación, las Provincias y/o los Municipios cumplen el mandato de tener bajo concesión un importante servicio público que cumpla con los objetivos de alcanzar la RENOVACION Y ACTUALIZACION DE LA FLOTA y que SATISFAGAN EL SERVICIO EN FORMA EFICIENTE Y EFICAZ, es decir SATISFACER LA DEMANDA EN TIEMPO Y FRECUENCIA.

Proponemos que el Estado que otorga en concesión el servicio público y las empresas prestatarias, arbitren los medios para absorber los costos impositivos y de capacidad ociosa antes señalados. El modo y su implementación exceden los límites y objetivos que nos habíamos planteado al elaborar el presente trabajo.

El valor de las tarifas determinadas parten de las premisas que, el servicio debe contar con una flota de buses que no superen los 5 años de antigüedad, que la demanda se

atendida en tiempo y forma, respetando el cumplimiento estricto de los horarios y frecuencias, la higiene y seguridad de los buses (aire acondicionado y confort en las unidades), excelente trato del personal y forma de presentación.

Antes de finalizar queremos destacar otras variables que hay que tener en cuenta y que provocan costos sociales (externalidades diversas). Por ello el Estado (Nacional, Provincial y Municipal) debe diseñar políticas que permitan contar, en un mediano plazo, con un servicio de transporte público de pasajeros que contribuya a disminuir dichas externalidades, es decir, reducir los costos sociales y mejorar la calidad de vida en los grandes centros urbanos.

De esta manera la aglomeración humana y vehicular no superará aceptables límites que permitan vivir en ciudades a las que nos resulte grato adjudicarles el calificativo de bellas.

10. CONCLUSIONES

Como una síntesis del trabajo de investigación aplicado, mostramos los siguientes datos de mayor relevancia correspondientes al año 2014.

Pasajeros

- Pasajeros transportados en 2014: 59.319.268
- Capacidad normal considerada: 80.000.000 de pasajeros

Estructura de Costos

• Costos Variables	\$ 137.558.832	19%
• Costos Fijos	\$ 379.564.111	53%
• Costos Totales	\$ 517.122.943	72%
• Interés del Capital	\$ 63.305.749	9%
• Impuestos, Tasas y Cont.	\$ 135.357.538	19%
▪ TOTAL	\$ 715.786.230	100%

Subsidios

• Subsidios recibidos del Gobierno Nacional: (principalmente para reconocer aumento de Sueldos).	\$ 214.446.264
• Precio diferencial del gas oil (\$ 8,06 - \$ 2,98 = \$ 5,08 / litro) \$ 5,08 / litro es otro subsidio. \$ 5,08 x 10.307.649,80 litros =	\$ 52.362.861
TOTAL SUBSIDIOS	\$ 266.809.125

Tarifas

- Sin subsidios
 - A capacidad normal (80.000.000 pasajeros) = \$ 8,95
 - A capacidad real (59.319.268 pasajeros) = \$ 12,07
- Con subsidios

- A capacidad normal (80.000.000 pasajeros) = \$ 5,61
- A capacidad real (59.319.268 pasajeros) = \$ 7,57

Algunas consideraciones y estimaciones mesoeconómicas:

Premisas y datos

- Capacidad máxima = 94.117.647 pasajeros/año
- Capacidad normal = 80.000.000 pasajeros/año (85% de la capacidad máxima).
- Nivel de actividad real en los últimos 10 años (2005 a 2014) =
 - Mínimo = 57.250.000 en el año 2006
 - Máximo = 67.650.000 en el año 2010
- Nivel de actividad real en el año 2014 = 59.319.268
- Tarifas determinadas en el modelo:
 - Sin subsidios a Capacidad Normal (80 MM) = \$ 8,95
 - Sin subsidios a Capacidad Real (59 MM) = \$ 12,07
 - Con subsidios a Capacidad Normal (80 MM) = \$ 5,61
 - Con subsidios a Capacidad Real (59 MM) = \$ 7,57

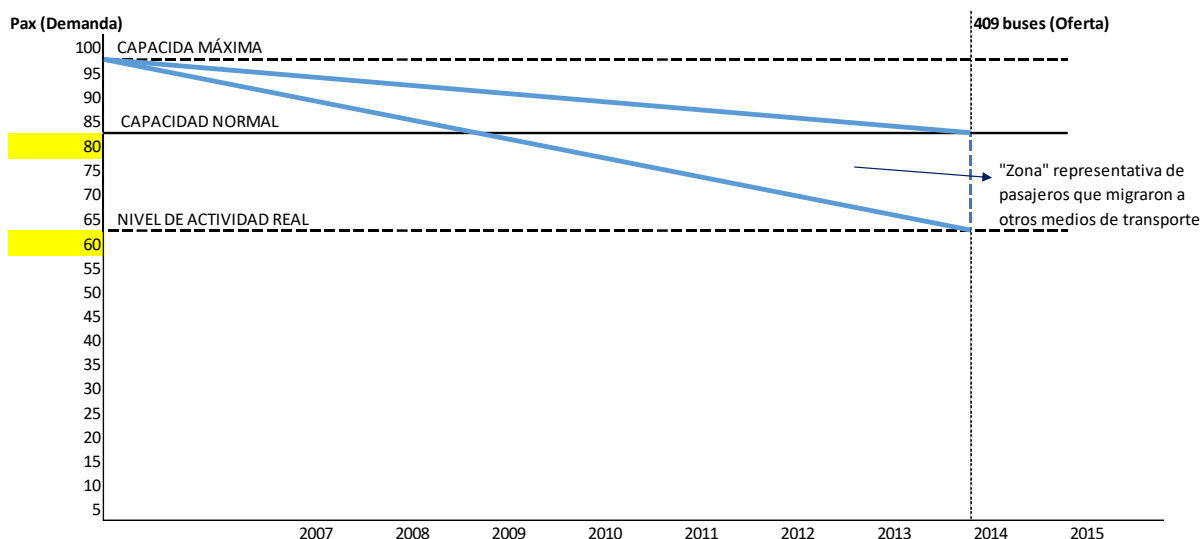
Es decir que podríamos inferir que los pasajeros que migraron a otros medios de transporte (motos, taxis, autos particulares, etc.) representan 21.000.000 (80 MM menos 59 MM).

Capacidad Normal – Nivel de Actividad Real = Capacidad Ociosa

80 MM – 59 MM = 21 MM de pasajeros (esta cifra seguramente sea superior debido a que no se tuvo en cuenta el crecimiento vegetativo poblacional)

Costo Social del Sector

- \$ 8,95 (Tarifa sin subsidios a Capacidad Normal) x 21 MM = \$ 188.000.000
- \$ 5,61 (Tarifa con subsidios a Capacidad Normal) x 21 MM = \$ 118.000.000



Sin dejar de reconocer que estas cifras son un indicador mesoeconómico de magnitudes no precisas, no deja de ser interesante su medición y evaluación.

Podemos concluir que el sector del Transporte Urbano de Pasajeros de este municipio, como consecuencia de la ineficaz e ineficiente gestión, tanto empresaria como gubernamental, ha trasladado a los usuarios un costo social equivalente a \$ 188.000.000 en un año, o al menos la suma de \$ 118.000.000 en un año si consideramos la tarifa con subsidios.

Semejante cuantía podemos equipararla a: 6 escuelas de nivel primario o secundario, 2 hospitales, 1 aeropuerto de tamaño medio nacional.

BIBLIOGRAFÍA

- 1) MACÓN, Jorge: “*Economía del sector público*”, Ediciones Mc Graw Hill, 2002.
- 2) Normativa citada en el capítulo 2 (Marco Legal).
- 3) YARDIN, Amaro, RODRÍGUEZ JÁUREGUI, Hugo y CUESTA, Norberto: “Los Costos en el Transporte Urbano de Pasajeros”, Ediciones Macchi S.A., 1981.
- 4) BALDINI, Roberto y CASARI, Marisa: “Gestión de Empresas de Transporte Urbano de Pasajeros”, en YARDIN, Amaro y colaboradores, *Gestión de Empresas – Sector Servicios*, Editorial Osmar D. Buyatti, Capítulo V, Buenos Aires, Argentina, 2015.