



UNCUYO
UNIVERSIDAD
NACIONAL DE CUYO

FCE

FACULTAD DE
CIENCIAS ECONÓMICAS

Carrera: Contador Público Nacional y Perito Partidor

ESTRUCTURA DE COSTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE PASAJEROS EN LA PROVINCIA DE MENDOZA

Trabajo de Investigación

POR

Luciana Casanova

Reg. N° 25227- luciana.casanova@fce.uncu.edu.ar

Romina Belén Juan

Reg. N° 28216- romina.juan@fce.uncu.edu.ar

Profesor Tutor

Juan Pott Godoy



RESUMEN TÉCNICO

El transporte público urbano de pasajeros constituye un servicio esencial para la movilidad de la población y un componente relevante dentro de la política pública de movilidad. En la provincia de Mendoza, la determinación de la tarifa del servicio se encuentra estrechamente vinculada con la estructura de costos del sistema y con el esquema de financiamiento mediante subsidios estatales.

El presente trabajo tiene como objetivo analizar la estructura de costos del transporte público urbano de pasajeros en la provincia de Mendoza, identificando los principales componentes que integran el costo del servicio y la metodología utilizada para determinar el costo por kilómetro recorrido. Asimismo, se examina la relación existente entre los costos de operación, la tarifa técnica y el financiamiento estatal del sistema.

La investigación se desarrolla mediante un enfoque descriptivo basado en la revisión bibliográfica, normativa y documental, así como en el análisis de información institucional del Ente de Movilidad Provincial (EMOP). Se consideran particularmente los datos correspondientes al período 2020–2022, etapa caracterizada por una fuerte intervención estatal en el financiamiento del servicio.

Los resultados permiten identificar la composición de la estructura de costos del sistema de transporte, destacando el peso relativo de rubros como salarios, combustibles, mantenimiento y amortización de unidades. Asimismo, se observa la relevancia de los subsidios estatales para sostener la prestación del servicio y mantener una tarifa accesible para los usuarios.

El análisis realizado permite comprender el rol de la contabilidad de costos como herramienta fundamental para la determinación de la tarifa técnica y para la evaluación del equilibrio económico-financiero del sistema de transporte público.

Palabras clave: transporte público, estructura de costos, tarifa técnica, subsidios, Mendoza.



ÍNDICE

RESUMEN TÉCNICO	1
ÍNDICE	2
I - INTRODUCCIÓN	4
II - MARCO TEÓRICO	6
II.1 - Los costos.....	6
II.2 - Contabilidad de Costos.....	7
II.3 - Sistemas de Costos.....	9
II.4 - Clasificación de los costos.....	10
II.5 - Asignación de costos.....	12
II.6 - Modelo de costos.....	13
II.7 - Distribución de costos.....	14
II.8 - Sector Público.....	15
II.9 - Bienes y servicios públicos.....	18
II.10 Finanzas Públicas, Contabilidad Pública y Contabilidad de Costos.....	19
III - MARCO INSTITUCIONAL	23
III.1 - Secretaría de Servicios Públicos- Gobierno de Mendoza.....	23
III.2 - EMOP: Funciones y atribuciones.....	23
III.3 - Concepto de tarifa técnica.....	24
III.4 - Marco normativo aplicable.....	24
III.5 - Legislación provincial.....	25
III.6 - Contratos de concesión y equilibrio económico- financiero.....	25
III.7 - Procedimiento de determinación de la tarifa y audiencias públicas.....	26
IV - ANÁLISIS DE COSTO.....	29
IV.1 - Aclaraciones previas.....	29
IV.2 - Metodología.....	29



IV.3 - Estimación de costos en procesos por kilómetro recorrido por rubros.....	30
IV.4 - Matriz de Costos.....	44
IV.5 - Costo por kilómetro recorrido calculado para cada concesionario.....	45
IV.6 - Rigidez estructural del costo.....	47
IV.7 - Impacto en la tarifa durante el año 2022.....	47
IV.8 - Esquema de financiamiento y subsidios.....	48
V - CONCLUSIONES	49
VI - BIBLIOGRAFÍA	51



I - INTRODUCCIÓN

En el presente trabajo de investigación nos hemos propuesto aplicar las herramientas aprendidas a lo largo de la carrera de Contador Público Nacional y Perito Partidor relacionando los temas de distintas asignaturas como son Contabilidad, Economía, Finanzas Públicas, Contabilidad de Costos, Control de Gestión, Contabilidad de la Hacienda Pública y principalmente de Costos para la Gestión, cátedra a la cual pertenece nuestro Prof. Tutor, Mgtr. Cdr. Juan Pott Godoy.

El objeto de estudio en una palabra se resume en la tarifa pero tiene múltiples implicancias en cuanto requiere un análisis pormenorizado de los costos del servicio al cual se le otorga.

El sistema de transporte es tema de debate público y análisis académico principalmente en base a la eficiencia del servicio, la equidad tarifaria y fundamentalmente de su estructura de costos y financiamiento.

Desde el gobierno nacional se viene impulsando una política de desregulación y reducción de subsidios al transporte que forma parte de un enfoque más amplio: limitar la intervención estatal, liberalizar precios y reducir el gasto público.

Durante los años 2020 a 2022, las autoras del presente trabajo, realizamos prácticas de la carrera de Contador Público Nacional y Perito Partidor en el Ente de Movilidad Provincial por lo que tuvimos acceso de primera mano a los datos de costos del transporte público de pasajeros en Mendoza, a los responsables del área de Planificación y a las audiencias públicas para fijar la tarifa del periodo siguiente colaborando en la subdirección de Control y Tarifas. Ésto nos impulsó a analizarlos en el presente trabajo.

Si bien es un análisis de base real histórica, cobra relevancia poner foco en la estructura de costo del servicio ya que el período 2020–2022 representa una etapa de fuerte intervención estatal en el financiamiento del transporte público por lo que el costo estaba “oculto” por subsidios y hoy el costo vuelve a ser protagonista.

Las políticas nacionales posteriores orientadas a la reducción de subsidios revalorizan el análisis de costos reales como herramienta central para la sostenibilidad del sistema.

¿Cómo se estructura el costo del servicio público de transporte de pasajeros en Mendoza?
¿Cuál es la metodología de cálculo? ¿Qué porcentaje de ese costo se sustenta con la recaudación y qué porcentaje es financiado con fondos públicos ya sean de origen nacional o provincial? Son algunas de las preguntas que se intentan analizar en el presente trabajo.



Nos propusimos desarrollar resumidamente la actual metodología de cálculo de la variación en el costo por kilómetro recorrido, la cual las autoras tuvimos la oportunidad de participar en su aplicación en el año 2021 y cómo se sustenta en la solicitud de aumento de la tarifa para el año 2022.

El conocimiento actual sobre la problemática del costo se gesta en relación a la eficiencia del servicio de transporte colectivo en el área metropolitana de Mendoza; la brecha entre los costos reales de operación y los ingresos generados por la venta de pasajes que es cubierta mediante subsidios significativos provenientes del Estado provincial y nacional resulta esencial para mantener el valor del boleto accesible a los usuarios pero su asignación puede disimular baja rentabilidad y provocar ineficiencias regulatorias.

La contabilidad de costos cumple un rol central en la determinación de la tarifa técnica, la justificación del gasto público en subsidios y el control del equilibrio económico-financiero de las concesiones, sin dejar de lado la aplicación de la normativa que se establece al respecto que es de cumplimiento obligatorio.

Los objetivos perseguidos con el presente escrito se enfocan en definir conceptos clave y los distintos agentes involucrados, describir la naturaleza del servicio, explicar el enfoque de análisis, establecer supuestos, desarrollar la metodología de cálculo de la tarifa, enumerar los costos específicos de transporte y los indicadores de las variables, evaluar los resultados en el periodo bajo examen y comentar las conclusiones.



II - MARCO TEÓRICO

II.1 - Los costos

De acuerdo con la definición de Carlos Giménez (y Coautores) la contabilidad de costos es un sistema de información –histórico y predictivo- enfocado a la medición de los costos totales y unitarios de los bienes, de los servicios y de cualquier tipo de decisión económica o actividad del ente.

La Comisión de Terminología del Instituto Argentino de Profesores Universitarios de Costos considera al Costo como "todo esfuerzo destinado a lograr un objetivo determinado". (Canele de Decoud, 2004)

Según la vigésima primera edición del Diccionario de la Real Academia Española (1992) costo se define como "gasto realizado para la obtención o adquisición de una cosa o servicio" "cantidad que se da o se paga por una cosa". También define el verbo costar como "ser comprada o adquirida una cosa por determinado precio".

Cristóbal Del Río González (autor mexicano) define costo diciendo que "es la serie de esfuerzos y recursos para producir algo", como si con el verbo "producir" quisiera significar una serie muy amplia de conceptos, y no referirse solamente a un bien físico o a un servicio.

Edmundo López Couceiro presenta al costo como "sacrificio de valores o contraprestación económica que se realiza para adquirir bienes, derechos o servicios con el objeto de utilizarlos en la generación de ingresos de explotación", aun cuando entendemos que parece querer limitarse a lo que ocurre únicamente en los entes con fines de lucro, a menos que el concepto "ingresos de explotación" resulte tan amplio que involucre también el logro de objetivos en el caso de entes no lucrativos. (López Couceiro, 1986)

En las definiciones precedentes aparecen elementos fundamentales del concepto de costo.

En un nuevo intento por definir costo, así simplemente, sin ningún adjetivo, y con carácter genérico, tratando de hacerlo sin tomar partido por ninguna de las corrientes teóricas acerca de la manera de medirlo, de registrarlo o de considerarlo en su esencia, debemos admitir que:

- a. comprende el concepto de esfuerzo económico, lo que se manifiesta en la disposición o alguna forma de "desprendimiento de" o "renuncia a" recursos escasos;
- b. siempre se trata de recursos escasos, propios del fundamento de la ciencia económica;
- c. dicho esfuerzo tiene una medida que está relacionada con el tipo de necesidad a satisfacer y con el objeto (en sentido amplio) a obtener para satisfacerla, por lo cual existe siempre un concepto de valor inseparable de una acción de tal tipo en un mercado, sin entrar a adoptar en especial ninguno de los conceptos de valor propios de las distintas corrientes teóricas de la economía;
- d. el esfuerzo puede manifestarse mediante la disposición de riqueza cierta y poseída (entrega,



transformación o consumo), concepto propio de lo que llamaremos costos incurridos, o mediante la renuncia a riqueza hipotética que se resigna a cambio de otra alternativa, concepto propio de lo que llamaremos costo de oportunidad;

e. el objeto (en sentido amplísimo) a obtener para satisfacer una necesidad puede ser de cualquier tipo, con variantes notables de uno a otro, tales como:

1. la producción de un bien físico;
2. la prestación de un servicio;
3. el desarrollo de cualquier función en una unidad productiva, exceptuando la función industrial ya considerada en el punto 1.
4. el desarrollo de cualquier actividad, más allá de lo que pueda hacerse en un ente lucrativo, y que pueda desarrollarse a nivel individual o en cualquier otro tipo de ente;
5. la obtención de un privilegio como puede ser el de abstenerse de realizar alguna tarea, actividad o acción penosa, a cambio de que la realice un tercero, o de su simple abstención de ser ello posible;
6. la obtención de goce físico, intelectual o espiritual, tal como practicar un deporte, leer un libro o contar con elementos mínimos para cumplir con los ritos de alguna actividad religiosa; y
7. cualquier otra finalidad u objetivos a los que no se pueda acceder sino a cambio de esfuerzo económico propio del concepto de costo.

De acuerdo con todo lo puntualizado, ocurre que el mundo de los recursos escasos que nos rodea parece pautar todas las facetas de nuestra vida, o por lo menos, la mayor parte de ellas. Y eso es cierto. Salvo el desarrollo de sólo algunas funciones propias de la vida fisiológica y de la vida afectiva, todas las demás necesidades a satisfacer nos hacen incurrir en alguna forma de costo, donde siempre está involucrada alguna cantidad de recursos escasos. Nada de ello, en consecuencia, resulta gratuito. Las limitaciones físicas propias del mundo que nos rodea así lo determinan. Y hasta tal punto lo determinan que, desde hace muchos siglos ya se estudian los fenómenos propios de la administración de los recursos escasos, siendo ello el fundamento y principal objetivo de la ciencia económica.

II.2 - Contabilidad de Costos

La contabilidad de costos constituye el complemento necesario de los sistemas de información contable, que tienen como objetivo fundamental brindar información, posibilitando el conocimiento de los hechos en el momento preciso para que la dirección pueda tomar decisiones tendientes a maximizar beneficios o minimizar costos.

La contabilidad de costos ha evolucionado a través del tiempo, dejando de ser una actividad que incluya meramente la registración sistemática de las transacciones contables, para llegar a ser una actividad dinámica, adaptándose a las necesidades de los usuarios que requieren información



actualizada y oportuna para la toma de decisiones.

Las empresas necesitan contar con información financiera y no financiera para poder planear, analizar y controlar los recursos con los que cuentan para el curso normal de su actividad.

El análisis sobre ingresos y egresos no resulta suficiente para la toma de decisiones, ya que existen otros factores que escapan de las manos de los empresarios, tales como el comportamiento del mercado por ejemplo.

La contabilidad de costos no sólo se ocupa de "cuánto cuesta algo", sino también de los factores que generan costos, como el tiempo del ciclo, la calidad y la productividad de los procesos. De este modo, la administración de costos exige una profunda comprensión de la estructura de costos de una empresa. (Hansen y Mowen, 2007)

En el campo de la contabilidad de costos tradicional, la determinación del costo unitario de fabricación de un producto o de prestar un servicio es necesaria para fijar el precio de venta o los honorarios de un servicio (...) valorar los inventarios y preparar los estados contables.

Cabe distinguir dos enfoques en la medición de los costos: los costos históricos y los costos corrientes.

La contabilidad de costos históricos registra los costos originales de adquisición o producción. Sin embargo, en el contexto actual argentino —con aplicación obligatoria de normas de reexpresión por inflación conforme a las disposiciones de la Federación Argentina de Consejos Profesionales de Ciencias Económicas (FACPCE) y la Consejo Profesional de Ciencias Económicas de Mendoza (CPCE Mendoza)— dichos importes deben ser ajustados por inflación cuando corresponda, a fin de reflejar el poder adquisitivo de la moneda de cierre. En consecuencia, si bien la base de registración continúa siendo histórica, los estados contables se presentan reexpresados en moneda homogénea, mitigando las distorsiones derivadas del proceso inflacionario.

Por su parte, la contabilidad de costos corrientes constituye un método de medición que valora los activos en función de sus costos de reposición o reemplazo al momento del análisis. Para su determinación pueden emplearse distintas técnicas, tales como la indexación basada en la evolución de precios de grupos homogéneos de bienes o la utilización de precios vigentes provenientes de listas de proveedores u otras fuentes de mercado. Este enfoque resulta particularmente relevante en estudios de costos económicos —como los aplicados al transporte público— donde el objetivo es estimar el valor real de reposición de los factores productivos y no únicamente su costo histórico ajustado.

En contextos inflacionarios y en análisis que requieren proyectar o evaluar estructuras tarifarias, la combinación del momento histórico y el lugar en que se originan los datos torna necesaria la utilización de costos corrientes, ya que permiten aproximarse con mayor precisión al costo económico del servicio.



La contabilidad de costos no tradicional para la gestión amplía su enfoque hacia herramientas orientadas a la toma de decisiones, tales como el análisis costo–volumen–utilidad, el modelo de costeo variable, la planificación y gestión presupuestaria, y los sistemas de control y evaluación del desempeño.

El presente trabajo de investigación se sustenta, en parte, en el análisis de la gestión presupuestaria del Ente de Movilidad Provincial, por lo que se enmarca dentro de la contabilidad de costos orientada a la gestión, priorizando el uso de herramientas que permitan evaluar la razonabilidad de la estructura de costos y su incidencia en la determinación del costo del kilómetro recorrido.

En conclusión, la toma de decisiones organizacionales requiere la construcción de un conocimiento detallado de los procesos que desarrolla la entidad. Para ello, resulta indispensable contar con herramientas específicas que proporcionen la contabilidad de costos, las cuales facilitan a los niveles directivos la formulación, evaluación y control de los planes de acción a implementar.

II.3 - Sistemas de Costos

"Un sistema es un conjunto de partes interrelacionadas que ejecuta uno o más procesos para lograr objetivos específicos." (Hansen y Mowen, 2007)

Podemos afirmar que un sistema de costos es un mecanismo orientado a recabar información pertinente para la toma de decisiones. Dicha información consistirá en ordenar los distintos factores de costos en los que la empresa incurre durante el proceso productivo y exponerlo en informes específicos con tal grado de detalle y precisión que se puedan analizar las políticas de ingreso para que, al contraponerse con los costos realizados, sea posible tomar decisiones sobre el uso óptimo de los recursos.

Como resultado de este proceso, la información que surge va a estar orientada a:

- a) El costeo de los servicios, los productos y otros objetos de interés que dependerán de la naturaleza del objeto costeadado y la razón por la cual la administración desea conocer el costo (finalidad del costeo).
- b) La planeación y el control: debería ayudar a los administradores a decidir qué, por qué, cómo debería hacerse y qué tan bien se está haciendo.
- c) La toma de decisiones: he aquí su fundamental importancia y razón de existencia en la organización.

En el caso bajo estudio por tratarse de un análisis de costo con el fin de presupuestar y establecer cuadros tarifarios, la información se orienta principalmente a la planeación y control.

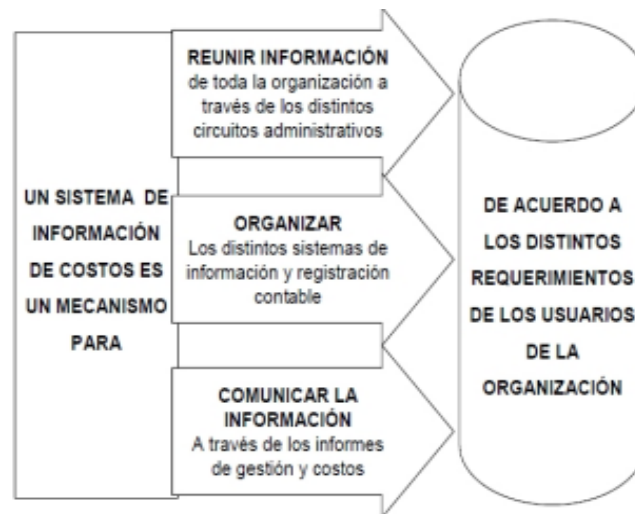


Gráfico 1: Fuente: Boschin y [otros], 2015.

II.4 - Clasificación de los Costos

"Clasificar los costos consiste en agruparlos sistemáticamente por tipos de costos, de manera de reunir a los que poseen ciertas características comunes que los diferencian de los agrupados en las otras categorías." (Giménez, 2005)

Para poder determinar el costo de un producto o servicio, se debe realizar la sumatoria de los factores en los que se incurre para obtener dicho producto o servicio. Por esto es importante realizar un análisis de las distintas clasificaciones, ya que existen numerosas categorías según el objetivo que se persigue.

A los fines del análisis se consideran fundamental las siguientes clasificaciones:

1) De acuerdo a su identificación con una actividad, departamento o producto (objeto de costo).

1.a. Costos directos: son aquellos que pueden vincularse en forma inequívoca y excluyente con un objeto de costo y que pueden ser reconocidos en su estado original o transformado dentro del producto o en la prestación del servicio.

En el presente análisis un ejemplo de costo directo es el combustible, el gasoil, ya que puede relacionarse directamente con el costo por kilómetro recorrido y sólo existe ese costo si el colectivo circula así como desaparece si no hay actividad. Otro ejemplo sería el costo de lubricantes como un costo de mantenimiento directo.

1.b. Costos indirectos: Surgen del consumo de factores que son consumidos por más de un objetivo o resultado productivo y no se vinculan en forma clara, inequívoca y excluyente con un solo objetivo. Para poder asignarlos debemos apelar a un mecanismo de asignación particular (prorratio).

Un ejemplo de costo indirecto es la prima de los seguros que incluyen responsabilidad civil, cobertura de las unidades y protección patrimonial, son un costo obligatorio para el funcionamiento



del servicio pero no dependen exclusivamente de los kilómetros recorridos.

2) De acuerdo con su comportamiento:

2.a. Costos variables: Son los que cambian en magnitudes totales en relación directa conforme se modifica el volumen de la actividad.

Los neumáticos tienen una vida útil en función de los kilómetros de uso y son un ejemplo de costos variables que aumentan ante mayor cantidad de distancia recorrida por las unidades.

2.b. Costos fijos: Son los que permanecen constantes en magnitudes totales y dentro de ciertos límites, sin importar las modificaciones que se realicen en el volumen de las prestaciones.

En el caso del transporte público de pasajeros los salarios son costos fijos operativos de gran magnitud e independientes de la prestación del servicio.

2.c. Costos semivariables: También conocidos como "semifijos" o mixtos, estos costos tienen como característica que están integrados por una parte fija y una variable.

El costo por el consumo de energía eléctrica es un ejemplo de costo mixto ya que existe un costo fijo mensual por la habilitación al servicio independientemente de su uso y además contiene un costo variable en función del uso del mismo dentro de la misma boleta.

3) Según el área o la función donde se genera el costo:

3.a. Costos de producción: Son aquellos factores que son utilizados en el proceso productivo, desde el inicio hasta que el producto se encuentra en condiciones de ser vendido.

Si bien lo que se "produce" en el caso propuesto es un servicio y no un producto, sí existen costos de producción como pueden ser los combustibles y lubricantes o bien los salarios de los conductores de los coches utilizados directamente en la producción de la prestación.

3.b. Costos de comercialización: Son los valores de todos los factores en que incurre una organización para vincularse con sus clientes actuales y potenciales.

Los costos por el sistema prepago de recaudación, el costo mensual por el uso de las terminales y el salario a los recaudadores de las empresas concesionarias son ejemplos de este tipo de clasificación.

3.c. Costos financieros: Son aquellos en los que se incurre para la gestión de obtención y aplicación de recursos necesarios para el funcionamiento de la empresa.

Los intereses por el uso de recursos financieros ajenos (préstamos, créditos, arrendamientos financieros) conforman este tipo de costos.

En el caso que nos convoca, específicamente en el artículo 10 de la ley marco 9.086 se establecen facultades del organismo regulador relacionadas con la fiscalización y planificación del servicio, incluido el parque móvil asignado a los servicios. Esta normativa exige que las unidades se mantengan actualizadas y obliga a su renovación de manera escalonada por antigüedad.

Un punto clave es que la antigüedad de las unidades no puede superar los 10 años, ni el



promedio general de la flota puede exceder ciertos límites, y se especifica que la renovación debe comenzar por sustituir las unidades más antiguas.

Este tipo de exigencia funciona como una obligación normativa directa de renovación del parque móvil, lo que implica que la autoridad regulatoria y los operadores deban planificar inversiones o mecanismos financieros para cumplirla.

La legislación y decretos vinculados al transporte en Mendoza incluyen la posibilidad de que la Secretaría de Servicios Públicos utilice recursos de rentas generales de la provincia o financiamiento específico para adquirir vehículos destinados al transporte urbano de pasajeros.

El financiamiento puede venir de varios mecanismos: recursos provinciales por presupuesto, licitaciones públicas para compra de unidades con inversión asignada por el Estado u otros mecanismos de financiamiento.

3.d. Costos administrativos: los valores de todos los factores relacionados con la gestión de información, no vinculables con las tres clasificaciones anteriores.

Los salarios del personal de administración de cada grupo empresarial concesionario conforman este tipo de costos tal como se detallarán en el análisis.

II.5 - Asignación de Costos

Para poder determinar el resultado del ejercicio de una empresa es necesario que se tengan presentes los conceptos antes mencionados de costos, sistemas de costos y sus clasificaciones. La forma en que se presenta este resultado indica claramente la diferencia entre los beneficios económicos obtenidos, es decir los ingresos, y los costos; los esfuerzos económicos en los que se debió incurrir para la obtención de dichos ingresos.

En una empresa de servicios, el costo de los servicios prestados resume el valor de los insumos adquiridos necesarios para dicha prestación y el de los gastos relacionados. Se buscan caminos que unan en forma razonable y fundada a los factores consumidos con los resultados del proceso productivo y/o de prestación de servicios. La acumulación y determinación de costos se sustenta en modelos y metodologías que se utilizan para realizar los análisis correspondientes.

Por metodologías de costos, debe entenderse a esquemas de cálculo para la determinación de costos que se implementan en función a la modalidad operativa de la empresa y el tipo de producto o servicio que prestan.

Podemos diferenciar dos metodologías:

- Sistema de costos por proceso: se realiza la división de tareas en departamentos o áreas, quienes van agregando valor a medida que participan de la producción. Éstos son reconocidos como objetos generadores del costo. Este tipo de sistema se utiliza para la producción de bienes de



características homogéneas, con el objetivo de generar stock para hacer frente a la demanda de mercado.

A su vez, se caracterizan por ser procesos continuos por lo que las plantas se encuentran operando cerca de su capacidad práctica máxima de producción.

- Sistema de costos por órdenes: éste, en cambio, no prioriza la asignación de costos por cada proceso por el que atraviesa el producto o servicio, sino que como objeto de costo se identifica al lote de productos que son los que consumen factores de costo. La producción se caracteriza por ser diferenciada y llevarse a cabo por medio de procesos intermitentes. Independientemente del objeto de costo, esta metodología permite la departamentalización de los factores.

II.6 - Modelos de costos

Las metodologías anteriormente nombradas, se basan en una serie de supuestos para la determinación del costo y su posterior expresión. A estos supuestos se los llama "Modelos de Costeo" y son los principios que, dependiendo de la necesidad de consumo de factores que se requiera para lograr un determinado objeto de costo, formarán las bases para el cálculo del costo, por eso es que se los puede clasificar de la siguiente forma:

1 Desde el punto de vista cualitativo:

1.a. Modelo de costeo variable: considera que los únicos factores necesarios para la obtención de un objetivo son aquellos que poseen la cualidad de ser sensibles a los cambios en los volúmenes del objetivo logrado, es decir los costos de tipo variables. Mientras que los costos de tipo fijo son considerados costos del periodo.

1.b. Modelo de costeo completo: considera como necesarios todos aquellos factores que son utilizados en el proceso donde se obtiene el objetivo costeadado, sin importar su comportamiento frente a los cambios en los volúmenes de objetivo a costear. Es decir, se considera que tanto los costos fijos como variables de producción forman parte del costo del producto.

2 Desde el punto de vista cuantitativo:

2.a. Modelo real, resultante o histórico: considera como necesaria la cantidad real de factores consumidos.

2.b. Modelo "normalizado": considera como necesaria la cantidad normal que debería utilizarse de factor, de acuerdo a pautas preestablecidas. Por lo tanto, y tal como lo establecen las normas contables, en el caso que existiera un desvío respecto a las pautas preestablecidas se genera una diferencia entre los factores realmente consumidos y el costo normal. Dicha diferencia no es vinculable al objetivo a costear, sino que es considerado como otros resultados de la gestión. (Canale de Decoud, 2004)



Cabe destacar que en el caso que nos ocupa existe una normativa de cumplimiento obligatorio como más adelante se detalla que debería estar respaldado por la ciencia o la técnica y no es el objeto de este trabajo hacer una crítica a esta metodología.

II.7 - Distribución de Costos

La organización, al realizar sus actividades necesita de la utilización de múltiples factores de todo tipo y naturaleza, todos necesarios para el producto o servicio final a prestar. La tarea del sistema de costos será poder determinar la forma en que se van a asociar los costos de los factores con los objetos de costos.

Lo primero será saber cuál es la actividad o función sobre la que interesa conocer su costo y desde ahí se analizan todos los costos vinculados, es decir se determina el objeto de los costos. Pero la dificultad de la tarea radica en que no es tan sencillo individualizarse, por lo cual se los debe segregar, buscando la correcta asociación entre objeto y factores y así poder tenerlos clasificados e identificados.

En toda empresa la clasificación de costos más básica y que siempre está presente, es la funcional, ya que da una primera separación entre todos los costos relacionados con la producción y los que no se vinculan a ésta, sino a las demás funciones del ente, como comercialización, administración y financiación. Una vez separados de esa forma se debe ver si dentro de cada función, se pueden vincular directamente con el objeto de costos o no, y allí es cuando se clasifican en directos o indirectos.

Entonces, los costos directos se asocian en forma física y económica. De manera física porque se puede calcular el uso del factor en el objeto (metros, kilos, cm², etc.); y económica porque esa valoración debe tener un costo concordante con el del factor que se mide, siendo el beneficio de su medición mayor al costo que implica determinarlo.

Entonces los costos directos son aquellos materiales directos, trabajo directo y demás que se asignan en forma totalmente objetiva, mientras que los indirectos no serán evidentes en su relación con el objeto, es decir no se pueden vincular con una línea de productos o servicio exclusivo, pero se trata de asignarlos de la forma más representativa posible. Esto se debe a una imposibilidad técnica o también a un perjuicio económico de hacerlo.

Como se dijo anteriormente, la asignación de costos no será una vinculación irrefutable, debido a las numerosas variables que se pueden presentar en dichos costos, pero para eso se utiliza un "método de distribución de costos o prorratio" en función a una base que representa objetivamente la relación causa - efecto entre los factores y su objeto de costo.



II.8 - Sector Público

Según la definición de Núñez Miñana por sector público se entiende el conjunto de organismos y unidades económicas que dependen directamente del Estado, sea porque se trata de organismos integrantes del propio Estado (vgr. Ministerios) o haciendas productivas de bienes y servicios de propiedad, conducción y/control del Estado. El resto de las unidades económicas que no integran el sector público componen el sector privado de la economía.

En la práctica, esta dicotomía “sector público-sector privado” reconoce algunas zonas grises en la frontera de un sector y el otro, que lleva a algunos casos en que resulta difícil delimitar exactamente si pertenecen al sector público o al sector privado. Ello debido a que en mayor o menor medida todas las unidades económicas privadas dependen del control del Estado, a través de subsidios directos o indirectos, tratamientos impositivos especiales, legislación de regulación de algún aspecto de su actividad, etc; por otro lado, la mera propiedad de alguna parte del capital de una empresa privada no es suficiente como para que dicha empresa sea incluida dentro del sector público (vgr. empresa mixta).

La distinción fundamental entre sector público y sector privado responde a la diferencia en la lógica de funcionamiento de ambos segmentos de la economía global. En el sector privado el funcionamiento se basa en el sistema de mercado en que actúan las unidades económicas (las familias como unidades de consumo y las empresas como unidades de producción); los resultados se determinan por la interacción de las diferentes decisiones individuales de cada unidad, y las herramientas de análisis son las de la Economía. En cambio en el sector público aparece un elemento distintivo, derivado del poder del Estado, que en principio es una única unidad de decisión, lo cual introduce una diferencia fundamental en la lógica del funcionamiento del sector público comparado con el sector privado; las herramientas de análisis son las de las Finanzas Públicas. Es importante notar que para las Finanzas Públicas el punto fundamental radica, más que el análisis interno del sector público, en la interacción de las decisiones (y efectos) entre el sector público y el sector privado.

La diferencia reseñada es fundamental desde el punto de vista político. Si se postula como deseable que la interferencia del poder coactivo del Estado sea mínima respecto a los resultados obtenidos por el sistema de mercado –los cuales se presume que se ajustan a los verdaderos deseos de los habitantes expresados a través de las decisiones individuales que están detrás de la oferta y la demanda –entonces el mayor tamaño del sector público aparece como un peligro de alejamiento de la asignación de recursos y distribución del ingreso que se obtendría con el funcionamiento sin interferencias del sistema de mercado.

Si bien se habla del Estado o del Gobierno, como una unidad de decisión, es importante de entrada tener en claro la complejidad de la composición del sector público en un país como Argentina.



En 1er término, se deben distinguir los distintos niveles de gobierno: en un país de estructura federal, existen gobiernos con autonomía de base territorial (es decir, que son elegidos por los ciudadanos de un determinado territorio y que ejercen poderes limitados a dicho territorio); según el tamaño geográfico de dicha base territorial, puede pensarse en distintos niveles: el nivel máximo sería el Gobierno Nacional o Gobierno Federal, que cubre todo el país; luego un nivel menos extenso territorialmente que serían los Gobiernos Provinciales o Estados; y finalmente un último nivel de Gobiernos Municipales o comunales, para territorios relativamente pequeños.

En 2do término, se pueden distinguir dentro de cada uno de los niveles de gobierno señalados, dos grandes tipos de organismos: Gobierno General y Empresas Públicas. Las empresas públicas, al igual que las empresas privadas, son unidades de producción que combinan factores productivos (trabajo, capital, recursos naturales, capacidad empresarial) para obtener bienes y servicios que venden en el mercado a los usuarios. La diferencia fundamental radica en la propiedad, dirección y control de las Empresas Públicas por parte del Estado, en tanto la propiedad, dirección y control de las Empresas Privadas están en manos de particulares.

El tipo de bien que producen las Empresas Públicas, al igual que las Empresas Privadas, es el que en Finanzas Públicas se denomina como “bien privado” que tiene tales características: consumo individual o rivalidad en el consumo, aplicación del principio de exclusión y divisibilidad de los beneficios; que para ellos puede funcionar el sistema de mercado: existe oferta (de productores que a determinado precio están dispuestos a vender una determinada cantidad) y existe demanda (de usuarios que a determinado precio están dispuestos a comprar una determinada cantidad).

Consumo individual: significa que una unidad adicional consumida por una persona, implica restar una unidad consumida por otra persona; por lo tanto hay rivalidad en el consumo ya que una persona se perjudica por el hecho de que otra consuma. La aplicación del principio de exclusión significa que el productor puede en cada caso entregar o no entregar el bien a cada una de las personas usuarias en la medida que estén o no dispuestas a pagar un cierto precio. La divisibilidad de beneficios quiere decir que es posible separar el beneficio recibido por cada uno de los consumidores.

En cambio, el tipo de bien o servicio que proveen los organismos agrupados en la categoría de Gobierno general es el que en Finanzas Públicas se denomina como “bien público”, cuyas características impiden que para su producción funcione el sistema de mercado, ya que no existe oferta de empresas privadas.

El consumo conjunto implica que una vez provisto el bien público, el mismo satisface las necesidades de varias personas, sin que la satisfacción de una de ellas disminuya la posibilidad de satisfacción de otra. La falta de aplicación del principio de exclusión impide discriminar entre el usuario que paga el servicio exigido y otras personas que no pagan dicho precio; por lo tanto, el empresario privado no podría cubrir sus costos de producción con la venta del producto debido a que



nadie estaría dispuesto a pagar por el producto.

El esquema de financiamiento de la provisión de bienes públicos es totalmente diferente al de provisión de bienes privados; en este último caso, la empresa (sea pública o privada) cubre sus egresos mediante la venta de sus productos, cobrando un precio a cada uno de los usuarios; en el 1er caso, el Gobierno General debe prestar servicio por un lado, y por otro lado arbitrar en forma coactiva los fondos requeridos para la provisión de ese servicio, ya que no puede obtenerlos por vía voluntaria de los usuarios como en el caso de los bienes privados.

Los usuarios pueden negarse a pagar el precio del bien privado producido ya sea por empresa pública o privada quedándose sin el servicio, en tanto el contribuyente no puede negarse a pagar el tributo, aun cuando manifestara el deseo de que no se prestara el servicio.

Las erogaciones públicas componen uno de los elementos básicos del análisis fiscal y son la aplicación de recursos, generalmente en moneda, efectuada por el Estado para la obtención de sus fines. En la práctica, se definen en relación al Presupuesto del Gobierno (sin embargo fuera del mecanismo presupuestario se efectúan importantes transacciones...)

Como no solamente interesa el monto total de erogaciones públicas sino también su composición, se presentan distintas clasificaciones de las mismas para su análisis como la institucional, económica, por objeto del gasto, por finalidades y funciones y territorial entre las más importantes.

En la etapa de preparación del presupuesto, el responsable de cada organismo es el que está en mejores condiciones de preparar el proyecto de presupuesto del mismo ya que se supone que es el que tiene mejor experiencia y conocimiento de las tareas desarrolladas y de las necesidades enfrentadas.

En la etapa de ejecución del presupuesto, el responsable de cada organismo es quien toma a su cargo dicha ejecución, y por lo tanto necesita registrar los créditos autorizados, los montos gastados y los saldos sin ejecutar.

En la etapa de control del presupuesto, lo que se juzgará será la responsabilidad de la autoridad máxima del organismo en cuanto a su gestión presupuestaria.

Para el caso bajo análisis el EMOP, Ente de Movilidad Provincial es el responsable de presupuestar y ejercer el control correspondiente sobre el sistema de transporte urbano de pasajeros de Mendoza.

La clasificación económica de las erogaciones distingue entre erogaciones corrientes y de capital.

En el caso de erogaciones corrientes se trata de la incorporación de bienes o servicios que se agotan en una única utilización (vgr. combustible para el funcionamiento de los colectivos) mientras que en las erogaciones de capital, se incorporan bienes que no se agotan con el primer uso (vgr. una nueva unidad en el servicio de transporte). Los primeros tipos de gastos son repetitivos y deben



realizarse nuevamente cada año (por ejemplo el pago de sueldos de choferes de transporte público de este año no implica que el año próximo no deban repetirse) mientras que los otros gastos no deben repetirse todos los años (una vez construido el galpón para estacionamiento de los coches, la estructura durará varios años hasta que sea necesario construir uno nuevo en su lugar).

Otra forma de distinguir estas 2 categorías sería a través del efecto que tienen sobre el patrimonio de la entidad: los gastos públicos corrientes no alteran el patrimonio (neto) de la entidad; los gastos de capital en cambio lo aumentan (al finalizar el ejercicio en el cual se incorporó un bien de capital, el patrimonio del Estado es superior al de comienzo del ejercicio).

II.9 - Bienes y servicios públicos

“Ciertas necesidades se satisfacen con bienes públicos que tienen características que los diferencian de los bienes privados; en tanto estos últimos pueden ser provistos por el sistema de mercado (productores privados que ofrecen y consumidores privados que demandan), los bienes públicos (o sea, aquellos que satisfacen necesidades sociales) tienen características tales que el sistema de mercado no podría proveerlos. Aún en un Estado liberal con el máximo de “laissez faire”, debería proveer directamente estos bienes públicos como defensa nacional, relaciones exteriores, justicia, policía (...).”

Los bienes privados pueden ser provistos a través del mecanismo de mercado, pero debido a ciertas imperfecciones (monopolios, costos decrecientes, externalidades, etc...) el libre juego de mercado no producirá el óptimo económico. En estos casos, la intervención del Estado se propone, sea para modificar las señales precio, o interferir en el juego de oferta y demanda, para acercar a la economía a ese óptimo.

El Estado puede proponerse modificar la distribución del ingreso entre los distintos grupos sociales o regiones que resultaría espontáneo del sistema de mercado, en cuyo caso podría utilizar la política fiscal para dicho objetivo.

Los objetivos más relevantes de la política fiscal son satisfacción de las necesidades sociales, correcciones en la asignación de recursos, redistribución del ingreso, estabilización de la economía, desarrollo económico, independencia nacional, equilibrio territorial, entre otros.

Según Horacio, “los principales instrumentos ligados a la política fiscal son erogaciones públicas, tributos e ingresos no tributarios (precios y tarifas públicas)”. Núñez Miñana, Horacio, (1998).

La gran complejidad de la política fiscal (y en general de la política económica, de la cual la política fiscal es una rama) radica precisamente en la multiplicidad de objetivos perseguidos y por lo tanto en la necesidad de acudir a un número considerable de instrumentos para alcanzar dichos



objetivos. Esto sumado a que “cada instrumento opera positivamente sobre uno de los objetivos, pero simultáneamente tiene efectos negativos sobre los otros objetivos”.

“Dependiendo de la magnitud relativa de los efectos positivos y negativos de cada instrumento, pudiera ser que no fuera posible arribar a los niveles deseados para cada uno de los objetivos, sino que fuera necesario detenerse a cierta distancia de cada uno de ellos, ya que la tentativa de acercarse más a uno de ellos solo puede lograrse a costa de alejarse de otro de los objetivos; es el caso muy habitual conocido como el problema del “trade off” o de “trueque” entre objetivos; vgr. para reducir más la inflación puede resultar necesario estar dispuesto a aumentar la desocupación, o inversamente, para reducir la desocupación, permitir aumentar la inflación. Este aspecto de conflicto entre objetivos es uno de los más difíciles y penosos de enfrentar para el político práctico en la toma de decisiones.

Aparece la necesidad de que la política fiscal sea un paquete coherente, es decir que esté analizando el impacto conjunto de cada uno de los instrumentos aislados. De esta forma, ciertos aspectos negativos de un instrumento (vgr. impuesto sobre los consumos) pueden estar neutralizados por otros instrumentos (vgr. impuestos sobre la renta neta o gastos de transferencia).

Para alcanzar los objetivos propuestos puede recurrirse, además de los instrumentos fiscales, a otros instrumentos: los de la política monetaria, crediticia, cambiaria, etc. Los posibles conflictos entre instrumentos, y la necesidad de la coherencia en el grado de utilización de cada uno de los instrumentos, se extiende en este caso a la comparación y combinación de instrumentos fiscales y extrafiscales.

En la práctica, cada instrumento (tanto fiscal como extrafiscal) afectan a cada uno de los objetivos, de forma que la política económica no puede descentralizarse por organismos autónomos cada uno de los cuales utilice sus instrumentos apuntando únicamente a un determinado objetivo. Resultará necesaria la coordinación de los diversos instrumentos, y por lo tanto de la acción de los diversos organismos públicos, en un programa económico definido y coherente. Esta es una tarea que en la práctica resulta dificultada por las divergencias de puntos de vista y de intereses de los distintos segmentos del sector público involucrados.

II.10 - Finanzas Públicas, Contabilidad Pública y Contabilidad de Costos

Como el objeto de estudio son los costos de un servicio público pasaremos a describir brevemente las Finanzas Públicas.

Tomamos la definición de Núñez Miñana “Las Finanzas Públicas estudian el proceso ingreso-gasto llevado a cabo por el Estado, (...) expresado en términos monetarios, en cuanto permite determinar la forma en que el Estado logra los fines perseguidos y las consecuencias –deseadas o no deseadas- de dicho proceso” .



El mismo autor explica: “...El Estado se propone alcanzar determinados fines (vgr. defensa nacional, educación, salud) para lo cual debe realizar determinadas erogaciones (en personal, en equipos de capital, en insumos) y las formas de financiar estas erogaciones será a través de los recursos o ingresos que debe obtener.” En nuestro trabajo el fin a alcanzar por el Estado es la provisión de servicio de transporte público de pasajeros, urbano de Mendoza y el análisis de los costos sirve, entre otros, para determinar la tarifa que es una de las formas de financiar las erogaciones que implica prestar el servicio. Más adelante se verán otras formas de financiar las erogaciones además de la recaudación por la tarifa al usuario.

Respecto al mencionado “proceso ingreso-gasto”, el autor destaca “no debe entenderse que uno de los componentes es más importante que el otro. (...) las decisiones son simultáneas respecto a los dos lados del proceso, y no tiene sentido tratar aisladamente uno de ellos.” Esto, en relación al asunto que nos compete, se verá más adelante que para la determinación de la tarifa al usuario, que es parte del ingreso obtenido por la prestación del servicio, el análisis se centra en los costos por las erogaciones necesarias para la provisión del mismo.

Volviendo a la definición, es necesario que el proceso ingreso-gasto se exprese en términos monetarios. “Del lado de las erogaciones, el Estado adquiere bienes o servicios productivos para cumplir con sus fines y en contrapartida entrega flujos de dinero; por el lado de los recursos, se trata fundamentalmente de entrega de flujos monetarios por parte del sector privado al estado (pago de tributos por los contribuyentes, compra de títulos públicos por los ahorristas, etc.)” en la práctica específica del objeto de estudio de esta tesis se observa que la adquisición por parte del Estado, de los bienes o servicios productivos para cumplir con sus fines obra a través de la forma jurídica: licitación pública y se instrumenta a través de un contrato de concesión. (No es objeto de este trabajo ahondar estos aspectos).

“El punto de vista de las Finanzas Públicas se refiere al proceso ingreso-gasto como posible herramienta del Estado para obtener los fines que se propone” (...) la Contabilidad Pública se interesa en el proceso ingreso-gasto del Estado, pero desde el punto de vista de la adecuada registración y control de las operaciones.

Carlos Giménez define la Contabilidad como “la disciplina que trata de los procedimientos a utilizar para relevar y procesar información que permitan luego construir modelos que resulten representativos de los aspectos patrimonial, económico y financiero de cualquier ente”.

Según Enrique Fowler Newton la contabilidad es una disciplina técnica que, a partir del procesamiento de datos sobre:

- la composición y evolución del patrimonio de un ente;
- los bienes de propiedad de terceros en su poder; y
- ciertas contingencias,



- produce información (expresada principalmente en moneda) para: la toma de decisiones de administradores y terceros interesados; y la vigilancia sobre los recursos y obligaciones de dicho ente.

Según Carlos Giménez cuando hablamos de estados para la gestión, surgidos de la contabilidad de gestión, nos estamos refiriendo a modelos para uso interno de los entes y que, por tanto, pueden ser preparados a partir de procedimientos que no requieren un lenguaje de entendimiento común como los estados contables originados en la contabilidad patrimonial o financiera que tiene usuarios indeterminados por lo que necesita prepararse a partir de los principios de contabilidad generalmente aceptados, sino simplemente un lenguaje a medida de las necesidades informativas de usuarios que, en este caso, están perfectamente identificados, tanto en cuanto tiene que ver con quiénes se trata, como en lo referente al tipo de información que requieren.

Los 2 productos más importantes de la contabilidad de gestión son la contabilidad de costos y el sistema de presupuesto. Ello de ninguna manera excluye la existencia de otros sistemas de información sobre aspectos de repercusión directa o indirecta en los aspectos patrimonial, económico y financiero antes citados, pero los mencionados son los más comúnmente utilizados. Los estados (también contables) que se convierten en modelos de análisis producidos tanto por la contabilidad de costos cuanto por el sistema de control presupuestario, son la exposición de la información para fines puramente internos; la dirección de los entes requiere de ellos para que su gestión alcance los mejores niveles de eficiencia.

Cuando hablamos de unidades económicas, la idea está referida a cualquier tipo de ente. En todos ellos, lucrativos o no, la administración de recursos escasos se convierte en un eslabón crítico para poder alcanzar los objetivos propios del ente, y aun cuando en las empresas (paradigma de entidades productivas y, por lo tanto lucrativas) tal administración de recursos es la esencia misma y la justificación única de su propia existencia, en ningún ente es posible manejarse al margen de la gestión económica.

Por ello el concepto de unidad económica, debemos entenderlo en un sentido muy amplio. En todos los casos (con o sin fines de lucro) se requiere de la aplicación y, por lo tanto, de la administración racional de recursos. La relación entre los recursos insumidos y la calidad y cantidad de los objetos alcanzados, debe tender a ser la mejor posible. Por eso decimos unidad económica, por cuanto el concepto de economía surge, precisamente, de la condición de escasos de todos los recursos necesarios para cubrir cualquier tipo de necesidades; por eso, hasta los entes no lucrativos constituyen una unidad económica, y si bien en este texto, por razones obvias, se pondrá mayor énfasis en todo lo referido a las empresas (entes lucrativos) ello de ninguna manera excluye la consideración genérica de los de otro tipo a efectos de las consideraciones que aquí se presentan.

Una de las características más destacadas de la contabilidad de costos es esencialmente



analítica: a mayor grado de detalle, mayor y mejor información acerca de todos los fenómenos que concurren al consumo de recursos aplicados a cualquier objetivo. El grado de análisis apunta a desmenuzar lo referido a todos los factores que inciden en los niveles de costos y, por lo tanto, a brindar elementos que permitan mejorar los niveles de eficiencia. No se concibe la idea de manejar y procesar información sobre costos sin que ésta permita analizar aquellos aspectos a los cuales apunta. Por lo tanto, sólo tal análisis requiere del suficiente detalle para formar opinión seria y fundada sobre los niveles de eficiencia y los factores que influyen en ella.

Es por ello que, en cualquier sistema de contabilidad de costos encontramos planes de cuentas extensos, con amplio uso de cuentas analíticas y, más aún, con muchos grados distintos de profundidad en el análisis. El manejo de tales cuentas no necesariamente responde a procedimientos propios de la partida doble, la que sí es aplicada a lo que hemos llamado la contabilidad general, pero el funcionamiento de esas cuentas analíticas, el control de sus saldos, con las clasificaciones y agrupamientos adecuados, es deseable que encaje en el sistema amplio y que concilie con las cuentas sintéticas de la contabilidad general.



III - MARCO INSTITUCIONAL

El sistema de transporte público urbano de pasajeros en la provincia de Mendoza constituye un servicio público esencial, orientado a garantizar la movilidad de la población dentro del área metropolitana. Su prestación se realiza mediante un esquema de concesión a empresas privadas, bajo la regulación y control del Estado provincial, quien establece las condiciones de operación, los niveles de servicio y el régimen tarifario aplicable.

El área metropolitana de Mendoza concentra la mayor parte de la demanda del servicio, lo que implica una estructura operativa compleja, caracterizada por elevados costos fijos y una fuerte dependencia de variables macroeconómicas, tales como el nivel de actividad, el precio de los combustibles y la evolución salarial.

La configuración institucional del sistema mendocino presenta una separación funcional entre la autoridad política (Secretaría) y el organismo regulador técnico (EMOP), lo que responde a un modelo de gobernanza que busca diferenciar la definición de políticas públicas de su fiscalización operativa.

III.1 - Secretaría de Servicios Públicos – Gobierno de Mendoza

La Secretaría de Servicios Públicos de Mendoza, dependiente del Gobierno de la Provincia de Mendoza, es el órgano del Poder Ejecutivo provincial responsable de la formulación, planificación y ejecución de las políticas públicas vinculadas a los servicios públicos, entre ellos el transporte público de pasajeros.

En materia de transporte, su función es estratégica y política, ya que:

- Define lineamientos generales del sistema.
- Diseña el esquema de financiamiento (subsidios y política tarifaria).
- Determina el modelo de prestación (concesiones, contratos, integración modal).
- Supervisa la implementación de la política pública.

Es decir, la Secretaría actúa como autoridad política y de diseño del sistema.

III.2 - EMOP: Funciones y atribuciones

El EMOP es el Ente de Movilidad Provincial y la Ley 9.086 la define como autoridad de control de la prestación y funcionamiento del sistema de movilidad y en particular del servicio público de transporte de pasajeros.

Es el encargado de evaluar el servicio mediante los indicadores de gestión operativa, atención



al usuario y eficiencia y cobertura del mismo. Además dicta reglamentación al respecto.

Es un ente autárquico creado para ejercer funciones técnicas, regulatorias y de control sobre el sistema de transporte y movilidad provincial.

Su rol es técnico y regulador, no político. Entre sus funciones se destacan:

- Fiscalizar el cumplimiento de los contratos de concesión.
- Controlar frecuencias, recorridos y calidad del servicio.
- Administrar el sistema de información y control.
- Aplicar sanciones ante incumplimientos.
- Realizar estudios técnicos sobre movilidad.

El EMOP opera con autonomía técnica respecto del Poder Ejecutivo, aunque se encuentra dentro del esquema institucional provincial.

De acuerdo con la mencionada ley 9.086, la prestación del servicio público de transporte de pasajeros regular se encuentra enmarcada en el sistema de movilidad metropolitano y sujeta a la unificación de dicho sistema a través de la marca MendoTRAN identitaria del servicio en todo el área metropolitana del Gran Mendoza. La sujeción a esta marca es aplicable a la prestación que realiza el Estado en forma directa, por delegación a través de concesión a particulares, o mediante la empresa de capital estatal STM-SAUPE.

III.3 - Concepto de tarifa técnica

La tarifa técnica se define como el valor que debería abonarse por el servicio de transporte público para cubrir la totalidad de los costos de operación, mantenimiento y amortización, considerando una rentabilidad razonable para el concesionario.

Desde el punto de vista de la contabilidad de costos, la tarifa técnica surge de la división del costo total del sistema por la cantidad de pasajeros transportados o por los kilómetros recorridos, según el modelo adoptado. En la práctica, la tarifa al usuario puede ser inferior a la tarifa técnica, siendo la diferencia cubierta mediante subsidios estatales.

III.4 - Marco normativo aplicable

El transporte público de pasajeros se encuentra regulado por un conjunto de normas de alcance nacional y provincial. A nivel nacional, la Ley de Transporte Público de Pasajeros (Ley N.º 24.649) establece principios generales vinculados a la prestación del servicio, la seguridad y la intervención del Estado.



En el ámbito provincial, la normativa específica regula el sistema de concesiones, las condiciones contractuales y los mecanismos de determinación tarifaria. Dicho marco legal asigna al Estado provincial la responsabilidad de garantizar la continuidad, regularidad y accesibilidad del servicio, al tiempo que debe velar por el equilibrio económico-financiero de las concesiones.

La regulación tarifaria se fundamenta en la necesidad de compatibilizar tres objetivos centrales: la sustentabilidad económica del sistema, la protección del usuario y el uso eficiente de los recursos públicos destinados a subsidios.

III.5 - Legislación provincial

El servicio en cuestión se rige por la Ley de Movilidad Provincial 9086 sancionada en el año 2018 que regula el sistema de transporte de pasajeros y cargas dentro de la provincia de Mendoza. Establece la autoridad de aplicación (Secretaría de Servicios Públicos / Dirección de Transporte), fija las condiciones de administración, prestación y planificación así como se ocupa de definir aspectos como clasificación del servicio, exigencias de marca e identidad del sistema (por ejemplo MendoTRAN), y roles de control.

Por su lado el Decreto Reglamentario de la Ley 9086 reglamenta en detalle la aplicación de la Ley de Movilidad (9086) y determina aspectos operativos como concesiones, permisos, habilitaciones, control y fiscalización del servicio, roles de la autoridad, prestación directa o delegada, entre otros.

La Ley marco para la administración, planificación y regulación del transporte público de pasajeros 7412 fue sancionada en el año 2005 y está vigente con sus modificaciones posteriores. En ella se establece el marco específico para el transporte público de pasajeros, su planificación, regulación y control. Esta norma contiene actualizaciones como por ejemplo la Ley 9051 de 2018 que incorpora el Ente de Movilidad Provincial – E.Mo.P..

Recientemente en noviembre de 2025 se aprobó una modificación normativa que actualiza algunos artículos de las Leyes 9086 y 7412 para adaptar la regulación al transporte mediante plataformas electrónicas y nuevos modos de movilidad a través de la Ley 9676. (Chat GPT, 2026)

III.6 - Contratos de concesión y equilibrio económico-financiero

Los contratos de concesión constituyen el instrumento jurídico mediante el cual el Estado delega la prestación del servicio a empresas privadas. Uno de los principios fundamentales de estos contratos es el equilibrio económico-financiero, entendido como la correspondencia entre los costos de prestación del servicio y los ingresos obtenidos por el concesionario.

Cuando dicho equilibrio se ve alterado por factores externos, como la inflación o variaciones significativas en los costos, resulta necesario ajustar la tarifa o incrementar los subsidios, a fin de evitar el deterioro del servicio o la inviabilidad económica de las empresas prestatarias.

III.7 - Procedimiento de determinación tarifaria y audiencias públicas

La determinación de la tarifa del transporte público urbano de pasajeros en la Provincia de Mendoza no constituye un acto meramente administrativo, sino un procedimiento institucional reglado que incorpora instancias técnicas y participativas.

En el marco de la Ley N.º 9086 y su reglamentación mediante el Decreto N.º 1512/2018, el proceso de actualización tarifaria contempla la realización de audiencias públicas como mecanismo de transparencia, participación ciudadana y control democrático.

Etapas del procedimiento

El proceso de aprobación de la tarifa puede sintetizarse en las siguientes etapas:

a) Elaboración del estudio de costos

El Ente de Movilidad Provincial (EMOP) realiza el análisis técnico de la estructura de costos del sistema, considerando los costos operativos (combustible, lubricantes, mantenimiento), costos laborales, amortización de unidades, seguros, gastos administrativos, proyección de kilómetros recorridos y demanda estimada.

Este estudio determina el valor de la denominada tarifa técnica, entendida como aquella necesaria para cubrir la totalidad de los costos del sistema bajo parámetros de eficiencia.

b) Evaluación del equilibrio económico-financiero

Se analiza la relación entre la tarifa técnica, la tarifa vigente y el nivel de subsidios provinciales y/o nacionales. En caso de verificarse un desfase significativo, se propone una recomposición tarifaria o una modificación del esquema de financiamiento.

c) Convocatoria a audiencia pública

La autoridad competente convoca formalmente a audiencia pública, donde se exponen los fundamentos técnicos del ajuste propuesto. En esta instancia se presentan los estudios de costos, se detallan las variables que justifican la actualización, se habilita la participación de usuarios, asociaciones y actores institucionales.



d) Resolución administrativa final

Concluida la audiencia, la autoridad política —Secretaría de Servicios Públicos— dicta el acto administrativo que establece la nueva tarifa o dispone el mantenimiento del esquema vigente.

Naturaleza jurídica de la audiencia pública

La audiencia pública no tiene carácter vinculante en términos estrictos, pero constituye un requisito procedimental esencial que garantiza: transparencia en la determinación tarifaria, acceso a la información técnica, participación ciudadana y legitimidad del acto administrativo.

Desde la perspectiva institucional, este mecanismo refuerza el principio de publicidad de los actos de gobierno y contribuye a dotar de racionalidad económica a la decisión tarifaria.

Vinculación con la estructura de costos

El procedimiento tarifario encuentra su fundamento central en el análisis de la estructura de costos del sistema. La audiencia pública funciona como el espacio donde se explicita la relación entre el costo real del servicio, subsidios disponibles y la tarifa abonada por el usuario.

Durante el período 2021–2022 —objeto del presente trabajo— las instancias de audiencia pública se desarrollaron en un contexto de fuerte intervención estatal y significativo financiamiento vía subsidios. En consecuencia, la tarifa aprobada no necesariamente coincidía con la tarifa técnica plena, sino que reflejaba una combinación entre aportes estatales y precio al usuario.

En el escenario actual de reducción de subsidios nacionales, el análisis de la estructura de costos adquiere mayor relevancia, ya que la audiencia pública se convierte en el ámbito donde se transparenta la brecha entre el costo económico real del sistema y la tarifa efectivamente aplicada.

Relevancia para el presente trabajo

La experiencia de participación en el proceso de audiencia pública durante el año 2022 permitió acceder a información primaria sobre la conformación del costo por kilómetro y la metodología utilizada para su actualización. Ello aporta un valor empírico significativo al presente estudio, al permitir analizar la estructura de costos desde una perspectiva técnica e institucional integrada.

En este sentido, el procedimiento tarifario no constituye un elemento accesorio del sistema, sino una instancia central donde confluyen la dimensión económica, jurídica y política del transporte público urbano de pasajeros.

Cabe destacar que parte de la información técnica utilizada en el presente trabajo fue suministrada por la Contadora Liliana Foglieni, Subdirectora de Control y Tarifas del Ente de Movilidad Provincial (EMOP), en el marco de las prácticas profesionales realizadas durante el período 2020–2022 (entrevista personal, 2022).

IV - ANÁLISIS DE COSTO

IV.1 - Aclaraciones previas

Si bien el servicio público de la provincia se compone del transporte urbano junto con el de media y larga distancia, sólo hemos analizado el costo por la prestación dentro del ámbito del AMGM que significa Área Metropolitana del Gran Mendoza.

AMGM incluye a los departamentos de Ciudad de Mendoza, Godoy Cruz, Las Heras, Guaymallén, Luján y Maipú.

No es objeto del presente escrito comparar los costos y especificaciones de cada empresa concesionaria o grupo/línea de colectivos por lo que los consideraremos un todo en relación al análisis a efectuar.

IV.2 - Metodología

La metodología de estimación de costos de explotación de los servicios de transporte público de pasajeros de la provincia de Mendoza se inició tomando como base aquella implementada por el Ministerio de Transporte de la Nación para los servicios de jurisdicción nacional, también implementado en los servicios provinciales y municipales del área metropolitana de Buenos Aires.

Las actividades desarrolladas en el Informe de actualización del costo del kilómetro recorrido del transporte urbano de pasajeros del año 2021 incluyeron la revisión crítica de los antecedentes existentes en la provincia sobre la estimación de costos para cada uno de los segmentos de la oferta y el intercambio con áreas técnicas de la Administración Pública.

El método de cálculo se orienta a determinar el costo por kilómetro para cada grupo de traficación. A tal efecto los parámetros adoptados se refieren a una empresa “ideal” que en promedio resulta representativa de cada segmento de la oferta.

Asimismo, los parámetros reflejan el grado de integración verificable en las empresas operadoras del sistema, el cumplimiento de las obligaciones que derivan de la normativa vigente en todos los aspectos que las atañen y un grado de eficiencia razonablemente alto con que las mismas deben desenvolver sus prestaciones.

Los precios de los distintos insumos a considerar, por su parte, se deben corresponder con el poder de compra relativo que presentan las empresas del sector.



El método de cálculo, además de un instrumento idóneo para la determinación de las tarifas retributivas de los servicios, es un elemento de importancia para plasmar la política sectorial del Poder Concedente en materia de organización y prestación de los servicios.

A los efectos de la definición de los rubros y parámetros a incorporar en cada una de las funciones, se deben analizar las estructuras organizativas de las empresas concesionarias; en tal sentido se construyó un sistema de información basado en información contable de las mismas, a semejanza del oportunamente establecido por la Jurisdicción Nacional.

De la aplicación de dicho sistema se logra obtener información relativa a vectores de precios, rendimientos y consumos específicos, que completa la metodología de costeo propuesta.

Para el cálculo se elabora un archivo en formato de planilla de cálculo que contiene varias hojas. La hoja nombrada “Grupos” contiene el detalle de los Grupos Tarifarios, la hoja “Resumen” es donde se realiza el cálculo de los costos por kilómetro de cada rubro y del resultante final; la hoja llamada “Características” es donde se muestran las particularidades de las empresas de cada grupo de tarifación; “Parámetros” se nombra a la hoja con los vectores de rendimientos, consumos específicos y precios considerados en la estimación. La hoja “Personal” describe los cargos del personal de las empresas. La hoja “Balance” resume las variables y resultados más relevantes, asimismo se incluye un detalle de los costos mensuales por vehículo erogables y no erogables. Por último la hoja “Índices” contiene los índices de actualización de los principales precios.

IV.3 - Estimación de los Costos en pesos por kilómetro recorrido por Rubro

En esta sección se detallan los rubros que forman parte de la Matriz de costos de la explotación del transporte urbano de pasajeros de la provincia de Mendoza.

Luego de auditoría y controles realizados a las empresas concesionarias, y teniendo en cuenta la modificación de la red de kilómetros y unidades, el Ente de la Movilidad, determinó lo siguiente:

Combustibles

Para arribar al Costo por Kilómetro de Combustible, se utiliza el siguiente cálculo:

$$\text{Costo/km Rubro Combustible} = \text{Cons. Gasoil por km} * \text{Precio Gasoil}$$



Consumo unitario de Gasoil: El consumo de combustible está influido por las características de operación del vehículo y de la superficie de rodamiento, siendo las más importantes las que se enumeran a continuación:

- Operación: condiciones de circulación, distancia entre paradas, intersecciones con semáforos, velocidad comercial, etc.
- Vehículo: tipo, estado del mismo y edad media de la flota.
- Superficie de rodamiento: tipo de superficie (pavimento, ripio, tierra) y estado de la misma.

El consumo específico considerado es el que se utiliza para la determinación del cupo de gasoil.

Consumo promedio de GO en lts. / km. para octubre del año 2021:

- Vehículos comunes: 0.39 ltrs. por km
- Vehículos piso bajo: 0.42 lts. por Km
- Vehículos articulados: 0.65 lts por km

El consumo por kilómetro determinado para el vehículo común o estándar, fue obtenido luego de un análisis pormenorizado de los distintos tipos de chasis y carrocerías de todo el parque móvil del Gran Mendoza, sumado a la información obtenida en los dispositivos de medición de combustible instalados en las unidades.

Precio Unitario del Gasoil: El precio del combustible, surge de los valores mayoristas que nos informa YPF, y que se corresponden con lo que efectivamente se les cobra a las empresas.

El precio unitario de gasoil utilizado según la última actualización al 01/10/2021 es de \$70,79/lt. (neto de I.V.A.) para el gasoil común y \$83,93 para el gas oil infinia (Neto de I.V.A.), informados por Y.P.F.

Lubricantes

Se realiza el cálculo anual de gastos en este rubro, considerando:

Cantidad de litros de urea a reponer dividido la cantidad de kilómetros de duración de esa reposición: 2 litros cada 100 kilómetros.

Cambio de aceite de motor: Debe indicar cada cuántos kilómetros que recorre una unidad, se debe cambiar el aceite del motor. Lógicamente que también es necesario conocer la magnitud del

cambio, es decir cuántos litros de aceite se requieren en cada cambio. Por lo tanto, el coeficiente en este caso será:

Cantidad de litros de aceite por cada cambio de aceite dividido la cantidad de kilómetros de duración de ese cambio: 36 litros cada 10.000 kilómetros

Consumo de aceite, caja y diferencial: De la misma forma que se determina un consumo por kilómetro de combustible y de lubricantes, se establece en este caso un consumo de aceite de caja y de diferencial por kilómetro recorrido.

Cantidad de litros de aceite, caja y diferencial consumidos por kilómetro recorrido: 4 litros cada 10.000 kilómetros.

Consumo de aceite dirección hidráulica: Como en los casos anteriores se debe establecer un consumo de aceite de dirección hidráulica por kilómetro recorrido.

Cantidad de litros de aceite de dirección hidráulica consumidos por kilómetro recorrido: 4 litros cada 10.000 kilómetros.

Consumo de líquido refrigerante: Se debe establecer un consumo de líquido refrigerante por kilómetro recorrido.

Cantidad de litros de líquido refrigerante por kilómetro recorrido: 1 litro cada 10.000 kilómetros.

Variable (Requerimiento en litros por km)	Litros/km
Reposición úrea	2 cada 100
Cambio aceite motor	36 cada 10.000
Cambio aceite caja y diferencial	4 cada 10.000
Cambio aceite dirección hidráulica	4 cada 10.000
Consumo líquido refrigerante	1 cada 10.000

Tabla 1: Fuente: Elaboración propia en base al informe de actualización de costo km urbano 2021, EMOP.-



Urea	\$ 68,55	\$/lt
Aceite motor Extravida	\$ 332,44	\$/lt
Aceite caja y diferencial	\$ 367,69	\$/lt
Aceite Sintético Caja Aut	\$ 877,63	\$/lt
Aceite dirección hidráulica	\$ 384,65	\$/lt
Líquido refrigerante	\$ 600,00	\$/lt

Tabla 2: Precios: Surgen de la información brindada por Y.P.F.

Podemos relacionar este rubro con el consumo energético correspondiente a la electricidad en el caso de unidades eléctricas y trolebuses.

Neumáticos

Se procede como en los casos anteriores, determinando un coeficiente insumo producto que indique cada cuántos kilómetros se debe reponer un neumático, con lo cual su unidad de medida es neumáticos/km.

Posteriormente se multiplica por el precio de neumáticos obteniéndose de esta forma el costo medio en neumáticos. El requerimiento por coche estándar es de 6 unidades (dos delanteras y cuatro traseras), y para los vehículos articulados es de 10 unidades.

En este caso se requiere definir el precio de cada uno de los ítems y la duración de un neumático nuevo, de los neumáticos con primer precurado y segundo precurado.

Rubro	Km de duración
Duración Neumático nuevo	80.000
Duración primer precurado	60.000
Duración segundo precurado	60.000

Tabla 3: Fuente: Elaboración propia en base al informe de actualización de costo km urbano 2021, EMOP.



Insumo	Unidad de Medida	Precio (neto de IVA)
Cubierta	1 cubierta	\$ 75.787,19
Precurado	1 precurado	\$ 13.636,36

Tabla 4: Fuente: Elaboración propia en base al informe de actualización de costo km urbano 2021, EMOP.

Se consultó por el precio de la cubierta Firestone 273/80 R 22.5 en Yudica Neumático y en Mantello. Se tomó un promedio de los mismos. Los valores son netos de IVA.

Reparación y mantenimiento del Material Rodante

El costo en este rubro aparece como costo anual en repuestos y reparaciones del vehículo y de neumáticos.

El valor de la variable Repuestos y Reparaciones debe reflejar el costo anual por vehículo en este concepto. Dentro del costo por vehículo se considerarán el chasis, la carrocería y los avances tecnológicos que la autoridad de aplicación determine, en la proporción en que las unidades de parque móvil tengan instalados dichos componentes tecnológicos.

Material rodante: El costo por este concepto se calcula, a lo largo de la vida útil del vehículo, (10 años) en un porcentaje del 10% del precio de una unidad nueva sin neumáticos, cada 840.000 km. recorridos. El precio se obtiene de un relevamiento de las distintas empresas que proveen tanto la carrocería como los chasis.

Neumáticos: Se aplica un 10% sobre el precio de adquisición del neumático.

El costo en repuesto de neumáticos indica las erogaciones que se producen como consecuencia de roturas en los mismos y se puede indicar como un porcentaje del valor de los mismos.

La inversión en material rodante y su amortización son sin dudas componentes de peso relevante. La prestación del servicio bajo estándares de renovación de flota implica un nivel significativo de capital inmovilizado.



Este rubro incluye: amortización de unidades, costo financiero asociado a la adquisición, reposición tecnológica, adecuación a estándares ambientales y de accesibilidad.

La incorporación de unidades eléctricas en el sistema metropolitano incrementa el componente de inversión inicial, aunque reduce parcialmente el gasto en combustible tradicional. No obstante, el análisis del informe demuestra que el peso relativo del capital dentro de la estructura total se mantiene elevado y estable.

Precios unitarios del parque móvil (neto de I.V.A.):

Se hace una descripción exhaustiva del parque automotor de cada grupo empresarial tal como ejemplificamos para obtener un Valor Promedio Ponderado del Parque Móvil en primera instancia por grupo y luego promedio entre todas las empresas:

Año de Compra	Modelo por Tipo de Vehículos						Total	Proporción	Antigüedad
	Urbano	Urb. Estandar	Articulado	Piso Bajo	Piso Bajo	Piso Bajo			
	Estándar	Automático	O500 UA	OH 1721	OH 1621	VW 18,280			
2.007									14
2.008								0,00%	13
2.009								0,00%	12
2.010								0,00%	11
2.011	25				8		33	27,27%	10
2.012	6		3				9	7,44%	9
2.013			1				1	0,83%	8
2.014								0,00%	7
2.015							-	0,00%	6
2.016	5			1	1	2	9	7,44%	5
2.017	2			2		11	15	12,40%	4
2.018		6		12	8		26	21,48%	3
2.019		4		3	18		25	20,66%	2
2.020							-	0,00%	1
2.021				3			3	2,48%	0
2.022									
2.023									
2.024									
2.025									
2.026									
2.027									
2.028									
Total	38	10	4	21	35	13	121	100,00%	
Proporción	31,40%	8,26%	3,31%	17,36%	28,93%	10,74%	100,00%		

Antigüedad promedio real	5,39
--------------------------	------

Tabla 5: Grupo 2. Fuente: Elaboración propia en base al informe de actualización de costo km urbano 2021, EMOP.-



Equipamiento	Urbano Estándar	Urb. Estándar Automático	Articulado O500 UA	Piso Bajo OH 1721	Piso Bajo OH 1621	Piso Bajo VW 18,280	Total	Proporción
Cartelería LED (frontal superior)	38	10	4	21	35	13	121	100,00%
Cartelería LED (lateral y trasero)	38	10	4	21	35	13	121	100,00%
Cartelería LED (cambiadora y cables)	38	10	4	21	35	13	121	100,00%
Aire Ac. vehículo estándar OF	7	10					17	14,05%
Aire Ac. vehículo P. Bajo OH				18	30	13	61	50,41%
Aire Ac. vehículo articulado			4				4	3,31%
Calefacción							-	0,00%
Rampas de discapacitados			4				4	3,31%
Sistema de monitores							-	0,00%
Sistema de gps							-	0,00%
Sistema de Camaras	33	3	4	16	22	13	91	75,21%
Combustible Premium							-	0,00%

Tabla 6: Grupo 2. Fuente: Elaboración propia en base al informe de actualización de costo km urbano 2021, EMOP.-

Precios	Precio Unit. Sin IVA	Valor Unit. Ponderado
Vehículos		
Urbanos Estándar (motor delantero)	13.549.738	4.255.290
Urbanos Estándar caja autom. (mot del)	13.965.738	1.154.193
Articulados O500 UA (motor trasero)	29.078.461	961.271
Minibus MB LO 915/42	9.773.756	0
Piso Bajo OH 1721 (motor trasero)	15.565.611	2.701.470
Piso Bajo OH 1621 (motor trasero)	15.113.122	4.371.564
Piso Bajo O500 (motor trasero)	14.986.425	1.610.112
Equipamiento		
Cartelería LED (frontal superior)	74.160	74.160
Cartelería LED (lateral y trasero)	57.680	57.680
Cartelería LED (cambiadora y cables)	9.167	9.167
Aire Ac. vehículo estándar OF	1.176.471	165.289
Aire Ac. vehículo P. Bajo OH	1.176.471	593.097
Aire Ac. vehículo articulado	1.447.964	47.867
Calefacción estándar OF	59.665	0
Calefacción OH 1621	63.258	0
Rampas de discapacitados	339.472	11.222
Sistema de monitores	31.008	0
Sistema de gps	0	0
Sistema de Camaras	222.248	167.145
Valor Promedio Ponderado Parque Móvil		16.179.527

Tabla 7: Grupo 2. Fuente: Elaboración propia en base al informe de actualización de costo km urbano 2021, EMOP.-

Se obtiene un Valor Promedio Ponderado del Parque Móvil de todas las empresas de: \$45.508.510.

Depreciaciones

Depreciación del material rodante:

La amortización se calcula teniendo en cuenta una vida útil de los vehículos estimada en 10 años de antigüedad. Se considera que el valor residual del vehículo es del 16%, por lo tanto, el Valor Amortizable es el 84 % del precio de la unidad nueva.

Depreciación del resto de los bienes de uso:



Precio del Pavimento (\$/M2): \$1.036.

Precio de Garage (\$/M2): \$ 6.755

Precio de Edificio Administración (\$/M2): \$ 10.388

Estos valores se combinarán con los siguientes parámetros a considerar: M2 de Playa/Vehículo: 40

M2 de Garaje/Vehículo: 1,80

M2 de Administración/Vehículo: 3

Inversión en Maquinarias y Herramientas/Inversión en Vehículos: 2%

Valor Residual Edificio: 20%

Valor Residual Playa: 10%

Valor Residual Maquinarias y Herramientas: 20%

Vida útil Edificios (años): 50

Vida útil Playa (años): 20

Vida útil Maquinarias y Herramientas (años): 10 años.

Coefficiente Amortización Edificios: 1,6% (anual)

Coefficiente Amortización Playa: 4,5% (anual)

Coefficiente Amortización Maquinarias y Herramientas: 8% (anual)

El estudio de las depreciaciones se realiza conjuntamente con el análisis del capital invertido.

Luego del análisis por cada empresa se obtiene el total de depreciaciones a utilizar en la matriz de costo final.

Capital invertido al inicio de la concesión

El valor correspondiente al material rodante al momento cero, se realizará sobre la base del parque móvil propuesto, el cual se valúa conforme el precio de un cero kilómetro de cada tipo de unidades propuestas, incluido los avances tecnológicos dispuestos por el Poder Concedente, menos la amortización acumulada.



Para determinar el valor total de los activos fijos al inicio de la evaluación, se debe considerar además del material rodante, el valor de playa, edificios y maquinarias, tomándose los valores incluidos en el rubro Depreciaciones, menos la amortización acumulada.

Exponemos el análisis ejemplo de una de las empresas:

CÁLCULO DEL CAPITAL INVERTIDO

Año Actual	2.021	P Móvil	Playa	Garage	Admin.	M y Herram
Vida útil (en años)		10	20	50	50	10
Valor residual		16%	10%	20%	20%	20%
Depreciación anual		8,40%	4,50%	1,60%	1,60%	8,00%
Valores por coche		\$ 16.179.527	\$ 35.846	\$ 11.575	\$ 29.668	\$ 177.124

Tabla 8: Grupo 2. Fuente: Elaboración propia en base al informe de actualización de costo km urbano 2021, EMOP.-

Antigüedad	Cantidad de Vehículos	Inversión en Vehículos
0	3	48.538.580
1	0	0
2	25	336.534.156
3	26	314.659.436
4	15	161.148.086
5	9	84.457.130
6	0	0
7		0
8	1	5.306.885
9	9	35.530.241
10	33	85.427.901
11		
12		
Total	121	1.071.602.415

Tabla 9: Grupo 2. Fuente: Elaboración propia en base al informe de actualización de costo km urbano 2021, EMOP.-



Antigüedad Concesión		3	(inicio 2019)	
Otros Bienes de Capital	\$	M2	Valor por	Valor
		M2	coche	Total
Edificio				
Pavimento	1.036,00	40,00	35.846	4.337.318
Garage	6.755,00	1,80	11.575	1.400.620
Edificio administración	10.388,00	3,00	29.668	3.589.843
Maquinarias y herramientas	2,00%		177.124	21.432.048
INFLACION ACUM		0,40		

Capital Invertido	Valor
Parque Móvil	1.071.602.415
Inmuebles	9.327.781
Maquinarias y herramientas	21.432.048
Total Capital Invertido	1.102.362.244

Tabla 10: Grupo 2. Fuente: Elaboración propia en base al informe de actualización de costo km urbano 2021, EMOP.-

Depreciaciones	Factor Anual	Valor Por Vehículo	Depreciación
Parque Móvil	8,40%	16.179.527	164.448.710
Pavimento	4,50%	35.846	195.179
Garage	1,60%	11.575	22.410
Edificio administración	1,60%	29.668	57.437
Bienes de Uso	8,00%	177.124	1.714.564
Total Depreciaciones			166.438.300

Tabla 11: Grupo 2. Fuente: Elaboración propia en base al informe de actualización de costo km urbano 2021, EMOP.-

Seguros

Se incluye el costo de la póliza para el total de coches de la empresa más la franquicia establecida. Al costo anual de la póliza deben adicionarse las erogaciones que afrontan las empresas para atender los siniestros comprendidos en la franquicia. Este importe se estima que es equivalente al precio pagado a las aseguradoras. El precio se obtiene de consultas a aseguradoras que usualmente prestan el servicio a los grupos concesionarios.

Impuestos y Tasas

En este ítem se computa el costo de impuesto al automotor (anual), Tasa de desinfección (mensual), Tasa por revisión técnica (trimestral) y tasa de renovación carnet (anual).



Costo del Personal

El rubro personal constituye el componente de mayor incidencia dentro de la estructura de costos. Incluye salarios básicos, cargas sociales, adicionales convencionales, antigüedad, licencias y demás conceptos establecidos en la normativa laboral del sector.

Se trata de un costo de carácter rígido, determinado por convenios colectivos de trabajo y altamente influenciado por la dinámica inflacionaria. Su peso relativo dentro del costo total no presenta variaciones sustanciales entre períodos, dado que el servicio de transporte urbano es intensivo en mano de obra y requiere una dotación estable de conductores, personal de mantenimiento y administración.

La elevada participación del costo laboral evidencia que cualquier variación salarial impacta directamente en la tarifa técnica.

De acuerdo a la última acta salarial aprobada a octubre del año 2021, se estableció un aumento en los salarios de aproximadamente el 43 %.

Este rubro se calcula como la suma de todos los costos de personal de los diferentes grupos dentro de la empresa: conducción, tráfico, mantenimiento y administración. La dotación de personal por vehículo surgió de relevamientos y auditorías realizadas, y, de la metodología de costos de la actual licitación del transporte urbano de pasajeros.

Costo anual en personal de conducción

En este caso el costo anual en personal de conducción resulta de la masa salarial abonada por año a choferes. De manera que se debe determinar el número de choferes por la empresa y realizar los cálculos correspondientes de antigüedad, cargas sociales y toda otra erogación ocasionada por cada chofer.

ESTRUCTURA DE COSTOS						
ESTRUCTURA DE PERSONAL						Empresa ejemplo
Coeficientes Dotación de Personal			Personal		Factor Salarial	Masa Salarial
Conceptos	Cantidad	Unidad	Cantidad	Unidad		Valor
Conducción						585.503.693 \$/año
Personal de Conducción	2.410	personas/vehículo	292	personas/grupo	1,0	585.503.693 \$/año

Tabla 12: Grupo 2. Fuente: Elaboración propia en base al informe de actualización de costo km urbano 2021, EMOP.-



Salarios Personal de Conducción			
Conceptos		Valor	Unidad
Conceptos Remunerativos			
Básico		\$ 89.971	\$/mes
Antigüedad	14,00%	\$ 12.596	\$/mes
Cargas Sociales	27,00%	\$ 27.693	\$/mes
ART	3,80%	\$ 3.898	\$/mes
Conceptos No Remunerativos			
Adicional por boletera no remunerativo		\$ 8.017	\$/mes
Viáticos		\$ 13.966	\$/mes

Tabla 13: Grupo 2. Fuente: Elaboración propia en base al informe de actualización de costo km urbano 2021, EMOP.-

En la fórmula del costo por kilómetro recorrido del personal de conducción, se establecieron los valores de las siguientes variables:

Variable	Valor
cantidad de choferes	2,41 choferes por unidad de parque móvil
antigüedad	14%
cargas sociales	27%
ART	3,80%

Tabla 14: Grupo 2. Fuente: Elaboración propia en base al informe de actualización de costo km urbano 2021, EMOP.-

Uniformes

El costo en uniformes corresponde a la suma de valor de 4 pantalones, 4 camisas, 1 par de calzado, 1 campera para todo el personal de conducción, administración y mantenimiento y taller.

Pantalón	\$ 1.182,00
Camisa	\$ 976,00
Campera	\$ 1.790,00
Zapatos	5%
Gastos en uniforme por persona	\$ 14.920,53

Tabla 15: Grupo 2. Fuente: Elaboración propia en base al informe de actualización de costo km urbano 2021, EMOP.-



Costo por kilómetro en personal de administración

En este caso se definieron las siguientes variables a considerar:

Rubro	Cantidad
Gerente	0,01 personas por unidad de parque móvil
Jefe de tráfico/ personal	0,01 personas por unidad de parque móvil
Tesorero	0,005 personas por unidad de parque móvil
Inspecciones	0,0056 personas por unidad de parque móvil
Recaudaciones	0,03 personas por unidad de parque móvil
Controladores	0,05 personas por unidad de parque móvil
Administrativos	0,0048 personas por unidad de parque móvil
Antigüedad	14%
Cargas Sociales	27%
ART	3,8%

Tabla 16: Grupo 2. Fuente: Elaboración propia en base al informe de actualización de costo km urbano 2021, EMOP.-

Coeficientes Dotación de Personal			Personal		Factor Salarial	Masa Salarial	
Conceptos	Cantidad	Unidad	Cantidad	Unidad		Valor	Unidad
Administración	0,21	personas/vehículo	25	personas/grupo		60.125.145	\$/año
Gerente	0,01	personas/vehículo	1,21	personas/grupo	2,5	5.589.996	\$/año
Jefe de tráfico o personal	0,01	personas/vehículo	1,21	personas/grupo	1,5	3.433.883	\$/año
Tesorero	0,01	personas/vehículo	0,61	personas/grupo	1,5	1.716.942	\$/año
Inspectores	0,06	personas/vehículo	6,78	personas/grupo	1,5	19.229.745	\$/año
Recaudadores-Vendedores	0,03	personas/vehículo	3,63	personas/grupo	1,0	7.067.480	\$/año
Controladores	0,05	personas/vehículo	6,05	personas/grupo	1,0	11.779.133	\$/año
Administrativos	0,05	personas/vehículo	5,81	personas/grupo	1,0	11.307.967	\$/año

Tabla 17: Grupo 2. Fuente: Elaboración propia en base al informe de actualización de costo km urbano 2021, EMOP.-

Costo por kilómetro en personal de mantenimiento y Taller

Coeficientes Dotación de Personal			Personal		Factor Salarial	Masa Salarial	
Conceptos	Cantidad	Unidad	Cantidad	Unidad		Valor	Unidad
Mantenimiento y Taller	0,35	personas/vehículo	43	personas/grupo		87.452.931	
Jefe de taller	0,02	personas/vehículo	2,54	personas/grupo	1,5	7.211.154	\$/año
Encargado de depósito	0,02	personas/vehículo	2,54	personas/grupo	1,0	4.947.236	\$/año
Mecánicos	0,10	personas/vehículo	12,58	personas/grupo	1,0	24.500.596	\$/año
Chapistas	0,05	personas/vehículo	6,05	personas/grupo	1,0	11.779.133	\$/año
Electricistas	0,03	personas/vehículo	3,63	personas/grupo	1,0	7.067.480	\$/año
Tapicero	0,02	personas/vehículo	2,54	personas/grupo	1,0	4.947.236	\$/año
Gomero	0,02	personas/vehículo	2,54	personas/grupo	1,0	4.947.236	\$/año
Lavador	0,02	personas/vehículo	2,54	personas/grupo	1,0	4.947.236	\$/año
Chofer (compras)	0,02	personas/vehículo	2,54	personas/grupo	1,0	4.947.236	\$/año
Sereno	0,02	personas/vehículo	2,54	personas/grupo	1,5	7.211.154	\$/año
Encargado combustibles	0,02	personas/vehículo	2,54	personas/grupo	1,0	4.947.236	\$/año



Tabla 18: Grupo 2. Fuente: Elaboración propia en base al informe de actualización de costo km urbano 2021, EMOP.-

Salarios Personal de Administración, Mantenimiento y Taller			
Conceptos		Valor	Unidad
Conceptos Remunerativos			
Básico		\$ 87.743	\$/mes
Art. 68/71		\$ 12.696	\$/mes
Antigüedad	14,00%	\$ 14.061	\$/mes
Cargas Sociales	27,00%	\$ 30.915	\$/mes
ART	3,80%	\$ 4.351	\$/mes

Tabla 19: Grupo 2. Fuente: Elaboración propia en base al informe de actualización de costo km urbano 2021, EMOP.-

Costo de honorarios profesionales

En la fórmula del costo por kilómetro recorrido del personal independiente de asesoramiento externo, se establecieron los valores de las siguientes variables:

Rubro	Honorarios	Cantidad
Sueldo básico	x	0,01 personas por unidad de parque móvil
Contable	1,3x	0,01 personas por unidad de parque móvil
Informático	x	0,01 personas por unidad de parque móvil
Jurídico	1,3x	0,01 personas por unidad de parque móvil
Médico	x	0,01 personas por unidad de parque móvil
Higiene y Seguridad	0,5x	0,02 personas por unidad de parque móvil
Psicólogo	0,5x	0,01 personas por unidad de parque móvil

Tabla 20: Grupo 2. Fuente: Elaboración propia en base al informe de actualización de costo km urbano 2021, EMOP.-

Coeficientes Dotación de Personal			Personal		Factor	Masa Salarial	
Conceptos	Cantidad	Unidad	Cantidad	Unidad	Salarial	Valor	Unidad
Asesoramiento	0,07	personas/vehículo	8	personas/grupo		7.968.872	\$/año
Contable	0,01	personas/vehículo	1,21	personas/grupo	1,3	1.698.284	\$/año
Infomático	0,01	personas/vehículo	1,21	personas/grupo	1,0	1.306.372	\$/año
Jurídico	0,01	personas/vehículo	1,21	personas/grupo	1,3	1.698.284	\$/año
Médico	0,01	personas/vehículo	1,21	personas/grupo	1,0	1.306.372	\$/año
Higiene y Seguridad	0,02	personas/vehículo	2,42	personas/grupo	0,5	1.306.372	\$/año
Psicólogo	0,01	personas/vehículo	1,21	personas/grupo	0,5	653.186	\$/año

Tabla 21: Grupo 2. Fuente: Elaboración propia en base al informe de actualización de costo km urbano 2021, EMOP.-



Salarios Asesoramiento Externo		
Conceptos	Valor	Unidad
Conceptos No Remunerativos		
Básico	\$ 89.971	\$/mes

Tabla 22: Grupo 2. Fuente: Elaboración propia en base al informe de actualización de costo km urbano 2021, EMOP.-

Gastos Generales

Se define en relación a los servicios, teléfono, agua, luz, impuestos, tasas municipales, impresos, papelería, etc. y su costo anual se estima en un 4 % s/Gastos operativos.

Beneficio Empresario

El Beneficio empresario se calcula como un porcentaje (10%) sobre el Valor del Capital Invertido, reconociendo el impuesto a las ganancias de dicho Beneficio.

Otros conceptos considerados

Sobre el total de rubros indicados, y neto de cualquier tipo de subsidios nacionales que pudiera recibir el grupo ofertado, se calcula el porcentaje de ingresos brutos (1,75%), Tasa Contraprestación empresaria (0,66%) Tasa de inspección EPRET (1,50%).

Sobre el total de rubros, se calcula también el Impuesto a los débitos y créditos bancarios, tomándose una tasa del 1 %.

IV.4 - Matriz de costos

En el Gráfico I se detalla la participación porcentual de los principales componentes de la matriz de costos, obteniéndose como un promedio de los mismos: Personal, Mantenimiento del Parque Móvil, Combustible, Costo de Inversión, impuestos, IVA Crédito Fiscal (como el EMOP es un organismo público provincial que está fuera de un régimen que le permita recuperar el impuesto, el IVA pagado se transforma en un mayor costo del servicio.) y otros.



Componentes Matriz de Costos

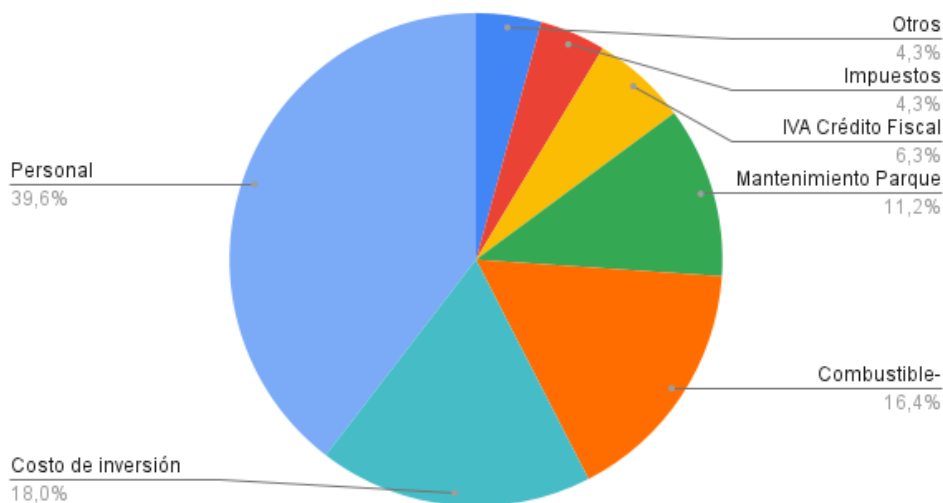


Gráfico 2: Fuente: Informe de actualización de costo km urbano 2021, EMOP.-

IV.5 - Costo por kilómetro recorrido calculado para cada concesionario

De acuerdo a lo expuesto en los párrafos anteriores, y la metodología desarrollada en forma resumida, se determinó el costo por km para cada uno de los grupos adjudicados, incluyéndose los servicios que presta la Sociedad de Transporte Mendoza (STM): Servicio Metrotranvía, Servicio Parque, y Servicio Troncal.

Grupo	Costo por kilómetro recorrido EMOP 2022
A	\$ 718,35
B	\$ 304,70
C	\$ 450,95
D	\$ 199,56
E	\$ 204,02
F	\$ 212,71
G	\$ 206,12
H	\$ 206,16
I	\$ 192,60



J	\$ 191,08
K	\$ 196,43

Tabla 23: Fuente: Elaboración propia en base al informe de actualización de costo km urbano 2021, EMOP.-

El Informe Técnico del EMOP detalla la metodología y los componentes principales que forman el costo del sistema de transporte automotor de pasajeros de la Provincia de Mendoza, así como indicadores a tener en cuenta, ya sea de eficiencia: relación conductor/ vehículo, o producción: recorrido medio anual por vehículo.

En el informe también se detallan las actualizaciones en los valores ocurridos durante el año 2021 en todos los componentes de la matriz de costos, de acuerdo a normativa y convenios salariales para el período 2022.

El incremento promedio producido entre el costo por kilómetro recorrido según el Decreto 05/2021 para ese año, y el costo por kilómetro recorrido actualizado, calculado por el Ente de Movilidad Provincial fue el siguiente:

Grupo	Costo por kilómetro anterior	Costo por kilómetro 2022	Aumento
A	\$ 479,1981	\$ 718,3499	49,91%
B	\$ 215,4617	\$ 304,6972	41,42%
C	\$ 314,8736	\$ 450,9533	43,22%
D	\$ 138,1068	\$ 199,5574	44,49%
E	\$ 142,6677	\$ 204,0152	43,00%
F	\$ 143,4854	\$ 212,7071	48,24%
G	\$ 139,9214	\$ 206,1167	47,31%
H	\$ 140,5561	\$ 206,1599	46,67%
I	\$ 130,3012	\$ 192,6014	47,81%
J	\$ 132,8333	\$ 191,0781	43,85%
K	\$ 135,6286	\$ 196,4286	44,83%
Totales	\$ 2.113,0338	\$ 3.082,6647	45,52%



Tabla 22: Fuente: Elaboración propia en base al informe de actualización de costo km urbano 2021, EMOP.-

Por lo expuesto, se determinó un incremento del 45,52 %, en el costo kilómetro, lo cual se tradujo en la solicitud de aumento de la tarifa en igual magnitud.

El Informe de actualización del costo del kilómetro recorrido correspondiente al año 2021 constituye la base técnica central para comprender la configuración económica del sistema de transporte público urbano de pasajeros en la Provincia de Mendoza. Dicho informe, elaborado por el área técnica del Ente de Movilidad Provincial (EMOP), expone la metodología de determinación del costo por kilómetro, desagregando los distintos rubros que integran la estructura de costos del servicio.

Del análisis del documento surge con claridad que la estructura del costo presenta una composición marcadamente concentrada en los siguientes grandes componentes: personal, inversión (amortización de unidades y capital) y combustible y mantenimiento del parque móvil. Estos rubros, en conjunto, representan la porción sustancial del costo total del sistema.

IV.6 - Rigidez estructural del costo

Un aspecto fundamental que surge del análisis es que la estructura de costos del sistema presenta una alta rigidez. Los principales componentes —personal, inversión y combustible— son costos de naturaleza fija o semifija en el corto plazo.

Esto implica que no es posible reducir significativamente el costo total sin afectar la calidad o continuidad del servicio.

La eficiencia operativa tiene márgenes acotados de impacto frente al peso de estos rubros estructurales.

En consecuencia, la estructura porcentual del costo no varía sustancialmente entre períodos, sino que mantiene una configuración relativamente constante.

IV.7 - Impacto en la tarifa durante el año 2022

La actualización del costo del kilómetro recorrido en 2021 derivó en una recomposición tarifaria durante el año 2022. La tarifa plana pasó de \$25 en diciembre de 2021 a costar \$35 en enero de 2022 y posteriormente a \$40 en octubre de 2022.

Ello representa un incremento acumulado aproximado del 45,52%.

Sin embargo, el análisis financiero del sistema demuestra que este aumento no reflejó la totalidad del costo técnico del servicio.

IV.8 - Esquema de financiamiento y subsidios

Para el año 2022, el financiamiento del sistema se estructuró de la siguiente manera: 67% cubierto mediante subsidios provinciales a través del Fondo de Transporte, 16% financiado con subsidios nacionales, 17% cubierto por la tarifa abonada por el usuario.

De este modo, la tarifa técnica estimada para el año 2022 supera ampliamente el valor efectivamente pagado por el pasajero. La tarifa al usuario representa únicamente el 17% del costo total del sistema.

Este dato resulta central para comprender que el incremento tarifario del 45,52% no implicó un traslado pleno del aumento de costos al usuario, sino una recomposición parcial dentro de un esquema fuertemente subsidiado.



V - CONCLUSIONES

El análisis del Informe de actualización del costo del kilómetro recorrido 2021 junto con el marco teórico e institucional permite arribar a las siguientes conclusiones centrales:

La estructura de costos del transporte público urbano de pasajeros en la Provincia de Mendoza presenta una composición estable y concentrada en los rubros principales: personal, inversión y combustible.

Estos componentes constituyen costos estructurales de carácter rígido, cuya incidencia porcentual no varía sustancialmente entre períodos, aun en contextos inflacionarios.

La actualización de costos efectuada en 2021 evidenció incrementos significativos derivados principalmente de variaciones salariales y por inflación, lo que motivó ajustes tarifarios en 2022.

El aumento del 45,52% en la tarifa durante 2022 no representó la totalidad del costo técnico del sistema. La tarifa al usuario cubrió únicamente el 17% del costo total, siendo el resto financiado mediante subsidios provinciales (67%) y nacionales (16%).

El sistema operó, por lo tanto, bajo un esquema de fuerte intervención estatal, donde la tarifa técnica real se encontraba parcialmente “oculta” por el financiamiento público.

En un contexto de reducción de subsidios nacionales y revisión del gasto público, la estructura de costos adquiere centralidad como variable determinante de la sostenibilidad del sistema.

Dado que los principales rubros de costo no presentan margen significativo de reducción sin afectar la calidad del servicio, cualquier modificación en el esquema de subsidios impactará directamente en la tarifa al usuario o en la calidad de la prestación.

En definitiva, el estudio confirma que el transporte público urbano mendocino posee una estructura de costos estructuralmente rígida y altamente dependiente del financiamiento estatal. La metodología de cálculo y la composición porcentual de sus principales componentes demuestra que las variaciones tarifarias responden más a factores macroeconómicos y decisiones de política pública que a cambios en la eficiencia interna del sistema.

Finalmente, el presente estudio pone de manifiesto que la correcta determinación de la estructura de costos no puede abordarse de manera meramente teórica o estandarizada, sino que requiere un conocimiento profundo del know how operativo del servicio a costear. En el caso del transporte público urbano de pasajeros, comprender la dinámica real de la prestación resulta condición indispensable para diseñar una metodología de costeo adecuada y técnicamente consistente. Sin este



conocimiento específico del funcionamiento del sistema, la aplicación de herramientas contables pierde precisión y puede conducir a estimaciones distorsionadas del costo real. Por ello, el análisis empírico y el acceso directo a la operatoria del servicio constituyen un aporte sustancial para la validez y confiabilidad de los resultados obtenidos en la presente investigación.

Así mismo podemos afirmar que el sistema de transporte presenta una estructura de costos intensiva en capital motivada principalmente por la existencia de una normativa al respecto de cumplimiento obligatorio de adhesión al Plan de renovación del parque móvil y ésto deriva en una alta proporción de costos fijos .

El costo del transporte urbano de Mendoza durante el periodo bajo análisis presenta poca flexibilidad ante la caída de subsidios. En un contexto político-económico tendiente a la quita de subsidios, las tarifas subirán necesariamente si no se desea afectar la prestación del servicio.

Las políticas nacionales posteriores orientadas a la reducción de subsidios revalorizan el análisis de costos reales como herramienta central para la sostenibilidad del sistema.

Como se aprecia en el libro de Núñez Miñana “Ello no significa pensar que el aspecto económico es el único, ni siquiera el más importante. Responde a la necesidad de la especialización propia de la división del trabajo en el campo científico. La síntesis final, especialmente en el campo de las soluciones concretas, requiere el trabajo interdisciplinario. Pero la forma más útil de encarar este enfoque interdisciplinario no consiste en pretender cubrir a la vez todos los aspectos de un fenómeno, ya que ello solo se obtiene al precio de una gran superficialidad, sino en avanzar en profundidad en la especialidad elegida manteniendo en todo momento presente la existencia de otros enfoques alternativos (y complementarios) del mismo fenómeno bajo estudio.” . Otros enfoques son los que pueden darse a partir del análisis de los aspectos jurídicos mediante el Derecho financiero, procedimental desde el punto de vista de la adecuada registración y control de las operaciones de la mano de la Contabilidad Pública, sociológico, tributario o político entre otros y dejamos abierta la posibilidad de nuevas investigaciones en relación a este tema.



VI - BIBLIOGRAFÍA

Las ideas iniciales para este trabajo se generaron utilizando Chat GPT, un modelo de lenguaje de IA desarrollado por OpenAI.

Giménez, Carlos Manuel y coautores, Gestión y Costos, (Buenos Aires, Editorial Machi, 2001)

Canele de Decoud, S. (2004). Empresas de Servicio: un análisis de servicio. XXVII Congreso Argentino de Profesores Universitarios de Costos. Disponible en <http://www.iapuco.org.ar> [Ag/17].

Real Academia Española. (1992). Diccionario de la lengua española (21.^a ed.). Espasa-Calpe.

Del Río González, C., & del Río Sánchez, R. (2009). Costos: Introducción al estudio de la contabilidad y control de los costos industriales. Cengage Learning Latin America

Gómez, L., & Hernández, M. (2018). Costos y presupuestos en los servicios públicos: Aplicaciones en el transporte urbano. Revista de Contabilidad y Finanzas Públicas, 12(2), 45–68.

Hansen, D. y Mowen, M. (2007). Administración de Costos, Contabilidad y Control, 5^a ed. México: International Thomson Editores.

Boschin, M. y [otros] (2015). Guía de Clases de Teoría Contabilidad de Costos. Mendoza: UNCuyo - FCE.

Giménez, C. M. (2005). Costos para empresarios. Ediciones Macchi.

Provincia de Mendoza. (2018). *Ley N° 9.086 – Seguridad vial, taxi, tránsito, agencia provincial del transporte, transporte de pasajeros y cargas (Ley de Movilidad Provincial)*. Boletín Oficial de la Provincia de Mendoza.

Provincia de Mendoza. (2018). Decreto N.º 1512/2018, reglamentario de la Ley N.º 9086 de Movilidad Provincial.

Núñez Miñana, Horacio, México (1998). Finanzas Públicas. Ediciones Machi

Fowler Newton, Enrique, Contabilidad Básica, 4ta edición, (Buenos Aires, Editorial La Ley, 2003)

Argentina. (1996). Ley 24.649. Transporte automotor de pasajeros. Boletín Oficial de la República Argentina.



Argentina. Poder Ejecutivo Nacional. (2024). *Decreto 830/2024: Transporte de pasajeros por automotor de carácter urbano y suburbano. Disposiciones*. Boletín Oficial de la República Argentina.

Provincia de Mendoza. (2005). Ley N° 7.412 – Ente de Movilidad / Administración, planificación y regulación del transporte público de pasajeros (texto consolidado). Boletín Oficial de la Provincia de Mendoza.

Provincia de Mendoza. (2018). *Ley N° 9.051 – Modificatoria de la Ley 7.412* (texto consolidado). Boletín Oficial de la Provincia de Mendoza.

Provincia de Mendoza. (2025). Ley N.º 9.676 (modificatoria de la Ley N.º 9086)

EMOP – Ente de Movilidad Provincial. (2021). Informe de actualización del costo por kilómetro urbano. Gobierno de la Provincia de Mendoza.

DECLARACIÓN JURADA RESOLUCIÓN 212/99 CD

El autor de este trabajo declara que fue elaborado sin utilizar ningún otro material que no haya dado a conocer en las referencias que nunca fue presentado para su evaluación en carreras universitarias y que no transgrede o afecta los derechos de terceros.

Mendoza, 4 de marzo de 2026



.....
Firma

Nombre: Luciana Casanova

Número de registro: 25227

DNI: 33.094.782



.....
Firma

Nombre: Romina Belén Juan

Número de registro: 28216

DNI: 37.778.429