



UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE TUCUMÁN



FACULTAD DE
CIENCIAS ECONOMICAS
UNIVERSIDAD NACIONAL TUCUMAN

COSTOS DE EXPLOTACION DE UN TAXI EN SAN MIGUEL DE TUCUMAN

**Autores: Medina, Erika Silvana
Ortiz, Cecilia Beatriz**

Director: Lagarde, Eugenia

2015

Trabajo de Seminario: Contador Público Nacional

RESUMEN

A partir de comienzos del siglo XX los taxis han proliferado y sus colores distintivos han pasado de amarillo a muchas otras combinaciones. Hoy en día muchos cuentan hasta con servicios de GPS.

El transporte apareció con los primeros movimientos o migraciones de los pueblos y evolucionó paulatinamente con el adelanto de la ciencia. El primer transporte que apareció en el mundo fue el realizado por tierra, luego surgió el transporte por agua y por último el transporte aéreo.

En nuestro país el monopolio del servicio público de transporte de pasajeros se mantuvo hasta casi la mitad del siglo XX, efectuado por medio del ferrocarril, existiendo sólo unos pocos ómnibus y taxis. En efecto, recién luego de la segunda guerra mundial, comenzó a desarrollarse la industria automotriz, lo que provocó que paulatinamente el transporte automotor de pasajeros reemplazara al efectuado por medio del ferrocarril. Por otra parte, en septiembre de 1928 se puso en práctica por primera vez en el país y en el mundo el servicio de taxis (coches con taxímetros), precursores del “auto-colectivo” o “taxi-colectivo”.

Actualmente el taxi es un vehículo de alquiler con un conductor (taxista), cuya función es prestar un servicio de transporte donde, a diferencia de los otros tipos de transporte público, como las líneas del metro, o el ómnibus, el lugar de destino es elegido por el usuario de dicho servicio.

Circunscribiéndonos a la Provincia de Tucumán y, más precisamente, a la ciudad de San Miguel de Tucumán, diremos que el servicio de taxi comenzó a funcionar en 1930 sin ningún tipo de regulación, se prestaba sin autorización estatal, la tarifa era convenida libremente por las partes, y las unidades no tenían signos identificatorios. Pero al día de hoy se encuentra vigente la Ordenanza Municipal 3.713, sancionada en 2006, que

regula el Servicio Único de Transporte Público de Pasajeros en Automóvil (SUTRAPPA).

El vehículo sobre el cual efectuamos nuestro estudio se desempeña en la modalidad independiente del SUTRAPPA.

Partiendo de los valores de bajada de bandera y de los cien metros y/o minuto de espera que fija la Ordenanza Municipal 4.737, sancionada en 2014, procedimos a efectuar una serie de cálculos para determinar el ingreso que obtiene el prestador por cada kilómetro que recorra con y sin pasajeros a bordo.

Seguidamente, evaluamos la capacidad de servicio y analizamos el costo que genera la explotación, el cual queda integrado por los siguientes conceptos:

- ✓ Variables: incluyen las erogaciones que se realizan por carga de combustible GNC (que utiliza para circular el vehículo), y las que se realizan para mantener el mismo en condiciones óptimas de funcionamiento. De aquí obtuvimos un costo por kilómetro en concepto de mantenimiento preventivo y de combustible.
- ✓ Fijos: comprenden los ítems que no dependen de la distancia recorrida y que debe soportar por el sólo hecho de estar en el negocio. Incluyen, entre otras cosas, amortizaciones, impuestos, la cuota de monotributo, gastos de limpieza, reservas, y gastos eventuales.

Una vez que obtuvimos los valores de ingresos y costos, proyectamos, bajo el modelo de costeo variable, cuales serían los resultados que arrojaría la actividad para el período que comprende los meses de octubre a diciembre 2015 y de enero a septiembre 2016, concluyendo con la confección de un Estado de Resultados.

Por último, planteamos hechos que pueden ocurrir y modificar su situación actual, como el efectivo cumplimiento de la obligación de tributar IIBB, la consideración de un viaje especial, o la incorporación de un chofer.

Como podrá observarse en los capítulos, algunas de estas alternativas aumentan y otras disminuyen el resultado neto.

PRÓLOGO

Esta investigación ha sido elaborada para ser presentada como trabajo final de la materia Seminario de la carrera de Contador Público Nacional de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional de Tucumán.

Los motivos que nos llevaron a realizar un exhaustivo examen sobre los costos de explotación de un Taxi en San Miguel de Tucumán, fueron el profundo interés sobre dicho tema y además, para ser una de las primeras investigadoras en abordar tan interesante desafío, ya que procedimos a determinar los costos de un servicio, lo cual es mucho más complejo que determinar los costos de un bien.

Al abordar nuestro estudio nos fijamos un doble objetivo: por un lado, servir de guía para aquellos que deseen introducirse en la actividad taximétrica; y, por otro lado, trabajar con todos los datos brindados por el propietario del taxi a los efectos de estimar sus ingresos, sus costos y la rentabilidad que le genera la explotación, proyectando tales conceptos a futuro y proponiendo una serie de decisiones que podría adoptar, y que modificarían su situación actual.

Por último, agradecemos a la profesora de Costos II, C.P.N. Eugenia Carolina Lagarde, por habernos guiado en la elaboración del seminario, poniendo a nuestra disposición, muy gentilmente, parte de tu tiempo, de su experiencia, y de su amplio conocimiento en la materia. También va nuestro reconocimiento al Sr. José Ricardo Albornoz, propietario del taxi, que nos brindó toda la información que necesitábamos; al Secretario General de Sindicato de Peones de Taxis de Tucumán, Sr. Carlos Augusto Pizarro; al personal de mesa de entrada de la Dirección de Transporte Público Municipal; y, finalmente, una mención muy especial merecen

nuestras familias, que nos acompañaron, aconsejaron y asistieron cada vez que lo requerimos, y nos alentaron a seguir siempre adelante.

CAPÍTULO I

CONOCIMIENTOS INTRODUCTORIOS AL

TRANSPORTE

Sumario: 1.- Conceptualización del transporte. 2.- Caracterización del sistema de transporte. 3.- Evolución del transporte en el Mundo. 4.- El transporte terrestre en Argentina. 5.- Historia del transporte urbano en Tucumán. 6.- Cuerpo normativo a nivel nacional, provincial y municipal.

1.- Conceptualización del transporte

Habrá transporte cuando se conduzca o provoque el desplazamiento de personas o cosas desde un punto o lugar a otro distante del primero.

Existen diversas definiciones al respecto:

- ✓ Transporte es el acto por el cual se trasladan cosas o personas desde un punto a otro, por aire, tierra o agua.
- ✓ El transporte consiste en hacer recorrer un itinerario a una cosa o persona; es la operación de transferir de un lugar a otro, cosas o personas.
- ✓ El transporte es por sí mismo un hecho material de desplazamiento.

La actividad del transporte no solo se realiza dentro de los límites de nuestro país sino también se desarrolla en el ámbito internacional. Esta actividad se constituye, así, en un elemento esencial para el intercambio y producción de bienes y servicios.

El transporte puede efectuarse por medio de vehículos: automotores o ferroviarios (espacio terrestre); aeronaves (espacio aéreo); buque (espacio acuático); objeto espacial (espacio ultraterrestre).

Cabe aclarar que el transporte no siempre es un contrato: el transporte en sí, es la traslación material de personas o cosas muebles desde un lugar a otro; este hecho no constituye un contrato en sí mismo. Para que se concrete es necesario que concurren los elementos clásicos de la existencia de los contratos, siendo uno de los requisitos indispensables, el acuerdo de voluntades.

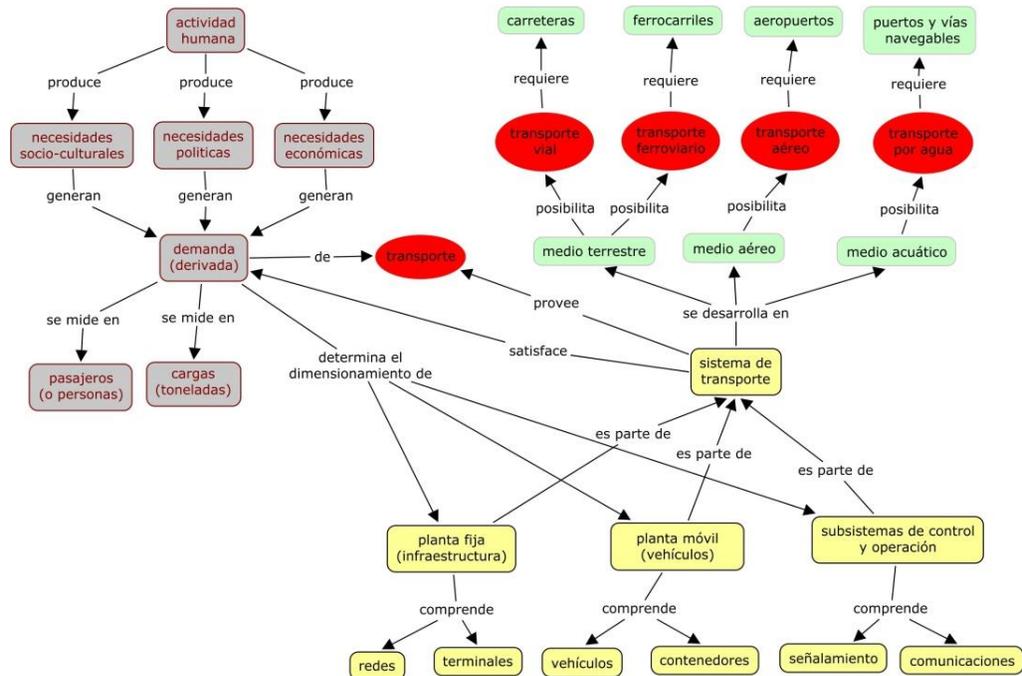
En otras palabras: el transporte puede constituir un mero hecho (traslación de la propia persona o de cosas de su pertenencia); o un contrato o acto jurídico (transporte de personas o cosas ajenas).

Puede haber transporte mediante la actuación de una sola persona, en cambio para que exista un contrato de transporte es menester la existencia o intervención de dos personas como mínimo¹.

2.- Caracterización del sistema de transporte

- ✓ Estacionalidad: la demanda de transporte es dinámica, varía estacionalmente. Desde el punto de vista de la oferta, por tratarse de un servicio, el transporte presenta la importante característica de que no se puede almacenar (generar stock) para su utilización en los picos de demanda. Esto genera significativos problemas en las horas pico, y desequilibrios importantes en los periodos fuera de las horas pico.
- ✓ Sistema de transporte: es un conjunto de instalaciones fijas (redes y terminales), entidades de flujo (vehículos) y un sistema de control que permite movilizar eficientemente personas y bienes, para satisfacer necesidades humanas de movilidad.
- ✓ Capacidad: la capacidad de un sistema de transporte es el número máximo de vehículos o unidades de tráfico (pasajeros, toneladas) que pueden pasar por un punto dado durante un periodo de tiempo.
- ✓ Nivel de servicio: la relación entre la capacidad (oferta) y la demanda determina el nivel de servicio del sistema, que define cualitativamente la calidad percibida por el usuario sobre el funcionamiento del mismo.
- ✓ Regulaciones: en general, la infraestructura y los vehículos no pertenecen ni son operados por la misma empresa o entidad, lo que genera un conjunto de interacciones entre las autoridades de gobierno, empresas constructoras, empresas operadoras, y usuarios, y la necesidad de establecer regulaciones técnicas y económicas¹.

¹ GRUNAUER DE FALU, María Cristina, Manual de Derecho del Transporte Terrestre, Ediciones del Rectorado, de la Universidad Nacional de Tucumán (Tucumán, 2010), pág. 12.



Fuente: Departamento de Transporte – Facultad de Ingeniería – UBA.

3.- Evolución del transporte en el Mundo

Hablar de historia es hablar de su sujeto principal: el hombre. La traslación es tan antigua como el hombre, pero el transporte aparece con los movimientos o migraciones de los pueblos y evoluciona paulatinamente con el adelanto de la ciencia. Al principio, caminar con todos sus enseres era la única forma de moverse que tenían nuestros ancestros.

Fijando un orden cronológico de aparición diremos que el primer transporte que aparece en nuestro mundo es el realizado por tierra, porque el hombre nace y se desenvuelve allí.

Luego surge el transporte por agua y finalmente, en último término, tenemos el transporte aéreo. Pero allí no se detuvo su afán de explorar, pronto se lograron naves y cohetes para recorrer el espacio, y viajar hacia el satélite de la Tierra y hacia planetas distantes.

Estos medios de transporte se clasifican en terrestres, aéreos y acuáticos.

En cuanto al transporte terrestre, su primera gran innovación fue la domesticación de animales, como el caballo. Los equinos se mantuvieron como principal medio de transporte hasta principios del siglo XIX, en que surgió el ferrocarril.

Por otra parte, en la prehistoria apareció la rueda que facilitaba el transporte de materiales pesados, y con ella se inició el desarrollo de todo tipo de transportes terrestres.

Esta innovación permitió la evolución de los medios de transporte terrestres y la llegada del hombre a lugares lejanos en cada vez menos tiempo. Así podemos distinguir la siguiente evolución de la rueda:

- ✓ El carro: esta fue la primera aplicación que el hombre le dio a la rueda para sus propios fines. El carro dispone de dos ruedas y utiliza la tracción animal para lograr el desplazamiento.
- ✓ La bicicleta: aparece en plena edad media. Sus componentes básicos son dos ruedas, pedales, un manillar para controlar la dirección, un sillín para sentarse y un sistema de hierros que unen todos estos elementos.
- ✓ La bicicleta evolucionó a la motocicleta, la cual incluía todos los elementos de la bicicleta más una caldera de vapor en la parte trasera. Ésta ha ido evolucionando hasta nuestros días, suprimiendo poco a poco elementos como los pedales, mejorando el tipo de motor, etc., hasta llegar a la moto que conocemos hoy en día.
- ✓ El ferrocarril: su nacimiento se asocia a la invención de la máquina de vapor durante la Revolución Industrial - que comenzó durante el siglo XVIII en Inglaterra. El primer ferrocarril constaba de un conjunto de vagones arrastrados por una locomotora que utilizaba esta energía.

El mismo dominó el transporte terrestre hasta la aparición del automóvil a fines del siglo XIX.

- ✓ Aunque ya en 1769 se desarrolló el primer vehículo propulsado a vapor, no fue hasta 1866 cuando Gottlieb Daimler inventa el primer vehículo con motor.

En la actualidad los automóviles han evolucionado notablemente.

4.- El transporte terrestre en Argentina

4.1.- Breve reseña histórica

Las necesidades económicas, socioculturales y políticas generaron, y hasta el día de hoy generan, la demanda de bienes y servicios, lo que a su vez originó una demanda derivada de transporte en la década del 20 del siglo pasado. Por aquellos tiempos la población de Buenos Aires empezaba a crecer rápidamente, el constante revuelo y la consternación por conseguir transporte comenzaba a ser uno de los inconvenientes que se debía sortear en la naciente ciudad. El transporte no se encontraba en condiciones de cubrir las nuevas necesidades de la ciudad y de un mercado en expansión, ya que la creciente demanda del mismo debía tener un espacio localizado, por lo que la infraestructura debía facilitar dos funciones básicas: movilidad (permitir la circulación en forma rápida, cómoda, económica y segura de los vehículos) y accesibilidad (permitir el acceso de vehículos o personas a cualquier punto habitado en el área que sirve la red). Como consecuencia de que no se podía cumplir con las funciones mencionadas, enormes extensiones de la ciudad se encontraban aisladas y lejos de cualquier posibilidad de trasladarse con cierta rapidez.

En esos tiempos, el transporte era brindado por tranvías y subtes, ambos de propiedad inglesa, y por algunos ómnibus y taxis:

- ✓ Los primeros tranvías aparecieron con la electrificación de los servicios y correspondió a la Compañía Anglo Argentina la iniciativa, que echó a rodar la línea 2 en julio de 1902. En la medida que se inauguraban nuevos servicios iban apareciendo más números de línea.
- ✓ El servicio de taxis (coches con taxímetros), precursores del “auto-colectivo” o “taxi-colectivo”, carecía de pasajeros ya que casi nadie podía pagarlo por su alto costo. Éste se puso en práctica en septiembre de 1928 por primera vez en el país y el mundo.
El “taxi-colectivo” era un simple vehículo convencional con una capacidad para 7 personas. Luego irían expandiéndolo paulatinamente, el colectivo será el resultado del uso del automóvil carrozado sobre el chasis de camión adaptado con el fin de aumentar la capacidad de pasajeros.

4.2.- Transporte Público

En nuestro país el monopolio del servicio público de transporte de pasajeros se mantuvo hasta casi la mitad del siglo XX, efectuado por medio del ferrocarril. En efecto, recién luego de la segunda guerra mundial, comenzó a desarrollarse la industria automotriz, lo que provocó que paulatinamente el transporte automotor de pasajeros reemplazara al efectuado por medio del ferrocarril.

A partir del año 1943, comienza el auge del servicio del auto transporte, que no va a detenerse jamás aún hasta nuestros tiempos, y por ello, a pesar de haber crecido el transporte aéreo.

En un primer momento, de hecho existió una competencia feroz entre las actividades de la libre empresa, con costos y cargas políticas y sociales mucho menores que las del ferrocarril. El ferrocarril trató en un

principio de resistir este embate, modernizando sus instalaciones, perfeccionando su técnica y reduciendo sus tarifas, todo ello aún a costa de transportar con pérdidas. Ello no fue suficiente para detener el avance del auto transporte y decidir la batalla a su favor; solamente se llevo el ferrocarril a una situación deficitaria.

Gran parte de la población usa el transporte público para su desplazamiento. El mismo, si bien está concesionado a empresas privadas, está subvencionado por el estado. Esto hace que las tarifas sean, por lo general, accesibles: el subsidio a los colectivos equivale a una reducción importante del precio real del gasoil. Sin embargo, las empresas aseguran que la suma de su recaudación y los subsidios estatales serían insuficientes para compensar sus gastos operativos.

5.- Historia del transporte urbano en Tucumán

Si bien la provincia de Tucumán cuenta con el servicio ferroviario desde 1876 - año en que llegó la línea del F.C. Central de Córdoba- el tranvía a caballo fue el primer medio colectivo de transporte urbano, instalado en 1882 por la empresa "Tramway San Carlos". Los eléctricos aparecieron a finales de 1909 mediante la concesión otorgada en 1905 a la compañía "Eléctrica del Norte SA", la que además introdujo los primeros ómnibus automotores en 1929. El gobierno provincial construyó en 1916 el llamado Tranvía Rural a Vapor, es decir un ferrocarril liviano de trocha angosta, que partiendo desde la Plaza Alberdi llegaba a Yerba Buena. Fue clausurado en 1929.

Los ferrocarriles tuvieron participación por medio de los trenes locales hasta que en 1978 se suspenden esos servicios, sobreviviendo hasta 1980 el tren a Tafí Viejo. Al presente el único servicio ferroviario de pasajeros

es el tren "El tucumano" operado por TUFESA (Tucuman Ferrocarriles S.A.) vía F. C. Central Argentino, con destino a estación Retiro, Buenos Aires.

El actual servicio de transporte urbano de la ciudad de San Miguel de Tucumán data del año 1958, cuando comenzaron a funcionar las primeras líneas de ómnibus a cargo de cooperativas. Dichos servicios fueron creados por la Municipalidad ante la insuficiencia de los que prestaba la Dirección Provincial del Transporte (DTP), organismo que a partir de su creación en 1943 había asumido la prestación del servicio de transporte urbano por medio de la expropiación de los tranvías, a los cuales se sumaron después los ómnibus incautados en 1946 por la Municipalidad. La DTP fue responsable también de la implantación de los trolebuses en 1955. Debido a su déficit, el gobierno resuelve liquidar a la DTP mediante una ley del año 1961. Al año siguiente cesan los servicios estatales de ómnibus y trolebuses, continuando solo los tranvías hasta octubre de 1965. Desde entonces el ómnibus o "colectivo" es el único medio de transporte masivo urbano.

La ciudad creció hasta abarcar algunos recorridos rurales, convirtiéndolos prácticamente en urbanos o suburbanos, mientras que algunas líneas urbanas fueron ampliadas a comunas vecinas a partir de 1961. En 1995 se modifica la legislación a fin de permitir que las empresas urbanas operen más de una línea, y en 1998 se amplía el período de concesión y la antigüedad de la flota a 7 años, a la vez que se autoriza la formación de uniones transitorias de empresas con el fin de permitir la continuación de las concesionarias sin necesidad de llamar a licitación.

6.- Cuerpo normativo a nivel nacional, provincial y municipal

Para el estudio del ámbito de aplicación de las leyes en el transporte terrestre, debemos acudir a las divisiones territoriales: nacional, provincial y municipal.

- ✓ En el territorio nacional (interprovincial), se aplica la Ley N° 24.449² y también la Ley Nacional de Ferrocarriles.
- ✓ Dentro del territorio de la Provincia de Tucumán se encuentra vigente en materia de Transporte Automotor de Pasajeros la Ley Provincial N° 6210, sancionada y promulgada en 1.991. En materia de Tránsito, nuestra provincia adhirió parcialmente la ley provincial a la normativa de la ley 24.449.

También se aplican algunas leyes y decretos reglamentarios para transportes especiales (como el de caña de azúcar), y la Ley Provincial N° 7.475³ que establece el marco normativo para la prestación del servicio de transporte interdepartamental de pasajeros mediante la modalidad de “Auto Rural”, por caminos, rutas, arterias y calles, ya sean de jurisdicción nacional, provincial, municipal o comunal, ubicadas en el territorio provincial.

El régimen legal de la Ley 6.210 prevé que el sistema de explotación del transporte automotor de pasajeros se divide en tres clases (según el tipo de servicio):

1. El sujeto a concesión: es aquel transporte de pasajeros oneroso, público, regular, periódico y que explota una línea predeterminada por la autoridad concedente. (Propio)
2. El sujeto a licencia: es aquel prestado bajo la modalidad de servicios especiales. (Impropio)
3. El sujeto a permiso: es aquel prestado con carácter excepcional, oneroso o gratuito y para satisfacer necesidades circunstanciales. (Impropio)

En el primer caso se puede otorgar la concesión a través del derecho de preferencia o del procedimiento licitatorio. Se prevén asimismo

² La Ley Nacional N° 24.449 fue sancionada el 23 de diciembre de 1994 y promulgada el 6 de febrero de 1995.

³ La Ley N° 7.475 fue sancionada por la Legislatura Provincial el 29 de diciembre de 2004.

supuestos excepcionales de otorgamiento de la concesión por el sistema de licitación privada o de contratación directa.

- ✓ En los territorios municipales rigen las ordenanzas de cada municipio, y en su caso la ley nacional 24.449 (cuando haya sido ratificada, como lo fue en el Municipio de San Miguel de Tucumán).

En materia de transporte de pasajeros, la Municipalidad de San Miguel de Tucumán ha dictado sucesivas ordenanzas, que regulan al mismo distinguiéndolo en las siguientes categorías:

1. Servicio público propio de pasajeros: explotado mediante el régimen de concesión por licitación pública, y prestado mediante el servicio regular de ómnibus.
2. Servicio público impropio de pasajeros de taxis: explotado mediante un régimen especial de otorgamiento de licencias por parte del estado municipal.
3. Servicio público impropio de remises: sometido al régimen de licencias que se otorga a una “agencia autorizada”.
4. Servicio público impropio especial de transporte escolar: sometido a un régimen de “permiso”.
5. Otros servicios especiales impropios de carácter excepcional.

Los servicios 2 y 3 fueron unificados por la Ordenanza N° 3.713⁴ del SUTRAPPA⁵.

En principio, todos estos servicios de transporte deben prestarse dentro de la jurisdicción municipal que los concedió, licenció u otorgó permiso, es decir, deben limitar su prestación a esas jurisdicciones. Pero a veces, estos límites jurisdiccionales o son confusos o directamente no son respetados por los prestadores, lo que provoca serios inconvenientes de tipo legal, de control, etc. Por otro lado, cabe

⁴ Ordenanza N° 3.713 fue promulgada el 11 de abril del año 2006.

⁵ La subdirección de SUTRAPPA depende de la Dirección de Transporte Público de la Municipalidad de San Miguel de Tucumán. Regula, promociona y controla el servicio de transporte público de taxi flet dentro del municipio.

destacar que el artículo 2 de la ley 6.210 trae excepciones a la regla, ya que permite una extensión de prestaciones municipales al territorio provincial, mediante el otorgamiento de una simple autorización o permiso otorgado por la Dirección de Transporte Provincial. Se trataría de “extensiones” (territoriales) de líneas urbanas de pasajeros, a líneas provinciales, (cuando son servicios públicos concesionados) o de otorgamientos lisos y llanos de permisos o licencias para los otros servicios. Esto, en la práctica, trae aparejado un gravísimo problema de ley aplicable, jurisdicción y autoridad competente para control de los mismos, que trae aparejado una caótica situación en los servicios. Si al artículo citado lo concordamos con lo previsto en el Art. 3, el problema aún es mayor, dado que en este último se divide el territorio en zonas que abarcan varios municipios, lo que implica una intromisión directa en jurisdicciones municipales, extrañas a la provincial.

CAPÍTULO II

EL SERVICIO DE TAXI

Sumario: 1.- Origen y evolución. 2.- Competencia en el sector: los remises. 3.- Régimen legal aplicable en San Miguel de Tucumán.

1.- Origen y evolución

La palabra "taxi", según el Diccionario de la lengua española, es una forma abreviada de la palabra "taxímetro", la etimología de la palabra taxímetro proviene del griego, taji y metron. Taji significa tasa (lo que se cobra a cambio de la prestación de un servicio) y metron que equivale a medida. Su significado literal es "medida en función de la distancia recorrida y el tiempo transcurrido, de la prestación del servicio del vehículo con chófer".

Los primeros taxis fueron idea de Franz Von Taxis⁶ (1459-1517) quien, siguiendo el ejemplo de los correos que había conocido en Mongolia, creó la primera línea regular de coches de posta entre Holanda y Francia. La idea nace a raíz de una petición en 1490 del Emperador Maximiliano I para transportar el correo entre sus residencias de Innsbruck y Bruselas. El que aceptó el encargo fue el ya citado Franz, que hizo tan buen trabajo que todos los servicios postales de la ciudad siguieron conectados con el nombre Thurn and Taxis.

Con la introducción de los carruajes postales a mediados del siglo XVII los miembros de la familia consiguieron el título de Cartero Maestro. En España Franz von Taxis monopoliza las postas a partir de 1504. Se comprometía a llevar todo el correo oficial entre Granada y Bruselas en 15 días en verano y 18 días en invierno.

Actualmente el taxi es un vehículo de alquiler con un conductor (taxista), su función es prestar un servicio de transporte llevando uno o un grupo de pasajeros dirigidos a diferentes destinos por contrato o dinero. Usualmente, en las prestaciones de transporte público, los lugares donde se recoge y se deja al pasajero se deciden por el proveedor (oferente del servicio público), mientras que en el caso del taxi, el usuario (demandante) los determina. Es decir, a diferencia de los otros tipos de transporte público, como son las líneas del metro, tranvía o del ómnibus, el servicio ofrecido por el taxi se caracteriza porque el lugar de destino es elegido por el prestatario del mismo.

2.- Competencia en el sector: los remises

En cuanto al servicio de remises, la primera normativa es la ordenanza N° 70 del año 1976, que lo regula como un servicio diferenciado,

⁶ Provenía de la noble familia lombarda de los Tasso de Cornello.

especial, puerta a puerta. Se trata de un servicio esencialmente diferente del de taxis, dada su poca naturaleza de accesibilidad pública.

Este servicio, al contrario del de taxis, tiene absolutamente prohibido recoger pasajeros en la vía pública y tener paradas en donde recogerlos; sólo puede llevar y traer pasajeros desde y hacia el lugar desde donde fue contratado. Las tarifas se fijaban o pactaban libremente entre las partes.

Tampoco se estableció en un principio un cupo, debido a que no competía con el servicio de taxis. Sin embargo, al estar sometido al control y reglamentación por el Estado, era considerado un servicio público impropio.

Pero luego esto cambió. La ordenanza N° 2.250 comienza con el cambio de naturaleza, ya que lo considera como un servicio accesorio al de taxis, estableciendo un cupo de licencias hasta cubrir el 20% de las otorgadas para aquél.

Como consecuencia directa de esta limitación, veremos que el ejercicio de la actividad no se detuvo y siguieron circulando cada vez más estos servicios, que pasaron a ser ilegales por falta de habilitación de la autoridad competente. Durante la vigencia de esta ordenanza aumenta el pedido de licencias y al no poder ser éstas concedidas comienzan a circular ilegalmente aproximadamente 2.000 automóviles, entre taxis y remises.

La ordenanza N° 2.541 separa estos dos servicios de transporte. Sigue considerando al servicio de remises como uno especial, puerta a puerta, pero innova en cuanto al número de licencias, siendo el mismo de una cada 380 habitantes, lo que da un total de 1.350 licencias.

La situación real es que la actividad, que en un principio fue particular y privada, fue reglamentada por el Estado como un servicio público impropio.

Pero este servicio, que tenía su reglamentación, que autorizaba el ejercicio de la actividad bajo habilitación, que le prohibía tomar pasajeros en

la calle o tener paradas en la vía pública, si hubiera sido correctamente ejercitado y controlado no hubiera competido con los taxis (que sí tenían cupos de licencia y cuyas tarifas eran fijadas por el Estado).

La falla en el control de su ejercicio y el indebido ejercicio llevaron a la crisis en el transporte impropio. Surgió la competencia de los remises a los taxis, y la necesidad o justificación del Estado de establecer cupos para el otorgamiento de las licencias.

Luego se dictó la ordenanza del SUTRAPPA que aparentemente unió a los dos servicios. Pero sólo en lo que se refiere a los requisitos previos para que se les otorgue la licencia y la habilitación, manteniendo sus características.

La problemática actual del servicio de transporte público de pasajeros en la Municipalidad de San Miguel de Tucumán sigue siendo caótica: ninguna de las partes involucradas (remises, taxis hoy unificados como SUTRAPPA ni la autoridad de control) cumplen debidamente sus funciones, ni respetan, ni hacen respetar las disposiciones legales vigentes.

El servicio de remises originalmente fue concebido como diferente al de taxis, no generándose competencia alguna entre ellos, ya que los remises debían ser un servicio diferencial contratado directamente con la agencia.

Sin embargo, al transgredir la normativa vigente, se transformó en la práctica en un transporte casi idéntico al taxi, produciendo una competencia desleal; se creó el SUTRAPPA, pero se mantuvo la ilegalidad. Algunos son legales, pues tienen licencias, pero no cumplen con la normativa.

Al establecerse cupos de limitación al servicio, comenzaron a circular remises y taxis SUTRAPPA sin licencia alguna, o sea ilegales, que compiten con remises y taxis SUTRAPPA legales y servicios públicos

regulares. Abaratan sus servicios a costa de los usuarios y del Estado, porque no cumplen con la normativa vigente.

Por otro lado, los remises y taxis SUTRAPPA, con sus propios incumplimientos y prestando un servicio deficiente facilitaron la expansión del servicio ilegal. Son ilegales dado que no cuentan con la licencia de la autoridad y circulan libremente por las calles.

En cuanto a la autoridad de control, el simple hecho de que tanto taxis como remises SUTRAPPA incumplan permanentemente las reglamentaciones, pone en evidencia que dicho control no se efectúa, o se hace en forma ineficaz e insuficiente.

3.- Régimen legal aplicable en San Miguel de Tucumán

3.1.- Antecedentes

El servicio de taxi comienza a funcionar a partir de 1930, lo hizo sin ningún tipo de regulación. El servicio se prestaba sin autorización estatal, la tarifa era convenida libremente por las partes, las unidades no tenían signos identificatorios, como el color; sin embargo, se les había reconocido personería jurídica: la llamada Unión de Taxistas de la Provincia de Tucumán. En ese entonces podemos considerar que se trataba de un servicio privado de transporte.

En el año 1977 se sancionó la primera normativa del servicio, con la Ordenanza N° 78, la cual lo considera un servicio público impropio⁷, atribuyendo a la administración la facultad de reglamentarlo, coordinarlo y controlarlo. Se establece el sistema de otorgamiento de licencias, una por cada 450 habitantes y aproximadamente fueron 600 las concedidas.

⁷ Los servicios públicos se clasifican en propio e impropio: El propio es aquel que presta el Estado directa o indirectamente a través de particulares; el titular es el Estado, cede solamente su ejercicio. El impropio es aquel que satisface necesidades colectivas, pero no es el Estado quien lo presta o concede sino simplemente lo reglamenta; el titular es el particular.

Este sistema rige hasta 1980. En este año se dicta la Ordenanza N° 543, cuya innovación principal es la liberación del cupo de licencias, lo que trae aparejado el colapso en el funcionamiento del sistema al haber una sobreoferta del servicio, en relación a la cantidad de habitantes. Como consecuencia, hay una baja en la calidad del servicio y en las ganancias de los prestatarios.

A raíz del desequilibrio imperante, los taxistas comienzan a presionar, consiguiendo la suspensión del otorgamiento indiscriminado de licencias.

Esta situación se mantiene hasta el año 1993. Con el dictado de la Ordenanza N° 2.028, se modifica el sistema de licencias (una por cada 400 habitantes), llegándose a otorgar 1680. Su excesivo reglamentarismo generó una cadena de incumplimientos. Se trató de paliar la situación a través de decretos que, estableciendo excepciones, desvirtuaron la esencia de la mencionada ordenanza.

En el transcurso de ese año, se sanciona una nueva ordenanza, la N° 2.540, que trata de adecuar el sistema a la realidad. Se amplía el cupo de licencias (una por cada 250 habitantes), ascendiendo las mismas a 2.053.

Personas que habían sido despedidas de sus empleos invirtieron las respectivas indemnizaciones en la compra de vehículos, que entraron al sistema prestando el servicio sin licencia. La prioridad de la nueva ordenanza fue incorporar a estas unidades al régimen legal.

Observamos que el servicio de taxis se inicia como un servicio netamente privado; el Estado toma intervención paulatina y lo va regulando de menor a mayor. Se va introduciendo en su regulación hasta controlarlo de manera casi total y lo convierte así en un servicio público impropio. Aunque la facultad del Estado de otorgar las licencias en número limitado y la fijación de las tarifas, nos podría hacer pensar que tiende más hacia un servicio público propio que impropio.

3.2.- Normativa actual: aspectos sobresalientes

3.2.1.- Ordenanza Municipal N° 3.713

En la Municipalidad de San Miguel de Tucumán se encuentra vigente la Ordenanza N° 3.713 por medio de la cual el Concejo Deliberante de dicho municipio ha creado el Servicio Único de Transporte Público de Pasajeros en Automóvil (SUTRAPPA), que unificó los requisitos pero mantuvo a los servicios de taxis y remises.

El SUTRAPPA será prestado en 2 modalidades:

- ✓ **Modalidad Independiente**: se considera tal al transporte de personas en automóviles de alquiler con reloj taxímetro diseñado para el cobro del servicio, con o sin equipaje, en vehículos tipo automóvil y obligadamente llevados a cabo con chofer, con itinerario fijado exclusivamente por el pasajero, mediante una retribución máxima indicada por el taxímetro.

La contratación de esta modalidad de servicio, por parte del pasajero, será la de oportunidad en la vía pública.

- ✓ **Modalidad con Agencia**: se considera tal al transporte de personas en las mismas condiciones que el caso anterior, pero con la salvedad de que el permisionario podrá también realizar el servicio a través de la intermediación de una agencia autorizada (Art. 4).

Se entiende por permisionario a la persona física o jurídica, propietaria de un vehículo al cual se le otorga a través de un instrumento legal el permiso de habilitación temporal con derecho a explotar comercialmente el SUTRAPPA (Art. 2 inc. n).

Este organismo rige todo tipo de transporte de personas que se realice con fines de lucro, por medio de un automóvil de alquiler tipo sedán, country, weekend, con hasta 4 pasajeros como máximo con o sin equipaje –

sin que éste represente una carga extra en el costo final del viaje – en el ámbito de la Municipalidad de San Miguel de Tucumán (Arts.1 y 3).

Autoridad de Aplicación

La Dirección de Transporte Público de la Municipalidad (DTPM) de San Miguel de Tucumán será la Autoridad de Aplicación de las normas de la Ordenanza (Art. 14) y tendrá a cargo la emisión del “certificado de habilitación”. Se entiende por certificado de habilitación al documento otorgado por dicha Autoridad, mediante el cual se acredita que el recurrente ha cumplimentado con todas las exigencias previstas para la obtención de la licencia (Art. 2 incs. d) y e).

Tarifa

Se establece como régimen de retribución máxima para el servicio del SUTRAPPA la aplicación de la tarifa que se determine, trasladada al reloj taxímetro (Art. 8). Taxímetro, es el aparato mecánico o electrónico diseñado para el cobro del viaje medido y de uso obligatorio en modalidad taxi (Art. 2 inc. o).

El Concejo Deliberante de San Miguel de Tucumán fijará la tarifa para los relojes diseñados para el cobro del viaje, la cual se conformará sobre la base del precio por arranque del vehículo, más cada 100 metros de recorrido y por minuto de espera (Art. 10). Queda prohibido cobrar una suma mayor que la que marque ese reloj (Art. 12), y usar cualquier otro elemento que no sea éste (Art. 13).

Licencia, transferencia, renovación y cambio de unidad SUTRAPPA

La licencia es un permiso de habilitación temporal que otorga al propietario del 100 % del vehículo, salvo los cónyuges que comparten la titularidad de dominio del mismo y/o cuando figure a nombre de uno sólo de ellos en el respectivo título, el derecho a explotarlo comercialmente y cuya duración será de 4 años, permitiéndose su renovación por iguales términos.

Dicha licencia será otorgada por del Departamento Ejecutivo⁸ mediante decreto a cualquier persona física o jurídica que reúna las condiciones exigidas por la presente Ordenanza (Art. 17).

Con el fin de recabar información nos dirigimos a la Dirección de Transporte Público de San Miguel de Tucumán⁹. Allí una empleada del lugar nos informó que las licencias SUTRAPPA únicamente se otorgaron al tiempo que se dictó la Ordenanza (en el año 2006), y que actualmente no se otorgan nuevas licencias. Sólo se admite realizar transferencias de las mismas, renovarlas antes de su vencimiento, y cambiar la unidad afectada al servicio. De esta manera, quien desee ser titular de una licencia puede adquirirla solamente mediante transferencia. Para hacer efectiva dicha transferencia debe llevarse a cabo el siguiente trámite:

El vendedor y el comprador deben presentar la documentación requerida (Ver apéndice I) mediante expediente en mesa de entrada de la DTPM para su análisis, debiendo el vendedor presentar el primer expediente. A las 48 hs. de haber sido ingresado dicho expediente deben presentarse ambos nuevamente para dar de baja al vendedor y su vehículo (el cual debe estar sin ningún signo distintivo de la prestación SUTRAPPA y sin reloj), y dar de alta al comprador.

Al respecto, la Ordenanza establece que:

- ✓ El vendedor podrá transferir su licencia habiendo abonado previamente \$2.500¹⁰, presentando copia del Recibo de Pago por Transferencia. También debe acreditar la vigencia de la licencia y, mediante acta notarial, realizar la renuncia de derechos sobre la

⁸ Constitución Provincial: Art 132 – “En cada municipio los intereses comunitarios de carácter local serán confiados a la administración de un número de vecinos elegidos directamente por el pueblo, que funcionará con un departamento Ejecutivo y un Concejo Deliberante (...)”.

Art. 133 – “El Departamento Ejecutivo estará a cargo de un Intendente elegido directamente por el pueblo a simple pluralidad de sufragios (...)”.

⁹ Esta repartición pública se encuentra en Av. Sáenz Peña Nº 56, ciudad de San Miguel de Tucumán.

¹⁰ Es la tasa prevista para transferencia de licencia SUTTRAPPA en la Ordenanza Tarifaria Nº4.738 del año 2013, en el artículo 37 punto 5, apartado 1. ii).

misma; y la cesión al beneficiario o comprador. Es importante, además, que haya explotado el servicio durante por lo menos 1 año (desde que se le otorgó por decreto la licencia). Cabe aclarar que, cuando la transferencia sea sin la unidad automotor, deberá obtener el certificado de inspección que acredite que el vehículo se encuentra despojado de todo accesorio previsto para la prestación SUTRAPPA.

- ✓ Por su parte, el comprador, debe cumplir con los requisitos establecidos para ser titular de una licencia, tales como: ser mayor de edad o emancipado; tener domicilio legal en San Miguel de Tucumán; ser propietario del 100% del vehículo (en caso de que no se transfiera la unidad automotor), salvo los cónyuges quienes comparten la titularidad de dominio del vehículo y/o cuando figure a nombre de uno sólo de ellos en el respectivo título. El vehículo debe cumplir con las siguientes características técnicas y de confort:

FICHA TECNICA		
Tipología del vehículo	Confort	Especificación Técnica del Motor
Sedan Country Weekend	Capacidad para 5 personas (conductor y 4 pasajeros sentados) 4 o 5 puertas.	A partir de los 1,300 cc de cilindrada sin límite de cilindrada máxima.
Las condiciones que presentarán los vehículos en lo que respecta a carrocerías y chasis para la prestación del servicio serán las que trae de fábrica, siendo prohibida su modificación parcial o total.		

Para la renovación de la licencia el titular debe presentar ante la DTPM, con una antelación no mayor a 60 días a la fecha de vencimiento, la solicitud de renovación, acreditando además haber aprobado las inspecciones técnicas (mecánica y de servicio) y la desinfección sanitaria, y cumpliendo los requisitos (Ver apéndice I) que establece dicho organismo. El

trámite se realiza cada 4 años y consiste en presentarse en mesa de entrada con la documentación requerida, sacar un turno para que lo atienda un administrativo y, si está todo en orden, abonar \$400¹¹ y presentar el Recibo de pago. Si el titular no puede cumplir en término las disposiciones anteriores, se otorgará excepcionalmente y en condición de presentación extemporánea, el término de 30 días corridos contados a partir de la fecha de vencimiento. Vencidos esos plazos sin que haya regularizado la renovación, se producirá la caducidad de la licencia.

Los cambios de unidad automotor, previstos en el artículo 32, se realizarán conforme a las siguientes exigencias:

- a) Cumplir con los requerimientos técnicos ya detallados y con la antigüedad de los mismos.
- b) Presentar la solicitud.
- c) Adjuntar la siguiente documentación:
 1. Unidad automotor de baja:
 - Certificado de inspección que acredite que la unidad automotor se encuentra despojada de todo accesorio previsto para la prestación del SUTRAPP.
 - Libre deuda infraccionario.
 - Libre deuda emitido por la Dirección de Ingresos Municipales que no adeuda tasas o cánon.
 2. Unidad automotor nueva de alta: debe adjuntar la siguiente documentación:
 - Certificado de habilitación técnica mecánica. El certificado de inspección técnica mecánica es el documento otorgado o autorizado por la DTPM, mediante el cual se acredita que el vehículo ha realizado la inspección mecánica y ha

¹¹ Es la tasa prevista para renovación de licencia SUTRAPP en la Ordenanza Tarifaria N° 4.738 del año 2014, en el artículo 37 punto 5, apartado 1. i).

sido aprobado para la prestación del servicio. (Art. 25 inc. c)

- Certificado de habilitación técnica del servicio. El certificado de inspección técnica de servicio es el documento otorgado o autorizado por la DTPM que acredita que el vehículo se encuentra aprobado para la prestación del servicio (Art. 25 inc. d).
- Cambio de cobertura de póliza de seguro del vehículo que acredite:
 1. Responsabilidad civil por muerte o lesiones de terceros, transportados o no, con la aclaración que el vehículo es afectado a un servicio público de transporte, indicando la cantidad de pasajeros que se aseguran, y por daños que pudieran causarse a cosas de terceros, transportados o no.
 2. Responsabilidad laboral por daños que sufriera el conductor titular o auxiliar de la licencia como consecuencia de un accidente de trabajo. (Art. 25 inc. e).
- Libre deuda referido a tasas del servicio de transporte público, expedido por la Dirección de Ingresos Municipales (Art. 25 inc. f).
- Libre deuda infraccionario expedido por el Tribunal Municipal de Faltas. (Art. 25 inc. g)
- Recibo de pago de la tasa prevista, que asciende a \$ 500¹². (Art. 25 inc. h).

¹² Es la tasa prevista para el cambio de unidad automotor en la Ordenanza Tarifaria N° 4.738 del año 2014, en el artículo 37 punto 5, apartado 1. iv).

Cumplidas las exigencias para la renovación, o transferencia de la licencia, la DTPM se pronunciará a través de un decreto. Le otorgará un certificado de habilitación donde constarán datos personales, del vehículo, expediente, número del decreto, fecha de habilitación y fecha de vencimiento de la misma (Art. 27).

Características de los vehículos

La ordenanza expresamente prevé que sus disposiciones también deberán ajustarse a las previstas en el Título V, Capítulo I y II de la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449, en todo lo inherente a las características del vehículo (Art. 33).

Todos los vehículos afectados al servicio deben contar con aire acondicionado (Art. 33 bis)¹³.

La antigüedad exigida para la permanencia en el sistema es de 10 años (Art. 34).

Se exige tener instalado en el vehículo un reloj taxímetro o aparato electrónico diseñado para el cobro del viaje, los que deberán ser aprobados por la DTPM mediante la inspección de servicio prevista en el Anexo I de la Ordenanza (Art. 35).

Se ha establecido que todos los vehículos deberán cumplir con los requisitos de color e identificación de la licencia conforme a las disposiciones siguientes:

- ✓ las unidades afectadas deberán estar pintadas de color blanco en su totalidad y poseer pintado en ambas puertas delanteras un logo de las características y diseño establecidos en el ANEXO III de la Ordenanza (Ver Anexo I).

¹³ Este artículo fue modificado en el transcurso del presente año por la Ordenanza Municipal N° 4.778, sancionada el 9 de abril, y su redacción aún no se encuentra actualizada de la Ordenanza N° 3.713.

- ✓ llevarán una banda adhesiva en los laterales, cuya longitud ocupará ambas puertas y en la parte anterior, sobre el capot, con el diseño reglamentado por el Departamento Ejecutivo.
- ✓ en la parte superior del parabrisas y luneta trasera del vehículo se aplicará un calco de las dimensiones y diseño establecidos en el mencionado ANEXO III (Art. 36).

Seguros obligatorios

Es obligatorio que los titulares de los vehículos tengan contratado a su nombre en compañías autorizadas por la Superintendencia de Seguros de la Nación, los seguros de:

- a) Responsabilidad civil por muerte o lesiones de terceros transportados o no, y por daño que pudieran causarse a cosas de terceros transportados o no.
- b) Responsabilidad laboral por los daños que sufriera el conductor titular o auxiliar como consecuencia de un accidente de trabajo. (Arts. 37 y 38).

Inspecciones técnicas y desinfección

En forma anual y obligatoria los titulares de licencias deberán aprobar las siguientes inspecciones:

- a) Técnica Mecánica (VTV¹⁴): verificación de que el vehículo que se pretende incorporar al servicio o, ya afectado, reúne o mantiene las condiciones técnicas mecánicas y funcionales. Debiendo los prestadores facultados que hubieran realizado dicha inspección técnica mecánica, otorgar una constancia que tendrá carácter oficial a todos los efectos.
- b) Técnica del Servicio: comprobación de funcionamiento del vehículo en lo concerniente a:
 - b.1 - Aparatos o equipos de marcación del precio del viaje.

¹⁴ VTV: Verificación técnica vehicular

b.2 - Unidad automotor.

La DTPM realizará las inspecciones técnicas de servicio, de conformidad con los Anexos I y II de especificaciones técnicas para la inspección de ésta Ordenanza.

La falta de realización de 2 inspecciones mecánicas y/o de servicio consecutivas en el año calendario dará lugar a la caducidad de pleno derecho de la licencia (Art. 41).

El Departamento Ejecutivo realizará las inspecciones técnicas del servicio y tercerizará y/o privatizará la técnica mecánica, siendo exigibles las mismas en:

- a) La adjudicación de licencia novel.
- b) Renovación de licencia.
- c) Cambio de unidad automotor.
- d) Cumplimiento del artículo 36 (Art. 42).

Los titulares de SUTRAPPA deben realizar una desinfección sanitaria en forma bimestral (Art. 45).

Carnet de conductor titular o auxiliar de SUTRAPPA

En la práctica, obtener este carnet requiere seguir un procedimiento que se completa en dos etapas: una online a través de la página web del municipio de San Miguel de Tucumán, y otra personal que se efectúa en el SUTRAPPA (Ver Apéndice II).

Con respecto a este tema, la Ordenanza establece que:

- ✓ El vehículo que preste servicio en el SUTRAPPA sólo podrá ser conducido por personas autorizadas por la DTPM de San Miguel de Tucumán, que posean el carnet o credencial para titulares o auxiliares, según el caso.

Todo conductor titular o auxiliar deberá inscribirse en el Registro Único de Choferes Titulares y Auxiliares; cumplida dicha inscripción, la DTPM emitirá una ficha personal, cuyas características se ajustarán a

lo previsto en el Anexo IV de la Ordenanza. Dichas fichas deberán ser individuales y exhibirse en el interior del vehículo, teniendo vigencia de 1 año (Art. 46).

- ✓ Se denomina conductor titular al titular de una licencia del SUTRAPPA que conduzca el vehículo afectado al servicio. En este caso la DTPM debe otorgarle el carnet que lo identifique como tal, cuya duración será por el tiempo de vigencia de la licencia otorgada (Art. 47).
- ✓ Se denominan conductores auxiliares a los conductores de vehículos afectados al servicio, contratados como choferes por el titular de la licencia. Éstos serán habilitados por la DTPM que les entregará el carnet que los identifique como tales, cuya vigencia será de 2 años (Arts. 48 y 52). A pesar de lo dispuesto por la normativa, en la práctica no se otorga un carnet con un tiempo de duración límite, sino que se entrega una constancia provisoria que no necesita renovación¹⁵.
- ✓ Las condiciones para ser conductor titular y/o auxiliar son las siguientes:
 - a) Estar radicado en la Provincia de Tucumán.
 - b) Ser mayor de edad.
 - c) Denunciar su domicilio legal en el ejido de San Miguel de Tucumán.
 - d) Poseer un carnet de conductor profesional clase "D" a la que se refiere el artículo 16 de la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449, otorgado por la Dirección de Policía Municipal y de la Vía Pública de la Municipalidad de San Miguel de Tucumán.
 - e) Poseer un carnet de sanidad expedido por la Dirección de Salud de la Municipalidad de San Miguel de Tucumán.

¹⁵ Esta información fue provista por empleados de la Dirección de Transporte Público Municipal.

- f) Acreditar con certificado original expedido por la Policía de Tucumán que posee buena conducta, debiendo revalidarlo semestralmente ante la Autoridad de Aplicación.
 - g) Pagar las tasas que establezca la ordenanza respectiva (Art. 50).
 - h) Sólo para conductores auxiliares: a los fines de su habilitación y otorgamiento de la credencial deberán acreditar su carácter de monotributistas o la existencia de la relación laboral con los propietarios, bajo cualquiera de las modalidades previstas en la Ley de Contrato de Trabajo (Ordenanza Municipal N° 3944/08).
- ✓ Para la obtención del carnet o credencial de conductor titular y/o auxiliar, deben aportar la siguiente documentación:
- a) Presentación de una solicitud provista por la DTPM en donde hará constar todos sus datos personales.
 - b) Fotocopia del DNI.
 - c) Fotocopia de la licencia de conducir.
 - d) Fotocopia del carnet de sanidad.
 - e) Certificado de Buena Conducta original.
 - f) Recibo de pago de las tasas previstas (Art. 51).

Prohibiciones

Está prohibido prestar el servicio cuando:

- a) No tenga licencia habilitante o ésta esté vencida, o no se encuentre abonado el cánon mensual que establece la Ordenanza Tarifaria, que asciende a \$ 180 mensuales o \$ 1.728 anuales si se abona en forma anticipada¹⁶.
- b) No posea cobertura aseguradora: por falta de contratación o por pérdida de vigencia por incumplimiento de los pagos pactados con la empresa aseguradora.

¹⁶ Son los importes fijados para el canon de la licencia SUTTRAPPA, previstos en la Ordenanza Tarifaria N° 4.738 del año 2014, en el artículo 37 punto 5, apartado 1. v).

- c) No tenga o hayan vencido los certificados de inspección técnica de servicio y/o de inspección mecánica.
- d) El vehículo no esté en condiciones de obtener dichos certificados.
- e) No tenga la documentación del vehículo, licencia de conductor, carnet o credencial de conductor titular o auxiliar y no exhiba en el vehículo la ficha personal habilitante de choferes mencionada en el art. 46.
- f) No ejerza la modalidad del servicio para la que fue autorizado (Art. 72).

Cuando se verifique que un automóvil presta el servicio, sin que su propietario esté autorizado a ello por carecer de licencia, la DTPM procederá al secuestro de dicho automóvil, e inmediatamente remitirá las actuaciones al Tribunal Municipal de Faltas (Art. 77).

Penalidades

Las infracciones a esta Ordenanza serán cursadas al Tribunal Municipal de Faltas para la aplicación de las penalidades establecidas en el Código de Faltas¹⁷.

Existen diversos supuestos que se sancionan con multas establecidas en dicho Código, entre otros:

- ✓ Cuando vehículos provenientes de otras jurisdicciones tienen características idénticas o similares de color, logo y distintivos propios del SUTRAPPA, o cuando ellos levantan pasajeros.
- ✓ Cuando durante la prestación del servicio el vehículo es conducido sin la autorización y/o habilitación correspondiente como conductor del SUTRAPPA.
- ✓ Cuando el vehículo circule sin la cobertura vigente de los seguros obligatorios.
- ✓ Cuando ejerzan el SUTRAPPA sin haber obtenido la licencia correspondiente.

¹⁷ El Código de Faltas está normado en la Ordenanza 758/82

A éstas sanciones se les puede sumar, en algunos casos, el secuestro del vehículo por términos que van desde 15 días a 6 meses, dependiendo del supuesto que haya ocurrido (Ver Apéndice III).

Caducidad de la Licencia

Pueden ocurrir distintas situaciones que se sancionen con la caducidad de la licencia del SUTRAPPA. Entre esas situaciones podemos mencionar el hecho de que no sea renovada la licencia, o se detecte documentación apócrifa en manos del titular, o se preste el servicio con un vehículo no autorizado, o que el automóvil se utilice para obstruir deliberadamente la vía pública, etc. (Ver Apéndice III).

3.2.2.- Ordenanza Municipal Nº 4.767

El proyecto de esta Ordenanza tiene como principal objetivo que más mujeres puedan trabajar como choferes de taxi, en una actividad destinada casi con exclusividad a los hombres, pensando en las formas en las que se podría integrar a las mujeres al servicio de taxis es que surge este sistema¹⁸.

La normativa (Ver Anexo II) fue sancionada por el Concejo Deliberante de la ciudad de San Miguel de Tucumán el día 9 de abril de 2015, y establece que se dispondrá la creación de un sistema de cupos especiales para trabajadoras mujeres choferes de taxi denominado "Taxi Rosa".

Esta modalidad prevé una serie de beneficios al titular de la licencia SUTRAPPA, siempre que el taxi rosa sea conducido por mujeres en todos los turnos de trabajo, que consiste en:

¹⁸ Proponen crear un cupo especial para sumar más mujeres taxistas, en "La Gaceta", (Tucumán, 04 de abril del 2015), Sección Política.

- ✓ Durante el primer año: exención del 100% en el pago del canon mensual, a partir de la inscripción de la trabajadora.
- ✓ Durante el segundo año: exención del 50%.

Los vehículos deberán contar con identificaciones de color rosa en lugares visibles de su exterior e interior, para que los usuarios conozcan fehacientemente que integran el sistema taxi rosa.

3.2.3.- Ley Provincial Nº 7.770 y Decreto Reglamentario Nº 1156/07

En la Legislatura Provincial se sancionó en junio del año 2006, la Ley Nº 7.770 (Ver Anexo III) que creó el Registro Provincial Computarizado de Prestatarios del Servicio de Taxis, Remises y Autos Rurales, siendo la Autoridad de Aplicación el Ministerio de Seguridad Ciudadana, a través de la Dirección General de Transporte con la asistencia de la Policía de Seguridad Vial. Este registro tiene como finalidad principal la inscripción y resguardo de información relativa a vehículos, propietarios y choferes que presten servicio, bajo dichas modalidades, en el territorio de la Provincia, con miras a lograr mayor seguridad para las personas transportadas en ellos.

El servicio de taxi con licencia SUTRAPPA, que es el objeto de nuestro estudio, queda alcanzado por ésta normativa. Por lo tanto, el propietario/titular deberá presentar la siguiente documentación:

- ✓ Del vehículo:
 - a. Título y cédula de identificación del automotor del titular, donde constará todo lo relativo a: marca, tipo, modelo, color, número de chasis, número de motor y número de dominio.
 - b. Cobertura de seguro obligatorio y último recibo de pago.
 - c. Identificación del vehículo según el servicio público de transporte que presta (en este caso bajo la modalidad SUTRAPPA).

- ✓ Del propietario/titular:
 - a. Tipo y número de Documento de Identidad.
 - b. Licencia habilitante de conductor (propietario).
 - c. Foto 4x4 del titular.
 - d. Certificado de conducta expedido por la Policía de Tucumán.
- ✓ Del chofer:
 - a. Tipo y número de Documento de Identidad.
 - b. Carnet habilitante del conductor (chofer).
 - c. Foto 4x4 del conductor.
 - d. Certificado de conducta expedido por la Policía de Tucumán.
 - e. Certificado de residencia expedido por la autoridad policial del lugar donde reside.

Una vez que cumplieron los requisitos, los propietarios de los vehículos recibirán obleas identificadoras con número de registro y la inscripción REGISTRADO, y una tarjeta – también denominada carátula – que contendrá todos los datos del conductor y/o propietario y los datos del vehículo. Dicha tarjeta debe ser exhibida en un lugar visible para el pasajero.

Este trámite no tiene costo y se hace una sola vez, salvo rotura de luneta, daños en la oblea, cambio de unidad o transferencia de licencias.

CAPÍTULO III

INGRESOS Y COSTOS DE EXPLOTACIÓN DEL SERVICIO

Sumario: 1.- Descripción de la actividad. 2.- Evaluación de la capacidad de servicio. 3.- Composición y determinación del ingreso. 4.- Costos de la explotación.

1.- Descripción de la actividad

Comenzando a profundizar en el tema objeto de nuestro estudio, que es una unidad de explotación del servicio de taxi bajo la modalidad SUTRAPPA, debemos dar a conocer las principales características de la actividad a los efectos de enfocarnos, posteriormente, en el análisis de sus costos.

El vehículo utilizado para el desarrollo de la misma es de carrocería tipo sedán, marca Chevrolet, modelo Corsa Classic 1.4, 4 puertas, LT Pack, año 2014.

Habitualmente tiene su parada al frente del Hospital de Clínicas Nicolás Avellaneda, ubicado en calle Manuel Padilla y Barcena, altura 2.000 - 2.100.

Con respecto a la licencia, su titularidad fue adquirida mediante transferencia en el año 2011, habiéndosele otorgado a través de decreto de la DTPM la adjudicación de la misma, el día 26 de junio del 2012. A partir de ésta fecha se computan los cuatro años de vigencia de dicha licencia, por lo que debe renovarla hasta el 26 de junio del 2016.

De su tiempo dedica a la actividad diariamente 14 hs., de lunes a sábados, lo cual arroja como resultado 364 hs. en el mes (considerando un mes de 30 días y 4 domingos); y en dicho tiempo efectúa, además del transporte de los pasajeros, la carga de combustible, las reparaciones y mantenimiento del vehículo, y los trámites administrativos correspondientes. En cada día de labor efectúa en promedio unos 30 viajes, recorriendo aproximadamente 200 kms., con y sin pasajeros a bordo.

2.- Evaluación de la capacidad de servicio

En primer término, consideramos necesaria y oportuna la aclaración de los siguientes conceptos:

- ✓ **Capacidad:** expresa en términos de una unidad adecuada las posibilidades o aptitudes de un ente para producir y/o vender determinados bienes o servicios¹⁹.
- ✓ **Capacidad máxima teórica:** sería la producción posible de alcanzar por una planta o sector determinado de ella, en un período definido, trabajando el 100% del tiempo total disponible en ese período y en condiciones de máxima o absoluta eficacia en el aprovechamiento en los medios existentes.

Esta suposición implica lógicamente que no existe ninguna restricción por demoras o esperas de ninguna clase, así como tampoco

¹⁹ OSORIO, Oscar M., La Capacidad de Producción y los Costos, 2da. Edición, Ediciones Macchi (Buenos Aires, 1992), pág. 48.

ineficacias de ningún tipo, es decir, una operación también 100% efectiva²⁰.

- ✓ Capacidad normal (también conocida como “capacidad máxima práctica”): representa la utilización posible de los medios físicos disponibles, considerando las interrupciones consideradas normales en la operación, tales como: tiempo perdido en reparaciones, mantenimiento preventivo, preparación de equipos por iniciación o cambio de tareas, espera en el aprovisionamiento de material por problemas o detenciones en el flujo operativo, ausencia de operarios o abandono temporario normal del equipo, con la mayor eficiencia posible ya sea para cada uno de los sectores, centros de actividad o para el conjunto de ellos.

Este concepto de capacidad máxima no es sólo aplicable a la función de transformación sino también a todo otro tipo de actividad, tal como la extractiva, la comercial y la prestación del servicio²¹.

- ✓ Nivel de actividad: es el aprovechamiento que se hace de la capacidad disponible²².

El nivel de actividad puede ser considerado desde dos puntos de vista: como el volumen que se prevé o decide alcanzar, y en este caso pueden haber magnitudes diferentes, o como el volumen que realmente ha sido logrado, de ahí que al primero se lo denomine *nivel de actividad prevista* y el segundo *nivel de actividad real*, pero ambos consisten en el uso de la capacidad, uno como concepto “ex ante” y el otro concepto “ex post”²³.

En nuestro caso, la información sobre los conceptos mencionados se resume en el cuadro expuesto a continuación:

²⁰ Ibidem, pág. 49.

²¹ Ibidem, pág. 51.

²² BUSCETTO, Enrique José, Materia: Costos | Sistemas de Costos, Facultad de Ciencias Económicas UNT, Apuntes de clase, (Tucumán, 2014).

²³ OSORIO, Oscar M., Op. Cit., pág. 46.

Detalle	Hs./día	Días/año	Anual en Hs.
Capacidad Máxima	24	365	8.760
<i>menos:</i>			
Días de descanso (domingos y feriados)	24	57	-1.368
Hs. previstas de descanso diario	10	313	-3.130
Carga combustible GNC	⁽¹⁾ 0,23	313	-72
Carga combustible nafta	⁽²⁾ 0,1	⁽²⁾ 24	-2,4
V.T.V.	1	1	-1
Oblea GNC	1	1	-1
Mantenimiento	^(*) Hs./vez	^(**) Veces/año	
Service	2	7	-14
Correas	2,5	1	-2,5
Bujías	0,5	2	-1
Rulemanes	6	3	-18
Sistema de frenos	6	6	-36
Neumáticos	2	1	-2
Tren delantero	12	1	-12
Capacidad Normal Anual			4.100,1

Fuente: Elaboración propia.

⁽¹⁾ Lo normal es que demore en llenar el tanque aproximadamente 9 minutos, lo que equivale a 0,15 hs (9' / 60'). Como ese tanque lleno rinde 130 kms. y su recorrido diario habitual es de 200 kms., debe cargarlo dos veces en el día: en la primera carga cubre 130 kms. y en la segunda, la diferencia, que sería 70 kms. Por lo tanto, debemos estimar el tiempo que tardaría en cargar el tanque para recorrer ésta distancia. Haciendo uso de los datos mencionados surge que el tiempo de demora aproximado es de 5 minutos ó 0,08 hs., tal como se demuestra en el siguiente cálculo:

130 kms _____ 0,15 hs (9 minutos)

70 kms _____ ??

$x = (70 * 0,15) / 130 = 0,08$ hs (4,8 minutos ~ 5 minutos).

Así, concluimos que el tiempo total empleado para la carga de GNC (Gas Natural Comprimido) es de 0,23 hs. ó 14 minutos (0,15 hs + 0,08 hs).

(2) Lo habitual es que mensualmente cargue nafta dos veces – lo que implica que sean veinticuatro veces al año – y que demore unos 6 minutos por cada carga, lo que es igual a 0,1 hs.

(*) Este es el tiempo empleado para efectuar cada mantenimiento detallado.

(**) Las veces en el año se estiman considerando la frecuencia de cambio en base al kilometraje recorrido.

3.- Composición y determinación del ingreso

Cabe aclarar que la tarifa que origina los ingresos de los taxistas no es arbitrariamente fijada por ellos sino que es regulada por una disposición legal dictada por el Concejo Deliberante de cada municipio. En nuestro caso, en San Miguel de Tucumán, la Ordenanza que cumple tal fin es la N° 4.737²⁴ (Ver Anexo IV) del año 2014.

La misma establece los siguientes valores:

- ✓ \$ 7.- por arranque del vehículo – conocido comúnmente como “bajada de bandera”.
- ✓ \$ 0,70.- por cada 100 mts. de recorrido y/o minuto de espera.

El primer ingreso mencionado no varía conforme a la distancia recorrida sino a la cantidad de viajes realizados. El segundo, se entiende que sí depende de la distancia recorrida y del tiempo de espera (con pasajeros) en cada viaje.

Nuestro objetivo es determinar el ingreso que obtiene el prestador por cada kilómetro recorrido, con y sin pasajeros. Debe tenerse en cuenta que no sería adecuado tomar como ingreso para efectuar la posterior evaluación de su situación el que obtiene por cada km. recorrido con pasajeros, ya que existen momentos en los cuales circula sin ellos porque se

²⁴ Esta normativa fue sancionada el 23 de diciembre del año 2014.

Haciendo uso de la hipótesis de vinculación tenemos que el **ingreso obtenido por cada km. recorrido, con y sin pasajeros**, es igual a **\$ 6,30.-**

2 km recorridos (= 1,5 km ^c/pasajero) _____ \$ 12,60

1 km recorrido _____ \$??

$$x = 12,60 / 2 = \$ 6,30.-$$

Dicho de otra forma, de los \$ 8,40.- que obtiene cada vez que recorre un km. con pasajeros, un 75% debe ser considerado como ingreso previsto por cada km. recorrido (con y sin pasajeros), y es igual a \$ 6,30.-

Por último, cabe aclarar que no tomamos como ingreso lo que se percibe por tiempo de espera en cada viaje, dado que es un concepto muy aleatorio y difícil de estimar. Nuestra opinión se funda en el hecho de que, en algunos viajes en los que no llega a estar parado el vehículo (con pasajeros a bordo) durante un minuto, no se percibe dicho concepto; y en otros, puede que sí esté parado y consiga percibirlo. Pero la realidad es que esto no depende de un factor cuantificable o que obedezca a cierto comportamiento homogéneo o previsible sino que, al contrario, varía en cada viaje realizado.

4.- Costos de la explotación

Los costos de esta actividad en su mayoría se originan en el mantenimiento del vehículo, en reparaciones, en combustible, y en importes que deben ingresarse al Estado por distintos conceptos.

4.1.- Costos fijos

Son aquellos que en su cuantía total permanecen constantes en el tiempo, por las características de los factores productivos que los generan o

bien por razones de decisión o planeamiento en términos temporales y a los que no afectan cambios en los volúmenes incurridos o reales de actividad²⁵.

Debe tenerse en cuenta que, si la magnitud de un costo presenta variaciones que no obedecen a modificaciones en el nivel de actividad, dicho costo debe ser considerado como fijo.

Este concepto genérico agrupa dos tipos de costos fijos cuya constancia, permanencia o rigidez en el tiempo es distinta²⁶:

- ✓ Costos fijos estructurales: representan la remuneración de aquellos factores productivos que condicionan o determinan la capacidad de producción del ente, con prescindencia de su uso, planeado o real y que permanecerán sin variación mientras no se modifique la capacidad de producción o actividad posible.
- ✓ Costos fijos operativos: son consecuencia de una decisión de uso de la estructura o la capacidad de producción del ente; dependen de aquella decisión y por ello se mantendrán constantes mientras no se modifique ésta.

En nuestro caso, los costos fijos están compuestos por los ítems que mencionamos a continuación, y calculados en la forma indicada:

1. Amortización del automóvil: se calcula sobre la base del costo de adquisición igual a \$ 111.000.- valor de contado, considerando 10 años de vida útil (V.U.). Tomamos ésta cantidad de años dado que es la antigüedad máxima permitida para que un vehículo ingrese al SUTRAPPA, y también porque surge de la *tabla orientativa de vida útil de los bienes* que realiza y publica el Tribunal de Tasaciones de la Nación²⁷.

²⁵ YARDIN, Amaro, El Análisis Marginal, 2da. Edición, IAPUCO, Editorial Osmar D. Buyatti, (Buenos Aires, 2010), pág. 51.

²⁶ GIMÉNEZ, Carlos Manuel, Sistemas de Costos, 1ra. Edición, Editorial La Ley, (Buenos Aires, 2007), pág. 31.

²⁷ Norma TTN 11.3, en Internet: www.ttn.gov.ar/normas/norma_11_3.htm, (17/10/15).

2. Amortización del equipo de GNC: tomamos un valor de origen (V.O.) de \$ 9.500.- y una V.U. de 15 años, período durante el cual nos informaron en Rosello (lugar donde fue adquirido el equipo) que se mantiene la eficiencia del tubo de gas.
3. Amortización de la licencia SUTRAPPA (activo intangible): para el cálculo consideramos un V.O. igual a \$500.- que es el importe pagado al momento de adquisición de la licencia mediante transferencia hacia el actual propietario, tal como surge de la Ordenanza Tarifaria N° 4.336 del 2011, que se encuentra actualmente fuera de vigencia²⁸. La V.U. es fijada en 4 años porque ese es el período durante el cual el titular de la licencia tiene derecho a explotarla, debiendo luego proceder a su renovación.
4. Amortización del ploteo y del plafón: el importe fijado como V.O. está compuesto por el costo de los stickers y adhesivos que distintas ordenanzas municipales establecen que se deben colocar, el costo de esa colocación, y el costo del plafón. Esos conceptos suman un total de \$ 1.000.- Las normativas que imponen la obligación de pegar los adhesivos son:
 - (a) la Ordenanza SUTRAPPA que exige el Circulo SUTRAPPA (Ver Anexo I), y la cinta cuadrículada de color negro y amarillo;
 - (b) la Ordenanza N° 4.204 establece que todas las unidades pertenecientes al SUTRAPPA deben colocar en la parte posterior del vehículo una leyenda que diga *“Use el Cinturón de Seguridad - Ordenanza N° 4.204”*.
 - (c) la Ordenanza N° 3.601 requiere que los transportes públicos de pasajeros tengan en su exterior la inscripción *“El juego, el*

²⁸ Las ordenanzas municipales tarifarias tienen un período de vigencia anual, dictándose en diciembre de un determinado año para comenzar a regir desde el 1 de enero del año siguiente, es decir, a medida que el Concejo Deliberante va actualizando los valores en ella comprendidos, sanciona una nueva ordenanza y deroga la que venía siendo obligatoria.

tabaquismo, el alcohol y la droga son perjudiciales para la salud - Ordenanza N° 3.601”.

Tomamos una V.U. de 10 años al igual que para la unidad automotor, ya que recién cuando ésta se cambie, deberá cambiarse el ploteo.

5. Amortización de la batería del vehículo: surge de considerar un V.O. de \$ 1.500.- y una V.U. estimada de 2 años, ya que es el período durante el cual funciona eficientemente.

La información brindada respecto a las amortizaciones de los distintos bienes que sufren una pérdida de valor por el uso o por el transcurso del tiempo, se encuentra plasmada en forma sintética en el siguiente cuadro:

Bienes Amortizables	Vida Útil (en años)	Valor de Origen	Amortización Anual
Automóvil	10	\$ 111.000	\$ 11.100
Equipo de GNC	15	\$ 9.500	\$ 633
Licencia SUTRAPPA	4	\$ 500	\$ 125
Ploteo y plafón	10	\$ 1.000	\$ 100
Batería	2	\$ 1.500	\$ 750
Total			\$ 12.708

Fuente: Elaboración propia.

6. Combustible nafta: lo clasificamos como costo fijo porque no depende del nivel de actividad alcanzado sino que el dueño del vehículo lo carga para efectuar el arranque en frío; y también con el objeto de evitar daños en el motor, los inyectores, el catalizador y todos los sensores del sistema anticontaminación, y mantenerlos en condiciones óptimas de funcionamiento.

Habitualmente carga \$ 100.- de nafta dos veces al mes, a \$ 13,75.- el litro, según precios oficiales de YPF al período septiembre 2015. Por lo tanto, en forma anual cargaría veinticuatro veces, y desembolsaría un total de \$ 2.400.-

7. Canon de la licencia SUTRAPPA: este concepto es de pago obligatorio conforme lo establece la Ordenanza que regula el servicio.

Lo abona en forma mensual, y el importe fijado por la Ordenanza tarifaria vigente es de \$ 180.- Esto da como resultado un monto anual de \$ 2.160.-

8. Impuesto automotor: paga \$ 153.- mensualmente a la Dirección General de Rentas de la Provincia. Así, durante el año termina abonando \$ 1.836.-
9. Seguro contra terceros transportados y no transportados: la póliza (al mes de septiembre de 2015) tiene un costo de \$ 340.- mensuales, que se abonan a la compañía aseguradora Federal Seguros. El importe anual asciende a \$ 4.080.-
10. Oblea del GNC: es de uso obligatorio, habilita la carga de combustible GNC, y puede conseguirse en cualquier comercio de venta de equipos de GNC. Se paga en forma anual y, según la empresa Miroli GNC, tiene un costo de \$ 230.- al mes de septiembre de 2015.
11. Verificación técnica vehicular (VTV)²⁹: es obligación que se realice en forma anual, y tiene un costo de \$ 200.- al mes de septiembre de 2015.
12. Monotributo³⁰: al respecto cabe aclarar que los prestadores del servicio de taxi tienen la obligación de adherirse al Régimen Simplificado; caso contrario, deben inscribirse en IVA dado que están obligados a entregar una factura³¹ por la venta de sus servicios. En nuestro caso, el prestador tomó la decisión de darse de alta como monotributista en la categoría "C" del régimen, por lo cual está

²⁹ La VTV es de carácter obligatorio para todo el parque automotor radicado en la provincia de Tucumán. Tiene por objeto prevenir y evitar los accidentes de tránsito causados por defectos del vehículo, y disminuir la contaminación ambiental.

³⁰ El Monotributo es un régimen opcional y simplificado para pequeños contribuyentes. Consiste en un tributo integrado de cuota fija que tiene dos componentes: 1) Impuesto integrado y 2) Cotización previsional fija, que son los aportes de jubilación y de obra social. La obligación de pago es mensual.

³¹ La factura que emita será tipo "C", ya que es la confeccionada por sujetos no inscriptos en el IVA, como los monotributistas o responsables exentos, por todas sus ventas de bienes o locaciones de servicios, sin importar la condición del comprador. Si se inscribe en el IVA tendrá la condición de Responsable Exento porque la normativa del impuesto establece, en su artículo 7 inc. h) punto 12, que la prestación del servicio de taxi menor a 100 kms. queda exenta.

obligado a abonar la cuota fija mensual de \$ 555.- valor vigente para las locaciones y/o prestaciones de servicios al 01/07/2015³². Como consecuencia de ello, al año abona un total de \$ 6.660.-

13. Gastos de limpieza: este ítem consiste en el lavado y aspirado del automotor en un lavadero de autos de la zona. La frecuencia del aseo es de doce veces por mes a razón de \$ 20.- cada una, siendo al año un importe total de \$ 2.880.-
14. Líquido refrigerante: este gasto surge de la reposición que se hace al vehículo, mensualmente, para mantener en correcto funcionamiento el sistema de refrigeración. Como sería muy poco relevante calcular lo que utiliza por mes, directamente incluimos como concepto anual un costo de adquisición de \$ 26.- correspondiente a un envase de 5 litros, que le será suficiente para todo el año.
15. Reserva para futura prueba hidráulica: esta prueba se debe realizar al tanque de GNC cada 5 años. En nuestro caso, al ser un vehículo modelo 2014, corresponde que la misma se efectue en 2019, por lo tanto creemos conveniente estimar una reserva con el fin de hacer frente a ese gasto futuro. El costo de esta revisión es de \$ 700.- a septiembre de 2015, por lo cual cada año debería reservar un importe de \$ 140.- (700 / 5).
16. Gastos eventuales: son conceptos que *estimamos* que pueden erogarse durante el año debido a distintas situaciones imprevisibles que podrían ocurrir. Los mismos comprenden, básicamente, lo siguiente:
 - (a) Óptica delantera: una unidad por año;
 - (b) Óptica trasera: una unidad por año;
 - (c) Manija interior: una unidad por año;
 - (d) Manija exterior: una unidad por año;

³² Consultas en internet: www.afip.gob.ar/monotributo/categorias.asp (19/10/2015).

- (e) Pinchazos de goma: diez veces por año;
- (f) Cable de embrague: una unidad por año;
- (g) Abolladura: costo de un arreglo por año;
- (h) Cubreasientos: un set, que se utiliza para todos los asientos;
- (i) Escobilla limpiaparabrisa: un par, para la parte delantera del auto;
- (j) Pérdida de taxímetro por robo: tomamos el costo de un aparato común, que deberá reponerse en caso que ocurra este hecho.
- (k) Configuración de taxímetro: el reloj se puede desconfigurar por distintos motivos. Estimamos que ello puede producirse dos veces por año, a razón de \$ 150.- cada vez;
- (l) Actualización de taxímetro: se efectúa toda vez que cambia el valor de las tarifas a cobrar. Consideramos que esto ocurre, generalmente, dos veces por año con el mismo costo que el concepto anterior.

Los gastos eventuales, con sus importes, se exponen sintéticamente en la siguiente tabla:

Gastos Eventuales	Importe
Óptica delantera	\$ 790
Óptica trasera	\$ 290
Manija interior	\$ 120
Manija exterior	\$ 130
Pinchazos de goma	\$ 300
Cable de embrague	\$ 500
Abolladura	\$ 2.500
Cubreasientos	\$ 750
Escobilla de limpiaparabrisas	\$ 170
Pérdida de taxímetro por robo	\$ 1.500
Configuración de taxímetro	\$ 300
Actualización de taxímetro	\$ 300
Total	\$ 7.650

Fuente: Elaboración propia.

Por último, los **Costos Fijos Totales** para el período de un año son los que se exponen a continuación:

Costos Fijos Anuales	Importe
Amortización del automóvil	\$ 11.100
Amortización del equipo de GNC	\$ 633
Amortización de la licencia SUTRAPPA	\$ 125
Amortización del ploteo y plafón	\$ 100
Amortización de batería	\$ 750
Nafta	\$ 2.400
Canon	\$ 2.160
Impuesto Automotor (patente)	\$ 1.836
Seguro contra terceros transportados y no transportados	\$ 4.080
Oblea del GNC	\$ 230
Verificación técnica vehicular (V.T.V.)	\$ 200
Monotributo	\$ 6.660
Gastos de limpieza anual	\$ 2.880
Líquido refrigerante	\$ 26
Reserva para futura prueba hidráulica	\$ 140
Gastos eventuales	\$ 7.650
Total Costo Fijo Anual	\$ 40.970

Fuente: Elaboración propia.

4.2.- Costos variables

Se definen como los costos que, en su cuantía total varían conforme a cambios en el volumen real de actividad, siguiendo el mismo sentido de dichos cambios, con prescindencia del tipo de relación o ley que rijan su vinculación con aquél. Esto significa que no necesariamente la variación debe ser estrictamente proporcional, pudiendo ser la relación diferente en tanto no sea inversa; es decir, que lo que debe mantenerse es la

relación constante: a mayor producción incurrida, mayor costo, con prescindencia que la variabilidad no sea la misma para distintos volúmenes³³.

Es conveniente señalar que un costo debe ser considerado variable cuando su magnitud varía en el mismo sentido que el nivel de actividad, aunque no necesariamente en la misma proporción. En este sentido, los costos variables admiten ser subclasificados en: proporcionales, progresivos y regresivos.

Circunscribiéndonos específicamente a la actividad de prestación de servicio de taxi, estos costos se componen básicamente de las erogaciones que se efectúan por carga de combustible GNC (que utiliza para circular el vehículo), y las que se efectúan para mantener el mismo en condiciones óptimas de funcionamiento.

La información necesaria para comprender el cálculo y la composición de ambos conceptos se explica detalladamente a continuación:

1. Combustible GNC: debemos tener en cuenta que:

- la unidad automotor posee un tanque de GNC con una capacidad de 65 litros ó, lo que es lo mismo, 12 m³;
- el m³ de combustible cuesta \$ 5,758.- según precios oficiales de YPF al mes de septiembre de 2015;
- el rendimiento del tanque lleno es de 130 kms. en la ciudad ó 210 kms. en ruta. Vamos a utilizar el rendimiento en la ciudad ya que allí desarrolla la actividad.

Considerando los datos mencionados, surge que el **costo del kilómetro recorrido con GNC** es igual a **\$ 0,53.-** cifra que se obtiene de hacer:

$$12 \text{ m}^3 * \$ 5,758/\text{m}^3 = \$ 69,096$$

$$\$ 69,096 / 130 \text{ km} = \$ 0,53/\text{km}.$$

³³ YARDIN, Amaro, Op. Cit., pág. 50.

2. Mantenimiento preventivo: el vehículo debe ser revisado, reparado y utilizado conforme a un *Plan de Mantenimiento Preventivo*. El mismo tiene como finalidad obtener una utilización económica y segura, y asegurar un buen precio de reventa del vehículo, para lo cual es extremadamente importante que todo servicio de mantenimiento sea efectuado según la frecuencia recomendada³⁴.

Es importante tener en cuenta que la frecuencia con la que deben efectuarse los cambios de los componentes del vehículo, que vamos a citar posteriormente, fue extraída de la Guía de Usuario confeccionada por la empresa fabricante del mismo; y considerando que, por ser utilizado como taxi, se encuentra sometido a lo que dicha guía denomina “condiciones severas de uso”.

El plan de mantenimiento preventivo comprende la realización de inspecciones y cambios de:

- (a) Aceite + Filtro de aceite + Filtro de aire + Filtro de combustible: estos cuatro componentes se cambian en forma conjunta cada 8.000 kms., y el costo de los elementos más el de la mano de obra que efectúa el cambio es de \$ 563.-
- (b) Correa de distribución + Correas de accesorios: ambas se cambian una vez recorridos 50.000 kms., siendo el precio del repuesto y de su colocación de \$ 1.886.-
- (c) Bujías de encendido: se reponen cada 30.000 kms., con un costo total del repuesto más la colocación del mismo de \$ 249.-
- (d) Rulemanes: se cambian una vez alcanzados los 20.000 kms. Como es distinta la cantidad de rulemanes necesarios y el precio de ellos (y también el de la mano de obra), según se trate de las ruedas traseras o delanteras, explicamos en detalle cómo se obtiene el importe de \$ 1.660.- en el cuadro siguiente:

³⁴ GENERAL MOTORS DE ARGENTINA SRL, Guía del Propietario del Vehículo, Departamento de Post Venta, (Argentina, 2014), sección 13, pág. 13.

Rulemanes	Cantidad Rulem.	Precio/ Rulem.	Costo/ Rueda	Precio MO/ Rueda	Costo/ Rueda
Rueda trasera	2	\$ 90	\$ 180	\$ 100	\$ 280
Rueda delantera	1	\$ 350	\$ 350	\$ 200	\$ 550
Total					\$ 830
x 2 ruedas					\$ 1.660

(e) Sistemas de freno (pastillas y cinta): reponerlas y colocarlas tiene un costo de \$ 1.860.- debiendo realizarse el cambio cada 10.000 kms.

(f) Neumáticos: deben cambiarse luego de recorrer 50.000 kms., y el costo de las cubiertas más su colocación asciende a \$ 6.600.-

(g) Service de tren delantero y trasero: debe efectuarse también una vez alcanzados los 50.000 kms., teniendo un costo de \$ 4890.-

Los ítems enumerados se resumen en el cuadro siguiente, y dan como resultado un **costo de mantenimiento por kilómetro igual a \$ 0,61.-**

Mantenimiento Preventivo	(*) Precio de Repuestos y Mano de Obra	Frecuencia de Cambio (en km.)	Costo Unitario de Mantenimiento por km.
Aceite (4 lts de Total Quartz)	\$ 563	8.000	\$ 0,07
Filtro de aceite			
Filtro de aire			
Filtro de combustible	\$ 1.866	50.000	\$ 0,04
Correa de distribución			
Correas de accesorios	\$ 249	30.000	\$ 0,01
Bujías de encendido			
Rulemanes	\$ 1.660	20.000	\$ 0,08
Sistemas de freno (pastillas y cinta)	\$ 1.860	10.000	\$ 0,19
Neumáticos (4 cubiertas Fate de 14")	\$ 6.600	50.000	\$ 0,13
Service de tren delantero y trasero	\$ 4.890	50.000	\$ 0,10
Total	\$ 17.688		\$ 0,61

Fuente: Elaboración propia.

(*) Aclaración: los precios de los repuestos – al mes de septiembre de 2015 – fueron proporcionados por dos comercios en los cuales el propietario los adquiere normalmente. El costo de colocación de los mismos surge de información brindada por dos talleres mecánicos de la zona donde reside el prestador, donde habitualmente le realizan las reparaciones y mantenimiento del automóvil.

Finalmente, realizando la suma de los conceptos informados en párrafos anteriores, obtenemos un **costo variable por kilómetro recorrido** igual a **\$ 1,14.-** A modo de resumen, lo exponemos en la siguiente tabla:

Costo Variable	Por km.
Combustible GNC	\$ 0,53
Mantenimiento	\$ 0,61
Total costo variable por km.	\$ 1,14

Fuente: Elaboración propia.

CAPÍTULO IV

PROYECCIÓN ANUAL DE RESULTADOS

Sumario: 1.- Sistemas de costeo: diferencias. 2.- Análisis marginal anual. 3.- La capacidad ociosa según el costeo variable.

1.- Sistemas de costeo: diferencias

En el ámbito de los costos, la doctrina ha elaborado dos modelos, sistemas o métodos, contradictorios o divergentes para representar los hechos económicos, empleados con la finalidad de tomar decisiones estructurales y coyunturales. El punto de divergencia entre ambos modelos reside en el distinto tratamiento (debido a una diferente opción conceptual) que dan a los costos fijos, a saber³⁵:

- ✓ El modelo de costeo completo (también llamado integral o por absorción) interpreta que los costos fijos se encuentran insertos en los objetos de costos (bienes o servicios) y que, por consiguiente, existe

³⁵ YARDIN, Amaro, Op. Cit., passim.

como entidad económica real el “costo fijo unitario”. Este sistema fue concebido para ser empleado en informaciones destinadas a terceros.

- ✓ El modelo de costeo variable (o de contribución) entiende que los costos fijos no son costos de los productos (o de las actividades o servicios). Este método fue concebido para apoyar la adopción de distintas decisiones empresariales y para ser incorporado a los EECC para terceros; e interpreta que las causas del devengamiento de los costos son fundamentalmente dos:

- La realización de la actividad (producir, vender, prestar servicios, etc.), y
- El transcurso del tiempo.

Los costos del primer grupo (costos variables) son genuinamente costos de la actividad. Los del segundo grupo (costos fijos) son costos de colocar a la organización en condiciones de abordar la actividad.

Por consiguiente, según el modelo de costeo completo, el costo de las unidades (de producto o de servicio) está compuesto por el costo variable y una porción de los costos fijos; por el contrario, el costeo variable interpreta que el costo de un producto o servicio está constituido exclusivamente por su costo variable, y trata a los costos fijos como gastos del período en el que se devengan.

El criterio del costeo variable es ampliamente útil para cualquier clase de decisiones empresariales, mientras que el costeo completo es claramente inconsistente, pudiendo ser usado exclusivamente en la toma de decisiones estructurales, pero nunca en decisiones coyunturales³⁶.

Por otra parte, una diferencia más entre ambos sistemas está referida al Estado de Resultados: en el costeo integral se separan los costos de producción y de no producción, se obtiene la utilidad bruta, y se muestra la capacidad ociosa de planta (CF no absorbidos); y en el costeo variable se

³⁶ YARDIN, Amaro, Op. Cit., pág. 117.

separan los costos variables de los fijos, se obtiene la contribución marginal, y no se muestra la capacidad ociosa de planta³⁷.

Finalmente, creemos que para analizar, entender y, posteriormente tomar decisiones relacionadas con nuestro objeto de estudio, es de mayor utilidad adoptar el enfoque del *costeo variable*, dado que constituye un criterio de interpretación mucho más ajustado a la naturaleza de los hechos económicos, que el suministrado por el costeo completo. A los fines de fundamentar nuestra opinión citamos las ventajas que distintos autores sostienen sobre el tema:

- ✓ simplifica el planeamiento;
- ✓ elimina fluctuaciones en los costos por efecto de los diferentes volúmenes de actividad;
- ✓ elimina el problema de elegir bases para prorratear los costos fijos ya que su distribución es subjetiva;
- ✓ la relación costo-volumen-utilidad es de rápida resolución;
- ✓ las ganancias están en relación directa con las ventas;
- ✓ se conoce la incidencia de los costos fijos en las ganancias;
- ✓ la verdadera forma en que discurren los fenómenos económicos está mejor representada por este modelo;
- ✓ las ganancias y pérdidas son fáciles de explicar y entender.

2.- Análisis marginal anual

El análisis marginal es una herramienta útil para adoptar un innumerable número de decisiones en el ámbito económico, abarcando las más variadas cuestiones. Puede usarse para analizar la conveniencia de realizar una inversión para ampliar la capacidad de producción, o disponer la tercerización de algunos sectores para aliviar la presión de los costos fijos.

³⁷ GIMÉNEZ, Carlos Manuel, Op. Cit., pág. 42.

Es útil para la adopción de decisiones de carácter estructural (largo plazo) o de carácter coyuntural (corto plazo).

Es importante señalar que *el modelo de costeo variable se apoya en la lógica del análisis marginal*, no así el de costeo completo, el cual es enteramente incompatible³⁸; aunque, si bien es cierto, una empresa que mantenga en su contabilidad el criterio de costeo completo, puede usar el análisis marginal para la adopción de decisiones puntuales.

La concepción de la realidad determinando los costos por medio del análisis marginal es lo que vuelve posible llevar adelante programaciones de inversiones de crecimiento. Estudios avanzados de análisis marginal permiten determinar distintos niveles de equilibrio y de resultado programado frente a diferentes hipótesis de crecimiento de la estructura. Esos estudios contienen modelos útiles para la aplicación del análisis marginal en la TTDD cuando se presentan casos de variaciones en los precios de venta o modificaciones en los costos variables unitarios.

Para el costeo completo, el precio de venta de una unidad está formado por tres partes: el costo variable, la cuota parte del costo fijo y el beneficio. Este modelo entiende que cada unidad genera un beneficio.

El costeo variable, por el contrario, interpreta que el precio de venta tiene sólo dos componentes: el costo variable y la contribución marginal. Este criterio de costeo no atribuye a cada unidad la propiedad de generar un beneficio. Cada unidad, para el costeo variable, genera una *contribución marginal* (diferencia entre el precio de venta y el costo variable), cuyo destino es:

- ✓ en primer lugar, cubrir los costos fijos totales, y
- ✓ en segundo término, generar un beneficio.

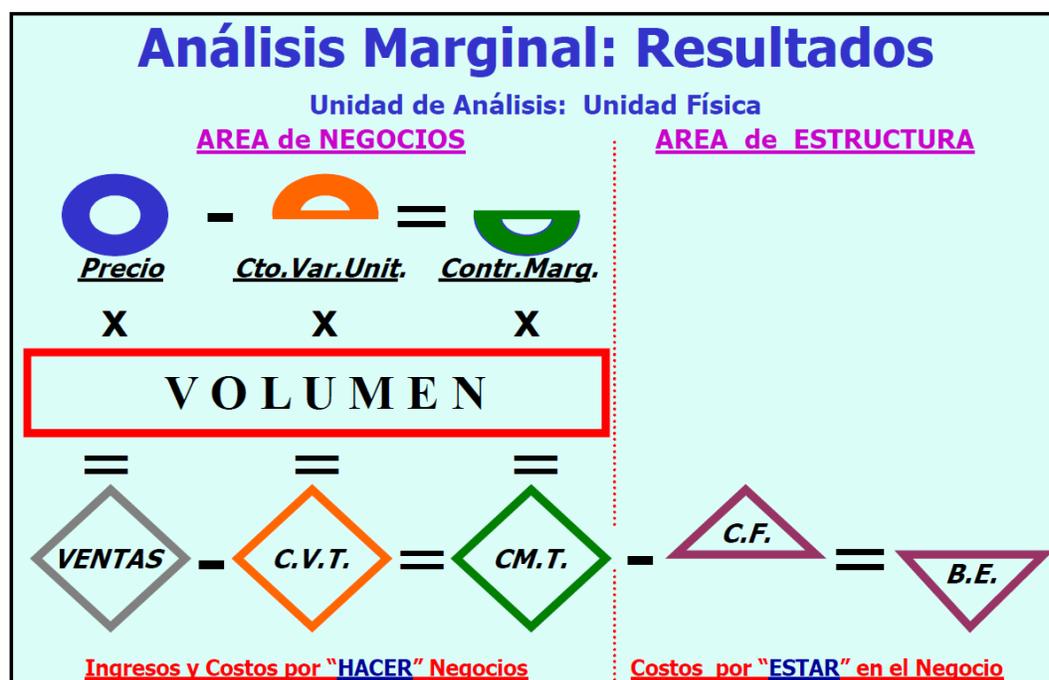
El resultado expuesto por el modelo de costeo completo no se compecede con la realidad económica, toda vez que el beneficio que

³⁸ YARDIN, Amaro, Op. Cit., pág. 27.

denuncia es manifiestamente inexistente si el nivel de actividad real es distinto que el normal. No debemos olvidar que este modelo es complementado por el concepto de “costo de inactividad”, con lo cual recupera su compatibilidad con la realidad económica. En efecto, para el costeo completo cada unidad que falta para alcanzar el nivel normal de actividad es la causa de un costo de inactividad igual al valor de las cuotas de costo fijo no absorbidas.

La contribución marginal contribuye, en primer lugar, a cubrir los costos fijos necesarios para operar. Una vez que la cantidad de contribuciones marginales unitarias haya cubierto todos los costos fijos, las siguientes contribuirán sucesivamente a la formación del beneficio.

El concepto de contribución marginal puede ser explicado con mayor claridad en el esquema que se plantea a continuación:



Fuente: Universidad Nacional de Salta - Facultad de Ciencias Económicas, Jurídicas y Sociales.

El costeo variable nos dice, en nuestro caso, que por cada km. que recorra el vehículo el prestador percibirá \$ 6,30, pero soportará un costo de \$ 1,14. De manera que cada km. recorrido le proporcionará una **contribución marginal** de \$ 5,16.

Con esta información podemos proyectar el Estado de Resultados para un ciclo que comprende doce meses (de forma no coincidente con el año calendario), abarcando los meses de octubre a diciembre 2015 y de enero a septiembre 2016, y dividiendo ese período anual en dos épocas claramente diferenciadas, debido a los distintos niveles de actividad que pueden alcanzarse. La primer época comprende los meses de enero y febrero, en los cuales (si bien trabaja la misma cantidad de horas que el resto del año), disminuye la demanda del servicio por parte de los pasajeros, por lo que termina recorriendo 130 kms. por día aproximadamente. En los meses posteriores (marzo - diciembre), al finalizar las vacaciones y regresar a su rutina de trabajo la mayoría de la población, la demanda aumenta y le permite alcanzar un nivel de actividad de 200 kms. diarios.

Antes de pasar a la elaboración de las proyecciones, aclaramos que la cantidad de días tomados para calcular los ingresos y costos variables mensuales surge de restarle al número de días del mes los días domingos y los feriados que el prestador nos informó que no los trabaja, a saber: 1 de enero, 1 de mayo, 25 de mayo, 9 de julio y 25 de diciembre.

Proyecciones mensuales: con la previa aclaración de que no prorateamos los costos fijos anuales a cada mes debido a que hacerlo no reflejaría adecuadamente la realidad, porque hay conceptos (como el pago de la oblea de GNC o de la VTV) que se efectúan una vez al año, por lo cual incidirán de lleno en determinados meses y no en el resto, exponemos los siguientes cuadros al sólo efecto de mostrar de qué forma hemos obtenido los valores mensuales consignados en el **Resumen Anual**:

Octubre (27 días)				
Concepto	Km/día	Valor Unitario	Total Diario	Total Mensual
Ingreso	200	\$ 6,30	\$ 1.260	\$ 34.020
C.V.	200	-\$ 1,14	-\$ 228	-\$ 6.156
C. Mg.	200	\$ 5,16	\$ 1.032	\$ 27.864

Fuente: Elaboración propia.

Noviembre (25 días)				
Concepto	Km/día	Valor Unitario	Total Diario	Total Mensual
Ingreso	200	\$ 6,30	\$ 1.260	\$ 31.500
C.V.	200	-\$ 1,14	-\$ 228	-\$ 5.700
C. Mg.	200	\$ 5,16	\$ 1.032	\$ 25.800

Fuente: Elaboración propia.

Diciembre (26 días)				
Concepto	Km/día	Valor Unitario	Total Diario	Total Mensual
Ingreso	200	\$ 6,30	\$ 1.260	\$ 32.760
C.V.	200	-\$ 1,14	-\$ 228	-\$ 5.928
C. Mg.	200	\$ 5,16	\$ 1.032	\$ 26.832

Fuente: Elaboración propia.

Enero (25 días)				
Concepto	Km/día	Valor Unitario	Total Diario	Total Mensual
Ingreso	130	\$ 6,30	\$ 819,00	\$ 20.475
C.V.	130	-\$ 1,14	-\$ 148,20	-\$ 3.705
C. Mg.	130	\$ 5,16	\$ 670,80	\$ 16.770

Fuente: Elaboración propia.

Febrero (25 días)				
Concepto	Km/día	Valor Unitario	Total Diario	Total Mensual
Ingreso	130	\$ 6,30	\$ 819,00	\$ 20.475
C.V.	130	-\$ 1,14	-\$ 148,20	-\$ 3.705
C. Mg.	130	\$ 5,16	\$ 670,80	\$ 16.770

Fuente: Elaboración propia.

Marzo (26 días)				
Concepto	Km/día	Valor Unitario	Total Diario	Total Mensual
Ingreso	200	\$ 6,30	\$ 1.260	\$ 32.760
C.V.	200	-\$ 1,14	-\$ 228	-\$ 5.928
C. Mg.	200	\$ 5,16	\$ 1.032	\$ 26.832

Fuente: Elaboración propia.

Abril (26 días)				
Concepto	Km/día	Valor Unitario	Total Diario	Total Mensual
Ingreso	200	\$ 6,30	\$ 1.260	\$ 32.760
C.V.	200	-\$ 1,14	-\$ 228	-\$ 5.928
C. Mg.	200	\$ 5,16	\$ 1.032	\$ 26.832

Fuente: Elaboración propia.

Mayo (25 días)				
Concepto	Km/día	Valor Unitario	Total Diario	Total Mensual
Ingreso	200	\$ 6,30	\$ 1.260	\$ 31.500
C.V.	200	-\$ 1,14	-\$ 228	-\$ 5.700
C. Mg.	200	\$ 5,16	\$ 1.032	\$ 25.800

Fuente: Elaboración propia.

Junio (26 días)				
Concepto	Km/día	Valor Unitario	Total Diario	Total Mensual
Ingreso	200	\$ 6,30	\$ 1.260	\$ 32.760
C.V.	200	-\$ 1,14	-\$ 228	-\$ 5.928
C. Mg.	200	\$ 5,16	\$ 1.032	\$ 26.832

Fuente: Elaboración propia.

Julio (25 días)				
Concepto	Km/día	Valor Unitario	Total Diario	Total Mensual
Ingreso	200	\$ 6,30	\$ 1.260	\$ 31.500
C.V.	200	-\$ 1,14	-\$ 228	-\$ 5.700
C. Mg.	200	\$ 5,16	\$ 1.032	\$ 25.800

Fuente: Elaboración propia.

Agosto (27 días)				
Concepto	Km/día	Valor Unitario	Total Diario	Total Mensual
Ingreso	200	\$ 6,30	\$ 1.260	\$ 34.020
C.V.	200	-\$ 1,14	-\$ 228	-\$ 6.156
C. Mg.	200	\$ 5,16	\$ 1.032	\$ 27.864

Fuente: Elaboración propia.

Septiembre (26 días)				
Concepto	Km/día	Valor Unitario	Total Diario	Total Mensual
Ingreso	200	\$ 6,30	\$ 1.260	\$ 32.760
C.V.	200	-\$ 1,14	-\$ 228	-\$ 5.928
C. Mg.	200	\$ 5,16	\$ 1.032	\$ 26.832

Fuente: Elaboración propia.

Proyección Anual: resume los datos expuestos y sirve de base para la confección del Estado de Resultados bajo el enfoque del costeo variable.

Resumen Anual				
Mes	Año	Ingreso	C.V.	C. Mg.
Octubre	2015	\$ 34.020	-\$ 6.156	\$ 27.864
Noviembre	2015	\$ 31.500	-\$ 5.700	\$ 25.800
Diciembre	2015	\$ 32.760	-\$ 5.928	\$ 26.832
Enero	2016	\$ 20.475	-\$ 3.705	\$ 16.770
Febrero	2016	\$ 20.475	-\$ 3.705	\$ 16.770
Marzo	2016	\$ 32.760	-\$ 5.928	\$ 26.832
Abril	2016	\$ 32.760	-\$ 5.928	\$ 26.832
Mayo	2016	\$ 31.500	-\$ 5.700	\$ 25.800
Junio	2016	\$ 32.760	-\$ 5.928	\$ 26.832
Julio	2016	\$ 31.500	-\$ 5.700	\$ 25.800
Agosto	2016	\$ 34.020	-\$ 6.156	\$ 27.864
Septiembre	2016	\$ 32.760	-\$ 5.928	\$ 26.832
Subtotal		\$ 367.290	-\$ 66.462	\$ 300.828

Fuente: Elaboración propia.

Estado de Resultados		
Detalle	Importe	%
Ventas	\$ 367.290	100,00
(-)		
Costos Variables	-\$ 66.462	18,10
Contribución Marginal	\$ 300.828	81,90
(-)		
Costos Fijos	-\$ 40.970	11,15
Resultado Neto	\$ 259.858	70,75

Fuente: Elaboración propia.

3.- La capacidad ociosa según el costeo variable

Es necesario hacer alusión a este concepto debido a que, como explicamos en el punto precedente, hay dos meses del año (enero y febrero) en los cuales el prestador del servicio no logra recorrer la distancia que **normalmente** recorre, por la disminución de la demanda que se produce.

A diferencia del costeo completo – que interpreta que la ociosidad consiste en la cantidad de cuotas unitarias de costos fijos no absorbidas –, el modelo de costeo variable interpreta la medida de la ociosidad basándose en el razonamiento de que la producción (o, en sentido amplio, la actividad) no **absorbe** costos fijos, sino que genera contribuciones marginales destinadas a **cubrir** los costos fijos. Por ello, la capacidad ociosa debe ser medida en *cantidad de contribuciones marginales unitarias no obtenidas*.

En otras palabras, el costeo variable sostiene que la medida de la ociosidad equivale al *valor de las contribuciones marginales generadas en menos que las previstas*³⁹. Dentro de la lógica del modelo, esta medida no es estrictamente un costo, sino la magnitud que separa al resultado real del resultado planeado.

³⁹ YARDIN, Amaro, *Op. Cit.*, pág. 193.

El costeo variable informa al empresario que cuando su empresa logre trabajar a plena capacidad, desaparecerá el perjuicio de la capacidad ociosa y, por consiguiente, su beneficio aumentará exactamente en el valor atribuido a ella.

Por último, exponemos la aplicación concreta a nuestro caso del concepto de capacidad ociosa según el costeo variable, explicando su forma de cálculo y determinación:

Concepto	Capacidad Normal	Actividad Real	Inactividad
Ingresos	\$ 389.340	\$ 367.290	\$ 22.050
C.V.	-\$ 70.452	-\$ 66.462	-\$ 3.990
C. Mg.	\$ 318.888	\$ 300.828	\$ 18.060
C.F. Anual	-\$ 40.970	-\$ 40.970	\$ 0,00
Resultado	\$ 277.918	\$ 259.858	\$ 18.060

Fuente: Elaboración propia.

La información a capacidad normal se obtiene considerando que recorre 200 kms. cada día, durante 309 días en el año – que surgen de restarle a 366 días⁴⁰, 57 domingos y feriados –, lo que arroja como resultado 61.800 kms. anuales (200 * 309). Así, los ingresos serían iguales a \$ 389.340.- (61.800 * 6,30), los costos variables \$ 70.452.- (61.800 * 1,14) y, quedaría una contribución marginal de \$ 318.888.- para cubrir costos fijos de \$ 40.970.- y generar un resultado de \$ 277.918.-

Sin embargo, como ya tiene prevista la circunstancia de la disminución de la demanda, surge información respecto al nivel de actividad real (proyectado). Por ello calculamos cuales serían los valores resultantes de recorrer 130 kms. diarios en enero y febrero y 200 kms. diarios de marzo a diciembre o, lo que es lo mismo, 58.300 kms. anuales [130 * 50 + (309 - 50) * 200]. Estos valores son: \$ 367.290.- (58.300 * 6,30) para los ingresos, \$

⁴⁰ La cantidad de días del año surge considerando que el período bajo análisis es un año bisiesto.

66.462.- $(58.300 * 1,14)$ para los costos variables y, por diferencia surge una contribución marginal de \$ 300.828.-, que cubrirá la misma cuantía de costos fijos igual a \$ 40.970.- y generará un resultado igual a \$ 259.858.-

De esta manera, la magnitud de la ociosidad alcanza los \$ 18.060.-, que no es otra cosa que las contribuciones marginales unitarias (\$ 5,16/km) que dejarán de percibirse por los 70 kms. que no recorrerá durante 50 días. Matemáticamente será: $5,16 * 70 * 50 = 18.060.-$

Como conclusión diremos que el resultado que obtiene el prestador sería superior en \$ 18.060.- si lograra recorrer los 3.500 kms. restantes.

CAPÍTULO V

ANÁLISIS DE EQUILIBRIO

Sumario: 1.- Aspectos positivos y limitaciones. 2.- Punto de equilibrio. 3.- Margen de seguridad. 4.- Análisis U/V.

1.- Aspectos positivos y limitaciones

El análisis de equilibrio muestra aspectos tales como los volúmenes mínimos a comercializar para no perder, las utilidades posibles de obtener conforme a los niveles de producción factibles, la contribución marginal, y el punto a partir del cual se obtienen utilidades. También permite proyectar el impacto que producirían cambios en precios, costos fijos y/o variables, y niveles de actividad.

Dentro de las limitaciones podemos mencionar que:

- a) el análisis es eminentemente de corto plazo → no es válido para proyectarse en períodos prolongados de tiempo, en los cuales pueda modificarse la estructura de producción y/o comercialización de la empresa, los mercados, etc.;

- b) el comportamiento de los costos y los ingresos no es lineal → los precios de venta tienden a disminuir ante aumentos en los volúmenes, los costos variables unitarios no son constantes, y los costos fijos no son absolutamente rígidos;
- c) el análisis se basa en una perfecta clasificación de los costos en fijos y variables, lo cual no siempre es posible;
- d) supone que la productividad de la mano de obra es siempre la misma, que la eficiencia de la planta es inalterable, que los rendimientos de materias primas y materiales son constantes, lo cual no se compadece con la realidad;
- e) se basa en que los ingresos y egresos se producen simultáneamente, lo cual no siempre sucede así.

2.- Punto de equilibrio

Es una de las herramientas más útiles y, a la vez, más sencilla para adoptar todo tipo de decisiones asociadas a la determinación de costos y al diseño de una política de precios. Su definición no puede ser más sencilla: el punto de equilibrio representa la situación en la cual una empresa no obtiene beneficios ni soporta pérdidas⁴¹.

Para el uso de esta herramienta, íntimamente vinculada con el análisis marginal y, por consiguiente, con el costeo variable, se parte de la base de que el costo de un producto, una actividad o un servicio es exclusivamente su costo variable. Desestima el concepto de costo fijo unitario, interpretando que los costos fijos no son costos de las unidades de producto o servicio, sino costos de la estructura de la empresa. Por consiguiente, establece un vínculo estrecho entre el precio de venta de una

⁴¹ YARDIN, Amaro, Op. Cit., pág. 93.

unidad y su costo variable, determinando que su diferencia configura la contribución marginal.

El punto de equilibrio o punto de nivelación es aquel en el cual las ventas totales son iguales a los costos totales. En otras palabras, cuando la contribución marginal total es igual a la totalidad de los costos fijos, la empresa se encuentra en su punto de equilibrio (no registra ganancias ni pérdidas).

2.1.- Punto de equilibrio económico: determinación

Este concepto responde a necesidades de naturaleza económica. En otras palabras, los resultados que se obtienen a través de la aplicación de sus fórmulas son de carácter económico y, por consiguiente, nada informan acerca de las situaciones de tipo financiero por las que pueda estar transitando la organización.

2.1.1.- En forma analítica

1) En términos físicos o unidades:

$$PE_U = \frac{CF}{pv - cv} = \frac{CF}{cmg}$$

$$PE_U = \frac{40.970}{6,3 - 1,14} = \frac{40.970}{5,16} = 7.939,92 \text{ kms}$$

2) En términos monetarios (pesos):

$$PE_{\$} = \frac{CF}{1 - \frac{CV}{V}} = \frac{CF}{1 - \frac{cv}{pv}} = \frac{CF}{\frac{cmg}{pv}} = PE_U * pv$$

$$PE_{\$} = \frac{40.970}{1 - \frac{66.462}{367.290}} = \frac{40.970}{1 - \frac{1,14}{6,3}} = 7.939,92 * 6,3 = \$ 50.021,51$$

3) En porcentaje sobre monto de ventas:

$$\% = \frac{CF}{V - CV} * 100 = \frac{\text{Ventas en PE}}{\text{Ventas Totales}} * 100$$

$$\% = \frac{40.970}{300.828} * 100 = \frac{50.021,51}{367.290} * 100 = 13,62\%$$

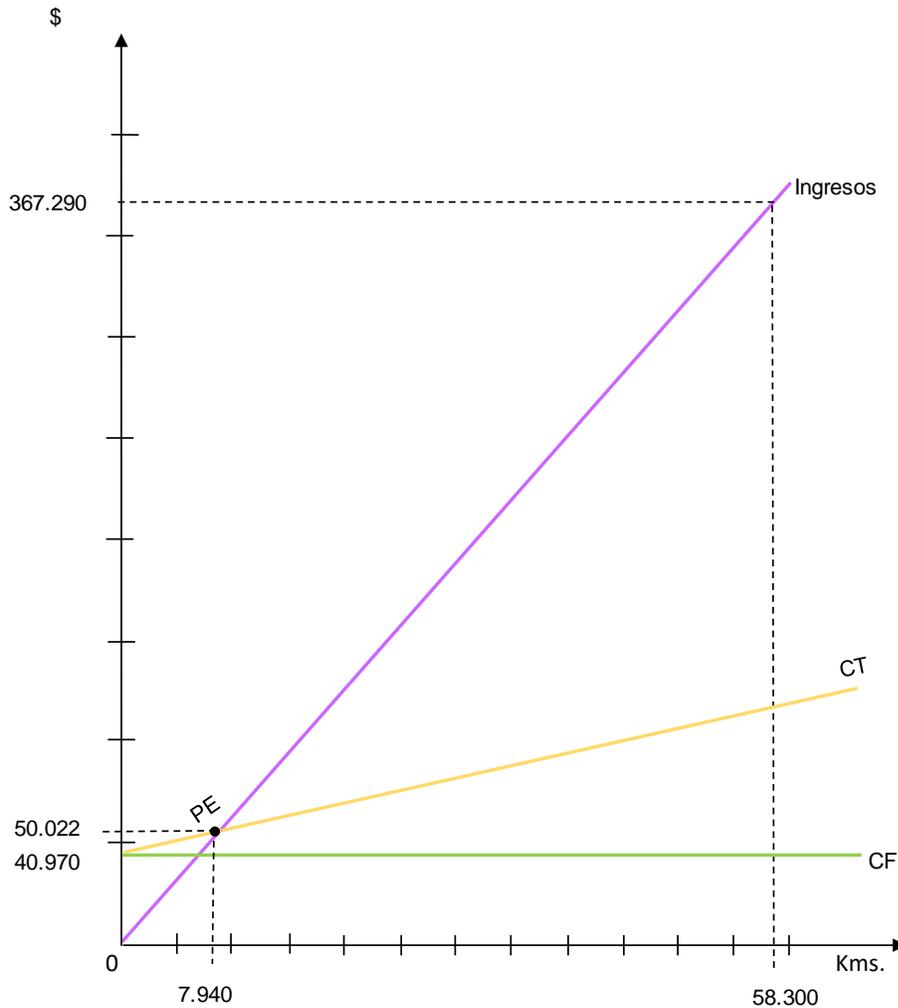
Esto significa que cuando recorre 7.939,92 kms. no gana ni pierde, sino que sólo cubre sus costos fijos. Una vez que recorre un kilómetro más empieza a obtener beneficios. En términos monetarios, cuando logre obtener un ingreso de \$ 50.021,51 se encontrará en su punto de equilibrio, representando este monto un 13,62% de las ventas totales proyectadas.

2.1.2.- En forma gráfica

Los gráficos pueden exponerse de dos maneras: en forma tradicional y mediante el diagrama de Knoepfel, ambos muestran la misma información y son útiles y correctos, pero se visualizan e interpretan de modo diferente.

Análisis tradicional

Este análisis se realiza a partir de la superposición de los gráficos de ingresos, costos fijos y costos variables.



Fuente: Elaboración propia.

Se observa que la curva de ingresos, a medida que avanza hacia la derecha va cubriendo los costos variables y los fijos. En el PE los fijos son recuperados en su totalidad y, a partir de entonces los ingresos sólo deben enfrentar los variables, por lo que toda venta a la derecha del PE proporciona utilidades iguales a la contribución marginal.

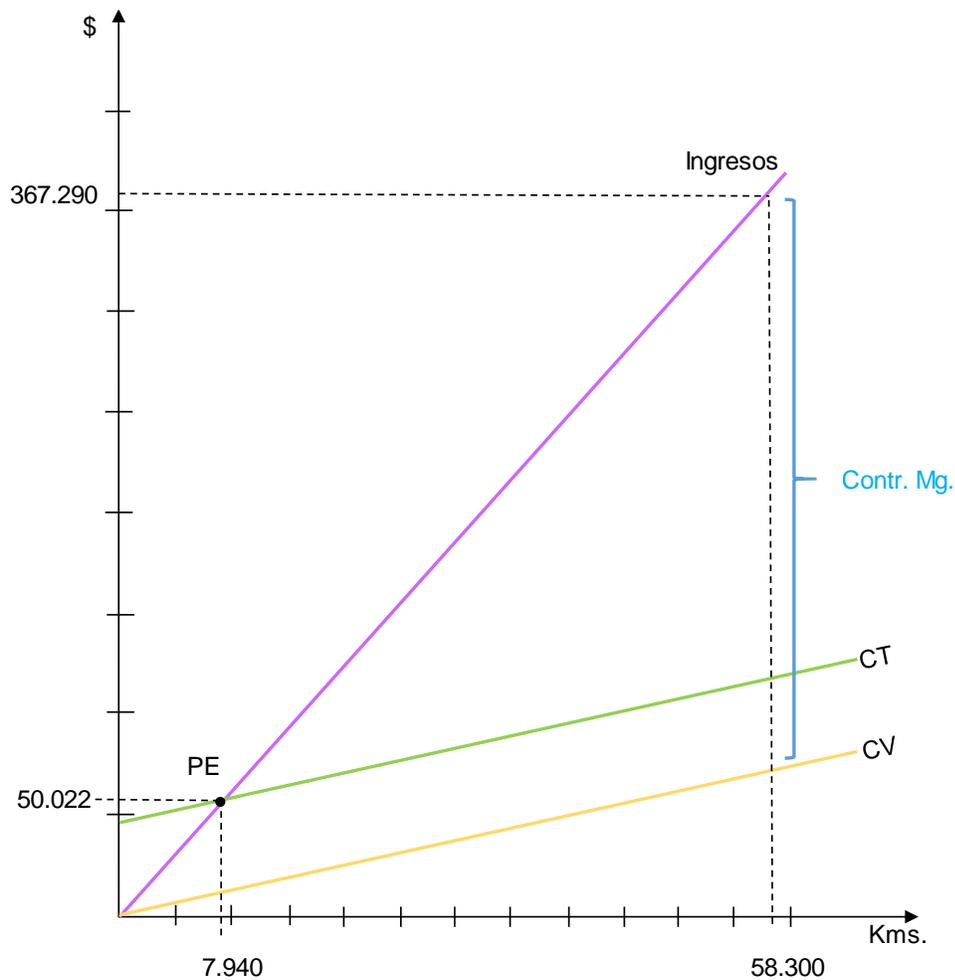
El gráfico muestra: costos fijos para todo nivel de actividad; costos variables para los distintos niveles de actividad; ingresos para los distintos volúmenes de operación; la intersección de las dos últimas curvas = PE (que es donde se igualan ingresos y egresos); que a la izquierda del PE se

encuentra la zona de pérdidas (donde los costos totales superan a los ingresos); y que a la derecha del PE se sitúa la zona de utilidades (donde los ingresos son mayores que los costos).

Diagrama de Knoeppel

Es una variante de la gráfica tradicional.

Primero se grafican los costos variables (partiendo del origen), a los cuales se le suman los costos fijos para obtener la recta de costos totales (paralela a la de costos variables). Los ingresos se grafican de la misma manera.



Fuente: Elaboración propia.

Esta forma de exposición brinda la misma información que la anterior, con la importante novedad de mostrar expresamente la contribución marginal total.

2.2.- Punto de equilibrio financiero: determinación

El punto de equilibrio financiero o punto de cierre pretende encontrar un punto que marque el nivel de actividad que permita a la empresa continuar operando, sin recurrir a modificaciones en su estructura de financiamiento. En otras palabras, el punto de equilibrio financiero muestra el nivel al que puede operar la organización en zona de pérdidas, sin acudir a la toma de nuevos préstamos, ni a la extensión del plazo de pago a los proveedores, ni a la liquidación de su stock normal, ni a otras situaciones que, frecuentemente, suelen ser el preludio de una segura bancarrota.

Para llegar a su fórmula debemos reemplazar el costo fijo total por la suma de los conceptos integrantes del mismo que presenten la condición de erogables (costos fijos vivos). En nuestro caso sería:

Concepto	Importe
CF totales	\$ 40.970
(-)	
CF extinguidos	
▪ Amortizaciones	-\$ 12.708
▪ Reservas	-\$ 140
CF vivos o erogables	\$ 28.122

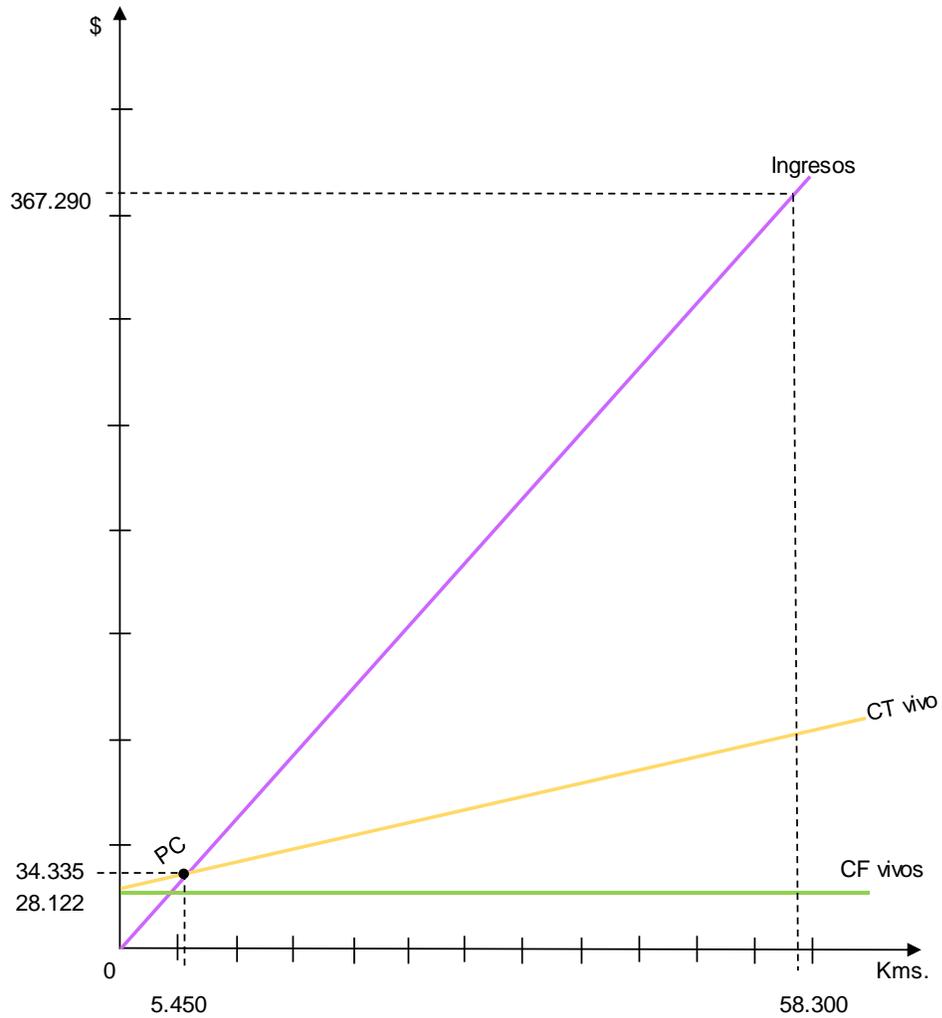
Fuente: Elaboración propia.

Así, el punto de cierre alcanza los siguientes valores:

$$PC_U = \frac{CF \text{ erog.}}{cmg} = \frac{28.122}{5,16} = 5.450 \text{ kms}$$

$$PC_{\$} = PC_U * pv = \$ 34.335$$

Esto quiere decir que, una vez que recorra 5.450 kms., obtendrá ingresos de \$ 34.335 que serán suficientes para cubrir sus costos fijos erogables y continuar operando por debajo de su punto de equilibrio económico.



Fuente: Elaboración propia.

3.- Margen de seguridad (MS)

Indica en cuánto pueden caer las ventas sin entrar en zona de pérdidas. Se calcula de la siguiente forma:

$$MS_{\$} = V - VE = 367.290 - 50.021,51 = \$ 317.268,49$$

$$MS_{\%} = \frac{V - VE}{V} * 100 = \frac{367.290 - 50.021,51}{367.290} * 100 = 86,38\%$$

Donde: $MS_{\$}$ = margen de seguridad en pesos,

$MS_{\%}$ = margen de seguridad en porcentaje,

V = ventas actuales,

VE = ventas en equilibrio.

En nuestro caso, el valor absoluto indica que los ingresos pueden disminuir \$ 317.268,49 antes de que comience a perder, esto significa, en valores relativos que las ventas actuales pueden caer un 86,38% hasta alcanzar la situación de equilibrio.

4.- Análisis U/V

El análisis y su gráfica muestran la relación entre la contribución marginal y el volumen (o nivel de actividad).

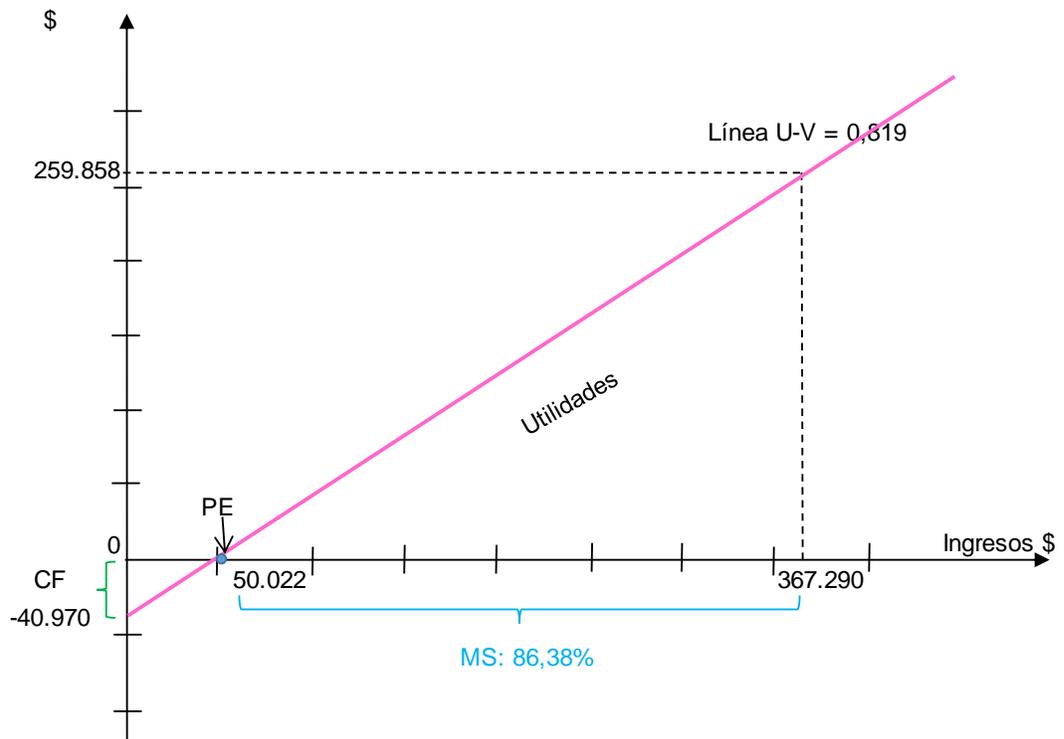
La gráfica se construye sobre un eje de coordenadas en el cual los costos fijos aparecen debajo del eje "x" que, por su parte, muestra los ingresos por ventas para los diferentes niveles de actividad. En la parte superior del eje "y" se indica – siempre para cada volumen – la porción de la contribución marginal (CMg) que supera los costos fijos, es decir, la utilidad. La línea "U-V" muestra el Margen de Contribución para cada nivel de ventas.

Cuando las ventas son iguales a cero, la CMg también lo es, y el resultado es una pérdida de \$ 40.970.-, equivalente al monto de los costos fijos. Por el contrario, cuando el nivel de ingresos es de \$ 367.290.- (volumen real), la CMg es de \$ 300.828.- y la utilidad final de \$ 259.858.-

Si unimos ambos puntos podemos trazar la línea "U-V", que corta al eje "x" en un nivel de \$ 50.021,51.- (7.939,92 kms.), el cual coincide con el punto de equilibrio determinado anteriormente. La pendiente de la recta es de 0,819 (300.828 / 259.858), siendo este valor el porcentaje de CMg sobre las ventas.

Para cada nivel de actividad, la diferencia entre la línea "U-V" y el eje "x" indica la zona de ganancias (a la derecha del punto de equilibrio) y la de pérdidas (a la izquierda del mismo).

Con los valores de nuestro caso, el gráfico quedaría de la siguiente forma:



Fuente: Elaboración propia.

CAPÍTULO VI

TOMA DE DECISIONES

Sumario: 1.- Alternativas propuestas. 2.- Pago del Impuesto a los Ingresos Brutos. 3.- Contratación de chofer auxiliar. 4.- Cotización de un viaje a un boliche de Lules.

1.- Alternativas propuestas

Vamos a analizar las modificaciones que se producen en la situación económica y financiera del prestador del servicio, como consecuencia de considerar la realización de las siguientes alternativas, en forma independiente:

- ✓ Pagar mensualmente el IIBB.
- ✓ Contratar un chofer auxiliar.
- ✓ Efectuar un viaje a un boliche en Lules, cobrando sin reloj.

2.- Pago del Impuesto a los Ingresos Brutos

Aclaraciones previas

Cabe mencionar que los prestadores de servicios de transporte de pasajeros mediante taxis se encuentran alcanzados por este gravamen provincial, a una alícuota especial del 2,5% (Ver apéndice 4).

Sin embargo, en la realidad muy pocos (o ningunos) son los sujetos que cumplen con esa obligación tributaria. Este incumplimiento se debe a dos motivos: principalmente, a que el fisco no controla, ni exige, ni intima el pago regularmente; pero además hay una postura reacia por parte de los taxistas frente al pago del tributo porque consideran que disminuye sus “bajas” recaudaciones.

En el caso particular que nos compete, el prestador no tributa actualmente el IIBB, por lo cual lo consideramos como una alternativa que, muy probablemente, se termine haciendo efectiva.

Otra aclaración, no menos importante, relacionada con el tema es la situación del prestador frente al TEM⁴²: se encuentra alcanzado por el gravamen y, a su vez, exento por una disposición contenida en la misma ordenanza que regula el tributo⁴³.

Efectos sobre el EERR, el PE y el PC

Lo que ocurriría cuando el prestador del servicio pague efectivamente el impuesto es que:

↑ su costo variable unitario en \$ 0,16 ($2,5\% * 6,30$);

↓ la contribución marginal unitaria a \$ 5 ($5,16 - 0,16$).

Esto traducido en un EERR queda de la siguiente manera:

⁴² TEM: Tributo Económico Municipal. Funciona del mismo modo que Ingresos Brutos, gravando las ventas netas con una alícuota según la actividad. La diferencia es que es un tributo Municipal, impuesto por una normativa municipal.

⁴³ La exención está dispuesta en el artículo 144 inciso t) de la Ordenanza Municipal N° 4.536.

Estado de Resultados				
Concepto	Actual		Alternativa	
	Unitario	Total	Unitario	Total
Ingresos	\$ 6,30	\$ 367.290,00	\$ 6,30	\$ 367.290,00
Costos Variables				
▪ Mantenimiento	\$ 0,61	-\$ 35.563,00	\$ 0,61	-\$ 35.563,00
▪ GNC	\$ 0,53	-\$ 30.899,00	\$ 0,53	-\$ 30.899,00
▪ IIBB			\$ 0,16	(*)-\$ 9.182,25
Subtotal CV	-\$ 1,14	-\$ 66.462,00	-\$ 1,30	-\$ 75.644,25
C. Mg.	\$ 5,16	\$ 300.828,00	\$ 5,00	\$ 291.645,75
CF		-\$ 40.970,00		-\$ 40.970,00
Resultado		\$ 259.858,00		\$ 250.675,75

Fuente: Elaboración propia.

(*) Aclaración: si bien consignamos \$ 0,16 como valor unitario de costo variable por IIBB, para calcular el importe total de \$ 9.182,25, utilizamos el valor de \$ 0,1575 que incluye todos los decimales del producto de $6,30 * 2,5\%$.

Por consiguiente, los nuevos PE y PC (en unidades y en pesos) quedan como sigue:

$$PE_U = \frac{40.970}{5} = 8.194 \text{ kms}$$

$$PE_{\$} = \frac{40.970}{1 - \frac{1,30}{6,3}} = 8194 * 6,30 = \$ 51.622,20$$

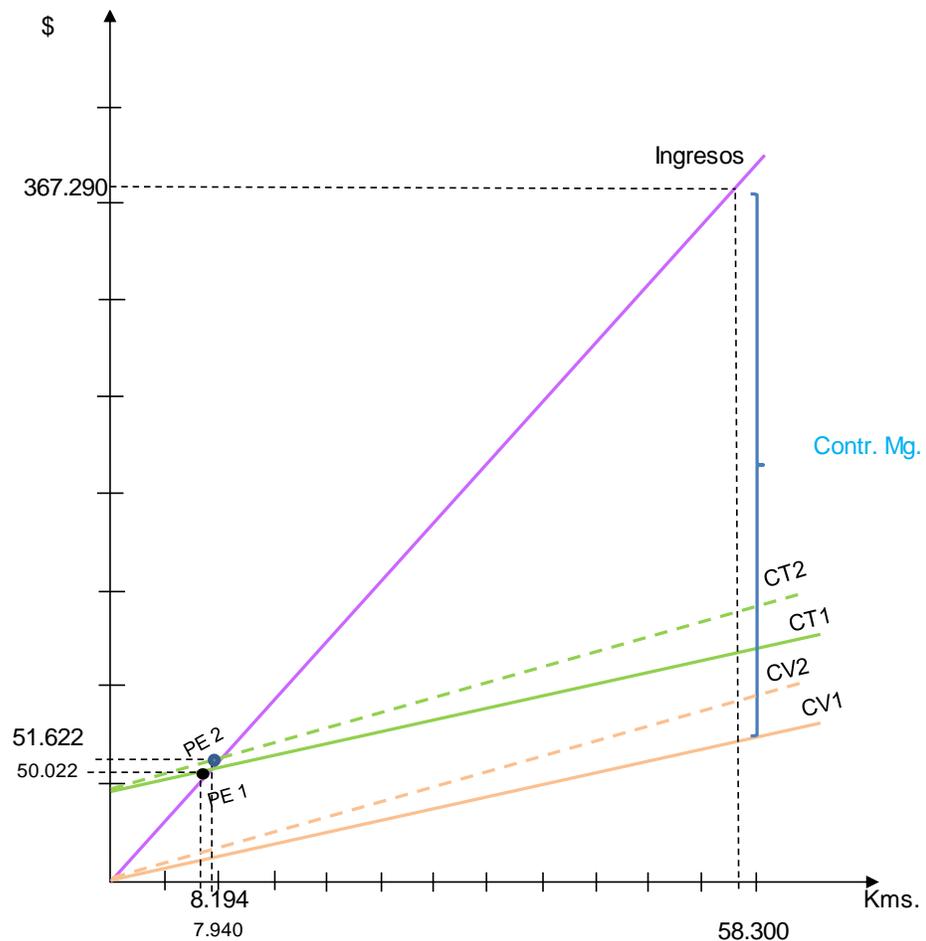


$$PC_U = \frac{28.122}{5} = 5.624 \text{ kms}$$

$$PC_{\$} = 5624 * 6,3 = \$ 35.434$$



Gráficamente sería:



Fuente: Elaboración propia.

3.- Contratación de chofer auxiliar

Esta alternativa nos introduce de lleno en el epicentro de un conflicto de mucha trascendencia en la actualidad. Este es, el enfrentamiento que viene dándose desde hace bastante tiempo entre los organismos que representan a:

- ✓ Los trabajadores: el Sindicato de Peones de Taxis de Tucumán (SPTT), y
- ✓ Los propietarios de vehículos de alquiler: la Asociación de Conductores de Taxis de Tucumán (Acott).

Por un lado, el SPTT pretende conseguir el blanqueo salarial de los choferes de taxis que trabajan de manera informal, mediante – entre otras medidas – la modificación de la Ordenanza SUTRAPPA, de manera tal que condicione a futuros adquirentes de licencias a blanquear al chofer para poder brindar el servicio en la ciudad. En este sentido, el secretario general del sindicato indicó que el proyecto consiste en la inclusión del Formulario 931 de AFIP y el alta temprana para aquellos propietarios de taxi que empiecen a transferir la licencia a partir de la fecha y el año que viene⁴⁴.

Por su parte, la Acott reclama a la Municipalidad capitalina que endurezca los controles de los taxis ilegales que operan en la ciudad y que, según ella, les restan los ingresos a los propietarios de taxi registrados legalmente. Es por eso que se oponen al blanqueo de los trabajadores en tanto el municipio no controle el transporte ilegal.

Como consecuencia de ambas posturas, conviven en el sistema actual dos modalidades de empleo para los choferes de taxi: el trabajo registrado en relación de dependencia (o formal), y el trabajo no registrado (o informal), no teniendo en éste último acceso a los beneficios del Régimen de Seguridad Social.

Un aspecto positivo para el peón de taxi es que se están efectuando mayores controles por parte de la Secretaría de Trabajo de la Provincia, trabajando en forma conjunta con el SPTT y con AFIP, para exigir el blanqueo de los empleados.

3.1.- Estimación de la distancia que recorrerá

Tenemos que calcular, en forma estimativa, cual es la distancia total en kms. que puede llegar a recorrer en 10 hs. el chofer contratado por el propietario. Para ello tomamos como base la relación que utiliza la

⁴⁴ Choferes de taxis presionan para alcanzar el blanqueo laboral, en “La Gaceta”, (Tucumán, 13 de julio del 2015), Sección Política.

Asociación de Trabajadores Involucrados en la Actividad Taximetrera (ATIAT)⁴⁵ para calcular los costos de explotación del servicio que ellos estiman.

Como ellos consideran que en 24 hs. recorren una distancia de 400 kms., obtenemos que en las 10 hs. recorrerá 166,67 kms, tal como resulta del siguiente cálculo:

$$\begin{array}{l} 24 \text{ hs} \quad \underline{\hspace{2cm}} \quad 400 \text{ kms} \\ 10 \text{ hs} \quad \underline{\hspace{2cm}} \quad ?? \end{array} \quad x = \frac{10 * 400}{24} = 166,67 \text{ por día}$$

Pero, al igual que el prestador principal, en los meses de enero y febrero sufrirá una disminución del 35% (70 kms / 200kms) de la demanda del servicio, por lo cual debemos calcular el impacto de ello en los kms. diarios:

$$166,67 * 65\% = 108,34 \text{ kms. por día}$$

Con esta información podemos estimar los kms. que el chofer logrará transitar en el transcurso del período bajo análisis:

Kms. Anuales Recorridos Por El Chofer			
Meses	Kms.	Días/Año	Kms. Anuales
Enero – Febrero	108,34	50	5.416,78
Marzo – Diciembre	166,67	259	43.166,67
Total			48.583,44

Fuente: Elaboración propia.

3.2.- Opción a): no registrado o informal

Aclaraciones previas

Se materializa a través de un contrato de arrendamiento o de locación, u otro contrato particular.

⁴⁵ Este organismo se encuentra ubicado en Av. Sáenz Peña N° 526.

Obviamente, como en toda actividad, no se registra al empleado con el fin de evadir el pago de los aportes y contribuciones que fija la ley.

Por aplicación de los “usos y costumbres” del ramo, como modalidad de retribución se establece el pago a comisión: 35% de la recaudación bruta para el trabajador y 65% para el empleador.

Efectos sobre el EERR, el PE y el PC

Antes de pasar a los números específicamente, es necesario explicar que, como el servicio será prestado por el titular de la licencia (durante 14 hs.) y por el chofer (durante 10 hs), debemos separar en el EERR los ingresos, los costos variables y, por consiguiente, la contribución marginal que generará cada uno de ellos. Esto es así porque, si bien percibirán el mismo ingreso por cada km. recorrido (con y sin pasajeros), diferirá el costo variable unitario según preste el servicio uno u otro, porque mientras la actividad sea ejercida por el propietario no tendrá el costo de la retribución del taxista contratado, sino que sólo existirá tal concepto en las 10 hs. restantes.

Ahora si procedemos a la explicación de los valores expuestos en el EERR:

- ✓ Por un lado, calculamos los valores que obtendría el **propietario** de la licencia mientras él realice la actividad, y que coinciden con los del EERR que confeccionamos en el Capítulo IV al proyectar sin adoptar ninguna decisión, para un total de 58.300 kms. anuales.
- ✓ Por otro lado, y esto sería lo que se agrega, reflejamos las cifras que resultarían en caso de incorporar al **chofer** a la actividad. Durante el año éste recorrería 48.583,44 kms., generando para el titular ingresos y costos que surgen de multiplicar esa distancia por el valor unitario por km. de cada concepto. Podemos observar que la alternativa produce una CMg positiva por lo cual sería *conveniente*, ya que los

costos fijos están cubiertos en su totalidad con la Cmg generada por la actividad del titular.

La retribución del auxiliar se obtiene de la siguiente manera:

- Por km = \$ 6,30 * 0,35 = \$ 2,21
 - Anual = \$ 2,21/km * 48583,44 kms = \$ 107.126,49.-
- ✓ Finalmente, en la columna de **total** efectuamos la sumatoria de los valores que genera la realización en forma conjunta de la actividad por parte de ambos.

Estado de Resultados					
Concepto	Propietario (actual)		Chofer		Total
	Unitario	Total	Unitario	Total	
Ingresos	\$ 6,30	\$ 367.290,00	\$ 6,30	\$ 306.075,68	\$ 673.365,68
Costos Variables					
▪ Mantenimiento	\$ 0,61	-\$ 35.563,00	\$ 0,61	-\$ 29.635,90	-\$ 65.198,90
▪ GNC	\$ 0,53	-\$ 30.899,00	\$ 0,53	-\$ 25.749,22	-\$ 56.648,22
▪ Retribución chofer			\$ 2,21	-\$ 107.126,49	-\$ 107.126,49
Subtotal CV	-\$ 1,14	-\$ 66.462,00	-\$ 3,35	-\$ 162.511,61	-\$ 228.973,61
C. Mg.	\$ 5,16	\$ 300.828,00	\$ 2,96	\$ 143.564,07	\$ 444.392,07
CF					-\$ 40.970,00
Resultado					\$ 403.422,07

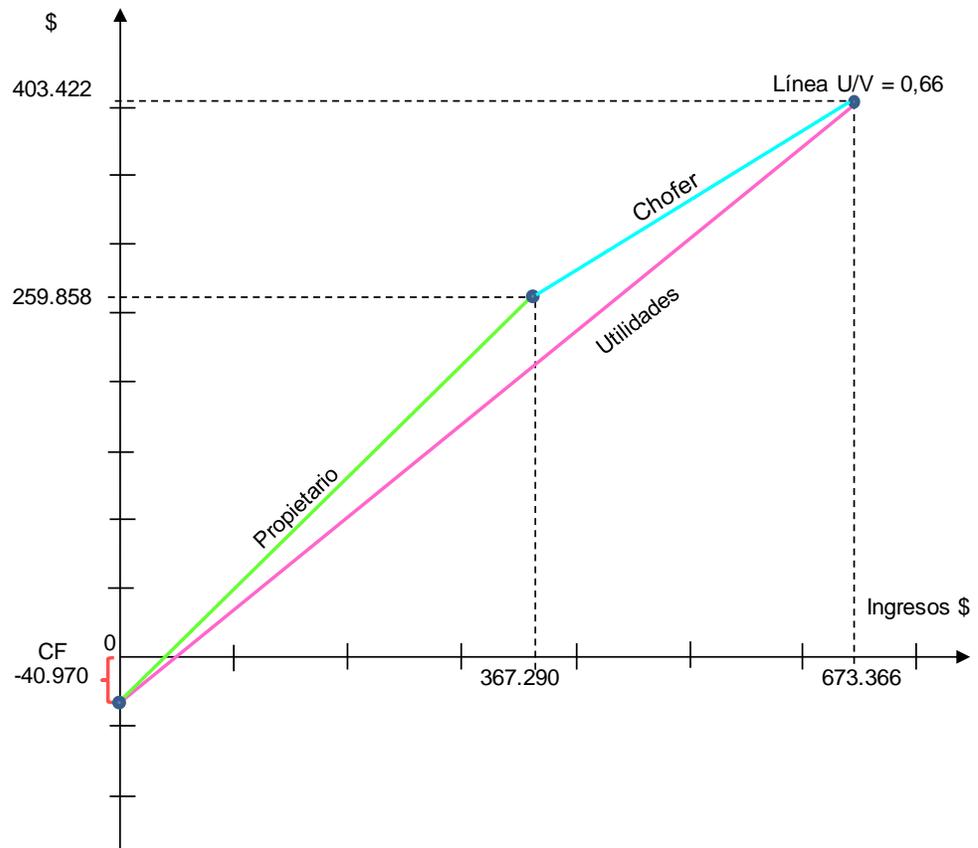
Fuente: Elaboración propia.

Tomamos estas cifras como base para el cálculo de los nuevos PE y PC, ambos en pesos:

$$PE_{\$} = \frac{40.970}{1 - \frac{228.973,61}{673.365,68}} = \$ 62.079,85 \quad \uparrow$$

$$PC_{\$} = \frac{28.122}{1 - \frac{228.973,61}{673.365,68}} = \$ 42.611,90 \quad \uparrow$$

Gráficamente la alternativa puede ser representada mediante la siguiente gráfica CVU:



Fuente: Elaboración propia.

3.3.- Opción b): registrado o formal

Aclaraciones previas

La obligación de registrar al chofer auxiliar (que implica retenerle los aportes y efectuar las contribuciones patronales), surge formalmente del Convenio Colectivo de Trabajo (CCT) que regula la actividad, contenido en la Resolución N° 783/2008 del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social de la Nación, cuyo ámbito de aplicación se extiende a nuestra provincia (Ver Anexo V).

Esta normativa se encuentra complementada por la Resolución General N° 3.461/2013 de AFIP, que establece en el transporte con taxímetro, para los propietarios de licencias, lo siguiente: cada propietario habilitado para conducir y con registro profesional debe cumplir con el Índice Mínimo de Trabajadores (IMT) fijado en 1 (UN) trabajador por cada licencia, contadas a partir de la segunda. Los IMT permiten determinar de oficio la cantidad mínima de trabajadores requeridos para diversas actividades y los aportes y contribuciones respectivos con destino al Sistema Único de la Seguridad Social⁴⁶. En otras palabras, quien posea a su nombre más de una licencia, debe tener registrado como empleado a un chofer por cada licencia que adquiera luego de la primera, ya que es inconcebible que maneje él mismo más de un auto a la vez y por ello se presume que ha contratado a un peón de taxi para que lo haga.

Las disposiciones relevantes al efecto de nuestro análisis, que surgen del CCT son:

- ✓ que en todos los casos se entiende que hay relación de dependencia entre trabajador y empleador.
- ✓ que la jornada de trabajo será como mínimo de 8 hs.
- ✓ que el salario del trabajador nunca podrá ser inferior al Salario Mensual Mínimo Vital y Móvil (SMMVM) vigente (\$ 5.588).
- ✓ que los aportes previsionales, Ley 19.032 (PAMI), ART, Obra social, los convencionales y sindicales se rigen por las disposiciones legales aplicables a la materia y por las del mismo convenio.
- ✓ que el cálculo de todos los aportes y contribuciones se hará *sobre el salario real percibido* por el trabajador y, como mínimo, se tomará como base el SMMVM.
- ✓ que se incrementará la base en un 50% en junio y diciembre debido a que los trabajadores deben percibir el SAC.

⁴⁶ "Considerandos", Resolución General N° 3.461, AFIP (B.O. 10/04/2013).

- ✓ que el empleador retendrá mensualmente de la retribución del trabajador el 1% sobre el SMMVM con destino a la cobertura del servicio de sepelio.
- ✓ que como cuota sindical retendrá el porcentaje establecido por cada sindicato (2,5% en Tucumán), aplicable sobre la base remunerativa utilizada para el cálculo de los aportes y contribuciones.

Es importante aclarar que, según nos comentó el Secretario General del Sindicato de Peones de Taxis de Tucumán, Carlos Pizarro, el trabajador percibirá su retribución a comisión, teniendo derecho a un 35% de la recaudación bruta de su jornada laboral diaria – porcentaje que considera “ganado” por el trabajador –, del cual retendrá, tal como lo establece el CCT, un 30% en concepto de salario, al finalizar la jornada. El 5% restante será destinado a cubrir sus aportes.

El mencionado gremialista puso, muy amablemente, a nuestra disposición un cuadro con los porcentajes de aportes y contribuciones:

Conceptos		Aportes Empleado	Contribuciones Empleadores
Régimen Nacional de Seguridad Social R.N.S.S.	Jubilación	11,00%	10,17%
	PAMI - Ley 19.032	3,00%	1,50%
	Fondo Nacional de Empleo	-	0,89%
	Subtotal R.N.S.S.	14,00%	12,56%
Régimen Nacional de Obra Social R.N.O.S.	Obra Social	3,00%	6,00%
	Subtotal R.N.O.S.	3,00%	6,00%
SUB-TOTAL		17,00%	18,56%
ART		-	1% + imp. Fijo
Cuota Sindical		2,50%	-
Sepelio (se calcula sobre el SMMVM)		1,00%	-
Impuesto a la Salud Pública		-	2,50%
Total		20,50%	22,06%

Fuente: Sindicato de Peones de Taxis - Tucumán.

Cálculo de los Aportes del trabajador y las Contribuciones del Empleador

- ✓ 1er paso = Calcular la Remuneración Bruta sobre la cual aplicar los porcentajes:

Ingreso		%	Comisión Empleado
Anual	\$ 306.075,68	0,35	\$ 107.126,49
Por Km.	\$ 6,30	0,35	\$ 2,21

Esto indica que por cada km. recorrido el empleado percibirá \$ 2,21. Por lo tanto si multiplicamos ese valor por la cantidad de kms. recorridos en el día y, a su vez, por la cantidad de día del mes, podemos calcular las retribuciones brutas mensuales, a los efectos de compararlas con el SMMVM y comprobar si son mayores que éste:

Meses	Días/Mes	Km/Día	Sueldo Bruto Mensual
Octubre	27	166,67	\$ 9.922,50
Noviembre	25	166,67	\$ 9.187,50
Diciembre	26	166,67	\$ 9.555,00
Enero	25	108,34	\$ 5.971,99
Febrero	25	108,34	\$ 5.971,99
Marzo	26	166,67	\$ 9.555,00
Abril	26	166,67	\$ 9.555,00
Mayo	25	166,67	\$ 9.187,50
Junio	26	166,67	\$ 9.555,00
Julio	25	166,67	\$ 9.187,50
Agosto	27	166,67	\$ 9.922,50
Septiembre	26	166,67	\$ 9.555,00
Totales	309		\$ 107.126,49
SAC promedio (107.126,49/12)			\$ 8.927,21
Total Anual de Sueldos Brutos			\$ 116.053,70

Fuente: Elaboración propia.

Como podemos observar, en todos los meses percibiría un importe bruto superior a \$ 5.588.-

- ✓ 2do paso = Aplicar los porcentajes sobre la Remuneración Bruta calculada:

Valores de Aportes y Contribuciones			
Conceptos		Aportes Empleado	Contribuciones Empleadores
Régimen Nacional de Seguridad Social R.N.S.S.	Jubilación	\$ 12.765,91	\$ 11.802,66
	PAMI - Ley 19.032	\$ 3.481,61	\$ 1.740,81
	Fondo Nacional de Empleo	-	\$ 1.032,88
	Subtotal R.N.S.S.	\$ 16.247,52	\$ 14.576,34
Régimen Nacional de Obra Social R.N.O.S.	Obra Social	\$ 3.481,61	\$ 6.963,22
	Subtotal R.N.O.S.	\$ 3.481,61	\$ 6.963,22
SUB-TOTAL		\$ 19.729,13	\$ 21.539,57
ART (parte variable)		-	\$ 1.160,54
Cuota Sindical		\$ 2.901,34	-
Sepelio (se calcula sobre el SMMVM)		\$ 55,88	-
Impuesto a la Salud Pública		-	\$ 2.901,34
Total Anual		\$ 22.686,35	\$ 25.601,45

Fuente: Elaboración propia.

A esas contribuciones del empleador debemos sumarle la parte fija de la ART, que depende de la cotización que fije cada aseguradora teniendo en cuenta las hs. de la jornada. El mencionado secretario general del SPTT nos comentó que para una jornada de 8 hs. la cuota asciende a \$300.- mensuales, pero como nosotras consideramos que trabajaría 10 hs., vamos a proporcionar ese valor:

$$\begin{array}{l} 8 \text{ hs} \quad \underline{\quad\quad} \quad 300 \\ 2 \text{ hs} \quad \underline{\quad\quad} \quad ?? \end{array} \quad x = \frac{2 * 300}{8} = \$ 75$$

Así tenemos que:

ART	Mensual	Anual
Por 8 hs	\$ 300	\$ 3.600
Por 2 hs	\$ 75	\$ 900
Total por 10 hs	\$ 375	\$ 4.500

Por lo tanto las contribuciones patronales que pagaría durante el año serían iguales a \$ 30.101,45.- (variable 25.601,45 + fijo 4.500).

Efectos sobre el EERR, el PE y el PC

Al igual que en el punto 3.2. de este capítulo, tenemos que separar entre los resultados que arroja tanto la prestación del servicio por parte del titular de la licencia, como por parte del peón de taxi:

- ✓ Mientras el **propietario** realice la actividad, obtendrá exactamente los mismos valores que tenía previos a plantear la alternativa, considerando que recorre 58.300 kms.
- ✓ Ahora bien, al incorporar al **peón de taxi**, que recorrerá unos 48.583,44 kms., surgen una serie de cambios, a saber:
 - Dentro de los costos variables se incorpora un costo por *retribución del chofer* de \$ 2,21/km. ($6,30 * 0,35$), más un costo por *cargas sociales* de \$ 0,71/km que surge por aplicación del siguiente Índice Total de Cargas Sociales (ITCS):

ITCS	%
Contribuciones Seg. Social	18,56%
Imp. Salud Pública	2,50%
ART (variable)	1,00%
SAC	8,33%
CSC/SAC ($22,06% * 8,33%$)	1,84%
Total	32,23%

Fuente: Elaboración propia.

Multiplicando ese porcentaje por la retribución por km. previamente calculada tenemos:

$$\$ 2,21 * 0,3223 = \$ 0,71/\text{km}.$$

Con esta información podemos estimar el **Costo Anual de Mano de Obra (CTMO)** que tendrá el propietario de la licencia por haber contratado a un chofer auxiliar, tal como mostramos a continuación:

Rem. Bruta Sin SAC	x	* (1 + ITCS)	x	Costo Total MO
\$ 107.126,49	x	1,3223	x	\$ 141.655,14

Para comprender la composición de ese valor exponemos la siguiente tabla:

Concepto	Importe Anual
Remuneración Bruta	\$ 107.126,49
SAC Promedio	\$ 8.927,21
Subtotal	\$ 116.053,70
Cargas Sociales	\$ 25.601,45
Real Pagado	\$ 141.655,14

Fuente: Elaboración propia.

Y, finalmente con el objeto de otorgar mayor claridad a esta cuestión explicamos que el importe total de cargas sociales de \$ 34.528, 65.- ($48.583,44 * \$ 0,71$) está formado por los \$ 25.601, 45 de cargas sociales que surgen por aplicación de los porcentajes legales, y por el SAC promedio igual a \$ 8.927,21.-

- Dentro de los costos fijos sólo se incorpora el importe anual de \$ 4.500 destinado a cubrir la parte fija de la ART.
- ✓ Por último, sólo queda obtener el **total** sumando las cifras resultantes de la realización en forma conjunta de la actividad, por parte de ambos choferes (titular y auxiliar).

El siguiente EERR resume y expone todos los ítems explicados:

Estado de Resultados					
Concepto	Propietario (actual)		Chofer		Total
	Unitario	Total	Unitario	Total	
Ingresos	\$ 6,30	\$ 367.290,00	\$ 6,30	\$ 306.075,68	\$ 673.365,68
Costos Variables					
▪ Mantenimiento	\$ 0,61	-\$ 35.563,00	\$ 0,61	-\$ 29.635,90	-\$ 65.198,90
▪ GNC	\$ 0,53	-\$ 30.899,00	\$ 0,53	-\$ 25.749,22	-\$ 56.648,22
▪ Retribución chofer			\$ 2,21	-\$ 107.126,49	-\$ 107.126,49
▪ Cargas Sociales			\$ 0,71	-\$ 34.528,65	-\$ 34.528,65
Subtotal CV	-\$ 1,14	-\$ 66.462,00	-\$ 4,06	-\$ 197.040,27	-\$ 263.502,27
C. Mg.	\$ 5,16	\$ 300.828,00	\$ 2,24	\$ 109.035,42	\$ 409.863,42
CF					
▪ Anteriores a la incorporación del chofer					-\$ 40.970,00
▪ Posteriores a la incorporación del chofer (ART)					-\$ 4.500,00
Subtotal CF					-\$ 45.470,00
Resultado					\$ 364.393,42

Fuente: Elaboración propia.

En esta alternativa la CMg generada es positiva y alcanza a cubrir los CF generados por ella (\$ 4.500), por lo cual sería *conveniente*, considerando que los CF de la situación original ya estaban totalmente cubiertos.

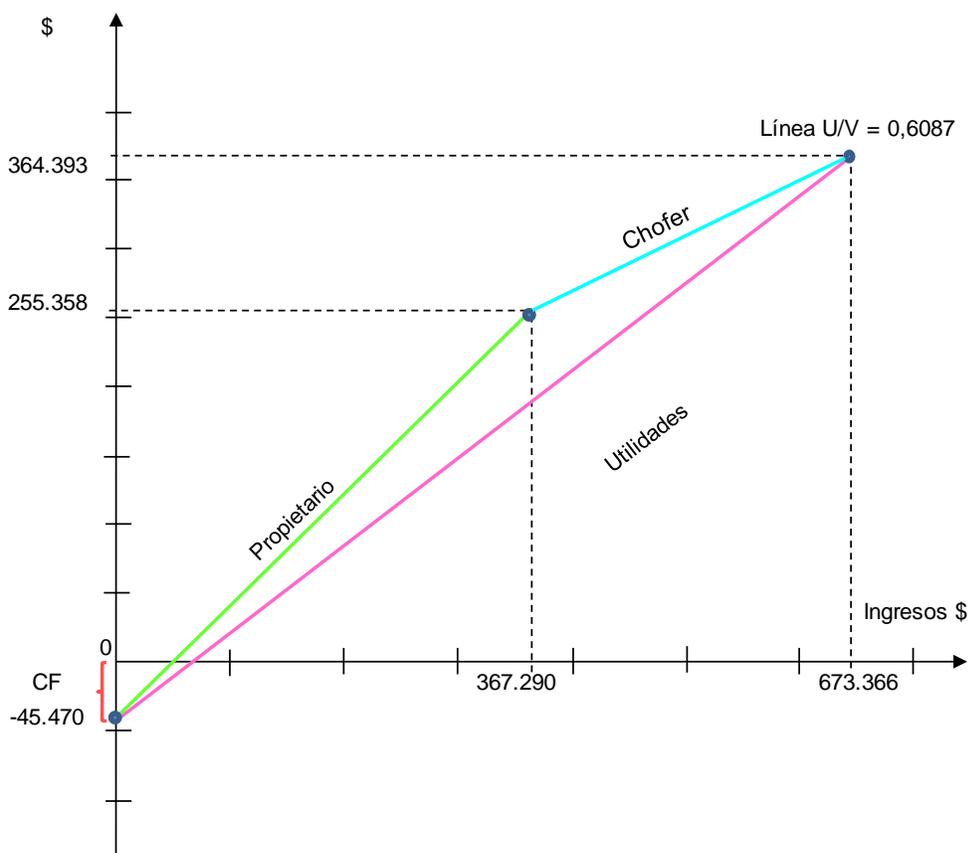
Empleando estos valores para calcular los nuevos PE y PC (sólo en pesos), tenemos:

$$PE_{\$} = \frac{45.470}{1 - \frac{263.502,27}{673.365,68}} = \$ 74.702,78 \quad \uparrow$$

$$PC_{\$} = \frac{32.622}{1 - \frac{263.502,27}{673.365,68}} = \$ 53.594,77 \quad \uparrow$$

Los \$ 32.622 de CF vivos se obtienen de sumar los \$ 28.122 que veníamos teniendo más los \$ 4.500 de la porción fija de ART.

Finalmente, efectuamos la gráfica CVU para esta alternativa:



Fuente: Elaboración propia.

4.- Cotización de un viaje a un boliche de Lules

Aclaraciones previas

En esta oportunidad evaluamos la alternativa que consiste en presupuestar una tarifa por km. que resulte rentable para el propietario, efectuando el viaje sin marcación del reloj taxímetro.

La alternativa comprende un viaje a un boliche de Lules en el mes de enero, tomando como punto de partida la Plaza Independencia (24 de

septiembre y Laprida), por lo que la distancia total que recorrerá, durante ida y vuelta, hasta la mencionada ciudad es de 42 kms⁴⁷; de los cuales, 21 kms. los realizará con pasajeros y 21 kms. sin ellos.

Tomamos ese período considerando que tiene una capacidad ociosa disponible y que es poco probable que en el tiempo de ir y volver se le presente la oportunidad de un viaje urbano ya que, como expresamos anteriormente, en dicho mes existe una menor demanda del servicio. Por tal motivo, el taxista podría no trabajar unas horas de día y trabajarlas de noche para hacer uso de la alternativa propuesta.

Aplicando los principios que sostiene el modelo de costeo variable, consideramos que por km. debe cobrar un precio *no menor a su costo variable* que, en nuestro caso, es de \$1,14.-

También aquí asume importancia la incorporación al análisis del concepto de hipótesis de vinculación que, por tratarse de un viaje contratado sólo *de ida*, será igual a: 1 km. con pasajero cada 2 kms. recorridos.

Proponemos que les cobre a sus potenciales clientes una tarifa de \$ 6/km. pero, como ese valor será el que perciba sólo cuando transporte pasajeros, debemos transformarlo aplicando la hipótesis señalada en el párrafo anterior. De esta forma tenemos que el ingreso que percibirá por cada km. recorrido con y sin pasajeros será de \$3.-, tal como se explica en el siguiente cálculo:

$$\begin{aligned} 2 \text{ km recorridos (= 1 km }^c\text{/pasajero)} & \text{ _____ } \$ 6 \\ 1 \text{ km recorrido} & \text{ _____ } \$?? \\ x = 6 / 2 = \$ 3 \end{aligned}$$

De esta manera, haciendo uso de los valores previamente expuestos, le quedará una contribución marginal unitaria de \$ 1,86.- (3 – 1,14) para este viaje especial y, como el viaje tiene una distancia total de 42

⁴⁷ Consultas en internet: <https://www.google.com.ar/maps> (29/10/15).

kms., ganará \$ 1,86 * 42 = \$ 78,12.-, puesto que sus costos fijos permanecen constantes.

Efectos sobre el EERR, el PE y el PC

Estado de Resultados				
Concepto	Alternativa			Actual
	Kms	Valor unitario	Importe total	
Ingresos	58.300	\$ 6,30	\$ 367.290,00	\$ 367.290,00
Ingresos especiales	42	\$ 3,00	\$ 126,00	
Subtotal Ingresos			\$ 367.416,00	
Costos variables	58.342	\$ 1,14	-\$ 66.509,88	-\$ 66.462,00
C. Mg.			\$ 300.906,12	\$ 300.828,00
CF			-\$ 40.970,00	-\$ 40.970,00
Resultado			\$ 259.936,12	\$ 259.858,00

Fuente: Elaboración propia.

Tomando la información de este EERR, surgen los siguientes valores, en pesos, de PE y PC:

$$PE_{\$} = \frac{40.970}{1 - \frac{66.509,88}{367.416}} = \$ 50.025,88 \quad \uparrow$$

$$PC_{\$} = \frac{28.122}{1 - \frac{66.509,88}{367.416}} = \$ 34.337,86 \quad \uparrow$$

Finalmente diremos que incorporar un gráfico mostrando la modificación del PE es irrelevante y de poco valor agregado, debido a que la diferencia entre el PE de la situación actual y éste es ínfima (no llega ni a \$ 5).

CONCLUSIÓN

El servicio de taxis se inició como un servicio netamente privado. Sin embargo, posteriormente el Estado tomó una intervención paulatina y lo fue regulando de menor a mayor; se introdujo en su regulación hasta controlarlo casi totalmente y convertirlo en un servicio público impropio. Aunque su facultad de otorgar las licencias en número limitado y la fijación de las tarifas, podría hacernos pensar que tiende más hacia un servicio público propio que impropio.

Si bien la autoridad estatal avanzó en materia legislativa, falla en el control del cumplimiento de las normativas aplicables a la actividad, como la Ordenanza SUTRAPPA y los respectivos ordenamientos que obligan al titular de una licencia a inscribirse en el Monotributo, en el Impuesto a los Ingresos Brutos provincial y, como empleador ante AFIP, en caso de contratar a un chofer auxiliar. Por este motivo, priman las evasiones fiscales y al régimen de Seguridad Social en este sector. Tampoco logra erradicar a los taxis y remises que circulan en forma ilegal y compiten de manera desleal con quienes no infringen la ley.

Un avance importante que influye positivamente en la sociedad fue la sanción, en estos últimos meses, de una ordenanza que otorga beneficios a quienes contraten como chofer en relación de dependencia a una mujer.

Respecto al análisis de la explotación, concluimos que la prestación de servicios de taxi es una actividad sumamente rentable porque, si bien su demanda disminuye en algunas épocas del año, hay para quienes es un servicio insustituible, por ejemplo para los ancianos y enfermos. También debemos tener en cuenta que el poco control por parte del fisco permite que se obtengan utilidades aún mayores.

Haciendo hincapié en los resultados que arrojó el análisis marginal de la situación, destacamos que rápidamente alcanza el Punto de Equilibrio,

dado que obtiene una contribución marginal de un 81,9% sobre las ventas y tiene costos fijos bajos. Obviamente que este panorama mejora si consideramos que sólo debe cubrir los costos fijos erogables.

Finalmente, al evaluar las consecuencias que produciría la adopción de ciertas decisiones, podemos concluir que:

- ✓ Si el fisco comienza a ejercer presión sobre el sector y exigir la efectiva tributación del IIBB, lógicamente, disminuirán los ingresos y el resultado neto del prestador, en el porcentaje de la alícuota aplicable.
- ✓ Si decide contratar a un chofer auxiliar, hoy por hoy conviven dos formas de empleo: registrado y no registrado, lo cual genera una fuerte colisión entre los intereses de quienes representan a los trabajadores peones de taxi y a los propietarios de los vehículos. En ambos casos, se paga a comisión un 35% de la recaudación bruta diaria, con la diferencia de que cumpliendo con la legislación vigente sobre registro del empleo se genera un aumento de un 32,23% en los costos variables por el impacto de las cargas sociales, y ello disminuye el resultado final.

Tomando una u otra opción, aumenta el PE Económico y también el PE Financiero, pero siguen siendo alcanzables porque la incorporación del chofer genera ingresos suficientes para afrontar los costos variables que ocasiona la alternativa, dejando una CMg positiva que ayuda a cubrir los costos fijos y alcanzar el equilibrio.

- ✓ En los meses que disminuye la demanda del servicio, a los efectos de ocupar la capacidad que tiene disponible, puede realizar viajes cobrándolos sin emplear el reloj taxímetro, de manera tal que los ingresos que obtenga alcancen a cubrir los costos variables, ya que los costos fijos se encuentran cubiertos en su totalidad.

APÉNDICE

APÉNDICE I: Trámites para la Transferencia y Renovación de la licencia SUTRAPPA.

Los datos expuestos a continuación fueron proporcionados por una empleada de la DTPM, y los requerimientos surgen de formularios que confecciona, a modo de guía, esta repartición.

Transferencia de la licencia

Para hacer efectiva la transferencia, el vendedor y el comprador deben presentar, mediante expediente en mesa de entrada de la DTPM, la siguiente documentación requerida por este organismo:

Vendedor:

- Nota de solicitud de baja y transferencia (timbrada).
- Acta notarial de escribano público, certificando las firmas de la transferencia.
- Fotocopia de DNI del vendedor y cónyuge.
- Libre deuda del Tribunal Municipal de Faltas del coche de baja (original).
- Libre deuda de cánones.
- Fotocopia de solicitud de inscripción (Hoja Rosa).
- Fotocopia del Decreto de otorgamiento.

Comprador:

- Nota de solicitud de inscripción (timbrada).
- Fotocopia de DNI.
- Certificado de conducta expedido por la Policía de Tucumán (original).
- Certificado de residencia (original).
- Informe de dominio del vehículo a trabajar (original).
- Libre deuda del Tribunal Municipal de Faltas del vehículo a trabajar (original).
- Póliza o Certificado de Seguro (\$ 10.000.000 – uso taxi. Fotocopia autenticada por aseguradora).

- Último recibo de pago del seguro (fotocopia autenticada por aseguradora).
- Certificado de desinfección (original).
- Fotocopia fiel del carnet de manejo 3ª o 4ª (autenticado por Dirección de Tránsito).
- Fotocopia fiel del carnet de sanidad (autenticado por la Asistencia Pública).

Chofer:

- Fotocopia de la ficha de inscripción del chofer.
- Póliza y Recibo del seguro de accidentes personales (fotocopia autenticada por asegurador).

A las 48 hs de haber sido ingresado el expte deben presentarse para continuar con el trámite:

- Baja del coche (despintado y sin reloj), y del vendedor.
- Alta del comprador y su coche.
- Emisión del certificado de habilitación técnica (Inspección de oficio art. 41 inc. a)
- Acreditar que abonó la tasa prevista por la Ordenanza tarifaria, con fotocopia del Recibo de pago por Transferencia (\$ 2.500).

Renovación de la licencia

Los requisitos que establece la DTPM para realizar la renovación de la licencia son los siguientes:

- Nota solicitando renovación (timbrada).
- Fotocopia de DNI – LE – LC Cédula de la Policía de Tucumán – Cédula Federal.
- Informe de dominio del vehículo a trabajar (original) → emitido hace no más de 6 meses.
- Certificado de conducta (original) → emitido hace no más de 6 meses.

- Certificado de residencia (original) → emitido hace no más de 6 meses.
- Libre deuda del Tribunal Municipal de Faltas (original) → con validez de 15 días hábiles.
- Póliza o certificado del seguro (fotocopia autenticada por aseguradora) → del último mes pagado.
- Último recibo de pago del seguro (fotocopia autenticada por aseguradora).
- Certificado de desinfección (original) → con validez de un mes.
- Fotocopia fiel del carnet de manejo (Autenticado por la Dirección de Tránsito – Av. Avellaneda 600).
- Fotocopia fiel del carnet de sanidad (Autenticado por la Asistencia Pública – Chacabuco 200).
- Libre deuda de cánones.
- Libre deuda de Rentas Municipales (original) → se pedía para los taxis amarillo y negro, no para Sutrappa.
- Fotocopia de solicitud de inscripción (Hoja rosa) → Es el comprobante de licencia otorgado en 2006, con el cual circula el vehículo, y que es reemplazado por el decreto que posteriormente otorga la licencia.
- Fotocopia del recibo de pago por renovación (\$400).
- Fotocopia del recibo de pago por inspección técnica → tiene un valor de \$250 y se realiza en la DIM, donde ven las condiciones en que se encuentra el vehículo. Luego de esto debe hacer una VTV particular.
- Certificado de habilitación técnica-mecánica (V.T.V.) → certifica la VTV particular.

Chofer:

- Fotocopia de inscripción del chofer.
- Póliza y recibo del seguro de accidentes personales (fotocopia autenticada por Aseguradora).

APÉNDICE II: Trámite para la obtención del carnet de conductor titular o auxiliar de SUTRAPPA.

En la práctica, los pasos a seguir para obtener el carnet de conductor titular o auxiliar de SUTRAPPA son los siguientes:

- 1) Ingresar de manera online a la página web de la Municipalidad de San Miguel de Tucumán: www.sanmigueldetucuman.gov.ar. Dentro de la misma debe:
 - a) Clickear sobre uno de los enlaces que se encuentra en la parte izquierda de dicha página



- b) Acceder al enlace que aparece luego de abrir el anterior, denominado “Carnet o Credencial de Conductor de SUTRAPPA”



- c) Clickear sobre la leyenda que dice “**INGRESE AQUI al Formulario de Preinscripción de Choferes de SUTRAPPA**”, donde debe ingresar, tal como se aprecia en la imagen del formulario online, los siguientes datos:
 - ✓ Datos personales completos del interesado
 - ✓ Respecto al Carnet de Sanidad: N° de carnet y fecha de vencimiento del mismo.

- ✓ Fotocopia del Carnet de Sanidad expedido por la Dirección de Salud de la Municipalidad;
- ✓ Certificado de Buena Conducta expedido por la Policía de Tucumán;
- ✓ Recibo de pago de las tasas previstas. Este ítem se refiere a la Boleta de Pago de la Credencial de Choferes abonada, cuyo valor asciende a \$ 50,00⁴⁸, la cual se confecciona a través del formulario online;
- ✓ Formulario de Preinscripción de Choferes (obtenido previamente).

El trámite para el chofer auxiliar se completa cuando, luego de que se presenta y le toman una foto, regresa a la repartición el titular de la licencia y hace la inscripción del auxiliar en su licencia. Cabe destacar que un chofer auxiliar puede estar inscripto en varias licencias

⁴⁸ Consultas en Internet: www.sanmigueldetucuman.gov.ar/choferes.php (17/09/2015)

APÉNDICE III: Caducidad y Penalidades de la licencia.

Caducidad

A lo largo de la Ordenanza se mencionan distintas situaciones que dan lugar a la caducidad de la licencia, a saber:

- ✓ Si con posterioridad al otorgamiento de la licencia, el titular resulta incurso en algunas de las siguientes inhabilidades (del art. 19):
 - a) Ser empleado de la planta permanente o transitoria de la Municipalidad, perteneciente a las Direcciones de Policía Municipal de Tránsito y la Vía Pública; de Transporte Público, Tribunal Municipal de Faltas, Subsecretaría de Tránsito y Transporte Público y/o sus cónyuges salvo que mediare divorcio o separación legal.
 - b) Ser condenado mientras no haya cumplido su condena, exonerado administrativamente e inhabilitado legal o judicialmente para ejercer la actividad.
 - c) Ser declarado en quiebra mientras no haya sido rehabilitado.
 - d) Ser inhabilitado por incumplimiento de esta ordenanza, o no hubiere cumplido el tiempo de inhabilitación. (Arts. 19 y 20)
- ✓ Si el titular no realiza la renovación de la licencia en el término de no más de 60 días anteriores a la fecha de vencimiento. Ante esta circunstancia, se otorgará excepcionalmente y en condición de presentación extemporánea, el término de 30 días corridos contados desde la mencionada fecha de vencimiento. Vencidos dichos plazos sin que el titular haya regularizado la renovación, se producirá la caducidad de la misma. (Art. 31)

En la práctica ocurre que, si no la renueva, circula con copia de una constancia que dice "Presentar requisitos fuera de término", y con el decreto vencido.

Según datos proporcionados por la DTP existen alrededor de 2.000 personas que no renovaron su licencia, y que están esperando una ordenanza municipal que sanee esa situación.

- ✓ La falta de realización de 2 inspecciones mecánicas y/o de servicio consecutivas dará lugar a la caducidad de pleno derecho de la licencia (Art. 41).
- ✓ Cuando se detecte documentación apócrifa, de agencias, vehículos, titulares, auxiliares o en la tramitación que realicen éstos ante la DTP, serán notificados a efectos de que produzcan su descargo. De comprobarse el hecho se decretará la caducidad de la licencia (Art. 74).

Penalidades

Las infracciones a esta Ordenanza serán cursadas al Tribunal Municipal de Faltas para la aplicación de las penalidades establecidas (Art. 81).

Las situaciones que se sancionan con multas reguladas en el Código de Faltas se encuentran resumidas en el siguiente cuadro:

Se aplicarán las multas previstas en el Código de Faltas (Ordenanza N° 758)	Más:	Quando:
	El secuestro del vehículo por un término no inferior a 15 días ni superior a 90 días. En caso de reincidencia se decretará la caducidad de la licencia - Art. 82	a) Durante la prestación del servicio el vehículo sea conducido sin la autorización y/o habilitación correspondiente como conductor del SUTRAPP. b) El vehículo circule sin la cobertura vigente de los seguros obligatorios o sin el recibo de pago al día. c) Cuando el vehículo circule con vidrios polarizados. d) Cuando el vehículo circule sin la documentación prevista en el anexo III y IV de ésta Ordenanza.
	Art. 84	a) Se incumpla con la desinfección sanitaria. b) Se preste el servicio en infracción a las normativas de las tarifas del viaje.
	El secuestro del vehículo por un término no inferior a 60 días ni superior a 6 meses - Art. 85	Ejerzan el SUTRAPP sin haber obtenido la licencia correspondiente.
	El secuestro del vehículo por un término no inferior a 15 días ni superior a 6 meses - Art. 86	Exploten un servicio similar al SUTRAPP, con unidades provenientes de otras jurisdicciones dentro de la capital en los siguientes casos: a) Cuando los vehículos tengan características idénticas o similares de color, logo y distintivos propios del SUTRAPP. b) Cuando levanten pasajeros.
	La caducidad de la licencia del SUTRAPP - Art. 87	No cumplan el deber de informar, establecido en el artículo 19 inciso a).
	La clausura a las agencias del SUTRAPP - Art. 88	No tengan la habilitación correspondiente para funcionar como tales.
	Art. 89	Las agencias no cumplan con cualquiera de las obligaciones administrativas previstas en la presente Ordenanza.
	La clausura del local - Art. 89	Persista el incumplimiento por parte de las agencias.
Art. 90	Las agencias no cumplan con la obligación de publicitar y exhibir tarifas, instrucciones o normas previstas por la presente Ordenanza.	

	El secuestro del vehículo - Art. 98	Los Taxis y Remises de otras jurisdicciones presten servicios dentro del municipio capitalino, o desde éste hacia otros lugares, o tengan paradas en el mismo, ya que sólo pueden transitar y dejar pasajeros que conduzcan desde esas otras jurisdicciones.
--	-------------------------------------	--

Fuente: Elaboración propia.

Por otra parte, la Ordenanza del SUTRAPPA establece que se sancionará con la caducidad de la licencia, más inhabilitación por 2 años para explotar el servicio en cualquiera de sus modalidades en los siguientes casos:

- a) Cuando el automóvil se utilice para obstruir deliberadamente la vía pública.
- b) Cuando se compruebe agresión física o privación de la libertad a usuarios o inspectores municipales, sea por el conductor titular o auxiliar.
- c) Cuando se preste el servicio con un vehículo no autorizado o con una identificación distinta a la del certificado de habilitación.
- d) Cuando se compruebe la falta de cumplimiento de las formas de pago o refinanciación de ella en 3 cuotas de cualquiera de los conceptos que prevé la Ordenanza Fiscal para los trámites administrativos (Art. 83).

Finalmente está previsto el caso en que el titular de la licencia cometa algún hecho ilícito con el vehículo afectado al SUTRAPPA, motivo por el cual perderá dicha licencia, siendo responsable directo por los hechos ilícitos determinados judicialmente (Art. 90 bis).

Apéndice IV: Impuesto a los Ingresos Brutos

Este es un gravamen establecido a nivel provincial, cuyos pagos se realizan por medio de un sistema de anticipos mensuales, recaudado por la Dirección General de Rentas de Tucumán, que alcanza a los ingresos brutos (menos ciertas deducciones) de los sujetos que realizan actividades a título oneroso en el territorio de la provincia.

A los efectos de esclarecer la condición de *sujeto obligado* del prestador del servicio de taxi frente a este tributo, citamos la parte pertinente de las siguientes normativas:

✓ CÓDIGO TRIBUTARIO PROVINCIAL Ley N° 5.121

LIBRO II - Parte especial

TÍTULO II - Impuesto sobre los Ingresos Brutos

Hecho Imponible

Art. 214: Grávese con el Impuesto sobre los Ingresos Brutos, conforme las alícuotas que se establecen en la Ley Impositiva, el **ejercicio habitual y a título oneroso, en jurisdicción de la Provincia**, del comercio, industria, profesión, oficio, negocio, **locaciones de** bienes, obras o **servicios**, o de cualquier otra actividad a título oneroso -lucrativa o no-, cualquiera sea la naturaleza del sujeto que la preste, incluidas las sociedades cooperativas no exentas expresamente por esta Ley, y el lugar donde se realice (espacios ferroviarios, aeródromos y aeropuertos, terminales de transporte, edificios y lugares de dominio público y privado, etc.).

✓ LEY IMPOSITIVA N° 8.467

CAPÍTULO II - Impuesto sobre los Ingresos Brutos

Art. 7°: (...) establecer las alícuotas aplicables para las actividades que, identificadas por códigos de actividad, se detallan en anexo denominado Nomenclador de Actividades y Alícuotas Impuesto sobre los Ingresos Brutos (...)

	Servicio de transporte automotor		
602111	Servicios de mudanza	2,5	(VIII)
	(incluye servicios de guardamuebles)		
602121	Servicios de transporte de mercaderías a granel, incluido el transporte por camión cisterna	2,5	(VIII)
602131	Servicios de transporte de animales	2,5	(VIII)
602181	Servicio de transporte urbano de carga n.c.p.	2,5	(VIII)
	(incluye el transporte realizado por fleteros y distribuidores dentro del ámbito urbano)		
602190	Transporte automotor de cargas n.c.p.	2,5	(VIII)
	(incluye servicios de transporte de carga refrigerada, automotores, transporte pesado y de mercaderías peligrosas)		
602211	Servicio de transporte automotor urbano regular de pasajeros	2,5	
602220	Servicios de transporte automotor de pasajeros mediante taxis y remises; alquiler de autos con chofer	2,5	

Fuente: Nomenclador de Actividades y Alícuotas Impuesto sobre los Ingresos Brutos.

ANEXO

Anexo I: Anexo III de la Ordenanza Municipal 3.713.

LOGO DE LAS PUERTAS LATERALES DELANTERAS DEL
VEHÍCULO

0,30 M. de diámetro



LOGO DE LA PARTE POSTERIOR DEL VEHÍCULO

0,30 M.



Anexo II: Ordenanza Municipal 4.767/2015.

ORDENANZA:

Artículo 1º.- El Departamento Ejecutivo, a través del Servicio Único de Transporte Público de Pasajeros en Automóviles (SUTRAPP), dispondrá la creación de un sistema de cupos especiales para trabajadoras mujeres choferes de taxis denominado “Taxi Rosa”.

Art. 2º.- El “Taxi Rosa” conducido por mujeres en todos los turnos de trabajo, gozará del beneficio de exención del pago del canon mensual durante el primer año, a partir de la inscripción de la trabajadora y la exención del 50 % (cincuenta por ciento) del canon mensual durante el segundo año.

Art. 3º.- Los titulares de entre 3 (tres) y 5 (cinco) licencias definitivas o provisorias podrán incorporar una de esas licencias al sistema “Taxi Rosa” inscribiéndola junto a los datos de la trabajadora en el Registro Único de Choferes Titulares y Auxiliares (ordenanza N° 3.713/06 y sus modificatorias).

Art. 4º.- El Departamento Ejecutivo a través del SUTRAPP, dispondrá de identificaciones de color rosa en lugares visibles del exterior e interior del vehículo para que los usuarios conozcan fehacientemente que el vehículo integra el sistema “Taxi Rosa”.

Art. 5º.- Comuníquese al Departamento Ejecutivo, publíquese en el Boletín Municipal y archívese.

Anexo III: Ley Provincial 7.770/2006.

Artículo 1°.- Créase el Registro Provincial Computarizado de Prestatarios del Servicio de Taxis, Remises y Autos Rurales, cuyo marco normativo será establecido en la presente ley. Será Autoridad de Aplicación el Ministerio de Seguridad Ciudadana, a través de la Dirección General de Transporte o el organismo que la reemplace, con la asistencia de la Policía de Seguridad Vial.

Art. 2°.- Los propietarios de taxis, remises y autos rurales que circulen por el territorio provincial deberán inscribir, en el Registro Provincial Computarizado, el vehículo utilizado e identificarán a los conductores autorizados.

Art. 3°.- Los propietarios de los vehículos mencionados precedentemente, que satisfagan los requisitos que establezca esta ley y su decreto reglamentario, recibirán Obleas Identificadoras y una Tarjeta que contendrá todos los datos del conductor y/o propietario y los datos del vehículo, la que deberá ser exhibida en un lugar visible para el pasajero.

Art. 4°.- El Registro Provincial Computarizado deberá contener como mínimo, los siguientes datos:

- a) Nombres y Apellidos del o los Propietario/s y/o del o los Conductor/es.
- b) Tipo y Número del Documento Nacional de Identidad.
- c) Tipo y Número del Registro de Conductor.
- d) Fotografía color, 4x4, perfil derecho.
- e) Certificado de Residencia expedido por la autoridad policial del lugar donde reside.
- f) Certificado de Conducta expedido por la Policía de Tucumán.
- g) Datos del Vehículo, el que deberá contener, como mínimo: Marca, Tipo, Modelo, Color, Nº de Chasis, Nº de Motor y Nº de Dominio.

Los requisitos mencionados son meramente enunciativos, pudiendo la Autoridad de Aplicación exigir otros que, a su criterio, sean necesarios e indispensables.

Art. 5°.- El incumplimiento de las disposiciones establecidas en la presente ley, su reglamentación o disposiciones complementarias que se dictaren con arreglo a aquéllas, dará lugar a la aplicación de sanciones que se especifiquen en las normas y las que establece la Ley Nº 6.836 de adhesión a la Ley Nacional de Tránsito Nº 24.449.

Art. 6°.- La inscripción en el Registro Provincial Computarizado no significa convalidar o sanear situación de hecho y derecho preexistente en la prestación del Servicio, como tampoco implica otorgar calidad de permisionario de servicio público, ni habilita con licencia alguna, por lo que los propietarios deberán gestionar y obtener la misma por ante los organismos competentes.

Art. 7°.- Autorizar al Poder Ejecutivo para que, a través de la Secretaría de Seguridad Ciudadana, realice Convenios con los Municipios de la Provincia, a los efectos de prestar colaboración y coordinar el cumplimiento de la presente por parte de los propietarios.

Art. 8°.- El Poder Ejecutivo reglamentará la presente dentro de los sesenta (60) días contados a partir de su promulgación.

Art. 9°.- Comuníquese.

Dada en la Sala de Sesiones de la Honorable Legislatura de la Provincia de Tucumán, a un día del mes de junio del año dos mil seis.

Anexo IV: Ordenanza Municipal 4.737/2015.

ORDENANZA:

Artículo 1°.- Fíjase a partir del 1° de enero de 2015, o desde la fecha de promulgación de la presente ordenanza, en caso que ésta sea posterior, como tarifa del Servicio Único de Transporte Público de Pasajeros en Automóvil (SUTRAPP), el valor de \$ 7 (pesos siete) por arranque del vehículo y \$ 0,70 (setenta centavos) por cada 100 (cien) metros de recorrido y/o minuto de espera.

Art. 2°.- El Departamento Ejecutivo por intermedio de la repartición correspondiente, deberá hacer cumplir todo lo establecido por ordenanza N° 3.713/06 (SUTRAPP) y modificatorias, y en particular, los artículos 35 bis y 60 inciso d).

Art. 3°. Comuníquese al Departamento Ejecutivo, publíquese en el Boletín Municipal y archívese.

Anexo V: Convenio Colectivo de Trabajo contenido en la Resolución N° 738/2008 del Ministerio de Trabajo.

Resolución N° 783/2008

Registro N° 584/2008

Bs. As., 15/7/2008

VISTO el Expediente N° 1.254.209/08 del Registro del MINISTERIO DE TRABAJO, EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL, y

CONSIDERANDO:

Que por las actuaciones citadas en el Visto tramita la petición formulada por el señor Jorge Omar VIVIANI, en su carácter de Secretario General del SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE CAPITAL FEDERAL y de la FEDERACION NACIONAL DE PEONES DE TAXIS DE LA REPUBLICA ARGENTINA, respectivamente, para que se extienda la obligatoriedad del Convenio Colectivo de Trabajo N° 436/06, vinculado a la actividad de peones de taxis en jurisdicción de la CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES, a todo el territorio nacional, con exclusión de las zonas de CORDOBA, ROSARIO, MAR DEL PLATA, LA PLATA, MENDOZA y CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES, por contar en dichos ámbitos con asociaciones sindicales con personería gremial, quienes han celebrado sus propios Convenios Colectivos de Trabajo.

Que fundamenta su requerimiento en la necesidad de contar con un ordenamiento convencional que sirva de base para las relaciones laborales entre el empleador y los peones de taxis en todo el país, pudiendo articularse con los Convenios Colectivos de Trabajo que celebren en cada jurisdicción las entidades habilitadas legalmente para ello.

Que según manifiesta en su solicitud, en la audiencia que se convoque a los fines pretendidos, se acompañará un texto de la norma colectiva peticionada, modificando y suprimiendo aquellos artículos cuya aplicación no resulte —a nivel nacional— suficientemente adecuada a las circunstancias de persona, tiempo y lugar.

Que a fojas 91/98 obra proyecto de texto acompañado por las partes que comparecieron a la audiencia celebrada con fecha 4 de enero de 2008, según consta a fojas 99/100, quienes lo suscribieron de conformidad.

Que entre las partes interesadas figuran el SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL y la FEDERACION NACIONAL DE PEONES DE TAXIS DE LA REPUBLICA ARGENTINA, por el sector trabajador y la UNION DE PROPIETARIOS DE AUTOS TAXIS, la FEDERACION METROPOLITANA DE PROPIETARIOS DE AUTOS TAXIS, la SOCIEDAD PROPIETARIOS DE AUTOMOVILES CON TAXIMETRO, la FEDERACION ARGENTINA DE PROPIETARIOS DE TAXIS y la FEDERACION NACIONAL DE PROPIETARIOS DE TAXIS, todas por el sector empresario.

Que en dicho acto, las partes han puesto de relieve la necesidad de extender la norma convencional citada, con las excepciones y exclusiones que se especifican en el texto propuesto, a fin de obtener una herramienta legal que permita colaborar actividad con la autoridad laboral a fin de erradicar el trabajo sin registrar y terminar con la clandestinidad notoria en la que están sometidos los peones de taxis que prestan servicios en el interior del país, con excepción de las zonas donde ya se ha homologado una norma colectiva como la que aquí se requiere.

Que asimismo, los interesados peticionan que se disponga la extensión en cuestión, a fin de contar con un instrumento jurídico que ayudará a ofrecer un mejor servicio público a los usuarios y un trabajo en condiciones dignas de labor.

Que a fojas 105/110 obra informe emanado de la Dirección Nacional de Asociaciones Sindicales del que surge que el SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE SALTA cuenta con personería gremial para representar a los choferes de taxis en la CIUDAD DE SALTA. En virtud de ello, se le corrió vista a dicha organización de la extensión requerida, sin perjuicio de su afiliación a la entidad sindical de segundo grado de la actividad.

Que sin bien el SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE SALTA no ha fijado posición al respecto en estas actuaciones, a tenor de la medida que se impulsa, corresponde incluir su zona de actuación en las exclusiones indicadas por los peticionantes.

Que en cuanto al contenido del texto propuesto, las partes han excluido del mismo las cláusulas obligaciones comprendidas en el Convenio Colectivo de Trabajo N° 436/06, lo que se corresponde con los efectos que se pueden reconocer en la extensión propiciada.

Que asimismo, teniendo en cuenta la voluntad expresada por los interesados, corresponde encuadrar la solicitud como un pedido de extensión de un Convenio Colectivo de Trabajo de la actividad, adecuado a la órbita nacional, con los alcances que la han dado las partes en uso de su autonomía.

Que sobre el particular, no existen limitaciones por parte del ordenamiento legal para que la autoridad administrativa evalúe su procedencia en estos términos, por lo que, en orden a lo normado por el artículo 10 de la Ley N° 14.250 (t.o. 2004) y los lineamientos contemplados en su reglamentación, resulta pertinente el dictado de este acto.

Que en cuanto a la instrumentación de la Bolsa de Trabajo de carácter facultativo, prevista en el artículo 32 del texto convencional propuesto, deberá estarse a lo expresado por el servicio jurídico permanente a su respecto.

Que la Dirección Nacional de Relaciones del Trabajo y la Dirección General de Asuntos Jurídicos han tomado intervención en orden a su competencia.

Que la presente medida se dicta de conformidad con las atribuciones contempladas en los artículos 10 y 12 de la Ley N° 14.250 (t.o. 2004).

Por ello,

EL MINISTRO DE TRABAJO, EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL

RESUELVE:

ARTICULO 1º — **Exténdase a todo el territorio nacional**, con excepción de las zonas de **CIUDAD DE CORDOBA (Aclarado mediante Resolución MTE ySS-DNAS- Nº 1003/2012, PBLICADO EN EL B.O. Nº 32.538 DEL 07/12/2012)**, ROSARIO, MAR DEL PLATA, LA PLATA, MENDOZA, CIUDAD DE SALTA y CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES, la obligatoriedad del Convenio Colectivo de Trabajo N° 436/06, de conformidad con el texto convencional adecuado al respecto por el SINDICATO DE PEONES DE TAXIS DE LA CAPITAL FEDERAL y la FEDERACION NACIONAL DE PEONES DE TAXIS DE LA REPUBLICA ARGENTINA, por el sector trabajador y la UNION DE PROPIETARIOS DE AUTOS TAXIS, la FEDERACION METROPOLITANA DE PROPIETARIOS DE AUTOS TAXIS, la SOCIEDAD PROPIETARIOS DE AUTOMOVILES CON TAXIMETRO, la FEDERACION ARGENTINA DE PROPIETARIOS DE TAXIS y la FEDERACION NACIONAL DE PROPIETARIOS DE TAXIS, por el sector empresario, obrante a fojas 91/98 de estas actuaciones y según lo dispuesto en el presente acto.

ARTICULO 2º — Regístrese la presente Resolución en el Departamento Despacho de la Dirección de Despacho, Mesa de Entradas y Archivo dependiente de la SUBSECRETARIA DE COORDINACION. Cumplido, pase a la Dirección Nacional de Relaciones del Trabajo a fin que la División Normas Laborales y Registro General de Convenciones Colectivas y Laudos proceda a su registro.

ARTICULO 3º — Remítase copia debidamente autenticada al Departamento Biblioteca para su difusión.

ARTICULO 4º — Gírese al Departamento Control de Gestión de la Dirección Nacional de Relaciones del Trabajo para la notificación a las partes interesadas. Posteriormente, procédase a la guarda del presente legajo.

ARTICULO 5º — Publíquese la presente resolución junto con el texto convencional obrante a fojas 91/98 de estas actuaciones.

ARTICULO 6º — Hágase saber que en el supuesto que este MINISTERIO DE TRABAJO, EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL no efectúe la publicación de carácter gratuito antes mencionada, las partes interesadas deberá proceder de acuerdo a lo establecido en el artículo 5º de la Ley Nº 14.250 (t.o. 2004).

ARTICULO 7º — Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese. — Dr. CARLOS A. TOMADA, Ministro de Trabajo, Empleo y Seguridad Social.

Expediente Nº 1.254.209/08

Buenos Aires, 17 de julio de 2008

De conformidad con lo ordenado en la RESOLUCION MTEySS Nº 783/08, se ha tomado razón del acuerdo obrante a fojas 91/98 del expediente de referencia, quedando registrado con el Nº 584/08. — VALERIA A. VALETTI, Registro, Convenios Colectivos de Trabajo, Dto. Coordinación - D.N.R.T.

CONVENIO COLECTIVO DE TRABAJO

LUGAR Y FECHA DE CELEBRACION: Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Capital de la República Argentina, a los 4 días del mes de ENERO de 2008.

PARTES INTERVINIENTES: Por el sector trabajador, el Sindicato de Peones de Taxis de la Capital Federal, representado por su Secretario General, Señor Jorge Omar Viviani, DNI 10.468.626, Claudio Marcelo Palmeyro, DNI 17.031.197, Jorge Luis Garcia, DNI 12.514.588, la Federación Nacional de Peones de Taxis de la República Argentina, representada por su Secretario General Jorge Omar Viviani y por los Sres. Jorge Luis Garcia y Raul Salomone DNI 12.991.786 y por la parte empresaria, la Unión de Propietarios de Autos Taxis, representada por su Presidente el Sr. Carlos Ernesto Schapiro DNI 4.259.532, la Federación Metropolitana de Propietarios de Autos Taxis, representada por su Presidente el Sr. Enrique Martín Celi DNI 4.172.733, la Sociedad Propietarios de Automóviles con Taxímetro, representada por su Presidente, el Sr. Jorge Celia, la Federación Argentina de Propietarios de Taxis, representada por su Presidente Sr. Raul Caballero y por Mario Cesca DNI 8.412.777 y la Federación Nacional de Propietarios de Taxis representada por el Sr. Jorge Celia DNI 11499697.

AMBITO DE APLICACION TERRITORIAL

ARTICULO 1º: **El presente Convenio Colectivo de Trabajo regirá en todo el territorio nacional**, con excepción de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Ciudades de La Plata, Mar del Plata, Rosario, Salta y Córdoba y la Provincia de Mendoza.

PERIODO DE VIGENCIA

ARTICULO 2º: El presente Convenio Colectivo de Trabajo tendrá vigencia por un lapso de tres años contados a partir de su homologación. Vencido dicho plazo subsistirán todas las cláusulas en él establecidas, hasta que entre en vigencia uno nuevo.

AMBITO DE REPRESENTACION PERSONAL

ARTICULO 3º: Se regirán por el presente las relaciones entre trabajadores y empleadores pertenecientes a la actividad del Servicio de Automóviles de Alquiler con Taxímetro. **Denomínase "Peón de Taxi" a todos los choferes no titulares de vehículo o de licencias que prestan servicios conduciendo taxímetros. En todos los casos, se entiende que hay relación de dependencia, cualquiera fuera la denominación que las partes le dieran al contrato que las une y se regirán —especialmente— por las leyes laborales (ley de contrato de trabajo, este convenio colectivo de trabajo etc.).**

ARTICULO 4º: Las partes convienen que, conforme a las tareas prestadas propias de la actividad, se establece que el contrato de trabajo es por tiempo indeterminado. El período de prueba se regirá por la norma contenida en el artículo 92 bis de la LCT (cfr. Art. 2 Ley 25.877) o la que lo reemplace en el futuro.

ARTICULO 5º: El trabajador estará obligado a prestar aquellas tareas propias de la actividad que se establecerán seguidamente, conforme a la importancia y a la organización de la entidad empresaria, con criterio de colaboración y respeto recíprocos, y sin perjuicio de las disposiciones de la LCT, especialmente en su artículo 63, similares y concordantes.

CATEGORIA LABORAL:

ARTICULO 6º: Conforme prácticas y modalidades propias de la actividad, y por su calidad de chofer profesional, se establece como única categoría laboral la de CHOFER EFECTIVO, denominándose así, al personal que cumple tareas en los horarios y turnos determinados por el empleador, teniendo en cuenta el carácter de servicio público de la actividad.

DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LAS PARTE DEL EMPLEADOR

ARTICULO 7º: La parte empleadora tendrá las siguientes facultades y deberes:

- A) Establecerá métodos, horarios y programas de trabajo.
- B) Proveerá al trabajador de la unidad taxímetro en perfectas condiciones técnicas, mecánicas y aptas para el desarrollo del servicio.
- C) Determinará los turnos y rotaciones del personal a su cargo, conforme las facultades conferidas por el Art. 66 de la LCT, como así también disponer los días francos según las necesidades del servicio.
- D) Los arreglos mecánicos, por choques, desperfectos, desgaste o roturas del vehículo o de los equipos del sistema de comunicación, como asimismo todos los relacionados con el mantenimiento, serán soportados íntegramente por el empleador.
- E) El gasto por combustible del vehículo, para el cumplimiento del servicio, es a cargo exclusivo del empleador.
- F) Certificado de Trabajo y Aportes Previsionales: A todo trabajador que cese en su relación de dependencia, el empleador deberá extenderle a su solicitud el pertinente certificado de trabajo y la certificación de aportes previsionales.

DOMICILIO DEL EMPLEADOR

ARTICULO 8º: Se considera domicilio del empleador, a todos los efectos legales, el último domicilio legal denunciado en el registro que lleve la autoridad de contralor, salvo cambio notificado en forma fehaciente.

DEL TRABAJADOR

ARTICULO 9º: El peón de taxi, es quien, cuando esté cumpliendo sus funciones, se encuentra a cargo y es responsable de la unidad, estando sujeto a las siguientes obligaciones, sin perjuicio de las establecidas en general por la LCT para todos los trabajadores, a saber:

- A) Conducir el automóvil con respeto a todas y cada una de las disposiciones Nacionales, Provinciales, y/o del Gobierno de la Ciudad, que reglan y rigen el tránsito vehicular.
- B) Cumplir con el horario de labor preestablecido por el empleador.
- C) Conducirse con corrección y respeto hacia el usuario del servicio.

D) Comunicar en forma inmediata al empleador, cuando el reloj taxímetro, y/o los equipos de radio, o cualquier otro sistema de comunicación autorizado por la autoridad competente, no funcionen correctamente.

E) Dar aviso inmediato al empleador de cualquier desperfecto mecánico y/o técnico que tenga la unidad, que ponga en peligro su integridad física o la de terceros.

F) Rendir diariamente al empleador la recaudación obtenida. Se considerará falta grave la omisión de la rendición de lo recaudado.

G) No trasladar elementos peligrosos o bultos que perjudiquen la unidad o puedan afectar la seguridad propia o de terceros.

H) Comunicar al empleador todas las circunstancias anormales o peligrosas que afecten al servicio, y dar parte de aquellos efectos personales que hallare en el taxímetro por olvido del usuario.

I) Comunicar en caso de accidente de tránsito, en forma inmediata salvo caso de fuerza mayor, las circunstancias de producción del hecho, elevado el pertinente informe al empleador y efectuar las denuncias policiales, administrativas, de seguros y ART.

J) Deberá mantener actualizado su domicilio real.

K) Asumir a su cargo las infracciones de tránsito que hubiere cometido en los términos del artículo 11.

ARTICULO 10º: Para cumplir la función de peón de taxi, el trabajador deberá reunir los requisitos de habilitación exigidos por las leyes, decretos y reglamentaciones correspondientes a la actividad, manteniendo la documentación vigente y actualizada. Para tramitar la renovación de su licencia de conducir —hasta el día de su vencimiento— gozará de 1 (UN) día de licencia, previa comunicación a su empleador.

El trabajador que durante el transcurso de la relación laboral, no renovare a su vencimiento, su tarjeta magnética de peón, su registro de conductor, o cualquier otra documentación que le sea requerida para estar habilitado, quedará suspendido de sus labores, sin derecho a percibir remuneración alguna.

Transcurridos 15 días más sin presentar la documentación habilitante para conducir automotores de transporte de pasajeros, por causa atribuible al trabajador, el vínculo se considerará disuelto y sin derecho del trabajador a reclamar indemnización alguna, debiendo dar de baja su tarjeta identificatoria en los lugares establecidos a dichos efectos, dentro de las normas que establece el Dec. 132/96 y sus modificaciones y/o actualizaciones.

INFRACCIONES DE TRANSITO

ARTICULO 11º: Las infracciones a las disposiciones de tránsito, Nacionales, Provinciales, Municipales, y/o del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, cuando aparejen pena de multa, serán soportadas exclusivamente por el conductor que las hubiere cometido. Cuando la pena fuese de inhabilitación para conducir, el contrato de trabajo quedará suspendido automáticamente, sin obligación del empleador de abonar salario alguno, y por todo el tiempo que dure la misma. En caso de reiterarse la inhabilitación, dentro del año aniversario de la primera, se faculta al empleador a denunciar el contrato con justa causa.

JORNADAS, LICENCIAS Y DESCANSOS

ARTICULO 12º: En todo lo que respecta a la jornada de trabajo, descansos semanales, y licencias, será de aplicación lo dispuesto en los artículos pertinentes de la LCT, con las siguientes especificaciones:

A) El Trabajador gozará del franco semanal, luego de seis jornadas consecutivas de trabajo.

B) El horario mínimo de trabajo será de ocho horas, cualquiera fuese el turno cumplido, mañana, tarde o noche.

C) La jornada diaria de trabajo podrá ser extendida por acuerdo de partes, a fin de adecuar la prestación laboral a las particularidades y horarios de mayor demanda del servicio, debiendo tener el trabajador un mínimo de descanso de doce horas entre jornada y jornada, teniendo en cuenta el carácter de servicio público de taxímetro, y las particulares modalidades de la actividad. Dado que la retribución está pactada sobre un porcentaje de la recaudación bruta, la remuneración de las horas que pudiera trabajarse en exceso será únicamente la que surge de aplicar el porcentaje establecido en el artículo 20 de este convenio.

D) El cumplimiento de labores en días francos, dará lugar a petitionar el franco compensatorio pertinente, en cuyo caso debe cumplirse con los recaudos de los artículos 204 y 207 de la LCT.

ARTICULO 13º: Las licencias especiales de que gozará el trabajador serán por las causas y términos que se detallan a continuación, sin perjuicio de las demás licencias establecidas por la LCT:

CASAMIENTO: Diez (10) días corridos, debiendo comunicarse el casamiento con una anticipación no inferior a los quince (15) días, y acreditar el mismo una vez celebrado.

NACIMIENTO: Tres (3) días corridos a partir del día del nacimiento, debiendo acreditar ello dentro de los 30 (treinta) días.

FALLECIMIENTO: De padre, madre, cónyuge, conviviente e hijos, Tres (3) días, y hermanos dos (2) días.

MATERNIDAD: El personal femenino gozará de los beneficios que contempla la LCT para el presente supuesto.

EXAMENES: Dos (2) días por examen de enseñanza media, terciaria, o universitaria, y con un máximo de diez (10) días en el año.

ARTICULO 14º: Ninguna licencia, por cualquier razón que fuere que se otorgue, dará derecho al empleador a eximirse del pago de aportes y contribuciones correspondientes a dicho período. En todos los casos el empleador deberá realizar los aportes y contribuciones previstos en esta norma colectiva y en la legislación vigente, conforme —como mínimo— a la base remunerativa dispuesta en el artículo 21 y lo previsto en el artículo 22 y concordantes del presente CCT.

ARTICULO 15º: Los trabajadores usufructuarán el período vacacional anual, en los términos y con las modalidades establecidas en la LCT.

REGIMENES DE ENFERMEDADES Y ACCIDENTES DE TRABAJO

ARTICULO 16º: En todo lo concerniente a enfermedades, accidentes inculpables, enfermedades profesionales y accidentes de trabajo, serán de aplicación las normas específicas contenidas en la LCT y en la ley de riesgo de trabajo Nro. 24.557, y sus modificaciones y/o actualizaciones. Ello sin perjuicio de lo que se establece en el artículo siguiente.

ARTICULO 17º: La enfermedad del trabajador deberá ser comunicada al empleador, debiendo presentar certificación extendida por los médicos de hospitales oficiales, sean éstos Nacionales, Provinciales, del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, Municipales, o de la Obra Social.

ARTICULO 18º: Todo impedimento que determine la inasistencia a la toma de servicios por parte del trabajador, deberá ser notificado al empleador dentro de las veinticuatro (24) horas, salvo casos de fuerza mayor. Toda ausencia no justificada del modo expuesto en el presente artículo y en el anterior, será considerada como injustificada.

ARTICULO 19º: Será obligación ineludible del empleador contratar, mantener vigente y actualizado el seguro de vida obligatorio y el de riesgos del trabajo debiendo informarles a sus dependientes los

datos identificatorios de la compañía aseguradora y ART contratada (número de teléfono, dirección a la que deben dirigirse etc.).

SALARIO

ARTICULO 20º: De acuerdo a las modalidades de la actividad, el trabajador percibirá en concepto de salario, una retribución neta del 30% de lo que recauda en bruto de su jornada laboral diaria.

El porcentaje enunciado precedentemente será retenido por el trabajador al finalizar cada jornada laboral, entregando el remanente de la recaudación en oportunidad de la rendición de cuentas.

Atento a la modalidad perceptiva descripta precedentemente, las partes acuerdan que no será de aplicación al sector el pago de salarios mediante el sistema de depósito bancario.

ARTICULO 21º: Se establece para todos los trabajadores de la actividad, que su salario nunca podrá ser inferior al salario mensual, mínimo, vital y móvil.

ARTICULO 22º: Los aportes Previsionales, Ley 19.032, Aseguradora de Riesgo de Trabajo, de Obra Social, Convencionales y Sindicales, se regirán por las disposiciones legales que regulan la materia y los que determinan esta Convención Colectiva de Trabajo.

Se establece de común acuerdo que el cálculo de todos los aportes y contribuciones indicados precedentemente, se efectuará sobre el salario real percibido por el trabajador y como mínimo se harán los aportes y contribuciones tomando como base el importe del salario mensual, mínimo vital y móvil correspondiente al mes de la liquidación con más los incrementos salariales que pudieran fijarse, con prescindencia de la jornada laboral cumplida y los días trabajados si éstos fueran menores. Se incrementará la base en un 50% en junio y diciembre en base al SAC que deben percibir los trabajadores peones de taxis.

ARTICULO 23: Ningún trabajador podrá renunciar a los beneficios que le acuerda el presente convenio, quedando nulos todos los pactos que con ese objeto se hubieren celebrado o se celebren en el futuro.

ARTICULO 24º: La retribución a los trabajadores por los días enfermedad y/o suspensión de tareas por causas no imputables a éstos deberá ser abonada por los empleadores en base —como mínimo— al salario mensual dispuesto en el artículo 21 del presente Convenio Colectivo de Trabajo.

ARTICULO 25º: Se determina que el día 7 de mayo será el "DIA DEL TAXISTA".

ARTICULO 26º: Las propinas que el chofer obtuviere del público usuario del servicio durante la jornada de labor, le pertenecen, y no se considerarán integrantes de su salario, a ningún efecto.

SERVICIO DE SEPELIO.

ARTICULO 27º: El empleador retendrá mensualmente de la retribución del trabajador el valor equivalente al 1% del salario mensual mínimo, vital y móvil, suma que será destinada a la cobertura del Servicio de Sepelio, cuyos beneficiarios son todos los aportantes y su grupo familiar primario, de conformidad con el siguiente detalle:

- A) El cónyuge o concubina/o.
- B) Los hijos e hijas solteros hasta los veintiuno (21) años de edad.
- C) Los hijos e hijas solteros del o de la concubino/a, hasta los veintiún (21) años de edad.
- D) Los hijos e hijas discapacitados a cargo del beneficiario titular, cualquiera fuera su edad.

ARTICULO 28º: Dicho importe deberá depositarse con las boletas que al efecto imprima el Sindicato de base adherido a la FEDERACION NACIONAL DE PEONES DE TAXIS DE LA REPUBLICA ARGENTINA

y en el Banco que aquél habilite a tales efectos. El empleador actuará como Agente de Retención del aporte aludido, debiendo ser depositado dentro de los quince (15) días subsiguientes al mes laborado por el trabajador. El Sindicato de base se compromete a contratar con dichos fondos el seguro pertinente.

ARTICULO 29º: La prestación del servicio se hará efectiva por el sindicato de primer grado, si al momento del deceso del o de los beneficiarios, el empleador hubiere cumplimentado el pago de la cuota del seguro de sepelio correspondiente a la totalidad de los períodos laborados por el trabajador y si ingresó en término —cuanto menos— el pago correspondiente a los tres meses anteriores al deceso. En caso contrario, caducarán las obligaciones a cargo del Sindicato de base relativas a la prestación a su cargo y el empleador se constituirá en único responsable del pago del servicio funerario correspondiente.

Los beneficiarios tendrán este servicio a partir del ingreso a la entidad bancaria o sindical del primer aporte obligatorio, el que debe ser abonado en término por el empleador. El Sindicato queda eximido de brindar dicha prestación, para el caso de que el deceso se produjere en ocasión de accidente de trabajo, pues está a cargo de la ART.

ARTICULO 30: Las partes establecen que este convenio podrá articularse con convenios de ámbito menor y éstos podrán considerar materias no tratadas en el presente, categorías profesionales y/o condiciones más favorables al trabajador. Se dispone asimismo que las normas aquí contenidas no podrán afectar las condiciones más favorables a los trabajadores estipulados en sus contratos individuales de trabajo, siendo aplicable siempre la condición más beneficiosa.

CUOTA SINDICAL.

ARTICULO 31: El empleador retendrá a los trabajadores la cuota sindical establecida por cada sindicato de base adherido a la FEDERACION NACIONAL DE PEONES DE TAXIS DE LA REPUBLICA ARGENTINA, calculado sobre la base remunerativa imponible dispuesta en el Art. 22 del presente Convenio Colectivo de Trabajo; la que será depositada en la cuenta bancaria destinada al efecto mediante las boletas de depósito que suministre la entidad sindical de primer grado, siendo la fecha de vencimiento hasta el día 15 del mes subsiguiente al mes trabajado.

BOLSA DE TRABAJO.

ARTICULO 32: Las partes convienen que podrán analizarse e implementarse acciones en conjunto con los actores sociales y/o la municipalidad de cada zona a fin de lograr la capacitación profesional y laboral de los trabajadores con el objeto de jerarquizar el Servicio Público de Automóviles de Alquiler con Taxímetro. La Entidad Sindical podrá constituir una bolsa de Trabajo y los empleadores podrán contratar a sus dependientes de la citada bolsa laboral siendo ello facultativo.

REPRESENTACION GREMIAL

ARTICULO 33: Los Empresarios reconocerán a los Delegados de Personal reconocidos por el Sindicato de base adherido a la FEDERACION NACIONAL DE PEONES DE TAXIS DE LA REPUBLICA ARGENTINA todos y cada uno de los derechos establecidos en los artículos 40 a 46 de la ley 23.551, no pudiendo tomar contra los mismos represalias ni medidas y/o acciones de ninguna índole que impida el ejercicio normal de sus funciones.

PERMISOS GREMIALES

ARTICULO 34 En todos los casos en que los Delegados sean citados oficialmente por el Ministerio de Trabajo, y/u Organismos de Aplicación de las Leyes de Trabajo, por problemas inherentes a las relaciones de trabajo, la misma concederá el permiso solicitado de acuerdo a las leyes vigentes, debiendo abonar el correspondiente salario. En el supuesto que los Delegados fueran convocados por el Sindicato de base y/o por la FEDERACION NACIONAL DE PEONES DE TAXIS DE LA REPUBLICA ARGENTINA y por esta razón no asistan a su trabajo, la Empresa concederá el permiso solicitado, haciéndose cargo del jornal respectivo de conformidad con el artículo 44, inciso c) de la Ley 23.551.

ARTICULO 35: Los delegados gozarán de Veinte (20) días de licencia anuales, con el motivo de la asistencia a cursos promovidos por el Sindicato de base o la FEDERACION NACIONAL DE PEONES DE TAXIS DE LA REPUBLICA ARGENTINA, destinados a la formación gremial y/o profesional.

COMUNICADOS GREMIALES.

ARTICULO 36: En todas las Empresas deberá autorizarse la colocación de pizarras y/o vitrinas en lugares visibles del establecimiento, cuyas medidas deberán ser de 1,20 por 1,00 mts., para el uso exclusivo de la entidad sindical a fin de facilitar la publicación de las informaciones dirigidas por éste al personal. Asimismo las Empresas estarán obligadas a admitir la presencia del o los Representantes del Sindicato de Peones de Taxis en los lugares de torna de servicio, a los efectos de realizar asambleas informativas, resolutivas, elección de delegados o cualquier otra actividad que contemple cuestiones relacionadas a la actividad social, cultural, sindical, etc.

DISPOSICIONES GENERALES PYMES

ARTICULO 37º: A las PYME se le aplicarán todos los artículos precedentes contenidos en este convenio.

Se considera pequeña empresa a las que no superen la cantidad de 79 trabajadores, otorgándole las partes el tratamiento previsto para las PYMES.

COMISION PARITARIA

ARTICULO 38º: Para el caso que se susciten controversias con motivo de la aplicación del presente Convenio Colectivo de Trabajo, las partes acuerdan la constitución de una Comisión Paritaria, integrada por tres representantes por cada una de las partes signatarias del presente Convenio Colectivo de Trabajo, sin perjuicio de los asesores que cada una de ellas designen al efecto.

Esta Comisión se limitará a interpretar las cláusulas convencionales, las cuales tendrán carácter resolutivo y deberán reunirse las veces que sean necesarias para lograr el esclarecimiento de temas divergentes de este Convenio Colectivo de Trabajo.

ÍNDICE BIBLIOGRÁFICO

a) General:

GRUNAUER DE FALU, María Cristina, Manual de Derecho del Transporte Terrestre, Ediciones del Rectorado, de la Universidad Nacional de Tucumán (Tucumán, 2010).

Ley Nacional de Tránsito N° 24.449.

Ley Provincial de Transporte N° 6.210.

Ley Provincial de Transporte Interdepartamental de Pasajeros N° 7.475.

Código Tributario Provincial Ley N° 5.121.

Ley Impositiva Provincial N° 8.467.

b) Especial:

BUSCETTO, Enrique José, Materia: Costos I Sistemas de Costos, Facultad de Ciencias Económicas UNT, Apuntes de clase, (Tucumán, 2014).

Convenio Colectivo de Trabajo contenido en la Resolución N° 738/2008 del Ministerio de Trabajo.

GENERAL MOTORS DE ARGENTINA SRL, Guía del Propietario del Vehículo, Departamento de Post Venta, (Argentina, 2014)

GIMÉNEZ, Carlos Manuel, Sistemas de Costos, 1ra. Edición, Editorial La Ley, (Buenos Aires, 2007).

Ley Provincial N° 7.770 y Decreto Reglamentario N° 1156/07.

Ordenanza Municipal del SUTRAPPA N° 3.713.

Ordenanza Tarifaria N° 4.738.

Ordenanza Municipal N° 4.737.

Ordenanza Municipal N° 4.767.

OSORIO, Oscar M., La Capacidad de Producción y los Costos, 2da. Edición, Ediciones Macchi (Buenos Aires, 1992).

YARDIN, Amaro, El Análisis Marginal, 2da. Edición, IAPUCO, Editorial Osmar D. Buyatti, (Buenos Aires, 2010).

c) Otras Publicaciones:

Consultas hechas en base de Información en Internet:

www.afip.gob.ar (19/10/2015).

www.google.com/maps (29/10/2015).

www.sanmigueldetucuman.gov.ar (17/09/2015).

www.lagaceta.com.ar (17/09/2015).

www.infoleg.mecon.gob.ar (30/09/2015).

www.smt.gob.ar/sutrappa (30/09/2015).

www.rentastucuman.gov.ar (10/10/2015).

ÍNDICE

Prólogo.....	Pág. 4
--------------	-----------

CAPÍTULO I CONOCIMIENTOS INTRODUCTORIOS AL TRANSPORTE

1.- Conceptualización del transporte.....	6
2.- Caracterización del sistema de transporte.....	7
3.- Evolución del transporte en el mundo.....	9
4.- El transporte terrestre en Argentina.....	11
4.1.- Breve reseña histórica.....	11
4.2.- Transporte Público.....	12
5.- Historia del transporte urbano en Tucumán.....	13
6.- Cuerpo normativo a nivel nacional provincial y municipal.....	14

CAPÍTULO II EL SERVICIO DE TAXI

1.- Origen y evolución.....	18
-----------------------------	----

2.- Competencia en el sector: los remises.....	19
3.- Régimen legal aplicable en san miguel de Tucumán.....	22
3.1.- Antecedentes.....	22
3.2.- Normativa actual: aspectos sobresalientes.....	24
3.2.1.- Ordenanza Municipal 3.713.....	24
3.2.2.- Ordenanza Municipal 4.767.....	36
3.2.3.- Ley Provincial 7.770 y Decreto Reglamentario 1.156/07	37

CAPÍTULO III

COSTOS DE EXPLOTACION DEL SERVICIO

1.- Descripción de la actividad.....	39
2.- Evaluación de la capacidad de servicio.....	40
3.- Composición y determinación del ingreso.....	43
4.- Costos de la explotación.....	45
4.1.- Costos fijos.....	45
4.2.- Costos variables.....	52

CAPÍTULO IV

PROYECCION ANUAL DE RESULTADOS

1.- Sistemas de costeo: diferencias.....	57
2.- Análisis marginal anual.....	59
3.- La capacidad ociosa según el costeo variable.....	66

CAPÍTULO V

ANÁLISIS DE EQUILIBRIO

1.- Aspectos positivos y limitaciones.....	69
2.- Punto de equilibrio.....	70
2.1.- Punto de equilibrio económico: determinación.....	71
2.1.1.- En forma analítica.....	71
2.1.2.- En forma gráfica.....	72
2.2.- Punto de equilibrio financiero: determinación.....	75
3.- Margen de seguridad (MS).....	76
4.- Análisis U/V.....	77

CAPITULO VI

TOMA DE DECISIONES

1.- Alternativas propuestas	79
2.- Pago del Impuesto a los Ingresos Brutos.....	79
3.- Contratación de chofer auxiliar	82
3.1.- Estimación de la distancia que recorrerá.....	83
3.2.- Opción a): no registrado o informal.....	84
3.3.- Opción b): registrado o formal.....	87
4.- Cotización de un viaje a un boliche de Lules.....	95
Conclusión.....	98
Apéndice	
1.- Apéndice I.....	101
2.- Apéndice II.....	104
3.- Apéndice III.....	107

4.- Apéndice IV.....	111
Anexos	
1.- Anexo I.....	114
2.- Anexo II.....	115
3.- Anexo III.....	116
4.- Anexo IV.....	117
5.- Anexo V.....	118
Índice Bibliográfico	127
Índice	130