

# **Evaluación de la Estructura Tarifaria del Transporte Público Urbano: Análisis de Impacto por Modificación de Costos de Combustibles y Escenarios de Nivelación en Santa Cruz de la Sierra.**

*Carlos Hugo Barbery Alpire, DAEN. M.Sc.  
Economista y Experto en Pricing  
Reg. Prof. CESC B036 & FPSC 0276*



## **1. Resumen ejecutivo**

El presente estudio analiza la sostenibilidad de las tarifas del transporte público en Santa Cruz de la Sierra frente a las recientes modificaciones en los precios de los combustibles y su impacto en la estructura de costos. Mediante una metodología de cálculo de tarifa ponderada, distribución demográfica y economía comparada, se evalúan los déficits o superávits operativos. Asimismo, se modelan escenarios futuros ante la eventual liberalización de carburantes, planteando alternativas de ajuste tarifario y la necesidad imperativa de mejorar la calidad del servicio.

## **2. Antecedentes normativos**

En los últimos quince (15) años, las normas que aprueban las tarifas del transporte público urbano en Santa Cruz de la Sierra son:

- a. Ordenanza Municipal 23/2011 de 25 de febrero de 2011, determina tarifa de adultos en Bs1,50.-
- b. Ordenanza Municipal 29/2013 de 19 de abril de 2013, determina tarifa de adultos en Bs2,00.-
- c. Decreto Edil 63/2025 de 05 de febrero de 2025, determina tarifa de adultos en Bs2,30.-
- d. Resolución Municipal 52/25-26 de 23 de diciembre de 2025, determina tarifa transitoria de adultos en Bs3,00.- sin modificar las otras tarifas.
- e. Ley Autonómica Municipal 1913/2026 de 02 de octubre de 2026, determina la tarifa de adultos en Bs3,50.- sin modificar las otras tarifas.

## **3. Estructura tarifaria actual, Distribución de usuarios y Cálculo de la tarifa ponderada**

Acorde a la Resolución Municipal 52/25-26 de 23 de diciembre de 2025, establece la siguiente estructura tarifaria de carácter transitoria:

- a. Escolares y niños, Bs0,50.-
- b. Estudiantes universitarios Bs1,00.-
- c. Adultos Bs3,00.- [anterior Bs2,50.-]
- d. Adultos mayores Bs1,00.-

Por otro lado, en función a los datos de población del último Censo 2024 para Santa Cruz de la Sierra, la proporción poblacional ajustada acorde a la estructura tarifaria, se emula la distribución de usuarios del transporte público urbano que sería la siguiente:

- a. Entre 6 a 17 años, 23.83% → Escolares y niños
- b. Entre 18 a 25 años, 14.81% → Estudiantes universitarios

- c. Entre 26 a 59 años, 43.65% → Adultos
- d. Más de 60 años, 17.71% → Adultos mayores

Finalmente, con la estructura tarifaria sin tarifa transitoria de adultos y la distribución de usuarios del transporte público urbano, se calcula la tarifa ponderada, equivalente a Bs1,54.- como se expone a continuación:

|                            | A           | B         | A * B        |
|----------------------------|-------------|-----------|--------------|
| Categoría                  | % Usuarios  | Tarifa Bs | Tarifa Pond. |
| Escolares y niños          | 23,83%      | 0,50      | 0,12         |
| Estudiantes universitarios | 14,81%      | 1,00      | 0,15         |
| Adultos                    | 43,65%      | 2,50      | 1,09         |
| Adultos mayores            | 17,71%      | 1,00      | 0,18         |
| <b>TOTALES</b>             | <b>100%</b> | <b>Σ</b>  | <b>1,54</b>  |

La tarifa ponderada inicial ( $T_o$ ) se calcula como la sumatoria del producto entre la proporción de usuarios de cada categoría ( $p_i$ ) y su tarifa asignada ( $T_i$ ):

$$T_o = \sum_{i=1}^n (p_i * T_i)$$

Donde:  $i$  representa a cada grupo de usuarios (escolares, universitarios, adultos, adultos mayores)

Éste sería el escenario base, previo a la aplicación de los nuevos precios de combustibles aplicados mediante D.S. 5503 de 17 de diciembre de 2025.

#### 4. Parámetros de las principales variables de costos

Las principales variables a tomar en cuenta, para sustentar las variaciones en las estructuras de costos con vista a una tarifa ponderada son básicamente dos, la primera la estructura de vehículos de transporte público por tipo de combustible y la segunda, el peso específico del costo de dicho combustible, de los demás componentes de la estructura de costos y desde luego, la porción de ganancia para el prestador de servicio.

- a. Según fuentes de YPFB | ANH | Gobierno Municipal de Santa Cruz de la Sierra, la estructura de unidades por tipo de combustible que usan sería aproximadamente: 46,70% GNV, 33,50% Gasolina y 19,70% Diesel.
- b. Los componentes de la estructura de costos, según estudios de ATT están alrededor del 18% corresponde al combustible, en el caso de diesel y gasolina y 8% en el caso de GNV, a su vez alrededor del 67% del resto de los costos y una ganancia que oscila entre 15% para diesel y gasolina y 23% para GNV.

Aplicando esos parámetros a la tarifa ponderada inicial de Bs1,54.- la estructura quedaría expresada de la siguiente manera:

| % USO       | 33,50%   | 19,80% | 46,70% | 100,00%   |
|-------------|----------|--------|--------|-----------|
|             | Gasolina | Diesel | GNV    | Ponderado |
| Combustible | 18%      | 18%    | 8%     | 13%       |
| Resto       | 67%      | 67%    | 69%    | 68%       |
| Ganancia    | 15%      | 15%    | 23%    | 19%       |
|             | 100%     | 100%   | 100%   | 100%      |

| Tarifa Inicial | 1,54 | 1,54 | 1,54 | 1,54 |
|----------------|------|------|------|------|
| Combustible    | 0,28 | 0,28 | 0,12 | 0,21 |
| Resto          | 1,03 | 1,03 | 1,06 | 1,05 |
| Ganancia       | 0,23 | 0,23 | 0,35 | 0,29 |

##### 5. Evaluación de la tarifa transitoria a Bs3,00.- adultos según Resolución Municipal 52/25-26 de 23 de diciembre de 2025

El D.S. 5503 de 17 de diciembre de 2025 modifica el precio de los combustibles en el país de la siguiente manera:

- Gasolina especial de Bs3,74.- a Bs6,96.- equivalente a un incremento de 86.10%
- Diesel de Bs3,72.- a Bs9,80.- equivalente a un incremento de 163.44%
- GNV de Bs1,66.- a Bs2,73.- equivalente a un incremento de 64.46%

En este sentido, corresponde determinar la coherencia de la tarifa transitoria aprobada en la Resolución Municipal 52/25-26 de 23 de diciembre de 2025, determina tarifa transitoria de adultos en Bs3,00.- manteniendo sin modificación a las demás tarifas.

Seguidamente corresponde determinar, en función a la estructura de unidades por tipo de combustible, el incremento ponderado de los nuevos precios de los combustibles, que estaría dado de la siguiente manera:

| Variable            | Gasolina | Diesel  | GNV    | Ponderado |
|---------------------|----------|---------|--------|-----------|
| Precio Inicial      | 3,74     | 3,72    | 1,66   | 2,76      |
| Precio 1er ajuste   | 6,96     | 9,80    | 2,73   | 5,55      |
| $\Delta$ 1er ajuste | 86,10%   | 163,44% | 64,46% | 100,63%   |

Dependiendo de la matriz energética del transporte (porcentajes de uso para Gasolina  $w_g$ , Diésel  $w_d$  y GNV  $w_n$ , que suman 100%), el incremento ponderado ( $\Delta C_{pond}$ ) se obtiene ponderando la variación porcentual de cada combustible ( $\% \Delta P$ ):

$$\Delta C_{pond} = (w_g * \% \Delta P_{gasolina}) + (w_d * \% \Delta P_{diesel}) + (w_n * \% \Delta P_{gnv})$$

Luego, el cálculo de la nueva tarifa ponderada:

|                            | Gasolina    | Diesel      | GNV         | Ponderado   |
|----------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| <b>Δ Tarifa 1er ajuste</b> | <b>1,92</b> | <b>2,23</b> | <b>1,71</b> | <b>1,88</b> |
| Combustible                | 0,52        | 0,73        | 0,20        | 0,41        |
| Resto                      | 1,14        | 1,24        | 1,10        | 1,14        |
| Ganancia                   | 0,27        | 0,27        | 0,41        | 0,33        |

A manera de ejemplo explicativo, aplicable para todos los casos en lo sucesivo:

- En la situación inicial, la porción de la tarifa ponderada que corresponde al costo de combustible era de Bs0,21.- y al haberse incrementado den términos ponderados los combustibles en 100,63% entonces ese valor alcanza Bs0,41 = Bs0,21.- \* (1+1,0063). La porción del nuevo costo del combustible sería:  $C_1 = C_0 * (1 + \Delta C_{pond})$ . Donde  $C_0$  es el costo inicial del combustible.
- En la situación inicial, la porción de la tarifa ponderada que corresponde al resto de los costos era de Bs1,05.- y considerando el efecto multiplicador del costo del combustible, el efecto sería Bs1,14.- = Bs1,05.- \* [1+(1,0063\*0,68\*0,13)]. *Aclaración:* Este acoplamiento matemático del costo del combustible al resto de los costos, sería más preciso si se contara con una elasticidad de transmisión de costos. La porción del nuevo costo del resto, incorpora un factor de acoplamiento o transmisión del incremento del combustible al resto de la estructura (asumiendo una incidencia del combustible del 13% y un peso del resto de costos del 68%), sería:  $R_1 = R_0 * [(1 + \Delta C_{pond} * 0.68 * 0.13)]$ . Donde  $R_0$  es el valor inicial del resto de costos.
- En la situación inicial, la porción de la tarifa ponderada que corresponde a la ganancia del transportista era de Bs0,29.- y al reconocerle el efecto de la inflación anualizada estimada de 15%, el efecto sería: Bs0,33.- = Bs0,29 \* (1+0,15). *Aclaración:* Si se conocieran las inversiones, fuera más preciso un cálculo sobre retorno y no así sobre indexación. La porción de la nueva ganancia se indexa a la inflación anualizada estimada, que sería de la siguiente manera:  $G_1 = G_0 * (1 + \pi)$ . Donde  $G_0$  es la ganancia inicial y  $\pi$  la inflación anualizada estimada.

Dada la tarifa ponderada de Bs1,88.- y habiéndose autorizado el incremento a Bs3,00.- para adultos sin modificar las otras tarifas, la estructura resulta de la siguiente manera:

|                            | A             | B            | A * B           |
|----------------------------|---------------|--------------|-----------------|
| Categoría                  | %<br>Usuarios | Tarifa<br>Bs | Tarifa<br>Pond. |
| Escolares y niños          | 23,83%        | 0,50         | 0,12            |
| Estudiantes universitarios | 14,81%        | 1,00         | 0,15            |
| <b>Adultos</b>             | <b>43,65%</b> | <b>3,00</b>  | <b>1,31</b>     |
| Adultos mayores            | 17,71%        | 1,00         | 0,18            |
| <b>TOTALES</b>             | <b>100%</b>   | <b>Σ</b>     | <b>1,75</b>     |

Calculada **1,88**  
± Superávit | Déficit **-6,89%**

De esta manera, queda un déficit de **-6,89%** por compensar a favor del transporte urbano, mismo que se representa comparando la tarifa ponderada generada por la nueva estructura de tarifas autorizadas ( $T_{aut}$ ) frente a la tarifa ponderada teórica calculada según el incremento de costos ( $T_{calc}$ ):

$$\Delta Def = \frac{T_{aut} - T_{calc}}{T_{calc}} * 100$$

#### 6. Evaluación de la tarifa a Bs3,50.- adultos según Ley Autonómica Municipal 1913/2026 de 02 de octubre de 2026

El D.S. 5716 de 18 de septiembre de 2026 modifica el precio de los combustibles en el país de la siguiente manera; el Diesel de Bs9,80.- a Bs17,95.- equivalente a un incremento de 83.16%

Seguidamente corresponde determinar, en función a la estructura de unidades por tipo de combustible, el incremento ponderado de los nuevos precios de los combustibles, que estaría dado de la siguiente manera:

| Variable            | Gasolina     | Diesel        | GNV          | Ponderado     |
|---------------------|--------------|---------------|--------------|---------------|
| Precio 1er ajuste   | 6,96         | 9,80          | 2,73         | 5,55          |
| Precio 2do ajuste   | 6,96         | 17,95         | 2,73         | 7,16          |
| <b>Δ 2do ajuste</b> | <b>0,00%</b> | <b>83,16%</b> | <b>0,00%</b> | <b>29,09%</b> |

Luego, el cálculo de la nueva tarifa ponderada:

|                            | Gasolina    | Diesel      | GNV         | Ponderado   |
|----------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| <b>Δ Tarifa 2do ajuste</b> | <b>1,96</b> | <b>3,00</b> | <b>1,77</b> | <b>2,08</b> |
| Combustible                | 0,52        | 1,34        | 0,20        | 0,53        |
| Resto                      | 1,14        | 1,36        | 1,10        | 1,16        |
| Ganancia                   | 0,31        | 0,31        | 0,47        | 0,38        |

Dada la tarifa ponderada de Bs2,08.- y habiéndose autorizado el incremento a Bs3,50.- para adultos sin modificar las otras tarifas, la estructura resulta de la siguiente manera:

|                            | A             | B                            | A * B           |
|----------------------------|---------------|------------------------------|-----------------|
| Categoría                  | %<br>Usuarios | Tarifa<br>Bs                 | Tarifa<br>Pond. |
| Escolares y niños          | 23,83%        | 0,50                         | 0,12            |
| Estudiantes universitarios | 14,81%        | 1,00                         | 0,15            |
| <b>Adultos</b>             | <b>43,65%</b> | <b>3,50</b>                  | <b>1,53</b>     |
| Adultos mayores            | 17,71%        | 1,00                         | 0,18            |
| <b>TOTALES</b>             | <b>100%</b>   | <b>Σ</b>                     | <b>1,97</b>     |
|                            |               | <b>Calculada</b>             | <b>2,08</b>     |
|                            |               | <b>± Superávit   Déficit</b> | <b>-5,09%</b>   |

De esta manera, queda un déficit de **-5,09%** por compensar a favor del transporte urbano.

Sin embargo, es sabido que, al menos en breve tiempo los precios de la gasolina especial y del GNV con relativa certeza les será levantada la subvención, y para cuando ello ocurra, repetirse el ejercicio, por lo cual es necesario establecer escenarios en tal caso.

## 7. Evaluación de una nueva estructura tarifaria para nuevos precios de gasolina especial y GNV.

Según Global Petrol Prices, la media del litro de gasolina en Sudamérica es de USD1,21.- lo que acorde a la variabilidad del tipo de cambio en Bolivia, podemos asumir que un precio liberado del litro de gasolina especial estaría alrededor de Bs14,95.- y por analogía el de GNV a Bs3,48.-

Si esta hipótesis se hiciera realidad, entonces bajo la misma metodología anterior, corresponde determinar, en función a la estructura de unidades por tipo de combustible, el incremento ponderado de los nuevos precios de los combustibles, que estaría dado de la siguiente manera:

| Variable            | Gasolina       | Diesel       | GNV           | Ponderado     |
|---------------------|----------------|--------------|---------------|---------------|
| Precio 2do ajuste   | 6,96           | 17,95        | 2,73          | 7,16          |
| Precio 3er ajuste   | 14,65          | 17,95        | 3,48          | 10,09         |
| <b>Δ 3er ajuste</b> | <b>110,49%</b> | <b>0,00%</b> | <b>27,47%</b> | <b>40,87%</b> |

Luego, el cálculo de la nueva tarifa ponderada:

|                            | Gasolina    | Diesel      | GNV         | Ponderado   |
|----------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| <b>Δ Tarifa 3er ajuste</b> | <b>2,73</b> | <b>3,25</b> | <b>1,96</b> | <b>2,48</b> |
| Combustible                | 1,09        | 1,34        | 0,26        | 0,75        |
| Resto                      | 1,30        | 1,56        | 1,17        | 1,29        |
| Ganancia                   | 0,35        | 0,35        | 0,54        | 0,44        |

Dada la nueva tarifa ponderada de Bs2,48.- corresponde encontrar la estructura tarifaria que nivele los precios vigentes a dicha ponderación y allí surgen dos preguntas:

- ¿Se incrementan todas las tarifas considerando que las tarifas anteriormente citadas tienen algo más de una década de estar sin modificarse?
- O, ¿se mantienen sin modificación las tarifas de menores, estudiantes y adultos mayores? Incrementando nuevamente solo la tarifa de adultos.

Entonces, la respuesta es estimar la estructura tarifaria para cada uno de dichas preguntas, generando los respectivos escenarios.

En el primer escenario, denominemos "A": Se modifican todas las tarifas y el resultado sería el siguiente:

|                            | A             | B                     | A * B       |
|----------------------------|---------------|-----------------------|-------------|
| Categoría                  | %<br>Usuarios | Tarifa<br>Bs          | Tarifa Pond |
| Escolares y niños          | 23,83%        | 1,00                  | 0,24        |
| Estudiantes universitarios | 14,81%        | 1,50                  | 0,22        |
| Adultos                    | 43,65%        | 4,00                  | 1,75        |
| Adultos mayores            | 17,71%        | 1,50                  | 0,27        |
| <b>TOTALES</b>             | <b>100%</b>   | <b>Σ</b>              | <b>2,47</b> |
|                            |               | Calculada             | 2,48        |
|                            |               | ± Superávit   Déficit | -0,14%      |

De esta manera, queda un déficit de **-0,14%** por compensar a favor del transporte urbano, es decir, técnicamente una alternativa de equilibrio.

En el segundo escenario, denominemos "B": Se modifica solo la tarifa de adultos y manteniendo sin cambios todas las demás tarifas, como viene sucediendo hace más de una década, y el resultado sería el siguiente:

|                            | A             | B                     | A * B          |
|----------------------------|---------------|-----------------------|----------------|
| Categoría                  | %<br>Usuarios | Tarifa<br>Bs          | Tarifa<br>Pond |
| Escolares y niños          | 23,83%        | 0,50                  | 0,12           |
| Estudiantes universitarios | 14,81%        | 1,00                  | 0,15           |
| Adultos                    | 43,65%        | 4,50                  | 1,96           |
| Adultos mayores            | 17,71%        | 1,00                  | 0,18           |
| <b>TOTALES</b>             | <b>100%</b>   | <b>Σ</b>              | <b>2,41</b>    |
|                            |               | Calculada             | 2,48           |
|                            |               | ± Superávit   Déficit | -2,70%         |

De esta manera, queda un déficit de **-2,70%** por compensar a favor del transporte urbano.

## 8. Coherencia de las propuestas desde la perspectiva de economía comparada

Planteados los próximos escenarios para el caso que finalmente se implementen los nuevos precios de gasolina especial y GNV –hipotéticamente a Bs14,95.- y Bs3,48.- respectivamente– planteando dos escenarios, donde en el "A" la tarifa adultos se elevaría a Bs4,00.- –modificando las otras tarifas– y en el "B" la tarifa adultos se elevaría a Bs4,50.- –sin modificar las otras tarifas– corresponde verificar la coherencia de éstas desde la perspectiva de la economía comparada con las ciudades de Asunción, Montevideo, Lima, Santiago y Buenos Aires, pero en relación a sus precios relativos y su paridad de poder adquisitivo; lo cual es como sigue:

| Ciudad       | Moneda    | Litro Combustible | Pasaje | Precio Relativo | PPA x Bs1.- | PPA Pasaje |
|--------------|-----------|-------------------|--------|-----------------|-------------|------------|
| Asunción     | Guaraní   | 7.490             | 3.400  | 2,20            | 951,86      | 3,57       |
| Montevideo   | Peso      | 90,45             | 52,00  | 1,74            | 9,82        | 5,30       |
| Lima         | Sol       | 5,78              | 3,20   | 1,81            | 0,67        | 4,78       |
| Santiago     | Peso      | 1.481             | 795    | 1,86            | 164,20      | 4,84       |
| Bs.As.       | Peso      | 2.067             | 853    | 2,42            | 205,54      | 4,15       |
| Santa Cruz A | Boliviano | 10,09             | 4,00   | 2,52            | 1,00        | 4,00       |
| Santa Cruz B | Boliviano | 10,09             | 4,50   | 2,24            | 1,00        | 4,50       |

La comparación de precios relativos permite evaluar de forma homogénea y adimensional el costo del transporte público frente al mercado de energéticos en cada ciudad analizada, que se expresa de la siguiente manera:

$$PR = \frac{P_{pasaje}}{Pltcom}$$

Donde PR es el precio relativo, es decir; cuántos pasajes equivalen al costo de un litro de combustible,  $P_{pasaje}$  es el precio unitario del pasaje de adulto en la respectiva ciudad, y  $Pltcom$  es el precio por litro del combustible de referencia en dicha ciudad.

Por otro lado, la comparación de paridad de poder adquisitivo del pasaje (PPAp) permite comparar el valor real del pasaje ajustado al factor de conversión de la moneda local respecto a la divisa de referencia, en este caso, equivalente al factor PPA por Bs1, expresado como PPA<sub>f</sub>:

$$PPAp = T_L * PPA_f$$

Donde  $T_L$  es la tarifa de transporte de cada ciudad.

En ambos escenarios para Santa Cruz de la Sierra, A y B, el precio relativo de un pasaje adultos respecto al litro de combustible equivale a 2,52 y 2,24 pasajes por litro, comparables con las ciudades de Buenos Aires (Bs.As. en 2,42) y a Asunción (2,20).

Por otro lado, desde la perspectiva de la paridad de poder adquisitivo (PPA) por cada Bs1.- solo Asunción tendría un pasaje más económico equivalente a Bs3,57.- para ambos escenarios y Buenos Aires en Bs4.15.- siendo más económico que el escenario B, pero más costoso que el escenario A. *Aclaración:* Fuera adecuado hacer una corrección adicional en función al PIB per cápita para precisar la asequibilidad del pasaje, sin embargo, la falta de información precisa, de temporalidad y unidad monetaria homogénea limita su inclusión.

## 9. Conclusiones y recomendaciones

Todo lo planteado está relacionado a una actualización de las tarifas bajo el modelo de negocios actual del transporte público urbano en Santa Cruz de la Sierra. Sin embargo, bajo un nuevo modelo de negocios, donde con criterio de eficiencia sean:

- a) Redefinidas las rutas,
- b) Tipo y tamaño de unidades de transporte,
- c) Tipo y tamaño de vías de la ciudad,
- d) Tipo de combustible,
- e) Sistema de tarifación por tramos,
- f) Sistema de paradas, u otros.
- g) Sistema de seguridad social de corto y largo plazo para los conductores
- h) Sistema de tributación al Servicio de Impuestos Nacionales (SIN)

Entonces las tarifas pudieran inclusive ser menores para quienes utilizan tramos cortos de traslado y quizás más onerosas para quienes utilicen tramos más extensos de traslado.

En caso de un siguiente ajuste de precios a la gasolina especial y el GNV, será una decisión política la que determine, llegado el caso, por cuál de los dos escenarios planteados –A o B– tomar la decisión, ambas son impopulares, pero es parte del ajuste a la realidad.

Por otro lado, al ser comparables los dos escenarios planteados –A o B– en términos de paridad de poder adquisitivo (PPA) y de precios relativos con otras ciudades del continente, consecuentemente debe ser comparable la calidad del servicio y claramente no lo es, por ende; una vez niveladas las nuevas tarifas debe exigirse también la nivelación de la calidad del servicio.

Una alternativa que puede perfectamente cumplir el rol de un parámetro consistente, sería aquel incremento de precios que el Gobierno Municipal de Santa Cruz de la Sierra, en el marco del Art. 4, parágrafo I del D.S. 5660 de 21 de julio de 2026, haya definido para el servicio de aseo urbano, como consecuencia del incremento del precio del diesel.

Seguidamente, se recomienda que el Gobierno Autónomo Municipal de Santa Cruz de la Sierra, en ejercicio de su competencia compuesta en relación a estadísticas municipales (Art. 302, parágrafo I, numeral 9 de la CPE) y transporte público urbano (Art. 96, parágrafo VII, numeral 1 de la Ley 031 de Autonomías) pueda desarrollar la producción y publicación de estadísticas relacionadas a la movilidad urbana de pasajeros, concentración de rutas entre líneas, tipo de combustible que utilizan las unidades de transporte, etc. para poder tener en un futuro mejor precisión en los análisis técnicos.

Finalmente, unidad de transporte público que trabaje en el municipio de Santa Cruz de la Sierra, debe tributar aquí mismo, para lo cual la coordinación del Gobierno Municipal con la ANH a efectos de seguimiento y carga de combustible debe ser una labor a desarrollar y/o ejercer tanto operativa como normativamente.