

SOLICITA RECALCULO DE LA TARIFA PLANA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO REGULAR DE PASAJEROS. - MANIFIESTA SITUACION ECONOMICA ACTUAL. - ADJUNTA ESTUDIO DE COSTOS. - MANIFIESTA PERJUICIOS DE CARÁCTER EXTRAORDINARIOS CON MOTIVO DE LA PANDEMIA MUNDIAL DE PÚBLICO CONOCIMIENTO Y DE POSIBLE REDUCCIÓN EN PARTIDAS DE SUBSIDIOS

Mar del Plata, Viernes 4 de Diciembre del 2020.

Sr. Presidente del
HONORABLE CONCEJO DELIBERANTE
Del Municipio de General Pueyrredón
Dr. Ariel Gerardo Martínez Bordaisco
Su despacho.

De nuestra consideración:

JUAN MARIA INZA DECAUX, en mi carácter de Presidente de la **CAMARA MARPLATENSE DE EMPRESAS DE TRANSPORTE AUTOMOTOR DE PASAJEROS (CAMETAP)**, que integran la totalidad de las empresas concesionarias de la prestación del servicio público de transporte urbano colectivo de pasajeros del Partido de General Pueyrredón, respetuosamente me presento y digo:

1.- LOS DERECHOS Y LA JURISPRUDENCIA EN LOS PROCESOS INFLACIONARIOS. -

Al respecto, la doctrina y jurisprudencia "*ius administrativa*" han dicho que el equilibrio económico - financiero de un contrato administrativo puede sufrir menoscabo por tres circunstancias fundamentales:

- a) causas imputables a la Administración – contratista, en tanto no cumpla con las obligaciones específicas que el contrato pone a su cargo, o introduzca “modificaciones” excesivas al mismo (responsabilidad contractual, que genera el derecho del contratista a ser compensado de todas las consecuencias económicas que generen: por ej. los arts. 30 y 53, inc. a) ley 13.064 fijan en un 20% el límite del ejercicio del “ius variandi”);
- b) Causas imputables al Estado (se trate o no el organismo contratante) y que incidan por vía refleja en el contrato administrativo (hecho del príncipe);
- c) Por trastornos de la economía general debido a circunstancias externas no imputables al Estado (teoría de la imprevisión)¹.-

En tal sentido, la ecuación económica de nuestro contrato está sufriendo una grave distorsión como consecuencia de la decisión unilateral del Poder Ejecutivo Nacional de devaluar el signo monetario, lo que produjo, como contrapartida, el proceso inflacionario en el que estamos inmersos los argentinos que afecta directamente a los insumos básicos necesario para la correcta prestación del servicio público de transporte urbano colectivo de pasajeros. -

El contrato de concesión que nos vincula con la Municipalidad de General Pueyrredón, en las condiciones económicas actualmente vigentes, se ha tomado de imposible cumplimiento. -

Ello significa que, en la especie, estamos ante la segunda de las hipótesis de ruptura del equilibrio económico financiero del contrato, que es la que se denomina teoría del “Hecho del Príncipe” (*Factum principis*), determinante de la llamada “*alea administrativa*”, por oposición al “*alea económica*”, propia de la llamada “Teoría de la imprevisión”, alea ésta “ajena” a la voluntad estatal².-

Esta teoría, considerada como una de las más confusas del derecho administrativo³, fue elaborada para corregir las consecuencias de aquellas intervenciones de los poderes públicos que tenían por efecto afectar, con medidas generales, las condiciones jurídicas conforme a las que el contratista ejecutaba su contrato.-

El hecho del príncipe puede emanar de cualquier órgano y/o repartición estatal, perteneciente a un mismo orden jurídico, ya sea nacional o provincial, se trate o no de la Administración contratante (para algunos autores se

¹ Cassagne Juan Carlos en “El contrato administrativo”, 3° ed., editorial Abeledo Perrot, pag. 105 y ss.

² Marienhoff, pag. 476.

³ Laubadere, André de, en “Tratado de Derecho Administrativo”, t. II, n° 1291, páng. 516 y citado por Cassagne en pag. 106 nota n° 68 de su obra citada anteriormente.

limita a actos de la misma autoridad) y el mismo confiere el derecho al contratista a requerir una indemnización integral por tratarse de un comportamiento del Estado (a diferencia de la "teoría de la imprevisión" cuya reparación no es integral sino parcial, dado que no es imputable específicamente al Estado).-

Las condiciones exigidas para invocar el "hecho del príncipe" – que, como hemos visto a través del significativo incremento de los insumos más importantes, se cumplimentan en nuestro caso particular–, son los siguientes:

- a) que la medida general adoptada emane de una autoridad estatal perteneciente al mismo orden jurídico de la administración contratante;
- b) que exceda el alea "normal" del contrato, esto es, que torne algo más oneroso o difícil el cumplimiento de las obligaciones,
- c) que sea imprevisible; no considerando como tal la invocación de un hecho propio del órgano contratante⁴;
- d) que cause una verdadera alteración o trastorno en el contenido del contrato (sanción de nuevos impuestos, leyes sociales, etc.);
- e) que exista una relación de causalidad y que el daño sea cierto y especial.

La gravedad de la situación está dada porque la Municipalidad nos ha encomendado la organización y el funcionamiento del servicio público de transporte por medio del otorgamiento de una concesión a "título oneroso", lo que implica que, para su prestación, percibimos una retribución que le plasma a través del precio que abonan los usuarios. -

Así se desprende del pliego de bases y condiciones aprobado por la Ordenanza Nº 16.789, el que establece que los servicios que debe prestar el concesionario se compensan mediante el pago de "tarifa" que resulta equivalente al precio final de un viaje; expresando en el art. 1 que:

"Se establece que el ingreso por los servicios será mediante el pago de tarifa por parte del usuario. Para hacer uso del servicio, el público usuario deberá adquirir previamente su boleto, pase o abono, conforme el Sistema de Comercialización de Boletos o en su defecto efectuar el pago a bordo de la unidad. Asimismo, el/los concesionarios podrán percibir ingresos por publicidad en las unidades y/o tarjetas magnéticas ajustándose a las reglamentaciones vigentes o las modificatorias que el Poder concedente establezca oportunamente"

⁴CS. Fallos 308-821 en "Rosa María Juan Martínez Suárez de Tinayre c. ATC."

Esta premisa es ratificada, además, por otras previsiones del pliego licitatorio, entre las que se encuentran la que dispone que el valor de la "tarifa retributiva del servicio" apunta a representar el costo teórico que permita la "autosustentabilidad" del sistema técnicamente estructurado, por lo que en su estructura debe reflejar las variaciones de los costos y de eficiencia del sistema (CS, en "Maruba", ver en LL 1999-F-454). -

En otras palabras, en los contratos de concesión de servicios públicos la "tarifa" retributiva del servicio constituye el centro alrededor del cual gira todo el contrato, al constituir uno de los principales elementos que vinculan a todos los sujetos involucrados en la relación jurídica, es decir, al Estado concedente, al concesionario y a los usuarios (Blanchi, Alberto, en "La tarifa en los servicios públicos (del Rate of return al price cap)", en "Contratos administrativos", ed. Ciencias de la Administración, año 1999, pag. 50A).-

De esta forma, entonces, y a efectos de asegurar la regularidad y la continuidad en la prestación del servicio público de que se trate, las tarifas deben ser, en su valor, suficientes para cubrir los costos de mantenimiento, de explotación, de expansión y mejoramiento; la amortización de los bienes, los costos financieros e inversiones, y la razonable rentabilidad del concesionario^{5 6}.-

El mantenimiento de la ecuación económico financiera de las concesiones constituye una cuestión de orden público, ya que la actual situación deficitaria del sistema no sólo redundará en la imposibilidad de los concesionarios de cubrir los costos de explotación y de obtener una "utilidad razonable", sino que, lo que es más grave aún, desembocará en un impedimento para brindar un servicio regular y eficiente, conforme con el compromiso que los concesionarios asumieron ante la comunidad marplatense⁷.-

2.- GRAVES PERJUICIOS ECONÓMICOS DERIVADOS DEL EFECTO "CORONAVIRUS"

- El presente informe implica un breve análisis que permite esbozar el impacto en la ecuación económico – financiera de las empresas de transporte público de

⁵ Bianchi, Alberto, Rev. Der. Adm., 1998, año 10, dice que la tarifa representa el precio que el usuario debe pagar por el servicio prestado. Y a la vez representa el monto de la retribución que el concesionario recibe por la prestación de los servicios (pag. 37).

⁶ Las empresas tienen derecho a tener ganancias razonables para así asegurar la estabilidad y crecimiento del sistema (Gordillo, Agustín, "Tratado Derecho Administrativo", t. II-VI-19); por ello es que debe asegurarse el respeto de la necesaria proporcionalidad entre el servicio prestado y la retribución abonada (ver Gordillo, op. cit, pag. 20 y nota 3.36, referenciando el voto del Juez Uslenghi, en el caso "Fernández", publicado en LL 1997-E-535).

⁷ Cincunegui, op. cit, pag. 1, in fine.

pasajeros del Partido de General Pueyrredón derivada de la aplicación de las diferentes y sucesivas medidas de seguridad sanitaria adoptadas recientemente por el Gobierno Nacional, Provincial y Municipal.

- En fecha el 12 de Marzo de 2020 se dictó el Decreto Nº 260 por el cual se amplió en nuestro país la emergencia pública en materia sanitaria que se está viviendo a nivel mundial.
- Días más tarde, a través del anuncio de fecha 15/03/2020 que el Presidente de la Nación emitió en los medios de comunicación, se procedió a suspender las clases presenciales en materia educacional en todos sus niveles. Esto abarcó nivel primario, nivel secundario y nivel terciario. Al día de la fecha ningún establecimiento educacional permanece abierto.
- En el mismo orden, se dispuso a las personas mayores de 60 años y grupos en situación de mayor riesgo ante el Coronavirus, de concurrir a sus lugares de trabajo.
- Atento la situación descrita, desde las empresas de transporte de Mar del Plata, se comenzó a observar una abrupta caída de los pasajeros transportados y, por ende, de la recaudación, teniendo que adaptar la prestación de los servicios a la realidad que día a día cambiaba para todos.
- Un análisis efectuado a nivel global sobre información estadística de las empresas locales arrojó que comparativamente con días anteriores a los anuncios antes mencionados, el nivel de actividad se mantuvo relativamente estable, pero a partir de las recomendaciones destinadas fundamentalmente a la prevención del contagio y propagación del Coronavirus, la caída fue estrepitosa, pasando de un 60% inicialmente hasta llegar al 75% la cuantía de la merma sufrida.
- Las empresas fueron adecuando la prestación de los servicios ante tal realidad, reestructurando las frecuencias conforme las exigencias del Contrato de Concesión vigente y con plena interacción con el organismo de contralor en la materia a nivel municipal.
- Sin embargo, la estructura de costos que deben soportar las empresas de este ramo, tiene un alto componente de Costos Fijos que no pueden mitigarse: en tal sentido; Remuneraciones y Cargas Sociales (ya que el 100% de la planta de trabajadores, choferes y personal de estructura de apoyo, se encuentran mensualizados), Reparaciones y Mantenimiento de las Unidades, así como también las cuotas pendientes de cancelación por la financiación ante la

renovación de parque móvil, etc. Sólo algunos ítems pueden regularse, tales como el consumo de gas oil.

- Toda esta caída en la actividad provocó un cuantioso desfasaje económico financiero en las empresas, ya que comienzan a verse en peligro el cumplimiento normal y habitual de las obligaciones asumidas: las compras de gas oil deben ser abonadas de contado, las remuneraciones a fin de mes deberán ser saldadas en tiempo y forma, las compras de bienes y servicios financiadas a través del sistema bancario (cheques diferidos) y cuyos vencimientos operen de aquí en más también verán peligrados su posibilidad de cobertura.

3.- DESCRIPCIÓN DE LA SITUACIÓN DE LAS EMPRESAS

Desde la Cámara Marplatense de Empresas de Autotransporte de Pasajeros (CAMETAP) manifestamos que nuestras asociadas no se encontraron ni se encuentran hoy en día ajenas a los avatares de este incierto contexto en el cual estamos todos sumergidos. La abrupta caída en el nivel de actividad en el cual nos vimos inmersos, que se traduce en el mayor descenso que se haya sufrido en la historia del sector, llegó al punto máximo del 90% duramente los primeros meses del Aislamiento Social Preventivo y Obligatorio. Hoy en día nos encontramos trabajando al 30% de nuestro nivel de actividad habitual.

El desaliento al uso del transporte público promovido desde los sectores que toman las decisiones en torno a la movilidad en el marco de la Pandemia, limitándolo únicamente a las trabajadoras y trabajadores de actividades esenciales, marca un poco el futuro en el corto y mediano plazo.

Desde el primer momento, nuestra actividad fue señalada por el sector público como ESENCIAL, lo cual no es menor por la importancia que ello representa, cubriendo un servicio básico esencial de la población. Empero, lo anterior no fue ni es acompañado por políticas de apoyo que garanticen un marco para la sustentabilidad de la actividad.

Los beneficios derivados del Programa de Apoyo al Consumo y la Producción, en su expresión A.T.P., fueron denegados al sector del transporte urbano y suburbano, sosteniendo la negativa en el requisito de estar percibiendo subsidios estatales. Claramente, esta restricción no tiene un sustento lógico, toda vez que la asistencia que el Estado comenzó a brindar a partir del año 2002 y hasta la fecha al sector se fundamenta en lograr una tarifa accesible a toda la población. De hecho, si la génesis

de esa asistencia nunca hubiese ocurrido, el precio del boleto en toda la República Argentina hubiera sido mucho más oneroso. Este paliativo que existía antes de la pandemia generada por el COVID-19, continúa vigente pero para lograr el cometido anterior, pero de ninguna manera viene a amortiguar los efectos de esta nueva circunstancia. El contar con el beneficio del A.T.P., que permita cubrir aunque sea en parte el salario del personal de nuestro sector, resulta tan crucial como para el resto de las actividades. Sumado a ello, los subsidios corrientes se están percibiendo de manera más asincrónica en relación a otras jurisdicciones provinciales.

Los servicios fueron reprogramados y adaptados a esta nueva realidad, las nóminas de personal no sufrieron modificaciones. Todas las empresas priorizaron el Capital Humano a costa de un fuerte endeudamiento, y peligrando a su vez el acceso a recursos también esenciales, como por ejemplo el combustible.

Ante la falta de respuesta del Estado, las empresas nucleadas en la Cámara Marplatense de Transporte Automotor de Pasajeros (CAMETAP) han debido recurrir a diferentes herramientas de financiación para poder enfrentar los costos más urgentes y no evitables. Adelantos en Cuenta Corriente, Descuento de Cheques, e incluso Préstamos Bancarios. Ante esta situación, la capacidad de cancelación de los mismos resulta absolutamente prohibitiva.

El pasado 27/11/2020 hemos sido informados por la organización que nuclea a todas las empresas prestatarias del transporte urbano en el Interior del país (F.A.T.A.P.) un comunicado en el cual se nos anuncia de la firma de la Resolución 276/2020, la cual debería dar continuidad a la percepción del Subsidio denominado FONDO COVID. Sin embargo, la noticia fue diferente: de las cuatro cuotas restantes para finalizar el año 2020, sólo serán abonadas tres de ellas (se elimina la percepción de un mes) y a su vez, las cuotas que sí se abonarán tendrán una quita del orden del 17%.

A todo esto, también se nos informa de la negociación de las nuevas paritarias de U.T.A., habiéndose firmado también el viernes próximo pasado un incremento del 30% en los haberes de todas las categorías, con más la fijación de una suma No Remunerativa Extraordinaria de \$ 20.000 para cada empleado, retroactiva al Mes de Septiembre del 2020. En los términos de F.A.T.A.P.: "los subsidios serán igualmente insuficientes para atender los reclamos de recomposición salarial formulados por UTA; por lo que resulta insoslayable concluir que la discontinuidad de los subsidios aquí manifestada, producida bajo la gestión del Ministerio de Transporte de la Nación con la conducción del Lic. Mario Meoni, no tiene precedentes desde la instauración de los subsidios al sector desde el año 2002, y profundiza, además, la situación de

injustificada inequidad respecto del tratamiento que el mismo Ministerio confiere al AMBA, a la que legítimamente se le compensará el déficit producto de la pandemia y los mayores costos salariales, sin solución de continuidad en el aporte de subsidios nacionales”.

Cada uno de los puntos antes mencionados socava más y más la posibilidad de sobrevivir, tal como están transitando la mayoría de los rubros hoy en día.

Ante el estado de situación, la única salida que se puede avizorar en el cortísimo plazo es la adecuación tarifaria. La nueva ecuación económico-financiera dadas estas perspectivas arroja un escenario que duplica sin más la tarifa del transporte hoy vigente. Esos montos de subsidios son los que se aplican al pago de los haberes de todos los empleados, choferes y personal de apoyo, de las empresas del transporte de pasajeros, ya que son los únicos fondos disponibles hoy en día para afrontar ese costo.

A su vez, aún no se ha percibido de la Provincia de Buenos Aires parte de la última cuota de la Resolución Nº 196 del denominado "Fondo Covid", especialmente destinado a paliar esta magra situación, siendo que otras provincias ya lo han transferido hace casi un mes.

Ya se encuentra vigente una nueva Resolución Nº 276, y cada Provincia es responsable por la administración de dichos fondos, y el Estado Nacional participa en ese aporte siempre que cada jurisdicción suscriba el convenio correspondiente. Al día de hoy, sabemos que la Provincia de Buenos Aires no lo ha hecho, y eso tiene un impacto directo: Mientras en otras provincias las empresas de transporte de pasajeros ya han percibido las primeras dos cuotas de este nuevo acuerdo, la nuestra siquiera suscribió ese acuerdo, lo que deriva en fuertes retrasos en las partidas que mensualmente se deben percibir.

4.- COMUNICADO DE F.A.T.A.P. (VIERNES 30/10/2020)

Ante la manifestación del representante del Ministerio de Transporte de la Nación, Dr. Matías Moreno Espeja, en el sentido de que no existirán aportes adicionales a los previstos en el Art. 4º de la Ley 27.561 dado que solo realizarán aportes para los meses de noviembre y diciembre, distribuyendo el remanente de los fondos de la Resolución Nº 196/20 (\$ 4.000.000.000), con lo cual quedan sin aportes los meses de septiembre y octubre, cuotas 9 y 10 (hoy en día ese monto prorrateado en 3 cuotas restantes), sin respetar la continuidad de los aportes de \$1.600.000.000 comprometidos en forma mensual, desconociendo así los compromisos asumidos por el

Ministro y el Sub-Secretario de Transporte de la Nación de sostener un aporte cuatrimestral de \$6.500.000.000, tal como surge de las Resoluciones N° 14/20, 140/20 y 196/20, los que, de concretarse, serán igualmente insuficientes para atender los reclamos de recomposición salarial formulados por UTA; por lo que resulta insoslayable concluir que la discontinuidad de los subsidios aquí manifestada, producida bajo la gestión del Ministerio de Transporte de la Nación con la conducción del Lic. Mario Meoni, no tiene precedentes desde la instauración de los subsidios al sector desde el año 2002, y profundiza, además, la situación de injustificada inequidad respecto del tratamiento que el mismo Ministerio confiere al AMBA, a la que legítimamente se le compensará el déficit producto de la pandemia y los mayores costos salariales, sin solución de continuidad en el aporte de subsidios nacionales. Por todo ello, esta FEDERACION, MANIFESTA:

Que los fondos que el Ministerio anuncia como disponibles hasta fin de 2020 resultan claramente insuficientes para sostener los salarios devengados y la prestación regular de los servicios, menos aún para dar cumplimiento a eventuales incrementos salariales que pudieran surgir de la negociación paritaria.

Que resultará en lo sucesivo materialmente imposible continuar con los acuerdos alcanzados en cada una de las jurisdicciones del Interior del País y menos aún afrontar el pago de los salarios en tanto no se cuente con los fondos nacionales necesarios para esos fines. Igualmente ilusoria resulta la posibilidad de formular cualquier propuesta razonable y previsible para atender el justo reclamo de recomposición salarial formulado por la UTA, para lo cual, además, resulta imprescindible renovar los acuerdos oportunamente alcanzados en los términos del art. 223 bis de la LCT, atento que la situación provocada en el transporte del Interior por la emergencia sanitaria y las medidas restrictivas de la circulación se mantienen, y en algunos casos se profundizan, impactando negativamente en la recaudación y el volumen de pasajeros transportados.

Coadyuva a la gravedad de la situación que exponemos la media sanción en la H. Cámara de Diputados de la Nación del proyecto de presupuesto nacional que constituye en sí un nuevo reparto inequitativo de los fondos nacionales destinados al transporte de pasajeros del Interior, e implica un grave retroceso para el sector, atento a la elocuente disminución de los aportes nacionales al sistema, que ni siquiera han alcanzado los \$24.000.000.000 oportunamente anunciados por el Ministerio de

Transporte y reclamados por UTA como fondos para el año 2021, lo que llega a extremos de que las sumas proyectadas se encuentran muy por debajo aún de las que fueron reclamadas para el año en curso. En ese sentido esta Federación recientemente ha realizado una presentación ante la comisión de Transporte de la H. Cámara de Diputados de la Nación por la cual se aportaron los elementos de convicción y valoración, así como los datos técnicos necesarios y precisos, conforme estadística del sistema SUBE, que contemplan los costos reales del sistema del Interior, bajo las mismas condiciones metodológicas y presupuestos de subsidios vigentes hasta 2018 entre SISTAU, Gas Oil y CCP, que implican que el Interior del País requiere, para continuar prestando los servicios y sosteniendo las fuentes de trabajo, un aporte del Estado Nacional de \$42.000.000.000 para el año 2021.

Resulta asimismo imprescindible que los poderes concedentes y los estados provinciales asuman la responsabilidad que les compete como titulares de los servicios y produzcan las urgentes medidas necesarias para compensar el grave déficit provocado tanto por el impacto de la pandemia en la movilidad de los ciudadanos como también por los mayores costos que implique el resultado de la paritaria que se halla en proceso de negociación.

En este marco, resulta necesaria la discusión e implementación de los nuevos valores de las tarifas del servicio en todo el Interior del País dejando a las jurisdicciones provinciales en libertad de acción al respecto a fin de que las prestadoras puedan al menos parcialmente, recomponer parte de sus ingresos, circunstancia que profundizará las asimetrías que lamentablemente se registran con el valor de las tarifas que deben abonar los usuarios del Interior del País. En defecto de lo aquí expuesto, será ineludible la inmediata restructuración y reducción de los servicios del transporte público del interior del país, con su impacto en las plantillas del personal afectado a ellos.

5.- ESTUDIOS DE COSTOS REALIZADOS POR LA C.A.M.E.T.A.P. ACTUALIZADO CON PARÁMETROS 10/2020

Se ha efectuado conforme el anexo al presente el estudio de costos. **El cálculo general de la tarifa plana actual determina un monto de PESOS SESENTA Y NUEVE CON 14/00 (\$ 69,14).**

6.- PASAJEROS QUE "GOZAN" DE ATRIBUTOS SOCIALES

Con la implementación del Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE), grupos de usuarios tales como Jubilados, Pensionados, Empleadas de Casas Particulares, Beneficiarios de Planes Sociales, se encuentran alcanzados por el beneficio denominado "Atributo Social", el cual consta actualmente de un descuento en el valor de su pasaje del 55% (que se aplica al momento de cancelar su boleto a bordo con la respectiva tarjeta personalizada). Dicho beneficio, posteriormente es compensado a las Empresas directamente por el Estado Nacional (vale decir, esos valores NO están incluidos en SISTAU ni CCP).

Actualmente el 35 % de los pasajeros que abonan boleto ("PASAJEROS QUE PAGAN", según la metodología) son beneficiarios del anterior descuento. El incremento tarifario propuesto, impactará en tan sólo \$ 15,25 por boleto para éste segmento.

Como nuestras empresas continúan en la Red SUBE, los usuarios de tarjetas con el beneficio de Atributo Social, continuarán abonando el 45% del valor tarifario que consuman. El 55% restante, el Estado Nacional actualmente lo reintegra a las Empresas, pero con una demora de 60 días, hecho que genera un serio problema financiero a las empresas, ya que cuantitativamente el 20% de la recaudación de las empresas se encuentra desfasada en el tiempo en 2 meses.

7.- CONCLUSION FINAL. -SOLICITA AUMENTO DE LA TARIFA. -

El contrato de concesión de servicios públicos es un contrato de "larga duración" que se caracteriza por su naturaleza esencialmente sujeta a cambios y adaptaciones a lo largo del período de cumplimiento, siempre sobre la base de un

acuerdo asentado en un mecanismo de mantenimiento permanente de un equilibrio dinámico de las prestaciones de ambas partes.

Y esta realidad se presenta de este modo porque ninguna de las partes del contrato —la Municipalidad y los empresarios del transporte— podríamos determinar al principio de su ejecución cuál será con exactitud y precisión el tamaño de su prestación a lo largo de todo el contrato. Por ello es que resulta vital la existencia de mecanismos que sean idóneos para revisar en modo habitual el equilibrio de las prestaciones en el período de su ejecución contractual.

Y así como nuestra obligación se centra en la prestación del servicio público dentro de los principios de "generalidad", de igualdad de trato, y de regularidad y obligatoriedad que conlleva su continuidad; resulta imprescindible que la Municipalidad de General Pueyrredón materialice las potestades públicas indispensables para morigerar los efectos nocivos que los altos costos provocan en la ecuación económica financiera de los concesionarios que, como hemos acreditado, se encuentran nuevamente en una situación de desequilibrio que puede afectar la debida prestación del servicio.

En virtud del análisis y los argumentos transcritos en la presente es que solicito, a este cuerpo estatal, que determine el aumento **general de la tarifa plana del servicio de transporte público urbano regular de pasajeros del partido de General Pueyrredón a PESOS SESENTA Y NUEVE CON 14/00 (\$ 69,14).**

Saludo a Usted muy atentamente

JUAN MARIA INZA DECAUX
PRESIDENTE
CAMET P
30.799.022