



Av. Constitución N° 10.250

(7600) MAR DEL PLATA

(0223) 487-3396

Mar del Plata, 1 de Junio de 2023

Señora Presidente del
Honorable Concejo Deliberante
Municipalidad del Partido de General Pueyrredón

Dra. Marina Sánchez Herrero

S _____ / _____ D

Por medio de la presente, **JUAN MARÍA INZA DECAUX, DNI 30.799.022**, en mi carácter de Presidente de la Cámara Marplatense de Empresas de Transporte Automotor de Pasajeros (CAMETAP), tengo el agrado de dirigirme a Usted a efectos de exponer nuestra opinión respecto del proyecto de Pliego para la Licitación Pública nacional e Internacional del Servicio Integrado de Transporte Urbano SITU en el partido de General Pueyrredón, de trámite por Expte. 2004-D-2022, elevado por el Departamento Ejecutivo Municipal para el tratamiento en ese Honorable Concejo Deliberante.

Habiendo tomado vista del citado proyecto, corresponde adelantar, por las consideraciones que expondremos a continuación, nuestra absoluta oposición al mismo, atento a que contiene previsiones y/o requerimientos que lo tornan inaplicable por antieconómico, afectan negativamente a los vecinos del Partido y/o a las arcas municipales y, además, atentan directamente contra los derechos e intereses de las empresas de transporte locales.

Si bien la técnica utilizada para la estructuración y desarrollo del Pliego de licitación no resulta cuestionable, su análisis permite concluir que existe una evidente disociación entre las previsiones del mismo y la realidad socio económico del ámbito donde se pretende poner en práctica, lo cual lo vuelve un documento teórico inaplicable.

En toda regulación de servicios públicos, el regulador debe fijar las previsiones en miras al objetivo que se espera alcanzar en un plazo de tiempo determinado, siendo imposible que ese mismo cometido esté previsto como punto de partida inicial del servicio que se regula.

En ese orden, corresponde realizar las siguientes observaciones:

1.- Estudio general de base utilizado para planificar y determinar las necesidades de transporte.

El Pliego de Licitación se halla estructurado en base al EOD del año 2013, al Plan Maestro de Transporte y Tránsito de General Pueyrredón que data del año 2015 y al análisis de los datos SUBE del período 2017-2019, reconociendo el impacto de la pandemia, aunque no lo contempla al momento de definir variables.

Es decir que la información de base y los datos utilizados para determinar las exigencias, corresponden a momentos y situaciones que en nada se corresponden a la realidad actual, ni en lo que respecta a la demanda de viajes, ni a la situación socio económico que atraviesa el país en general y al sector del transporte automotor de pasajeros en particular.

No es posible estructurar el diseño de una red de transporte sin ponderar adecuadamente cómo la coyuntura impacta en la actividad que se pretende regular. Esta es la característica saliente del Pliego, un documento técnicamente muy elaborado, pero absolutamente inaplicable.

Son muchas las cuestiones de público conocimiento que atentan directamente contra el éxito de la Licitación en los tiempos y formas como la misma esta formulada, pudiendo sintetizarlas en las severas restricciones a las importaciones que afectan tanto la posibilidad de adquirir nuevas unidades así como acceder a repuestos y accesorios, el impacto en la estructura de costos y por ende en la tarifa, una inflación anual de más del 100% anual, la crisis económica del país que genera un alto nivel de incertidumbre sobre el mantenimiento de los subsidios que otorgan los Estados Nacional y Provincial.

Si consideramos que entre las exigencias del Pliego se contempla que desde el inicio del servicio licitado se agreguen vehículos al parque móvil existente en el sistema, que además se incorporen unidades con características (articuladas, piso bajo, impulsadas a energías alternativas) e innovaciones tecnológicas que aumentan el precio corriente de las mismas, la realización de obras complementarias como refugios o paradores, etc., observamos la disociación señalada entre el documento del regulador y la realidad en la que tendrá sus efectos.

Por otra parte, es claro que cualquier sistema por redes, agua, energía eléctrica y en este caso el transporte de nuestro distrito, se encuentra en parte desadaptado para las necesidades actuales y futuras de nuestra comunidad: para corregirlo deberá considerar la información actualizada disponible.

En este entendimiento es que creemos necesario partir de la situación actual de funcionamiento del sistema de transporte y establecer determinados hitos iniciales, revisables anualmente, teniendo en cuenta la información que reporta el sistema SUBE y de ser necesario corregir la operatividad de las prestaciones a las nuevas necesidades.

Con el objeto de tener una visión aproximada del estado de situación de los parámetros de tráfico básicos del sistema, se ha realizado un análisis de la variación de los mismos durante los años 2019-2022. La información fue extraída de los registros del sistema SUBE. Se ha identificado la caída tanto de la demanda (pasajeros transportados) y oferta (kilómetros recorridos) respecto de los registros correspondientes al año 2019.

Del análisis realizado se puede concluir que la demanda promedio para el 2022 registra una caída respecto del año 2019 del 30 %, circunstancia esta que relacionada con la oferta de servicios para el año 2022 determina un valor del IPK igual a 2,17, es decir el 16 % por debajo de los registros en el año 2019. El efecto "post-pandemia" todavía se hace ver, y pese a la normalización de las actividades, la demanda no ha logrado recuperarse.

Asimismo, el nivel de gratuidad vinculada a la totalidad de pasajes rondó durante el 2022 el 15% (téngase presente que eliminando los tres meses de período estival en donde la afluencia de escolares es menor, el porcentaje se eleva hasta el 18/19%) y no debe soslayarse un suceso en aumento: hoy en día, aproximadamente la mitad de los pasajeros que pagan boleto lo hacen a través del beneficio de "Atributo Social", que implica un descuento del 55% en su tarifa que las empresas perciben con un retraso de 60 días.

En el marco del escenario político y económico actual, que es de gran incertidumbre para los próximos meses permite inferir que en el corriente año

difícilmente se logrará alcanzar los niveles de demanda y consecuentemente de oferta de servicios, que se registraron en el año 2019.

Si bien la conclusión señalada precedentemente es un hecho socio- económico de contenido político y por lo tanto responsabilidad de la Autoridad de Aplicación, no debe de dejar de interesar y preocupar al sector empresario por el impacto económico que tiene en la ecuación ingreso-costos, circunstancia ésta que además está íntimamente vinculada con el llamado a licitación; licitación que prevé un significativo incremento de la oferta con la consiguiente caída del IPK.

Atento a lo expuesto, y en circunstancia de una licitación tan importante, requiere análisis y estudios económicos profundos de todas las variables que deben ser consideradas en las ofertas.

Tal como expresamos anteriormente, debe tenerse en cuenta que, en el marco de la incertidumbre económica actual, los rubros más importantes que conforman la estructura de costos de la explotación de los servicios están íntimamente ligados al comportamiento de la macro y microeconomía de la nación.

2- Tratamiento de la cuestión referida al monopolio.

El Pliego prevé en distintos artículos, previsiones orientadas a la prevención de prácticas monopólicas, no surgiendo con claridad el objetivo de las mismas.

No puede desconocerse que se trata de la encomienda de un servicio público de red en los cuales los monopolios son considerados "naturales" territorialmente, cuestión ésta que es reconocida y aceptada no solo por la doctrina sino también por las regulaciones de los mismos.

La inmensa mayoría de los servicios públicos se asocian a monopolios naturales o economías de redes: la electricidad, el gas, el agua, los ferrocarriles, los subterráneos y también el transporte público urbano automotor.

Son redes únicas debido a la magnitud del capital fijo que exige su existencia, lo cual hace absolutamente que exista competencia. Otro aspecto es que dichas redes se encuentran desarrolladas en el espacio público que es propiedad del Estado.



Av. Constitución N° 10.250

(7600) MAR DEL PLATA

(0223) 487-3396

Por lo antedicho, no corresponde el tratamiento dado en el Pliego mediante la aplicación irrestricta de la Ley 27.442 tal como si se tratara de una cuestión de mercado.

El exceso de rigorismo en la cuestión tratada parecería estar más orientada a los actuales concesionarios que a la prevención de una cuestión monopólica, que reiteramos, no es aplicable en dichos términos a la regulación de un servicio público de redes y que redundaría en la generación de mayores costos o, en su caso, en la imposibilidad de optimizar bienes y recursos a fin de hacer más eficiente y económica la propia prestación.

La pretendida prevención de prácticas monopólicas llega al absurdo de requerir la intervención del Concejo Deliberante frente a un cambio en la composición accionaria de una prestadora, por lo cual debemos imaginar que, ante el fallecimiento de un socio, no bastaría con la culminación del proceso sucesorio para determinar la nueva composición accionaria, sino que además debería darse intervención al Departamento Legislativo municipal.

La aplicación del Capítulo III de la Ley 27.442 presupone una regulación que no encuentra un antecedente similar en la normativa nacional o provincial que reglamente el servicio de transporte público automotor urbano en esas jurisdicciones.

Por el contrario, la Ley Orgánica del Transporte de la Provincia de Buenos Aires (D.L. 16378/57 y modific.) establece en su artículo 25 que *"...La Dirección podrá autorizar convenios especiales para la racionalización de los servicios mediante el uso común de facilidades, servicios y estaciones, distribución de servicios y horarios en recorridos comunes, extensiones recíprocas sobre sus respectivos recorridos, tarifas combinadas, validez alternativa o recíproca de pasajes, comunidad de ingresos o tráficos u otras fórmulas de operación o tráfico conjunto cuando ellas concurren a una mejor coordinación y economía con arreglo al artículo 9º y no perjudiquen a otras empresas establecidas."*

Al tratarse de una encomienda del Estado hacia un tercero para que este realice la prestación, lo que corresponde al regulador, es establecer un adecuado nivel de control de las condiciones de prestación.

En este aspecto, también la confección del Pliego se presenta como un texto teórico de imposible aplicación práctica. La excesiva complejidad de las normas referidas al control de calidad, con fórmulas matemáticas incluidas, sin dudas constituiría una fuente inagotable de conflictos entre Concedente y Concesionarios, atentando contra una de las funciones del Estado en la concesión de un servicio público como es el control de funcionamiento del mismo.

3.- Manifiesta discriminación contra las empresas prestadoras actuales.

En primer lugar, corresponde resaltar que las actuales operadoras del servicio de transporte público urbano, son empresas conformadas en su totalidad por vecinos que residen y tributan en el Partido de General Pueyrredón, no se trata ni de empresarios ni de grupos económicos sin vínculo personal y familiar con el municipio.

Estos mismos empresarios locales, han venido prestando el servicio público conforme a la regulación dictada por los Departamentos municipales, sujetándose a las exigencias y requerimientos que sucesivamente se han ido dictando.

El análisis del Pliego y fundamentalmente la parte atinente a la Evaluación de las Ofertas, refleja que el mismo fue elaborado despreciando la existencia actual de la prestación y, además, entendemos por los motivos que sucintamente expondremos, que discrimina a las empresas que están a cargo del mismo.

En primer lugar, contrariando la práctica absolutamente usual en licitaciones de los sistemas de transporte, no se valora el antecedente de prestador local. Este antecedente no solo pondera positivamente a quién posee la experiencia en la propia ciudad, cuenta con la infraestructura necesaria, conoce la realidad de la movilidad local y además ha llegado a la finalización del plazo de concesión habiendo cumplido con la normativa aplicable por el propio municipio.

El Pliego puntúa significativamente los criterios Antigüedad en el Rubro, sin precisar a qué se refiere por "Rubro" y "Antecedentes", refiriendo a esta como la prestación en "servicios similares". La vaguedad en la definición de estos criterios de alto puntaje contrasta claramente con la minuciosidad descriptiva que caracteriza este Pliego.



La misma imprecisión de conceptos aparece en el criterio Facturación en actividades afines. Resulta por lo menos llamativo que, a la par que se desdeña el antecedente de prestador local con todo lo que ello implica, se pondere positivamente el nivel de facturación en "actividades afines" sin precisar el alcance del concepto.

Respecto del parque móvil, 20 de los 30 puntos asignados al criterio, están ponderados en función de presentar unidades cuyas características nunca han sido exigidas a las empresas que actualmente prestan el servicio público. No solamente asigna un valor diferencial a los oferentes que posean menor antigüedad, sino que dos tercios del puntaje del rubro son adjudicados a quienes presenten unidades articuladas, de piso bajo y propulsadas con energías alternativas a combustible fósiles.

Esto también supone una clara desventaja para las actuales operadoras, las cuales para ser competitivas en su oferta no solo deben hacer una inversión en la renovación de su parque, sino que deben asumir un compromiso económico mayor para adquirir vehículos articulados o con energías alternativas, las cuales nunca fueron exigidas por la misma administración que llama a licitación.

Idéntica observación corresponde efectuar respecto del criterio Recursos Humanos, debido a que también se valoran positivamente a aquellos oferentes que, desde el momento inicial del servicio objeto de la licitación, acreditan requisitos que nunca fueron exigidos por la Municipalidad de General Pueyrredón.

Al no regular en pos de un objetivo a alcanzar, tal como corresponde según la materia que se trata, para cumplir con una oferta que no suponga una desventaja, las empresas locales actualmente a cargo del servicio deberían, por ejemplo, reducir su nómina de personal de conducción en un porcentaje de entre el 1,5% al 5% y reemplazar a los conductores actuales por conductores mujeres. Por último y quizás como aspecto más trascendente en función de la implicancia que posee para la prestación del servicio público de transporte automotor de pasajeros, resulta inexplicable técnicamente que el criterio Infraestructura solamente tenga una puntuación equivalente al 10% del puntaje máximo total que puede alcanzar un oferente. Menos justificable aún resulta la exigua diferencia de 4 puntos otorgada a los

oferentes que posean las instalaciones fijas o cabeceras como define el Pliego con aquellos oferentes que solamente presenten un proyecto con planos.

La confección de un Pliego con el nivel de desarrollo, minuciosidad y requerimientos como el presentado por el Ejecutivo local, deja en evidencia que la subvaloración de la acreditación de contar con instalaciones fijas, que constituyen los activos más importantes en la concesión del servicio público no solo por su valor económico sino por su trascendencia en la operación, obedece exclusivamente a la intención de colocar a las empresas que actualmente operan el servicio en una posición de desventaja frente a potenciales terceros oferentes.

En síntesis, si se analiza integralmente el Capítulo Evaluación de las Ofertas y la puntuación asignada a cada Criterio y Sub-criterio, podemos concluir en la manifiesta intención de desfavorecer a las empresas y empresarios locales que se encuentran actualmente a cargo de los servicios urbanos.

4.- Falta de adecuada ponderación del costo del sistema licitado.

4.1.- IMPACTO DEL SITU (Línea anular) EN EL SISTEMA ACTUAL

El proyecto de pliego prevé la creación de una línea anular, que se encuentra incorporada en el Grupo 1.

Está previsto de acuerdo al diagrama de kilómetros para el grupo que dicha línea recorrerá en días hábiles 8.403 kilómetros, haciendo los ajustes necesarios respecto de días sábados, domingos y feriados se estima que la misma recorrerá anualmente 2.625.000 kilómetros. Es razonable considerar que esta nueva línea no impactará en su área de influencia generando nuevos tráficos. La misma nutrirá su ocupación mediante un proceso de derivación de pasajeros de líneas existentes que no necesariamente están integradas en su grupo. Si consideramos que la misma podría operar con un IPK de 2.17 (IPK medio de 2022), y teniendo en cuenta el kilometraje mencionado anteriormente, la misma habría de absorber un volumen estimado de 6.221.480 pasajeros. Esta derivación de demanda afectaría negativamente al sistema existente provocando una caída del IPK a 1.60.

Indiscutiblemente, la modificación de los parámetros de tráfico en el escenario expuesto afectará incidiendo negativamente en el cálculo de la tarifa; en



Av. Constitución N° 10.250

(7600) MAR DEL PLATA

(0223) 487-3396

la modificación de los coeficientes de participación de las empresas en la UTE a conformar y en los coeficientes se aplicación en la ecuación proyectada para la distribución de los ingresos. Además, debe tenerse muy en cuenta que estamos frente a un sistema dinámico de evolución permanente que obligará a que periódicamente deban realizarse algunas adecuaciones técnicas y jurídicas. En este último caso me refiero a la necesidad de modificación del estatuto de la UTE, cuya tramitación jurídica no es ni sencilla ni inmediata.

4.2- IMPACTO DE LA INTEGRACIÓN TARIFARIA

La fijación de una integración tarifaria (más allá de las limitaciones y restricciones a su libre uso planteadas en el Pliego) generará un plexo de pasajes gratuitos que tendrá un impacto en el corto plazo en la reducción de la cantidad de pasajeros "que pagan" su boleto y por tanto un descenso en el IPK que se utiliza para el cálculo tarifario (que importa un incremento en el valor del boleto). No hay estudios recientes con la rigurosidad técnica que se hayan realizado en instancias de presentación del Pliego en cuestión que permita conocer o aproximar el verdadero efecto "traslado" de usuarios hacia esa nueva gratuidad.

La ubicación y diseño de estas obras son de fundamental importancia para la mejor eficiencia en los servicios de la red de altas prestaciones. Atento a que la información estadística respecto del volumen de las combinaciones responde estudios que tienen alrededor de 10 años y que en el ínterin se han producido sensibles cambios es la movilidad urbana se estima conveniente llevar a cabo, utilizando los registros de información del SUBE el siguiente estudio: Investigar y determinar con información del SUBE, de un mes representativo del 2022/2023, mediante un seguimiento de tarjetas, la cantidad de usuarios que hicieron como mínimo una combinación, en un mismo sentido de marcha (cabecera A a cabecera B), dentro de un narco temporal racional. El seguimiento debe contemplar la investigación de los viajes de regreso a los fines de la determinación más aproximada del punto de combinación. Es deseable que el estudio incluyera una cuantificación respecto de la cantidad de usuarios que realizan más de una combinación.

El estudio debe permitir estimar aproximadamente, para cada par de líneas, conforme el volumen de las combinaciones que registran, la localización o punto geográfico donde se realizan las mismas.

4.3- IMPACTO POR EL INCREMENTO EN LOS NIVELES DE INVERSIONES REQUERIDAS

De la lectura del Pliego, surge que la totalidad de las inversiones serán financiadas a través del esquema tarifario. Esto significa que cualquier requerimiento incremental en relación a la capacidad operativa y estructural vigente hoy día tiene un impacto directo e indiscutido sobre el precio del boleto.

- **PARQUE MÓVIL:** Si, en primera medida, nos concentramos en los requerimientos vinculados a la dotación de parque móvil exigida por el Pliego, nos encontramos que para satisfacer los recorridos y frecuencias planteadas en el mismo (que impacta en un incremento en la cantidad de kilómetros recorridos del sistema en relación a los vigentes en la actualidad) se establece la exigencia de una dotación de **FLOTA MÍNIMA POR CAPACIDAD** de 507 unidades (un 20% superior en relación al parque móvil presente), dentro de las cuales se incorpora un mínimo de 40 (cuarenta) unidades de vehículos articulados cuyo costo es sustancialmente mayor que uno convencional, lo cual generará un incremento en el cargo por depreciación, así como también de conservación y mantenimiento (según metodología de costos planteada en el SITU) que impacta directamente en la tarifa. Así, si analizamos esta variable de manera particular, la incorporación de 46 unidades convencionales adicionales y 40 colectivos articulados, trae aparejado un incremento de costos y tarifa.

Sumado a lo anterior, y siguiendo en la misma línea, se establece la exigencia de una dotación para cada unidad, de un complejo tecnológico que, si bien con mirada de futuro deseable, es innegable que apareja un valor añadido de costo no soslayable. Basta con enumerar los principales agregados para determinar el impacto que de manera directa y desde el momento cero de la concesión tendrán sobre la estructura tarifaria: sistema de navegación y posicionamiento globales (hoy vigente), dotación de tres cámaras de seguridad (dos internas y una externa), cartelería led de identificación de línea más allá de las frontales (se solicitan también laterales y



Av. Constitución N° 10.250

(7600) MAR DEL PLATA

(0223) 487-3396

traseras), pantallas dinámicas internas, sensores para pasajeros de ingreso y egreso a la unidad, wi fi a bordo, un dispositivo de Almacenamiento de Eventos ("Caja Negra") a la que se añade contar con una capacidad de almacenamiento de toda la información de esos dispositivos en una central (a costo también de las Empresas) en donde ser conserve por el plazo de 1 (un año) todas sus grabaciones (con el costo prohibitivo que ello implica). No debemos olvidar, también, de la exigencia de renovación de unidades de manera anual e incremental por aquellas que detentan piso bajo, cuyo costo es superior a una unidad convencional de piso alto.

El incremento en la cantidad de kilómetros a recorrer producto del rediseño de recorridos y frecuencias planteadas en el Pliego, trae aparejada la necesidad mencionada de contar con una dotación mayor de unidades y, con ello y en consecuencia directa, de las principales variables que afectan al costo: por cada unidad adicional, se requieren contratar 2,5 choferes más, a lo que se suma el costo de conservación y mantenimiento de la flota, seguros, impuestos que recaen sobre la unidad (vrg. ARBA-AUTOMOTOR), verificación técnica vehicular, etc.

- **INFRAESTRUCTURA:** La construcción de 600 paradas con refugio a cargo de las prestatarias, a razón de 50 por cada año que dura la concesión, impactarán en la estructura de costos a través de su amortización, la cual a medida que pasen los años las que se incorporen se depreciarán de manera más acelerada, toda vez que al finalizar el plazo de concesión las mismas quedan en manos del Poder Concedente. Deberíamos también plantear, más allá de las que estén a cargo del Poder Concedente, el impacto de la construcción de Intercambiadores.

Sin dejar de mencionar el planteo que otrora figuraba incluso en los primeros años del SITU, la construcción de TRES ESTACIONES DE TRASBORDO de más de 8.000 mts cuadrados cada una para la segunda etapa de la concesión, es un claro ejemplo (si bien hoy se proyecta para un largo plazo) de cómo la inversión en infraestructura con impacto en costos del boleto superior de lo que un sistema de transporte a proponer para el Partido de General Pueyrredón puede soportar. Basta con repasar todos los requerimientos planteados para su construcción en el proyecto de Pliego de Bases y Condiciones para esta nueva licitación para dar cuenta de ello.



Av. Constitución Nº 10.250

(7600) MAR DEL PLATA

(0223) 487-3396

En línea con lo anterior, toda obra que se encuentre a cargo de las prestatarias, que conforme la Ley Orgánica Municipal constituyen obras públicas, deben contemplar con declaración previa mediante ordenanza municipal respecto de su carácter de obras de utilidad pública. Las mismas podrán ser ejecutadas por los responsables de la prestación del servicio público, mediante adjudicación realizada en el marco de una licitación pública. Atento a ello, teniendo en cuenta que tal responsabilidad será de la UT (para las obras que estén a su cargo), las empresas integrantes de la misma deberán acreditar en la presentación de sus propuestas que cuentan con los recursos económicos suficientes para hacer frente, en el porcentaje de su participación en la UT, al financiamiento necesario para cumplir con la ejecución de las obras de infraestructura exigidas en el pliego. En otras palabras, conforme lo planteado se deberá realizar una licitación pública, en el marco de la Ley 6021 (Obras Publica PBA), en la cual el comitente es una UT integrada por las empresas adjudicatarias. Obviamente, la capacidad económica financiera, en primer lugar, la tiene que acreditar la empresa adjudicataria de las obras, empresa que deberá estar inscripta en el Registro de Licitadores de la Provincia. A medida del avance de las obras se emitirán certificados de obra que serán abonados por la UTE. Por otra parte, debe analizarse que conforme el cronograma de tareas de las inversiones se realizarán en distintas épocas y que ello, conforme la economía inflacionaria del país generara mayores costos que hay que prever con qué mecanismo se financian.

SOFTWARE y OTROS DESARROLLOS: Adicionalmente a lo mencionado, también se exige que las prestatarias a través de la Unión Transitoria (U.T.) invierta en un software (C.R.M.) para la medición de la calidad del servicio, brindando información en tiempo real, así como proveer al Poder Concedente de la inversión requerida para su uso. El costo de su desarrollo, implementación, mantenimiento y actualización, así como también la capacitación del personal municipal que intervendrá en su uso, es todo a cargo de la U.T., lo cual impacta plenamente en el costo de prestación del servicio.

También está a cargo de la U.T. la contratación de un organismo para la realización de un Estudio Ambiental que sirva para establecer mediciones de Estudio Ambiental, el cual deberá reiterarse durante la duración de la concesión.



Av. Constitución N° 10.250

(7600) MAR DEL PLATA

(0223) 487-3396

5- IMPACTO INDIRECTO DE LOS SUBSIDIOS

Debe mencionarse que los subsidios hoy vigentes, denominados Subsidio Provincial y Fondo Compensador, se actualizan en función a las partidas presupuestarias que se autorizan a Nivel Nacional y Provincial, pero no se adaptan a la variación en el volumen de las empresas; esto significa que no hay garantías que el incremento en los kilómetros a recorrer, el aumento en la dotación de parque móvil y de choferes que como consecuencia directa provocará, y el resto de las inversiones y costos de operación asociados a ello, conlleven a un incremento automático en las compensaciones a recibir por parte del Estado, y esa falta de acompañamiento es sinónimo de aumento tarifario.

6- ACERCA DEL CÁLCULO TARIFARIO

Se estima que la polinómica planteada, no puede ser de aplicación en el escenario de la política económica actual, atento a la falta de condiciones macroeconómicas estabilizadas, con una inflación creciente y con un pronóstico totalmente incierto. Se estima que en el escenario actual y con los recursos técnicos que se posee procede que tanto la autoridad de aplicación como el sector empresario, integrados en una UT están en condiciones, aplicando los programas de computación respectivos y utilizando las fuentes de información que provee el sistema SUBE, de operar mensualmente, con costos de los insumos actualizados el programa de costos correspondiente determinando la variación en el valor de la tarifa en la correspondencia de su reajuste sin necesidad de la auditoría de la facultad de ciencias económicas por cuanto dicho trámite implicaría demoras que terminarían afectando los intereses patrimoniales del sector empresario atento a que a la demora en cuestión se debe sumar a la demora en la que incurre la autoridad de aplicación en el trámite de gestión de la aprobación pero la misma. Trámite, que cabe señalar nunca es menor a 2 meses y en escenario actual esto implica un desfasaje en el equilibrio de la ecuación ingreso costo del orden del 10 -12%; circunstancia que genera una licuación progresiva del patrimonio empresario con la consiguiente afectación de la calidad y eficiencia del servicio público esencial.



Av. Constitución N° 10.250

(7600) MAR DEL PLATA

(0223) 487-3396

Desde esta Cámara estamos trabajando para el armado, conforme las especificaciones del Pliego, de la estructura de cálculo de la tarifa propuesta, de manera tal de realizar los cálculos y obtener las tarifas comparativas con y sin aplicación de las reformas planteadas en la propuesta.

7- SOLICITA INTERVENCIÓN

Dadas todas las observaciones realizadas en los puntos anteriores, consideramos necesario que se convoque a organismos de alcance nacional con conocimiento, expertiz y autoridad en el tema, como la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (C.N.R.T.), así como también del ámbito provincial (Ministerio de Transporte de la Provincia de Buenos Aires), para que puedan arrojar mayor luz a lo planteado en este escrito (así como los añadidos que consideren pertinentes), y retroalimenten este análisis.

8- SI TOMÁRAMOS LA SITUACIÓN ACTUAL

Debemos tener presente que el pasado 19/05/2023 se produjo el último incremento tarifario en el Partido de General Pueyrredón. Conforme el Estudio de Costos preparado por CAMETAP y presentado ante el Departamento Ejecutivo y el Honorable Concejo Deliberante, la Tarifa Plana calculada con información anualizada al 28/02/2023 arrojó un valor de \$ 209,38, versus \$ 119,38 que es la que estaba vigente al momento de su determinación.

El Departamento de Transporte del Municipio realizó su propio estudio de costos, que arrojó un valor de \$ 186,77, pero la tarifa "política" autorizada fue de \$ 165,77 (aproximadamente un 12% menor a la que técnicamente ellos mismos determinaron). Es importante destacar este hecho (que no es la primera vez que ocurre), ya que, si corriésemos la misma metodología actual de costos, con los nuevos parámetros operativos y de inversión en parque móvil, dotación de personal, infraestructura, etc., del Pliego en debate, es evidente que la tarifa que arrojaría sería notoriamente superior a la que los estudios técnicos actuales muestran.



Av. Constitución Nº 10.250

(7600) MAR DEL PLATA

(0223) 487-3396

9- COROLARIO

En función de la entidad de las observaciones expuestas y tratándose del proyecto de un Pliego de Licitación de un servicio público esencial para la comunidad, corresponde desestimar el mismo y requerir del Departamento Ejecutivo la elaboración de un proyecto que contemple la real necesidad de los vecinos, previendo que su implementación no requiera de niveles tarifarios que sean imposibles de afrontar por los mismos y que, además, no lesione los derechos e intereses de los empresarios marplatenses.

Sin otro particular, saludo a Ud. muy atentamente.


JUAN MARIA INZA DECAUX
PRESIDENTE
CAMETAP
30.799.022

ACTA DE ASAMBLEA.-

En la Ciudad de Mar del Plata, Partido de General Pueyrredón, a los 6 días del mes de enero de 2023, siendo las 10 horas, se reúnen en el domicilio de su sede social de calle Santiago del Estero No 1481 de la ciudad de Mar del Plata, la totalidad de los asociados con derecho a voto de la **CAMARA DE AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS DE MAR DEL PLATA**, con motivo de la realización de la asamblea ordinaria, la que fue convocada en conformidad con lo dispuesto en el Estatuto. Toma la palabra el Sr. Presidente, Juan María Inza Decaux, quien da lectura al primer punto del orden del día, que dice: **Designación de dos asociados para firmar el acta de asamblea.** Toma la palabra el Sr. Ricardo Oscar Menéndez, quien propone que los asociados Lorena Alejandra Palazzo y Cristian Horacio Pagura, sean los encargados de firmar el acta. Luego de un intercambio de opiniones, se decide aprobar dicha moción por unanimidad. Se da lectura al segundo punto del orden del día, que dice: **Elección de autoridades Comisión Directiva y Comisión Revisora de Cuentas para el periodo 03/01/2023 al 02/01/2024.** Toma la palabra el Sr. Cristian Horacio Pagura, quien propone la siguiente composición: **PRESIDENTE:** Juan María Inza Decaux, domicilio Saavedra N° 1348, Mar del Plata, Buenos Aires, CUIT 23-30799022-9, **VICEPRESIDENTE:** Lucía Graciela Calderín, domicilio Corrientes Nro. 3627, Mar del Plata, Buenos Aires, CUIT 27-14162425-5, **SECRETARIO:** Cristian Horacio Pagura, Domicilio Gorriti No 851, Mar del Plata, Buenos Aires, CUIT 20-22723608-7; **TESORERO:** Lorena Alejandra Palazzo, domicilio Los Geranios 2913, Mar del Plata, Buenos Aires, CUIT 23-28102281-4; **VOCAL TITULAR:** Ricardo Oscar Menendez, domicilio Rivadavia Nro. 7569, Mar del Plata, Buenos Aires, CUIT 20-08705331-9; **VOCAL TITULAR:** Graciela Di Salvo, domicilio Nasser Nro. 1681, Buenos Aires, CUIT 27-16572432-7; **VOCAL SUPLENTE:** Bibbo Oscar Antonio, domicilio Nasser Nro. 206P, Mar del Plata, Buenos Aires, CUIT 20-18331546-4; **REVISOR DE CUENTAS TITULAR:** Marcelo Hugo Pierozzi, domicilio Santiago del Nro. 3676, Mar del Plata, Buenos Aires, CUIT 20-08704930-4; **REVISOR DE CUENTAS TITULAR:** Bibbo Mario, domicilio Falucho Nro 2673 Piso 5, Mar del Plata, Buenos Aires, CUIT 20-22007174-0; **REVISOR DE CUENTAS SUPLENTE:** Carlos Daniel Málaga, domicilio Rivadavia N° 6432, Mar del Plata, Buenos Aires, CUIT 20-24539236-3. Luego de algunas deliberaciones se aprueba la propuesta, siendo aceptada la misma por los presentes en este mismo acto. En consecuencia, se pasa a considerar el tercer y último punto de la orden del día que dice: **Autorizaciones a los profesionales C.P.N. Federico Omar Pomero y Diego Hernán Basilico, para realizar todos los trámites necesarios para la inscripción en la Dirección Provincial de Personas Jurídicas.** Luego de un intercambio de opiniones, la propuesta es votada por unanimidad, otorgándole las facultades necesarias para realizar dicha inscripción, como así también la rúbrica de todos los documentos necesarios para que la misma surta los efectos legales pertinentes.

No habiendo más temas que tratar, previa lectura y firma de la presente como prueba de conformidad, se levanta la sesión, siendo las 12 horas.

PRESIDENTE

Juan María Inza Decaux

SECRETARIO

Cristian Horacio Pagura

TESORERA

Lorena Alejandra Palazzo

MATRICULA 37.205

El presente LIBRO DE ACTAS DE ASAMBLEA Y REUNION DE COMISION DIRECTIVA número UNO, pertenece a la sociedad denominada "**CAMARA DE AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS DE MAR DEL PLATA**", con domicilio legal en la ciudad de Mar del Plata, Partido de General Pueyrredón, Provincia de Buenos Aires, en calle Santiago del Estero número 1.481, consta de 200 folios. Queda rubricado en cumplimiento de lo requerido por la nombrada sociedad por Acto Protocolar número 153, otorgada ante mi, Notaria Titular del Registro Notarial número Trece del Partido de General Pueyrredón, al folio 275 del protocolo a mi cargo.- Mar del Plata, 13 de junio de 2011.-



