

SOLICITA RECALCULO DE LA TARIFA PLANA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO REGULAR DE PASAJEROS.- MANIFIESTA SITUACION ECONOMICA ACTUAL.- ADJUNTA ESTUDIO DE COSTOS.- COMPARACION CON OTROS CENTROS URBANOS DEL PAIS Y METODOLOGIAS DE CÁLCULO DE LA TARIFA PLANA.- REFERENCIA A ATRIBUTOS SOCIALES.-

Sr. Presidente

Honorable Concejo Deliberante de la
Municipalidad de General Pueyrredón.

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:

I.- SITUACION ECONOMICA DEL PAIS.- LA CRECIENTE INFLACION.-

Que como es de público conocimiento el Poder Ejecutivo Nacional que asumió sus funciones el día 10 de diciembre de 2015 ha dictado un conjunto de resoluciones en materia política - económica que ha provocado, entre otras situaciones, una fuerte devaluación del signo monetario, con la consecuente inflación en el precio de los insumos básicos y necesarios para la prestación del servicio público de transporte urbano colectivo de pasajeros.-

En virtud de estas medidas, el proceso inflacionario por el que atraviesa la República Argentina, incide directamente sobre los costos que debemos afrontar para brindar el servicio de autotransporte de pasajeros en el

ámbito del Partido de General Pueyrredón; a punto tal que, al día de la fecha, y pese al aumento tarifario otorgado en el mes de diciembre de 2016, la tarifa plana actual se encuentra notoriamente desactualizada.

El portal virtual "Infobae" informo el día Jueves 7 de Septiembre de 2017 tras un estudio comparativo económico de los países de la región que "la inflación en la Argentina sigue en un nivel muy alto y nocivo para la estabilidad económica: en la comparación regional se mantiene como la más elevada detrás de Venezuela"¹.

*Según informaron los equipos económicos del FR y GEN, integrantes de "1PAIS" encabezados por el diputado Marco Lavagna junto a bloques de diputados de Libres del Sur y del Partido Socialista "las principales subas del mes de Julio de 2017 estuvieron explicadas por atención médica y gastos para la salud, transporte y comunicaciones (aumentos en naftas)". En términos interanuales, la inflación se ubicó en 22,9%, nivel similar al que mostro a mediados de 2013"*².

La Confederación General del Trabajo (CGT) afirmó que la inflación del mes Agosto fue del 1,57% y del 26,56% en lo que va del año 2017. El informe oficial lo realizo el pasado día 6 de Septiembre el Observatorio de Datos Económicos y Sociales de la CGT.

El diario La Nación informo en su edición del día 6 de Septiembre que la Fundación de Investigaciones Económicas Latinoamericanas (FIEL) informó que su IPC (Índice de Precios al Consumidor) arrojó un aumento del 1,3 por ciento el mes pasado - Agosto - y el 24,3 por ciento en los últimos 12 meses.

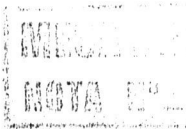
Por su parte, el relevamiento de precios minoristas de la consultora C&T presentó una suba de 1,4% en agosto y una inflación interanual del 22,5%³.

Continuando con el análisis de índices, transcribe el Diario la Nación, que "en el informe de LatinFocus Consensus Forecast de este mes, el promedio de la inflación esperada por los analistas para este año es del 22,8 por ciento, aunque Capital Economics estimó el 27,6 por ciento, seguida por Oxford

¹ <http://www.infobae.com/economia/2017/06/10/argentina-mantiene-la-inflacion-mas-alta-de-la-region-despues-de-venezuela/>

² <http://www.ambito.com/892712-inflacion-indomable-ipc-congreso-dio-21-para-julio>

³ <http://www.lanacion.com.ar/2059840-la-cgt-afirmo-que-la-inflacion-de-agosto-fue-del-15-en-agosto-y-del-26-en-el-ultimo-ano>



378

e

17

2

Economics en el 26,8 por ciento y Abeceb el 24,5 por ciento. Del otro lado se ubicó el estudio Ferreres con el 1,9 por ciento"⁴.

En tanto, en el Relevamiento de Expectativas del Mercado (REM) del Banco Central, *los encuestados indicaron que la inflación será del 1,5 por ciento este mes y del 1,3 por ciento en agosto; del 22 por ciento a fin de año, del 15,5 por ciento a fin del 2018 y del 10,4 por ciento a fines del 2019*⁵.

El último de los estudios realizados por las comisiones del Congreso de la nación *determino que "la inflación que realizan diputados en el Congreso fue de 1,5% en octubre, lo que **acumula 19,2% en lo que va del año**. Así lo informaron los bloques del Frente Renovador, GEN, Libres del Sur y el partido Socialista, entre otros. El informe indica que en los últimos doce meses la inflación acumuló 23,4%, y si bien **se espera una desaceleración en noviembre, se prevé una nueva aceleración en diciembre** (suba de tarifas) ubicando la inflación acumulada de 2017 en torno al 22%-24 por ciento"*⁶.

En tanto, en el Relevamiento de Expectativas del Mercado (REM) del Banco Central, *los encuestados indicaron que la inflación será del 1,5 por ciento este mes y del 1,3 por ciento en agosto; del 22 por ciento a fin de año, del 15,5 por ciento a fin del 2018 y del 10,4 por ciento a fines del 2019*⁷.

El IPC Core (que mide el índice de precios al consumidor excluyendo los productos y servicios estacionales y/o regulados), mostró en octubre una suba también de 1,5%, en línea con el nivel general, promediando en los primeros diez meses del año una suba de 1,8% por mes. De esta manera, **se ubicará por encima del 20% por octavo año consecutivo, y lejos de la meta extrema de 17% que se fijó el Banco Central** para el cierre del corriente año. De

⁴ <http://www.lanacion.com.ar/2059840-la-cgt-afirmo-que-la-inflacion-de-agosto-fue-del-15-en-agosto-y-del-26-en-el-ultimo-ano>

⁵ <http://www.lanacion.com.ar/2059840-la-cgt-afirmo-que-la-inflacion-de-agosto-fue-del-15-en-agosto-y-del-26-en-el-ultimo-ano>

⁶ <https://www.infobae.com/economia/2017/11/09/la-tasa-de-inflacion-congreso-se-desacelero-a-15-en-octubre/>

⁷ <http://www.lanacion.com.ar/2059840-la-cgt-afirmo-que-la-inflacion-de-agosto-fue-del-15-en-agosto-y-del-26-en-el-ultimo-ano>

ahí la decisión de la autoridad monetaria de endurecer su política para el último bimestre del año⁸.

El informe destaca con preocupación que el IPC Core permanezca en torno de esos niveles (que implican una inflación estructural en el rango del 20% / 25% anual), luego de casi dos años de haber mantenido una política monetaria muy contractiva (que recientemente se acentuó), con todos los efectos que ello implica en materia de actividad y empleo⁹.

2.-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)¹⁰.-

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

⁸ <https://www.infobae.com/economia/2017/11/09/la-tasa-de-inflacion-congreso-se-desacelero-a-15-en-octubre/>

⁹ <https://www.infobae.com/economia/2017/11/09/la-tasa-de-inflacion-congreso-se-desacelero-a-15-en-octubre/>

¹⁰ Cassagne Juan Carlos en "El contrato administrativo", 3º ed., editorial Abeledo Perrot, pag. 105 y ss.

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 tornado 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 llama "Teoría de la imprevisión", alea ésta "ajena" a la voluntad estatal¹¹.-

Esta teoría, considerada como una de las más confusas del derecho administrativo¹², 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 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,

¹¹ Marienhoff, pag. 476.

¹² Laubadere, André de, en "Tratado de Derecho Administrativo", t. II, n° 1291, pong. 516 y citado por Cassagne en pag. 106 nota n° 68 de su obra citada anteriormente.

- c) que sea imprevisible; no considerando como tal la invocación de un hecho propio del órgano contratante¹³;
- 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 N° 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 Boleto 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"

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 (Bianchi, Alberto, en "La tarifa en los

¹³ CS. Fallos 308-821 en "Rosa María Juan Martínez Suárez de Tinayre c. ATC."

servicios públicos (del Rate of return al price cap), en "Contratos administrativos", ed. Ciencias de la Administración, año 1999, pag. 504).-

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 ^{14 15}.-

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 marplatense¹⁶.-

3.- LA TARIFA PLANA EN LAS DIFERENTES CIUDADES ARGENTINAS.-

Conforme fuentes del diario La Nación¹⁷, Capital Federal y La Plata son los centros urbanos con pasaje de colectivo más barato. En ambas ciudades, el boleto mínimo está en \$ 6. Solo existen dos ciudades más con el boleto por debajo de los 7 pesos, estas son, Ushuaia y Salta.

En el otro extremo, se encuentra la ciudad de Rio Gallegos, capital de Santa Cruz. En esa ciudad patagónica, el boleto de colectivo cuesta \$ 15,90 desde junio de este año. Neuquén, por su parte, es la segunda ciudad con boleto de colectivo más costoso, con un boleto de \$ 13,90 desde febrero de 2017,

¹⁴ 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).

¹⁵ 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).

¹⁶ Cincunegui, op. cit., pag. 1, in fine.

¹⁷ Edición del diario "La Nación" del día LUNES 14 DE AGOSTO DE 2017 ESCRITA POR Esteban Lafuente.-

seguida por San Carlos de Bariloche. En esta localidad, un viaje en colectivo cuesta \$ 12,80 aunque hay pendiente un aumento a \$ 14,10 que se encuentra en suspenso.

En Córdoba, la tarifa está en \$ 12,50 desde diciembre de 2016, mientras que en Comodoro Rivadavia cuesta \$ 10,93.

El promedio nacional del precio de los pasajes mínimos de colectivo es de \$ 9,10.

Los valores de referencia corresponden a los boletos mínimos de colectivo en cada una de las ciudades mencionadas. Los datos corresponden al Ministerio de Transporte de la Nación, con colaboración de los corresponsales de LA NACION¹⁸.

Consecuencia del artículo del diario LA NACION, en fecha 17 de Agosto de 2017, el diario LA CAPITAL de esta ciudad de Mar del Plata publicó un artículo referente al tema donde, haciendo especial hincapié en el transporte de la ciudad, expreso que *"el boleto de colectivo en Mar del Plata quedó ubicado entre los más baratos de los principales centros urbanos del país"* y reitero que *"El promedio nacional del precio de los pasajes mínimos de colectivo es de \$ 9,10."*¹⁹

El listado que publicó LA NACION y luego LA CAPITAL menciona a distintas localidades de la Argentina, precisando cuál es en cada caso el valor de la tarifa.

La lista menciona a *CABA y La Plata (\$6.00), Ushuaia (\$6.80), Salta (\$6.95), Formosa (\$7.50), Corrientes (\$7.68) y Santiago del Estero (\$7.95). Todas ellas son las ciudades en las cuales, de acuerdo el relevamiento, el precio del boleto es más barato que en Mar del Plata.*

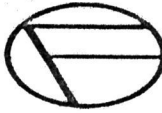
Pero por encima del valor vigente en la ciudad, se mencionan a muchas otras localidades del país: Catamarca (\$8.00), San Juan (\$8.20), Jujuy (\$8.40), Mendoza (\$8.50), Posadas (\$8.50), Rawson (\$8.50), Resistencia (\$8.54), Paraná (\$8.75), Tucumán (\$9.35), Santa Fe (\$9.60), Rosario (\$9.70), San Luis (\$9.75),

¹⁸ <http://www.lanacion.com.ar/2051486-de-6-a-1590-cuanto-cuesta-viajar-en-colectivo-en-cada-provincia-del-pais>

¹⁹ <http://www.lacapitalmdp.com/en-el-pais-el-valor-promedio-del-boleto-de-colectivo-es-de-910/>

Viedma (\$10.00), Comodoro Rivadavia (\$10.93), La Rioja (\$11.50), Santa Rosa (\$11.66), Córdoba (\$12.50), Bariloche (\$12.80), Neuquén (\$13.90) y Río Gallegos (\$15.90)²⁰.

Atento las disparidades existentes entre las tarifas planas de las ciudades argentinas, la Federación Argentina de Transportadores por Automotor de Pasajeros (F.A.T.A.P.) realizo un análisis exhaustivo y pormenorizado de la temática en cuestión. Los resultados obtenidos al mes de Noviembre de 2017 son los siguientes:



FATAP

TARIFAS TRANSPORTE PÚBLICO AUTOMOTOR

Última actualización NOVIEMBRE 2017

PROVINCIA	LOCALIDAD	TARIFA PLENA		Futuros aumentos/Observaciones
		EFFECTIVO / OCASIONAL	TARJETA	
C.A.B.A.	Buenos Aires (C.A.B.A.)	6,00	6,00	
BUENOS AIRES	Gran Bs. As.	6,00	6,00	
	Mar del Plata	7,97		
	Bahía Blanca	12,55		
	Carmen de Patagones	10,00		
	Necochea	9,00		
	Olayarría	6,25		
	Tandil	11,62		
	Pergamino	7,50		
	San Nicolás	11,20		
CATAMARCA	Catamarca Capital	8,00		desde enero 9.60
CHACO	Resistencia	8,54		
	Sáenz Peña	7,00		
CHUBUT	Comodoro Rivadavia	10,93		Sub urbano 13.90
	Trelew	6,50		evalúan a 9
	Rawson	8,50		
	Puerto Madryn	13,00		

²⁰ <http://www.lacapitalmdp.com/en-el-pais-el-valor-promedio-del-boleto-de-colectivo-es-de-910/>

CÓRDOBA	Córdoba Capital	15,38		
	Villa María	10,00		
	Río Cuarto	15,00	11,68	
	Río Tercero	7,00		
	Tanti	9,80		
	Carlos Paz	13,80		
CORRIENTES	Corrientes Capital	7,70		piden a 12.10
	Curuzú Cuatia	6,00		
	Paso de los Libres	7,00		
ENTRE RIOS	Paraná	10,50	8,75	
	Concordia	10,00		
	Concep. Del Uruguay	8,00		
	Gualeguaychú	8,00		
FORMOSA	Formosa	8,50		12.35 Boleto Traslado
	Clorinda	15,00		
JUJUY	San Salvador de Jujuy	8,40		
	Perico	7,00		9 o 10 en tratativas
	Palpalá	10,00		
LA RIOJA	La Rioja	11,50		
LA PAMPA	Santa Rosa	11,66		
MISIONES	Apóstoles	8,50		
	Puerto Iguazú	15,00	12,00	
	Oberá	12,50	10,00	
	Posadas	12,09	8,55	
	Garupá	15,35	11,08	
	Candelaria	17,70	13,06	
MENDOZA	Mendoza	8,50		
NEUQUÉN	Neuquen	13,90		
	Centenario	12,50		
	San Martín de los Andes	13,00	13,00	
	Villa La Angostura	20,00	12,00	
	Plottier	15,97		
RIO NEGRO	Viedma	12,50		
	Bariloche	16,44		
	Gral. Roca	13,25		
	Cinco Saltos	7,00		
	Carmen de Patagones	11,25		en diciembre subiría a 12.50
	Cipolletti	13,75		

378 e 17 6

SALTA	Salta	6,95		Hora valle 6.30, hora pico 6.95
SAN JUAN	San Juan	13,00	8,20	piden a 15
SAN LUIS	San Luis	9,75		
	Villa Mercedes	9,50		
SANTA CRUZ	Rio Gallegos	15,90		
	Calafate	10,00		aprobaron a 15
	Monte Cristo	10,50		piden a 16.50
SANTA FE	Santa Fe	9,60	9,60	
	Rosario	10,50	9,70	
	Rafaela	8,00		iría a 10
SANTIAGO DEL ESTERO	Santiago del Estero	7,95		
	La Banda	7,95		
TIERRA DEL FUEGO	Ushuaia	6,80		piden aumento en tarifas
	Rio Grande	10,90		
TUCUMAN	San Miguel de Tucumán	9,35		analizan costos para pedir aumento en tarifa
PROMEDIO PAIS		10,68		

Conforme el cuadro adjunto podemos ver que, **el promedio del país, al incluir un total de 70 ciudades, es de DIEZ PESOS CON SESENTA Y OCHO CENTAVOS (\$10,68).**

De un total de 69 ciudades incluidas, ordenando a las mismas según el mayor precio de tarifa plana, podemos decir que Mar del Plata se ubica en el puesto número 53.

4.- DEL SISTEMA TOMADO PARA CALCULAR LA TARIFA EN EL A.M.B.A.- ANALISIS COMPARATIVO.-

Realizamos desde el cuerpo contable de la Cámara de Empresarios del Transporte un estudio comparativo a fin de determinar cuál debería ser el valor del boleto plano en la ciudad de Mar del Plata si utilizáramos la metodología a través de la cual se determina el boleto de municipios análogos (cantidad de usuarios, cantidad de líneas de transporte, unidades de colectivos,

cantidad de kilómetros a cubrir, etc) del A.M.B.A. como La plata, Ezeiza, Lomas de Zamora, Berazategui, San Isidro, entre otros.

En virtud de dicha metodología y sus variables llegamos a los siguientes resultados, con valores de Agosto/Septiembre 2017:

Variable	Unidad	
Costo por km	\$/km	37,51
IPK	pas / km	2,41
Tarifa Plana media sin Compensación (Tm = Cm/IPK)	\$/pas	15,54
Pasajeros mensuales (prom)	pas	7.146.807
Kilómetros Mensuales	km	2.961.576
Compensación al gas oil	\$/pas	1,192
Compensación Nacional total empresas		32.685.587,64
Compensación Nacional por pasajero (CCP + SISTAU)		4,57
Tarifa Plana Neta menos Compensación	\$	9,78
IVA		1,03
Tarifa Plana con IVA		10,80
Tarifa Plana (incluye costo SUBE)	\$	11,24

La conclusión determina que, para una ciudad como Mar del Plata, la tarifa plana debería de ser de ONCE PESOS CON VEINTICUATRO CENTAVOS

(\$ 11.24).

5.- ESTUDIOS DE COSTOS REALIZADOS POR LA C.A.M.E.T.A.P. AL 31 DE OCTUBRE DE 2017.-

Atento la creciente inflación y las consecuentes dificultades para afrontar los costos con la tarifa actual, las empresas de transporte público de pasajero integrantes de la C.A.M.E.T.A.P procedieron, a través de su cuerpos contables, a realizar un estudio integral de la situación económica financiera.

Los resultados de los estudios realizados son los siguientes:

CALCULO DE LA TARIFA PLANA AL 31/10/2017		
Pasajeros que pagan	88.846.021	Anual
Kilómetros recorridos	36.496.071	Anual
Índice pasajero/kilometro	2,434	P/Km
Tarifa Plana	\$ 14,53	P/Pasajero
<u>Incidencia de los SUBSIDIOS</u>		
Subsidios (SISTAU + CCP)	\$ 406.864.982,44	
Incidencia de Subsidios en Tarifa	\$ 4,5794	P/Pasajero
Alícuota I.V.A.	10,50%	
TARIFA PLANA NETA DE SUBSIDIOS Y CON I.V.A.	\$ 10,99	P/Pasajero

El cálculo general de la tarifa plana actual determina un monto de DIEZ PESOS CON NOVENTA Y NUEVE CENTAVOS. Actualmente, la tarifa plana es de SIETE PESOS CON NOVENTA Y SIETE CENTAVOS.

El desfasaje económico actual es de TRES PESOS con 02/00. En término porcentuales la diferencia entre las tarifas es de un 37,89%. Y, por demás, si efectuamos un análisis bi-anual (tomando como guarismo que la tarifa se incrementa con un horizonte temporal de 5 meses, entonces el incremento anual promedio habido sería de un 30 %, valor que no se aleja de la realidad económico-financiera por la que atravesó y atraviesa nuestro País. Sin embargo, teniendo en cuenta que el último aumento ocurrió hace once meses, entonces el incremento proyectado es mucho menor (24% anual promedio de incremento).

El planteo de aumento contempla, entonces, los incrementos en los rubros más relevantes que se pueden proyectar teniendo en cuenta el horizonte temporal anteriormente mencionado.

Nótese que la Tarifa Técnica Plana Neta de I.V.A. (es decir, previa a la incidencia de los subsidios) arroja un número al 31/10/2017 de \$ 14,53, y que conforme la metodología oficial para el cálculo del Boleto Plano a percibir a bordo establece que solamente el 32% de dicho valor se encuentra cubierto por los Subsidios percibidos del Estado Nacional.

INFORMACIÓN DE TRÁFICO: Período de Medición
Anual: 01/11/2016 a 31/10/2017

Recaudación Total (con I.V.A. incluido al 10,5%)	\$ 579.355.446,73	<i>Anual</i>	
Pasajeros que pagan	88.846.021,00	<i>Anuales</i>	91,7%
Pasajeros Gratuitos (sin compensación del Estado)	8.026.470,00	<i>Anuales</i>	8,3%
Total Pasajeros Transportados	96.872.491,00	<i>Anuales</i>	
Kilómetros recorridos + Margen Error 5% SUBE	36.496.071	<i>Anuales</i>	

(Fuente: Medición por GPS SUBE - www. Transporte.gob.ar)

CALCULO DE TARIFA

Cantidad Total de Parque Móvil	421	<i>colectivos</i>
Velocidad media		18 <i>Km</i>
Kilómetros Anuales por Coche	86.689,01	<i>Km/coche</i>
Antigüedad máxima permitida	10	<i>años</i>

Subsidios al Transporte (SISTAU + CCP)

406.864.982,44

Anual

(Fuente: www.Transporte.gov.ar)

El cuadro precedente contiene con mayor detalle información técnica que permite el cálculo de la Tarifa Plata. En particular, puede observarse que el 92 % de los Pasajeros Totales transportados "subsidian" al abonar su pasaje, al restante 8 % que actualmente detentan abonos gratuitos al 100% (y que el Estado, en ninguno de sus niveles, hoy compensa).

A continuación, se presenta un resumen de los Costos por Kilómetro, calculados al 31/10/2017, de los rubros más representativos. Ponemos a disposición, por supuesto, el desglose en caso de ser necesario:

RESUMEN COSTOS DE EXPLOTACIÓN POR KILÓMETRO

Combustibles	3,8585	por Km.
Lubricantes	0,3135	por Km.
Neumáticos	0,6735	por Km.
Lavado y Engrase	0,4364	por Km.
Depreciación de Material rodante	2,5044	por Km.
Reparación de Material rodante	2,6431	por Km.
Maquinas herramientas e inmuebles		
Conservación de Máquinas y herramientas	0,0173	por Km.
Depreciación de Máquinas y herramientas	0,0291	por Km.
Conservación de inmuebles	0,0141	por Km.
Depreciación de inmuebles	0,0175	por Km.
TOTAL COSTOS DIRECTOS	10,5074	por Km.
COSTOS FIJOS		
Costo personal conducción	15,2957	por Km.
Costo personal mantenimiento	0,2117	por Km.
Costo personal administrativo	0,2480	por Km.

Costo personal trafico	0,4189	por Km.
Costo personal maestranza	0,0799	por Km.
Costo personal jerárquico	0,2473	por Km.
Costo Personal Terciarizado	0,5908	por Km.
Costo profesionales	0,1151	por Km.
Seguro de vehículos	0,7406	por Km.
Gastos generales	0,5477	por Km.
Costo Tributario	0,4741	por Km.
Patentes y VTV	0,3593	por Km.
Impuestos municipales	0,0092	por Km.
Costo SUBE	1,0643	por Km.
Costo GPS	0,0415	por Km.
Costo seguros caución MGP	0,0225	por Km.
TOTAL COSTOS DIRECTOS	20,4668	por Km.
Interés sobre capital invertido	3,3638	por Km.
Total Costos por Km.	34,3379	por Km.
Beneficio riesgo empresario	1,0301	por Km.
COSTO TOTAL POR KILOMETRO	35,3681	por Km.

A continuación presentamos el análisis de los principales rubros:

RUBRO: COMBUSTIBLE

Consumo específico de Gas Oil	0,37	Litros por Kilómetro (promedio anual)
Precio Subsidiado - Diesel 500	\$ 8,90	Costo (neto de impuestos susceptibles de recupero)
Precio de Mercado - Diesel 500	\$ 15,042	Costo (neto de impuestos susceptibles de recupero) (fuente: Facturas Y.P.F. - Mes 10/2017) - Con incremento previsto
Precio Subsidiado - Infinia (Euro 5)	\$ 10,01	Costo (neto de impuestos susceptibles de recupero)
Precio de Mercado - Infinia (Euro 5)	\$ 17,825	Costo (neto de impuestos susceptibles de recupero) (fuente: Facturas Y.P.F. - Mes 10/2017) - Con incremento previsto
Cupos Asignados:		
Diesel 500	690.941,39	Litros Mensuales
Infinia (Euro 5)	242.178,17	Litros Mensuales

MUNICIPIO
NOTA

378 17 9

	933.119,55	Litros Mensuales
Litros Mensuales No cubiertos por Subsidio	192.175,98	Litros Mensuales
Litros no Cubiertos por Cupo		
Diesel 500	130.095,38	Litros Mensuales conforme promedio diario consumo.
Infinia (Euro 5)	62.080,60	Litros Mensuales conforme promedio diario consumo.
	192.175,98	Litros Mensuales conforme promedio diario consumo.
Cálculo de los Costos Mezcla:		
Diesel 500	\$ 9,87	Costo (neto de impuestos susceptibles de recuperero)
Infinia (Euro 5)	\$ 11,60	Costo (neto de impuestos susceptibles de recuperero)
Distribución % Consumo por Tipo Combustible:		
Diesel 500	68%	Afectación de unidades - consumo D500
Infinia (Euro 5)	32%	Afectación de unidades - consumo Infinia
Parque Móvil - Diesel 500	285,00	coches
Parque Móvil - Infinia	136,00	coches (incluye plan de renovación 2017/2018)
Total Parque Móvil Habilitado	421,00	coches
Costo de combustible	\$ 3,85850	p/Km (neto de impuestos susceptibles de recuperero)

RUBRO: LUBRICANTES

(Todos los Costos están expresados en valores netos de impuestos susceptibles de recuperero)

MOTOR

Costo Unitario	\$ 36,04	p/Litro
Tasa de Consumo	0,0085	Litros/Km.
Costo Lubricante Motor	\$ 0,3064	por Kilómetro

CAJA DE DIRECCIÓN

Costo Unitario	\$ 42,81	p/Litro
Tasa de Consumo	0,000038	Litros/Km.
Costo Lubricante Motor	\$ 0,0016	por Kilómetro

CAJA DE CAMBIOS Y DIFERENCIAL

Costo Unitario	\$ 27,28	p/Kg.
Tasa de Consumo	0,0002	Kgr/Km
Costo Lubricante Motor	\$ 0,0055	por Kilómetro

COSTO TOTAL LUBRICANTES

MOTOR	\$ 0,3064	por Kilómetro
CAJA DIRECCIÓN	\$ 0,0016	por Kilómetro
CAJA CAMBIOS Y DIFERENCIAL	\$ 0,0055	por Kilómetro
	\$ 0,3135	por Kilómetro

RUBRO: NEUMÁTICOS

(Todos los Costos están expresados en valores netos de impuestos susceptibles de recupero)

Juego de un coche: 6 cubiertas + 12 cámaras + 12 protectores

Precio por cubierta	\$ 7.187,60	por cubierta
Precio por cámara	\$ 0,00	por cámara
Precio del protector	\$ 0,00	por protector
Precio del recapado + Alineación	\$ 2.804,96	por recapado + alineación

Cantidad de cubiertas recapadas admisible	4	por coche
Coefficiente del recorrido improductivo	1,02	
Vida útil del neumático	95.000	Km.

Cantidad de cubiertas	6	\$ 43.125,62	por coche
Cantidad de cámaras	12	\$ 0,00	por coche
Cantidad de protectores	12	\$ 0,00	por coche
Cantidad de recapados	4	\$ 11.219,83	por coche

Total		\$ 54.345,45	
--------------	--	---------------------	--

MESA
NOTA

378

e

17

10

COSTO RUBRO NEUMÁTICOS	\$ 0,6735 p/Km
------------------------	----------------

RUBRO: DEPRECIACIÓN PARQUE MÓVIL

(Todos los Costos están expresados en valores netos de impuestos susceptibles de recupero)

Precio Modelo OF 1621/52 - CARROCERÍA METALPAR URBANO	130.642,53 USD	Sin IVA
CHASIS	91.449,77 USD	Sin IVA
CARROCERÍA	39.192,76 USD	Sin IVA



DEPRECIACIÓN CHASIS	\$ 1,7401	p/Km
DEPRECIACIÓN CARROCERÍA	\$ 0,764	p/Km
COSTO DEPRECIACIÓN PARQUE MÓVIL	\$ 2,5044	p/Km

RUBRO: COSTOS FIJOS

(Todos los Costos están expresados en valores netos de impuestos susceptibles de recupero)

PERSONAL DE CONDUCCIÓN

Sueldo Básico	\$ 19.638,90	por persona
Boletera	\$ 158,46	por persona
Presentismo	\$ 5.837,40	por persona
SUELDO CONFORMADO CHOFERES	\$ 25.634,75	por persona
Valor Hora Simple	\$ 133,51	por hora

Valor Hora al 50%	\$ 200,27	por hora
-------------------	-----------	----------

Antigüedad Promedio	12	años
Índice de Antigüedad Promedio	1,18	
Indicencia del S.A.C.	1,0833	S.A.C.
Indicencia del Adicional de Verano (Período Estival: 3 meses)	1,025	plus verano
Indicencia de Horas Extras	1,08	horas extras
Contribuciones Patronales (SUSS)	1,2500	
Viáticos No Remunerativos	\$ 60,72	x día se toman 24 días= \$ 1.457,35
Aumento No Remunerativo	\$ 735,58	Mensualizado (ver Escala UTA)
Dotación Admitida (completa F. 931)	2,21	Conductores x vehículo

Costo Total por Conductor	\$ 47.536,69	por conductor
Costo Total por Vehículo conforme Dotación Admitida	\$ 105.235,62	por vehículo

COSTO TOTAL PERSONAL CONDUCCIÓN	\$ 15,2957	por Km
--	-------------------	---------------

PERSONAL DE MANTENIMIENTO

Cantidad de Personal de Técnica	12	Empleados
Básico Conformado	\$ 25.693,14	Por Mes
Antigüedad Promedio	18	años
No Remunerativo + Viáticos	\$ 2.192,93	Por Mes
Masa Salarial Anual	\$ 7.359.301,84	Por Año

COSTO TOTAL PERSONAL DE MANTENIMIENTO	\$ 0,2117	por Km.
--	------------------	----------------

PERSONAL ADMINISTRATIVO

Cantidad de Administrativos	15	Empleados
Básico Conformado	\$ 23.453,14	Por Mes
Antigüedad Promedio	20	años
No Remunerativo + Viáticos	\$ 2.192,93	Por Mes
Masa Salarial Anual	\$ 8.621.380,80	Por Año

COSTO TOTAL PERSONAL ADMINISTRATIVO	\$ 0,2480	por Km.
--	------------------	----------------

PERSONAL DE TRÁFICO

Cantidad de Personal Tráfico	22	Empleados
------------------------------	----	-----------

Básico Conformado	\$ 25.693,14	Por Mes
Antigüedad Promedio	25	años
No Remunerativo + Viáticos	\$ 2.192,93	Por Mes
Masa Salarial Anual	\$ 14.559.673,41	Por Año

COSTO TOTAL PERSONAL DE TRÁFICO	\$ 0,4189	por Km.
--	------------------	----------------

PERSONAL DE MAESTRANZA

Cantidad de Personal Maestranza	5	Empleados
Básico Conformado	\$ 25.264,04	Por Mes
Antigüedad Promedio	11	años
No Remunerativo + Viáticos	\$ 2.192,93	Por Mes
Masa Salarial Anual	\$ 2.778.773,80	Por Año

COSTO TOTAL PERSONAL DE MAESTRANZA	\$ 0,080	por Km.
---	-----------------	----------------

PERSONAL JERÁRQUICO

Cantidad de Personal Jerárquico	6	Empleados
Básico Conformado	\$ 51.269,50	Por Mes
Antigüedad Promedio	35	años
No Remunerativo + Viáticos	\$ 2.192,93	Por Mes
Masa Salarial Anual	\$ 8.596.440,86	Por Año

COSTO TOTAL PERSONAL JERÁRQUICO	\$ 0,2473	por Km.
--	------------------	----------------

PERSONAL PROFESIONAL

Cantidad
Total

Abogados en lo Civil y Comercial	\$ 100.000,00	5
Abogados Laborales	\$ 80.000,00	4
Contador Público	\$ 125.000,00	5
Médico Laboral	\$ 25.000,00	5
Ingeniero en Seguridad e Higiene	\$ 20.000,00	5
COSTO TOTAL PROFESIONALES	\$ 4.200.000,00	Por Año

COSTO TOTAL HONORARIOS PROFESIONALES	\$ 0,1151	por Km.
---	------------------	----------------

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 30% 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 \$ 1,35 por boleto para éste segmento.

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

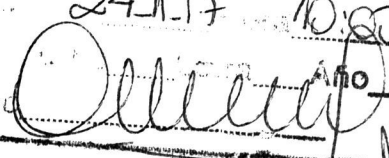
acreditado, se encuentran nuevamente en una situación de desequilibrio que puede afectar la debida prestación del servicio.

En virtud del análisis y los argumentos transcriptos 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 DIEZ PESOS CON NOVENTA Y NUEVE CENTAVOS (\$ 10.99).**

Saludo a Usted muy atentamente

EN PUEYRREDON

JUAN M. INZA DECAUX
PRESIDENTE
CAMETAR

M. CONCEJO DELIBERATIVO
Fecha 24.11.17
Duración 9:50
ENTRADA 24800

DEPARTAMENTO DELIBERATIVO
Nota Nº 378
Fecha 24.11.17 10:00
Se agota
Intervino 
24800