

**Propuesta:**

**Pliego para la licitación de la Etapa de Desarrollo  
del Servicio Integrado de Transporte Público (situ-1)  
del Partido de General Pueyrredon**

**Licitación pública nacional e internacional**

## ÍNDICE GENERAL

### ***Servicio Integrado de Transporte Urbano Etapa de desarrollo / SITU-1***

	<b>Pág.</b>
Estructura general del capítulo	9
1. Sistema de transporte escalable	9
1.1. Servicio Integrado de Transporte Urbano - Etapa de Desarrollo (SITU-1)	10
1.2. Servicio Integrado de Transporte Urbano - Etapa de Consolidación (SITU-2)	11
2. Servicio Integrado de Transporte Urbano (SITU)	11
2.1. Entorno de planificación y diseño del SITU	11
2.1.1. Plan Estratégico Municipal (PEM)	11
2.1.2. Plan Maestro de Transporte y Tránsito (PMTT)	12
2.1.3. Resiliencia del sistema de movilidad urbana	13
2.2. SITU como política pública con base en el Desarrollo Sostenible	14
2.2.1. SITU como vector de desarrollo	14
2.2.2. SITU como servicio enfocado en el concepto de valor	15
2.2.3. Eficiencia, eficacia y equidad como elementos del diseño y gestión del SITU	15
2.2.4. Perspectiva de género	16
2.3. Morfología de la Red	17
2.3.1. Punto de partida y condicionantes al diseño del sistema	17
2.3.2. Sistema de concentradores y alimentadores (Hub-and-Spoke)	20
2.4. Servicio basado en la intramodalidad e intermodalidad	22
2.4.1. Combinación intramodal	22
2.4.2. Combinación Intermodal	22
2.5. Red de infraestructura soporte del servicio	22
2.5.1. Infraestructura de Altas Prestaciones (IAP)	23
Ejes viales que componen la Infraestructura de Altas Prestaciones (IAP)	23
Nodos de la Infraestructura de Altas Prestaciones (IAP)	24
2.5.2. Estaciones de transbordo (SITU-2)	24
Esquema funcional genérico	25
Componentes de la Estación de transbordo	25
2.5.3. Intercambiadores	26
Esquema funcional genérico	28
Componentes del Intercambiador “Jerarquizado con Paradores Centrales”	28
Componentes del Intercambiador con “Paradores Laterales”	30
2.5.4. Infraestructura Secundaria	31
2.5.5. Paradas	32
Paradas con refugio	32
Paradas sin refugio	33
2.6. Servicio	33
2.6.1. Grupos de Líneas	33
2.6.2. Tipos de Líneas	35

Líneas Rápidas	35
Línea Anular (Rápida)	35
Líneas Subordinadas	36
2.6.3. Combinación entre líneas – Ejemplos	36
2.6.4. Prestación del Servicio	38
2.7. Proceso participativo del SITU	38
3. Características salientes del Servicio Integrado de Transporte Urbano – Etapa de Desarrollo (SITU-1)	41
3.1. Infraestructura a construir en SITU-1	41

---

## **PLIEGO | TÍTULO I**

---

	<b>Pág.</b>
<b><i>CAPÍTULO I: Objeto y condiciones generales de la licitación</i></b>	
Artículo 1. Objeto de la licitación	47
Artículo 2. Glosario de términos y siglas	47
Artículo 3. Descripción general del Servicio Integrado de Transporte Urbano – Etapa de Desarrollo (SITU-1)	51
3.1. Esquema general de implantación del servicio	52
3.2. Escenarios alternativos de implantación	54
3.3. Paradas con refugio	56
3.4. Cláusula antimonopólica	56
Artículo 4. Tipo de concesión	56
Artículo 5. Plazos de concesión del servicio	56
5.1. Período de la concesión	56
5.2. Prórrogas	56
5.3. Extensión	56
5.4. Cómputo de los plazos	57
Artículo 6. Adquisición y valor de los pliegos	57
Artículo 7. Circulares aclaratorias y modificatorias	57
Artículo 8. Jurisdicción y domicilio	58
Artículo 9. Normas de aplicación	58
<b><i>CAPÍTULO II: Proceso licitatorio</i></b>	
Artículo 10. Requisitos de los oferentes	59
Artículo 11. Inhibiciones	61
Artículo 12. Requisitos de la oferta	62
Artículo 13. Presentación de copias	62
Artículo 14. Ofertas no admisibles	62
Artículo 15. Forma de presentación de las propuestas	63
Artículo 16. Mantenimiento de la oferta	66
Artículo 17. Garantía	66
17.1. De oferta	66
17.2. De contrato	66
17.3. De impugnación	66
Artículo 18. Forma de constituir la Garantía	67
Artículo 19. Devolución de las Garantías	68
Artículo 20. Apertura de las Propuestas	68

Artículo 21. Ampliación de la información	69
Artículo 22. Impugnaciones	69
Artículo 23. Sobre la Adjudicación	69
Artículo 24. Única oferta	70
Artículo 25. Rechazo de todas las ofertas	70
Artículo 26. De la evaluación de las propuestas	70
Artículo 27. De la Adjudicación	70
Artículo 28. Documentación a presentar previo a la firma del Contrato	70
Artículo 29. De la firma del contrato	71
<b><i>CAPÍTULO III: De la ejecución del contrato</i></b>	
Artículo 30. De los instrumentos contractuales	73
Artículo 31. Ejecución del contrato	73
Artículo 32. Servicios	75
Artículo 33. Protocolos	76
Artículo 34. Prohibición de transferencia del contrato	76
Artículo 35. Registro de las comunicaciones	76
Artículo 36. Interrupción del servicio	76
36.1. Costos, daños y perjuicios	77
36.2. Garantía del servicio	77
Artículo 37. Condiciones de la flota	77
Artículo 38. Interrupciones	77
Artículo 39. Prohibición de desafectación	77
Artículo 40. Carga de combustibles	77
Artículo 41. Paradas	77
Artículo 42. Prohibiciones generales	77
Artículo 43. Libro de quejas	77
Artículo 44. Umbral de confort	78
Artículo 45. Informes a solicitud del poder concedente	78
Artículo 46. Inspección y controles	78
Artículo 47. Gravámenes	78
<b><i>CAPÍTULO IV: De la prestación del servicio</i></b>	
Artículo 48. Indicadores de gestión de la calidad	79
48.1. Ponderación de los factores claves	79
48.2. Cálculo de los índices	80
48.3. Seguimiento	81
48.4. Calidad percibida	81
48.4.1. Canales de recolección de datos	82
48.4.2. Continuidad por razones de interés público	83
48.4.3. Excepciones de los Derechos de Autor	83
48.4.4. Datos del sistema de Gestión de Relaciones con el Usuario	83
48.5. Datos abiertos	83
Artículo 49. Gestión ambiental	84
<b><i>CAPÍTULO V: De las penalidades</i></b>	
Artículo 50. Régimen de penalidades	85
50.1. Infracciones relativas al régimen de las concesiones	86
50.2. Infracciones relativas a la explotación de los servicios	86
50.3. Infracciones relativas al material rodante	87
50.4. Infracciones relativas a la calidad del servicio	88



50.5. Infracciones relativas a las relaciones de las empresas con el poder concedente	88
50.6. Infracciones relativas a las obligaciones asumidas por la UT	89
Artículo 51. Supuestos punibles	89
Artículo 52. Infracciones de carácter permanente	89
Artículo 53. Organismo de aplicación	89
Artículo 54. Gradualidad de la aplicación	89
Artículo 55. Verificación de incumplimientos	90
Artículo 56. Responsabilidad del contratista por el personal afectado a la prestación del servicio	90
Artículo 57. Rescisión o cancelación del contrato	90

### ***CAPÍTULO VI: Ingresos del concesionario***

Artículo 58. Retribución de los servicios prestados	91
Artículo 59. De la tarifa	92
59.1. Procedimiento de cálculo	92
59.2. Transparencia	92
59.3. Boleto universitario	92
59.4. Normativa	93
Artículo 60. Otros ingresos	93
60.1. Publicidad	93
Artículo 61. Alteración de la ecuación económico-financiera	93
61.1. Alteración del equilibrio	93

## ***PLIEGO / TÍTULO II***

	<b><i>Pág.</i></b>
<b><i>Pliego de Especificaciones Técnicas</i></b>	
1. Cláusulas generales	95
2. Infraestructura	95
2.1. Paradas con refugio (responsabilidad de la UT)	95
2.1.1. Plan general de necesidades	95
2.2. General	99
2.2.1. Playas, garajes, administración y equipamiento (responsabilidad de las Adjudicatarias)	100
2.2.2. Unidad de gestión SUBE (responsabilidad de UT)	101
3. Del personal	101
3.1. Compromisos de incorporación de personal	101
3.2. Incorporación de mujeres	101
3.3. Representante técnico	101
3.4. Capacitación del Personal	101
4. Parque automotor	102
4.1. Flota mínima por grupo	102
4.2. Cómputo de la antigüedad	103
4.3. Vehículos admitidos para la prestación del servicio básico	103
4.4. Características generales de los vehículos	103
4.5. Vehículos adecuados a las personas con movilidad reducida	104
4.6. Condiciones particulares de los vehículos	105
4.6.1. Medios de pago	105

4.6.2. Programa de higiene	105
4.6.3. A cumplimentar durante la ejecución del Contrato	105
4.6.4. Sistema de navegación y posicionamiento globales	106
4.6.5. Videocámaras	107
4.6.6. Cartelería de identificación de línea	107
4.6.7. Pantallas dinámicas	107
4.6.8. Sensores	107
4.6.9. Wi-Fi	107
4.6.10. Caja negra	108
4.6.11. Transporte de tablas de Surf	108
4.7. Movilidad para el control del servicio	108

---

### ***ANEXO I: Servicios por Grupo de líneas***

---

	<b><i>Pág.</i></b>
Grupo 1   URBANAS 1	110
G1.1. Diagrama de frecuencias mínimas	110
G1.2. Diagrama operativo de kilómetros	111
G1.3. Recorridos Líneas Urbanas 1	112
G1.3.1. Modificaciones de corto plazo planificadas	135
Grupo 2   URBANAS 2	148
G2.1. Diagrama de frecuencias mínimas	148
G2.2. Diagrama operativo de kilómetros	149
G2.3. Recorridos Líneas Urbanas 2	150
G2.3.1. Modificaciones de corto plazo planificadas	160
Grupo 3   SUBURBANAS	167
G3.1. Diagrama de frecuencias mínimas	167
G3.2. Diagrama operativo de kilómetros	168
G3.3. Recorridos Líneas Suburbanas	169
G3.3.1. Modificaciones de corto plazo planificadas	190

---

### ***ANEXO II: Cálculo y actualización de la tarifa***

---

	<b><i>Pág.</i></b>
1. Metodología	200
1.1. Determinación de las variables	201
1.2. Componentes del costo operativo	201
1.3. Cálculo del rendimiento sobre el capital invertido	218
1.4. Susidios y compensaciones	220
1.5. Costos variables sobre las ventas	221

---

### ***ANEXO III: Metodología de selección de las ofertas***

---

	<b><i>Pág.</i></b>
1. Evaluación de las ofertas	223
1.1. Criterios y subcriterios de evaluación	223
1.2. Puntaje de los subcriterios	223

## ***Servicio Integrado de Transporte Urbano*** ***Etapas de desarrollo / SITU-1***

	<b><i>Pág.</i></b>
Estructura general del capítulo	9
1. Sistema de transporte escalable	9
1.1. Servicio Integrado de Transporte Urbano - Etapa de Desarrollo (SITU-1)	10
1.2. Servicio Integrado de Transporte Urbano - Etapa de Consolidación (SITU-2)	11
2. Servicio Integrado de Transporte Urbano (SITU)	11
2.1. Entorno de planificación y diseño del SITU	11
2.1.1. Plan Estratégico Municipal (PEM)	11
2.1.2. Plan Maestro de Transporte y Tránsito (PMTT)	12
2.1.3. Resiliencia del sistema de movilidad urbana	13
2.2. SITU como política pública con base en el Desarrollo Sostenible	14
2.2.1. SITU como vector de desarrollo	14
2.2.2. SITU como servicio enfocado en el concepto de valor	15
2.2.3. Eficiencia, eficacia y equidad como elementos del diseño y gestión del SITU	15
2.2.4. Perspectiva de género	16
2.3. Morfología de la Red	17
2.3.1. Punto de partida y condicionantes al diseño del sistema	17
2.3.2. Sistema de concentradores y alimentadores (Hub-and-Spoke)	20
2.4. Servicio basado en la intramodalidad e intermodalidad	22
2.4.1. Combinación intramodal	22
2.4.2. Combinación Intermodal	22
2.5. Red de infraestructura soporte del servicio	22
2.5.1. Infraestructura de Altas Prestaciones (IAP)	23
Ejes viales que componen la Infraestructura de Altas Prestaciones (IAP)	23
Nodos de la Infraestructura de Altas Prestaciones (IAP)	24
2.5.2. Estaciones de transbordo (SITU-2)	24
Esquema funcional genérico	25
Componentes de la Estación de transbordo	25
2.5.3. Intercambiadores	26
Esquema funcional genérico	28
Componentes del Intercambiador “Jerarquizado con Paradores Centrales”	28
Componentes del Intercambiador con “Paradores Laterales”	30
2.5.4. Infraestructura Secundaria	31
2.5.5. Paradas	32
Paradas con refugio	32

Paradas sin refugio	33
2.6. Servicio	33
2.6.1. Grupos de Líneas	33
2.6.2. Tipos de Líneas	35
Líneas Rápidas	35
Línea Anular (Rápida)	35
Líneas Subordinadas	36
2.6.3. Combinación entre líneas – Ejemplos	36
2.6.4. Prestación del Servicio	38
2.7. Proceso participativo del SITU	38
3. Características salientes del Servicio Integrado de Transporte Urbano – Etapa de Desarrollo (SITU-1)	41
3.1. Infraestructura a construir en SITU-1	41

## **Estructura general del Capítulo**

El capítulo tiene por objeto describir sucintamente las bases conceptuales de planificación y diseño del Servicio Integrado de Transporte Urbano (SITU), así como las dos etapas de implantación que se prevén para el completo desarrollo de un nuevo sistema de movilidad con la consecuente reestructuración total de los recorridos.

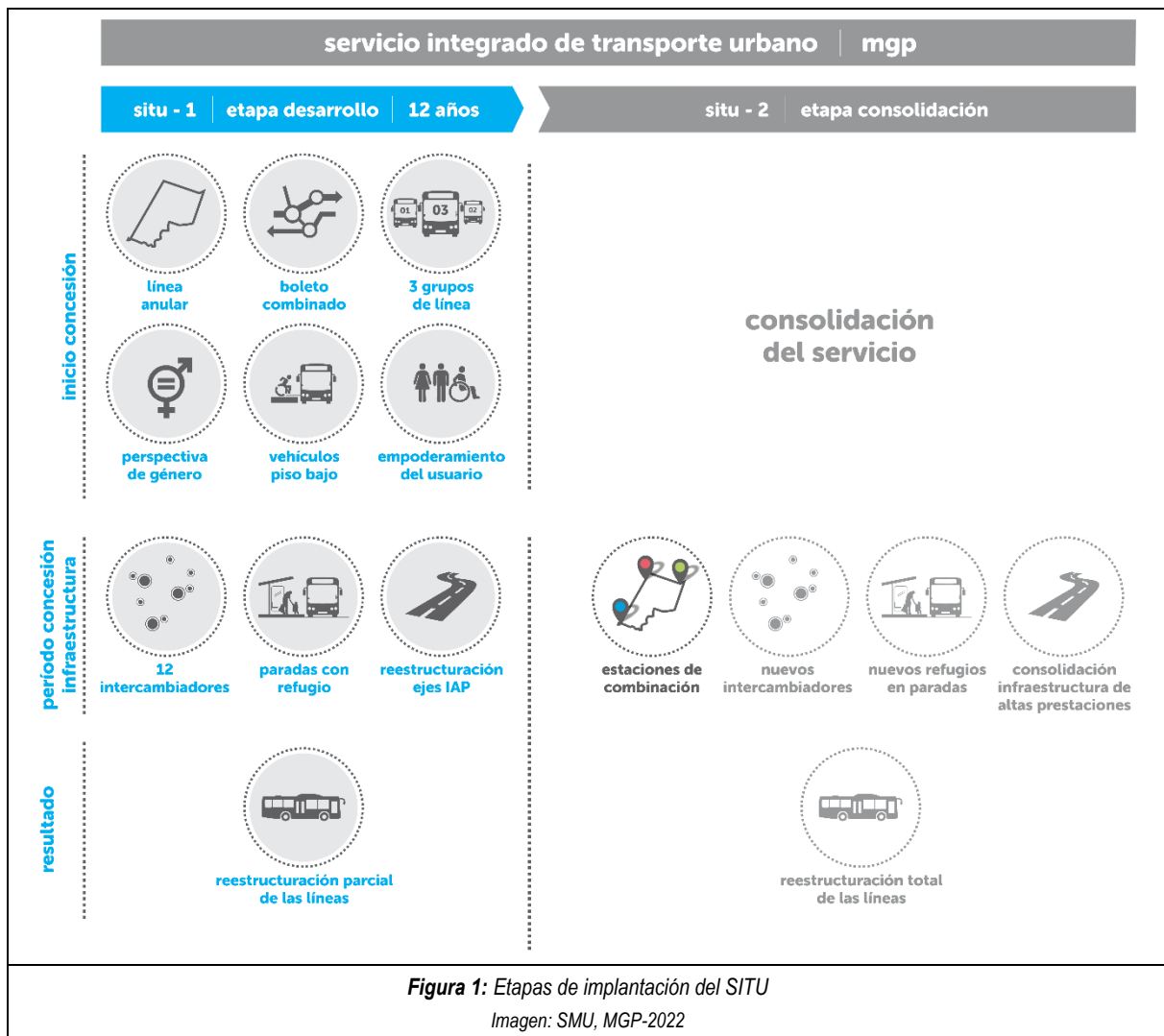
### **1. Sistema de transporte escalable**

Teniendo en cuenta la importancia del sistema de transporte público en los desplazamientos diarios de los ciudadanos, y en la vida de éstos en términos generales, así como las experiencias de rediseño del servicio en diferentes ciudades, se considera a la estrategia de implantación de las modificaciones a incorporar, ya sea de recorridos como de frecuencias, como uno de los factores decisivos en cuanto al éxito de la misma.

Con el objeto de generar un cambio gradual y paulatino, capaz de ser adoptado de manera natural por los usuarios, la estrategia propuesta para el SITU como sistema escalable de movilidad se divide en 2 grandes etapas:

- **Servicio Integrado de Transporte Urbano - Etapa Desarrollo (SITU-1):** esta etapa, motivo del presente pliego de licitación, tiene una duración de Doce (12) años y su principal objetivo es contar con período de tiempo suficiente para la correcta reconversión de un sistema inmerso actualmente en una situación de crisis económico/financiera y de demanda, derivado fundamentalmente de la pandemia, aumentar la factibilidad de implantación de las condiciones necesarias para la mejora del servicio de transporte público y desarrollar la infraestructura básica para la reestructuración definitiva de los recorridos.
- **Servicio Integrado de Transporte Urbano - Etapa Consolidación (SITU-2):** una vez superado el período dispuesto para el SITU-1, en la etapa de consolidación del servicio se deberá proceder al desarrollo de la infraestructura de los nodos de mayor jerarquía (estaciones de transbordo) y de ciertos tramos de la red de altas prestaciones. En esta etapa deberían estar las estaciones y el total de los intercambiadores proyectados operando, y materializar la reestructuración total de las líneas Rápidas y Subordinadas.

Debido a que el plazo de la presente concesión dificulta la financiación de las Tres (3) estaciones diseñadas inicialmente, en esta etapa se suplantán por Tres (3) intercambiadores, Dos (2) de ellos jerarquizados con paradores centrales, y se le suman una serie de nodos de importancia para el sistema como, por ejemplo, los denominados Mar (Av. Félix U. Camet y calle Florisbelo Acosta), Alió (Av. Luro y Av. Arturo Alió) y Libertad (Av. Libertad y Av. Arturo Alió). Como resultado de ello, la localización definitiva de las estaciones deberá ser motivo de análisis una vez gestionado el desarrollo del SITU-1.



### 1.1. Servicio Integrado de Transporte Urbano – Etapa Desarrollo (SITU-1)

En la primera etapa, que abarca un período inicial de desarrollo del SITU, se incorporan aquellas estrategias relevantes para la reingeniería del actual sistema de transporte público.

En lo referente al servicio, objeto de esta licitación, se destaca:

- Implantar la integración tarifaria en el Partido de General Pueyrredon, con el objeto de aumentar la accesibilidad de la población al sistema y la cobertura del territorio.
- Incorporar la Línea Anular, que recorriendo el borde costero y las avenidas Constitución, A. Alió y Juan B. Justo, uniría los principales nodos de transbordo a construir, que se complementarían con las estaciones a construir en la Etapa de Consolidación del SITU (SITU-2). Ésta, por un lado, aumentará considerablemente la accesibilidad de los ciudadanos con residencia en las zonas alejadas del centro, a las distintas localizaciones atractoras de viajes de la ciudad (centros de educativos y de salud, zonas verdes, equipamientos deportivos, etc.) y, por otro, será la línea fundacional para la transformación de la red radial tardía, existente actualmente, en una de tipo híbrida integrada tarifariamente (ver Apartado 2.3.2), evitando que las combinaciones se realicen indefectiblemente en el área central de la ciudad.
- Definición de las primeras líneas Rápidas y Secundarias del sistema.

- Alejamiento de las paradas con el objeto de mejorar la velocidad comercial del sistema y, consecuentemente, reducir los tiempos de viaje de los usuarios (principalmente aquellos que realizan recorridos extensos). La interdistancia entre paradas será de aproximadamente: 400 m, en las líneas Rápidas y sobre los ejes de las Secundarias que componen la Infraestructura de Altas Prestaciones; 300 m, en las líneas Secundarias y sobre la infraestructura homónima.
- Incorporar las líneas urbanas de Batán, Sierra de los Padres y Estación Camet.

En lo referente a la infraestructura, vinculada íntimamente al servicio objeto de esta licitación, se destaca:

- A cargo del poder concedente, la construcción de los intercambiadores sobre la IAP necesarios para facilitar la paulatina reestructuración estratégica de los recorridos y frecuencias, y consolidar la red de combinaciones para los usuarios.
- A cargo de la UT, la construcción de una serie de paradas con refugio en el periurbano.

### ***1.2. Servicio Integrado de Transporte Urbano - Etapa de Consolidación (SITU-2)***

La construcción y operación de las Estaciones, y de un número adicional de Intercambiadores, en esta etapa de consolidación del servicio denominada SITU-2, posibilitará la reestructuración definitiva de las líneas Rápidas (troncales) y Subordinadas (cobertura del territorio) del sistema. El completamiento de esta etapa tiene como objeto la transformación definitiva del sistema de movilidad en transporte público masivo, que es en definitiva el SITU (Servicio Integrado de Transporte Urbano).

## **2. Servicio Integrado de Transporte Urbano (SITU)**

### **2.1. Entorno de planificación y diseño del SITU**

#### ***2.1.1. Plan Estratégico Municipal (PEM)***

Según el Plan Estratégico Municipal 2013 | 2030, es imprescindible que las estrategias articuladas en frentes sean leídas como verdaderas Políticas de Estado, ya que impactan en toda la sociedad y deben tener una perseverante continuidad en el tiempo dado que marcan las líneas de desarrollo para los próximos 20 años. De estas estrategias, las principales se agrupan en 5 modelos (de eco-forma de la ciudad y su territorio; de turismo permanente, inclusivo y de calidad en la diversidad; de sociedad para la equidad social y solidaria; de ciudad multicéntrica de valores paisajísticos y patrimoniales; de desarrollo productivo con fortalecimiento de la economía del conocimiento y la innovación) y se consolidan en lo que se dio a llamar la “Ciudad de los cuatro frentes”:

- **Frente verde.** Mar del Plata buscará construir ciudad en todo su territorio para ampliar las condiciones de equidad con inclusión social. Abriendo espacios para el turismo rural y serrano aprovechando el magnífico escenario que presenta hacia el Oeste. Dotando de infraestructura y condiciones de vida saludable a zonas antes marginadas y olvidadas. Llevando urbanidad al medio rural e integrando la ruralidad a la ciudad. Con un frente Oeste que buscará el desarrollo sustentable y productivo deteniendo el crecimiento improductivo y desordenado.
- **Frente azul.** Ya es ampliamente conocido en el mundo entero la presencia y el poderoso influjo del paisaje marplatense de su costa y su mar. Este plan busca potenciar estas cualidades únicas de la región y ejercer un potente espacio de cuidado

ambiental y paisajístico. Resignificar el histórico Puerto de Mar del Plata y su zona urbana, y posicionarlo estratégicamente en el contexto nacional. Extender con urbanidad inteligente las zonas norte y sur del frente marítimo.

- **Frente social, urbano y comunitario.** Este Plan ha sabido mirar la ciudad en toda su actualidad. Eso ha permitido indagar las conflictividades que ponen en tensión a la sociedad en su conjunto, identificar los patrones más problemáticos para diseñar una serie de proyectos que busquen reducir las inequidades tendiendo a la integración de la sociedad, generando oportunidades y calidad de vida para todos sus ciudadanos.
- **Frente económico, productivo y tecnológico.** La ciudad en la región, la región en el país y el país en el mundo. Mar del Plata constituye uno de los principales polos de desarrollo económico de la Provincia de Buenos Aires y merece rediseñarse buscando una agilidad productiva que le permita acceder con mayor fluidez a los corredores logísticos de la región que cada vez son más importantes. El plan expresa que la ciudad se ha afianzado como un polo industrial, tecnológico y científico de alta calidad y rendimiento, siendo la misión de éste potenciar ese perfil.

### ***2.1.2. Plan Maestro de Transporte y Tránsito (PMTT)***

El Plan Maestro de Transporte y Tránsito del Partido de General Pueyrredon (PMTT, 2015) ha sido parte del proceso de planificación urbana que el Gobierno Municipal emprendió con la formulación del Plan Estratégico Mar del Plata (PEM, 2013) y la inclusión de la ciudad en la Iniciativa de Ciudades Emergentes y Sostenibles del BID (ICES | BID).

Con la “ciudad de los cuatro frentes” propuesta por el PEM (2013) como marco, el sistema futuro de movilidad de personas propone la mejora de la eficiencia en la asignación de los recursos materiales y energéticos y la minimización de los movimientos en los modos motorizados individuales y de las externalidades en general. El sistema contempla un modelo de ciudad multicéntrica donde, bajo el enfoque de equidad social y eficiencia, interactúen los distintos modos de movilidad y se prioricen los que aporten mayormente a la sustentabilidad (Transporte Público Colectivo, peatonal y en bicicleta). A su vez se busca brindar similares condiciones de accesibilidad a todos sus sectores y permitir que dichas conexiones se realicen con mínimos costos ambientales y económicos.

El PMTT, punto de partida de un proceso continuo, tiene por objeto analizar críticamente el modelo actual de movilidad del partido y plantear modificaciones a partir de políticas de movilidad sustentable que aseguren el logro de los objetivos estratégicos:

- Conciliar el crecimiento urbano y de su demanda de movilidad, servicios y operaciones con la minimización de su impacto sobre el medio ambiente.
- Asignar eficientemente el espacio público a aquellas actividades, servicios y operaciones que agregan valor a la ciudad y calidad de vida a sus habitantes.
- Potenciar las estrategias que favorezcan el uso de los modos más ecoeficientes (transporte público colectivo, peatonal y la bicicleta) para lograr un sistema sustentable de movilidad.
- Promover la planificación y diseño de un entorno urbano que asegure la accesibilidad física de las personas, es decir, que posibilite iguales condiciones de confort y seguridad de uso para todos.

Sus acciones prioritarias para el corto, mediano y largo plazo se agruparon según ejes estratégicos: 1) Integración de la movilidad no motorizada; 2) Priorización del transporte



público; 3) Ordenamiento del espacio público; 4) Área Central sustentable; 5) Logística eficiente; 6) Planificación multidisciplinar de la movilidad. Éstos tienen por objeto modificar el sistema de movilidad actual a partir de:

- Priorizar la sustentabilidad del sistema, dejando de considerar el vehículo privado como parámetro de diseño y propiciar la reducción de los costos sociales de la movilidad en su conjunto.
- Pasar del sistema actual de múltiples redes modales a una red intermodal planificada en la que los distintos modos de transporte se complementen e integren, física y tarifariamente, disminuyendo la radialidad de la red de transporte público colectivo (aumentando su ortogonalidad, racionalizando los recorridos, etc.), dotando de infraestructura a los modos más vulnerables y, consecuentemente, reduciendo los agravios comparativos para los distintos usuarios del sistema a nivel de accesibilidad.
- Jerarquizar las redes y diseñar el espacio público a partir de las funciones que las infraestructuras tienen en el sistema de movilidad de personas y mercancías.

El SITU se enmarca específicamente en el “Eje N° 2 Priorización del transporte público” que tiene como objetivo proporcionar las condiciones físicas, funcionales y de gestión que posibiliten el desarrollo de un sistema de transporte público masivo de calidad, inclusivo e integrado, tanto en el ámbito modal como intermodal. Desde un enfoque más amplio, se vincula también con el “Eje N° 2 Ordenamiento del espacio público”, cuyo objetivo es diseñar el espacio público teniendo en cuenta la multiplicidad de usos y actividades, y priorizando los servicios y operaciones que mejoran la calidad del ambiente urbano.

### **2.1.3. Resiliencia del sistema de movilidad urbana**

La resiliencia forma parte integral de la dimensión ambiental, socioeconómica y política del desarrollo sostenible, y es definida como “la capacidad de individuos, comunidades, instituciones, negocios y redes dentro de una ciudad para sobrevivir, adaptarse y crecer sin importar los tipos de tensiones crónicas o impactos agudos que se presenten” (ONU, 2012).

Desde este enfoque, es posible asegurar que, en términos generales y aun en entornos urbanos que podrían considerarse de antemano más sostenibles, los sistemas de movilidad han demostrado baja resiliencia ante ciertos impactos agudos como, por ejemplo, demostró la pandemia del COVID-19, cuyos efectos aun siguen vigentes en el transporte público. En las ciudades intermedias como Mar del Plata, la baja resiliencia se ha manifestado con mayor énfasis en aquellas donde el sistema de transporte público colectivo representaba una importante cuota en el reparto modal de los viajes cotidianos y, a su vez, no disponen de alternativas de movilidad de calidad, principalmente, las relacionadas con los modos activos. En este sentido, el incipiente desarrollo de la 1era Red de ciclovías, es un importante paso, pero no es suficiente para consolidarse aun como una alternativa para toda la población del partido.

Por otro lado, una ciudad resiliente también debe abordar “tensiones crónicas” como la inseguridad vial/ciudadana, que es una situación que aqueja constantemente en el entorno urbano y condiciona el diseño y gestión del sistema de movilidad, siendo el modo más impactado, el subsistema de transporte público colectivo.

En este sentido, el SITU se plantea como política pública (a largo plazo) y, por lo tanto, su diseño parte de incorporar diferentes recursos y estrategias que le permitan comportarse de manera resiliente. Con base en lo desarrollado por Rockefeller Foundation para su Programa

“100 Ciudades Resilientes”, el SITU, como servicio urbano resiliente, se diseña de tal manera que pueda ser ingenioso, reflexivo, redundante, flexible, robusto, inclusivo e integrado.



## **2.2. SITU como política pública con base en el Desarrollo Sostenible**

### **2.2.1. SITU como vector de desarrollo**

El SITU se concibe bajo la lógica de “servicio”, es decir, con el foco puesto en la satisfacción al usuario y en la calidad y entendiendo a la innovación como estrategia de gestión.

Su diseño parte de entender al transporte público como vector de desarrollo, capaz de contribuir no sólo al mejoramiento de los entornos urbanos y los sistemas de movilidad, sino también, al ejercicio equitativo de los derechos ciudadanos y al acceso justo a las

oportunidades que la ciudad brinda a sus habitantes en cuanto a su desarrollo personal y colectivo.

En relación a esto y teniendo en cuenta que, desde 2019, el Municipio de General Pueyrredon forma parte de la Red de Ciudades por el Pacto Global de las Naciones Unidas, el diseño y gestión del SITU se inscribe dentro de los Objetivos del Desarrollo Sostenible. Si bien se busca dar respuesta a los objetivos 3 (Salud y bienestar), 4 (Educación de calidad), 5 (Igualdad de género), 8 (Trabajo decente y crecimiento económico), 9 (Industria, innovación e infraestructura) y 13 (Acción por el clima), el SITU pone el foco en el Objetivo 11 “Ciudades y comunidades sostenibles” y el Objetivo 10 “Reducción de las desigualdades”.

### **2.2.2. SITU como servicio enfocado en el concepto de valor**

Desde la base de entender al transporte urbano como vector de desarrollo, se entiende que, como sistema de transporte urbano, trasciende a la sola estrategia de infraestructura de movilidad, para convertirse en una estrategia de renovación urbana, social y humana.

Se entiende que, como servicio de transporte, el SITU deberá ser diseñado y evaluado en función de los componentes específicos que hacen al mismo: infraestructura, reestructuración y jerarquización de líneas, integración tarifaria y combinación física, así como desde la base conceptual que le da marco. O sea, pasar del concepto de sistema al de servicio, centrado en la satisfacción al usuario y el control de calidad, con base en la eficiencia, eficacia, equidad y resiliencia.

El SITU-1, infraestructura más servicio, en una gestión asociada entre el estado municipal (desarrollo de la infraestructura) y los concesionarios (prestación del servicio y construcción de paradas con refugio), se plantea entonces como estrategia capaz de trascender la mera infraestructura para el transporte para constituirse en una estrategia de desarrollo humano, de igualdad de acceso oportunidades, de desarrollo urbano y calidad de vida.

Su diseño y evaluación se estructura en función de la relación sinérgica entre el “costo” que requiere su implementación y el “valor” que aportará a los ciudadanos del Partido de General Pueyrredon, dentro de las políticas implementadas y a implementa por la gestión municipal.

### **2.2.3. Eficiencia, eficacia y equidad como elementos del diseño y gestión del SITU**

Complementariamente a la resiliencia, el SITU como servicio, con el foco puesto en la satisfacción al usuario y la gestión de la calidad, se estructura y diseña de tal manera de poder dar una respuesta eficiente, eficaz y equitativamente.

En este sentido, se incluye la incorporación del enfoque metodológico del cálculo de tarifa por parte de la FCEyS | UNMdP, como estrategia que favorezca la gestión eficiente del servicio. Por otro lado, se prevé la incorporación de indicadores de calidad para la evaluación del servicio prestado por los diferentes concesionarios como estrategia de gestión de la eficacia. La incorporación de tecnologías TICs y las ITC permitirá el involucramiento y empoderamiento de los usuarios en dicho proceso, convirtiéndolos en protagonistas de una auditoría social continua.

Componentes de la medición de la CALIDAD DEL SERVICIO		
objetiva		
estado de autobuses	nivel de servicio	
mantenimiento de la flota	puntualidad	
	oferta de flota	
percibida		
índice de satisfacción del usuario		
autobuses	desempeño de los conductores	atención
accesibilidad a los vehículos	trato personal	reclamos
higiene	conducción	
comodidad		
información al usuario		

*Figura 3: Ejemplos de Indicadores de calidad*

Por último, la incorporación de unidades e intercambiadores con condiciones de accesibilidad universal, junto con la generación de entornos seguros, es entendida como estrategia para favorecer el acceso equitativo al transporte público con foco en los colectivos vulnerables.

#### 2.2.4. Perspectiva de género

La génesis del SITU, tiene dentro de sus premisas de diseño y gestión, el concepto de equidad. Es justamente desde allí, que la perspectiva de género se entiende como un valor transversal presente en todo el proceso de construcción del sistema y posterior puesta en funcionamiento. Su incorporación no sólo es entendida desde la necesidad de proveer entornos seguros y amigables que permitan a niñas, jóvenes, mujeres e integrantes del colectivo de la diversidad, ejercer el derecho a la movilidad con autonomía y consecuente acceso a oportunidades, sino también desde la necesidad de proveer acceso al empleo en condiciones de igualdad, fomentando la incorporación como choferes de mujeres y personas trans.

El aporte que hace a la seguridad ciudadana la incorporación de infraestructuras de transbordo específicas (principalmente intercambiadores y estaciones) responde, entre otras, a la premisa antes descrita, buscando dar respuesta a la necesidad de generar entornos seguros y amigables. Mientras que los intercambiadores cuentan con diferentes dispositivos que colaboran a la seguridad ciudadana (domos, cámaras fijas y tótems de seguridad con botón de emergencia conectado con el COM), las estaciones serán verdaderos centros de servicios municipales y puntos de referencia y atención al ciudadano, contando además de con todos los equipamientos tecnológicos de seguridad, con oficinas de atención a la víctima, convirtiéndose en puntos de intercambio seguro no sólo para mujeres sino para el resto de los colectivos a los que se busca otorgar condiciones de equidad y acceso: tanto los de la diversidad, como niños y personas mayores y/o con discapacidad.

Asimismo, la incorporación de la integración tarifaria y de la línea anular, trabajando de manera complementaria, facilita el acceso al territorio y la multiplicidad de destinos, haciendo un aporte significativo tanto desde el tiempo como desde lo económico a un mejor ejercicio de la movilidad del cuidado que, según diferentes estudios, está habitualmente bajo la órbita de las mujeres. En relación a esto mismo, la incorporación de condiciones de accesibilidad física al sistema, no sólo da respuesta a las necesidades específicas del colectivo de personas

con discapacidad, sino también que colabora a mejorar y facilitar los traslados con niños pequeños, cochecitos, y/o cargas y bultos de compras cotidianas.

La incorporación de mujeres y personas trans en la conducción se interpreta también como una estrategia para contribuir al cambio de las condiciones ambientales y actitudinales dentro de las unidades, actualmente, hostil para esta población en particular. Esta última acción se piensa en el marco de la recuperación y revalorización simbólica de la figura de Rosa García, quien fuera la primera y única mujer que figura en los registros de choferes del sistema de transporte público local en la década de 1960.

### **2.3. Morfología de la red**

#### **2.3.1. Punto de partida y condicionantes al diseño del sistema**

El escenario inicial, que sirve de base para el diseño y estructuración del SITU, se caracteriza por la conjunción de un sistema de transporte público fuertemente radial (que responde a estadios anteriores del crecimiento urbano del Partido de General Pueyrredon), conviviendo con una estructura urbana caracterizada por la existencia, crecimiento y consolidación de subcentros.

Según la EOD (2013), el 71,2% de los viajes diarios totales (529.614 de 743.403 viajes/día) y el 58,8% de los viajes en transporte público (158.350 de 269.384 viajes/día) no tienen origen ni destino en el área central.

En lo referente al transporte público, de los usos de la tarjeta del Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE) durante el período 2017-2019, con un total de aproximadamente 293 millones de viajes, surge que el 19,57% de los desplazamientos del partido de General Pueyrredon tienen como origen el “microcentro” de la ciudad, demostrando la importancia que aún conserva este sector en las líneas de deseo de movilidad. A su vez, se pone de manifiesto el desarrollo de ciertos sub-centros urbanos:

- Los ejes de la Av. F. de la Plaza (Av. 39) y la calle Vértiz concentran el 11,3% de la totalidad del partido (zonas 29, 26 y 27) articulando los barrios Cerrito Sur, Cerrito y San Salvador, F. Sánchez, San Martín, El Progreso, Juramento, Villa Lourdes, Las Avenidas, parte de Peralta Ramos Oeste.
- El HIGA y sus barrios próximos (Las Lilas, Roldán, Sta. Rosa de Lima y parte de Dorrego y J. Newbery) y 34 (barrios Gral. Belgrano, Don Emilio, Autódromo, Las Américas, José Hernández, Ostende, Procasa e Hipódromo), tiene una cuota del 8,31% del total de usos.
- El puerto productivo y comercial concentra el 3,45%, no obstante, si se analiza como nodo concentrador de la zona Sur, con importante crecimiento de la población, pero sector aún de baja densidad, los usos aumentan hasta el 7,33% del total.

Esta distribución de los viajes determina que el sistema de transporte público actual, planificado exclusivamente para viajar hacia y desde el área central de la ciudad, no da una respuesta eficaz a las crecientes demandas espaciales de servicio, en relación a estos subcentros, salvo que se aumente la extensión de la red como estrategia ineficiente para intentar asegurar la cobertura.



Además de los condicionantes del contexto de país en que se ha visto inmerso el período de planificación del SITU (proceso inflacionario, falta de precios de referencia, crisis de los sistemas de transporte por caída de la demanda y de los subsidios relativos, etc.), el sistema

de transporte público del Partido de General Pueyrredon se caracteriza por una serie de factores:

- **Seguridad ciudadana:** se la considera un fuerte condicionante en el diseño tanto de las líneas, de forma permanente o temporal (por ejemplo, cambios para mejorar la accesibilidad a establecimientos educativos en horarios nocturnos); como del sistema de transbordo, en cuanto a los entornos urbanos que propiciarán dicha operación.
- **Organización del sistema educativo:** el alejamiento característico entre los domicilios de los alumnos respecto de los establecimientos escolares de nivel primario a los que concurren, se considera un fuerte condicionante al diseño del sistema en sí y sobre todo a la implantación del sistema de transbordos, requiriendo la generación de entornos con altas condiciones de seguridad.
- **Población marplatense envejecida:** de acuerdo al Censo 2010, la población adulta mayor marplatense representa el 18% del total, casi duplicando el promedio nacional, mientras que se estima 12% de población con discapacidad (pudiendo superponerse parcialmente uno y otro porcentaje). Asimismo, el partido es destino turístico prioritario de adultos mayores. Esta situación se considera un fuerte condicionante al diseño del sistema en cuanto a la necesidad de incorporar condiciones de accesibilidad universal global (tanto en las unidades como en las paradas y transbordos).
- **Estacionalidad:** la característica de ciudad turística, determina concentraciones temporales de la demanda y cambios en la distribución geográfica, condicionando al diseño del sistema.
- **Gratuidad:** el sistema de transporte público presenta una serie de compensaciones y subsidios, tanto a la oferta como a la demanda, que facilitan el acceso al transporte público a una serie de colectivos sociales, sin modificar el costo de la tarifa ya que, la cuota que no paga el usuario, es asumida por el estado nacional a través de los denominados subsidios a la demanda y que, por lo tanto, no implicaría "gratuidad".

Esta denominada "gratuidad" funciona literalmente como una derivación de tarifa desde el usuario que no abona al que lo hace, ya que los recursos necesarios para ofrecer un cierto nivel de servicio en el sistema de transporte público (flota, frecuencias, etc.), están directamente ligados al número total de usuarios, independientemente de que abonen o no su derecho de viaje.

Este efecto de aumento de la oferta se ve claramente condicionado por aquellos grupos que tienen una marcada concentración horaria de la demanda, tal es el caso de los alumnos de primaria, que son de los grupos más numerosos y con mayor concentración horaria.

En este contexto, tanto desde el análisis del punto de partida como de los condicionantes, se considera imprescindible el diseño de un sistema bajo tipologías de red que, por un lado, se adapten mejor a las demandas actuales y, por otro, dispongan intrínsecamente mayor flexibilidad para adaptarse a las demandas futuras, que están claramente signadas por un importante grado de incertidumbre.

Esta incertidumbre ha cobrado mayor preponderancia en el escenario postpandémico ya que los sistemas de Transporte Público Colectivo de las distintas ciudades de Argentina siguen sufriendo las consecuencias de la caída de la demanda en marzo de 2020, hasta niveles cercanos al 5% de la habitual, y la no recuperación de ésta hasta la fecha. Los volúmenes efectivos de viajes diarios (día laboral) no presentan la recuperación esperada, tal es así que



a finales del mes de septiembre de 2022 se registra aproximadamente el 70% de la demanda habitual que era en el escenario prepandémico del orden los 320.000/345.000 pasajeros/día.

### 2.3.2. Sistema de concentradores y alimentadores (Hub-and-Spoke)

La expansión de la cobertura geográfica del área urbana y, por ende, de la demanda del servicio de transporte público, suele generar un incremento de la oferta, particularmente, mediante una extensión de la longitud de una red que se va alejando paulatinamente de las líneas de deseo de movilidad.

En ciertos estadios del crecimiento urbano, el área fundacional/central deja de tener la “exclusividad” en la atracción/generación de viajes de la población y comienzan a ganar importancia y autonomía diferentes subcentros alejados de éste. Cuando este proceso evolutivo de mayor complejidad de las interrelaciones funcionales entre los distintos núcleos “suburbanos” no es acompañado por los sistemas de transporte, la movilidad urbana comienza mostrar sus disfuncionalidades.

La estructura de red de transporte público que generalmente se adapta mejor a las necesidades de movilidad en un primer estadio territorial monocéntrico, es la “convergente” o radial (Byrne, 1975), pero la maduración de la periferia, y la consecuente relevancia de sus nuevas centralidades en las cuotas de atracción/generación de viajes de la matriz O/D, supone una evolución hacia redes “integradas” o tronco-alimentadas.

En el otro extremo de las redes convergentes están las mallas ortogonales (Holroyd, 1965) y, en cierta forma, el paso intermedio es el desarrollado por Newell (1979), denominados sistemas hub-and-spoke (concentradores y rayos/alimentadores) con los hubs de primer grado (estaciones) y de segundo grado (intercambiadores o principales puntos de transbordo).

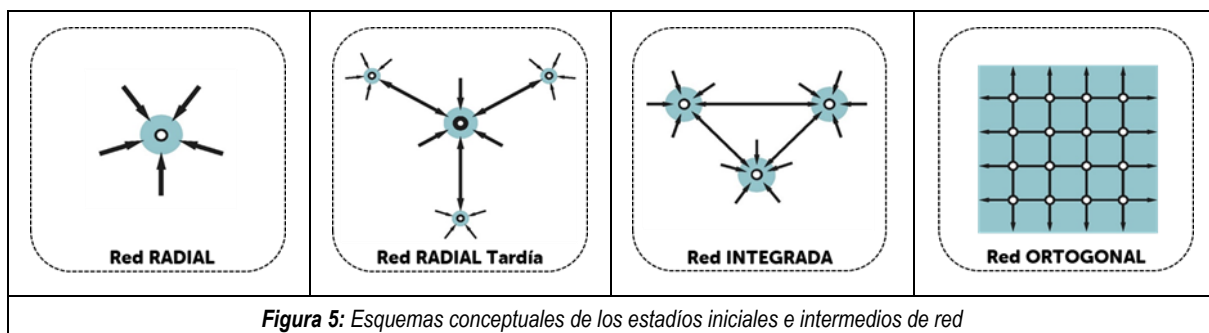


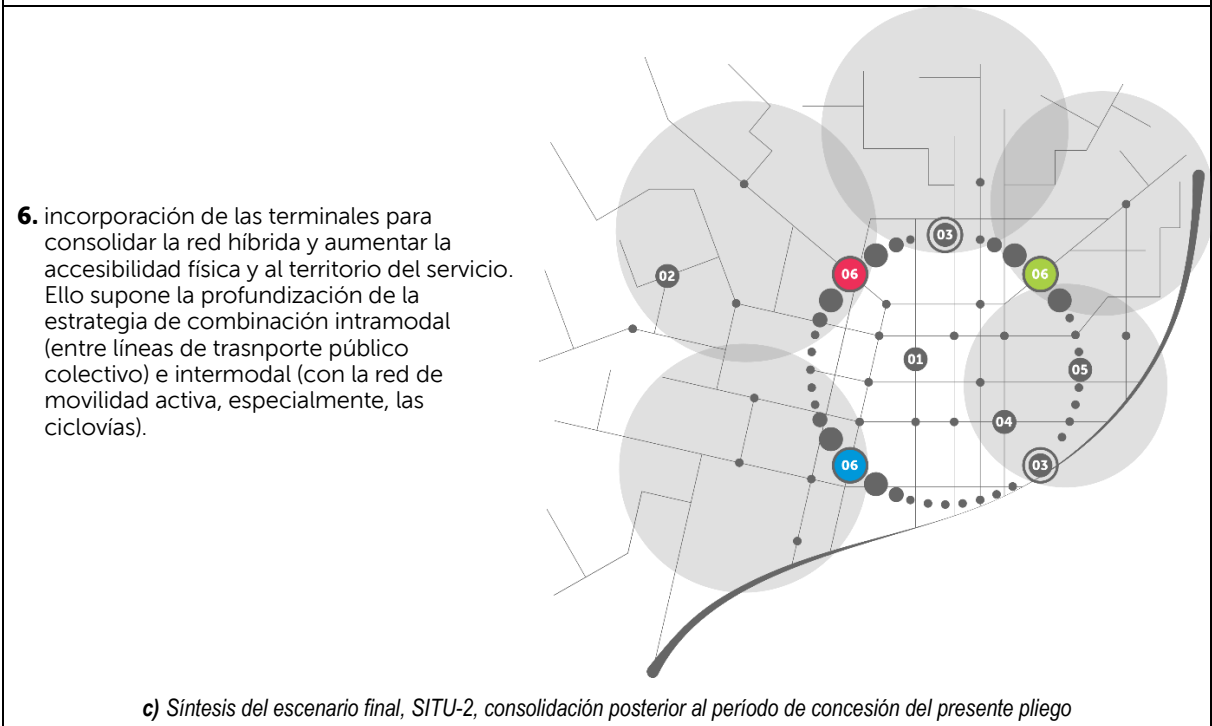
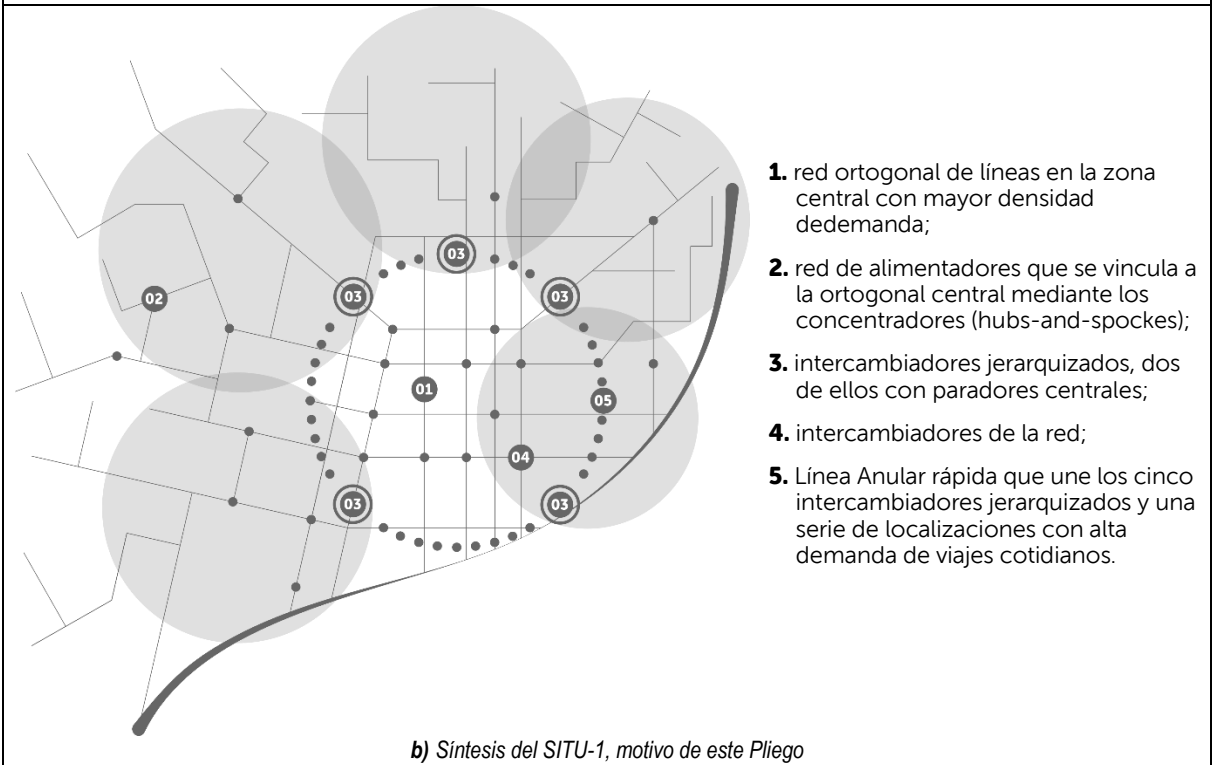
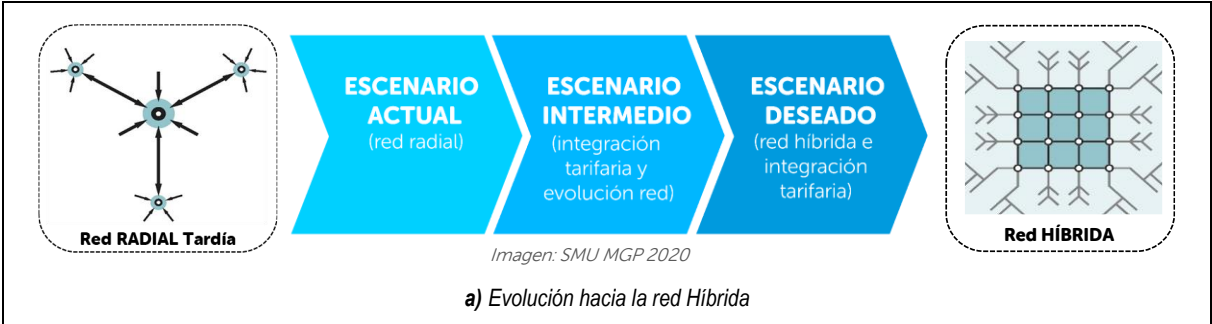
Figura 5: Esquemas conceptuales de los estadios iniciales e intermedios de red

Una derivación de este tipo de clasificaciones es el concepto de “red híbrida”, en la que el área central se cubre con una morfología tipo malla y las zonas periféricas, con menor densidad, se cubren con una red de tipo de “concentradores y alimentadores” (hub-and-spoke).

El SITU, se estructura entonces bajo la lógica de red híbrida integrada, propiciando entonces, la mayor ortogonalidad en las zonas de mayor densidad y una estructura hub-and-spokes en las de menor demanda. Sus componentes principales son:

- Infraestructura de Altas Prestaciones (IAP), compuesta por ejes viales jerarquizados y nodos, estaciones de transbordo e intercambiadores, que se transforman en verdaderos puntos de combinación intermodal e intramodal.
- Red secundaria, con una estructura nodal compuesta por paradas.





**Figura 6: Etapa inicial del proceso de transformación hacia la Red Híbrida Integrada**

## **2.4. Servicio basado en la intramodalidad e intermodalidad**

La mayor potencialidad de las redes híbridas integradas es posible de ser alcanzada, no sólo a través del correcto diseño de su infraestructura sino, sobre todo, a través de la puesta en marcha de la integración tarifaria y la combinación física intramodal, y la potenciación de un sistema intermodal.

### **2.4.1. Combinación intramodal**

La estructura urbana del Partido, está caracterizada por un centro densamente poblado, la existencia y consolidación de subcentros distribuidos en el territorio y de sectores extendidos en superficie con escasa densidad poblacional, pero con demandas de servicio de transporte público insatisfechas. Ello impone la necesidad de articular estrategias de integración tarifaria que faciliten y fomenten la combinación física con el objeto de aumentar la accesibilidad al territorio y reduzcan las distancias y tiempos de viaje, sin necesidad de ampliar de manera ineficiente la extensión de la red.

Si bien la combinación física entre líneas es actualmente posible realizarla mediante el abono de un nuevo título de viaje, en el presente pliego se incorpora la integración tarifaria (boleto combinado) que posibilita, a través de la tarjeta del SUBE, efectuar el transbordo entre dos líneas de SITU-1, dentro de una ventana temporal y con el valor monetario que establezca el poder concedente. Según la Encuesta Origen Destino basada en el hogar del Partido de General Pueyrredon (EOD, 2013), las combinaciones realizadas en el año de estudio, que implicaban el pago de dos títulos de viaje (boletos), alcanzaban una cuota de aproximadamente el 4% de los viajes totales en el TPC.

### **2.4.2. Combinación Intermodal**

El sistema de movilidad local, caracterizado por el predominio del vehículo particular y un sistema de transporte público de tipo radial, necesita de una red que, a la vez que genera un reordenamiento de este último, integre todos los modos de desplazamiento, haciendo especial hincapié en la complementariedad del modo colectivo con los de la movilidad activa (principalmente, con la red de ciclovías) y la posibilidad de incorporar conceptos tales como el park-and-ride (estaciono y viaje en transporte público).

La implementación de este tipo de estrategias de movilidad, no sólo permitiría una mejor y más justa distribución del espacio público, sino también un paulatino traspaso hacia modos más sustentables de desplazamiento, una reducción de los índices de congestión vial y la consecuente reducción de los índices de siniestralidad.

En este sentido, el SITU-1 se plantea como articulador del sistema de movilidad en general, ya que los intercambiadores serán nodos facilitadores de la intermodalidad. Este aspecto tendrá su máxima expresión en la Etapa de Consolidación (SITU-2) con la construcción de las estaciones.

## **2.5. Red de infraestructura soporte del servicio**

La red se estructura que dará soporte al SITU estará conformada por una serie de arcos y nodos jeraquizados: los primeros agrupados, por un lado, en la que se da a llamar Infraestructura de Altas Prestaciones (IAP) en el área central de mayor densidad y, por otro, la Infraestructura Secundaria en las áreas urbanas de menor población y/o demanda; los nodos facilitadores de las combinaciones intramodales e intermodales.

### **2.5.1. Infraestructura de Altas Prestaciones (IAP)**

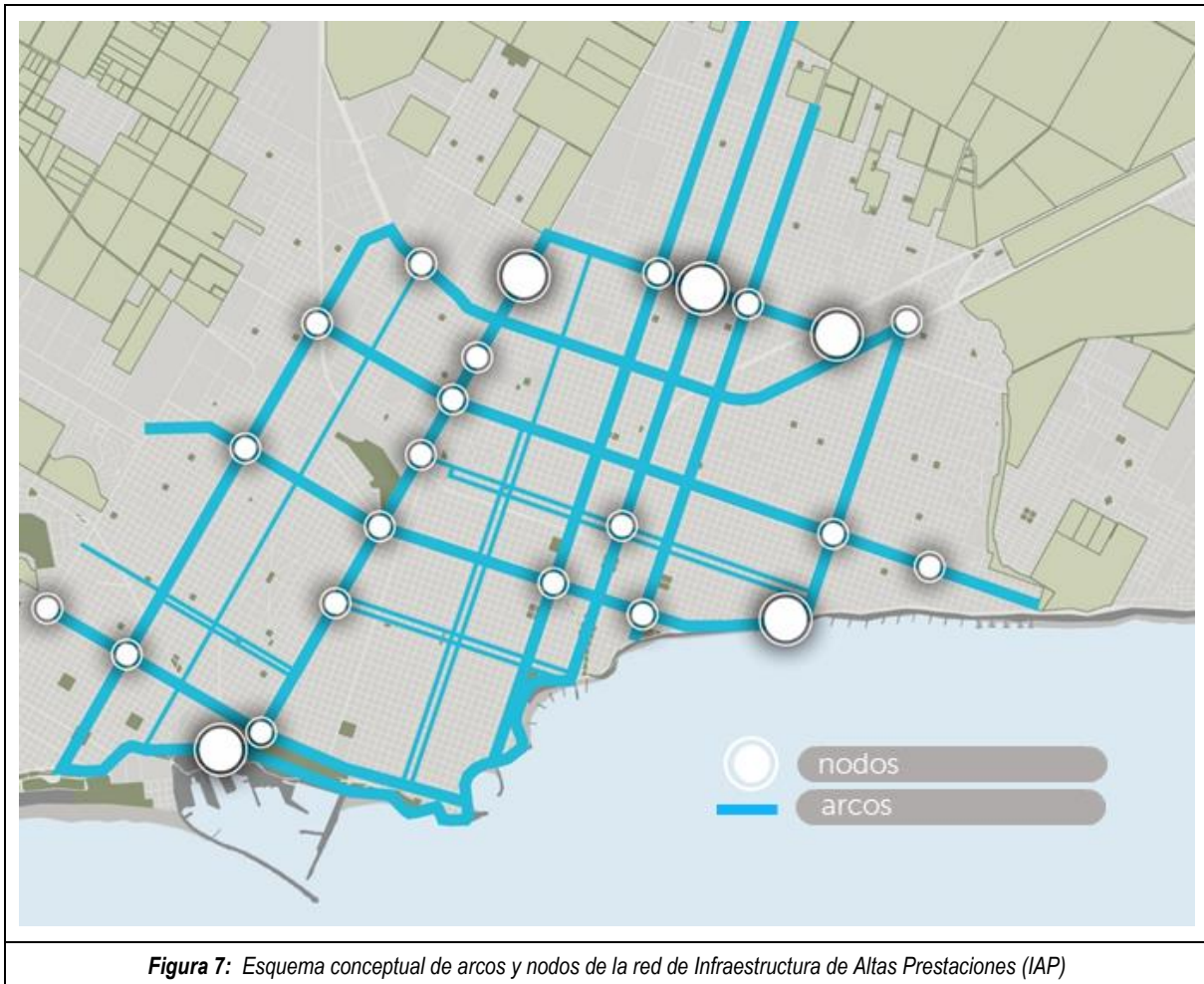
#### ***Ejes viales que componen la Infraestructura de Altas Prestaciones (IAP)***

La Infraestructura de Altas Prestaciones (IAP), definida en base al PEM (2014) y el PMTT (2015), se constituye por una serie de viarios principales, con una extensión total aproximada de 105km, que integran los nodos (estaciones, intercambiadores). Su objetivo principal es proporcionar prioridades y/o facilidades para el sistema de transporte público en función de las necesidades de la demanda de circulación de los autobuses. Este entramado de viarios principales (mayoritariamente avenidas), si bien se superpone e integra con la infraestructura secundaria, presenta un esquema funcional más “legible”.

Las distintas alternativas de combinación a lo largo de las líneas que la transitan posibilitan que la gran mayoría de destinos se alcancen con un solo transbordo, simplificando el uso y comprensión de la red de transporte público colectivo (minimizando la necesidad actual de conocer cada línea).

La Infraestructura de Altas Prestaciones (IAP) tiene las siguientes características físicas y funcionales:

- Integra a los nodos de primera (estaciones de transbordo, a materializar en la Etapa de Consolidación) y segunda jerarquía (intercambiadores, en parte a construir en la Etapa de Desarrollo) del sistema.
- Prevé la reestructuración de la movilidad de aquellos arcos que presentan altos niveles de congestión a través de la implementación de intervenciones de diferente grado, que van desde priorización semafórica hasta la segregación del transporte público mediante carriles exclusivos (por ejemplo, en borde costero central).
- Establece una interdistancia entre paradas de aproximadamente 400 m, con espacio para el adecuado ingreso/egreso de los autobuses, y el diseño de éstas está centrado en la persona, con estándares adecuados de seguridad y accesibilidad física, visual y cognitiva.
- En combinación con la reestructuración de las líneas en los diferentes escenarios de desarrollo del SITU, reduce las limitaciones de la geometría de la infraestructura a la incorporación de vehículos de piso bajo.



### ***Nodos de la Infraestructura de Altas Prestaciones (IAP)***

Tal como se indicó anteriormente, la IAP está compuesta por los arcos (avenidas y calles principales) y dos tipos de nodos:

- ***Estaciones.*** Las Estaciones tienen por objeto concentrar los viajes de una determinada zona para proporcionar una infraestructura segura de transbordo, que aporte altos niveles de accesibilidad a las diferentes localizaciones del partido. Estas estaciones, a implantar en la Etapa de Consolidación (SITU-2), serían cerradas y su diseño prestará especial atención en la seguridad y la accesibilidad universal.
- ***Intercambiadores.*** Estos son nodos localizados en intersecciones de interés de la IAP, que se materializan como un “grupo de paradas debidamente señalizadas” y tienen por objeto facilitar el transbordo, en primera instancia, entre líneas rápidas del sistema y, finalmente, también con líneas de la red secundaria. Éstos conectan a las zonas más alejadas con el área central, y su diseño contempla pautas de accesibilidad universal y seguridad (vial y ciudadana).

#### **2.5.2. Estaciones de transbordo (SITU-2)**

Estos nodos de la Infraestructura de Altas Prestaciones (IAP), cuya construcción se contempla totalmente en la Etapa de Consolidación o SITU-2, no en esta etapa objeto de la presente licitación, serán materializados bajo el formato de estaciones cerradas, conectarán las líneas

secundarias con las rápidas y tienen por objeto concentrar los viajes de una determinada zona de influencia, con el objeto de:

- Brindar alternativas de accesibilidad al territorio (mayor cobertura y frecuencia de servicio), mediante el viaje directo o a través el transbordo entre unidades.
- Facilitar el transbordo entre líneas dentro de una cierta ventana temporal
- Dotar de seguridad ciudadana y vial a la operación de transbordo con hincapié en los colectivos vulnerables, particularmente los escolares.
- Dotar de accesibilidad universal a la operación de transbordo con hincapié en los colectivos vulnerables, particularmente personas con discapacidad y/o movilidad reducida.
- Brindar atención al usuario SUBE y al vecino.

### **Esquema funcional genérico**

El ingreso del usuario al sistema se produce por la cancelación del título de viaje en el molinete de acceso a la estación de transbordo o en un vehículo que ingrese a ésta.

Una vez dentro, el usuario podrá:

- En caso de ingresar por molinete:
  - Subir a una línea que pase por ésta.
- En caso de ingresar en un vehículo:
  - Combinar entre líneas diferentes, dentro de una ventana temporal determinada.
  - Continuar el viaje en el mismo vehículo en el que ingresó.
  - Finalizar el viaje egresando de la estación por molinete.

### **Componentes de la Estación de transbordo**

La Estación de Transbordo constaría de:

- **Nave metálica**, que alojará los andenes de operación de las líneas, permitiendo transbordos accesibles y seguros. Con aproximadamente 8.400m<sup>2</sup> alojará: ingresos y egreso de vehículos, dársenas de espera y transbordo con identificación de paradas.
- **Edificio complementario**, que alojará las funciones administrativas y de servicio al usuario, pudiendo contener un sector para explotación comercial con acceso independiente desde el exterior. Con aproximadamente 900m<sup>2</sup> alojará: oficinas de control, punto de información al usuario, punto de salud y primeros auxilios, oficina policial, oficina de la mujer, asistencia al adulto mayor, sala de lectura y espera segura para niños, sala de lactancia, oficina de trámites generales municipal, punto sube, punto de pago de servicios, drugstore, office y lugar de espera para choferes, sala de maestranza, sector de estacionamiento y guarda segura de bicicletas particulares. Con acceso desde el exterior de la estación se prevé la instalación de estación pública de bicicletas y la incorporación de locales comerciales.
- **Sector exterior** de ingreso y egreso peatonal, con sector reservado para estacionamiento de motos, sector de ascenso y descenso de pasajeros, sectores de espera y encuentro al exterior con bancos y sombra, expansión de locales comerciales a la calle, etc. Este sector actuará como fuelle entre la Estación de Transbordo y el entorno urbano existente.

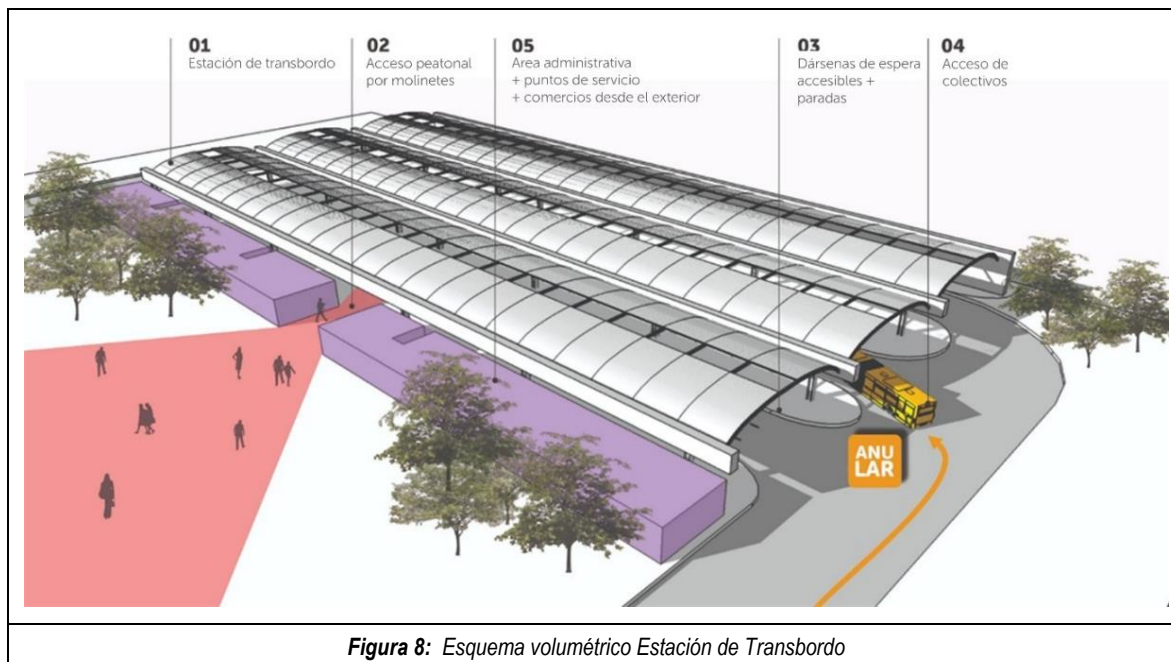


Figura 8: Esquema volumétrico Estación de Transbordo

### **2.5.3. Intercambiadores**

Los intercambiadores son los principales nodos de la IAP y se diseñan bajo el formato de un “grupo de paradas con refugios, debidamente señalizadas”, que se localizan en el entorno próximo a las intersecciones de interés de los ejes viarios de la red troncal. Estos estarán a cargo del poder concedente y se construirán en ambas etapas, de Desarrollo denominada SITU-1 y de Consolidación denominada SITU-2.

Con el objeto de lograr una mayor cobertura y accesibilidad al área central y conexión de las zonas más alejadas, en el SITU-1 se destacarán Cinco (5) intercambiadores por sobre el resto, todos en relación directa con la infraestructura de acceso a la zona densa del partido y Tres (3) de ellos cubriendo las demandas absorbidas por las estaciones proyectadas oportunamente:

- **Puerto (parador central jerarquizado):** diseñado como parador central sobre la Av. Juan B. Justo, en su intersección con Av. Alem, canalizará los viajes del nodo portuario (productivo y comercial) y de la zona Sur del Partido. La demanda media, según la muestra de usos de SUBE en el período de enero de 2017 a diciembre de 2018, ronda los 582.608 viajes/mes.
- **Regional (parador central jerarquizado):** diseñado como parador central sobre la Av. Juan B. Justo, en su intersección con calle Juan N. Fernández, canalizará los viajes con origen/destino en el entorno próximo del Hospital Interzonal General de Agudos y los barrios del Oeste del partido (Las Lilas, Roldán, Sta. Rosa de Lima, parte de Dorrego y J. Newbery, barrios Gral. Belgrano, Don Emilio, Autódromo, Las Américas, José Hernández, Ostende, Procasa e Hipódromo). Asimismo, canalizará, mediante transbordo, una cuota de los viajes de las líneas interurbanas procedentes de Batán y su zona de influencia. La demanda media, según la muestra de usos SUBE del periodo 2017-2018, ronda los 970.000 viajes/mes.
- **Libertad:** localizado en cercanías de las avenidas A. Alió, Beruti y Monseñor Zabala. Canalizará los viajes generados/atraídos en el Barrio Libertad y zona Noroeste de la ciudad. Asimismo, permitirá la vinculación con las líneas interurbanas que se



encaminan por la RP 2. La demanda media, según los usos de SUBE del periodo 2017-2018, ronda los 865.000 viajes/mes.

- **Alió:** localizado en la intersección de Av. Luro y Av. Alió, brindará servicio al eje de la Ruta Nacional 226.
- **Mar:** localizado en el entorno próximo de Museo Mar, brindará servicio y cobertura a la zona norte costera del Partido.

La función de los Intercambiadores es generar, sobre la IAP, sectores urbanos abiertos, accesibles, fácilmente identificables y comprensibles para los usuarios, donde se localizan los paradores con refugio que facilitarán las principales combinaciones entre diferentes líneas de autobuses. El conformarse como un agrupamiento de paradas, en un sector urbano que debe comportarse como un sistema eficiente y eficaz de transbordo, impone la necesidad de asegurar la cadena de accesibilidad (física, cognitiva y visualmente) en todos sus itinerarios.

Los intercambiadores tienen por objeto:

- Facilitar el transbordo entre líneas dentro de una cierta ventana temporal.
- Dotar de accesibilidad y seguridad a la operación de transbordo con hincapié en las personas con movilidad reducida y/o discapacidad.
- Hacer factible el cambio de los recorridos y hacer más eficiente (reducir la distancia improductiva del servicio) y eficaz (aumentar la población con adecuados niveles de accesibilidad al servicio adecuados) la red de transporte público.



Figura 9: Localización genérica de Intercambiadores

Los Cinco (5) Intercambiadores de mayor jerarquía (Puerto, Regional, Alió, Libertad y Mar) y otros de relevancia cumplirán la función de integrar el sistema de movilidad en general, para lo que estarán equipados con estaciones públicas de bicicleta y/o infraestructura para el estacionamiento seguro de bicicletas privadas, con el objeto de facilitar la realización de viajes intermodales (por ejemplo, la Ferro-automotora, Cema, etc.).

Si bien una de las características principales de los Intercambiadores es proporcionar acceso a la Infraestructura de Altas Prestaciones, se ha tomado la decisión de incluir dentro de esta clasificación ciertos puntos de la ciudad que, aun no estando en intersecciones de la IAP, corresponden a localizaciones de relevancia de gran demanda por donde pasan líneas estructurantes como, por ejemplo, Intercambiador Batán, o a equipamientos con características especiales de accesibilidad como el Intercambiador Inareps.

### **Esquema funcional genérico**

El ingreso del usuario al sistema se produce por la cancelación del título de viaje en el vehículo. Las diferentes opciones de uso del Intercambiador serán:

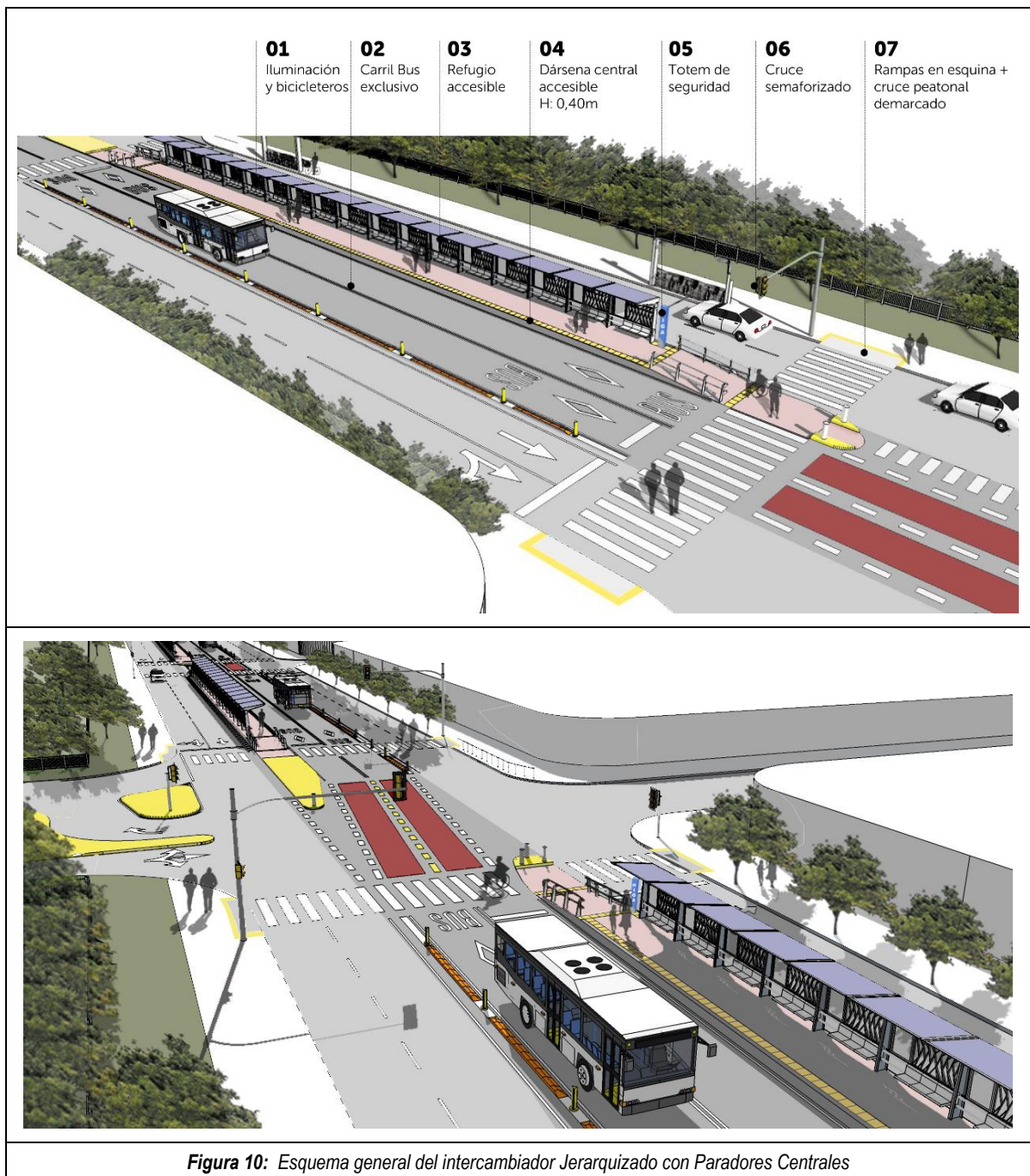
- En caso de ingresar peatonalmente a una de las paradas que conforman el Intercambiador:
  - Subir a una línea que pase por ésta.
- Además de la lógica maniobra de continuar el viaje en el mismo autobús, el usuario que llega a un intercambiador en un autobús puede:
  - Combinar entre líneas diferentes, tanto en la misma parada o en otra que, localizada en el entorno próximo, pertenezca al mismo Intercambiador, dentro de una cierta ventana temporal (tiempo admitido entre la primera y segunda cancelación de la tarjeta del SUBE). El usuario no puede bajarse de una línea y luego subir a la misma.
  - Finalizar el viaje egresando del autobús.

La efectivización de la combinación entre unidades se hace revalidando el título de viaje, en el 2do autobús, dentro de la ventana temporal establecida.

### **Componentes del Intercambiador “Jerarquizado con Paradores Centrales”**

Los Dos (2) intercambiadores jerarquizados con paradores en el centro de la Av. Juan B. Justo, Puerto en inmediaciones de la intersección con Av. Alem y Regional en el entorno próximo al acceso al Hospital Interzonal General de Agudos (HIGA), además de los refugios contarán por cada sentido de circulación con Un (1) carril exclusivo para los autobuses, sin posibilidad de sobrepaso, y Dos (2) carriles para vehículos particulares.





En términos generales un intercambiador se compondrá de:

- Un (1) carril exclusivo BUS por sentido, sin posibilidad de sobrepaso, destinado a la detención del autobús, debidamente segregado, señalizado verticalmente y demarcado horizontalmente.
- Prohibición de estacionamiento total en cada cuadra de un Intercambiador, ya que los Dos (2) carriles laterales serán destinados a la circulación del tránsito general.
- Itinerario accesible entre paradas que conforman el Intercambiador, que incluirá la transitabilidad asegurada de los itinerarios, la accesibilidad física y visual de las intersecciones y la accesibilidad cognitiva de los itinerarios, bajo la metodología “way-finding”.

- Plataformas accesibles con paradas jerarquizadas: que incluirá la construcción de plataforma altura Cuarenta (40) cm con rampas de ingreso, con continuidad de nivel con los vehículos piso bajo, debidamente señalizada con baldosas podotáctiles que garanticen la accesibilidad física y visual, refugios accesibles, con espacio de asiento y espacio destinado para la espera de personas usuarias de sillas de ruedas, con equipamientos de comunicación, incluyendo espacios para colocación de información retro-iluminada, pantalla de información dinámica, espacio para información braille e información estática, así como instalación de audio en relación con la pantalla de información dinámica a fin de garantizar la comunicación accesible para personas ciegas o con disminución visual.
- Entorno urbano seguro, que incluirá como mínimo la semaforización de todas las intersecciones que formen parte de un Intercambiador, demarcación horizontal de cruces, alumbrado público y equipamiento de control ciudadano remoto (domo, tótem y cámaras).
- Equipamiento complementario, que incluirá bicicleteros con capacidad mínima para Siete (7) bicicletas y cestos papeleros.

### **Componentes del Intercambiador con “Paradores Laterales”**

Un Intercambiador contará con:

- Operación de detención - Carril prioridad BUS, que incluirá la demarcación y señalización, así como la prohibición de estacionamiento parcial o total en cada cuadra de un Intercambiador que cuente con paradas.
- Entorno urbano seguro, que incluirá como mínimo la semaforización de todas las intersecciones que formen parte de un Intercambiador, demarcación horizontal de cruces, alumbrado público y equipamiento de control ciudadanos remoto (domo, tótem y cámaras).
- Itinerario accesible entre paradas que conforman el Intercambiador, que incluirá la transitabilidad asegurada de los itinerarios, la accesibilidad física y visual de las intersecciones y la accesibilidad cognitiva de los itinerarios, bajo la metodología “way-finding”.
- Plataformas accesibles con paradas jerarquizadas: que incluirá la construcción de plataforma altura Cuarenta (40) cm con rampas de ingreso, con continuidad de nivel con los vehículos piso bajo, debidamente señalizada con baldosas podotáctiles que garanticen la accesibilidad física y visual, refugios accesibles, con espacio de asiento y espacio destinado para la espera de personas usuarias de sillas de ruedas, con equipamientos de comunicación, incluyendo espacios para colocación de información retro-iluminada, pantalla de información dinámica, espacio para información braille e información estática, así como instalación de audio en relación con la pantalla de información dinámica a fin de garantizar la comunicación accesible para personas ciegas o con disminución visual. Salvo excepciones, las paradas contarán con conectividad wifi.
- Equipamiento complementario: que incluirá bicicleteros con capacidad mínima para 7 bicicletas y cestos papeleros.

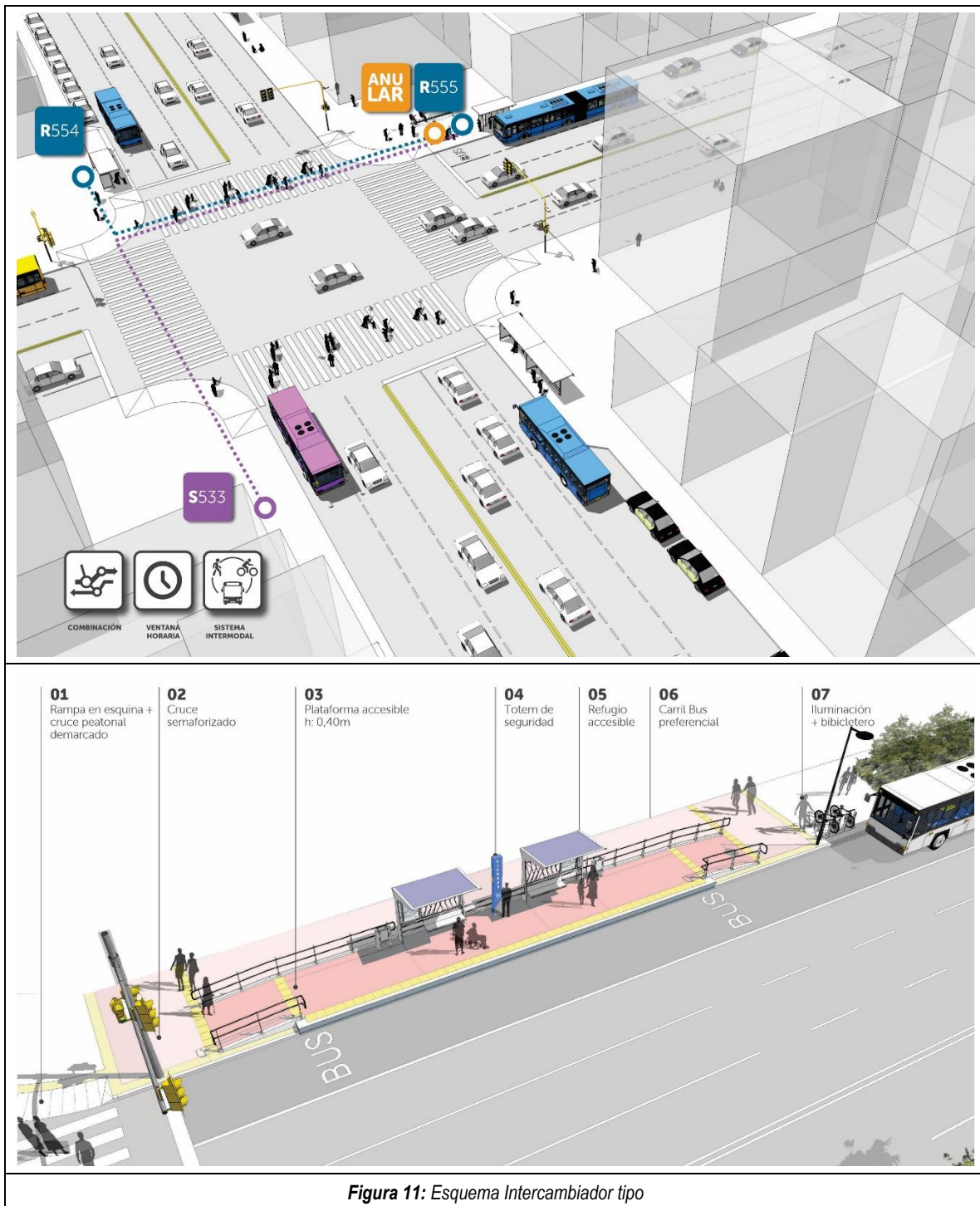


Figura 11: Esquema Intercambiador tipo

### **2.5.4. Infraestructura Secundaria**

La Infraestructura Secundaria está compuesta por calles y avenidas que, no formando parte de la IAP, tienen el paso de líneas de transporte público, entre las que se podrá transbordar. Es su objetivo brindar accesibilidad al territorio, a través de una configuración que responde a las necesidades de cobertura de movilidad y transporte de los diferentes barrios. Se integra a la Infraestructura de Altas Prestaciones a través de las Estaciones (a construirse en el SITU-2) e Intercambiadores (a construirse en el SITU-1 y el SITU-2).

La Infraestructura Secundaria tiene las siguientes características: posibilita la cobertura territorial; establece paradas espaciadas cada aproximadamente Trescientos (300) m.



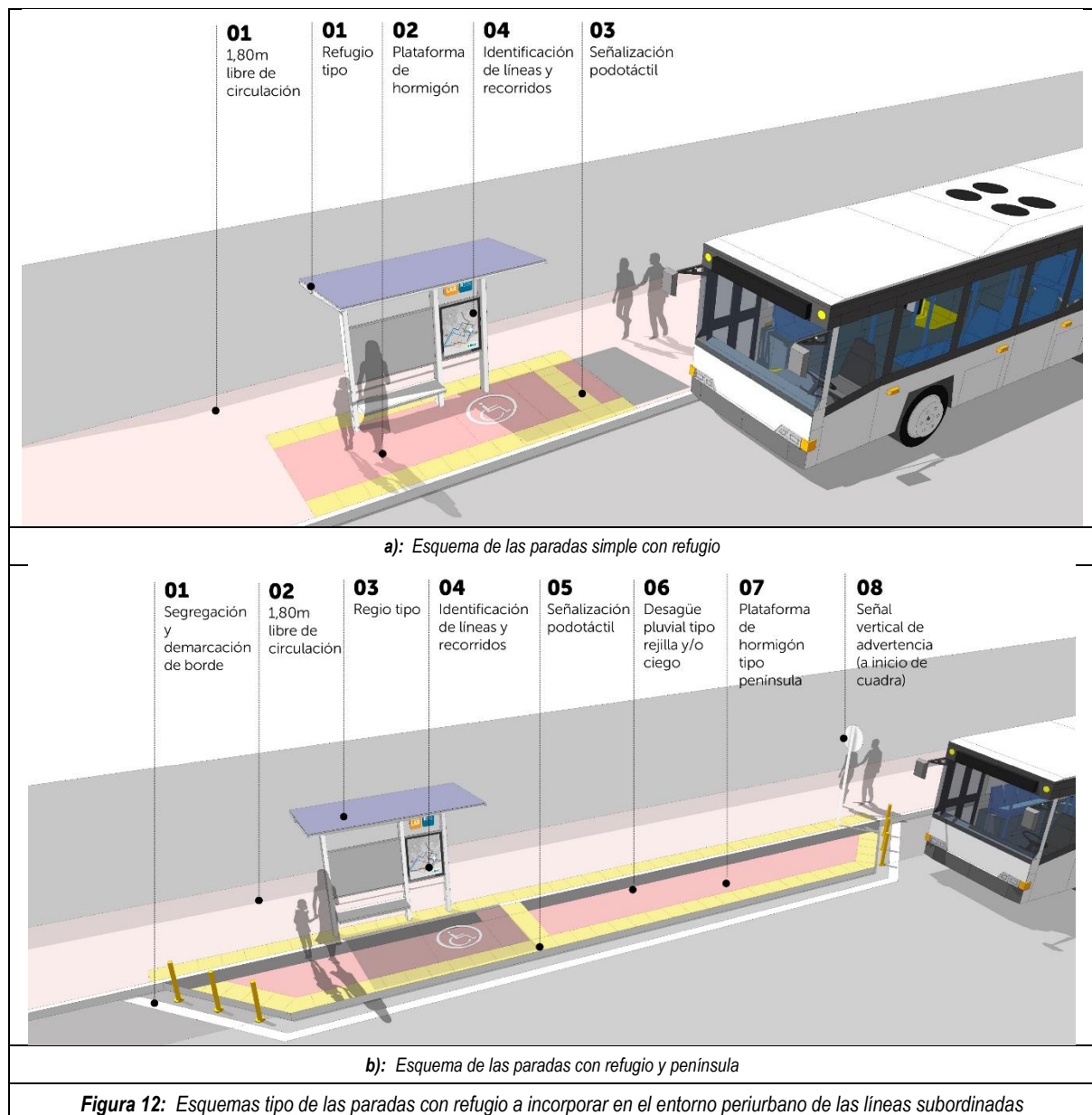
### 2.5.5. Paradas

Las paradas se localizarán en el resto de los nodos tanto de la IAP como de la Infraestructura Secundaria, de acuerdo a los condicionantes existentes, sobre todo en cuanto a dimensiones de la calzada y de las veredas, éstas podrán ser con y sin refugio.

Tal como sucede con los Intercambiadores, algunas paradas brindarán la posibilidad de combinar entre líneas diferentes, dentro de una cierta ventana temporal.

#### Paradas con refugio

Las paradas con refugio se localizarán tanto sobre la Infraestructura de Altas Prestaciones como la Red Secundaria. En todos los casos se deberán garantizar el paso libre de 1,80 metros desde línea municipal, ya sea en veredas existentes con ancho suficiente o a través de la construcción de dársenas de ensanche. Independientemente de aquellas que pueda materializar el poder concedente durante ambas etapas del SITU (SITU-1 y SITU-2), la UT deberá construir y mantener Seiscientas (600) paradas con refugio en el periurbano durante el período de concesión de la etapa de desarrollo del SITU-1.

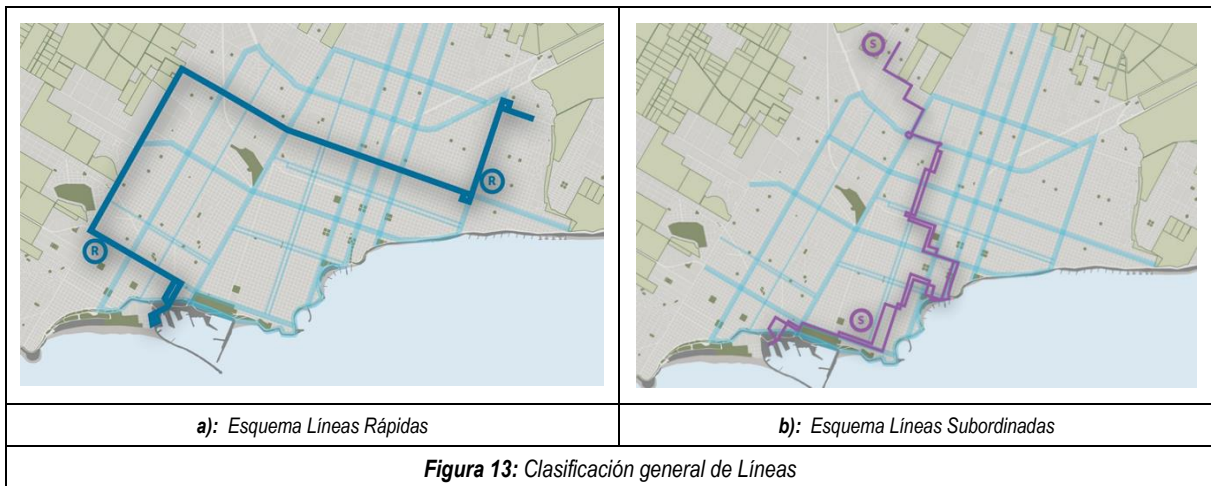


### **Paradas sin refugio**

Las paradas sin refugio, a cargo del poder concedente, se localizarán tanto sobre la Infraestructura de Altas Prestaciones como la Red Secundaria, en los casos en que la instalación eventual de refugios impida garantizar el paso libre de 1,80 metros desde línea municipal.

### **2.6. Servicio**


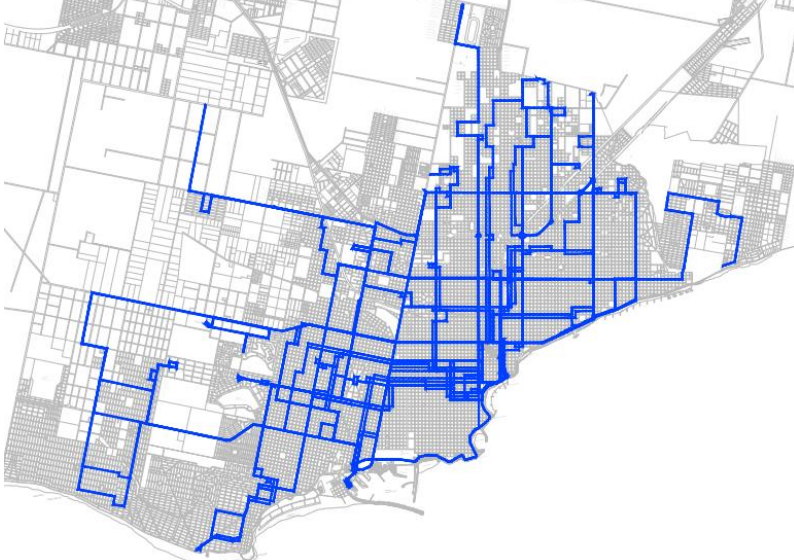

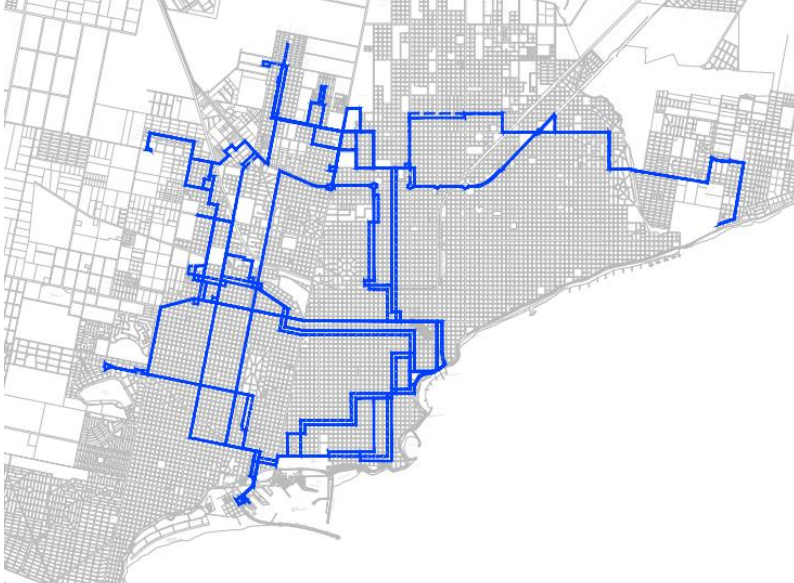


La determinación de un sistema basado en una red de tipo “híbrida integrada” impone que el servicio se estructure en función de un conjunto de líneas clasificadas en Rápidas y Subordinadas, tanto desde las condiciones necesarias del servicio a prestar, como desde la infraestructura mínima que asegure dicha prestación en condiciones de eficiencia y eficacia.



#### **2.6.1. Grupos de líneas**

La prestación del SITU-1 se prevé mediante Treinta y tres (33) líneas, organizadas en Tres (3) grupos, a ser explotados cada uno por un concesionario diferente, de acuerdo al detalle expuesto en la siguiente Tabla.

**Tabla 1. CONFORMACIÓN DE CADA GRUPOS DE LÍNEAS**

Agrupación	Líneas
 <p><b>GRUPO 1:</b> Urbanas 1</p> <p><b>17 líneas:</b> 501-502-521-522-523-525-531-532-533-541-551-552-553-554-555-562- Línea Anular</p>	
 <p><b>GRUPO 2:</b> Urbanas 2</p> <p><b>5 líneas:</b> 571-573-591-593-563</p>	
 <p><b>GRUPO 3:</b> Suburbanas</p> <p><b>11 líneas:</b> 511-512-542-543-544U-581-715-716U-717-718U-720</p>	



## **2.6.2. Tipos de líneas**

### **Líneas Rápidas**

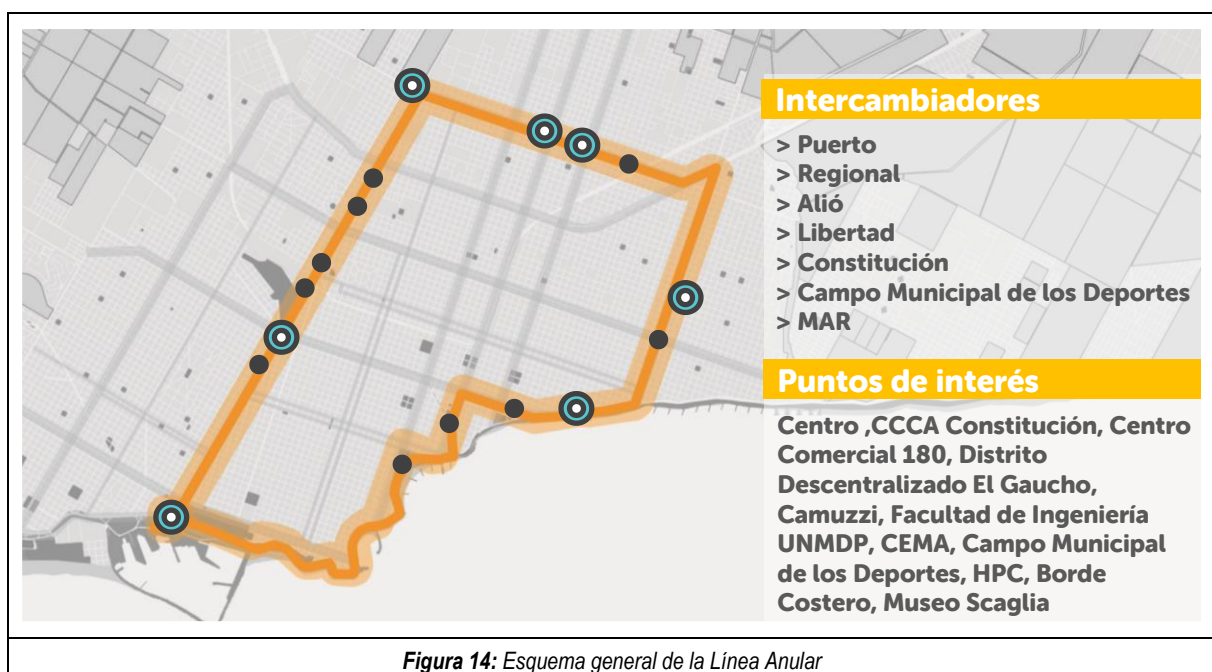
Formarán parte de esta clasificación aquellas líneas de alta demanda cuyos recorridos transcurran en gran parte por la IAP. La cualidad principal esperada está relacionada con alcanzar velocidades comerciales óptimas que aseguren la fluidez del sistema, por lo que se diseñan en función de trazados “directos” y paradas cada 400 m aproximadamente (en los tramos del recorrido que se corresponden con la IAP).

Dentro de esta clasificación se podrán incluir los “servicios diferenciales” que unan pares origen/destino de gran demanda, de manera directa o con un número mínimo de paradas estratégicamente ubicadas. La incorporación de tecnologías de la información en las unidades, capaces de registrar puntos de alta demanda de ingreso o egreso al sistema, posibilitará la identificación de estos pares. De igual modo, forma parte de esta clasificación la Línea Anular que, por su importancia funcional y ciertas características especiales, se describe en el siguiente artículo.

### **Línea Anular (Rápida)**

La Línea Anular, diseñada bajo la lógica de circuito cerrado continuo y bidireccional, con una extensión del recorrido de aproximadamente 29km (para cubrir cada sentido), tiene las siguientes características:

- Será la única línea del sistema con la totalidad del recorrido sobre la Infraestructura de Altas Prestaciones (IAP), mayoritariamente avenidas.
- Unirá los principales intercambiadores, los jerarquizados con paradores centrales (Puerto y Regional) y con paradores laterales, y una serie de zonas de gran generación/atracción de viajes: Área Central, EMDER/CEMA, Futura Ciudad Judicial/Av. J.B. Justo, Facultad de Ingeniería, Av. Tejedor, RP11 y Av. Luro.
- Poseerá prioridad de paradas accesibles con refugios.
- Poseerá la totalidad de la flota de autobuses con piso bajo y, al menos en el SITU-2, parte de ellos impulsados por energías limpias.



**Figura 14:** Esquema general de la Línea Anular

Su implantación merecerá la reestructuración de la movilidad en los tramos con altos niveles de congestión, principalmente en el borde costero central.

Su configuración, la infraestructura soporte y la demanda significativa que tienen todos los pares O/D que integran su recorrido, hacen que esta línea tenga una gran potencialidad para la incorporación de “servicios diferenciales”.

### **Líneas Subordinadas**

Forman parte de esta clasificación aquellas líneas diseñadas para dar accesibilidad al territorio, y que trabajan con diferente grado de subordinación/complementariedad con las Rápidas, pudiendo ser clasificadas en:

- **abastecedoras:** cuando se integran a la red mediante un intercambiador;
- **rondines:** cuando trabajando como circuitos cerrados atienden una cierta demanda barrial/zonal y se vinculan a la red por medio de una parada y/o un Intercambiador.

El distanciamiento entre paradas es de aproximadamente Trescientos (300) metros en la parte de recorrido que se corresponde con la Infraestructura Secundaria, cambiando a Cuatrocientos (400) metros cuando se incorporan a la IAP.

### **2.6.3. Combinación entre líneas – Ejemplos**

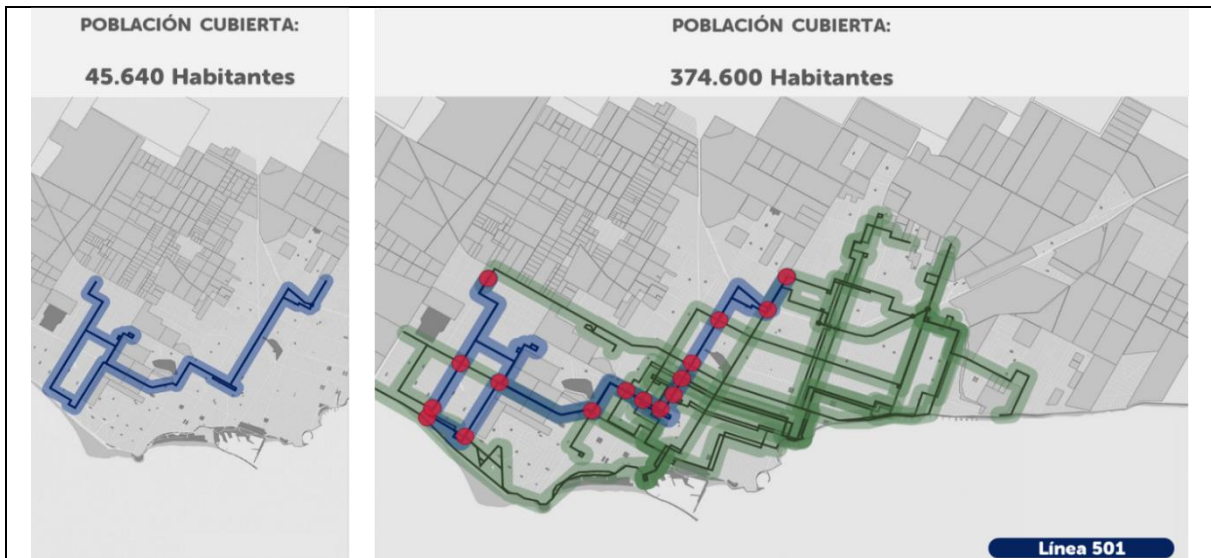
En el Artículo 1.1 se desarrolló la potencialidad y beneficio de los sistemas que incorporan la intramodalidad (integración tarifaria y combinación física), definiéndola como una de las principales estrategias de consolidación de la Red Híbrida Integrada. Se entiende que ello potenciará a la red tanto en lo que hace a cobertura territorial como a la disminución de tiempos de viaje y distancias recorridas.

Bajo esta lógica, el SITU-1 incorpora Un (1) transbordo entre diferentes líneas sin costo adicional para el usuario, con las siguientes características:

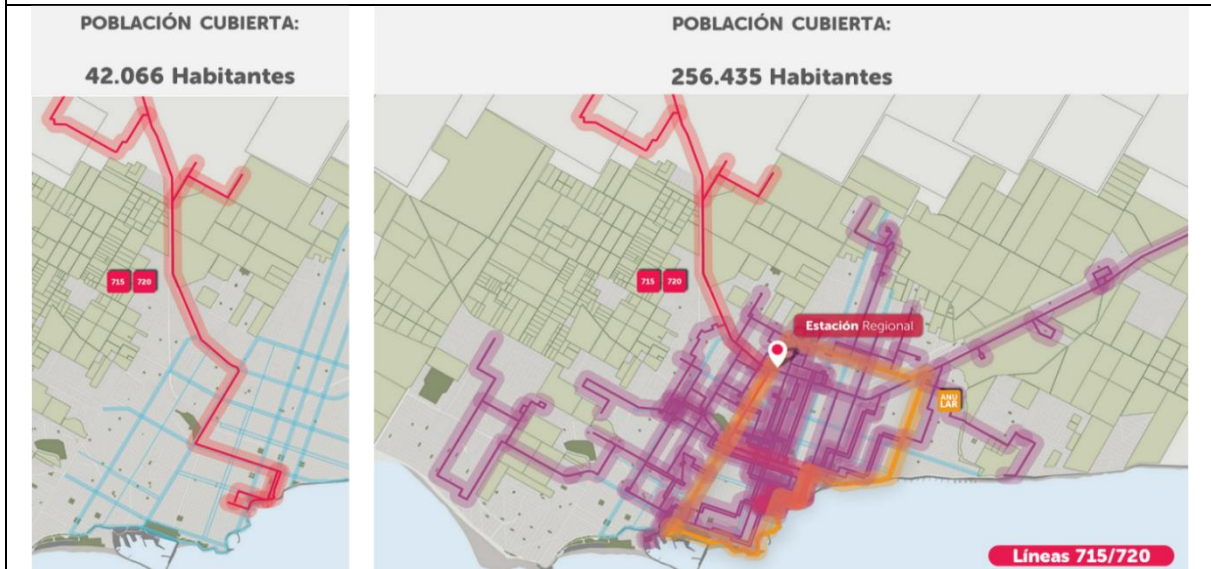
- Dentro de una ventana temporal que, inicialmente, se considera de Setenta y cinco (75) minutos en el período diurno y Ciento veinte (120) minutos en el período nocturno. La ventana temporal podrá ser modificada por el poder concedente con el objeto de mejorar la eficacia del sistema de combinación.
- El transbordo se podrá hacer en un mínimo de Cincuenta (50) nodos del SITU-1, sea éste un Intercambiador o una parada genérica.
- No se podrá combinar entre líneas que permitan al usuario cerrar su viaje, o sea, regresar a su destino.

El transbordo en los intercambiadores garantizará la accesibilidad física y ciertas ventajas en lo referente a la seguridad vial y ciudadana, ya que los mismos incluirán plataformas de acceso a unidades de piso bajo, demarcación y señalización vial, y tótems de seguridad. Se incluyen a continuación una serie de ejemplos de transbordos propuestos.

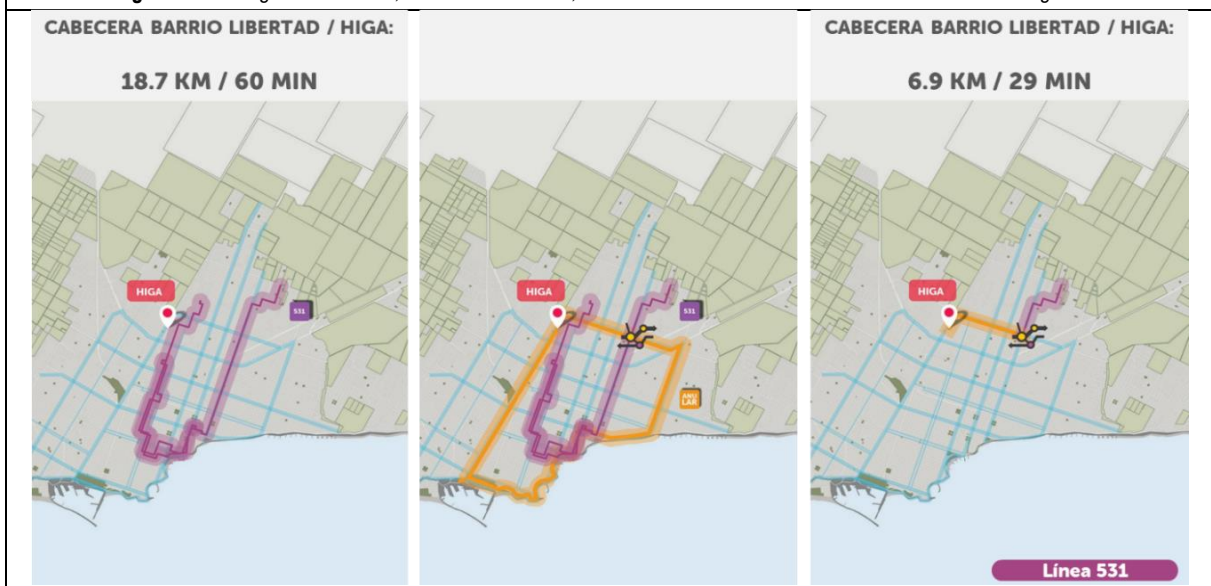




**Figura 15a:** Integración Tarifaria y Combinación física – cobertura territorial



**Figura 15b:** Integración tarifaria, Combinación física, Estaciones – cobertura territorial – accesibilidad - seguridad



**Figura 15c:** Integración Tarifaria, Combinación física – reducción de tiempos y distancias de viaje

En la Etapa de Consolidación (SITU-2), no incluida en este pliego, el transbordo en las Estaciones sumará, a los beneficios antes descriptos, la posibilidad de hacerlo en un entorno cerrado con condiciones ciertas de seguridad y accesibilidad física.

#### **2.6.4. Prestación del servicio**

La prestación del servicio, con base en la Satisfacción al Usuario, se ha diseñado desde la lógica de los sistemas de Mejora Continua incluyendo la incorporación de indicadores de calidad objetiva y percibida.

La prestación del servicio se prevé organizado en tres grupos de líneas, a ser explotados cada uno por un concesionario diferente (Artículo 29.9 del Título 1).

#### **2.7. Proceso participativo del SITU**

El proceso participativo, desarrollado entre agosto de 2020 y febrero de 2021, respecto de la propuesta inicial del SITU comprendió un total de 28 reuniones de debate y consenso: en primera instancia, en el período de preentrega del Pliego al HCD, sobre las características del servicio propiamente dicho; una vez ingresado el Pliego en el HCD (Expediente 2020-6316/6: Llamado licitación Servicio Integrado de Transporte Público / SITU) en los debates se incorporaron las principales condiciones impuestas por éste.

<b>Tabla 2. ACTORES E INSTITUCIONES INVOLUCRADAS EN EL PROCESO PARTICIPATIVO</b>		
<b>Grupos</b>	<b>Participantes</b>	
<b>Bloques políticos</b>	Vamos Juntos Unión Cívica Radical Coalición Cívica Frente de Todos	Frente Renovador Acción Marplatense Tercera Posición
<b>Gabinete Municipal</b>	Sr. Intendente Municipal Defensoría del Pueblo Municipal Ente Municipal de Deportes Ente Municipal de Servicios Urbanos Ente Municipal de Turismo Ente Municipal de Vialidad y Alumbrado	Obras Sanitarias Sociedad de Estado Secretaría de Comunicación Secretaría de Cultura Secretaría de Obras y Planeamiento Urbano Secretaría de Salud
<b>Personal técnico municipal en representación de</b>	Dirección de Adultos Mayores Dirección de Cooperación Internacional Dirección de Derechos Humanos Ender	Emvial Osse Secretaría de salud
<b>Instituciones y organismos públicos</b>	Consejo Escolar Fiscalía 11	Inadi Inareps
<b>Foros, Concejos, etc.</b>	Foro de Transporte de General Pueyrredon Consejo Municipal de Discapacidad (Comudis) Comisión de Barreras Arquitectónica y Urbanísticas (Comibau)	Observatorio de la Discapacidad Comisión Asesora de Seguridad Vial Plan Municipal de Accesibilidad (Plamac)
<b>Asociaciones civiles y movimientos sociales y políticos</b>	Asociación civil Estar Cemit CEPE Colectivo Faro de la Memoria Colectivo Mala Junta Consultorías populares en violencia de género Cooperativa Sierra de los Padres Federación Asociaciones de Fomento Instituto de estudios de género y diversidad CAMDP Mirada Ciudadana Asociación Civil Movimiento 20 de diciembre zona sur Movimiento Argentina Querida Movimiento Asamblea Avatar Movimiento Conducción Viviana	Barrio Estación Camet Movimiento Cristina Conducción Movimiento Estudiantes Evita Movimiento Octubres Mar del Plata Movimiento Somos Barrios de Pie Movimiento Sudestada por un Desarrollo con Equidad MTE Multisectorial de la Mujer Ong Sol de Mayo Organización MAR Partido Obrero Surf Rider UTEP Movimiento Evita

<b>Tabla 2. ACTORES E INSTITUCIONES INVOLUCRADAS EN EL PROCESO PARTICIPATIVO (continuación)</b>		
<b>Grupos</b>	<b>Participantes</b>	
<b>Iglesias</b>	<i>Iglesia Cristiana Misionera</i>	<i>Obispado Mar del Plata Iglesia Católica</i>
<b>Clubes deportivos</b>	<i>Cidelli Club Huracán Club Independiente Club Talleres</i>	<i>Club Universitario MDQ Hockey Club Ong Integra Sport UNMDP</i>
<b>Universidades y grupos de investigación</b>	<i>CIDDH Clínica de Derecho y Discapacidad Facultad de Derecho UNMDP Conservatorio Luis Gianello Facultad de arquitectura Urbanismo y Diseño Industrial UNMDP Facultad de Ciencias Económicas y Sociales UNMDP IHAM INTEMA</i>	<i>IPPUCo IPSIBAT Programa Discapacidad y Equiparación de Oportunidades UNMDP UBA Universidad Atlántida Argentina Universidad CAECE UNMDP UTN</i>
<b>Colegios profesionales y técnicos</b>	<i>Colegio de Arquitectos Colegio de Ingenieros Instituto de derecho a la discapacidad Colegio de Abogados</i>	<i>Colegio de Técnicos Instituto del Hábitat y Territorio, Capba 9 TUGC Gestores Culturales Universitarios</i>
<b>Foros y Cámaras empresarias y comerciales, otros</b>	<i>Asociación Transportistas Personas con Discapacidad Atigma Cámara del Transporte Centro de Constructores</i>	<i>Consortio Regional Puerto MDP Entre Todos Parque Industrial Roberto Savio Ucip</i>
<b>Organizaciones sindicales</b>	<i>CGT CICOP CTA</i>	<i>FETIA FUM MTE</i>
<b>Centros Barriales de Emergencia (CBE)</b>	<i>CBE Belisario Roldán CBE Cerrito Sur CBE Don Bosco CBE Jorge Newbery CBE La Herradura</i>	<i>CBE Las Heras CBE Nuevo Golf CBE Parque Palermo CBE Zona Norte</i>
<b>Vecinos de barrios y Delegaciones</b>	<i>2 de Abril 9 de Julio Acantilados Alfar Antártida Argentina Colinas de Peralta Ramos Colonia Barragán El Casal El Colmenar El Jardín El Progreso Estación Chapadmalal Estación Norte Félix U Camet</i>	<i>Florencio Sánchez Gloria la Peregrina Juan Manuel Estada La Trinidad Las Margaritas Nuevo Golf Parque Independencia Playa Los Lobos Playa Serena Puerto Punta Mogotes Santa Celina Sierra de los Padres Vieja Usina Ciudad de Batán</i>
<b>Medios</b>	<i>0223 Agencia News Canal 10 Canal 8 FM la 95 La Opinión Calificada.com La Tecla</i>	<i>Lo que pasa.net Qué Digital Radio Brisas Radio Comunitaria La Azotea Radio La Red Radio Universidad</i>
<b>Organizaciones relacionadas con la Seguridad Vial</b>	<i>Asociación Familiares de Víctimas del Delito y Tránsito Colegio de Abogados</i>	<i>Colegio de Ingenieros Facultad de Derecho Ipsibat, CONICET</i>

En estas 28 reuniones, incluida la Audiencia Pública, participaron más de 600 personas y se registraron 378 intervenciones por parte de los diferentes actores e instituciones asistentes, que podrían clasificarse según la siguiente Tabla.

<b>Tabla 3. TEMÁTICAS GENERALES ABORDADAS POR LOS DIFERENTES ACTORES E INSTITUCIONES</b>		
<b>Tema</b>	<b>Participantes</b>	
<b>Género</b>	Asociación Civil Colectiva por un Mundo Igualitario Barrio Acantilados Barrio Nuevo Golf Barrio Playa Serena Barrio Santa Celina CGT CIDDH Colectivo Mala Junta Consultorías Populares en Violencia de Género Deporte Femenino EMDER	CTA Dirección de Derechos Humanos Foro de Transporte de General Pueyrredon Inadi Instituto de Estudios de Género y Diversidad CAMDP Movimiento Argentina Querida Multisectorial de la Mujer Playa serena UTA
<b>Accesibilidad (física y al servicio)</b>	Asociación civil Estar Asociación Familiares de Víctimas del Delito y Tránsito Organización MAR Asociación Transportistas Personas con Discapacidad Barrio Acantilados Barrio el Boquerón Barrio Jardín de Peralta Ramos Barrio San Eduardo del Mar CEPE CGT Cidelli Clínica de Derecho y Discapacidad Facultad de Derecho (UNMDP) Colectivo Mala Junta Consejo Municipal de Discapacidad (Comudis) Comisión de Barreras Arquitectónica y Urbanísticas (Comibau) Consejo Escolar MGP Defensoría del Pueblo Municipal CICOP Centro de Investigación Alicia Moreau Dirección Adultos Mayores MGP Estudiante Evita	Dirección Derechos Humanos MGP Federación Asociaciones de Fomento FETIA Foro de Transporte de General Pueyrredon Iglesia Cristiana Misionera Inadi Inareps Instituto de Derecho a la Discapacidad, Colegio de Abogados Instituto del Hábitat y Territorio Capba 9 Movimiento Argentina Querida Movimiento Asamblea Avatar Observatorio de Discapacidad Mar del Plata Ong Integra Sport Plan Municipal de Accesibilidad (Plamac MGP) Programa Discapacidad y Equiparación de Oportunidades UNMDP TUGC Gestores Culturales Universitarios UNMDP Surf Rider Conservatorio Luis Gianello Escuela 64 Barrio Cerrito Sur
<b>Intermodalidad</b>	Cemit Colegio de Técnicos Emvial Facultad Arquitectura UNMDP Fiscalía 11	Fiscalía 11 La Opinión Calificada.com Movimiento Asamblea Avatar UBA UTN
<b>Sustentabilidad y ambiente</b>	Colectivo Faro de la Memoria Movimiento Asamblea Avatar	Surf Rider Universidad Atlántida Argentina
<b>Aportes a las características generales del Pliego</b>	Organización MAR FETIA Defensoría del Pueblo Municipal CGT Partido Obrero P. Galarreta Playa Serena Comudis Mirada Ciudadana K. Scarafini Centro de Investigaciones Económicas MTE Estudiantes Evita J. Cerdá AVATAR	J. Casal Plamac Facultad de Arquitectura Foro de Transporte de General Pueyrredon Batán Sierra de los Padres Gloria de la Peregrina FUM Acción Marplatense El Boquerón Estudiantes secundarios Jóvenes por el clima CONICET Colegio de Arquitectos

### **3. Características salientes del Servicio Integrado de Transporte Urbano – Etapa de Desarrollo (SITU-1)**

#### **3.1. Infraestructura a construir en SITU-1**

La infraestructura a construir en esta primera etapa del SITU, tiene por objeto facilitar la paulatina reestructuración y racionalización de los recorridos, a la vez que minimiza el impacto de la financiación de ésta sobre la tarifa técnica del sistema. Ésta está compuesta por diferentes tipos de nodos, cuya construcción será responsabilidad del poder concedente o de la UT, según el siguiente detalle: los intercambiadores, localizados sobre los ejes de la Infraestructura de Altas Prestaciones (IAP) en su totalidad, será construida por el poder concedente; las paradas con refugio a materializar en el entorno periurbano, estarán a cargo de la UT y la cantidad total a construir es de Seiscientas (600) unidades durante el período de concesión.

Las paradas con refugio se construirán sobre las líneas Subordinadas, en el periurbano del partido, y la localización específica de cada una de ellas será dada por parte del poder concedente al inicio del período anual, en función de las demandas vecinales y las necesidades del sistema.

La priorización de los intercambiadores está signada por las necesidades de combinación del sistema, destacándose además de los intercambiadores localizados en las intersecciones de las avenidas Luro y A. Alió, denominado Sierras, y de la Av. Félix U. Camet y calle C. Arenal, denominado Mar, la construcción de los 2 nodos jerarquizados con paradores centrales, uno en la zona del HIGA y otro en Av. Juan B. Justo y Av. Edison.

**Tabla 4. LÍNEAS CONVERGENTES A LOS INTERCAMBIADORES PRIORIZADOS EN LA ETAPA DE DESARROLLO | SITU-1**

Localización	Líneas concurrentes																																																
	L. Anular	501	511 ch	511 acant	511 alfar	511 G	512	512 b	512 n	521	522	523 PP	523 PH	525 PP	525 V	531	532	533	541	542	544 U	543	551	552 a	552 b	553	554	555	562	563 a	563 b	571 a	571 b	573 b	573 bp	581	591 a	591 b	593	715	716 U	720 A	720 B	720 C	717	718 u			
1. Av. Juan B. Justo y Av. Edison (PUERTO)	LA	501	511 ch	511 acant	511 alfar	511 G					522												551	552 a	552 b	553	554		562	563 a	563 b	571 a	571 b			581	591 a	591 b	593										
2. Av. Juan B. Justo y Calle Juan N. Fernández (REGIONAL)	LA															531	532			542		543								563 a	563 b	571 a	571 b				581	591 a		593	715								
3. Av. A. Alió y Av. Luro (ALIÓ)	LA		511 ch	511 acant	511 alfar	511 G	512	512 b	512 n		522																																						
4. Av. A. Alió y Av. Libertad (LIBERTAD)	LA										522					531	532																																
5. Av. Luro y Av. Independencia (CENTRO)	LA		511 ch	511 acant	511 alfar	511 G	512	512 b	512 n	521	522	523 PP	523 PH	525 PP	525 PH	531	532	533	541	542		543	551	552 a	552 b	553		555					571 a	571 b	573 b	573 bp	581	591 a	591 b										
6. Av. Félix U. Camet y calle Florisbelo Acosta (MAR)	LA																											555								581													
7. Av. Luro y San Juan (FERROAUTOMORA)			511 ch	511 acant	511 alfar	511 G	512	512 b	512 n		522			525PP	525PH			533	541				551	552 a	552 b	553																			717				
8. Ciudad Batán (BATÁN)																																																	



## **Pliego | TÍTULO I**

### **ÍNDICE**

	<b>Pág.</b>
<b>CAPÍTULO I: Objeto y condiciones generales de la licitación</b>	
Artículo 1. Objeto de la licitación	47
Artículo 2. Glosario de términos y siglas	47
Artículo 3. Descripción general del Servicio Integrado de Transporte Urbano – Etapa de Desarrollo (SITU-1)	51
3.1. Esquema general de implantación del servicio	52
3.2. Escenarios alternativos de implantación	54
3.3. Paradas con refugio	56
3.4. Cláusula antimonopólica	56
Artículo 4. Tipo de concesión	56
Artículo 5. Plazos de concesión del servicio	56
5.1. Período de la concesión	56
5.2. Prórrogas	56
5.3. Extensión	56
5.4. Cómputo de los plazos	57
Artículo 6. Adquisición y valor de los pliegos	57
Artículo 7. Circulares aclaratorias y modificatorias	57
Artículo 8. Jurisdicción y domicilio	58
Artículo 9. Normas de aplicación	58
<b>CAPÍTULO II: Proceso licitatorio</b>	
Artículo 10. Requisitos de los oferentes	59
Artículo 11. Inhibiciones	61
Artículo 12. Requisitos de la oferta	62
Artículo 13. Presentación de copias	62
Artículo 14. Ofertas no admisibles	62
Artículo 15. Forma de presentación de las propuestas	63
Artículo 16. Mantenimiento de la oferta	66
Artículo 17. Garantía	66
17.1. De oferta	66
17.2. De contrato	66
17.3. De impugnación	66
Artículo 18. Forma de constituir la Garantía	67
Artículo 19. Devolución de las Garantías	68
Artículo 20. Apertura de las Propuestas	68
Artículo 21. Ampliación de la información	69



Artículo 22. Impugnaciones	69
Artículo 23. Sobre la Adjudicación	69
Artículo 24. Única oferta	70
Artículo 25. Rechazo de todas las ofertas	70
Artículo 26. De la evaluación de las propuestas	70
Artículo 27. De la Adjudicación	70
Artículo 28. Documentación a presentar previo a la firma del Contrato	70
Artículo 29. De la firma del contrato	71

### ***CAPÍTULO III: De la ejecución del contrato***

Artículo 30. De los instrumentos contractuales	73
Artículo 31. Ejecución del contrato	73
Artículo 32. Servicios	75
Artículo 33. Protocolos	76
Artículo 34. Prohibición de transferencia del contrato	76
Artículo 35. Registro de las comunicaciones	76
Artículo 36. Interrupción del servicio	76
36.1. Costos, daños y perjuicios	77
36.2. Garantía del servicio	77
Artículo 37. Condiciones de la flota	77
Artículo 38. Interrupciones	77
Artículo 39. Prohibición de desafectación	77
Artículo 40. Carga de combustibles	77
Artículo 41. Paradas	77
Artículo 42. Prohibiciones generales	77
Artículo 43. Libro de quejas	77
Artículo 44. Umbral de confort	78
Artículo 45. Informes a solicitud del poder concedente	78
Artículo 46. Inspección y controles	78
Artículo 47. Gravámenes	78

### ***CAPÍTULO IV: De la prestación del servicio***

Artículo 48. Indicadores de gestión de la calidad	79
48.1. Ponderación de los factores claves	79
48.2. Cálculo de los índices	80
48.3. Seguimiento	81
48.4. Calidad percibida	81
48.4.1. Canales de recolección de datos	82
48.4.2. Continuidad por razones de interés público	83
48.4.3. Excepciones de los Derechos de Autor	83
48.4.4. Datos del sistema de Gestión de Relaciones con el Usuario	83
48.5. Datos abiertos	83
Artículo 49. Gestión ambiental	84

### ***CAPÍTULO V: De las penalidades***

Artículo 50. Régimen de penalidades	85
50.1. Infracciones relativas al régimen de las concesiones	86
50.2. Infracciones relativas a la explotación de los servicios	86
50.3. Infracciones relativas al material rodante	87
50.4. Infracciones relativas a la calidad del servicio	88
50.5. Infracciones relativas a las relaciones de las empresas con el poder concedente	88

50.6. Infracciones relativas a las obligaciones asumidas por la UT	89
Artículo 51. Supuestos punibles	89
Artículo 52. Infracciones de carácter permanente	89
Artículo 53. Organismo de aplicación	89
Artículo 54. Gradualidad de la aplicación	89
Artículo 55. Verificación de incumplimientos	90
Artículo 56. Responsabilidad del contratista por el personal afectado a la prestación del servicio	90
Artículo 57. Rescisión o cancelación del contrato	90
<b><i>CAPÍTULO VI: Ingresos del concesionario</i></b>	
Artículo 58. Retribución de los servicios prestados	91
Artículo 59. De la tarifa	92
59.1. Procedimiento de cálculo	92
59.2. Transparencia	92
59.3. Boleto universitario	92
59.4. Normativa	93
Artículo 60. Otros ingresos	93
60.1. Publicidad	93
Artículo 61. Alteración de la ecuación económico-financiera	93
61.1. Alteración del equilibrio	93

## ***CAPÍTULO I: Objeto y condiciones generales de la licitación***

### **Artículo 1°: Objeto de la licitación**

La presente Licitación Pública Nacional e Internacional tiene por objeto contratar la prestación del Servicio Integrado de Transporte Urbano de Pasajeros (SITU-1), bajo el régimen jurídico de Concesión de Servicio Público, en el ámbito de su partido de General Pueyrredon.

Se establece que el ingreso por servicios será mediante el pago de tarifa por parte del usuario. La retribución del concesionario proviene del cobro de la tarifa, la que constituye el valor económico que el público usuario deberá abonar para hacer uso del servicio.

La tarifa retributiva del servicio constituye un elemento esencial del contrato de concesión, por lo que debe ser suficiente para cubrir los costos de mantenimiento, de explotación, de expansión y mejoramiento, la amortización de los bienes, los costos financieros e inversiones, más la razonable rentabilidad del concesionario. Para acceder al servicio, los usuarios deberán adquirir previamente su boleto, pase o abono, conforme al Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE) u otro sistema que el poder concedente proponga.

El SITU estará dividido en Tres (3) grupos de líneas, Dos (2) de carácter urbano y Una (1) de carácter suburbano. La adjudicación se efectuará por grupos de líneas y no podrá adjudicarse a un mismo proponente más de un grupo de líneas. Ningún grupo de líneas podrá ser operado por el adjudicatario de otro grupo a excepción de la situación de emergencia prevista en los artículos 5.3 y 36 del presente.

Los recorridos y frecuencias de cada grupo se consignan en el Anexo I.

### **Artículo 2°: Glosario de términos y siglas**

A los efectos de la interpretación de este pliego, sus Anexos y todo otro término contractual, las siguientes palabras y expresiones tendrán el significado que a continuación se consigna:

**Actas de Inspección.** Instrumento público con el cual el funcionario actuante del poder concedente indica las situaciones irregulares detectadas. Posibilita al concesionario a adecuarse en un cierto lapso de tiempo a las tareas intimadas en el acta.

**Adjudicatario/Contratista/Concesionario/Prestatario.** El oferente cuya propuesta haya sido aceptada, para la explotación de cada grupo de líneas, por acto formal de la Administración.

**Autoridad de aplicación.** La Secretaría de Gobierno o el organismo municipal que, ulteriormente a tal fin se designe, por intermedio del poder concedente.

**Boleto combinado/Integración tarifaria.** Modalidad que permite, a través de la tarjeta del SUBE, efectuar el trasbordo entre dos líneas del SITU, dentro de la ventana temporal y con el valor monetario que establezca el poder concedente.

**Carril BUS.** Carril del viario público que, con diferentes grados de segregación y carácter preferente o exclusivo para los autobuses, proporciona mejores prestaciones al sistema de transporte público colectivo.

**Circulares.** La comunicación escrita y formal, cursada por la Municipalidad al domicilio constituido de los Oferentes en oportunidad de la adquisición del Pliego, que signifiquen explicaciones o aclaraciones de cualquier aspecto relacionado con la licitación pública, ya sea como consecuencia de consulta formulada por alguno de ellos o por decisión de la Administración Municipal.

**Comisión de Apertura y Evaluación (CAE).** La comisión designada para el análisis y la evaluación de las ofertas.

**Concentrador y alimentadores.** Derivado de la denominación anglosajona “*hub-and-spokes*” usada para describir aquellas redes integradas que concentran el tráfico en determinados nodos de gran capacidad (*hubs*) mediante enlaces de menor capacidad/demanda (*spokes*).

**Concesionario.** El Adjudicatario que haya suscrito el Contrato de Concesión.

**DH.** Demarcación horizontal.

**Grupo.** Conjunto de líneas que constituyen el objeto de la presente licitación.

**Cabecera o Punta de línea.** Punto de arranque o final de medio recorrido.

**Demanda.** Necesidades o requerimientos cuantitativos o cualitativos de viaje de la población.

**EOD.** Encuesta Origen Destino basada en el hogar, realizada en el Partido de General Pueyrredon, durante el año 2013.

**Especificaciones técnicas.** Normas en las que se describen en particular las características, medios y modalidades para la prestación de los distintos servicios.

**Estación/Terminal de integración.** Nodo de “primera jerarquía” en la IAP, en el cual convergen distintas líneas y que tiene por objeto concentrar los viajes de una determinada zona para proporcionar niveles adecuados de accesibilidad a las diferentes localizaciones del Partido, mediante la combinación intramodal e intermodal.

**Frecuencia.** Cantidad de unidades de una misma línea que pasan, en el mismo sentido, por una localización determinada, en un intervalo de Sesenta (60) minutos.

**Grupo de líneas.** Cada uno de los Tres (3) agrupamientos de líneas por las cuales se realiza la oferta y que puede ser adjudicada a un solo concesionario.

**GdF.** Sistema de Gestión de Flota que posibilita la gestión, organización y coordinación de vehículos prestadores de servicio mediante su seguimiento telemático. Además, mediante interfaces informáticas, permite el rastreo de la ubicación de las unidades, su comportamiento, estado, niveles de combustibles y toda variable necesaria para la operación. Es una herramienta relevante en la generación de información para el usuario (mediante la app), máxime en los casos en que la combinación entre líneas es nodal del sistema de viajes.

**Hora Baja.** Primeras horas de la mañana y primeras de la noche.

**Hora Media.** Horarios anteriores y posteriores a las horas punta.

**Hora Punta.** Máximo valor horario en la gráfica de distribución temporal de la demanda.

**Hora Valle.** Correspondiente a los valores de demanda horaria que se localiza entre las Horas Punta.

**Horarios Fijos.** Servicios Puntuales con exigencias particulares en el cumplimiento de los horarios de paso por determinadas localizaciones.

**Horario Nocturno.** Período entre las 0:00h y las 5:00h en los que se prestarán servicios bajo la modalidad de Horarios Fijos.

**Indicadores de gestión de la calidad.** Herramienta sistémica diseñada para evaluar el desempeño de los Concesionarios del SITU, a través de la medición objetiva de indicadores clave, cuantitativos y comparables, e incentivar la mejora continua en el funcionamiento de éste.

**Índice Pasajero/kilómetro (IPK).** Valor que surge del cociente entre la cantidad de pasajeros transportados y los kilómetros recorridos, durante un período determinado (mes, año, etc.).

**Infraestructura de Altas Prestaciones (IAP).** Red conformada por una serie de ejes viales principales y nodos concentradores y alimentadores que, en función de las necesidades de la demanda de circulación de los autobuses, proporciona ciertas prioridades o facilidades al SITU.

**Inspección del servicio.** La actividad técnico - administrativa de supervisión y contralor de los servicios por parte de la autoridad de aplicación.

**Inspectores.** Los funcionarios públicos dependientes de la autoridad de aplicación, a los que se les encomienda tareas de fiscalización y control.

**Intercambiadores.** Nodos de la IAP, localizados en intersecciones de interés de ésta, que se materializan como un “grupo de paradas debidamente señalizadas” y tienen por objeto facilitar el transbordo.

**Línea Anular.** Línea que une las 3 estaciones/terminales de integración, en ambos sentidos de circulación, y cuyo recorrido se hace íntegramente sobre avenidas/calles de la IAP.

**Líneas Rápidas.** Líneas de alta demanda que recorren el partido con trazados directos y transcurren mayormente por la Infraestructura de Altas Prestaciones (IAP).

**Líneas Subordinadas.** Toda aquella línea que no pertenece al grupo de las Rápidas y que se clasifican en Abastecedoras y Rondines.

**Lineas suburbanas.** Toda aquella línea que preste servicio a áreas fuera del ejido urbano, ya sea barrio o ciudad, y cuente tarifa seccionada a tal efecto. Dichas líneas podrán prestar servicios a zonas urbanas de la ciudad con tarifa plana salvo indicación contraria por la autoridad competente.

**Longitud de vuelta.** Suma de las distancias de los recorridos de ida y regreso desde y hacia la cabecera, medidos en Km.

**Notas de pedido.** Documento expedido por la concesionaria con el objeto hacer solicitudes y pedidos de diversa índole al poder concedente.

**O/D.** Origen/Destino

**Oferente/Proponente.** La persona jurídica constituida conforme la Ley 19.550 y sus modificatorias, que formule ofertas en la presente licitación pública.

**Ordenes de Servicio.** Documento expedido por poder concedente, que contiene toda la información necesaria para comunicar el servicio que debe realizar la concesionaria.

**Parque móvil/Flota.** Cantidad de unidades necesarias para la prestación de un servicio.

**PEM.** Plan Estratégico Municipal.

**Periurbano.** Zonas de transición en cuyo espacio se desarrollan actividades propias tanto de territorios rurales como urbanos, con tensiones en modos de uso del suelo.

**PBCP.** Pliego de Bases y Condiciones Particulares.

**PMTT.** Plan Maestro de Transporte y Tránsito.

**Poder concedente.** La Municipalidad del Partido de General Pueyrredon.

**Recorrido.** Trayecto preestablecido para cada una de las líneas.

**Red Integrada.** Red de tipo “híbrida”, conformada por infraestructura lineal (calles y avenidas) y nodal (terminales, trasbordos, e intersecciones), tanto de la IAP como de la secundaria.

**Red Integrada Multimodal (RIM).** Red que integra todos los modos de desplazamiento, haciendo especial hincapié en la red de ciclovías, las necesidades de intervenciones para la mejora de la movilidad.

**Representante.** La/s persona/s designada/s por el Oferente, con amplias facultades para considerar y resolver cuestiones relativas a esta licitación, obligando al oferente, adjudicatario o concesionario, según corresponda.

**Servicios diferenciales.** Servicios prestados por aquellas líneas que, por las características de los vehículos y/o condiciones de prestación, significan un servicio distinto al objeto de la presente licitación. Estarán sujetas a condiciones de frecuencia, regularidad y recorridos que determine el poder concedente.

**SITU.** Servicio Integrado de Transporte Público, conformado por dos etapas claramente diferenciadas, SITU-1 y SITU-2.

**SITU-1.** Servicio Integrado de Transporte Público – Etapa de desarrollo, objeto de este Pliego de Licitación.

**SITU-2.** Servicio Integrado de Transporte Público – Etapa Consolidación. Período posterior al SITU-1, que posibilitará el desarrollo integral y completo del SITU.

**SUBE.** Sistema Único de Boleto Electrónico.

**Tarifa.** Precio final de un viaje por pasajero, por el uso de una línea de transporte público colectivo de pasajeros, o la combinación de éstas dentro de la ventana temporal establecida.

**Tiempo de espera.** Período de tiempo que se insume en la cabecera entre una vuelta y otra.

**Tiempo de vuelta.** Período de tiempo que se insume para realizar un recorrido completo.

**Tiempo total.** Tiempo de vuelta más tiempo de espera en cabecera.

**TPC.** Transporte Público Colectivo urbano.

**Umbral de Confort.** Límite de la máxima de ocupación de pasajeros de pie por metro cuadrado libre de asientos o equipamiento.

**Umbral de confort.** Valor umbral de pasajeros de pie por cada metro cuadrado libre de asientos o equipamiento, que limita la máxima de ocupación del vehículo.

**UT.** Contrato de Unión Transitoria en los términos del Artículo 1.463 y siguientes del Código Civil y Comercial.

**Velocidad comercial.** Cociente entre el kilometraje total de una vuelta y el tiempo total insumido para realizarla.

**Vehículos Piso Bajo (VPB).** Vehículo (autobús) de Piso Bajo

### **Artículo 3°: Descripción general del Servicio Integrado de Transporte Urbano – Etapa de Desarrollo (SITU-1)**

El Servicio Integrado de Transporte Urbano en su etapa de desarrollo (SITU-1), estará conformado por:

- Tres (3) Grupos de líneas que, operando como un sistema integrado físicamente y tarifariamente, cubrirán el servicio de TPC del Partido de General Pueyrredon. Los

concesionarios a cargo de cada uno de los tres grupos conformarán una Unión Transitoria (UT) con el alcance establecido en el Artículo 29.

- Los grupos tendrán las cuotas de participación en la UT consignadas en el Artículo 29.9. La cuota asignada a cada grupo será utilizada, únicamente, para delimitar la responsabilidad que tendrá el concesionario de cada grupo de líneas en el pago de los costos operativos de funcionamiento de la UT, el suministro y mantenimiento del software de gestión de calidad percibida por el usuario y la inversión y ejecución de las obras de infraestructura del sistema. La responsabilidad de cada concesionario se limita a la proporción asignada.
- La integración tarifaria permitirá realizar el viaje combinando, en un mínimo de 50 puntos del sistema (Intercambiador o parada jerarquizada), Una (1) vez entre diferentes líneas (transbordo) sin necesidad de abonar nuevamente, siempre y cuando se cumpla con las condiciones estipuladas en el Artículo 2.6.3 de Servicio Integrado de Transporte Urbano Etapa de Desarrollo | SITU-1. Las ventanas temporales de Setenta y cinco (75) minutos en el período diurno y Ciento veinte (120) minutos en el período nocturno, propuestas inicialmente, podrán ser modificadas por el poder concedente con el objeto de lograr la mayor efectividad en el sistema de integración tarifaria.
- El sistema está estructurado por una serie de intercambiadores que se materializarán en las intersecciones (a cielo abierto) de la Infraestructura de Altas Prestaciones del Partido, siete de ellos vinculados por medio de un servicio bidireccional con altas prestaciones, denominado Línea Anular.

Si bien el SITU va a contar con un mayor número de Intercambiadores que los expresados en este pliego, para el SITU-1 el poder concedente contempla priorizar la construcción de éstos, a su cargo, en las siguientes localizaciones:

- 1) Av. Juan B. Justo y Av. Edison (Intercambiador Jerarquizado con parador central Puerto, vinculado a la Línea Anular);
- 2) Av. Juan B. Justo y calle Juan N. Hernández (Intercambiador Jerarquizado con parador central Regional, vinculado a la Línea Anular);
- 3) Av. A. Alió y Av. Luro (Intercambiador Alió, vinculado a la Línea Anular);
- 4) Av. Arturo Alió y Av. Libertad (Intercambiador Libertad, vinculado a la Línea Anular);
- 5) Av. Félix U. Camet y calle Florisbelo Acosta (Intercambiador Mar, vinculado a la Línea Anular);
- 6) Av. Luro y Av. Independencia (Intercambiador Centro, vinculado a la Línea Anular);
- 7) Av. Luro y calle San Juan (Intercambiador Ferroautomotora);
- 8) Ciudad de Batán (Intercambiador Batán);
- 9) Av. Constitución y Av. Mons. Zabala (Intercambiador Constitución, vinculado a la Línea Anular);
- 10) Acceso Varetto (Intercambiador Sierra);
- 11) Av. Fortunato de la Plaza y Av. Jacinto P. Ramos (Intercambiador Peralta Ramos);
- 12) Av. Juan B. Justo y Av. Independencia (Intercambiador Campo Municipal Deportes, vinculado a la Línea Anular).

- Las líneas del sistema se clasifican en Rápidas y en Subordinadas, en función del tipo de trazado, la velocidad comercial buscada y la priorización que se le otorga en el sistema de movilidad local.

Sobre las líneas Subordinadas, que ofician de abastecedoras de los principales puntos de transbordo o sobre los Rondines en los barrios más alejados del centro de la ciudad, la UT construirá Seiscientas (600) paradas y mantendrá durante el período de concesión.

### **Artículo 3.1°: Esquema general de implantación general del servicio**

La implementación del sistema (Tabla 1) se desarrollará de la siguiente manera:

- Inicio concesión – Integración tarifaria e implantación de la Línea Anular: la puesta en marcha de la Línea Anular y la integración tarifaria o boleto combinado, se hará efectiva dentro de los Ciento ochenta (180) días corridos del inicio de la Concesión, considerando a éste como el día de la firma del contrato. La incorporación de Vehículos de Piso Bajo (VPB) a lo largo de esta etapa, se hará de la siguiente manera: en la Línea Anular se dispondrá, desde el inicio, de la totalidad de la flota (100%) conformada por VPB; en el resto de las líneas, se incluirán a partir del comienzo del 2do año de concesión (mes 13) y en las cuotas que se describen en el Artículo 4.5 de Título II.
- Construcción de infraestructura: la infraestructura (intercambiadores y paradas con refugio) se construirá según el cronograma previsto en el presente PCBP. Los intercambiadores a cargo del poder concedente, así como las paradas con refugio (600 unidades) a construir por la UT sobre las líneas subordinadas en el periurbano del partido, se materializarán a lo largo del período de concesión (Tabla 1).
- Reestructuración de las líneas: se contempla la reestructuración gradual de las líneas, así como sus frecuencias, tanto de las de cobertura del territorio (Subordinadas) como de las troncales (Rápidas), para optimizar el sistema de transbordos entre éstas. Los cambios de recorrido planificados en el corto plazo se expresan en los Artículos G1.3.1, G2.3.1 y G3.3.1 del Anexo 1, no obstante, en el Artículo 31.5 se exponen las metodologías de presentación de las modificaciones, ya sean tácticas y operativas como estratégicas, derivadas de la incorporación de infraestructura.



**Tabla 1. ESQUEMA GENERAL DE IMPLANTACIÓN DE LA ETAPA DE DESARROLLO**

	Semestre de concesión																							
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
1. Integración tarifaria																								
2. Funcionamiento Línea Anular (LA)																								
3. Rediseño programado de la red																								
4. Reestructuración líneas s/ combinación																								
5. Intercambiadores (A CARGO DEL PODER CONCEDENTE)		1 Unidad		1 Unidad		1 Unidad	2 Unidad		1 Unidad		2 Unidades	1 Unidad		1 Unidad		1 Unidad		1 Unidad		1 Unidad				
6. Construcción de paradas c/refugio (A CARGO DE LA UT)	25 paradas	25 paradas	25 paradas	25 paradas	25 paradas	25 paradas	25 paradas	25 paradas	25 paradas	25 paradas	25 paradas	25 paradas	25 paradas	25 paradas	25 paradas	25 paradas	25 paradas	25 paradas	25 paradas	25 paradas	25 paradas	25 paradas	25 paradas	25 paradas
7. Incorporación de VPB																								

**Observaciones**

1. El inicio del boleto combinado se hará efectivo, como máximo, a los Ciento ochenta (180) días corridos de firmado contrato de concesión.
2. La puesta en funcionamiento de la Línea Anular se realizará, como máximo, a partir de los Ciento ochenta (180) días corridos de firmado contrato de concesión.
3. El rediseño planificado de líneas, expuesto en el Artículo 31.5, se corresponde con cambios infraestructurales derivados de la realización de infraestructura lineal (vial) y nodal (intercambiadores).
4. La reestructuración estratégica de los parámetros operativos y de servicio, se realizará siguiendo el procedimiento metodológico propuesta en el Artículo 31.5, tiene por objeto mejorar continuamente el servicio ante determinados cambios infraestructurales, particularmente de puesta en marcha de los intercambiadores y habilitación de ejes viales.
5. El/los INTERCAMBIADOR/ES consignado/s para cada semestre, deben ser construidos por el poder concedente, completamente al finalizar el mencionado período.
6. La construcción de las PARADAS CON REFUGIO, a cargo de la UT, se realizará exclusivamente sobre las líneas Subordinadas, a razón de Veinticinco (25) unidades semestrales durante el período de concesión.
7. La Línea Anular (LA) deberá contar con una flota conformada en su totalidad por VPB (100% de la flota), desde el mismo momento en que se pone en funcionamiento. A partir del inicio del Tercer (3er) semestre (mes 13) de concesión, se incorporarán anualmente los VPB en los distintos grupos de líneas, según las cuotas expuestas para cada grupo de líneas en el cronograma del Artículo 4.5 de Título II.

El escenario establecido como base contempla una ecuación económico financiera elaborada en base a un funcionamiento irrestricto del SITU-1, según los parámetros normales de uso del servicio público de transporte urbano colectivo de pasajeros registrados según promedio 2017, 2018 y 2019 inclusive. En dicho contexto, se aclara que como el presente proceso licitatorio se está instrumentando durante un escenario de una fuerte recesión de la demanda como consecuencia del impacto de la pandemia SARS-Covid 19 y sin que exista una perspectiva cierta de la evolución que habrá de tener la misma, el poder concedente se reserva la facultad de alterar los plazos establecidos en el presente artículo.

### ***Artículo 3.2°: Escenarios alternativos de implantación***

Producida la firma de los contratos y ante la persistencia de las medidas sanitarias o bajas demandas, los escenarios temporales de implantación determinan la flota mínima obligatoria que los concesionarios deben incorporar en función de las tasas de utilización (demanda) del sistema. Las ofertas de flota de los escenarios alternativos, descritas en la Tabla 2, se han establecido de la siguiente forma: para aquéllos en que la demanda desde el Treinta por ciento (30%) al Cincuenta por ciento (50%) de la demanda habitual (8.300.000 pasajeros/mes), incluido, el Umbral de Confort usado es de Un (1) pasajero/m<sup>2</sup>; para el correspondiente al Sesenta por ciento (60%) el Umbral de Confort usado es de Dos (2) pasajeros/m<sup>2</sup>; para el correspondiente al Setenta por ciento (70%) el Umbral de Confort usado es de Dos y medio (2,5) pasajeros/m<sup>2</sup>; para el Ochenta por ciento (80%), el Umbral de Confort usado es de Tres (3) pasajeros/m<sup>2</sup>; una vez que la demanda media de Dos (2) meses consecutivos es mayor al Ochenta por ciento (80%) de la demanda habitual, la oferta de flota será la establecida en Artículo 4.1 de Título II.

Los escenarios alternativos (Tabla 2) no tendrán efecto alguno sobre el cronograma de construcción de las paradas con refugio, ya que la UT deberá construir Veinticinco (25) unidades semestrales desde el inicio de la concesión, hasta alcanzar un total de Seiscientas (600) paradas durante todo el período del presente pliego.

**Tabla 2. ESCENARIOS ALTERNATIVOS DE LA OFERTA OBLIGATORIA DE FLOTA EN FUNCIÓN DE LA CUOTA DE DEMANDA HABITUAL**

Grupo	Cuota de la demanda habitual <sup>(1)</sup>	Oferta mínima alternativa <sup>(4)</sup> (% de la oferta Tabla 4, Título II)	Tipo de unidades			Total Flota
			Convencionales <sup>(2)</sup>	Articuladas <sup>(3)</sup>	Reserva (5%)	
<b>3 GRUPOS</b> (Totalidad del sistema)	30%	46%	211	12	11	234
	40%	51%	226	17	13	256
	50%	63%	282	22	15	319
	60%	75%	338	27	18	383
	70%	82%	365	32	20	417
	80%	86%	379	36	21	436
	> 80%	100%	443	40	24	507
<b>GRUPO 1</b> (Urbanas 1)	30%	44%	109	10	6	125
	40%	49%	117	13	7	137
	50%	60%	146	17	8	171
	60%	73%	175	20	10	205
	70%	82%	197	25	11	233
	80%	87%	205	29	12	246
	> 80%	100%	237	33	13	283
<b>GRUPO 2</b> (Urbanas 2)	30%	49%	48	1	2	51
	40%	54%	52	2	3	57
	50%	67%	66	2	3	71
	60%	81%	78	3	4	85
	70%	83%	80	3	4	87
	80%	86%	83	3	4	90
	> 80%	100%	97	3	5	105
<b>GRUPO 3</b> (Suburbanas)	30%	48%	53	1	3	57
	40%	52%	57	2	3	62
	50%	65%	71	3	4	78
	60%	78%	85	4	4	93
	70%	82%	88	4	5	97
	80%	84%	91	4	5	100
	> 80%	100%	109	4	6	119

(1) establecida en función de una demanda media mensual de 8.300.000 pasajeros; (2) calculada con vehículos convencionales de piso alto; (3) calculada con vehículos articulados de piso bajo (parámetro más desfavorable), pudiendo incorporarse unidades piso alto sin alterar las cantidades referidas; (4) cuota establecida en función de una flota total de 507 vehículos (Tabla 1 de Título II).

### ***Artículo 3.3°: Paradas con refugio***

La construcción de las Seiscientas (600) paradas con refugio, y su mantenimiento mientras dure el plazo de concesión, estará a cargo de la UT. Finalizado el plazo de concesión éstas pasarán a integrar los bienes del poder concedente.

### ***Artículo 3.4°: Cláusula antimonopólica***

Es un presupuesto esencial para el funcionamiento del SITU-1 que cada grupo de líneas sea operado por diferentes sujetos de derecho, siendo obligatorio su cumplimiento desde la adjudicación hasta la finalización del plazo de concesión. Los adjudicatarios deberán dar estricto cumplimiento a lo dispuesto en el Capítulo III, Ley N° 27.442 a fin de no lesionar el interés económico general tal y como se prevé en los artículos 31 y 34 del presente.

### **Artículo 4°: Tipo de concesión**

Cada Concesionario tendrá la exclusividad, en el grupo que le resulte adjudicado, por el término de vigencia del contrato para la prestación del servicio de Transporte Público Colectivo (TPC).

El poder concedente dispondrá de las reestructuraciones que sean necesarias para mejorar la cobertura y el nivel de servicio dentro del término de la concesión, siempre siguiendo la metodología propuesta por el Artículo 31.5.

### **Artículo 5°: Plazos de concesión del servicio**

#### ***Artículo 5.1°: Período de la concesión***

El plazo de vigencia de la concesión será de Doce (12) años, que se contarán a partir de la firma de cada contrato.

#### ***Artículo 5.2°: Prórrogas***

Vencido el período de Concesión el Departamento Ejecutivo, con acuerdo del Honorable Concejo Deliberante, podrá disponer la prórroga de la misma por única vez por el término de Tres (3) años. En dicho lapso seguirán rigiendo todas las estipulaciones y condiciones establecidas en el presente. Para este fin, el poder concedente deberá notificar fehacientemente su voluntad a cada Concesionario con Seis (6) meses de anticipación a la finalización del contrato.

#### ***Artículo 5.3°: Extensión***

Vencido el plazo contractual o extinguida la relación, cada concesionario quedará obligado a continuar la prestación de los servicios por un plazo de Dos (2) años a cuyo fin el poder concedente deberá cursar formal requerimiento mediante notificación fehaciente a los concesionarios estableciendo si requiere la observancia de tal deber y lapso en que habrá de ser cumplimentado el mismo. En el supuesto de imposibilidad debidamente acreditada de continuar con la prestación del servicio, la Municipalidad queda facultada a diagramar un sistema de emergencia con los restantes concesionarios, hasta que se regularice la situación. En el supuesto en que extinción de la relación sea en relación a alguno de los concesionarios en forma individual los restantes quedan obligados a cumplir con lo dispuesto por el poder concedente a efectos de cubrir los recorridos y frecuencias del grupo de líneas correspondiente.

#### **Artículo 5.4°: Cómputo de los plazos**

El cómputo de plazos se efectuará conforme a las disposiciones del presente Pliego. Todos los plazos previstos en el presente y los que resulten aplicables a toda la documentación relacionada con este llamado a Licitación, serán computados en días hábiles administrativos, salvo que se consigne expresamente otro modo. Por día hábil administrativo se entenderá el que lo sea para la Administración Pública Municipal del Partido de General Pueyrredon.

Los plazos contractuales básicos que se han fijado en años o meses deberán contarse en la forma prevista en el Artículo 6°, Código Civil y Comercial.

#### **Artículo 6°: Adquisición y valor de los pliegos**

El presente pliego deberá adquirirse en la Secretaría de Gobierno de la Municipalidad de General Pueyrredón, sita en el 4° piso de Hipólito Yrigoyen N° 1627, Mar del Plata (B7600DOM).

Su precio se fija en la suma de boletos planos (BP) que se indica en la siguiente Tabla, conforme el grupo de líneas en el cual se opte por presentar la propuesta.

<i>Tabla 3. ADQUISICIÓN DEL PLIEGO PARA CADA GRUPO DE LÍNEAS</i>			
<i>Agrupación</i>	<i>Nombre</i>	<i>Líneas</i>	<i>Precio pliego</i>
<b>Grupo 1</b>	<b>Urbanas 1</b>	501-502-521-522-523-525-531-532-533-541-551-552-553-554-555-562-Línea Anular	<b>180.000 BP</b>
<b>Grupo 2</b>	<b>Urbanas 2</b>	563-571-573-591-593	<b>90.000 BP</b>
<b>Grupo 3</b>	<b>Suburbanas</b>	511-512-542-543-544-581-715-716U-717-718U-720	<b>90.000 BP</b>

La adquisición del mismo es requisito indispensable para efectuar consultas, objeciones y, eventualmente, formular propuestas relativas a la licitación.

La fecha, hora y lugar para la apertura de las propuestas será fijada por decreto del Departamento Ejecutivo.

En el momento de la compra del Pliego, el adquirente deberá constituir domicilio especial para todos los efectos de la licitación, adjudicación y contrato, en la ciudad de Mar del Plata, donde se tendrán por válidas y recibidas todas las notificaciones.

#### **Artículo 7°: Circulares aclaratorias y modificatorias**

Podrán elaborarse circulares aclaratorias o modificatorias al pliego de bases y condiciones particulares, de oficio o como respuesta a consultas.

Las circulares aclaratorias, podrán ser emitidas por la Secretaría de Gobierno y deberán ser comunicadas, como mínimo, con Dos (2) días de anticipación a la fecha fijada para la presentación de las ofertas en los procedimientos de licitación o concurso público o privado y subasta pública, a todas las personas que hubiesen comprado el pliego.

Las circulares modificatorias deberán ser emitidas por la misma autoridad que hubiere aprobado el pliego de bases y condiciones particulares o por aquel en quien se hubiese delegado expresamente tal facultad.

Las circulares modificatorias deberán ser difundidas, publicadas y comunicadas por Un (1) día en los mismos medios en que hubiera sido difundido, publicado y comunicado el llamado original con Un (1) día como mínimo de anticipación a la fecha originaria fijada para la presentación de las ofertas. Asimismo, deberá notificarse su emisión a todas las personas que hubiesen adquirido el pliego de bases y condiciones particulares.

Entre la publicidad de la circular modificatoria y la fecha de apertura, deberán cumplirse los mismos plazos que deben mediar entre la convocatoria original y la fecha de apertura, por lo que deberá indicarse en la misma la nueva fecha para la presentación de las ofertas.

**Artículo 8º: Jurisdicción y domicilio**

Los oferentes, adjudicatarios o concesionarios se someterán a la jurisdicción del fuero Contencioso Administrativo con asiento en el Departamento Judicial de Mar del Plata de conformidad a la normativa vigente, renunciando expresamente a todo otro fuero, creado o a crearse, que les pudiera corresponder.

A los efectos de la presente licitación, los oferentes deberán constituir domicilio legal dentro del Partido de General Pueyrredon y domicilio electrónico, pudiendo cursarse a cualquiera de ellos, notificaciones que se tendrán por debidamente efectuadas. A los mismos efectos el poder concedente fija su domicilio en la calle Hipólito Yrigoyen Nº 1627 de la ciudad de Mar del Plata. En el caso que el oferente resultare adjudicatario, deberá radicar la sede administrativa de la empresa y la contabilidad central con toda la documentación que respalda la actividad, en la ciudad de Mar del Plata.

**Artículo 9º: Normas de aplicación**

El SITU-1 objeto de la presente licitación se regirá por las disposiciones de la Ley Orgánica de las Municipalidades de la Provincia de Buenos Aires (Decreto Ley Nº 6.769/58 y sus modificatorias), Ley Nº 7.466 y su modificatoria por Ley Nº 12.953, Ley Nº 10.592, Ley Nº 14.783, Ley Nº 15.134, por el Reglamento de Contabilidad y Disposiciones de Administración para las Municipalidades de la Provincia de Buenos Aires, aprobado por Resolución del H. Tribunal de Cuentas en su Acuerdo el día 23 de octubre de 1991, Ley Nº 13.927 y sus modificatorias, por las Ordenanzas Municipales Nº 267, Nº 6.903 (ver Artículo 59.4), Nº 6.997, Nº 10.830 y Nº 24.820, Decreto Municipal Nº 2.220/78 y modificatorios, y por toda otra norma que en su consecuencia se dicte. Asimismo, la legislación Provincial vigente en todo lo referido al Transporte Urbano Colectivo de Pasajeros será supletoriamente aplicable y, eventualmente, para el caso de existir un vacío normativo será de aplicación el Decreto Municipal Nº 1.308/71.

## ***CAPÍTULO II: Proceso licitatorio***

### **Artículo 10°: Requisitos de los oferentes**

Podrán ser oferentes en esta licitación únicamente las personas jurídicas regularmente constituidas en forma individual o a través de la figura contractual prevista en el Libro Tercero, Título IV, Capítulo 16, Sección 4º del Código Civil y Comercial de la Nación las que deberán aportar:

10.1. Respecto a los integrantes del órgano de administración:

10.1.1. Número de documento de identidad, domicilio, profesión, estado civil e idénticos datos del cónyuge.

10.1.2. Manifestación patrimonial, con informe de auditoría emitido por Contador Público, con firma legalizada por el Consejo Profesional respectivo.

10.1.3. Acreditar la participación societaria de conformidad al tipo social de que se trate, mediante las certificaciones pertinentes, como también en cuanto a la inexistencia de gravámenes.

10.1.4. Copia del instrumento en el cual constan las designaciones vigentes a la fecha de presentación, debidamente certificados.

10.2. Respecto a la Persona Jurídica:

10.2.1. Copia autenticada del contrato constitutivo, estatutos y reglamentos junto con sus modificaciones, los cuales se registrarán por lo prescripto por el Artículo 157 del Código Civil y Comercial, con documentación que acredite legalmente que el o los signatarios de la propuesta tienen representación suficiente como para realizar la presentación y obligar a la entidad oferente. De los mismos debe surgir como principal actividad del objeto social la prestación del servicio público de transporte. El término de duración del contrato social deberá superar el plazo de concesión previsto en la presente licitación. Deberán acompañarse las constancias que acrediten fehacientemente la inscripción del Ente por la autoridad competente respecto del control de constitución de la persona jurídica que se trate.

10.2.2. Contrato de fianza comercial solidaria e ilimitada con renuncia expresa a los beneficios de excusión y división, por parte de cada uno de los integrantes del órgano de administración, respecto de las obligaciones que contraiga la persona jurídica con la Municipalidad de General Pueyrredon a raíz de la presente licitación y del contrato de concesión, en su caso.

10.2.3. Informe dominial del Registro de Propiedad Inmueble y Automotor, actualizado a la fecha de la presentación, respecto de los bienes que integran el patrimonio de la persona jurídica.

10.2.4. Estado de Situación Patrimonial, Estado de Resultados, Estado de Evolución del Patrimonio Neto, Estado de Origen y Aplicación de Fondos, Notas y Anexos pertinentes,

dictaminados por Contador Público, con firma legalizada por el respectivo Consejo Profesional, y acompañados de copias de las actas de asamblea o de reunión de socios en que fueron aprobados. Dichos Estados deberán estar referidos a los tres últimos ejercicios, debiendo reflejarse los valores en moneda constante, conforme las disposiciones técnicas que regulan la materia. Asimismo, cuando la fecha de cierre del último ejercicio aprobado haya ocurrido con más de Ciento ochenta (180) días de anticipación a la fecha de apertura, deberá acompañar un Estado Contable Intermedio actualizado como máximo a Sesenta (60) días de la fecha de apertura, igualmente dictaminado por Contador Público y certificado por el respectivo Consejo Profesional.

10.2.5. Acreditar Informe actualizado, expedido por los Registros, de Propiedad Automotor y de Propiedad Inmueble del domicilio legal de la sociedad, como así también de la Provincia de Buenos Aires, del que no surjan anotaciones personales respecto de la persona jurídica que impidan la libre disposición de los bienes que integran su patrimonio.

10.2.6. Constancia emitida por el Registro de Juicios Universales con respecto a la persona jurídica, expedido por el registro correspondiente al domicilio legal del oferente.

10.2.7. Constancia de Inscripción en organismos de recaudación nacionales, provinciales y municipales a que se encuentren obligados por imperio de la legislación vigente.

10.2.8. Antecedentes del oferente y de los integrantes de su Órgano de Administración, en la prestación de servicios de orden municipal o local, provincial, nacionales o extranjeros, los que deberán acreditarse mediante certificados oficiales emitidos por los respectivos organismos contratantes, de los que deberá surgir en forma fehaciente: plazo de la concesión, fecha de iniciación de los servicios, cantidad de pasajeros anuales transportados y habitantes en la zona de influencia de su recorrido. En los casos en que los certificados hagan referencia a una o más personas físicas integrantes de la empresa concesionaria, deberá especificarse, además de los aspectos indicados en el párrafo anterior, plazo y cargo desempeñado.

10.2.9. El oferente deberá acreditar su competencia técnica mediante la presentación de constancias que demuestren que ha realizado con éxito y a satisfacción de los mandantes, servicios de análoga o superior importancia a las que se licitan en el país o en el extranjero.

10.2.10. Los oferentes deberán demostrar poseer capacidad económico-financiera, la que deberá surgir de las constancias de los estados contables solicitados y será evaluada de conformidad a lo establecido en el Anexo III.

10.2.11. Cuando uno de los oferentes fuese una sociedad constituida en el extranjero, deberá cumplir, en lo pertinente, con lo dispuesto en el Artículo 118 de la Ley 19.550.

10.3. Respecto a la Unión Transitoria:

10.3.1. En el caso en que dos o más sociedades comerciales se presenten asociados a la licitación, deberán hacerlo en forma conjunta, mancomunada y solidaria, debiendo presentar la documentación que acredite el otorgamiento del Contrato de Unión Transitoria o la intención de hacerlo en caso de resultar adjudicatario y en forma previa a la suscripción del contrato. Todo instrumento deberá ser otorgado por ante escribano público.

10.3.2. Una vez presentadas a la licitación, las uniones transitorias no podrán modificar su integración (es decir, cambiar, aumentar y/o disminuir el número de empresas y/o las empresas que las componen) en toda actuación relacionada con dicha licitación y, en caso de ser contratadas, no podrán hacerlo hasta el cumplimiento total de las obligaciones emergentes del mismo.



10.3.3. La duración de cada una de las sociedades comerciales y de las UT deberá ser superior al plazo de duración de la concesión y sus eventuales prórrogas.

10.3.4. Los representantes legales de las sociedades y de las UT deberán acompañar constancia de que están facultados para contratar en su nombre.

### **Artículo 11°: Inhibiciones**

11.1. No podrán participar en la presente licitación:

11.1.1. Las sociedades en las que actúen como Directores o Administradores o Síndicos, agentes de la administración pública nacional, provincial o municipal.

11.1.2. Las sociedades quebradas, mientras no tengan rehabilitación judicial o se haya dispuesto su continuidad.

11.1.3. Las personas físicas.

11.1.4. Las contratistas del Estado que hayan sido objeto de rescisión contractual por causas atribuidas a ellas, como consecuencia de prestaciones de servicios celebrados con entes públicos de cualquier jurisdicción.

11.1.5. Las sociedades que se encontraren suspendidas o inhabilitadas en los registros públicos tanto nacionales, provinciales como municipales.

11.1.6. Las sociedades deudoras del poder concedente por actividades o bienes declarados por la sociedad en el ámbito del Partido, salvo aquellos oferentes que se encuentren acogidos al momento de la adjudicación a un plan regulatorio con principio de ejecución debidamente acreditado y se mantengan al día con ese plan de regularización.

11.1.7. Los que se encuentren en mora con el poder concedente por cuestiones judiciales pasadas en autoridad de cosa juzgada.

11.1.8. Las sociedades que se encuentren comprendidas en algunas de las prohibiciones establecidas en el Artículo 11 de la Ordenanza 6.903.

11.2. Cuando se constatare que el oferente estuviera alcanzado por alguna de las prohibiciones establecidas en este artículo, se procederá a:

11.2.1. El rechazo de su propuesta con la consecuente pérdida de la garantía de oferta.

11.2.2. La anulación de la adjudicación, con pérdida de la garantía de oferta, cuando el impedimento se advierta después de notificada ésta.

11.2.3. La resolución del contrato, con pérdida de la garantía de cumplimiento de contrato, cuando el impedimento se advierta después de firmado éste.

11.2.4. Las personas jurídicas que presten servicios de transporte de pasajeros por automotor de jurisdicción nacional, provincial o municipal que en los últimos Diez (10) años hayan sido sancionados con la caducidad del permiso o concesión, la revocación de la habilitación precaria o la paralización de los servicios o hayan recibido sanciones por incurrir en abandono de servicios o transferencia de permisos no autorizados en los últimos Diez (10) años. Para el caso de empresas de extraña jurisdicción, deberá acompañarse constancia sobre el particular, expedida por la autoridad competente.

Las consecuencias señaladas en los puntos anteriores procederán independientemente de las acciones legales por daños y perjuicios y en su caso penales, que pudieran corresponder.

### **Artículo 12°: Requisitos de la oferta**

En todos los casos las ofertas deberán cumplir los siguientes requisitos:

12.1. Ajustarse al Pliego de Bases y Condiciones de la licitación, el que se tendrá por conocido y aceptado en su totalidad por el oferente con el sólo hecho de presentar su oferta.

12.2. Estar totalmente redactadas en idioma nacional. En caso de acompañarse folletos u otra documentación explicativa de carácter técnico, redactados en otro idioma, deberá acompañarse la pertinente traducción oficial legalizada.

12.3. Estar impresa por medio de una escritura desarrollada en procesador de textos.

12.4. Acompañar recibo de haber constituido la Garantía de Oferta, expedido por la Tesorería Municipal.

12.5. Adjuntar el comprobante de pago correspondiente a la compra del Pliego de Bases y Condiciones.

12.6. Denunciar domicilio real y constituir domicilio electrónico y físico en el Partido de General Pueyrredon, siendo en este último, donde se efectuarán y serán tenidas por válidas las notificaciones realizadas de conformidad a la Ordenanza General 267.

12.7. Acompañar toda la documentación requerida en el Artículo 10 denominado "Requisitos de los oferentes".

12.8. Acompañar una manifestación con carácter de declaración jurada en la que el oferente garantice la veracidad y exactitud de todos sus informes y autorice expresamente a la Municipalidad para requerir a organismos oficiales, compañías de seguros, financieras, bancos, fabricantes de equipos o cualquier otra persona física o jurídica indicados como referencia, las informaciones pertinentes vinculadas con la oferta. Asimismo, deberá autorizar expresamente a los citados organismos a suministrar la información requerida.

12.9. Renuncia expresa a todas las reclamaciones administrativas o judiciales pendientes con el poder concedente, sin que esta renuncia le provoque al municipio gasto o erogación de ninguna naturaleza judicial o extrajudicial.

12.10. Declaración jurada de no encontrarse comprendido en ninguna de las causales de inhabilidad previstas en el Artículo 11.

La presentación de la oferta, significará para el oferente el pleno conocimiento y aceptación de los términos y cláusulas del PBCP que rige el llamado a contratación, la evaluación de todas las circunstancias, la previsión de sus consecuencias y la aceptación en su totalidad de las bases y condiciones estipuladas, sin que pueda alegar en adelante el oferente su desconocimiento.

### **Artículo 13°: Presentación de copias**

En todos los casos en que la documentación no sea presentada en originales, las copias deberán ser certificadas por Escribano Público. En caso de que interviniera un escribano de extraña jurisdicción, será obligatoria la legalización de su firma y sello por el Colegio Notarial en el cual se encontrara inscripto. De cada oferta deberá agregarse una copia íntegra en formato pdf.

### **Artículo 14°: Ofertas no admisibles**

Serán desestimadas las ofertas cuando:

14.1. Se aparten de las cláusulas del pliego o fijen condiciones incompatibles con éste.

- 14.2. No hayan integrado la garantía de oferta.
- 14.3. No estén firmadas por el representante del oferente en la totalidad de sus fojas.
- 14.4. Que presenten raspaduras o enmiendas sin salvar en la oferta propiamente dicha.
- 14.5. Sean formuladas por quien no acredite debidamente la condición de representante del oferente.
- 14.6. Sean formuladas por sociedades en las que el contrato social no alcance a cubrir el plazo contractual y sus posibles prórrogas.
- 14.7. Se compruebe que existe acuerdo en perjuicio del Municipio entre dos o más oferentes.
- 14.8. Sean deudores de la Municipalidad de General Pueyrredon por actividades y/o bienes declarados por la sociedad en el ámbito del Partido, salvo aquellos oferentes que se encuentren acogidos al momento de la adjudicación a un plan de pago con principio de ejecución y se mantengan al día en el cumplimiento de las obligaciones que emerjan del mismo.
- 14.9. Se encuentren condicionadas.

### **Artículo 15º: Forma de presentación de las propuestas**

Las propuestas podrán ser presentadas hasta Dos (2) horas antes de la fecha y horario previstos para su apertura. Con anterioridad al acto de apertura, las propuestas deberán ser depositadas en la Secretaría de Gobierno de la Municipalidad del Partido de General Pueyrredon, la que otorgará constancia de la recepción. Transcurrido dicho plazo no se admitirán propuestas.

Las propuestas se presentarán en soporte digital, formato pdf y soporte papel, y deberán ser precedidos por un índice, original y dos copias (debidamente identificadas como tales), todas de un mismo tenor y a un solo efecto. Tanto el original como las copias deberán presentarse firmadas en todas sus hojas y numeradas correlativamente.

Las propuestas se presentarán en un único sobre, que deberá ser presentado cerrado, lacrado e identificado con los siguientes datos: número de licitación, número de expediente, fecha y hora de apertura, con la inscripción: "LICITACIÓN PÚBLICA PARA OTORGAR LA CONCESIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE URBANO COLECTIVO DE PASAJEROS EN EL PARTIDO DE GENERAL PUEYRREDON", debiéndose indicar el GRUPO DE LÍNEA PERTINENTE.

15.1. El Sobre deberá contener la siguiente documentación:

15.1.1. Nota de presentación.

15.1.2. Recibos expedidos por Tesorería Municipal:

15.1.2.1. De adquisición del Pliego y recibo de libre deuda para con la Municipalidad por todo concepto.

15.1.2.2. De constitución de la Garantía de Oferta.

15.1.3. Declaración jurada de conocimiento y aceptación de todas las cláusulas del Pliego, y circulares que lo integran y constitución de domicilio especial en el Partido de General Pueyrredon.

15.1.4. Certificación que acredite el cumplimiento de la Ley Provincial 10.490 en el último semestre calendario.

15.1.5. Documentación establecida en el Artículo 10.

15.1.6. Compromiso expreso de que, en caso de resultar adjudicataria del servicio, absorberá el personal de las actuales concesionarias, en las mismas condiciones contractuales en que se encontraban a la fecha de la licitación, respetando categorías profesionales, encuadramiento convencional, antigüedad y remuneraciones.

15.1.7. Sometimiento expreso a los juzgados competentes de la Provincia de Buenos Aires, Departamento Judicial Mar del Plata y renuncia a todo otro fuero o jurisdicción que pudiere corresponder, para entender en toda cuestión que se suscite con motivo de esta licitación y su posterior adjudicación y ejecución del contrato.

15.1.8. Constancia si la empresa oferente cotiza en bolsa, que especifique lugar donde cotiza, valor nominal de las acciones y valor de cotización al quinto día hábil anterior al de la presentación.

15.1.9. Compromiso expreso de utilización del Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE) y/u otro sistema que el poder concedente disponga.

15.1.10. Consentimiento expreso e irrevocable del oferente para otorgar un Contrato de Unión Transitoria (UT) con los demás adjudicatarios de grupos de líneas en el plazo y bajo las condiciones establecidos por el Artículo 31. La finalidad por la cual se solicita la constitución de la UT consiste en administrar las compensaciones en valor monetario que le correspondieren a cada una de las empresas concesionarias por la aplicación del boleto combinado sin doble pago del transbordo, así como arbitrar los medios para el cumplimiento de las obras de infraestructura que emergen del presente.

15.1.11. Informe de dominio actualizado, expedido por el Registro de la Propiedad, respecto de los inmuebles que se utilizarán para la prestación de los servicios, del que no surjan gravámenes, medidas cautelares y/o derechos reales vigentes sobre los bienes si fuese propietario, o constancia de seña, reserva, boleto de compra venta, compromiso de venta a su favor o contrato de locación, por instrumento público o privado, con firma certificada el cual deberá tener una duración no inferior al plazo de la concesión del servicio. Las instalaciones afectadas a servicios existentes deberán contar con habilitación municipal. Las que se propongan y que no cuenten con habilitación, deberán acreditar su factibilidad respecto del uso de suelo y de las especificaciones técnicas respectivas.

15.1.12. Detalle del parque móvil a utilizar de conformidad con los requisitos exigidos en las especificaciones técnicas con mención de cantidad, calidad y características del mismo indicando antigüedad (no mayor a Siete (7) años promedio al momento de la presentación de la oferta), modelo, tipo, capacidad, lugar de fabricación, condiciones de seguridad y confort, sistema de protección contra humo y ruido, sistema de control operativo (GPS), tipo de motor, caja de velocidad, dirección, frenos y amortiguación y cualquier otra mejora en las condiciones técnico mecánicas de las unidades. Asimismo, se compromete a incorporar un mínimo del 30% de las unidades con rampas y elevadores, con los espacios internos para sillas rodantes, muletas, bastón, cumpliendo con lo dispuesto en la normativa nacional, provincial y municipal vigente en la materia. Todas las unidades con rampas deben estar claramente identificadas en el vehículo y en la aplicación para informar debidamente al usuario las frecuencias u horarios de paso.

A su vez, debe detallar el compromiso de incorporación de Vehículos Piso Bajo, según el grupo de líneas por el cual se ofrece.

15.1.13. Título de dominio del parque móvil ofertado o factura proforma de donde surja que las unidades responden a las características requeridas y la fecha de entrega de las unidades.

15.1.14. Organigrama estructural de la sociedad donde figure el plantel técnico especializado con funciones asignadas (administrativas, diagramación y mantenimiento, entre otros),

debiéndose adjuntar antecedentes individuales que acrediten idoneidad y experiencia en la función.

15.1.15. Cantidad de personal, discriminado por especialidades y categorías.

15.1.16. Terminal control (Cabecera Uno o Punta de Línea): deberá estar situada a una distancia menor a Tres mil (3.000) metros de la finalización o comienzo del recorrido. Deberá acreditar el derecho al uso del inmueble durante el período de concesión y sus prórrogas.

15.1.16.1. Si se tratara de infraestructura existente: detalles gráficos y analíticos de las características y comodidades con que está equipada la terminal y copia de su habilitación municipal.

15.1.16.2. En el caso de tratarse de infraestructura proyectada: deberá acompañar el proyecto valorizado con especificaciones suficientes para determinar su adecuación a las necesidades del servicio y cronograma de ejecución de obra, la que deberá estar debidamente habilitada a la fecha de iniciación de la prestación del servicio.

15.1.17. Propuesta de infraestructura de apoyo, que constará de una nómina de edificios, predios y cualquier otra instalación que se ofrezca como apoyo en la prestación, ya sea para administración, punta de línea, taller, garaje, especificando ubicación, componentes, equipos, superficie cubierta, superficie libre y superficie total. Asimismo, deberá contemplar el oferente la instalación de al menos Un (1) centro de expendio y recarga de tarjetas de viaje en la zona comprendida por las calles San Juan, Alberti y las avenidas Patricio Peralta Ramos y Libertad de la ciudad de Mar del Plata.

Se deberá prever como mínimo:

- a) Oficinas: áreas destinadas a trabajo de administración debidamente equipadas.
- b) Zonas de descanso para el personal equipadas con apropiados servicios sanitarios en las cabeceras o terminales.
- c) Talleres: áreas destinadas al mantenimiento y reparación de las unidades habilitadas para la prestación del servicio.
- d) Lavadero.
- e) Depósito y equipamiento para la provisión del o los combustibles con los que se propulsen la totalidad de las unidades

Atento a la dimensión que la infraestructura deberá tener para un eficaz soporte de la operación del sistema a implementarse, se deberá presentar un estudio de impacto ambiental debidamente conformado de acuerdo a la legislación vigente para su oportuna aprobación, suscrito por profesionales con competencia técnica en la materia.

15.1.18. Plan de implementación de los servicios que permita establecer la posibilidad de iniciar la prestación efectiva de los mismos en la fecha prevista. Dicho plan deberá incluir un cronograma con las fechas de disponibilidad de los vehículos, dotaciones de personal, adiestramiento del mismo e incorporaciones de los restantes elementos técnicos o de infraestructura necesaria. Deberá, asimismo, acreditar la factibilidad del plan de implementación. La descripción de este plan deberá contener el valor unitario de los bienes que se afectarán al servicio con expresión del sistema de financiamiento.

15.1.19. Antecedentes del oferente en la prestación de servicios, en la forma prevista en el Artículo 10.2.8.

15.1.20. Tarifa técnica solicitada de acuerdo al anexo pertinente.

15.1.21. Todos los vehículos presentados para cumplir con los requisitos de la presente, deben poseer Verificación Técnica Vehicular otorgado de acuerdo a la normativa vigente.

### **Artículo 16º: Mantenimiento de la Oferta**

Los oferentes estarán obligados a mantener sus ofertas durante un plazo de Ciento ochenta (180) días corridos contados a partir de la presentación de ésta. El plazo se renovará automáticamente por períodos de Treinta (30) días corridos hasta un máximo de Ciento ochenta (180) días corridos, salvo manifestación expresa en contrario del oferente, notificada fehacientemente con Cinco (5) días hábiles de anticipación al día en que opere el vencimiento del plazo original o de cada prórroga.

### **Artículo 17º: Garantía**

#### **17.1. De oferta**

A fin de afianzar todas las obligaciones resultantes de la presentación de la oferta y su mantenimiento por el plazo fijado en el artículo anterior, los oferentes deberán depositar en la Tesorería Municipal hasta Tres (3) días antes de la fecha fijada para el acto de apertura de ofertas, una garantía, constituida en alguna de las formas previstas en el Artículo 18.

Su importe se fija en la suma de boletos planos (BP) que se indica a continuación, conforme el grupo de líneas al cual se quiera presentar propuesta.

<b>Tabla 4. MONTO DE LA GARANTÍA DE OFERTA SEGÚN GRUPO DE LÍNEAS</b>		
<b>Nombre</b>	<b>Grupo Líneas</b>	<b>Importe</b>
<b>Grupo 1 - URBANAS 1</b>	501-502-521-522-523-525-531-532-533-541-551-552-553-554-555-562-Línea Anular	<b>6.400.000 BP</b>
<b>Grupo 2 - URBANAS 2</b>	563-571-573-591-593	<b>2.650.000 BP</b>
<b>Grupo 3 - SUBURBANAS</b>	511-512-542-543-544U-581-715-716U-717-718U-720	<b>3.000.000 BP</b>

#### **17.2. De contrato**

A fin de afianzar todas las obligaciones resultantes de la ejecución del contrato, el adjudicatario deberá depositar en la Tesorería Municipal dentro del plazo establecido en el Artículo 28, una garantía constituida en alguna de las formas previstas en el Artículo 18.

Su importe se fija en la suma de boletos planos (BP) que se indica a continuación, conforme el grupo de líneas para el cual se firma contrato. Asimismo, dichas garantías deberán actualizarse anualmente.

<b>Tabla 5. MONTO DE LA GARANTÍA DE CONTRATO SEGÚN GRUPO DE LÍNEAS</b>		
<b>Nombre</b>	<b>Grupo Líneas</b>	<b>Importe</b>
<b>Grupo 1 - URBANAS 1</b>	501-502-521-522-523-525-531-532-533-541-551-552-553-554-555-562-Línea Anular	<b>31.800.000 BP</b>
<b>Grupo 2 - URBANAS 2</b>	563-571-573-591-593	<b>13.200.000 BP</b>
<b>Grupo 3 - SUBURBANAS</b>	511-512-542-543-544U-581-715-716U-717-718U-720	<b>15.000.000 BP</b>

#### **17.3. De impugnación**

Las presentaciones en los términos del Artículo 22 del presente serán analizadas previa integración del presentante de una garantía equivalente a la de mantenimiento de la oferta establecida en el Artículo 17.1.

### **Artículo 18º: Forma de constituir la Garantía**

Las garantías podrán ser constituidas en alguna de las siguientes formas:

18.1. Dinero en efectivo o cheque certificado contra una institución bancaria, a la orden del Municipio, el cual será presentado al cobro dentro de las Veinte y cuatro (24) horas.

18.2. Fianza bancaria a otorgarse sin reservas ni limitaciones, como principal pagador y hasta la extinción total de las obligaciones cuyo cumplimiento cubre, que presentará con certificación hecha por Escribano Público de las firmas de quienes la suscriban, y de la personería y facultades que le asisten para obligar a la entidad bancaria; en su caso, la firma del Escribano actuante deberá ser legalizada por el respectivo Colegio Profesional. Asimismo, la institución bancaria deberá constituir domicilio especial en el ámbito del Partido de General Pueyrredon y aceptar la jurisdicción de los Tribunales Ordinarios de la ciudad de Mar del Plata, con renuncia expresa a cualquier otro fuero o jurisdicción que pudiera corresponder, incluso el Federal.

18.3. Póliza de Seguro de caución, la que deberá cumplir con las condiciones que se enumeran, de conformidad con lo establecido por Decreto Nacional N° 411/69 y por el Decreto Municipal N° 218/82. Las pólizas deberán ser acompañadas de la certificación, hecha por Escribano Público, de las firmas de quienes las suscriben, y de la personería y facultades que les asisten para obligar a la entidad aseguradora; en su caso, la firma del Escribano actuante, deberá ser legalizada por el respectivo Colegio Provincial. Asimismo, se deberá tener en cuenta los siguientes recaudos:

18.3.1. Instituir a la Municipalidad de General Pueyrredon como "Asegurado".

18.3.2. Cubrir o participar a prorrata, en concurrencia con otros garantes hasta el importe total de la garantía que se exige y mantener su vigencia mientras no se extingan las obligaciones cuyo cumplimiento se cubre.

18.3.3. Establecer que los actos, declaraciones, acciones u omisiones del oferente o adjudicatario del servicio, que actúe como tomador de la póliza, no afectarán en ningún caso los derechos del asegurado frente al asegurador.

18.3.4. Determinar que el asegurador responderá con los mismos alcances y en la misma medida en que, de acuerdo con la legislación vigente, el presente Pliego y el contrato respectivo, corresponda afectar total o parcialmente las garantías.

18.3.5. Instituir que, una vez firme la resolución dictada dentro del ámbito de la Municipalidad de General Pueyrredon que establezca la responsabilidad del oferente o adjudicatario por el incumplimiento de las obligaciones a su cargo, el asegurado tendrá derecho a exigir del asegurador el pago pertinente, luego de haber resultado infructuosa la intimación extrajudicial de pago hecha a aquél, no siendo necesaria ninguna otra interpelación ni acción previa contra sus bienes.

18.3.6. Estipular que el siniestro quedará configurado reunidos los requisitos del punto anterior al cumplirse el plazo que la Municipalidad establezca en la intimación de pago hecha al oferente o adjudicatario, sin que se haya satisfecho tal requerimiento, y que el asegurador deberá abonar la suma correspondiente, dentro del término de Quince (15) días de serle requerida.

18.3.7. Fijar que la prescripción de la acción contra el asegurador, se producirá cuando prescriban las acciones de la Municipalidad contra el oferente o adjudicatario, de acuerdo a las disposiciones legales y contractuales aplicables.

18.3.8. Establecer expresamente que, para cualquier cuestión emergente del contrato de seguro, las partes se someten a la competencia de los Tribunales Ordinarios del Departamento Judicial Mar del Plata, con renuncia a cualquier otro fuero o jurisdicción que pudiera corresponderles; y constituir domicilio especial en la ciudad de Mar del Plata.



18.3.9. En caso de existir Dos (2) o más instrumentos cubriendo cada uno de ellos en forma parcial la caución exigida por el organismo licitante, el asegurador participará a prorrata en concurrencia con los otros garantes, hasta el importe total de la garantía.

18.3.10. Encontrarse la Compañía de Seguros inscrita en el Registro Municipal de Entidades Aseguradoras, a cargo de la Subsecretaría Legal y Técnica.

Si se produjese la liquidación de la Entidad Aseguradora, el oferente o adjudicatario del servicio que se hubiera constituido como tomador de la póliza, deberá dentro del término de Veinte y cuatro (24) horas de producida la insolvencia de la aseguradora, contratar un nuevo seguro de caución, de acuerdo a lo establecido en el presente pliego y legislación vigente. Acreditará ante la autoridad Municipal competente, el cumplimiento de dichos recaudos. Si se omitiera dar cumplimiento a los requisitos mencionados ut supra se procederá a rechazar in límine la oferta y en el caso de haberse suscripto contrato de adjudicación se declarará la caducidad del mismo, sin que pueda mediar reclamo alguno.

La constitución de la garantía se acreditará mediante una constancia que emita al efecto la Tesorería Municipal.

18.3.11. La garantía de contrato se reducirá en un Setenta y cinco por ciento (75%) cuando el concesionario garantice el cumplimiento de las obligaciones con los inmuebles que constituyen la infraestructura requerida para el cumplimiento del contrato.

#### **Artículo 19º: Devolución de las Garantías**

La devolución de las garantías constituidas en la forma prevista en el Artículo 18.1, se efectuará mediante la emisión de cheque "NO A LA ORDEN" y cruzado para depositar, a nombre de quien se emitió el respectivo recibo de ingreso. Dicho cheque deberá retirarse del Departamento Egresos, dentro de los Sesenta (60) días de haber quedado firme la desestimación o rechazo de la correspondiente propuesta, sito en calle San Martín nº 2959, Primer Piso, en días y horario de atención al público. En caso de haberse constituido la garantía de cualquier otra forma se devolverá en igual situación de la que fuera recibida dentro de los mismos términos y plazos señalados anteriormente.

#### **Artículo 20º: Apertura de las Propuestas**

20.1. Las propuestas serán abiertas en el lugar, día y hora indicados en el llamado a licitación en presencia de la CAE y funcionarios designados a tal efecto y de los interesados que concurren, labrándose el acta que será firmada por las autoridades presentes y demás asistentes que así lo deseen.

20.2. Sólo revestirán carácter de propuesta válida las que se ajusten a las disposiciones de este Pliego, pudiendo rechazarse en el momento de la apertura aquellas que no reúnan los requisitos exigidos.

Sin perjuicio de ello, si se comprobara posteriormente alguna omisión que pudiera configurar causal de rechazo, podrá disponerse el rechazo de la oferta.

La CAE tiene amplias facultades para requerir, subsanar omisiones consideradas no esenciales. Quedará a criterio de la misma establecer qué defectos revisten un carácter meramente formal, siendo pasibles de subsanación dentro del plazo que se fije a tal efecto.

Procederá la posibilidad de subsanar errores u omisiones se interpretará en todos los casos en el sentido de brindar a la jurisdicción o entidad contratante la posibilidad de contar con la mayor cantidad de ofertas válidas posibles y de evitar que, por cuestiones formales

intrascendentes, se vea privada de optar por ofertas serias y convenientes desde el punto de vista de la calidad.

La subsanación de deficiencias se posibilitará en toda cuestión relacionada con la constatación de datos o información de tipo histórico obrante en bases de datos de organismos públicos, no pudiendo ser utilizada por el oferente de modo de alterar el principio de igualdad de tratamiento para interesados y otros oferentes.

En estos casos la CAE o el Poder concedente, por sí o a través de quien disponga, deberá intimar al oferente a que subsane los errores u omisiones dentro del término de Diez (10) días, como mínimo, salvo que en el Pliego de Bases y Condiciones Particulares se fijara un plazo mayor.

La corrección de errores u omisiones no podrá ser utilizada por el oferente para alterar la sustancia de su presentación o para mejorarla o tomar ventaja respecto de los demás oferentes.

### **Artículo 21º: Ampliación de la información**

El poder concedente podrá solicitar a cualquier oferente todo tipo de información complementaria o aclaratoria que considere necesaria a los fines vericatorios. Sólo se admitirá la incorporación a las actuaciones de la documentación expresamente solicitada. El plazo máximo para la evacuación de la información requerida será de Diez (10) días hábiles posteriores a la notificación, plazo que otorgará la CAE a su exclusivo criterio teniendo en cuenta la complejidad de la documentación requerida. Si la misma no fuera evacuada en término o no cumplimentare los fines para los cuales fue requerida a juicio del poder concedente, se efectuará la evaluación con las constancias obrantes en las actuaciones.

### **Artículo 22º: Impugnaciones**

Toda denuncia, observación, impugnación, reclamo o presentación similar que se efectúe sobre las actuaciones, fuera de las previstas en el presente, podrá ser tramitada fuera del expediente del procedimiento de selección, y en principio no dará lugar a la suspensión de los trámites.

Sin embargo, el concedente podrá, de oficio o a pedido de parte y mediante decisión fundada, suspender el trámite por razones de interés público, o para evitar perjuicios graves al interesado, o cuando se alegare fundadamente una nulidad absoluta.

Las impugnaciones expresamente admitidas son las que sean deducidas contra el dictamen que sea emitido por la CAE de las ofertas.

Las impugnaciones serán tratadas previa verificación de la integración del presentante de un monto equivalente al valor del presente PBCP en carácter de garantía de impugnación.

La garantía será restituida al impugnante en el supuesto en que sea declarado admisible lo petitionado. En el caso de desestimarse, el monto de la garantía pasará a integrar el patrimonio del poder concedente

### **Artículo 23º: Sobre la Adjudicación**

La adjudicación se efectuará al oferente que presente la oferta más conveniente a exclusivo criterio del poder concedente, cuya decisión respecto a las calificaciones que le merezcan los oferentes y sus propuestas serán absolutamente privativas y se encontrarán sujetas a las vías recursivas previstas en la Ordenanza General Nº 267 y en la Ley Nº 12.008.

### **Artículo 24º: Única oferta**

En el caso que hubiere una sola oferta válida por falta de otras o rechazo de las restantes, ello no significará obstáculo alguno para que la adjudicación definitiva se lleve a cabo en relación a ella, siempre y cuando dicha oferta reúna, a juicio exclusivo de la Municipalidad, la condición de evidente conveniencia requerida en el Artículo 155 de la Ley Orgánica de las Municipalidades, debiendo la adjudicación realizarse por el Honorable Concejo Deliberante. La existencia de una única oferta en modo alguno obligará a la Municipalidad a aceptarla de pleno derecho.

### **Artículo 25º: Rechazo de todas las ofertas**

La Municipalidad no está obligada a adjudicar a oferta alguna, pudiendo rechazarlas todas si lo estimare conveniente, sin derecho alguno por parte de los oferentes. Ante tal circunstancia el segundo llamado será procedente y obligatorio.

### **Artículo 26º: De la evaluación de las propuestas**

Cumplidos los plazos estipulados, la CAE procederá a evaluar las ofertas de conformidad al sistema establecido en la Matriz de Ponderación que obra en el Anexo III.

### **Artículo 27º: De la Adjudicación**

27.1. La CAE aconsejará al Departamento Ejecutivo la aceptación de la propuesta del oferente que haya obtenido mayor puntaje para cada grupo de líneas. Este informe no será vinculante.

27.2. La adjudicación se notificará al adjudicatario en forma fehaciente en el domicilio constituido.

### **Artículo 28º: Documentación a presentar previo a la firma del Contrato**

Dentro de los Treinta (30) días de notificada la adjudicación, el adjudicatario deberá presentar, bajo apercibimiento de dar por desistida su oferta y la pérdida de la Garantía de Oferta, la siguiente documentación:

28.1. Garantía de Contrato conforme lo previsto en el Artículo 17.2.

28.2. Títulos de Propiedad del Parque Automotor, afectado a la prestación del servicio y su V.T.V. correspondiente.

28.3. Títulos de propiedad o contrato de locación de los inmuebles afectados a la prestación del servicio. En caso de presentar un contrato de locación, el mismo deberá tener una duración no menor al término estipulado de la concesión de los servicios y sus prórrogas.

28.4. Para el caso de presentar propuesta con infraestructura proyectada, copia de los planos debidamente aprobados de toda edificación proyectada y cronograma de obra actualizado.

28.5. Póliza de Seguro, que cubre los riesgos de responsabilidad civil por daños personales y materiales a cosas o terceros transportados (incluidos los pasajeros con pases gratuitos) y no transportados, sin límite de monto.

Los contratos de seguros deberán mantenerse vigentes y actualizados durante todo el plazo de concesión.

El concesionario se compromete y acuerda en forma irrevocable a mantener indemne a la Municipalidad por cualquier reclamo, acción judicial, demanda, daño o responsabilidad de cualquier tipo y naturaleza que sea entablada por cualquier persona pública o privada, física o jurídica, o dependientes del contratista y subcontratistas y los dependientes de éstos, cualquiera fuera la causa del reclamo, responsabilidad que se mantendrá aún terminado el

contrato por cualquier causa. La responsabilidad se extenderá a indemnización, gastos y costas, sin que la enunciación sea limitativa. En estos casos la Municipalidad queda facultada para afectar la garantía contractual y el fondo fiduciario.

28.6. Contrato de Afiliación a ART, respecto de los conductores y demás personal dependiente, con certificación de firmas y personería de quienes suscriban la documentación por la Empresa y por la ART. En el caso que el escribano actuante fuere de extraña jurisdicción, procederá la intervención del Colegio de Escribanos pertinente. Será también obligatoria la presentación de la autorización para funcionar como tal de la ART expedida por autoridad competente. En dicho contrato deberá agregarse una cláusula que establezca que “el contrato no podrá anularse, rescindirse y de cualquier modo cesar en su cobertura sin una previa notificación fehaciente a la Municipalidad de General Pueyrredon con un plazo de Treinta (30) días hábiles de antelación”. Dentro de este plazo la empresa deberá acreditar la celebración de un nuevo contrato en las mismas condiciones.

28.7. Constancia de Inscripción de Generador de Residuos Especiales, expedida por el Registro dependiente de la Secretaría de Política Ambiental de la Provincia de Buenos Aires, conforme lo establecido en la Ley 11.720.

### **Artículo 29º: De la firma del contrato**

La firma de todos los contratos se efectuará en un acto simultáneo con todos los adjudicatarios de cada uno de los grupos de línea. En caso de declararse desierto o fracasado el procedimiento en relación a alguno de los grupos de líneas, el Departamento Ejecutivo podrá disponer la prestación precaria del servicio. La fecha de iniciación de la prestación de los servicios adjudicados se determinará dentro de los Ciento ochenta (180) días corridos posteriores a la firma del contrato o cuando se encuentren establecidas las condiciones materiales para su inicio.

Dentro de los Quince (15) días de haberse llevado a cabo el acto previsto en el párrafo anterior, los concesionarios deberán notificar al poder concedente el otorgamiento de un Contrato de Unión Transitoria (UT) en los términos de los artículos 1.463 y siguientes, Código Civil y Comercial que tendrá como objeto la operación integral del SITU-1 con la modalidad de Operador Único estableciendo el funcionamiento de la caja compensadora tanto para el reparto de ingresos por tarifa, y por la utilización del boleto combinado sin doble pago del mismo entre empresas en los términos del Artículo 58, así como también, el mecanismo para el cumplimiento de las obligaciones impuestas en el presente instrumento a las concesionarias.

El contrato deberá prever:

#### **29.1. Solidaridad:**

29.1.1. De la UT con respecto a sus miembros, en la prestación del servicio licitado, asegurando la regularidad, continuidad, obligatoriedad y generalidad del mismo.

29.1.2. De sus miembros con respecto a la UT por actos o hechos realizados frente a la Municipalidad de General Pueyrredon o los usuarios.

29.2. La comercialización del Sistema Único de Boleto Electrónico conforme la normativa vigente y/o la que en el futuro dicte en el poder concedente regulando el servicio público en cuestión.

29.3. La duración, que deberá ser superior al plazo de concesión del servicio. Para el caso de prórroga de dicho plazo, deberá contener el compromiso de su ampliación.

29.4. El domicilio legal deberá estar constituido en el Partido de General Pueyrredon y la constitución de un domicilio electrónico.

29.5. Nombre y domicilio del representante, el cual deberá estar situado dentro del Partido de General Pueyrredon.

29.6. Los mecanismos de distribución de los ingresos a las concesionarias, como compensación por la utilización del boleto combinado, se realizará conforme a lo que se establece en el Artículo 58.

29.7. El mecanismo por el cual cada concesionario garantiza el cumplimiento de las obligaciones asumidas en función del presente, previendo el régimen sancionatorio interno en caso de incumplimiento.

29.8. Las normas para la confección del estado de resultados, que deberán confeccionarse en forma mensual, y presentarse ante la Municipalidad antes del Quinto (5to) día del mes subsiguiente.

29.9. En el momento de ser otorgado el contrato de UT la participación de cada concesionario será la que expone la siguiente Tabla.

<b>Tabla 6. PARTICIPACIÓN DE CADA CONCESIONARIO SEGÚN GRUPO DE LÍNEAS</b>		
<b>Nombre</b>	<b>Grupo</b>	<b>Cuota de pasajeros</b>
<b>Grupo 1 - URBANAS 1</b>	501-502-521-522-523-525-531-532-533-541-551-552-553-554-555-562-Línea Anular	<b>53%</b>
<b>Grupo 2 - URBANAS 2</b>	563-571-573-591-593	<b>22%</b>
<b>Grupo 3 - SUBURBANAS</b>	511-512-542-543-544U-581-715-716U-717-718U-720	<b>25%</b>

Los porcentuales de participación se han establecido en función de la sumatoria de boletos validados en el SUBE, por cada línea, durante el año 2019. Dichos porcentajes serán utilizados para determinar la participación en que debe contribuir el concesionario de cada grupo de líneas en el pago de los costos operativos de funcionamiento de la UT, el suministro y mantenimiento del software de gestión de calidad percibida por el usuario y la inversión y ejecución de las obras de infraestructura del sistema y demás obligaciones existentes en el presente instrumento.

Este cálculo será efectuado en forma semestral por la autoridad de aplicación y será notificado a cada concesionario y a la UT.

El contrato establecerá que los porcentuales de participación de cada concesionario en la UT podrá ser modificado por el poder concedente cada Dos (2) años, siendo irrecurrible la decisión adoptada. La modificación podrá efectuarse con anterioridad a los Dos (2) años cuando del cálculo semestral efectuado surja una alteración superior al Cinco por ciento (5%) en la participación de cada concesionario.

## ***CAPÍTULO III: De la ejecución del contrato***

### **Artículo 30º: De los instrumentos contractuales**

Constituirán instrumentos reguladores de la relación contractual:

30.1. El Contrato de concesión.

30.2. El Pliego de Bases y Condiciones Particulares y sus Circulares Modificadorias.

30.3. La propuesta aceptada.

30.4. La legislación vigente en materia de transporte público urbano colectivo de pasajeros y la que en el futuro se sancione.

### **Artículo 31º: Ejecución del contrato**

En la ejecución del contrato el concesionario deberá ajustarse estrictamente a los términos y condiciones que imparta el poder concedente, obligándose a:

31.1. Prestar el servicio con continuidad, regularidad y eficiencia.

31.2. Utilizar todos los medios técnicos comprometidos, pudiendo incorporar previa autorización del poder concedente, los recursos, sistemas y métodos que aconsejen la evolución tecnológica del servicio.

31.3. Diagramar un servicio de emergencia ante el acaecimiento de acontecimientos extraordinarios susceptibles de afectar el normal funcionamiento del SITU-1.

31.4. Observar las disposiciones legales relativas a higiene y seguridad en el trabajo, y las disposiciones de carácter laboral y previsional.

31.5. Respetar las frecuencias y el diagrama operativo que se establecen en el presente Pliego y las que en el futuro determine el poder concedente, mediante el siguiente procedimiento para modificar los parámetros operativos y la oferta de servicio. Para estas modificaciones se procederá de maneras diferentes según se trate de tipo táctico|operativo o de tipo estratégico por modificación del escenario infraestructural.

31.5.1. Cambios tácticos y operativos.

El proyecto de modificación táctica y operativa de recorrido o frecuencia, a presentar en el Honorable Concejo Deliberante por parte del poder concedente, debe obedecer a necesidades de mejoras del servicio en cada estadio de infraestructura establecido, considerando dentro de ésta a la infraestructura vial y nodal del SITU-1.

Este puede tener origen en el poder concedente, en la solicitud de los concesionarios, organismos públicos, organizaciones no gubernamentales, usuarios con junta de firmas o en entidades representativas de los mismos. Quedan exceptuados del presente procedimiento aquellos cambios de parámetros cuya naturaleza obedezca a causas de fuerza mayor, imprevistos y todo suceso temporal justificado que deba realizarse.

Independientemente del origen de la propuesta, el procedimiento será de aplicación obligatoria a toda iniciativa de modificación de parámetros operativos que revistan carácter de permanente. Las etapas de análisis a cumplir para constituirse como proyecto de modificación son:

1. **Inicio y presentación.** En el caso de los actores externos al municipio, se deberá iniciar expediente mediante una nota de presentación en mesa de entrada según los procedimientos administrativos vigentes, la cual deberá estar redactada en carácter propositivo e incluirá en su contenido una parte argumentativa que justifique la solicitud.
2. **Evaluación de factibilidad y confección de informes técnicos.** La autoridad concedente emitirá a través de las oficinas técnicas competentes, un informe detallado el que estará constituido por:
  - I. Planos en formato papel y en digital georreferenciado, con detalle del recorrido completo a modificar sobre un plano donde deberán constar puntos singulares en un radio no menor a Quinientos (500) metros del trazado vigente aprobado y del propuesto, tales como terminales de transportes, escuelas, hospitales y otros puntos de atracción de viajes para el transporte público, líneas de transporte público colectivos de todas las jurisdicciones y las cabeceras de operación de las líneas en cuestión.
  - II. Tipo y característica del servicio a modificar.
  - III. Definición detallada de los objetivos y los argumentos técnicos, sociales o económicos que justifican y sustentan la iniciativa.
  - IV. Descripción del esquema operativo final de las líneas que se verán modificadas por la iniciativa propuesta, que contara de: kilómetros anuales a efectuar; esquema de frecuencias y recorridos escritos.
  - V. Estimación de la demanda, elaborada mediante la utilización de métodos analíticos de cuantificación en base a la información, por ejemplo, ofrecida por el Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE) o, en su defecto, a partir de la realización de encuestas de preferencias reveladas.
  - VI. Análisis de factibilidad técnica, económica, ambiental/urbanística (de considerarse pertinente) y establecimiento de los impactos al sistema de transporte público.

Para las iniciativas impulsadas por actores externos al municipio, la autoridad concedente podrá solicitar aclaraciones o información al peticionante.
3. **Elevación al órgano legislativo municipal.** Cumplidas todas las etapas previas, la autoridad concedente elevará las actuaciones al Honorable Concejo Deliberante para su tratamiento.

#### 31.5.2. Cambios estratégicos por desarrollo infraestructural.

Las modificaciones estratégicas de recorrido o frecuencia, a informar en el Honorable Concejo Deliberante por parte del poder concedente, obedecerán a la mejora continua del servicio, derivada del desarrollo de infraestructura lineal (avenidas y calles) que posibiliten ampliar la cobertura, y nodal (intercambiadores) que optimice la estrategia de combinación para ese escenario.



El procedimiento será de aplicación obligatoria a toda iniciativa de modificación de parámetros operativos que revistan carácter de permanente. Las etapas de análisis a cumplir para constituirse como modificación son:

1. **Confección de informes técnicos.** La autoridad concedente emitirá a través de las oficinas técnicas competentes, un informe detallado el que estará constituido por:
  - I. Planos en formato papel y en digital georreferenciado, con detalle del recorrido completo a modificar sobre un plano donde deberán constar puntos singulares en un radio no menor a Quinientos (500) metros del trazado vigente aprobado y del propuesto, tales como terminales de transportes, escuelas, hospitales y otros puntos de atracción de viajes para el transporte público, líneas de transporte público colectivos de todas las jurisdicciones y las cabeceras de operación de las líneas en cuestión.
  - II. Tipo y característica del servicio a modificar.
  - III. Definición detallada de los objetivos y los argumentos técnicos, sociales o económicos que justifican y sustentan la iniciativa.
  - IV. Descripción del esquema operativo final de las líneas que se verán modificadas por la iniciativa propuesta, que contara de: kilómetros anuales a efectuar; esquema de frecuencias y recorridos escritos.
  - V. Estimación del impacto técnico, económico, ambiental/urbanística (de considerarse pertinente).
2. **Comunicación al órgano legislativo municipal.** Cumplidas todas las etapas previas, la autoridad concedente informará las actuaciones al Honorable Concejo Deliberante dentro de los Tres (3) días hábiles de definido.

31.6. Impartir al personal empleado los cursos que sean exigidos por la Subsecretaría de Movilidad Urbana o quien el poder concedente proponga.

31.7. Dar cumplimiento con lo dispuesto por la Ley N° 27.442 (Defensa de la Competencia) a fin de asegurar el interés económico general.

31.8. Informar al poder concedente los contratos de transferencia de su composición accionaria dentro de los Cinco (5) días que le fueran notificados.

31.9. Ocupar personas con discapacidad que reúnan condiciones de idoneidad para el cargo, en una proporción no inferior al Cuatro por ciento (4%) de la totalidad de su personal y a establecer reservas de puestos de trabajo a ser ocupados exclusivamente por ellas, de conformidad a lo dispuesto por la Ley N° 10.592.

31.10. Ocupar personas travestis, transexuales y transgénero que reúnan condiciones de idoneidad para el cargo, en una proporción no inferior al Uno por ciento (1%) de la totalidad de su personal y a establecer reservas de puestos de trabajo a ser ocupados exclusivamente por ellas de conformidad a lo dispuesto por la Ley N° 14.783.

31.11. Dar cumplimiento con lo establecido por la Ley N° 15.134, denominada Ley Micaela.

### **Artículo 32º: Servicios**

Es deber de los concesionarios velar por la diligencia, corrección e idoneidad de sus agentes, extendiéndose su responsabilidad hacia el usuario a todos los actos y faltas ejecutados por aquéllos en ejercicio de sus funciones sin que puedan deslindar en ningún caso su responsabilidad comercial, civil o administrativa sobre ellos.

### **Artículo 33º: Protocolos**

Los concesionarios deberán presentar regularmente los protocolos correspondientes previstos por la Ley de la Provincia de Buenos Aires N° 11.720.

### **Artículo 34º: Prohibición de transferencia del contrato**

El contrato no podrá ser cedido o transferido por el concesionario a terceros, sin el consentimiento expreso del poder concedente, ni cedido el capital social de forma tal que importe una virtual cesión o transferencia de la concesión.

El concesionario para hacer uso de lo estipulado en el párrafo anterior deberá obtener autorización del Departamento Ejecutivo, previa Ordenanza del Honorable Concejo Deliberante, sancionada con mayoría absoluta de sus miembros. En caso de que se produzca la cesión del contrato, según lo estipulado en el presente artículo, el contratante cedente continuará obligado solidariamente con el cesionario por los compromisos emergentes del contrato.

Cualquier modificación de la integración accionaria de cada uno de los concesionarios, sin perjuicio de lo dispuesto en el Artículo 31, deberá ser aprobada por el Honorable Concejo Deliberante.

### **Artículo 35º: Registro de las comunicaciones**

Las comunicaciones entre el concesionario y el poder concedente, se registrarán mediante Ordenes de Servicio y Actas de Inspección que expedirá la primera y las Notas de Pedido que expedirán el segundo.

Los formularios de las Ordenes de Servicio, Notas de Pedido y Actas de Inspección serán foliados y con hojas triplicadas en los que las partes dejarán constancia de todas y cada una de las novedades surgidas. Estas comunicaciones serán por escrito y deberán ser registradas cronológicamente por el concesionario, en el registro especial que será habilitado, foliado y rubricado por el organismo que le asigne el poder concedente.

En el libro de Ordenes de Servicio se registrarán las instrucciones pertinentes para la prestación del servicio, las observaciones y deficiencias detectadas, como así también todo requerimiento relacionado con la concesión, etc., entregando el duplicado al adjudicatario o su representante, bajo firma en prueba de su notificación.

En los libros de Notas de Pedido el concesionario formulará las solicitudes u observaciones pertinentes a la prestación del servicio.

El poder concedente está facultado a establecer un sistema electrónico con la finalidad de suplantar los formularios previstos en el presente artículo, así como también sus notificaciones.

### **Artículo 36º: Interrupción del servicio**

Cuando mediaren circunstancias que determinen la interrupción de los servicios, cualesquiera sean las causas que las motive y sin perjuicio de la aplicación de las otras disposiciones que regulen el caso, el poder concedente podrá asumir directamente o por terceros la prestación de los servicios a fin de asegurar su continuidad por cuenta y cargo del concesionario. En tal supuesto, podrá incautar los vehículos, infraestructura, equipos y demás medios afectados a la prestación de los servicios en forma directa y sin necesidad de orden judicial.

### **Artículo 36.1º: Costos, daños y perjuicios**

En caso de que la interrupción de los servicios fuera imputable al Concesionario, éste deberá satisfacer todos los costos, daños y perjuicios que se originen por cualquier concepto, independientemente de la aplicación de las sanciones que pudieren resultar pertinentes a mérito de los incumplimientos contractuales en que incurriere ésta.

### **Artículo 36.2º: Garantía del servicio**

La Concesionaria deberá garantizar:

- a) La continuidad y regularidad en la prestación del servicio durante todo el período de la concesión.
- b) La existencia de un servicio de guardia mínima para el supuesto en que su personal se halle adherido a una medida de fuerza o ante situaciones de fuerza mayor que así lo requieran.

### **Artículo 37º: Condiciones de la flota**

No se podrá iniciar la prestación de un servicio con vehículos cuyas deficiencias atenten contra las garantías y seguridad del usuario o del servicio.

### **Artículo 38º: Interrupciones**

Cuando el servicio iniciado se interrumpiera por desperfectos del vehículo u otras causas, la prestataria deberá proporcionar los medios necesarios para que los pasajeros lleguen a destino, con la mayor celeridad posible y, en todos los casos, sin cargo alguno.

### **Artículo 39º: Prohibición de desafectación**

Sin perjuicio de los derechos del propietario y sus obligaciones de proveer al cuidado, conservación y mantenimiento en forma reglamentaria de los elementos afectados al servicio público, queda prohibida su desafectación permanente o transitoria, la que sólo podrá operarse con autorización del poder concedente, quien con los medios a su alcance o el uso de la fuerza pública hará respetar esta prohibición.

### **Artículo 40º: Carga de combustibles**

Bajo ningún concepto podrá realizarse el reaprovisionamiento de combustible estando el vehículo ocupado con pasajeros.

### **Artículo 41º: Paradas**

Las paradas para el ascenso y descenso de pasajeros se ajustarán a las disposiciones vigentes en la materia, y a las que en el futuro se dicten, sin perjuicio del cumplimiento de las normas vigentes sobre tránsito.

### **Artículo 42º: Prohibiciones generales**

Queda prohibido fumar en los vehículos o llevar cigarrillos u otros adminículos encendidos destinados a ese uso o realizar propaganda de cualquier tipo que incite al consumo de cigarrillos y bebidas alcohólicas.

### **Artículo 43º: Libro de quejas**

Todas las empresas concesionarias deberán disponer de un libro de quejas y observaciones administrativas, que se hallará a disposición de los usuarios y funcionarios en las cabeceras

de cada línea, en las oficinas administrativas de las empresas y en las oficinas y dependencias municipales.

En los libros de queja serán asentadas las quejas u observaciones referentes a los servicios, deberán ser entregados a simple requerimiento del público usuario o de los funcionarios de inspección autorizados, los concesionarios remitirán a la oficina municipal competente los correspondientes duplicados dentro de las Cuarenta y ocho (48) horas de producidas la queja, informando de las medidas adoptadas para subsanar los inconvenientes que se hubieran denunciado.

La renovación de los libros de queja deberá realizarse con la anticipación necesaria y los concesionarios serán responsables de su deterioro, extravío o sustracciones. En cada página se imprimirán los espacios necesarios para hacer constar la fecha, el texto de la queja u observación, la firma de la persona que la formula, la aclaración de la misma y el número de documento de identidad y domicilio. Los datos personales de quien formula la queja serán optativos de consignar.

#### **Artículo 44º: Umbral de confort**

En los todos los tipos de unidades afectadas al servicio se establece un Umbral de Confort, que limita la máxima de ocupación de pasajeros de pie en un número no mayor a Tres con cincuenta céntimos (3,5) pasajeros por metro cuadrado libre de asientos o equipamiento. Las proporciones establecidas para todos los servicios podrán ser modificadas por el poder concedente, atendiendo a factores que puedan gravitar en la economía de la prestación y en las facilidades disponibles de transporte o que se decidan incorporar.

#### **Artículo 45º: Informes a solicitud del poder concedente**

El concesionario deberá, dentro de las Setenta y dos (72) horas de requerido, cualquier informe que se solicite por el poder concedente, como así también informar inmediatamente de conocido cualquier hecho o circunstancias que pudieran incidir en la normal prestación de los servicios.

#### **Artículo 46º: Inspección y controles**

El concesionario deberá someterse a las inspecciones y controles de cualquier tipo que disponga efectuar el Poder Concedente, tanto con relación al cumplimiento del servicio como al funcionamiento de los concesionarios y la UT, incluida la contabilidad; asimismo, deberá la concesionaria llevar contabilidad individualizada del servicio objeto de la presente licitación.

El poder concedente podrá requerir un informe sobre la situación económica, financiera y técnica de la empresa y la explotación del servicio, sin perjuicio de someterse a todos aquellos requerimientos que éste le formule al respecto y la documentación que considere necesaria.

#### **Artículo 47º: Gravámenes**

Estarán a cargo del concesionario todos los impuestos, derechos, tasas y contribuciones o gravámenes en general, presentes o futuros, ya sean nacionales, provinciales o municipales, que graven al concesionario y al sistema, sus inmuebles, instalaciones o equipos, aportes y todo otro gasto para la explotación del servicio concesionado.

## ***CAPÍTULO IV: De la prestación del servicio***

### ***Artículo 48º: Indicadores de gestión de la calidad***

El Sistema de Indicadores de Gestión de la Calidad tiene por objeto evaluar el desempeño de los Concesionarios del SITU-1 y, de esta forma, generar un proceso de mejora continua del servicio.

La evaluación de las calidades, objetiva y subjetiva, se obtendrá mediante la cuantificación de factores clave de cumplimiento del servicio establecidos en el presente artículo, y aquéllos que el poder concedente defina durante el período de concesión.

### ***Artículo 48.1º: Ponderación de los factores clave***

La fórmula polinómica utilizada para la valoración combinada de las calidades, objetiva y percibida, está compuesta por una serie de factores claves, que son valorados por índices y sus respectivas ponderaciones.

$$K_i = ko_i + kp_i$$

Donde:

**$K_i$** : calidad del servicio de la concesionaria  $i$ , establecida para cada mes.

**$ko_i$** : calidad objetiva de la concesionaria  $i$ , establecida para cada mes, según:

$$ko_i = F_{Ei} + N_{dSi}$$

Siendo:

**$F_{Ei}$** : Factor de “estado de los autobuses”, calculado a partir del índice de mantenimiento de flota (ver fórmula en Tabla 9).

**$N_{dSi}$** : Factor de “nivel de servicio”, calculado a partir de la sumatoria de los índices que lo componen (ver fórmula en Tabla 9).

**$kp_i$** : calidad percibida para la concesionaria  $i$ , establecida para cada mes.

$$kp_i = ISU_i = \frac{(\sum V_{ji})}{5 \cdot (\sum n_{ji})}$$

Siendo:

**$ISU_i$** : Índice de Satisfacción del Usuario, calculado a partir de la sumatoria de los índices que lo componen (ver fórmula en Tabla 10).

**$V_{ji}$** : índices de calidad relacionados con los autobuses, desempeño de los conductores y atención a los usuarios.

**$n_{ji}$** : número de valoraciones concretas.

Calidad	Factor clave	Índice	Ponderación (P <sub>j</sub> )	
Objetiva	Estado de los autobuses (F <sub>Ei</sub> )	Mantenimiento de la flota (I <sub>Eji</sub> )	20	
	Nivel de servicio (N <sub>dsi</sub> )	Puntualidad (I <sub>Pji</sub> )	20	
		Oferta de flota (I <sub>Fji</sub> )	20	
Percibida	Índice de Satisfacción del Usuario (ISU <sub>i</sub> )	Autobuses	Accesibilidad a los vehículos	4
			Higiene	3
			Comodidad	3
			Información usuario	3
		Desempeño de los conductores	Trato personal	4
			Conducción	3
Atención	Experiencia usuarios	20		

### Artículo 48.2º: Cálculo de los índices

Los índices j que componen la fórmula polinómica para la valoración del servicio de cada concesionaria i, se calcularán según las fórmulas establecidas en la siguiente Tabla o según disponga el poder concedente. Cada índice genérico j es el producto entre la cuota de cumplimiento, en tanto por uno, y el peso o ponderación máxima para ese índice (P<sub>j</sub>) dada por el poder concedente. Como resultado del procedimiento cada índice puede adoptar un valor entre Cero (0) puntos y su máximo admitido (P<sub>j</sub>).

Factor clave	Índice	Descripción	Formulación
Estado de los autobuses (F <sub>Ei</sub> )	Mantenimiento de la flota (I <sub>Eji</sub> )	<b>Fuente de datos:</b> inspecciones realizadas por el departamento de contralor del poder concedente. <b>Metodología:</b> Mediante las verificaciones a las unidades utilizadas para la explotación del servicio, se establecerá su pertinencia según los parámetros definidos la Autoridad de Aplicación (rechazado o aceptado). El resultado del índice j durante el período establecido (I <sub>Eji</sub> ), se obtendrá a partir de: la razón entre los vehículos rechazados (V <sub>Ri</sub> ) y los inspeccionados/observados (V <sub>Oi</sub> ); el peso del índice (P <sub>j</sub> ).	$I_{Eji} = \left(1 - \frac{V_{Ri}}{V_{Oi}}\right) \cdot P_j$
Nivel de servicio (N <sub>dsi</sub> )	Evaluación	La medición y evaluación de cada uno de los índices (I <sub>Pj</sub> , I <sub>Fj</sub> e I <sub>Cj</sub> ) se efectuará en todo el sistema en forma continua, sistemática, equitativa y aleatoria. La evaluación del N <sub>dsi</sub> estará dada por la sumatoria de los puntajes obtenidos por cada uno de ellos.	$N_{dsi} = I_{Pji} + I_{Fji} + I_{Cji}$
	Puntualidad (I <sub>Pji</sub> )	<b>Fuente de datos:</b> inspecciones realizadas por el departamento de contralor del poder concedente, in-situ o mediante el sistema de información. <b>Metodología:</b> según el cuadro horario presentado ante el poder concedente, la medición del cumplimiento de intervalos u horarios de paso (I <sub>Pji</sub> ) se realizará: cumplimiento de la frecuencia en las líneas con un intervalo de paso inferior o igual a los 15 (quince) minutos; cumplimiento del horario de paso en la que le intervalo sea mayor a 15 (quince) minutos. La valoración de I <sub>Pji</sub> resultará cuantificar las verificaciones positivas (P <sub>Pi</sub> ) en relación a las observaciones realizadas (P <sub>Oi</sub> ) y el peso propuesto para este índice (P <sub>j</sub> ).	$I_{Pji} = \left(1 - \frac{P_{Pi}}{P_{Oi}}\right) P_j$
	Oferta de flota (I <sub>Fji</sub> )	<b>Fuente de datos:</b> inspecciones realizadas por el departamento de contralor del poder concedente y datos aportados por el sistema de información que la UT debe proveer durante el período de concesión. <b>Metodología:</b> se verificará el cumplimiento de la cantidad de unidades comprometidas en los cuadros horarios dados por el poder concedente (I <sub>Fji</sub> ). Se realizará periódicamente en las distintas franjas horarias y el I <sub>Fji</sub> resultará de la razón entre las verificaciones con cumplimiento efectivo (F <sub>Pi</sub> ) y la totalidad de observaciones (F <sub>Oi</sub> ), ponderados por el peso propuesto para la este índice (P <sub>j</sub> ).	$I_{Fji} = \left(1 - \frac{F_{Pi}}{F_{Oi}}\right) P_j$

<b>Tabla 9. VALORACIÓN DE LA CALIDAD PERCIBIDA (Índice de Satisfacción del Usuario, ISU)</b>			
<b>Factor clave</b>	<b>Índice</b>	<b>Descripción</b>	<b>Formulación</b>
	<b>Evaluación</b>	El Índice de Satisfacción al Usuario para cada concesionaria y cada línea (ISU <sub>i</sub> ), se obtendrá mediante la aplicación de una polinómica cuyas variables corresponden a aspectos considerados clave para la prestación del servicio al usuario, relacionados estrictamente con el desempeño durante el servicio (personal de conducción y los vehículos). Para el cálculo se tiene sólo en cuenta el número (n <sub>i</sub> ) de valoraciones concretas (O <sub>i</sub> ).	$ISU_i = \frac{(\sum V_{ji})}{5 \cdot (\sum n_{ji})}$
<b>Atención al usuario</b>	<b>Accesibilidad (V<sub>a</sub>)</b>	<b>Fuente de datos:</b> sistema mensual de encuestas de opinión de los usuarios, una invernal y otra estival, realizadas por cuenta y cargo de la UT. <b>Metodología:</b> La valoración de estas variables genéricas j de la concesionaria/línea i (O <sub>ji</sub> ) y de los correspondientes índices, se establecerá a partir de encuestas de opinión de los usuarios. La escala de valores de cada variable será entre 1 y 5, correspondiendo 1 a "muy malo" y 5 a "muy bueno".	<b>p<sub>a</sub> = 4</b> <b>V<sub>a</sub> = O<sub>ai</sub> · p<sub>a</sub></b>
	<b>Higiene (V<sub>h</sub>)</b>		<b>p<sub>h</sub> = 3</b> <b>V<sub>h</sub> = O<sub>hi</sub> · p<sub>h</sub></b>
	<b>Comodidad (V<sub>c</sub>)</b>		<b>p<sub>c</sub> = 3</b> <b>V<sub>c</sub> = O<sub>ci</sub> · p<sub>c</sub></b>
	<b>Información (V<sub>i</sub>)</b>		<b>p<sub>i</sub> = 3</b> <b>V<sub>i</sub> = O<sub>ci</sub> · p<sub>c</sub></b>
<b>Desempeño de los conductores</b>	<b>Trato (V<sub>p</sub>)</b>		<b>p<sub>p</sub> = 4</b> <b>V<sub>p</sub> = O<sub>pi</sub> · p<sub>p</sub></b>
	<b>Conducción (V<sub>m</sub>)</b>		<b>p<sub>m</sub> = 3</b> <b>V<sub>m</sub> = O<sub>mi</sub> · p<sub>m</sub></b>
	<b>Experiencia usuarios (Eu)</b>	La evaluación mensual de los reclamos para cada concesionaria i se realizará mediante la Fórmula 1, que tiene en cuenta la proporción entre el número de reclamos (R <sub>i</sub> ), recepcionados por los canales definidos por el poder concedente, y el total de viajes de la misma (Pax <sub>i</sub> ). Las proporciones observadas en forma mensual serán estandarizadas y esos resultados se compararán con el límite de reclamos o denuncias prefijado como permisible por el poder concedente. Los puntajes correspondientes a los indicadores de reclamos que conforman el índice de experiencia del usuario de cada concesionaria, se calcularán a partir de: asignar 1 punto por cada mes (entre los 12 del año) en el que el estándar esté dentro de los límites prefijados.	$(1)E_{ui} = \frac{R_i}{Pax_i}$ Dónde: <b>Eu:</b> proporción de reclamos de la concesionaria i durante el mes, respecto de los viajes totales de ésta en el mismo período (i = 1, ..., 12).

### **Artículo 48.3°: Seguimiento**

El poder concedente determinará oportunamente la dependencia responsable de la medición y seguimiento de la calidad del servicio, según el enfoque metodológico y los procedimientos a utilizar, respetando las condiciones enunciadas en el presente y aquellas que en el futuro considere pertinentes.

### **Artículo 48.4°: Calidad percibida**

La UT deberá proveer un software de Gestión de Relaciones con el Usuario (tipo CRM), que deberá centralizar los distintos canales de información para determinar el Índice de Satisfacción del Usuario (ISU), referido al desempeño de las concesionarias en la prestación del servicio, relativos a la flota, el desempeño del personal de conducción y la experiencia del usuario, posibilitando monitorear la evolución de las variables relevantes analizadas para cada concesionaria y cada línea.

El Sistema debe garantizar al poder concedente contar con información tanto en tiempo real como así también poder emitir informes autogestionados, tableros de gestión, el software necesario para monitorear las unidades en movimiento, y los diversos sistemas de recolección de datos, combinando las múltiples variables de datos cualitativos y cuantitativos que se manejen.

Se deberá proveer a la Autoridad de Aplicación, en lugar que determine y en idéntico tiempo al que lo instalen las adjudicatarias, el mismo equipamiento que se utilice para operar el

mismo, de modo tal que se puedan realizar los controles pertinentes en tiempo real, quedando a cargo de la UT todos los costos que demanden el desarrollo, implementación, mantenimiento y actualización, como así también la capacitación del personal municipal que se designe a tales efectos.

El sistema de Gestión de Relaciones con el Usuario contempla el hardware y software necesario para la representación del posicionamiento de las unidades sobre un Sistema de Información Geográfico (SIG), además a partir del mismo se debe desarrollar una App Mobile de Transporte que permita la gestión personalizada de la experiencia de usuario en el transporte público.

Las características técnicas de dichos sistemas deberán ser evaluados por la Subsecretaría de Gobierno Digital a los fines de implementar la mejor solución para el Municipio. Deberá conversar en forma óptima con el SUBE.

Se deberá garantizar al poder concedente libre acceso a toda la información disponible de los WebService y/o APIs para poder implementar cualquier desarrollo que pueda requerirse en lo sucesivo.

La UT está obligada a observar estrictamente la normativa que rige la instalación de seguridad informática.

En ningún caso la UT podrá cambiar, a lo largo de toda la contratación, el software utilizado para brindar el servicio sin el acuerdo previo del poder concedente.

#### **48.4.1. Canales de recolección de datos**

Vehicular:

- Caja Negra.
- Sistema de navegación y posicionamiento globales.
- Sensores vehiculares.
- Sensor para validación de cada chofer que inicia y termina su turno, o aquel que fuera reemplazado por fuerza mayor. Este procedimiento deberá ser por medio de la toma de un dato biométrico como la huella dactilar, reconocimiento facial o palmar. En todo este proceso el sistema nunca dejará de funcionar, recogiendo datos en tiempo real de esa unidad, como: identificación, posición, hora, velocidad, dirección de movimiento de las unidades y estado de sensores, kilómetros recorridos, traza, cantidad de pasajes, puntualidad, seguridad, etc.

Auxiliar:

Los canales auxiliares de recolección de datos de los usuarios serán los siguientes, pudiendo incorporar más canales, pero no menos:

- Wifi en unidades: todas las unidades contarán con WiFi libre. Para acceder a la conexión, el pasajero deberá responder una o dos preguntas que midan el nivel de satisfacción sobre el servicio.
- Línea 147: Los vecinos usuarios que se comuniquen telefónicamente para realizar consultas o reclamos sobre el SITU también brindarán datos que deberán reflejarse en el sistema y permitir la gestión de esa información.
- App Mobile.
- Dispositivos para toma de información ubicados en Intercambiadores, Estaciones y paradas.



El sistema almacenará los datos generados de diferentes fuentes, unidades, choferes, garitas, nodos, pantallas, posicionamiento de cada unidad en todo momento (GPS), imágenes capturadas por las cámaras en tiempo real y almacenadas a demanda, consumo de combustible/estado, historia mecánica de cada unidad (reparaciones, mantenimientos, repeticiones en averías, etc.).

#### **48.4.2. Continuidad por razones de interés público**

Las concesionarias deberán dejar en línea y a disposición todos los datos que componen al sistema aún después de haber expirado el término del contrato o prórroga, si la hubiera, previa comunicación fehaciente del Municipio. Este término no podrá ser menor de Dos (2) meses a partir de la fecha del vencimiento del contrato y/o su prórroga. Los servicios así prestados formarán parte de la contratación original y/o su prórroga sin que el Municipio deba erogar dinero por ello, conforme en un todo a las estipulaciones del presente Pliego de Bases y Condiciones.

#### **48.4.3. Excepciones de los Derechos de Autor**

En relación con los derechos de autor, los datos podrán ser utilizados por la UT a los fines de la mejora de los servicios que presta a la Municipalidad; caso contrario los mismos tanto en lo patrimonial como en lo intelectual serán propiedad del poder concedente no pudiendo la UT hacer uso de los mismos para otros fines.

#### **48.4.4. Datos del sistema de Gestión de Relaciones con el Usuario**

La UT deberá asegurar la disponibilidad, integridad y seguridad de la información Veinticuatro (24) horas por Trescientos sesenta cinco (365) días. De esta manera ante cualquier problema generado por el sistema informático deberá tener un sitio de contingencia que permita asegurar la prestación del servicio sin cortes del mismo y siendo transparentes para la obtención de los datos requeridos por el poder concedente.

En caso de Fuerza Mayor en que se vieran afectados los dos sistemas informáticos, tanto principal como el de contingencia, deberá informar en forma inmediata e indicar el tiempo de resolución del problema; el cual de prolongarse más de Setenta y dos (72) horas deberá contemplar el uso de herramientas necesarias incluyendo la conectividad para asegurar la prestación del servicio y que el municipio siga disponiendo de los datos.

Los datos del sistema de Gestión de Relaciones con el Usuario deberán integrarse con la base de datos que utiliza actualmente el poder concedente para tal fin, serán provistos por la UT el modelo de datos y la estructura con sus respectivos accesos.

En todos los casos los datos son propiedad de la Municipalidad. Está prohibido la duplicación y/o la reproducción, negociación y difusión de las mismas.

#### **Artículo 48.5°: Datos abiertos**

El poder concedente facilitará la apertura de datos con fines de retroalimentación positiva hacia el SITU. Estos datos abiertos permitirán el acceso a los ciudadanos, el desarrollo de nuevas aplicaciones de emprendedores, así como el uso estratégico del poder concedente en la planificación, gestión y monitoreo del sistema.

### **Artículo 49º: Gestión ambiental**

49.1. Los concesionarios deberán dar cumplimiento de la totalidad de la normativa vigente en materia de Gestión Ambiental, ya sea a nivel nacional (Constitución Nacional; Código Civil; Ley 25.675 General del Ambiente; Ley 20.284 Calidad del Aire; Ley 25.831 Régimen del Libre Acceso a la Información Pública Ambiental; Ley 25.743 Protección del Patrimonio Arqueológico y Paleontológico; Ley 19.587 Seguridad, Higiene y Medicina del Trabajo; Ley 25.688 Gestión Ambiental de Aguas; Ley 25.916 Gestión de Residuos Sólidos Urbanos; Ley 21.836 Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural; Ley 24.449 Tránsito, provincial (Constitución Provincial; Ley 11.723 General del Ambiente y Ley Modificatoria 13.516; Decreto 538/99 Proceso de Evaluación de Impacto Ambiental; Ley 11.720 Residuos Especiales, modificado por Decreto 650/11; Ley 13.592 Residuos Sólidos Urbanos; Ley 12.257 Código de Aguas, Decreto 3.511/08 y Resoluciones ADA; Ley 5.965/58 y Decretos 2009/60 y 3970/90 Efluentes Líquidos; Decreto Ley 6769/58 y modificatorias, Ley Orgánica de las Municipalidades; Ley 8.912 Ordenamiento Territorial y Uso del Suelo; Resolución 159/96 Ruidos Molestos) o municipal (Ordenanza 13.231/2000 Código de Ordenamiento Territorial, COT); Ordenanza 6.997 Reglamento general de construcciones; Ordenanza 10.075 y Ordenanza 15.728 Código de preservación Patrimonial; Ordenanza 9.784 Código de preservación forestal; Ordenanza 11.729 (modificatoria 4544); Ordenanza 4.049 Reglamento de Tránsito.

49.2. Cada concesionario dentro de los dieciocho (18) meses de firmado el contrato deberá acreditar la certificación de Normas ISO 14001:2015 en procesos relacionados con el mantenimiento de los vehículos afectados al funcionamiento del SITU-1, debiendo mantenerse vigente la certificación durante todo el plazo de la concesión. El poder concedente se reserva la facultad de solicitar la certificación de otras normas de estandarización internacionalmente aceptadas cuando lo considere conveniente.

49.3. La UT dentro de los Dieciocho (18) meses de constituida deberá acreditar la certificación de Normas ISO 14001:2015 en procesos relacionados con la operatoria de los inmuebles afectados al funcionamiento del SITU-1 que son descriptos en el Artículo 2.2 del Pliego de Especificaciones Técnicas (Título II).

49.3. La UT se compromete, a lo largo del primer (1er) año de concesión, a contratar a un organismo o institución estatal para la realización de un Estudio Ambiental que sirva para establecer los índices iniciales de calidad del SITU-1 en niveles de ruido, emisiones de gases y consumo energético por cada pasajero transportado. Este estudio, será definido por el poder concedente y deberá reiterarse en el Cuarto (4to) año con el objeto de realizar un monitoreo ambiental del SITU-1.

## ***CAPÍTULO V: De las penalidades***

### **Artículo 50º: Régimen de las penalidades**

Las infracciones e incumplimientos contractuales cometidos por cada concesionaria a las obligaciones asumidas individualmente o a través de la UT, serán sancionadas con penas que van desde el apercibimiento, multas, hasta la caducidad de la concesión. Los valores de dichas multas serán fijados sobre la base del valor del boleto plano para el servicio de transporte público de pasajeros de la ciudad de Mar del Plata, vigente a la fecha del efectivo pago de la multa, oscilando entre Dos mil (2.000) BP y Ciento veinte mil (120.000) BP.

Para la graduación de las sanciones se tendrá en cuenta la gravedad del hecho, la magnitud del incumplimiento, la incidencia en relación a otros aspectos tales como seguridad, salubridad, etc., reincidencia y todos cuantos otros elementos hagan al juzgamiento de la falta detectada. Todas las sanciones que se apliquen serán independientes entre sí y acumulativas. La aplicación de las penas no exime a la Concesionaria de la obligatoriedad del cumplimiento del Contrato.

La multa aplicada resultará irrecurrible en caso que su valor sea menor, igual o equivalente a Cuatro mil (4.000) boletos planos (BP).

Cuando el monto de la multa oscile entre el valor equivalente a Cuatro mil un (4.001) boletos planos (BP) y Treinta mil (30.000) boletos planos (BP) podrá ser recurrible previo pago de las mismas. Resultando requisito excluyente para su procedencia la acreditación del comprobante de pago de la multa aplicada.

En el caso que la multa aplicada supere el valor equivalente a Treinta mil (30.000) boletos planos (BP), resultará recurrible previo depósito del monto equivalente a Treinta mil (30.000) boletos planos sin perjuicio que la multa impuesta resulte superior. Resultando requisito excluyente para su procedencia la acreditación del comprobante de pago de la multa aplicada.

Ante la falta de pago de las multas que se encuentren firmes, los importes correspondientes podrán ser deducidos de la Garantía de Contrato, en cuyo caso el adjudicatario deberá reponer el importe que se hubiere deducido dentro de las Cuarenta y ocho (48) horas siguientes, con apercibimiento, en caso contrario, de resolución del Contrato y la pérdida del saldo de dicho depósito. Si con posterioridad se dejara sin efecto la sanción, se devolverán los importes retenidos. Los importes a devolver no tendrán ningún tipo de actualización ni generarán intereses. El pago de cualquier multa o cargo es independiente de la obligación del adjudicatario de responder por los daños y perjuicios que el poder concedente sufra a causa del incumplimiento.

### **Artículo 50.1º: Infracciones relativas al régimen de las concesiones**

50.1.1. La prestación de servicios no autorizados será penada con multa de hasta Veinte mil (20.000) BP.

50.1.2. El abandono de los servicios sin la previa autorización del órgano de aplicación, será penado con una multa de hasta Ochenta mil (80.000) BP, sin perjuicio de las demás consecuencias reglamentarias que dicho acto pudiere acarrear al Concesionario.

50.1.3. La no contratación de los seguros y/o la integración de la garantía de contrato en la forma establecida en las normas para la concesión del servicio, será penada con multa de hasta Veinte mil (20.000) BP, según sea la importancia del riesgo cubierto, sin perjuicio de que ante la reiteración de esta falta pueda declararse la caducidad de la concesión.

50.1.4. La habilitación de viajes por parte del Concesionario sin cumplir con el sistema de percepción de boletos establecidos por el sistema vigente, será sancionado con una multa de hasta Sesenta mil (60.000) BP, según la circunstancia de cada caso y daño que ocasione al sistema tal infracción, sin perjuicio de que pueda declararse la caducidad de la concesión, como también de las sanciones penales a que se hicieran pasibles los autores del hecho.

50.1.5. No cumplir con el cronograma de inversiones propuesto y aceptado por la Municipalidad, será sancionado con una multa de hasta Noventa mil (90.000) BP.

50.1.6. Ante cualquier incumplimiento de las obligaciones asumidas a través de la UT, las concesionarias que la integran asumen la responsabilidad de manera solidaria.

### **Artículo 50.2º: Infracciones relativas a la explotación de los servicios**

50.2.1. La prestación irregular de los servicios con relación a las condiciones autorizadas, será penada con multa de hasta Diez mil (10.000) BP, sin perjuicio de que ante la reiteración de dicha falta pueda resolverse la caducidad de la concesión.

50.2.2. Las modificaciones del servicio, transitorias o permanentes, realizadas sin cumplir con el procedimiento establecido por la reglamentación vigente, serán sancionadas con una multa de hasta Veinte mil (20.000) BP, sin perjuicio de las medidas que se adopten para la cesación de la irregularidad.

50.2.3. La incorrecta identificación de las unidades habilitadas para la prestación de servicio en el sistema de GdF, ya sea de la línea como de la media vuelta o el estado de la unidad fuera de servicio, que impida informar correctamente al usuario mediante la aplicación (app), será sancionada según la siguiente escala: hasta el 4% de la flota del grupo incorrectamente identificada al momento de la constatación, Dos mil quinientos (2.500) BP; mayor que el 4% y menor o igual al 8% de la flota del grupo incorrectamente identificada al momento de la constatación, Cuatro mil (4.000) BP; más del 8% de la flota del grupo incorrectamente identificada al momento de la constatación, Ocho mil (8.000) BP. Los datos producidos por el sistema de monitorización GPS, junto con los emitidos por cualquiera de los sistemas de monitoreo audiovisual que disponga el municipio serán considerados datos oficiales.

50.2.4. El uso indebido de la puerta delantera para el descenso de los pasajeros será reprimido con una multa de hasta Dos mil (2.000) BP.

50.2.5. Rehusar transportar pasajeros cuando la capacidad del vehículo no estuviere colmada será sancionada con una multa de hasta Cuatro mil (4.000) BP.

50.2.6. Las faltas en orden a la seguridad del servicio y de los usuarios tales como obstrucción o deficiente funcionamiento de las salidas de emergencias, transporte de inflamables o cualquier otro que importe un riesgo, será pasible de una multa de hasta Cinco mil (5.000) BP.

50.2.7. La conducción de pasajeros que sobresalgan del perfil de la carrocería del vehículo será sancionada con una multa de hasta Dos mil (2.000) BP.

50.2.8. La inobservancia por parte del personal de las reglas de comportamiento exigidas o violaciones de las prohibiciones establecidas, serán reprimidas con multas de hasta Cuatro mil (4.000) BP, sin perjuicio de que el poder concedente pueda ordenar la inmediata separación de los agentes cuyo proceder evidenciara peligrosidad para la seguridad de éstos o terceros.

50.2.9. La parada de vehículos en lugares no autorizados (salvo en casos de lluvia) para efectuar el ascenso o descenso de pasajeros, será sancionada con una multa de hasta Dos mil (2.000) BP.

50.2.10. La parada de vehículos para el ascenso o descenso de pasajeros sin arrimar al cordón de la vereda será sancionada con una multa de hasta Dos mil (2.000) BP.

50.2.11. La distracción permanente del conductor por conversación con uno o varios pasajeros será sancionada con una multa de hasta Cinco mil (5.000) BP.

50.2.12. El no uso de la vestimenta reglamentaria por parte del conductor y/o inspectores de la empresa afectados al servicio, será sancionado con una multa de hasta Dos mil (2.000) BP.

50.2.13. La falta de señalización e información en la forma determinada por estos pliegos será sancionada con una multa de hasta Siete mil (7.000) BP.

50.2.14. El uso de teléfonos celulares y/o radios, durante el desarrollo de sus servicios, por parte del conductor y/o inspectores será sancionado con una multa de Cinco mil (5.000) BP.

50.2.15. La violación a la prohibición de fumar, durante la prestación de sus servicios, por parte del conductor y/o inspectores será sancionado con una multa de Cinco mil (5.000) BP.

### ***Artículo 50.3°: Infracciones relativas al material rodante***

50.3.1. La prestación del servicio con vehículos que registren una antigüedad superior a la admitida por el pliego, será sancionada con una multa de hasta Cincuenta mil (50.000) BP por unidad en contravención.

50.3.2. La prestación del servicio con vehículos cuya antigüedad promedio sea superior a la admitida por el pliego, será sancionada con una multa de hasta Diez mil (10.000) BP por unidad en contravención, sin perjuicio de que se proceda a declarar la caducidad de la concesión.

50.3.3. La incorporación al servicio o al parque móvil de vehículos cuando no exista autorización previa del órgano de aplicación que lo facilite, será sancionada con una multa de hasta Quince mil (15.000) BP por unidad en contravención.

50.3.4. La desafectación no autorizada de bienes o medios afectados a la concesión cuando se trate de elementos del parque móvil o de otros bienes o medios que pongan en peligro la normal prestación del servicio, será sancionada con multas de hasta Veinte mil (20.000) BP.

50.3.5. La falta o el deficiente funcionamiento del extinguidor de incendios del que deben estar dotados los vehículos y las instalaciones fijas, será sancionada con multas de hasta Cinco mil (5.000) BP.

50.3.6. Las deficiencias de los vehículos en el orden mecánico instrumental o carrocería, especialmente en esta última, el mal funcionamiento de puertas o ventanillas, serán sancionadas con multas de hasta Dos mil (2.000) BP por cada deficiencia, sin perjuicio de que se pueda disponer la desafectación temporal de los vehículos hasta que se adecuen a las condiciones reglamentarias.

Igual sanción se aplicará cuando se reanuden las prestaciones con los vehículos desafectados sin previa comprobación por la autoridad de que las deficiencias han sido corregidas.

50.3.7. Las modificaciones que, sin autorización del órgano de aplicación, se introdujeran en los vehículos y alteraren las primitivas características de habilitación, serán sancionadas con multas de hasta Dos mil (2.000) BP.

50.3.8. La no concurrencia dentro de los plazos fijados a los lugares establecidos para revisión periódica o para desinfección e inspección técnica de los vehículos, será sancionada con una multa de hasta Dos mil (2.000) BP.

50.3.9. La inobservancia de las condiciones de higiene, seguridad y estética de las instalaciones fijas, será sancionada con multas de hasta Cinco mil (5.000) BP.

#### ***Artículo 50.4°: Infracciones relativas a la calidad del servicio***

Se penalizará con Quince mil (15.000) BP, en cada una de las mediciones de calidad realizadas mensualmente, a aquella concesionaria que no logre superar el umbral de calidad del servicio, definido en Sesenta (60) puntos sobre los Cien (100) puntos posibles. La valoración de la calidad ofrecida por cada concesionaria se realizará mediante la formulación del Artículo 48.2.

#### ***Artículo 50.5°: Infracciones relativas a las relaciones de las empresas con el poder concedente***

50.5.1. La no remisión de información o documentación requerida por el órgano de aplicación o su provisión fuera del término fijado, será penada con una multa de hasta Cuarenta mil (40.000) BP.

50.5.2. La presentación falsa o incorrecta de datos u otros elementos requeridos por poder concedente, será penada con una multa de hasta Cuarenta mil (40.000) BP. Cuando los datos falsos o incorrectos hubieran sido consignados en los estados patrimoniales, la irregularidad será penada con una multa de hasta Ochenta mil (80.000) BP.

50.5.3. El incumplimiento de las normas que reglamenten las frecuencias, regularidades y tiempos de vuelta, será penado con multas de hasta Cinco mil (5.000) BP por cada unidad que faltare en la hora.

50.5.4. La no concurrencia a citaciones emanadas del órgano de aplicación será penada con multas de hasta Dos mil (2.000) BP.

50.5.5. Los actos que importen desconocimiento de las atribuciones del órgano de aplicación, a través de su personal autorizado, el trato desconsiderado al mismo o el entorpecimiento de sus tareas, serán penados con multas de hasta Cuarenta mil (40.000) BP.

50.5.6. El mal funcionamiento de las rampas o elevadores para personas con movilidad reducida como así también el no cumplimiento con los porcentajes de unidades adaptadas será penalizado con multas de hasta Veinte mil (20.000) BP.

50.5.7. Todo otro incumplimiento de las obligaciones contractuales que no se haya consignado precedentemente será penalizado con multas de hasta Cinco mil (5.000) BP.

### ***Artículo 50.6°: Infracciones relativas a las obligaciones asumidas por la UT***

50.6.1. La falta de cumplimiento de la obligación de conformar la UT dentro del plazo fijado en el Artículo 29 importará la penalización a cada una de las concesionarias con una multa de hasta Cincuenta mil (50.000) BP.

50.6.2. El incumplimiento a la obligación de someterse a las inspecciones y controles pautados en el Artículo 46 será penalizado con una multa de hasta Diez mil (10.000) BP.

50.6.3. En caso de no suministrar el software de Gestión de Relaciones con el Usuario y el incumplimiento de las demás obligaciones asumidas en el Artículo 48.4 en el plazo y con las características requeridas, importará la penalización de multas de hasta Veinticinco mil (25.000) BP.

50.6.4. No cumplir con la realización de las obras de infraestructura en el plazo y con las características solicitadas, importará la penalización con hasta Veinticinco mil (25.000) BP.

50.6.5. Las concesionarias que integran la UT son solidariamente responsables por el incumplimiento de las obligaciones asumidas por esta, de manera que las multas aplicadas podrán ser reclamadas a cualquiera de ellas.

### **Artículo 51°: Supuestos punibles**

Cuando un mismo hecho encuadrara en distintos supuestos punibles será evaluado a la luz de las previsiones establecidas para la pena de mayor gravedad.

### **Artículo 52°: Infracciones de carácter permanente**

En caso de las infracciones de carácter permanente, el Concesionario deberá subsanarlas o hacerlas desaparecer dentro del plazo que a tal fin fije la Municipalidad, vencido el cual, si subsistiera, se considerarán los fines punitivos como un hecho nuevo.

### **Artículo 53°: Organismo de aplicación**

El organismo de aplicación para el juzgamiento y resolución de las infracciones contractuales será aquel facultado por el Departamento Ejecutivo con el nivel mínimo de Dirección General. El incumplimiento de las obligaciones asumidas en función del contenido del presente, derivarán en un procedimiento sancionatorio de naturaleza contractual, a través del cual la Autoridad Concedente quedará habilitada para la eventual imposición de medidas punitivas. En ese marco se hallan facultados los agentes municipales a realizar las verificaciones pertinentes y, de corresponder, a labrar el Acta de Infracción correspondiente. Dichas constataciones podrán efectuarse a los fines de evaluar posibles incumplimientos de la Concesionaria, sea en lo relativo a frecuencias, recorridos y demás obligaciones impuestas por el presente Pliego. Tales verificaciones podrán tener lugar a lo largo de los distintos tramos del recorrido de las unidades, sean éstos en las cabeceras como en cualquier otro punto de los mismos.

### **Artículo 54°: Gradualidad de la aplicación y reincidencias**

Las sanciones establecidas en el presente régimen serán aplicadas a los titulares de la concesión, aun cuando la falta sea imputable personalmente a la acción u omisión de un conductor o personal dependiente de la misma.

La aplicación del régimen sancionatorio establecido debe respetar los principios de gradualidad, proporcionalidad y razonabilidad. Las penalidades establecidas en los artículos

precedentes se graduarán partiendo de una multa mínima del veinticinco por ciento (25%) de los valores indicados y fomentará su aumento en un veinte por ciento (20%) por cada reincidencia hasta llegar a los valores topes indicados en cada caso. Los porcentajes antes establecidos podrán ser modificados, en más o en menos, por el poder concedente atendiendo a la gravedad de la infracción cometida.

Transcurrido Un (1) año de aplicada una multa y de no producirse reincidencias que hagan llegar las multas a los topes indicados se eliminará el antecedente.

#### **Artículo 55º: Verificación de incumplimientos**

Verificado el incumplimiento de cualquiera de las obligaciones contractuales se labrará el Acta de Infracción correspondiente, tarea que estará a cargo de la autoridad de aplicación. A través de la misma se otorgará a la concesionaria un plazo de Cinco (5) días para la realización de su descargo y el ofrecimiento de prueba que funde su postura.

Expirado dicho término, el poder concedente quedará habilitado para el dictado del acto administrativo correspondiente, el que será notificado a la Concesionaria en la forma de ley (Ordenanza General 267/80, arts. 62/67).

#### **Artículo 56º: Responsabilidad del contratista por el personal afectado a la prestación del servicio**

Es responsabilidad del concesionario designar personal idóneo y competente, y mantenerlo capacitado para las actividades propias del servicio. El Adjudicatario será el único empleador de los trabajadores que utilice para la ejecución del servicio materia de esta licitación. El poder concedente no será responsable por los accidentes, daños, mutilaciones o muerte que pueda sufrir personal del concesionario o terceras personas durante la prestación de los servicios o con ocasión de ellos, así como de la responsabilidad civil o penal que pudiera derivarse. El concesionario deberá desarrollar a su costo actividades de capacitación, y desarrollo profesional al grupo de trabajo asignado, que aseguren el conocimiento y actualización permanente, de todos los temas necesarios para la adecuada prestación de los servicios comprometidos. El concesionario resarcirá al poder concedente por los daños o perjuicios que pudieran sufrir a consecuencia de una inadecuada ejecución del servicio, por dolo o culpa, de cualquiera de sus trabajadores, una vez que se determine su responsabilidad. Asimismo, deberá presentar al poder concedente en cualquier momento en que éste lo solicite, todos aquellos documentos que acrediten fehacientemente, su calidad de empleador de todas las personas que participan en la prestación de los servicios y su cumplimiento respecto de éstas, de todas las disposiciones laborales, previsionales y tributarias que contempla la legislación vigente o la que más adelante entre en vigor, incluyendo las relativas a protección por riesgos derivados de enfermedades profesionales.

#### **Artículo 57º: Rescisión o cancelación del contrato**

Cuando se comprobare que la prestación del servicio no se realiza ajustada a las modalidades y condiciones del régimen para el cual fue acordado y la concesionaria no haya dado cumplimiento a las intimaciones en tiempo y forma realizadas por la autoridad de aplicación, podrá disponerse su paralización y, consecuentemente, la rescisión o cancelación del respectivo contrato, sin perjuicio de las sanciones conexas correspondientes.



## ***CAPÍTULO VI: Ingresos del concesionario***

### ***Artículo 58º: Retribución por los servicios prestados***

La recaudación del SITU-1 proviene, exclusivamente, de la tarifa que paga el usuario para acceder al servicio (SUBE o sistema que, en el futuro, lo reemplace).

Las compensaciones, subsidios o cualquier otro mecanismo que se le otorgue al concesionario para compensar los desequilibrios que se registren en la ecuación económico financiera, se trate del Fondo de Compensación al Transporte Público del interior del país (Ley 27.467, Art. 125, Inc. b) que otorga actualmente la Subsecretaría de Transporte Provincia de Buenos Aires (transferencia del Ministerio de Transporte de la Nación (Resolución 14/20, Anexo 4, Art. 2) u otro similar que se instituya a futuro, ya están contempladas dentro de la metodología de cálculo de la tarifa.

El reparto de los ingresos por tarifa del período n del SITU-1 ( $In_n$ ) se realizará mediante una fórmula polinómica que tienen en cuenta Dos (2) variables para cada concesionaria i, con sus respectivas ponderaciones (denominados habitualmente como pesos), distancia recorrida (en km) y demanda (en pasajeros). Esta distribución ( $D_{in}$ ) se establecerá mediante la siguiente fórmula:

$$D_{in} = (0,4 \cdot P_{in} \cdot In_n) + (0,6 \cdot L_{in} \cdot In_n)$$

Donde:

$D_{in}$ : retribución al concesionario i para el período n.

$In_n$ : ingresos por tarifa del SITU-1 en el período n.

$P_{in}$ : proporción, en tanto por uno, que representa el volumen total de pasajeros que marcaron el título de viaje (actualmente, SUBE) en la totalidad de las líneas del concesionario i durante el período n ( $pax_{in}$ ), de la demanda total que ha usado el SITU-1 durante el mismo período ( $PAX_{in}$ ). Este  $P_{in}$  se calcula mediante la siguiente fórmula:

$$P_{in} = pax_{in}/PAX_{in}$$

Los pasajeros transportados incluirán a la totalidad de los pasajeros, sin interesar si fueran gratuitos, la tarifa abonada o las conexiones que realizó el pasajero durante el viaje.

$L_{in}$ : proporción, en tanto por uno, que representa la distancia recorrida por la totalidad de las líneas del concesionario i durante el período n ( $d_{in}$ ), de la distancia total que se ha recorrido en el SITU-1 durante el mismo período ( $D_{in}$ ). Este  $L_{in}$  se calcula mediante la siguiente fórmula:

$$L_{in} = d_{in}/D_{in}$$

Los kilómetros recorridos por cada operador se estimarán en función de los establecidos a partir del seguimiento de los vehículos mientras están de servicio, o sea, la que actualmente reconoce el SUBE, sin el incremento por distancia ociosa recorrida.

### **Artículo 59°: De la tarifa**

#### **Artículo 59.1°: Procedimiento de cálculo**

La metodología para el cálculo (tarifa inicial) y actualización de la tarifa del servicio, se adjunta en el Anexo II. La metodología será revisada por el poder concedente y la UT, y auditada por la Facultad de Ciencias Económicas y Sociales, a los Cuatro (4) años del inicio de la concesión.

La tarifa que debe abonar el usuario por la utilización del SITU-1 será establecida en el momento de inicio del servicio, y podrá ser redeterminada a solicitud de cualquiera de los concesionarios, cuando los costos de los factores principales que la componen reflejen una variación promedio ponderada superior en un Diez por ciento (10%) a los que fueron objeto del cálculo para su establecimiento o al precio surgido de la última redeterminación, según corresponda.

$$CU_{activación} = \left[ 0,285 \cdot \left( \frac{TdC_{actual}}{TdC_{base}} \right) + 0,292 \cdot \left( \frac{\$gasoil_{actual}}{\$gasoil_{base}} \right) + 0,423 \cdot \left( \frac{Isal_{actual}}{Isal_{base}} \right) \right] - 1$$

Donde:

**CU<sub>activación</sub>**: Cuota de activación del aumento de la tarifa, cuyo umbral es el 10%. Si **CU<sub>activación</sub>** > 10%, es posible solicitar aumento por parte de cualquiera de los concesionarios.

**T<sub>d</sub>C**: tipo de cambio vendedor BNA (Banco de la Nación Argentina).

**\$gasoil**: precio del Gas Óil grado 3 según resolución SE 1104/2004 para transporte público de pasajeros en Mar del Plata.

**Isal**: Índice de salarios publicado mensualmente por el INDEC.

**Subíndice "actual"**: valoración del costo de referencia a la fecha de revisión de la cuota de activación.

**Subíndice "base"**: valoración del costo de referencia a la fecha de la última revisión de la cuota de activación.

El poder concedente podrá establecer una tarifa diferenciada para los no residentes.

#### **Artículo 59.2°: Transparencia**

El poder concedente calculará y hará público el cálculo de la tarifa técnica del SITU-1, así como la metodología con la cual se han obtenido éstas, cada un mínimo de 30 días y un máximo de 90 días.

#### **Artículo 59.3°: Boleto universitario**

Realizado que sea el convenio entre las universidades con asiento en el Partido de General Pueyrredon y la Provincia de Buenos Aires, vinculado al establecimiento de un boleto universitario, el mismo será de aplicación al SITU-1.

#### ***Artículo 59.4°: Normativa***

Dejesé expresamente establecido que no serán de aplicación los artículos 29, 34 y concordantes de la Ordenanza N° 6.903, al cálculo de la tarifa y de la contribución al Fondo Municipal de Transporte, respectivamente, así como la Ordenanza N° 5.970.

Los Concesionarios abonarán un porcentaje del CINCO POR CIENTO (5%) de los Ingresos Brutos obtenidos por las empresas que brindan el servicio el cual será afectado a un Fondo Municipal de Infraestructura Nodal.

#### ***Artículo 60°: Otros ingresos***

Los concesionarios, por sí o a través de la UT, podrán percibir ingresos por publicidad, que serán incorporados como tal al sistema en el cálculo de la tarifa, según el Artículo 1 de Anexo II.

#### ***Artículo 60.1°: Publicidad***

La publicidad podrá ser efectuada en los vehículos, siendo de aplicación la Ordenanza N° 22.920, Decreto N° 757/17 y demás normativa aplicable, y obligatoria la autorización del contenido en forma previa por el poder concedente.

Queda prohibido la publicidad de los partidos políticos y sus candidatos en todos los bienes afectados al SITU-1.

#### ***Artículo 61°: Alteración de la ecuación económico-financiera***

Dado que la presente licitación pública está siendo convocada en el marco de un escenario post pandémico signado por una recesión de la demanda respecto de la registrada hasta el año 2019 y que los escenarios temporales contemplados en el Artículo 3 fueron elaborados en base a una ecuación económico financiera que presupone un funcionamiento irrestricto del SITU-1, se deja establecido que la presente cláusula tendrá aplicación cuando se produzca la normalización de la situación, conforme con los indicadores de utilización del servicio considerados (promedio de los años 2017, 2018 y 2019).

#### ***Artículo 61.1°: Alteración del equilibrio***

La excesiva onerosidad de las prestaciones a cargo del concesionario, sobrevenida durante la ejecución del contrato y después de que se produzca el restablecimiento de los indicadores de utilización del servicio resultantes del promedio de los años 2017, 2018 y 2019, originada en una alteración extraordinaria de las circunstancias existentes por causas ajenas a ambas partes y al riesgo asumido, le dará derecho al mismo a solicitar la adecuación de modo de no alterar la ecuación económico-financiera del contrato.

## **Pliego / TÍTULO II**

# **PLIEGO DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS**

### **ÍNDICE**

	<b>Pág.</b>
<b>Pliego de Especificaciones Técnicas</b>	
1. Cláusulas generales	95
2. Infraestructura	95
2.1. Paradas con refugio (responsabilidad de la UT)	95
2.1.1. Plan general de necesidades	95
2.2. General	99
2.2.1. Playas, garajes, administración y equipamiento (responsabilidad de las Adjudicatarias)	100
2.2.2. Unidad de gestión SUBE (responsabilidad de UT)	101
3. Del personal	101
3.1. Compromisos de incorporación de personal	101
3.2. Incorporación de mujeres	101
3.3. Representante técnico	101
3.4. Capacitación del Personal	101
4. Parque automotor	102
4.1. Flota mínima por grupo	102
4.2. Cómputo de la antigüedad	103
4.3. Vehículos admitidos para la prestación del servicio básico	103
4.4. Características generales de los vehículos	103
4.5. Vehículos adecuados a las personas con movilidad reducida	104
4.6. Condiciones particulares de los vehículos	105
4.6.1. Medios de pago	105
4.6.2. Programa de higiene	105
4.6.3. A cumplimentar durante la ejecución del Contrato	105
4.6.4. Sistema de navegación y posicionamiento globales	106
4.6.5. Videocámaras	107
4.6.6. Cartelería de identificación de línea	107
4.6.7. Pantallas dinámicas	107
4.6.8. Sensores	107
4.6.9. Wi-Fi	107
4.6.10. Caja negra	108
4.6.11. Transporte de tablas de Surf	108
4.7. Movilidad para el control del servicio	108

## **1. Cláusulas generales**

La no concreción de los requisitos impuestos a la adjudicataria, en lo que se refiere a materia de infraestructura y personal expuestos en los siguientes artículos, implicará que ésta no se ajustó a las bases del concurso, tornando nula la adjudicación y siendo sustituida por la postulante ubicada en segundo lugar.

## **2. Infraestructura**

Se incluye dentro de la infraestructura a las paradas con refugio y aquella que sirve de soporte para la prestación del servicio.

La UT deberá realizar todo lo necesario para la correcta ejecución de las obras de acuerdo al Reglamento General de las Construcciones (RGC, Ordenanza N° 6997 y sus modificatorias), a la reglamentación vigente y las reglas del buen arte.

El poder concedente tendrá a su cargo la inspección de las tareas y trabajos, encontrándose éste facultado a solicitar adecuaciones en la ejecución de la obra, y certificará la concreción de cada uno de los refugios.

El mantenimiento para el correcto funcionamiento de la infraestructura será responsabilidad de la UT y el poder concedente podrá solicitar todos los trabajos y tareas que considere pertinentes de acuerdo a la inspección periódica.

### **2.1. Paradas con refugio (responsabilidad de la UT)**

Las paradas con refugio se localizarán tanto sobre la Infraestructura de Altas Prestaciones como la Red Secundaria, pero siempre en los barrios del periurbano que demandan protección en las esperas. En todos los casos se deberán garantizar el paso libre de 1,80 metros desde la línea municipal, ya sea en veredas existentes con ancho suficiente o, en su defecto, a través de la construcción de dársenas/penínsulas de ensanche.

La UT construirá y mantendrá Veinticinco (25) paradas con refugio por semestre durante el período de concesión, o sea, un total de Seiscientas (600) unidades. Las localizaciones de éstas serán definidas por el poder concedente, que destinará la totalidad de las paradas al periurbano (zonas residenciales más alejadas del centro de la ciudad) como equipamiento de las líneas Subordinadas, que conformando la red secundaria ofician de abastecedoras, ya sean éstas rondines o urbanas.

#### **2.1.1. Plan general de necesidades**

Las paradas con refugio se deberán localizar en el entorno próximo a las intersecciones de interés, dando servicio principalmente a las líneas subordinadas en los sectores alejados de ciudad y el área periurbana.

Su característica principal es proporcionar protección a los usuarios durante la espera y facilitar la identificación de los puntos de combinación y/o ingreso y egreso al sistema.

Materializadas como una plataforma (simple o tipo dársena) de hormigón con refugio tipo, debidamente señalizado, tienen como principal función la de generar un punto de acceso al sistema, fácilmente identificable y comprensible para todos los usuarios, con ciertas condiciones de transitabilidad y accesibilidad.

### **2.1.1.1. Premisas de diseño**

El diseño de la infraestructura a instalar para la materialización de las paradas con refugio deberá tener en cuenta las siguientes premisas de diseño:

- *Estética / materialidad / vida útil*: se deberá guardar equilibrio entre estos tres aspectos, evitando que la necesidad de garantizar la resistencia y vida útil implique una imagen que afecte al entorno urbano general.
- *Seguridad / materialidad / vida útil*: se deberá guardar equilibrio entre estos tres aspectos, evitando que la necesidad de garantizar la resistencia y vida útil del mismo implique la instalación de un objeto que genere espacios que obstruyan visuales y favorezcan la comisión de delitos.
- *Accesibilidad*: se deberán garantizar o favorecer condiciones dimensionales y de materialidad que favorezcan el uso autónomo y con condiciones de seguridad (accesibilidad) por todas las personas.
- *Accesibilidad / Seguridad vial*: en los casos de resolución tipo península, se deberá garantizar la correcta demarcación y señalización de la misma a comienzo de cuadra por parte de los vehículos en circulación.

### **2.1.1.2. Componentes**

#### **2.1.1.2.1. Superficie de piso**

Se deberá garantizar una superficie de piso con condiciones de transitabilidad asegurada que permitan la espera seca, aún en situaciones de inclemencia climática.

La medida mínima estimada de dicha superficie deberá ser:

- Para refugio "simple": 5,30 metros en sentido longitudinal por 2,40 metros en sentido transversal.
- Para refugio "con dársena": 12,00 metros mínimo en sentido longitudinal por ancho variable no mayor a 2,10 metros según la relación dimensional de acera y calzada, garantizando un ancho de circulación vehicular igual ó mayor a 5,40 metros.

En ambos casos, en sentido longitudinal, la misma deberá contemplar tanto la proyección vertical del semi-cubierto (3,00 metros), como el espacio destinado al acceso al sector de espera, asegurando un ancho mínimo de 1,50 metros hacia un lado (en coincidencia con el espacio reservado para personas usuarias de silla de ruedas y/o movilidad reducida) y 0.80m hacia el lado opuesto.

De igual modo, en ambos casos, en sentido transversal, deberá contemplar la proyección vertical del semi-cubierto (1,80 metros) y su separación mínima respecto de la línea de cordón (0,60 metros).

En todos los casos que la geometría del lugar lo permita se deberá implantar asegurando una separación de paso libre de tránsito respecto de la línea municipal de 1,80 metros. En los casos en que el ancho de vereda sea menor al necesario para su correcta implantación, se podrá evaluar la construcción de una dársena ocupando parte del ancho de calzada destinado a estacionamientos.

En los casos en que la parada se materialice sobre una superficie de piso existente, se deberá garantizar que la misma posea condiciones de transitabilidad, nivel, pendiente y estado adecuados y que permita la continuidad peatonal con condiciones de accesibilidad hacia ambos lados, en su encuentro con veredas contiguas. De igual modo, en caso que la

superficie de piso deba ser construida al efecto, se deberán garantizar las mismas condiciones evitando escalones y desniveles.

Si se verificaran secciones transversales con grandes diferencias de nivel entre calzada y acera, se deberá propender y/o garantizar la llegada hasta la parada con refugio con condiciones de accesibilidad desde la intersección.

Las pendientes y los materiales de terminación deberán ser reglamentarios, evitándose aquellos materiales que presenten superficies irregulares o resbaladizas (en seco y húmedo). Se deberá incluir la demarcación de líneas de borde (de ancho de circulación garantizada y línea de cordón) y línea de unión entre ambas; así como la demarcación horizontal de usuario de silla de ruedas en el sector de espera reservado al efecto.

En los casos tipo “con dársena” se deberá garantizar la continuidad de los desagües pluviales sobre línea de cordón, materializando un conducto de hormigón con tapa tipo rejilla y/o ciega, garantizando que el diseño de misma ni impida la plena transitabilidad de todos los potenciales usuarios.

**Incluye:** **a)** platea de hormigón a nivel de vereda con una superficie mínima de 5,30 metros x 2,40 metros, previamente entoscada; **b)** demarcación horizontal de simbología reservado usuario de silla de ruedas.

***Cómputo estimado (por cuadra):***

- a) Platea de hormigón peinado H21 espesor mín10cm --- 1,27 m3.
- b) DH simbología “preferente usuario silla de rueda” 0,80x0,80 ---- 1 un.
- c) Sólo en los casos tipo “con península”: conducto de desagüe puvial entre cordón existente y vereda a construir --- 15,60 metros (aproximadamente).

**2.1.1.2.2. Refugio**

Se deberá garantizar la protección ante inclemencias de tiempo, tanto en vertical como horizontal. Deberá contar con una estructura de tipo voladizo, con una cara vertical que cumpla funciones de espalda y contenga los equipamientos de asiento y comunicación y un sector de techo en semi-cubierto.

Se deberá incluir equipamiento de asiento de espera (largo estimado 1,80 metros) y un sector libre de obstáculos para la espera de personas usuarias de sillas de ruedas y/o movilidad reducida.

Sobre la cara vertical se deberá localizar los equipamientos de comunicación, favoreciendo la accesibilidad visual y cognitiva a la información.

Todos los materiales utilizados deberán dar respuesta a las condiciones climáticas características de una ciudad costera (alta exposición a la corrosión) y a los requerimientos que imponen los potenciales actos vandálicos a los que estarán expuestos.

**Incluye:** **a)** estructura vertical compuesta por un mínimo de tres columnas de sección rectangular en caño estructural o chapa plegada, pudiendo ser estas del tipo columna compuesta según proyecto estético/estructural, debidamente dimensionados, empotradas en dados de hormigón y con terminación de unión al nivel de piso terminado de tipo “chupete”; **b)** semi-cubierto en voladizo tipo ménsula, con vigas de borde de refuerzo y pendiente hacia la parte posterior, garantizando una altura mínima de paso de 2,20 metros, de 5,30 metros x 2,40 metros en proyección horizontal; **c)** estructura complementaria de arriostramiento compuesta por un mínimo de 2 caños de sección circular según proyecto estético/estructural, de 6.00ml en proyección horizontal; **d)** paneles ciegos y/o translúcidos de protección entre columnas, desde una altura estimada de 0,75 metros hasta 1,70 metros, se evitarán

materiales tipo vidrio y/o acrílico que sean fáciles de ser vandalizados y destruidos; **e)** asiento materializado preferentemente con material metálico perforado plegado y/o plástico, con alta resistencia a los impactos, de largo estimado 1,80 metros por ancho 0,40 metros.

En todos los casos, las diferentes piezas, deberán estar debidamente dimensionadas, debiendo ser de acero inoxidable o acero galvanizado en caliente con terminación de pintura epoxi en polvo en horno (color a definir); o material alternativo con similares prestaciones estéticas y estructurales.

**Cómputo estimado (por senda):**

- a) Columnas (según proyecto estético/estructural) --- 3 un.
- b) Semi-cubierto (según proyecto estético/estructural) --- 12,72 m2.
- c) Vigas arriostramiento (según proyecto estético/estructural) --- 2 un.
- d) Paneles de protección vertical (según proyecto estético/estructural) --- 1,25 m2 + 0,68 m2
- e) Asiento --- 0,72 m2

**2.1.1.2.3. Identificación de líneas y recorridos**

Se deberá garantizar la correcta señalización de líneas y recorridos de los servicios que alimentan a cada parada con refugio, favoreciendo la accesibilidad visual y cognitiva de la información.

Se deberán incluir carteles verticales con indicación de número de líneas y puntos principales que conecta localizados sobre la viga superior de arriostramiento y mapa de recorridos con indicación de “usted está aquí” sobre el panel de protección vertical de menor ancho. Se deberá incluir dentro de la información a comunicar los canales de atención al usuario del Situ, líneas de asistencia 911, etc.

**Incluye: a)** proyecto de comunicación, incluyendo provisión y colocación.

**Cómputo estimado (por cada parada):**

- a) A definir según proyecto.

**2.1.1.2.4. Demarcación y señalización**

- a) En los casos tipo “con península” se deberá garantizar la correcta demarcación, segregación y señalización, a fin de garantizar correctas condiciones de seguridad vial.
- b) Se deberá instalar una señal vertical a comienzo de cuadra advirtiendo el ensanche de vereda.
- c) El perímetro de la península se deberá demarcar con una línea de borde y la pintura de cordón



### 2.1.1.3. Esquema general de Parada con refugio

A continuación se muestran los esquemas generales de ambas soluciones de parada con refugio, aquéllos simples a implantar en veredas que posibiliten asegurar el paso peatonal mínimo y, las que dispondrán de penínsulas para asegurar la accesibilidad.

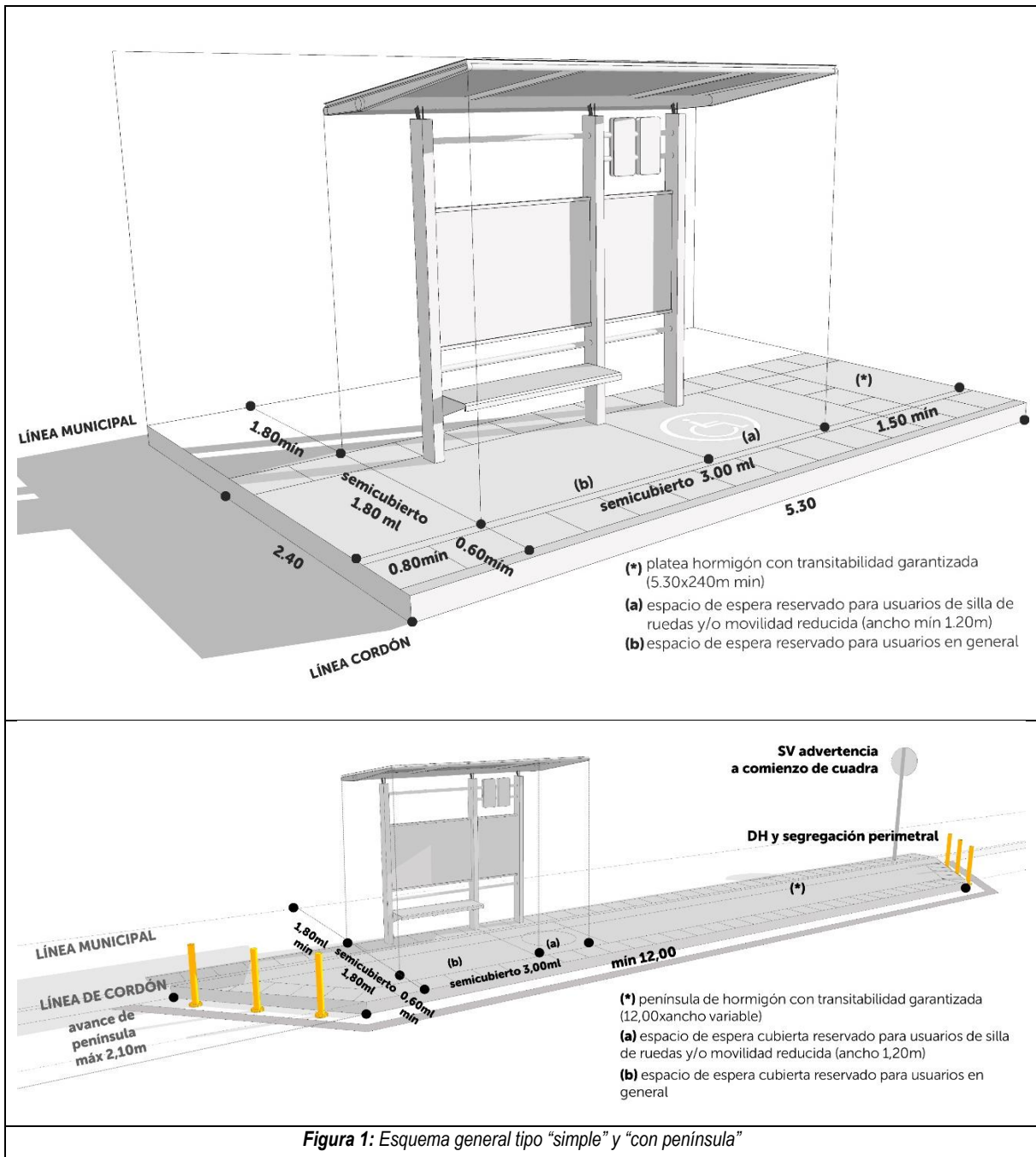


Figura 1: Esquema general tipo "simple" y "con península"

## 2.2. General

Las exigencias mínimas para los adjudicatarios y UT, en materia de infraestructura destinada a playas, garajes, administración y equipamiento, se describen en los siguientes artículos.

### **2.2.1. Playas, garajes, administración y equipamiento (responsabilidad de Adjudicatarias)**

La adjudicataria deberá cubrir exigencias mínimas en materia de infraestructura disponible para el servicio y equipamiento de los vehículos de acuerdo con lo indicado a continuación:

- a. Playas y garajes: Se define como playa de estacionamiento a todo lugar que se encuentre nivelado y pavimentado, así como cercado convenientemente.
- b. Se define como garaje a toda instalación que posea las características descritas en el párrafo anterior, pero que además se encuentre debidamente techado.
- c. La superficie mínima total requerida deberá ser la que resulte de multiplicar al parque móvil máximo establecido para los servicios que se concursan por Treinta y cinco metros cuadrados (35m<sup>2</sup>). Dichas instalaciones serán afectadas en forma exclusiva a la guarda de vehículos fuera de servicio, estando prohibida para tal fin la utilización de la vía pública.
- d. Las instalaciones deberán contar con la correspondiente habilitación municipal para los fines indicados. En caso de que el concesionario no disponga de la infraestructura necesaria exigida en el presente, la construcción de las instalaciones deberá estar ubicada en un radio no mayor de los Tres mil (3.000) metros con respecto a la punta del recorrido que establece el poder concedente, quedando excluidas aquellas presentaciones que no cumplan con dicho requisito.
- e. Los inmuebles deberán ser propios o locados. La titularidad del dominio deberá encontrarse inscrita a nombre del proponente. Si los mismos fueran locados se deberán ajustar a lo especificado en el Artículo 28.3.
- f. Asimismo, serán consideradas aptas las opciones de compra que existieran referidas a la infraestructura necesaria para la prestación del nuevo servicio que concursa. En tal caso, la compra de los inmuebles deberá ser documentadas en forma previa al inicio de la prestación de los servicios en los términos que establece el presente. En caso de requerirse acondicionamientos, los mismos deberán realizarse en un plazo no mayor a Noventa (90) días corridos a partir de la adjudicación de los servicios.
- g. En caso de que la postulante contara con instalaciones propias destinadas a sus actuales servicios y que resultaran apropiadas para la prestación conjunta con el servicio que se concursa, serán consideradas como aptas, toda vez que satisfagan los requisitos indicados en los apartados anteriores.
- h. Oficinas: deberá acreditarse la disponibilidad de áreas destinadas al trabajo de administración, debidamente equipadas.
- i. Zona de descanso para el personal: deberá acreditarse la disponibilidad de áreas destinadas al descanso del personal necesario para los servicios que se concursan, equipadas con apropiados servicios sanitarios en las terminales o cabeceras del servicio concursado.
- j. Talleres: deberá acreditarse la disponibilidad de áreas destinadas al mantenimiento y reparación de las unidades habilitadas para la prestación del servicio.
- k. Lavadero: deberá acreditarse el mismo a efectos de la higienización de las unidades afectadas al servicio.
- l. Depósito y surtidor de combustible: el concesionario deberá poseer depósito y surtidor de combustibles líquidos y/o de todos los tipos utilizados para la propulsión de los vehículos afectados a la prestación del servicio, el que podrá estar ubicado en la sede base o instalado equidistante a los recorridos de las líneas.

- m. Evaluación de los requisitos mínimos: para evaluar el cumplimiento de los requisitos mínimos prescriptos en los apartados anteriores, los oferentes deberán presentar la documentación y planimetría que respalde su propuesta.

### **2.2.2. Unidad de gestión SUBE (responsabilidad de UT)**

La UT deberá proveer, dentro de los Noventa (90) días de iniciada la ejecución de los contratos, un local a la calle en zona céntrica, con el mobiliario y equipos técnicos necesarios para la instalación de una Unidad de Gestión SUBE. La superficie del local debe ser suficiente para la instalación de no menos de Ocho (8) boxes de atención y un lugar de espera adecuada a la cantidad de usuarios que gestionen el trámite.

## **3. Del personal**

### **3.1. Compromiso de incorporación de personal**

Cuando los servicios concursados estén destinados a reemplazar los brindados por una empresa existente, la adjudicataria deberá asumir la obligación de incorporar la totalidad del personal ocupado en la misma, respetando asimismo los convenios colectivos de trabajo en el orden local como así también la antigüedad del personal asumido. El concesionario deberá ajustarse y será responsable de la aplicación de la legislación laboral, provisional y de seguridad e higiene.

La obligación se formalizará mediante la presentación de una declaración jurada, siendo condición para la adjudicación la efectiva incorporación del personal.

### **3.2. Incorporación de mujeres**

Cada oferente deberá asumir la obligación de incorporar conductoras mujeres.

### **3.3. Representante técnico**

Cada concesionario deberá contar con un representante técnico que reúna al menos las siguientes características: profesional universitario con especialización en materia de transporte, incumbencias acordes con las características del trabajo y experiencia en explotación de servicios públicos de pasajeros. El mismo representa y obliga a la adjudicataria ante el poder concedente con relación a todos los aspectos técnicos del mismo. La presentación del Representante Técnico deberá contar con datos personales, domicilio, la matriculación en el colegio profesional correspondiente y Currículum Vitae (CV), incluyendo antecedentes profesionales. El poder concedente se reserva la facultad de solicitar el cambio del representante técnico propuesto por la concesionaria, cuando a su criterio no reúna las condiciones requeridas.

### **3.4. Capacitación del personal**

Cada concesionario deberá realizar y demostrar periódicamente ante el poder concedente, la capacitación obligatoria del personal, siendo la de los choferes condición necesaria para la incorporación al SITU-1. El poder concedente promoverá acciones con otros organismos públicos, la sociedad civil y la academia para desarrollar las actividades de capacitación que fomenten la igualdad y los derechos de los colectivos vulnerables. Las capacitaciones incluirán la sensibilización y prevención para eliminar todas las formas de discriminación por motivos de género o discapacidad en el SITU-1.

#### **4. Parque automotor**

Los oferentes deberán presentar un detalle del parque móvil a utilizar con mención de cantidad, calidad y características del mismo, indicando antigüedad, modelo, tipo, capacidad, lugar de fabricación, condiciones de seguridad y confort, sistema de protección contra humo y ruido, tipo de motor, caja de velocidad, dirección, frenos, amortiguación y cualquier otra mejora en las condiciones técnico-mecánicas de las unidades. La antigüedad del parque automotor de cada grupo: al momento de la oferta no podrá superar un promedio, de la totalidad de la flota, de Siete (7) años; la antigüedad máxima permitida para la aceptación de cada autobús será de Diez (10) años.

#### **4.1. Flota mínima por grupo**

El cálculo del tamaño y la composición mínimos de la flota del SITU-1 y de cada uno de los grupos ha sido fijado a partir de Dos (2) variables:

- **Oferta de capacidad:** a partir de la composición de la flota y la capacidad máxima admitida para cada tipo de vehículo. Esta última es determinada considerando: la ocupación del 100% de los asientos; y un factor de ocupación de Tres con cincuenta céntimos (3,5) pasajeros parados por cada metro cuadrado libre de asientos y equipamiento, adoptado como umbral de confort para el SITU-1.

Tipo de vehículos	Grupo de líneas			Totales
	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	
<b>Vehículos convencionales (VCPA)</b>	237	97	109	<b>443</b>
<b>Vehículos articulados mínimos</b>	33	3	4	<b>40</b>
<b>Flota requerida por capacidad</b>	<b>270</b>	<b>100</b>	<b>113</b>	<b>483</b>
<b>Flota reserva (5% de la requerida)</b>	<b>13</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>24</b>
<b>Flota mínima requerida por capacidad (*)</b>	<b>283</b>	<b>105</b>	<b>119</b>	<b>507</b>

(\*) La cantidad de unidades totales es variable función del número de vehículos articulados, siendo Cuarenta (40) la cantidad mínima para el "situ".

- **Oferta de frecuencia:** a partir de las frecuencias mínimas y la velocidad comercial de cada línea en cada tramo del recorrido.

Flota	Grupo de líneas			Totales
	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	
<b>Vehículos</b>	217	90	125	<b>432</b>
<b>Flota reserva (5% de la requerida)</b>	11	5	6	<b>22</b>
<b>Flota mínima requerida por frecuencia (*)</b>	<b>228</b>	<b>95</b>	<b>131</b>	<b>454</b>

(\*) Aun cuando el número de vehículos articulados sea superior a los establecidos como mínimo en la Tabla 5, el número de unidades no puede estar por debajo de Cuatrocientos cincuenta y cuatro (454).

El tamaño de la flota de cada grupo es variable en función del número de vehículos articulados disponibles, ya que: un mayor número de articulados que el expresado en la Tabla 1 (cantidad mínima aceptable por grupo) posibilita reducir la flota, pero nunca puede estar por debajo de la que impone la establecida en Tabla 2 por frecuencias mínimas.

Para el cálculo de la flota equivalente mínima necesaria, ante la incorporación de mayor número de vehículos articulados, se debe utilizar la equivalencia de la capacidad útil del

Vehículo Convencional de Piso Alto (VCPA), considerado como de diseño base para el establecimiento de la flota solicitada. Las equivalencias de capacidad son las siguientes:

- 1 VCPB (Vehículo Convencional Piso Bajo) = 1 VCPA (Vehículo Convencional Piso Alto);
- 1 VAPA (Vehículo Articulado Piso Alto) = 1,60 VCPA (Vehículo Convencional de Piso Alto);
- 1 VAPB (Vehículo Articulado Piso Bajo) = 1,49 VCPA (Vehículo Convencional de Piso Alto) VERIFICAR.

A la firma del contrato deberán presentar los títulos de propiedad automotor de los vehículos presentados al momento de la oferta inscriptos a nombre de la empresa y con la correspondiente certificación de la Verificación Técnica Vehicular. El no cumplimiento de este requisito dará lugar a la no firma de los contratos.

#### **4.2. Cómputo de la antigüedad**

A los efectos del puntaje a otorgar por la CAE respecto a la antigüedad, se considerará como año de fabricación de los vehículos el correspondiente a la fabricación del chasis.

Se considerarán como de Cero (0) año, los vehículos cuyo año de fabricación del chasis coincida con el del presente llamado a licitación. Los del año previo tendrán una antigüedad igual a Uno (1) año y así sucesivamente.

#### **4.3. Vehículos admitidos para la prestación del servicio básico**

El utilizarán Dos (2) tipos diferentes de vehículos para la prestación del SITU, clasificados según su capacidad, de acuerdo al siguiente detalle:

- **Tipo A:** vehículos de Veinticinco (25) a Treinta y seis (36) asientos para los pasajeros. La longitud de los asientos deberá ser mayor a Novecientos (900) centímetros y menor o igual a Un mil ciento cincuenta (1.150) centímetros.
- **Tipo B:** vehículos de Treinta y siete (37) o más asientos para los pasajeros. La longitud de los asientos deberá ser mayor a Un mil ciento cincuenta (1.150) centímetros.
- **Servicios diferenciales:** el adjudicatario podrá proponer unidades diferentes para la explotación de los mismos bajo la modalidad de Servicios Diferenciales. Sus recorridos, tarifas y especificaciones técnicas serán establecidos por el poder concedente.

#### **4.4. Características generales de los vehículos**

Las características técnicas y generales de la flota para la prestación del servicio deben estar dentro de los estándares para vehículos utilizados en la prestación de servicios de transporte urbano masivo de pasajeros, debiendo todas las unidades contar con:

- Los paneles laterales (ventanillas) tendrán vidrios de seguridad, templados o laminados, desgranables al impacto.
- La boca de carga de combustible deberá ser exterior, debiendo contar con los elementos que evite el derrame de combustible en la vía pública.
- Los pisos deberán ser de material antideslizante.
- Los extintores de incendio deberán estar contemplados dentro de lo especificado en las normas en vigencia.
- La altura en el interior de la unidad no podrá ser inferior a los Ciento noventa (190) centímetros.

- Al menos con una salida de emergencia (la cual se recomienda se encuentre en la luneta), o en su defecto con la suficiente cantidad de martillos para la rotura de la misma.
- Todas las unidades contarán con elementos de seguridad que impidan la apertura de las puertas cuando la unidad circule a una velocidad mayor a Cinco (5) km/h.
- Todas las unidades en sus sistemas de motorización y de transmisión, deberán cumplir con todos los requisitos fijados por el Reglamento para la Habilitación de Vehículos del Transporte Urbano de Pasajeros y atendiendo a las especificaciones que a tal efecto establece la Secretaría de Transporte de la Nación y la CNRT.
- Todos los vehículos, a incorporarse una vez iniciada la concesión, impulsados a gasoil deberán tener motores con tecnología EURO V o superior, pudiendo los oferentes proponer la incorporación a su flota de unidades impulsadas con tecnologías renovables, como GNC, biodiesel, energía eléctrica, u otra energía limpia.

#### **4.5. Vehículos adecuados a las personas con movilidad reducida**

La cuota de Vehículos de Piso Bajo (VPB o Low Entry) en cada grupo de líneas se distribuirán según la siguiente Tabla.

<b>Tabla 3. CRONOGRAMA DE INCORPORACIÓN DE LA FLOTA DE VEHÍCULOS DE PISO BAJO</b>												
<b>Grupo (% inicial)</b>	<b>Cuota de VPB según período el anual de concesión (% de la flota total del grupo)</b>											
	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>12</b>
<b>Grupo 1 (8,8%)</b>	---	14	20	26	32	39	47	56	65	75	86	100
<b>Grupo 2 (0%)</b>	5	10	16	23	30	38	46	55	64	74	86	100
<b>Grupo 3 (0%)</b>	5	10	16	23	30	38	46	55	64	74	86	100

**Notas:** Aun cuando el número de vehículos articulados sea superior a los establecidos como mínimo en la Tabla 1, el número de unidades no puede estar por debajo de Cuatrocientos cincuenta y cuatro (454).

El concesionario se encontrará obligado al cumplimiento de las cuotas de VPB cuando la infraestructura se encuentre en condiciones para su adecuado funcionamiento, a excepción de lo dispuesto para el Grupo 1, donde la Línea Anular que funcionará desde el inicio con la totalidad de VPB.

Los Vehículos de Piso Bajo, deberán contar con las siguientes características:

- Complementos necesarios que permitan el ingreso y egreso de un usuario con silla de ruedas, como mínimo, con posibilidad de arrodillamiento y rampas retráctiles con estándar EURO III o la que establezca la normativa vigente. El compromiso de incorporar rampas y elevadores en un mínimo del 30% de las unidades de cada grupo, sólo puede ser incumplido cuando la cuota de vehículos de piso bajo sea superior al 70% de la flota del grupo de líneas, en cuyo caso se deberá cumplir con una cuota que asegure que todas aquellas unidades que no son piso bajo dispongan de rampas.
- Al menos Una (1) puerta de Noventa (90) centímetros de ancho libre mínimo para el paso de una silla de ruedas.
- Al menos Dos (2) espacios destinados a sillas de ruedas en el interior, con los sistemas de sujeción correspondientes para éstas, pudiéndose ubicar en los Dos (2) lugares, según las necesidades, Dos (2) asientos rebatibles.
- Los accesos tendrán pasamanos a doble altura. El interior contará, además, con pasamanos verticales y horizontales.
- Todos los barrales (pasamanos) serán de color amarillo (ral 1023) evitando cualquier otra tonalidad.
- Las máquinas validadoras de boletos electrónicos o similar deben ser posibles de accionar por todos los pasajeros con una altura máxima de Ciento treinta (130)

centímetros desde el nivel del piso a la boca de pago y contarán con un barral y asidero vertical en ambos lados.

- No podrán utilizarse ni colocarse sistemas de molinetes u otros sistemas que dificulten o impidan la movilidad y circulación de los pasajeros. La circulación deberá tener un ancho mínimo de Setenta (70) centímetros salvo que sea utilizada por personas en sillas de ruedas, en cuyo caso el ancho del mínimo será de Ochenta (80) centímetros hasta el lugar reservado para alojar las sillas.
- El piso del coche se revestirá con material antideslizante y poseerá un área de pasillo de tránsito sin desniveles que deberá cubrir no menos de Cuarenta por ciento (40%) del área total de circulación del vehículo, donde se ubicarán la puerta de ascenso y una para el descenso de pasajeros y llevará una franja de señalización de Quince (15) centímetros de ancho en los bordes de entrada y salida del vehículo.
- Todos los pulsadores deberán contar con una señal luminosa y sonora que indique la efectivización de la llamada y el pulsador dispuesto en las zonas de emplazamiento de la silla de ruedas, deberá producir una señal visual intermitente en el puesto de mando del conductor y en la zona de descenso. Esta señal se identificará con el “Símbolo Internacional de Ascenso” según el pictograma aprobado por la norma IRAM 3.722.
- Pulsador colocado a no más de Ciento veinte (120) centímetros de altura para solicitud de parada con extensión de rampa que indique al chofer la necesidad de extender la rampa en dicha parada.
- Asientos reservados de diferente color, tornando notoria su condición de preferenciales.
- Bordes con contraste de color para facilitar la percepción de desniveles o curvas a personas con visión reducida y/o adultos mayores.

#### **4.6. Condiciones particulares de los vehículos**

##### **4.6.1. Medios de pago**

El Concesionario debe proveer a sus vehículos los equipamientos necesarios para utilizar los medios de pago que disponga la Autoridad Concedente. Incorpórese como medios de pago a implementar el Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE), quedando registrada la cancelación del viaje en el sistema, sin emisión de papel.

##### **4.6.2. Programa de higiene**

Los Concesionarios de la presente Licitación deberán presentar un Programa de Higiene de las unidades. En el Programa de Higiene se deben consignar el cronograma de limpieza de cada una de las unidades, constando además el lugar físico donde se realicen las operaciones programadas. El programa de Higiene deberá ser aprobado por la Autoridad Concedente.

La ejecución de las tareas que demande el cumplimiento del Programa de Higiene de las unidades podrá ser tercerizado.

##### **4.6.3. A cumplimentar durante la ejecución del Contrato**

Durante la vigencia del Contrato, la flota deberá ser conservada en perfectas condiciones de operatividad, con apariencia óptima y cumpliendo en un todo con la normativa vigente en relación a la imagen y la identificación de las unidades. La Autoridad Concedente está facultada para solicitar una revisión del estado de la flota cuando lo estime pertinente y necesario.

La Autoridad Concedente se reserva el derecho de rechazar los vehículos del Concesionario que no cumplan con los requisitos exigidos y toda unidad que se desafectara del servicio deberá ser inmediatamente reemplazada por otra, previa verificación y autorización de la Concedente, o por quién oportunamente se determine.

El Concesionario deberá aumentar la flota de acuerdo a lo solicitado por la Autoridad de Aplicación de acuerdo al nivel de ocupación verificado en el autobús, de forma de no superar el umbral de confort descrito en el Artículo 44 (Capítulo III).

#### **4.6.4. Sistema de navegación y posicionamiento globales**

Los equipos móviles en cada uno de los vehículos deberán ser (GPS o equivalente) preferentemente Dispositivos GPS-GPRS/4G integrados:

- Debe permitir y gestionar, mediante un único tipo de SIMCard (4G/GPRS), roaming nacional proporcionando cobertura con distintos operadores dentro del territorio nacional.
- Dispondrá de receptor GPS y 4G/GPRS integrado, mínimo módulo cuatribanda GSM/GPRS o superior, antena de red móvil integrado, así como antena GPS integrada.
- El dispositivo debe ser estanco: para evitar su manipulación, debiendo estar operativo con el motor apagado.
- Debe disponer de buffer de memoria para guardar datos en dispositivo en caso de pérdidas de cobertura de la red móvil, así como tecnología para prevenir consumos de batería de vehículo mientras este no se mueva.
- Envío de datos cada Treinta (30) segundos.
- Sistema de comunicaciones (módem y transeptor).
- Número de identificación único para cada vehículo.
- Frecuencia de interrogación independiente para cada vehículo.
- Mensajes de alarma por emergencias.
- Alerta por entrada o salida de recorrido.
- Deberá ser factible activar dispositivos a distancia desde la central de monitoreo como cortes de combustible o inhibición de arranque.

La UT deberá presentar la propuesta para la contratación de un sistema de gestión de flotas, que deberá ser aprobada por el poder concedente en función de la potencialidad y herramientas que el sistema ofrezca. En caso de ofrecer el organismo administrador del SUBE o el Ministerio de Transporte de la Nación un sistema de control de flota, el poder concedente podrá solicitar a la UT la contratación del mismo.

El mismo deberá permitir el monitoreo de al menos los siguientes parámetros:

- Visualización de frecuencias y horarios por línea, ramal o de forma general.
- Unidades en circulación por línea, ramal en un periodo de tiempo determinado.
- Posición geográfica en tiempo real de las unidades, clasificadas por ramal o media vuelta.
- Velocidad comercial en un tramo delimitado por puntos de paso definidos por el poder concedente por línea o ramal.
- Gestión de paradas.
- Visualización histórica de los despachos de unidades.
- Información histórica de posiciones.



- Deberá incorporarse el hardware necesario para la configuración automática de la cartelería lumínica de las unidades a partir de los datos de logueo del sistema de Gestión de Flota (GdF)

La UT deberá garantizar el acceso al sistema de gestión de flota en todos aquellos edificios municipales que el poder concedente defina. Es obligación de la UT el correcto uso y configuración del sistema de gestión de flota, garantizando la capacitación de sus choferes en su uso y el correcto logueo de las unidades en el ramal en que está prestando servicio. La información brindada por el sistema GdF será aceptada como oficial y podrá hacerse uso de la misma para la aplicación de sanciones por deficiencias del servicio.

#### **4.6.5. Videocámaras**

Deben contar con:

- a) **Dos (2) unidades Internas.** Fijas con resolución para transmisión, grabación y almacenamiento. Estarán ubicadas según los criterios y especificaciones de la Autoridad de Aplicación, preferentemente en el acceso y/o descenso de los pasajeros a la unidad y con vista al interior de la misma.
- b) **Una (1) unidad Externa.** Móvil con posibilidad de realizar zoom, ubicada en la bandera frontal de la unidad.

#### **4.6.6. Cartelería de identificación de línea**

La cartelería de LED debe estar comunicada a la PC a bordo, considerando los requisitos del Artículo 4.6.4 del presente Pliego de Especificaciones Técnicas, y debe recibir de ésta la información correspondiente a la línea seleccionada por el Conductor:

- a) Frontal superior, colocada en la parte externa del coche.
- b) Lateral, del lado donde se encuentra la parada y con visualización desde el exterior.
- c) Posterior, en la luneta con vista al exterior.

A su vez, las unidades deben contar con un cartel no luminoso: intercambiable para identificar claramente la línea; colocado en la esquina inferior izquierda del parabrisas delantero; de Sesenta (60) centímetros de ancho por Cuarenta (40) centímetros de alto, con fondo blanco y letras negras.

#### **4.6.7. Pantallas dinámicas**

Deben contar con:

- a) Al menos una, ubicada en el interior de la unidad. Automática, recibe información de la PC a bordo y muestra información sobre: próxima parada, puntos de interés cercanos, desvíos que estuviera efectuando la línea, publicidad, etc.

#### **4.6.8. Sensores**

Las unidades deberán contar con:

- a) Contador de pasajeros en el ingreso de la unidad.
- b) Contador de pasajeros en el egreso de la unidad.

#### **4.6.9. Wi-Fi**

En todas las unidades afectadas deberá funcionar permanentemente a disposición de los pasajeros a bordo un servicio gratuito de internet mediante WiFi.

#### **4.6.10. Caja Negra**

En todas las unidades del SITU-1 se deberá incorporar una caja negra, que se denominará "Dispositivo de Almacenamiento de Eventos" (DAE).

Dicho instrumento deberá tener la capacidad de registrar datos e imágenes de eventos que ocurran tanto en el interior del vehículo como en el tránsito vehicular y permitir el almacenamiento automático tanto de imágenes previas y posteriores a un siniestro, como también todos los desplazamiento del vehículo, posicionamiento, aceleraciones, desaceleraciones de velocidades, luces de giro, luces de freno, bloqueo de ruedas y cualquier otra información de utilidad que pueda ser medida y almacenada electrónicamente por el instrumento.

La información deberá ser recopilada, identificada, etiquetada y almacenada diariamente durante un período de Un (1) año por el concesionario al que correspondan las unidades portadoras del DAE, en soportes informáticos cuyas particularidades establecerá la reglamentación, y en cuya entrega podrá ser requerida por la Autoridad de Aplicación en cualquier momento.

#### **4.6.11. Transporte de tablas de Surf**

La Línea 581 deberá contar con vehículos que incorporen espacios y/o dispositivos para el transporte de tablas de surf, en el porcentaje de la flota que el poder concedente determine.

#### **4.7. Movilidad para el control del servicio**

Dentro de los Sesenta (60) días a partir del inicio de la concesión del servicio los adjudicatarios de los Tres (3) grupos de líneas deberán proveer a la oficina municipal de contralor competente que designe la Secretaría de Gobierno Dos (2) vehículos tipo camioneta doble cabina, Cero (0) kilómetro, con capacidad no menor Cuatro (4) asientos. El costo de provisión de los vehículos, así como de mantenimiento y seguros estará a cargo de cada uno de los adjudicatarios, según la cuota de participación de su grupo de líneas.

---

**ANEXO I: Servicios por Grupo de líneas**

---

---

**ÍNDICE**

---

	<b>Pág.</b>
Grupo 1   URBANAS 1	110
G1.1. Diagrama de frecuencias mínimas	110
G1.2. Diagrama operativo de kilómetros	111
G1.3. Recorridos Líneas Urbanas 1	112
G1.3.1. Modificaciones de corto plazo planificadas	135
Grupo 2   URBANAS 2	148
G2.1. Diagrama de frecuencias mínimas	148
G2.2. Diagrama operativo de kilómetros	149
G2.3. Recorridos Líneas Urbanas 2	150
G2.3.1. Modificaciones de corto plazo planificadas	160
Grupo 3   SUBURBANAS	167
G3.1. Diagrama de frecuencias mínimas	167
G3.2. Diagrama operativo de kilómetros	168
G3.3. Recorridos Líneas Suburbanas	169
G3.3.1. Modificaciones de corto plazo planificadas	190

**Grupo 1 | URBANAS 1**

**G1.1. Diagrama de frecuencias mínimas**

Tabla 1. DIAGRAMA DE FRECUENCIAS MÍNIMAS / URBANAS 1																					
Franja horaria	Frecuencia																				
	Anular	501	501Esc	521	522	523 Pp	523 Ph	525 V	525 Pp	531	532	533	541	551	552 AyB	553	554	555	502	562	562 C
00:00-01:00	4	1	D	1	1	1	D	1	D	1	1	1	1	1	1	1	1	1	D	1	D
01:00-02:00	3	1	D	1	1	D	D	1	D	1	D	1	1	1	D	1	D	1	D	1	D
02:00-03:00	3	1	D	1	1	1	D	1	D	1	1	1	1	1	1	1	1	1	D	1	D
03:00-04:00	3	1	D	1	1	1	D	1	D	1	D	1	1	1	1	1	1	1	D	1	D
04:00-05:00	4	1	D	2	1	D	1	1	1	2	2	2	1	1	2	1	1	1	D	2	D
05:00-06:00	6	1	D	4	3	3	1	1	2	2	2	4	4	3	5	3	3	3	D	3	2
06:00-07:00	7	1	D	4	4	4	1	1	2	4	4	5	5	4	6	4	5	5	1	4	1
07:00-08:00	8	D	1	4	4	4	1	1	2	6	5	5	6	5	6	5	6	5	1	5	3
08:00-09:00	8	D	1	4	4	4	1	1	1	5	5	5	6	4	6	4	4	5	1	6	3
09:00-10:00	7	1	D	4	4	4	1	1	1	5	5	5	6	4	5	4	4	5	1	5	3
10:00-11:00	7	1	D	4	3	4	1	1	1	5	4	4	5	4	5	4	4	5	1	5	3
11:00-12:00	8	D	1	4	5	4	1	1	2	5	4	4	5	5	6	5	6	5	1	5	3
12:00-13:00	8	D	1	4	5	4	1	1	2	6	5	5	5	5	6	5	6	5	1	6	3
13:00-14:00	8	1	D	4	5	4	1	1	1	6	4	5	5	6	5	6	6	5	1	5	3
14:00-15:00	7	1	D	3	4	4	1	1	1	5	5	3	5	4	5	4	4	4	1	5	3
15:00-16:00	7	1	D	3	4	4	1	1	1	5	5	3	5	4	5	4	4	4	1	5	3
16:00-17:00	8	D	1	4	4	4	1	1	1	5	5	5	5	5	6	6	6	5	1	5	3
17:00-18:00	8	D	1	4	5	4	1	1	2	6	5	5	5	6	6	6	6	5	1	6	3
18:00-19:00	8	1	D	4	4	3	1	1	1	6	5	4	5	6	6	5	6	5	1	5	3
19:00-20:00	7	1	D	4	4	3	1	1	1	5	4	4	5	5	5	5	5	5	1	5	3
20:00-21:00	6	1	D	4	4	3	1	1	1	4	4	4	5	4	5	4	4	4	1	5	3
21:00-22:00	6	1	D	3	4	3	1	1	1	4	4	4	3	3	4	3	3	3	1	4	D
22:00-23:00	4	1	D	2	2	2	D	1	1	1	1	2	2	1	2	1	1	2	D	1	D
23:00-24:00	4	1	D	1	1	1	D	1	D	1	1	2	1	1	1	1	1	1	D	1	D
<b>TOTAL SERVICIO</b>	<b>149</b>	<b>18</b>	<b>6</b>	<b>74</b>	<b>78</b>	<b>69</b>	<b>18</b>	<b>24</b>	<b>25</b>	<b>92</b>	<b>81</b>	<b>84</b>	<b>93</b>	<b>84</b>	<b>100</b>	<b>84</b>	<b>88</b>	<b>86</b>	<b>16</b>	<b>92</b>	<b>45</b>

(D) corresponde a un horario cuya demanda fue absorbida por una línea complementaria que garantiza el servicio en el territorio cubierto.

Nota: en aquellos ramales en los que se disponen frecuencias mínimas menores o iguales a una unidad por hora el poder concedente podrá fijar para cada frecuencia un horario de prestación a fin de regular la coordinación del servicio en aéreas de interés público, sin que este afecte el esquema de frecuencias aprobado.

## G1.2. Diagrama operativo de kilómetros

<b>Tabla 2. DIAGRAMA OPERATIVO DE KILÓMETROS / URBANAS 1</b>					
<b>Línea</b>	<b>Ida (km)</b>	<b>Vuelta (km)</b>	<b>Longitud Total (km)</b>	<b>Vueltas diarias</b>	<b>km Diarios</b>
<b>ANULAR</b>	27,4	29	56,4	149	8.403,6
<b>501</b>	31	17,8	48,8	18	878,4
<b>501 Esc</b>	36,8	17,8	54,6	6	327,6
<b>521</b>	24,6	24,8	49,4	74	3.655,6
<b>522</b>	27,5	30,9	58,4	78	4.555,2
<b>523 Pp</b>	27	26,7	53,7	69	3.705,3
<b>523 Ph</b>	30,2	28,8	59	18	1.062
<b>525 V</b>	18,3	18,4	36,7	24	880,8
<b>525 Pp</b>	12	12	24	25	600
<b>531</b>	20,9	19,7	40,6	92	3.735,2
<b>532</b>	24,6	23,2	47,8	81	3.871,8
<b>533</b>	11,8	11,8	23,6	84	1.982,4
<b>541</b>	19,2	18,9	38,1	93	3.543,3
<b>551</b>	24,2	25	49,2	84	4.132,8
<b>552 AyB</b>	25,4	25,2	50,6	100	5.060
<b>553</b>	29,5	29,7	59,2	84	4.972,8
<b>554</b>	19,7	19,7	39,4	88	3.467,2
<b>555</b>	18,6	20	38,6	86	3.319,6
<b>502</b>	27,9		27,9	16	446,4
<b>562c</b>	15,4	15,2	30,6	45	1.377
<b>562</b>	19,8	20,1	39,9	90	3.670,8
<b>TOTAL ANUAL</b>					<b>63.647,8</b>

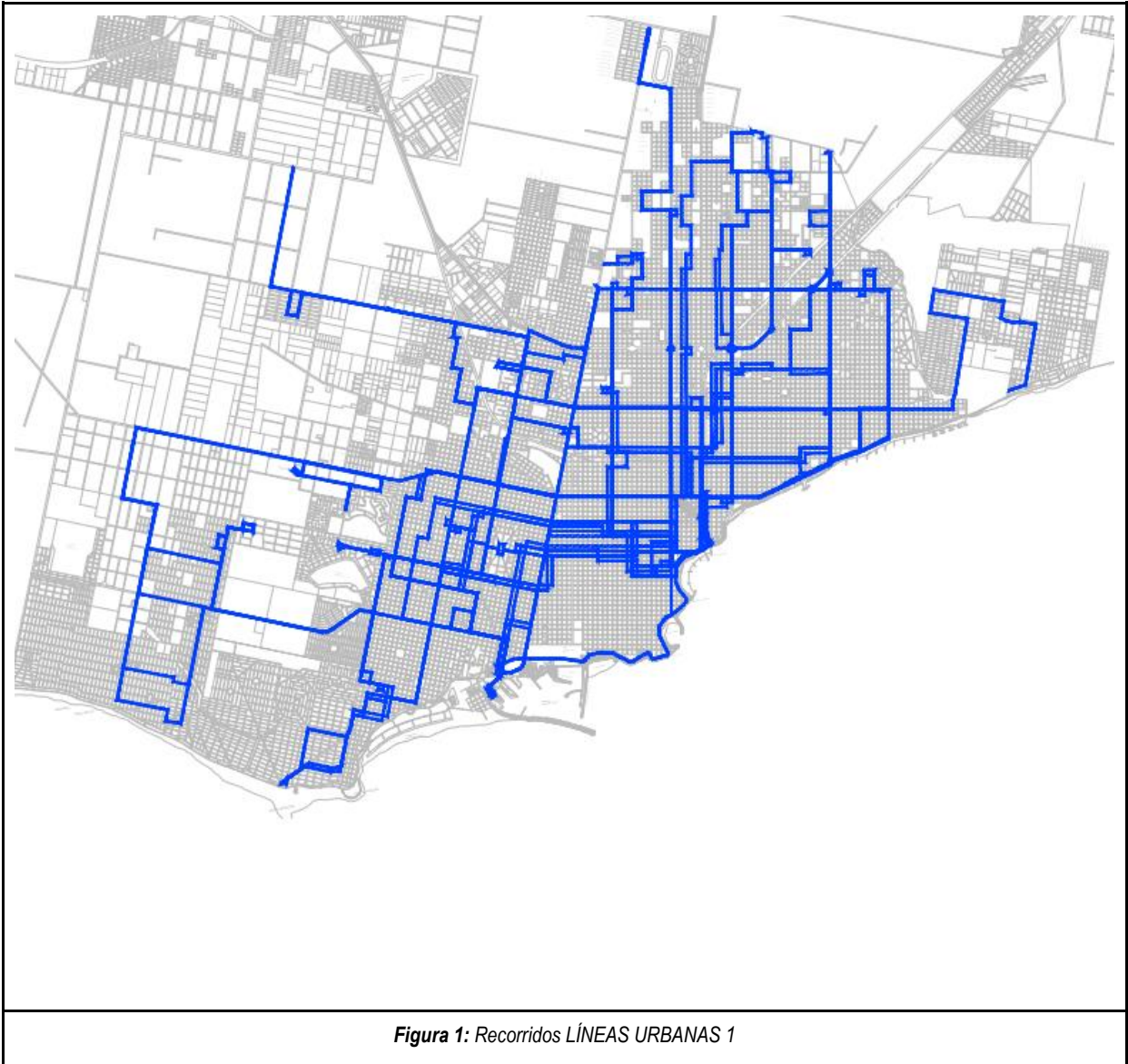
(\*) Corresponden a líneas con recorridos cerrados.

(1) Máxima frecuencia de la línea durante el día.

(2) Cantidad de unidades necesarias en circulación durante la hora punta para el cumplimiento de la frecuencia.

(3) Frecuencia de cada línea durante la hora punta.

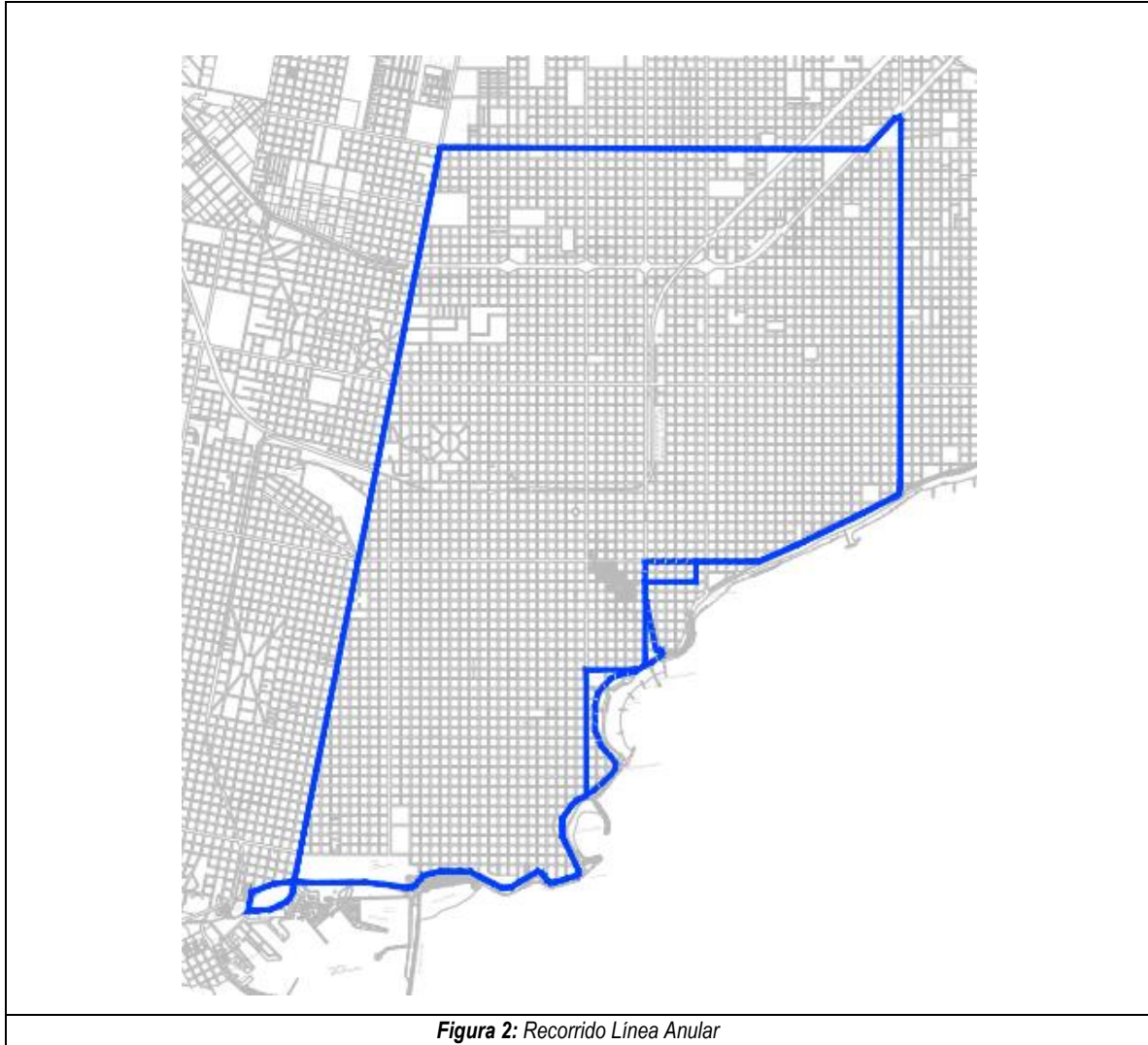
### **G1.3. Recorridos Líneas Urbanas 1**



### **LÍNEAS URBANAS 1**

ANULAR-501-501Esc-502-521-522-523Pp-523Ph-525V-525Pp-531-532-533-541-551-552A-552B -553-554-555-562-562C

## LÍNEA ANULAR



*Figura 2: Recorrido Línea Anular*

**1-2 (27,40 km):** Desde Av. Dr. Arturo Alió y Av. Juan B. Justo, por Av. Dr. Arturo Alió, Av. Della Paolera, Av. Monseñor Zabala, Av. Constitución, Av. Felix U. Camet, Av. P. Peralta Ramos, Av. Independencia, Balcarce, La Rioja, Av. Pedro Luro, Av. P. Peralta Ramos, Buenos Aires, Av. Colón, Av. P. Peralta Ramos, Av. Juan B. Justo hasta Av. Dr. Arturo Alió.

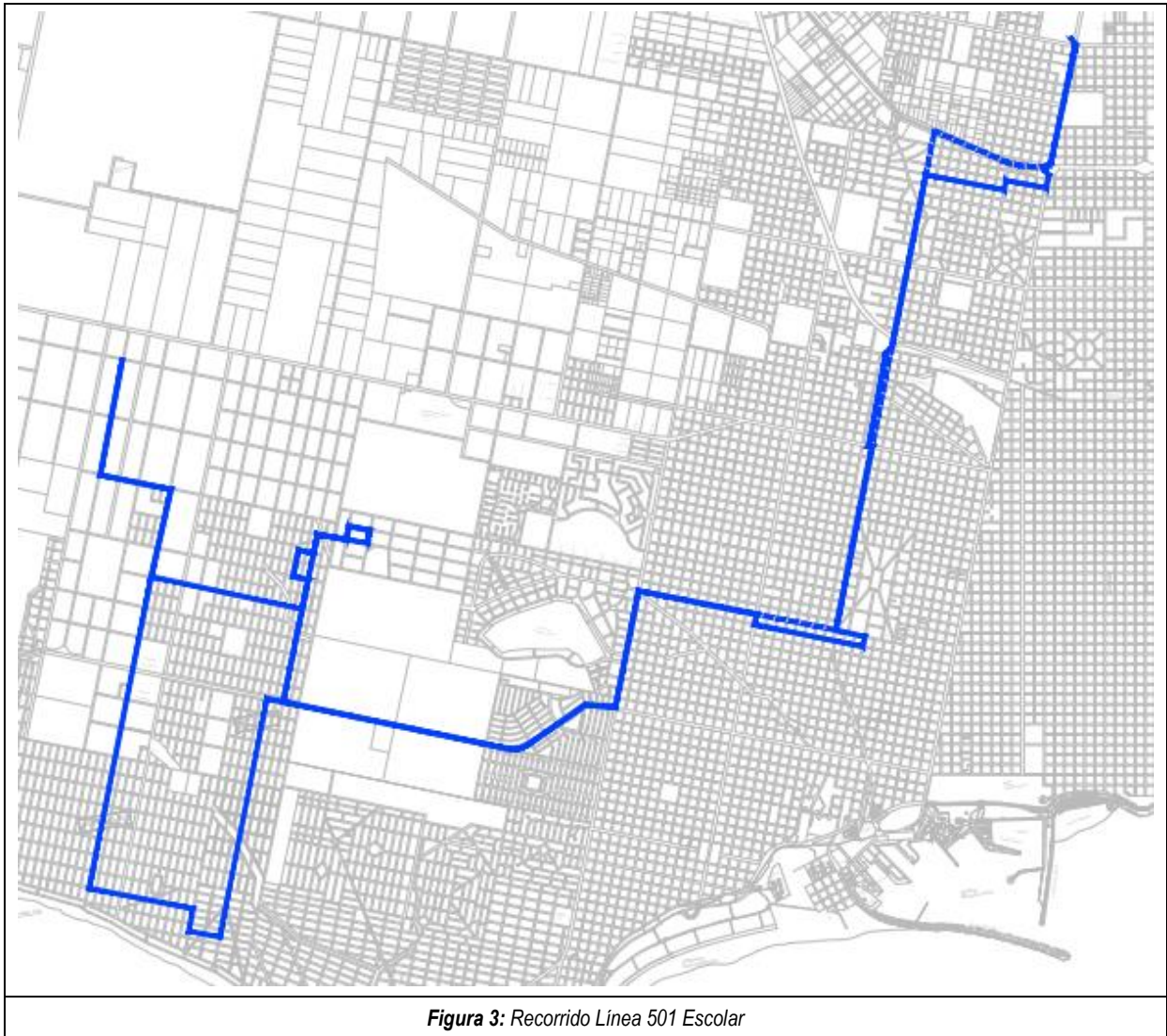
**2-1 (29,00 km):** Desde Av. Juan B. Justo y Av. Dr. Arturo Alió, por Av. Juan B. Justo, Av. De los Trabajadores, Av. Los Pescadores, Av. Altair, Av. P. Peralta Ramos, Diagonal Juan Bautista Alberdi, Av. Pedro Luro, Av. Independencia, Av. P. Peralta Ramos, Av. Félix U. Camet, Av. Constitución, Av. Monseñor Zabala, Av. Della Paolera, Av. Dr. Arturo Alió y Av. Juan B. Justo.







## LÍNEA 501 *Escolar* (modificación planificada en G1|M501esc)



*Figura 3: Recorrido Línea 501 Escolar*

**1-2 (36,80 km):** Desde Av. Juan B. Justo y Av. Dr. Arturo Alió por Av. Juan B. Justo, Int. Vignolo, 12 de Octubre, Int. Mac Gaul, Vértiz, Av. J. Peralta Ramos, Vértiz, Cerrito, Hernandarias, Marcelo T. Alvear, Av. Fortunato de la Plaza, Cerrito, Av. Mario Bravo, Av. Jorge Newbery, María Crescencia Perez (429), Marcelo T. Alvear, Juan Casacuberta, Cerrito, Santiago Daneri, Marcelo T. Alvear, María Crescencia Perez (429), Calle 54, Dr. Jorge Rodolfo Dietsch (431), Calle 50, María Crescencia Perez (429), Av. Jorge Newberry, Dr. Jorge Rodolfo Dietsch (431), Calle 2 bis, Dr. Guillermo Bosch Mayol (435), Calle 6, Calle 461, Calle 58, Calle 479 hasta 10 de Febrero, desde 10 de Febrero y calle 479 por calle 479, calle 58, Calle 461, Calle 46, María Crescencia Perez (429), Marcelo T. Alvear hasta Juan Casacuberta.

**2-1 (17,80 km):** Desde Juan Casacuberta y Marcelo T. de Alvear por Juan Casacuberta, Cerrito, Santiago Daneri, Marcelo T. Alvear, María Crescencia Perez (429), Calle 54, Dr. Jorge Rodolfo Dietsch (431), Calle 50, María Crescencia Perez (429), Av. Jorge Newberry, Av. Mario Bravo, Cerrito, Vértiz, Av. Perón, Av. Juan B. Justo hasta Av. Dr. Arturo Alió.

- Se Permite giro a la izquierda en Vertiz y Cerrito
- Se permite giro a la izquierda en Av. Jorge Newbery y calle 431



## LÍNEA 522 (modificación planificada en G1|M522)

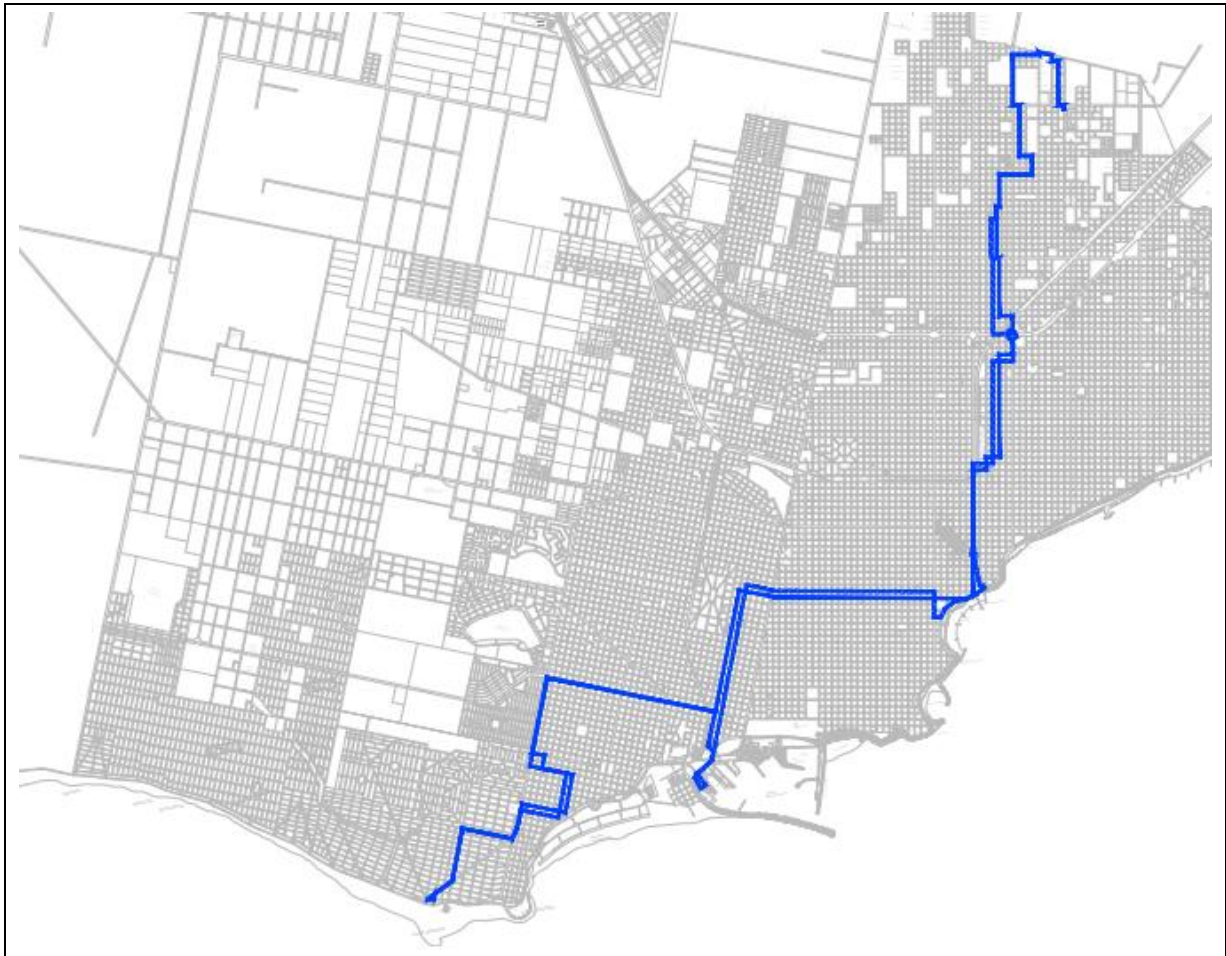


Figura 5: Recorrido Línea 522

**1-2 (27,50 km):** Desde Beruti y Av. Fermín Errea, por Av. Fermín Errea, French, Amaya, Brandsen, Carrillo, Ituzaingó, Carrillo, Av. Libertad, Av. Fermín Errea, Maipú, Leguizamón, Ayacucho, Brasil, 11 de Septiembre, Juan Cetz, 11 de Septiembre, Av. Dr. Arturo Alió, 11 de Septiembre, Bordabehere, Av. Libertad, Malvinas, 11 de Septiembre, La Pampa, 9 de Julio, Olazabal, Av. Pedro Luro, Av. P. Peralta Ramos, Buenos Aires, su continuación Esteban Echeverría, Magallanes, Av. Tomás Edison, Av. Mario Bravo, Av. Cervantes Saavedra, García Lorca, Vergara, **Sicilia**, Cabrera, Av. Mario Bravo, De la Maza, Comuna de Mafalda, Vélez Sarsfield, Lituania (401), Av. De los Trabajadores hasta Vélez Sarsfield.

**2-1 (30,90 km):** Desde Av. De los Trabajadores y Vélez Sarsfield por Vélez Sarsfield, Comuna de Mafalda, De la Maza, Av. Mario Bravo, Castro Barros, Calabria, Vergara, Av. Mario Bravo, Av. Tomás Edison, Magallanes, Diagonal San Gabriel, Av. De los Pescadores (ex Av. A), Marlín (ex calle E), Mariluz II (ex calle G), Av. Dorrego (ex Av. F), Av. De los Pescadores (ex Av. A), 12 de Octubre, Roque Sáenz Peña, su continuidad Entre Ríos, Av. Colón, Lamadrid, Av. P. Peralta Ramos, Diagonal J. B. Alberdi sur, Av. Pedro Luro, San Juan, 3 de Febrero, Teodoro Bronzini, Av. Libertad, Av. Champagnat, 3 de Febrero, Av. Dr. Arturo Alió, 3 de Febrero, Federico Rauch, 11 de Septiembre, Juan Cetz, 11 de Septiembre, Brasil, Ayacucho, Leguizamón, Maipú, Av. Fermín Errea, Av. Libertad, Carrillo, Ituzaingó, Carrillo, Brandsen, Amaya, French, Av. Fermín Errea hasta Beruti.

- Se Permite giro a la izquierda en Av. Fermín Errea y Av. Libertad
- Se permite giro a la izquierda en Av. Mario Bravo y Av. Cervantes Saavedra



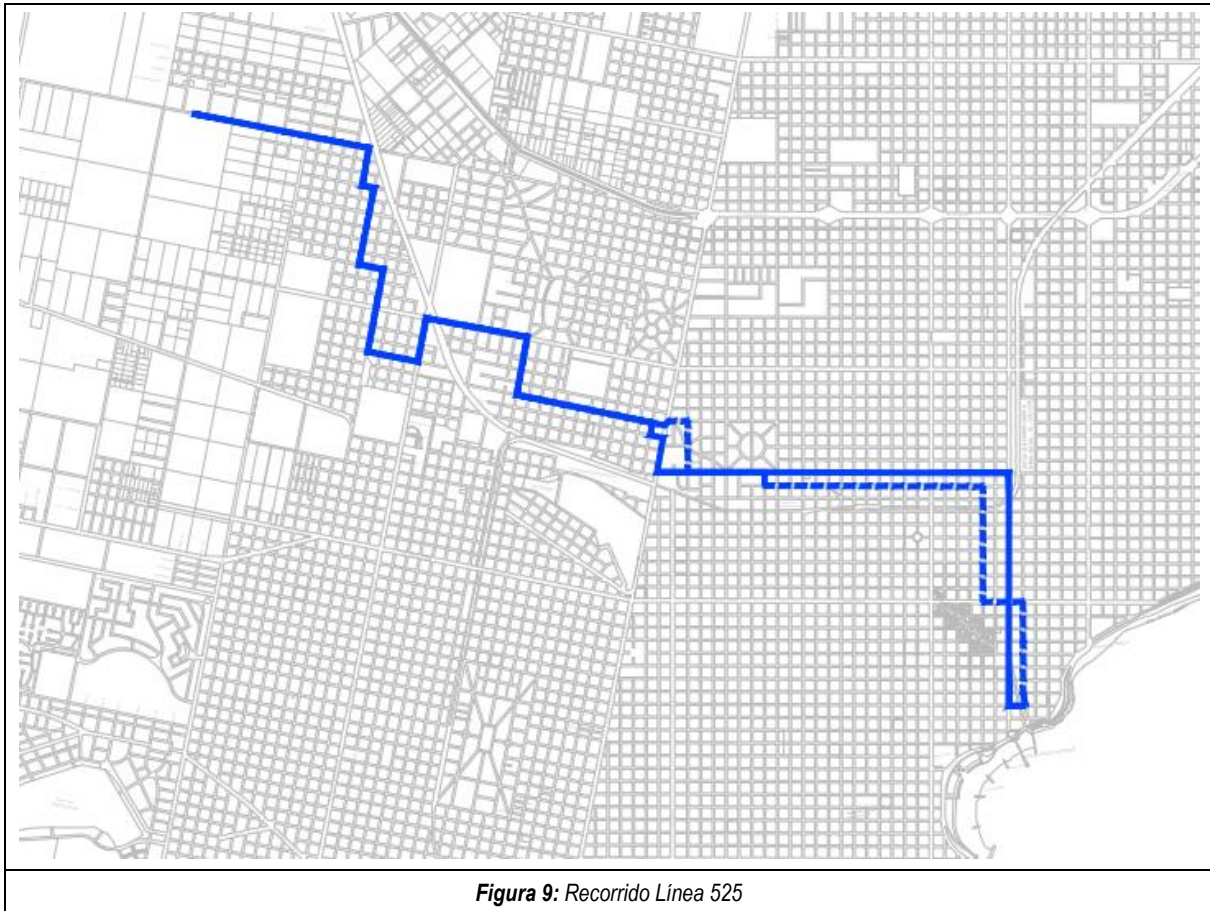








## LÍNEA 525 PP



**1-2 (12 km):** Desde Tetamanti y M Baigorria, por Tetamanti, Gutenberg, Int. Mac Gaul, Calabria, Int. Inda, Génova, Magnasco, Av. Fortunato de la Plaza, Av. Polonia, Vértiz, Int. Camusso, Juan de Solís, De los Inmigrantes, Av. Juan B. Justo, San Juan, Av. Pedro Luro y Santa Fe.

**2-1 (12 km):** Desde Santa Fe y Av. Pedro Luro por Santa Fe, 25 de Mayo, Av. Independencia, Rivadavia, Olazábal, Primera Junta, San Juan, Laprida, Italia, su continuidad Int. Camusso, Vértiz, Av. Polonia, Av. Fortunato de la Plaza, Magnasco, Génova, Int. Inda, Calabria, Int. Mac Gaul, Gutenberg, Tetamanti, M. S. Thompson. Reforma Universitaria, Alicia M. Justo, Tetamanti hasta M. Baigorria.

- Se Permite giro a la izquierda en Vértiz y Camusso





## LÍNEA 532 (modificación planificada en G1|M532)

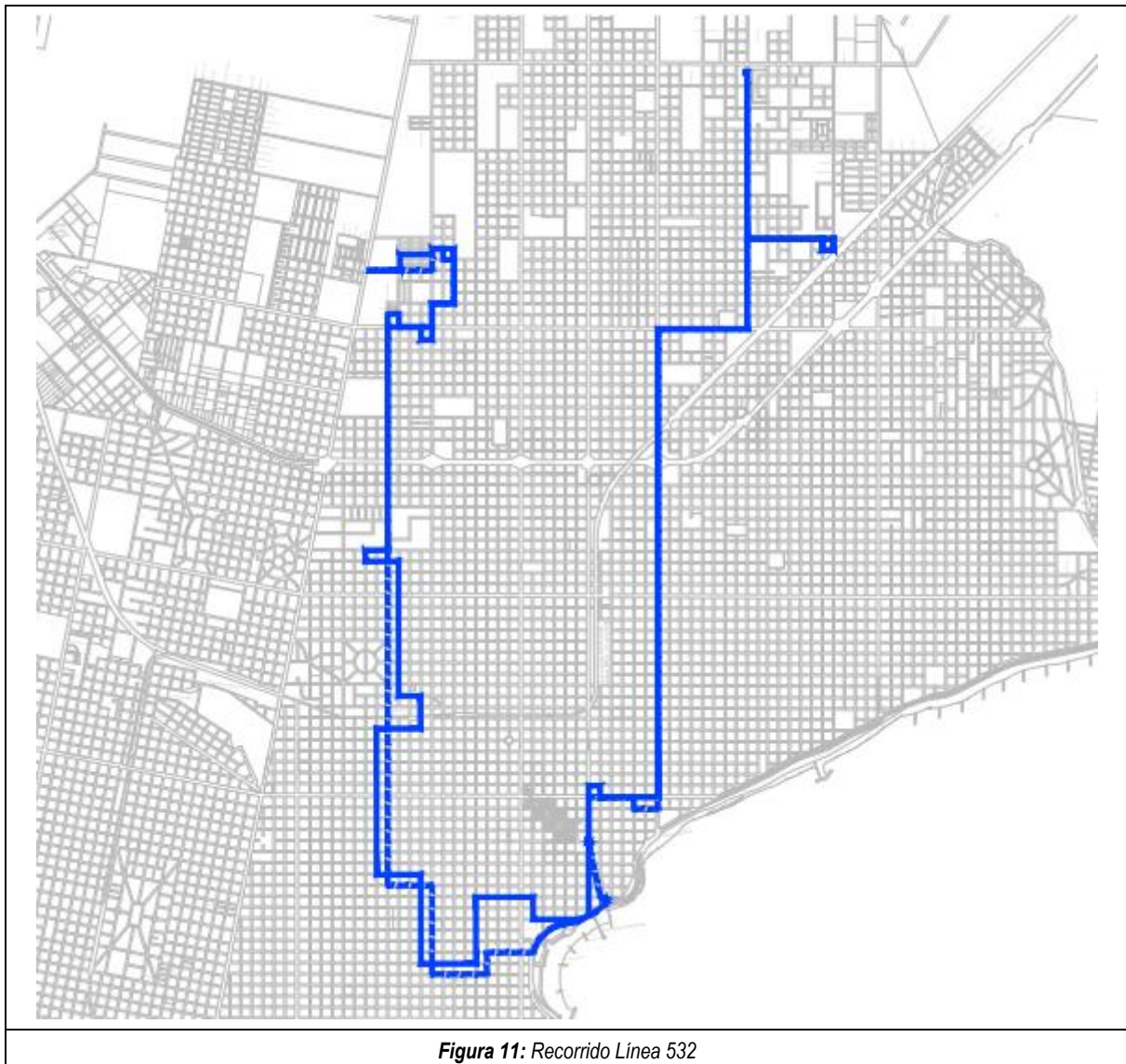
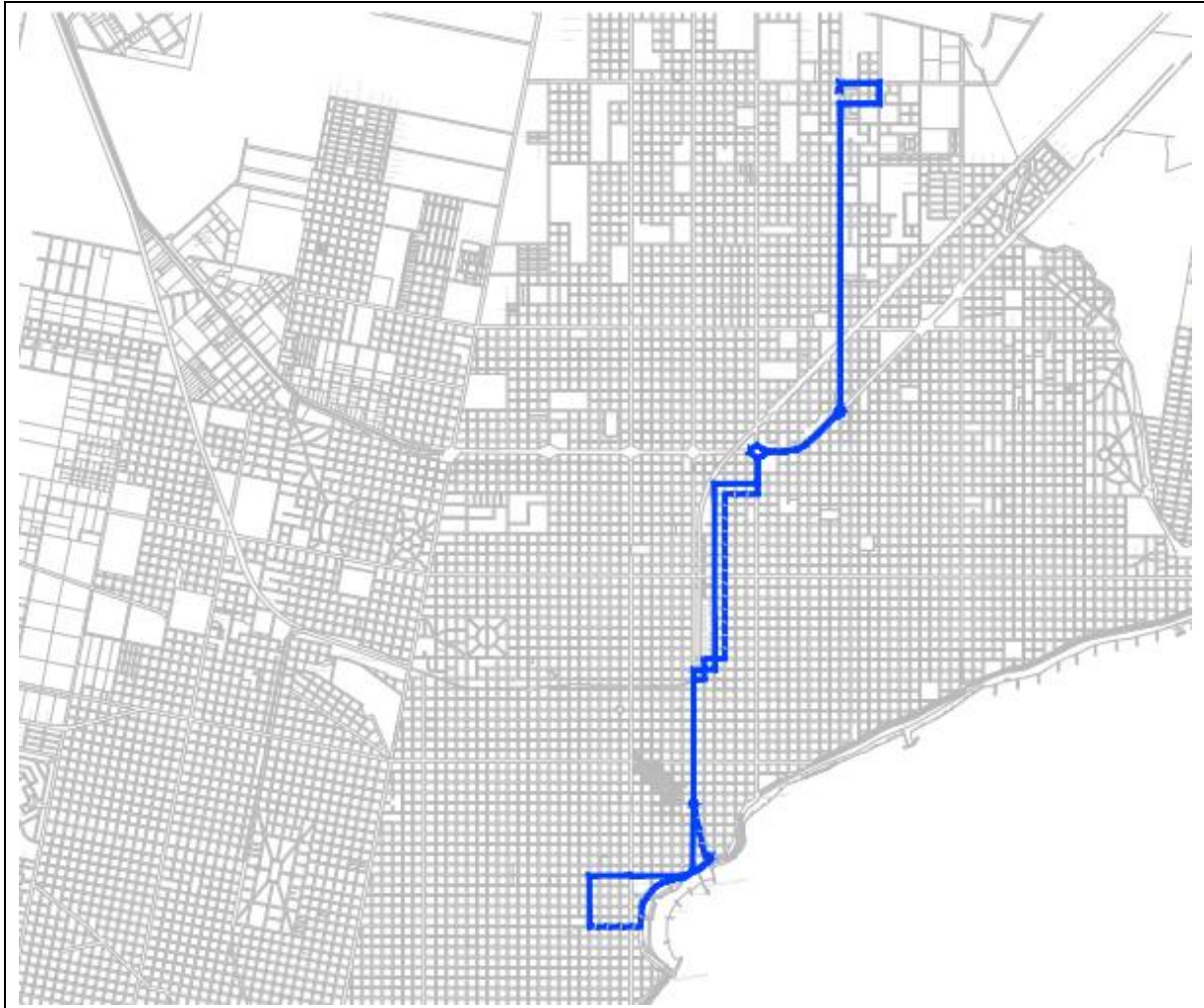


Figura 11: Recorrido Línea 532

**1-2 (24,60 km):** Desde Beruti y Av. Fermín Errea por Beruti, Stegagnini, Padre Cardiel, Republica de Sudáfrica, Florisbelo Acosta, Bradley, Juan Cetz, Beruti, Av. Dr. Arturo Alió, Av. Libertad, Av. Independencia, 25 de Mayo, Salta, Av. Pedro Luro, Buenos Aires, Bolívar, Corrientes, Alberti, Las Heras, Avellaneda, Santiago del Estero, Primera Junta, Dorrego, Avellaneda, Olazábal, Gral. Roca, Uruguay, Saavedra, Chile, Rodríguez Peña, Av. Dr. Arturo Alió, Avellaneda, Grecia, Alvarado, Termas de Río Hondo, Garay, Chilabert, Alvarado, Federico Rauch Bis, Gral. Roca, José María Calaza hasta Av. Juan B. Justo.

**2-1 (23,20 km):** Desde José María Calaza y Av. Juan B. Justo por José María Calaza, Alvarado, Chilabert, Castelli, Federico Rauch, Garay, Termas de Río Hondo, Alvarado, Av. Dr. Arturo Alió, Gral. Roca, Armenia, Rodríguez Peña, Santa Fe, Alvarado, Sarmiento, Gascón, Lamadrid, Av. P. Peralta Ramos, Diagonal J. B. Alberdi, Av. Pedro Luro, Av. Independencia, 11 de Septiembre, Catamarca, Av. Libertad, Av. Dr. Arturo Alió, Beruti, Juan Cetz, Bradley, Florisbelo Acosta, Republica de Sudáfrica, Padre Cardiel, Stegagnini, Leguizamón, hasta Av. Fermín Errea.

## LÍNEA 533



*Figura 12: Recorrido Línea 533*

**1-2 (11,8 km):** Desde Beruti y Av. Fermín Errea por Av. Fermín Errea, Strobel, Colombia, Beruti, Monseñor Zabala, Av. Libertad, Malvinas, 9 de Julio, Olazábal, Av. Pedro Luro, Buenos Aires, Alberti hasta Sarmiento.

**2-1 (11,8 km):** Desde Alberti y Sarmiento, Av. P. Peralta Ramos, Diagonal J. B. Alberdi, Av. Pedro Luro, Deán Funes, 25 de Mayo, San Juan, 3 de Febrero, Teodoro Bronzini, Av. Libertad, Monseñor Zabala, Beruti, Colombia, Strobel, Av. Fermín Errea hasta Beruti.

## LÍNEA 541 (modificación planificada en G1|M541)

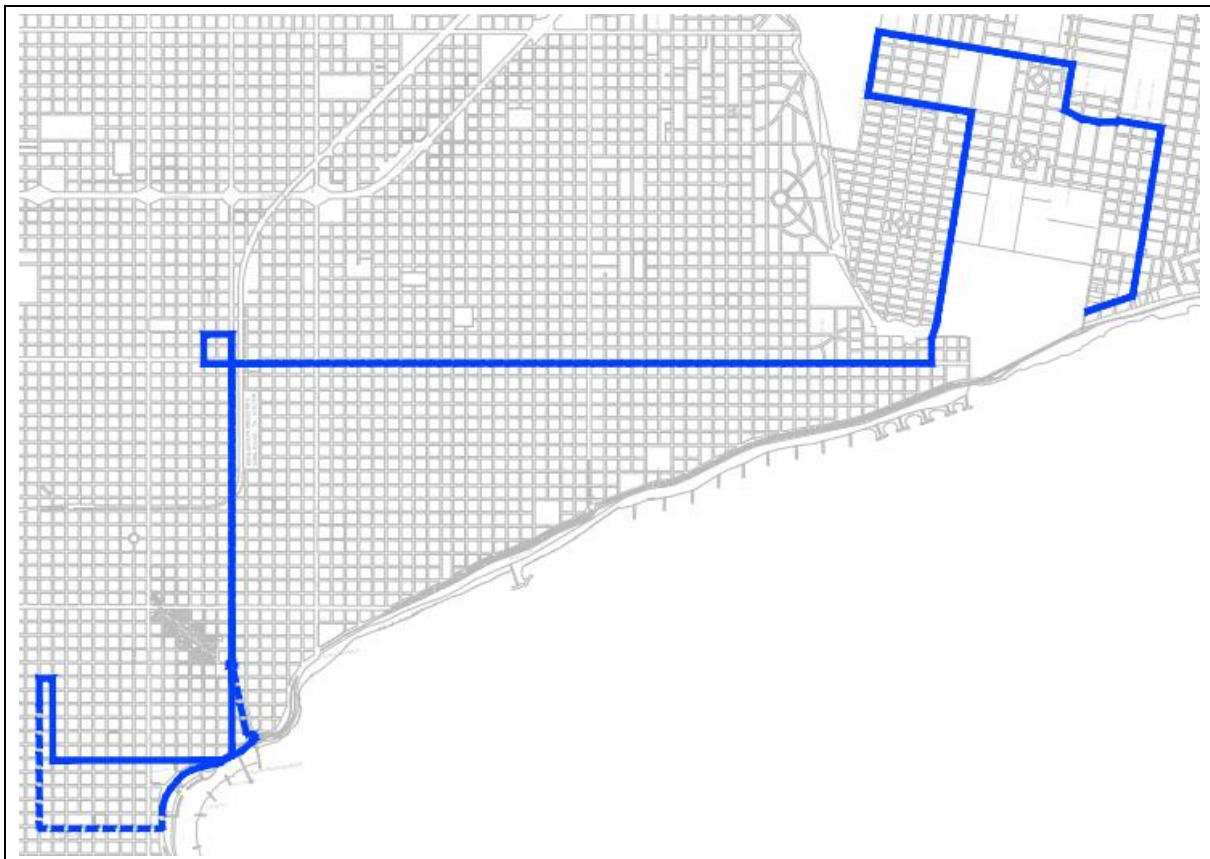


Figura 13: Recorrido Línea 541

**1-2 (19,20 km):** Desde Kraglievich y Av. Félix U. Camet por Kraglievich, Costa Atlántica, L. Scaglia, Los Granados, San Francisco de Asís, Las Maravillas, Vuelta de Obligado, Las Talas, Av. Fray Luis Beltrán, Av. Tejedor, su continuación Av. Juan H. Jara, Rivadavia, Marconi, Av. Pedro Luro, Av. P. Peralta Ramos, Buenos Aires, Castelli, San Luis, Alvarado hasta Santiago del Estero.

**2-1 (18,9 km):** Desde Alvarado y Santiago del Estero por Alvarado, Sarmiento, Av. P. Peralta Ramos, Diagonal J. B. Alberdi sur, Av. Pedro Luro, Av. Juan H. Jara, su continuación Av. Tejedor, Av. Fray Luis Beltrán, Las Talas, Vuelta de Obligado, Las Maravillas, San Francisco de Asís, Los Granados, L. Scaglia, Costa Atlántica, Kraglievich hasta Félix U. Camet.



## LÍNEA 551 (modificación planificada en G1|M551)

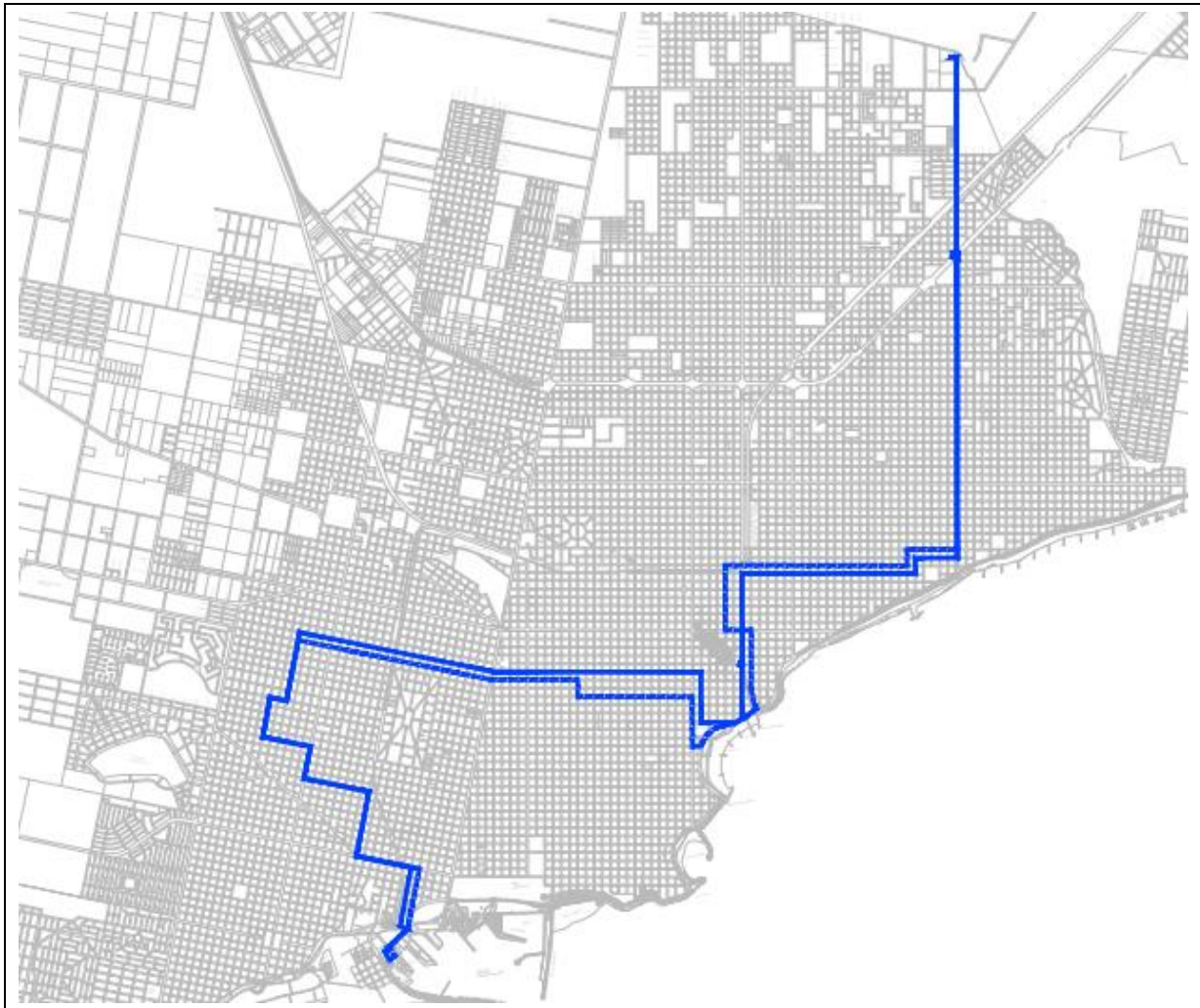


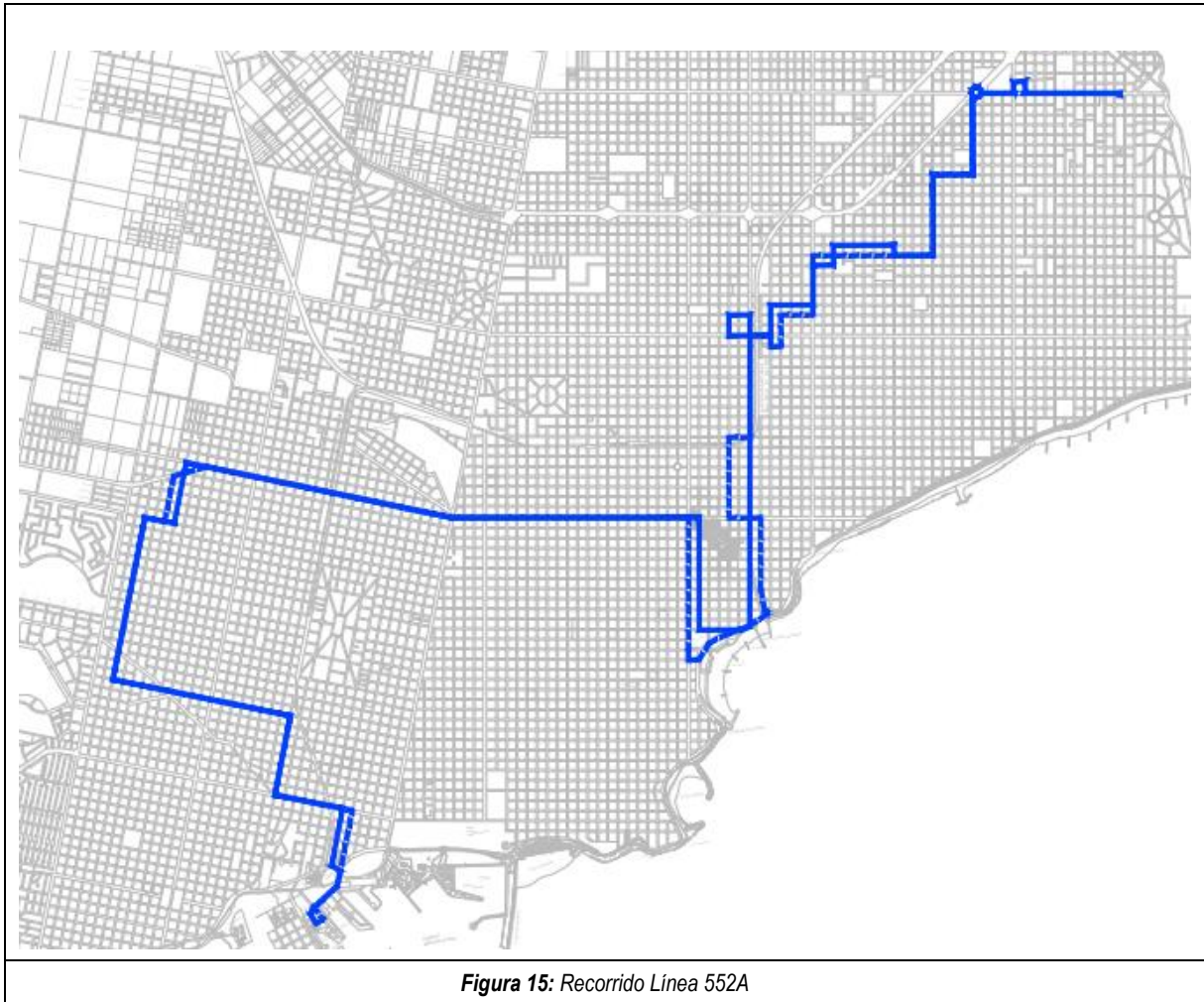
Figura 14: Recorrido Línea 551

**1-2 (24,20 km):** Desde Av. Constitución 10.200 por Av. Constitución, Derqui, J. Peña, R. Gutiérrez, Guido, Av. Pedro Luro, Buenos Aires, Bolívar, San Luis, Dellepiane, Génova, Agote, Calabria, Cerrito, Av. Fortunato de la Plaza, Juramento, Vértiz, Av. Tomás Edison, Magallanes, Diagonal San Gabriel, Av. De los Pescadores (ex Av. A), Marlín (ex calle E) y Mariluz II (ex calle G).

**2-1 (25,00 km):** Desde Marlín (ex calle E) y Mariluz II (ex calle G), por Mariluz II (ex calle G), Av. Dorrego (ex Av. F), Av. De los Pescadores (ex Av. A), 12 de Octubre, Av. Tomás Edison, Vértiz, Juramento, Av. Fortunato de la Plaza, Cerrito, Calabria, Agote, Génova, Talcahuano, Córdoba, Saavedra, Santa Fe, Av. Colón, Lamadrid, Av. P. Peralta Ramos, Diagonal Alberdi Norte, 25 de Mayo, Av. Independencia, Rivadavia, Deán Funes, Padre Cardiel, Patagones, Av. Constitución al 10.200.

- Se permite giro a la izquierda en Vértiz y Juramento

## LÍNEA 552A (modificación planificada en G1|M552A)

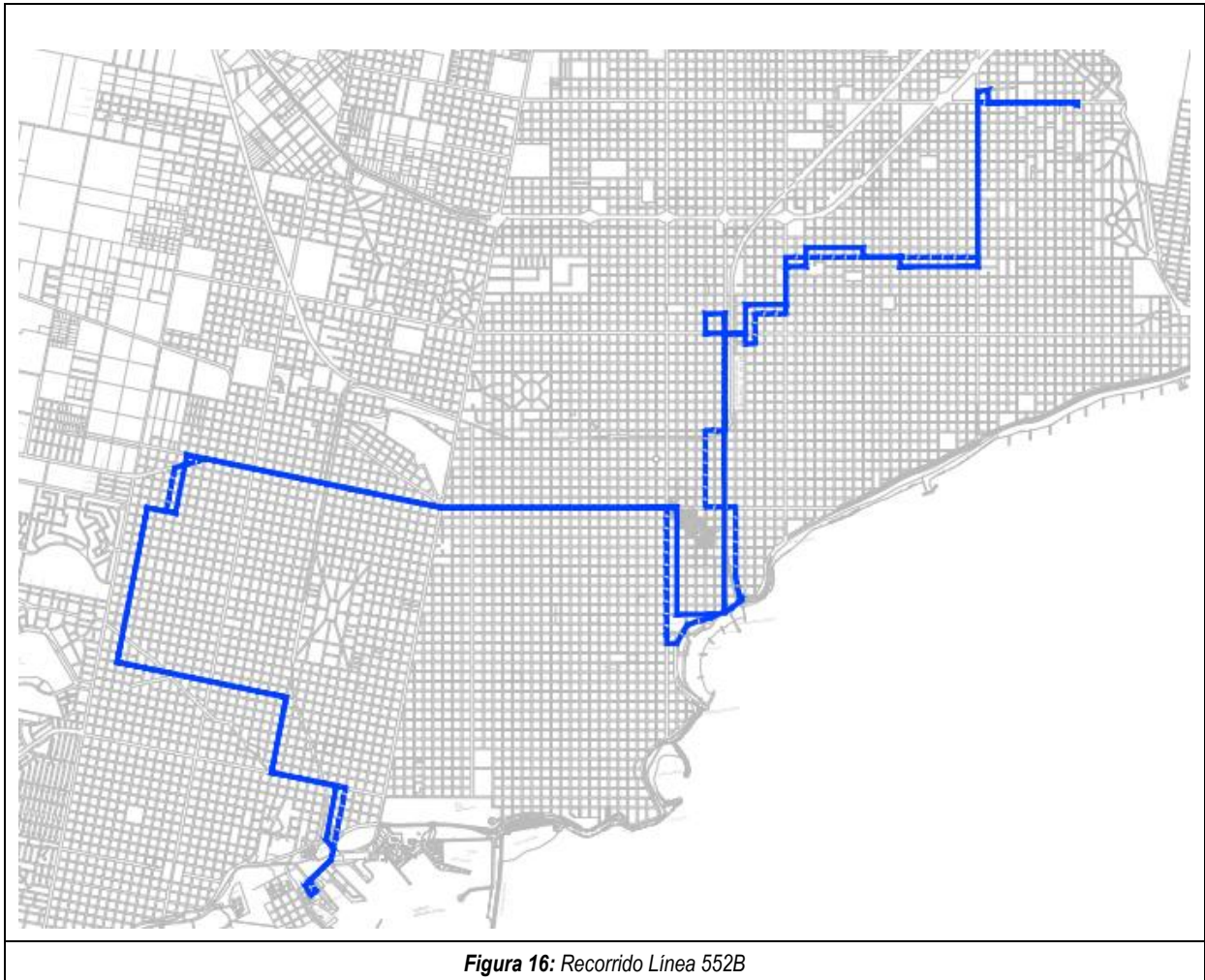


**1-2 (25,30 km):** Desde Antonio Alice y Av. Della Paolera por Av. Della Paolera, Cataluña, Pelayo, Av. Constitución, Av. Della Paolera, Florisbelo Acosta, Montes Carballo, Strobel, Ortega y Gasset, Teodoro Bronzini, Beruti, Malvinas, Chacabuco, Tierra del Fuego, Av. Libertad, Uruguay, 9 de Julio, Av. Juan H. Jara, Rivadavia, Marconi, Av. Pedro Luro, Buenos Aires, Bolívar, Av. Independencia, Av. J. Peralta Ramos, Gutenberg, Talcahuano, García Lorca, Juramento, Vértiz, Av. Tomás Edison, Magallanes, Diagonal San Gabriel, Av. De los Pescadores (ex Av. A), Marlín (ex calle E) y Mariluz II (ex calle G).

**2-1 (25,30 km):** Desde Marlín (ex calle E) y Mariluz II (ex calle G), por Mariluz II (ex calle G), Av. Dorrego (ex Av. F), Av. De los Pescadores (ex Av. F), 12 de Octubre, Av. Tomás Edison, Vértiz, Juramento, García Lorca, Talcahuano, William Morris, Av. Antártida Argentina, Av. J. Peralta Ramos, Av. Independencia, Av. Colón, Lamadrid, Av. P. Peralta Ramos, Diagonal Alberdi Norte, 25 de Mayo, Av. Independencia, Rivadavia, Deán Funes, Av. Pedro Luro, Av. Juan H. Jara, 9 de Julio, Francia, 3 de Febrero, Marconi, Av. Libertad, Teodoro Bronzini, Ortega y Gasset, Strobel, Montes Carballo, Florisbelo Acosta, Av. Della Paolera y Antonio Alice.

- Se permite giro a la izquierda en Vértiz y Juramento

## LÍNEA 552B (modificación planificada en G1|M552B)



**1-2 (25,50 km):** Desde Antonio Alice y Av. Della Paolera por Av. Della Paolera, Cataluña, Pelayo, Av. Constitución, Roffo, Strobel, Ortega y Gasset, Teodoro Bronzini, Beruti, Malvinas, Chacabuco, Tierra del Fuego, Av. Libertad, Uruguay, 9 de Julio, Av. Juan H. Jara, Rivadavia, Marconi, Av. Pedro Luro, Av. P. Peralta Ramos, Buenos Aires, Bolívar, Av. Independencia, Av. J. Peralta Ramos, Gutenberg, Talcahuano, García Lorca, Juramento, Vértiz, Av. Tomás Edison, Magallanes, Diagonal San Gabriel, Av. De los Pescadores (ex Av. A), Marlín (ex calle E) y Mariluz II (ex calle G).

**2-1 (25,20 km):** Desde Marlín (ex calle E) y Mariluz II (ex calle G), por Mariluz II (ex calle G), Av. Dorrego (ex Av. F), Av. De los Pescadores (ex Av. F), 12 de Octubre, Av. Tomás Edison, Vértiz, Juramento, García Lorca, Talcahuano, William Morris, Av. Antártida Argentina, Av. J. Peralta Ramos, Av. Independencia, Av. Colón, Lamadrid, Av. P. Peralta Ramos, Diagonal Alberdi Norte, 25 de Mayo, Av. Independencia, Rivadavia, Deán Funes, Av. Pedro Luro, Av. Juan H. Jara, 9 de Julio, Francia, 3 de Febrero, Marconi, Av. Libertad, Teodoro Bronzini, Ortega y Gasset, Av. Constitución, Av. Della Paolera y Antonio Alice.

- Se permite giro a la izquierda en Vértiz y Juramento





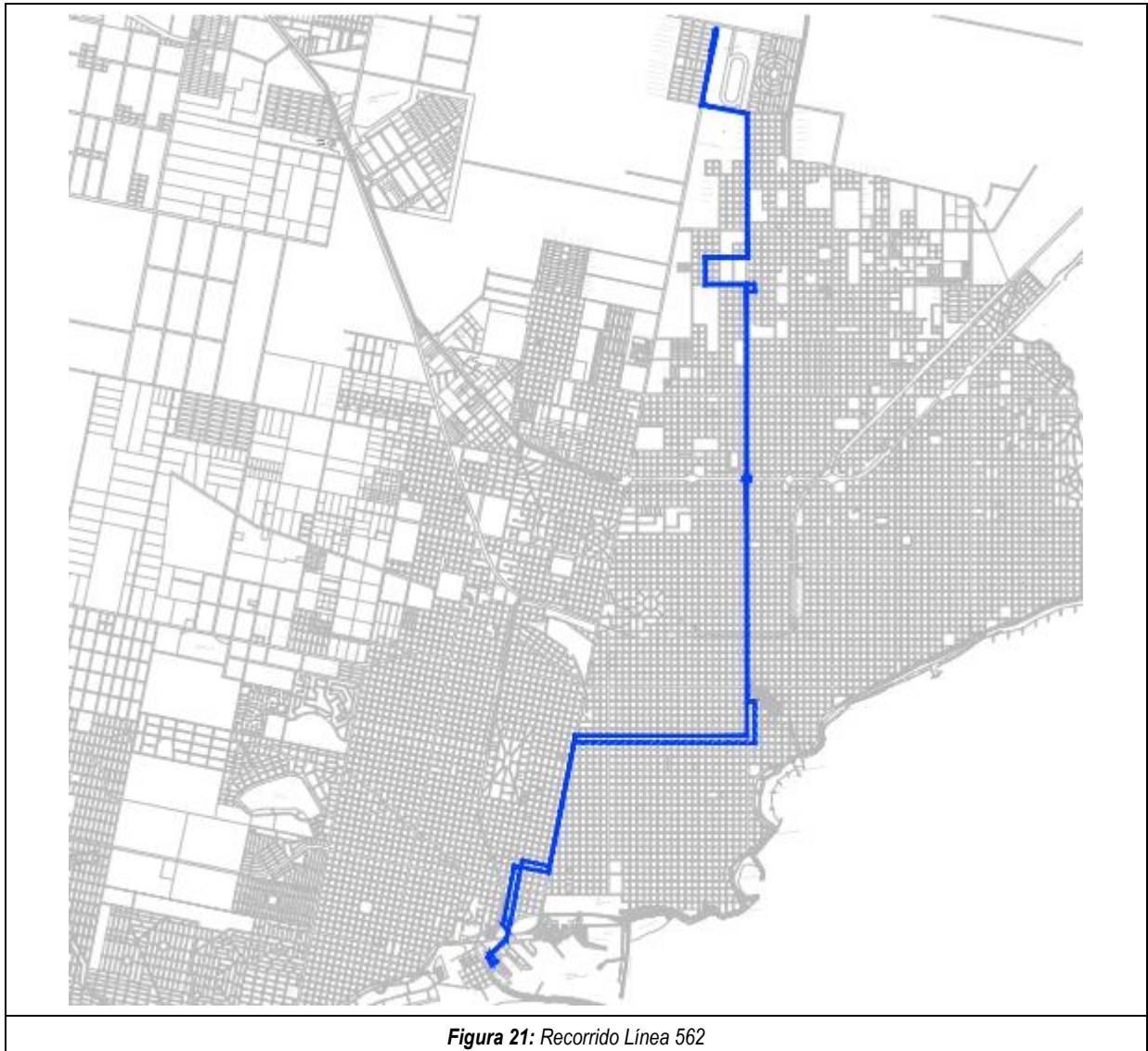








## LÍNEA 562 (modificación planificada en G1|M562)



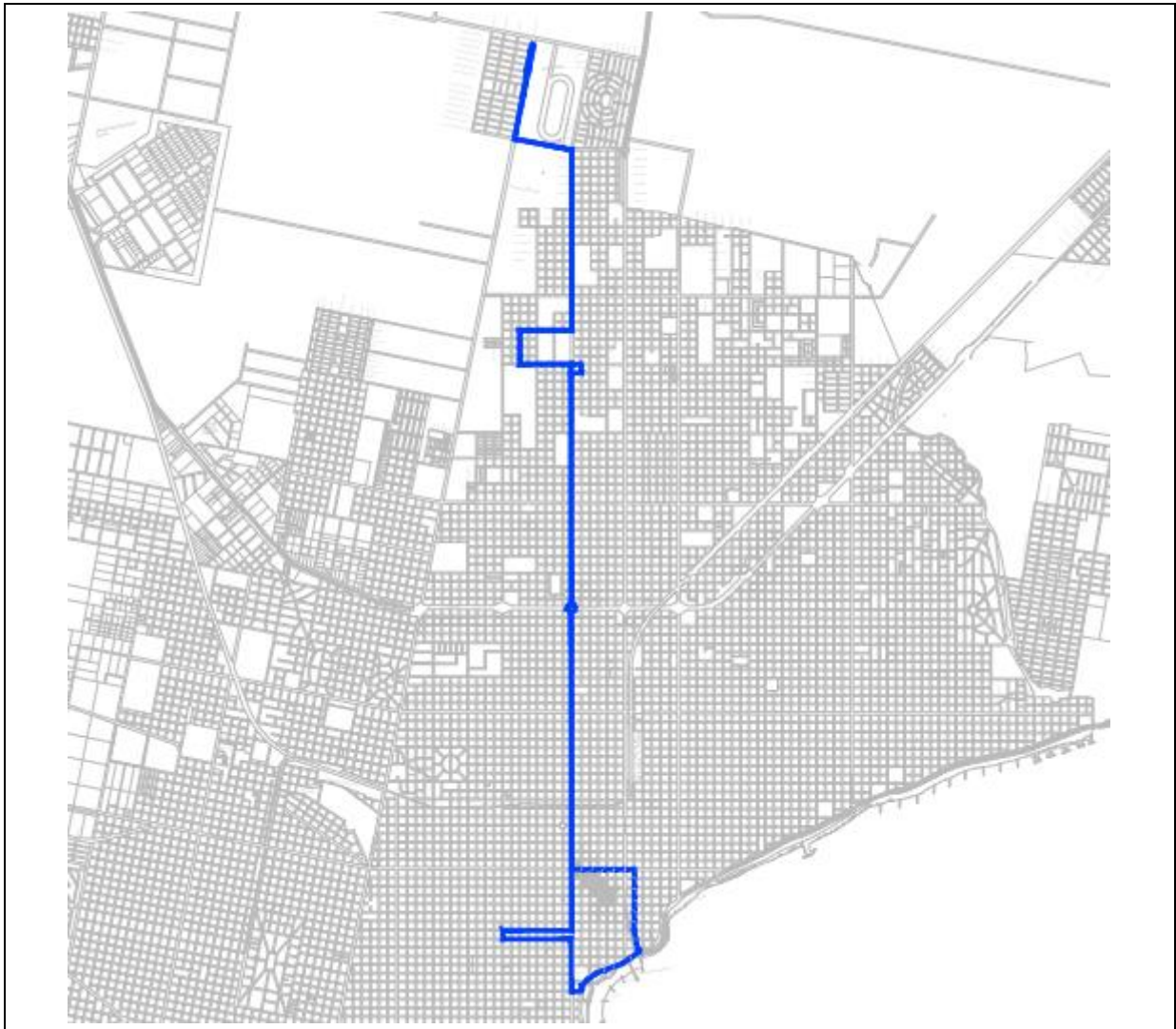
**1-2 (19,80 km):** Desde Av. Juan B. Justo y Haras La Madrugada (ex 282), por Av. Juan B. Justo hasta Haras El Turf (ex 288) retoma por Juan B. Justo, Av. Héctor Tarantino, Av. Colón, Portugal, Garay, Leguizamón, Av. Colón, Santiago del Estero, Av. Juan B. Justo, Padre Dutto, Magallanes, Diagonal San Gabriel, Av. De los Pescadores (ex Av. A), hasta Marlín (ex calle E) hasta Mariluz II (ex calle G).

**2-1 (20,10 km):** Desde Marlín (ex calle E) y Mariluz II (ex calle G), por Mariluz II (ex calle G), Av. Dorrego (ex Av. F), Av. De los Pescadores (ex Av. F), 12 de Octubre, Triunvirato, Av. Juan B. Justo, Santa Fe, Bolívar, La Rioja, Av. Colón, Bayley, Bolívar, Leguizamón, Garay, Portugal, Av. Colón, Av. Héctor Tarantino, Av. Juan B. Justo hasta Haras El Turf (ex 288) retoma por Juan B. Justo y Haras La Madrugada (ex 282).

- Se Permite giro a la izquierda en Tarantino y Colón
- Se permite giro a la izquierda en Av. Juan B. Justo y Hector Tarantino



## LÍNEA 562C



*Figura 22: Recorrido Línea 562*

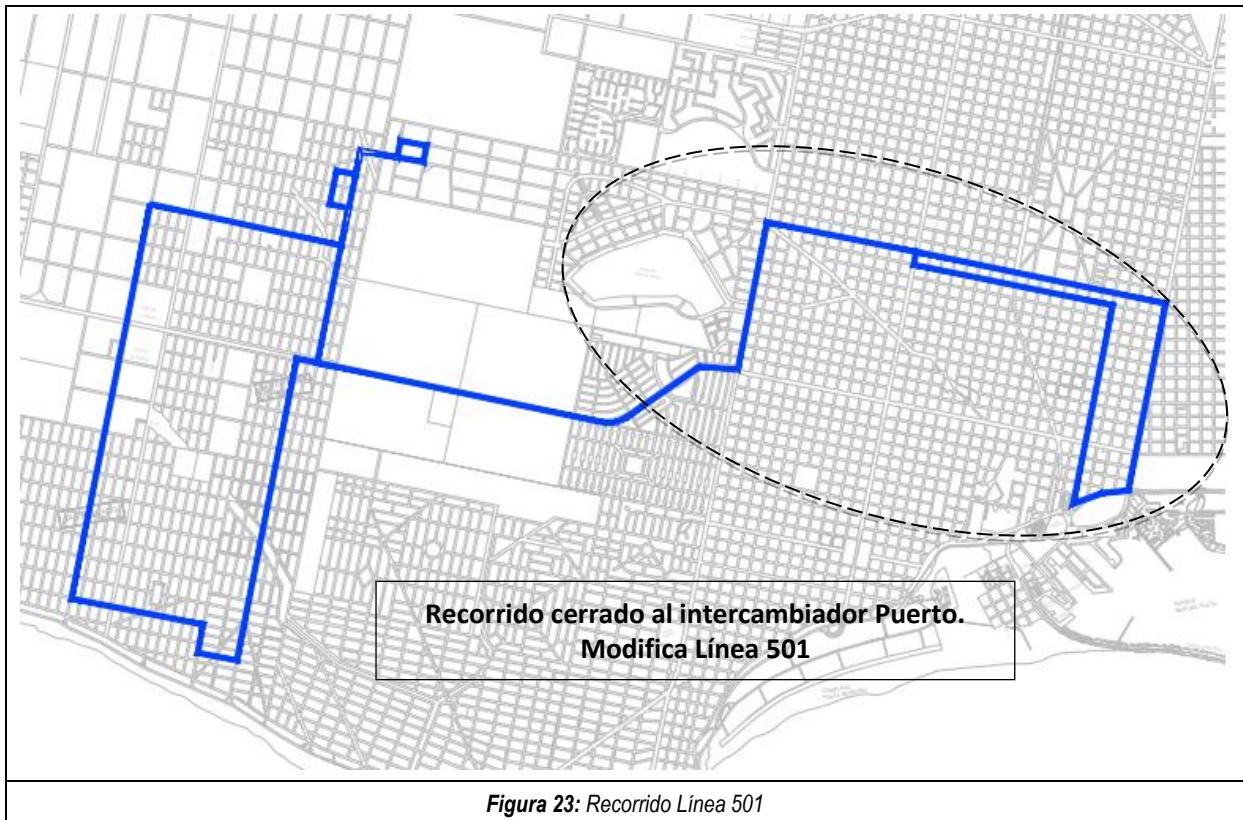
**1-2 (15,4 km):** Desde Av. Juan B. Justo y Haras La Madrugada (ex 282), por Av. Juan B. Justo hasta Haras El Turf (ex 288) retoma por Juan B. Justo, Av. Héctor Tarantino, Av. Colón, Portugal, Garay, Leguizamón, Av. Colón, Santiago del Estero, Alvarado, Santa Fe, Av. Colon hasta Lamadrid

**2-1 (15,2 km):** Desde Lamadrid y Av. Colon, por Lamadrid, Bvd. Marítimo P. Peralta Ramos, Diag. Alberdi Norte, su continuidad 25 de mayo, Independencia, Av. Colón, Bayley, Bolívar, Leguizamón, Garay, Portugal, Av. Colón, Av. Héctor Tarantino, Av. Juan B. Justo hasta Haras El Turf (ex 288) retoma por Juan B. Justo y Haras La Madrugada (ex 282).

- Se Permite giro a la izquierda en Tarantino y Colón
- Se permite giro a la izquierda en Av. Juan B. Justo y Tarantino

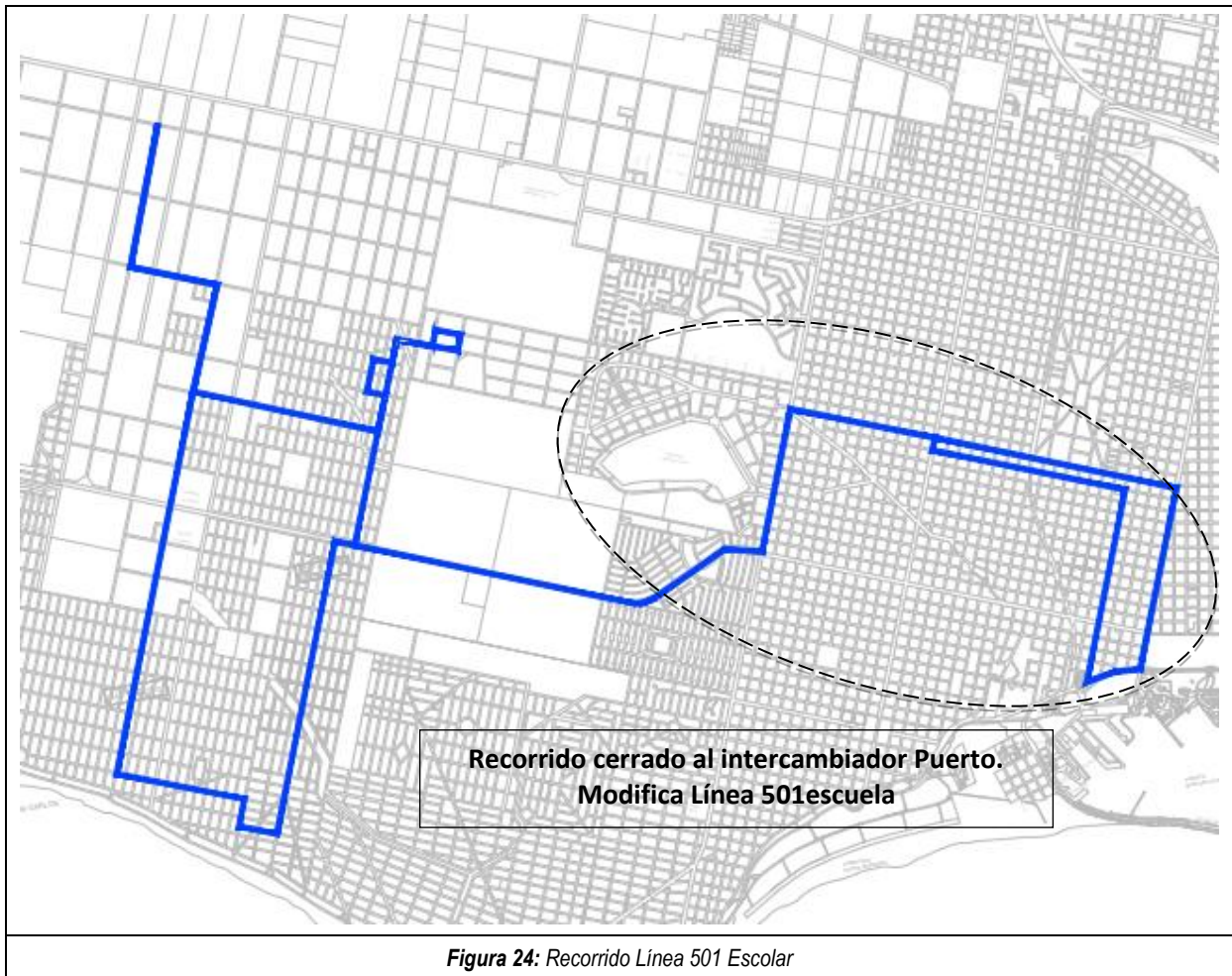
### **G1.3.1. Modificaciones de corto plazo planificadas**

#### **LÍNEA 501 (G1|M501)**



**1-2 (32,80 km):** Desde calle 461 y calle 46, por calle 46, María Crescencia Perez (429), Marcelo T. Alvear hasta Juan Casacuberta, Cerrito, Santiago Daneri, Marcelo T. Alvear, María Crescencia Perez (429), Calle 54, Dr. Jorge Rodolfo Dietsch (431), Calle 50, María Crescencia Perez (429), Av. Jorge Newberry, Av. Mario Bravo, calle Cerrito, Av. Juan B. Justo, Av. De Los Trabajadores, 12 de Octubre, Marcelo T. de Alvear, Av. Fortunato de la Plaza, Cerrito, Av. Mario Bravo, Av. Jorge Newbery, Dr. Jorge Rodolfo Dietsch (431), Calle 2 bis, Dr. Guillermo Bosch Mayol (435), Calle 6, Calle 461 hasta calle 46.

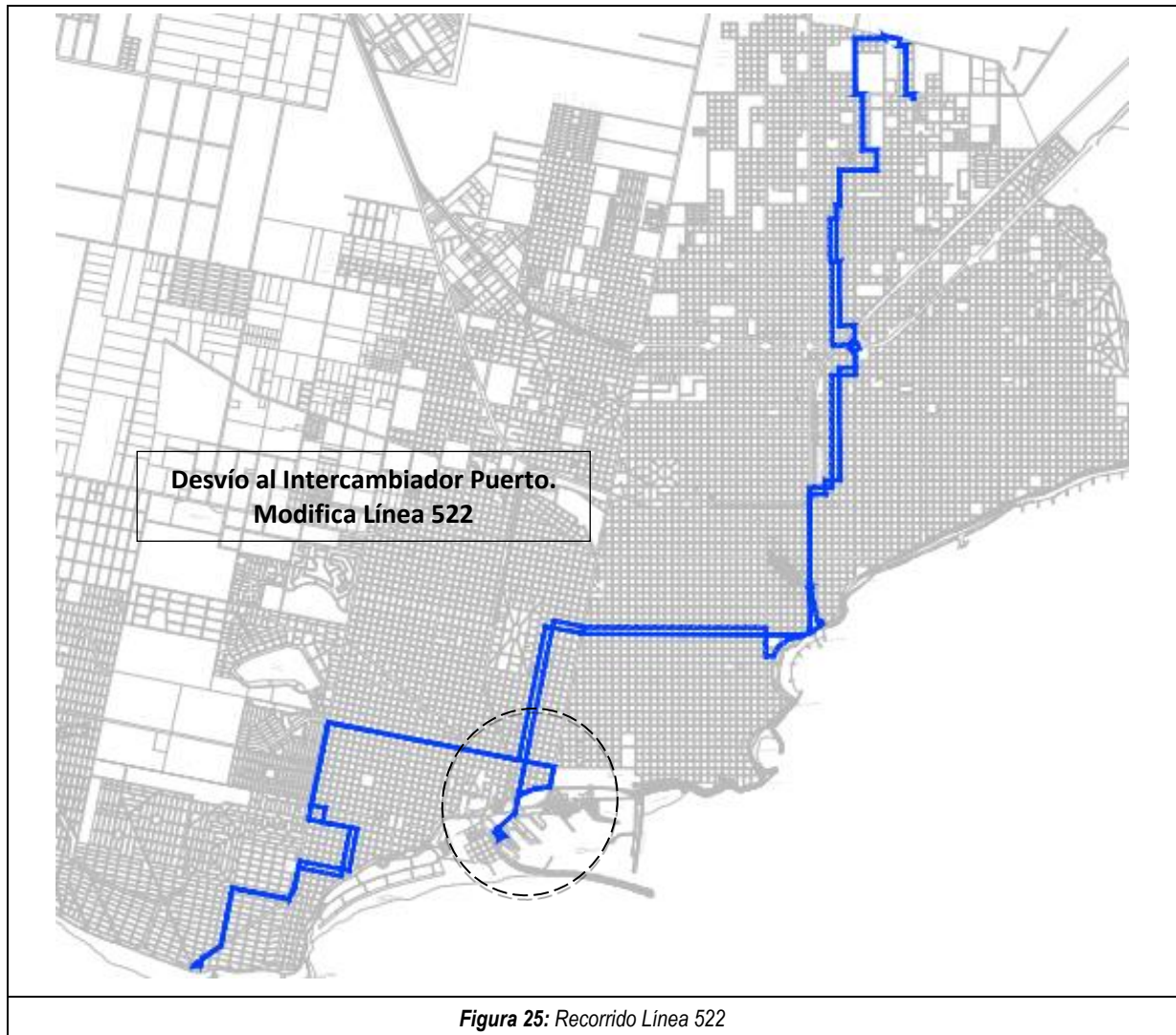
**LÍNEA 501 Escolar** (G1|M501esc)



**1-2 (41,70 km):** Desde 12 de Octubre y Av. De Los Trabajadores, por 12 de Octubre, Marcelo T. de Alvear, Av. Fortunato de la Plaza, Cerrito, Av. Mario Bravo, Av. Jorge Newbery, Dr. Jorge Rodolfo Dietsch (431), Calle 2 bis, Calle 435, Calle 6, Calle 461, Calle 46, Maria Crescencia Perez (429), Marcelo T. de Alvear, Juan Casacuberta, Cerrito, Marcelo T. de Alvear, Calle 429, Calle 54, Calle 431, Calle 50, María Crescencia Perez (429), Calle 46, Calle 461, Calle 58, Calle 479 hasta 10 de Febrero y vuelve por Calle 479, Calle 58, Calle 461, Calle 46, María Crescencia Perez (429), Av. Jorge Newbery, Av. Mario Bravo, Cerrito, Av. Juan B. Justo hasta Av. De Los Trabajadores.



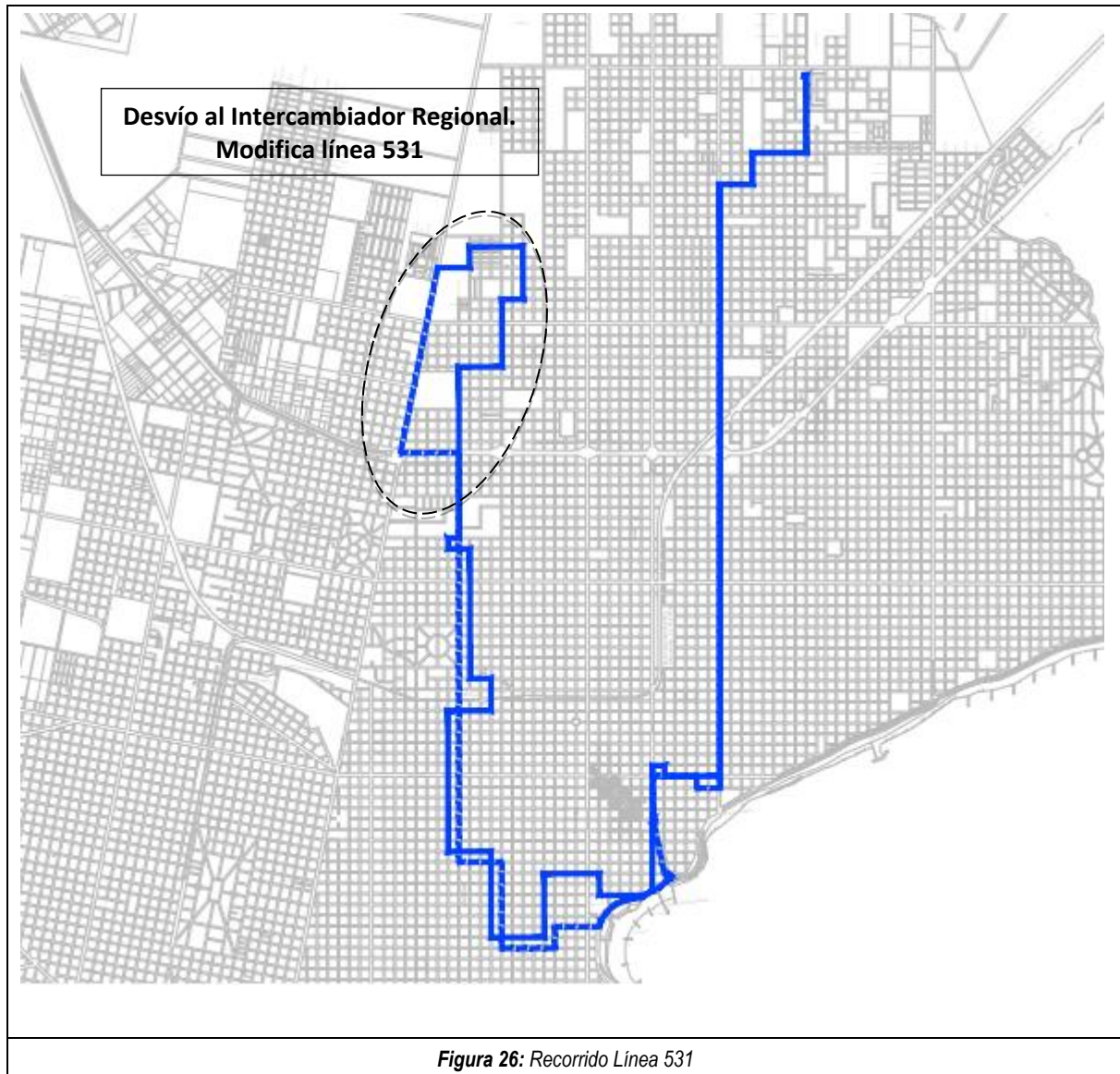
## LÍNEA 522 (G1|M522)



**1-2 (31,1 km):** Desde Beruti y Av. Fermín Errea, por Av. Fermín Errea, French, Amaya, Brandsen, Carrillo, Ituzaingó, Carrillo, Av. Libertad, Av. Fermín Errea, Maipú, Leguizamón, Ayacucho, Brasil, 11 de Septiembre, Juan Cetz, 11 de Septiembre, Av. Dr. Arturo Alió, 11 de Septiembre, Bordabehere, Av. Libertad, Malvinas, 11 de Septiembre, La Pampa, 9 de Julio, Olazabal, Av. Pedro Luro, Buenos Aires, su continuación Esteban Echeverría, Magallanes, Av. Tomás Edison, Av. Juan B. Justo, Av. de los Trabajadores, Av. de los Pescadores, Marlin, Mariluz 2, Av. Dorrego, Av. de los Pescadores, su continuación 12 de Octubre, Av. Edison, Av. Mario Bravo, Av. Cervantes Saavedra, García Lorca, Vergara, Sicilia, Cabrera, Av. Mario Bravo, De la Maza, Comuna de Mafalda, Vélez Sarsfield, Lituania (401), Av. De los Trabajadores hasta Vélez Sarsfield.

**2-1 (30 km):** Desde Av. De los Trabajadores y Vélez Sarsfield por Vélez Sarsfield, Comuna de Mafalda, De la Maza, Av. Mario Bravo, Castro Barros, Calabria, Vergara, Av. Mario Bravo, Av. Tomás Edison, Av. Juan B. Justo, Av. de los Trabajadores, 12 de Octubre, Roque Sáenz Peña, su continuación Entre Ríos, Av. Colón, Lamadrid, Av. P. Peralta Ramos, Diagonal J. B. Alberdi sur, Av. Pedro Luro, San Juan, 3 de Febrero, Teodoro Bronzini, Av. Libertad, Av. Champagnat, 3 de Febrero, Av. Dr. Arturo Alió, 3 de Febrero, Federico Rauch, 11 de Septiembre, Juan Cetz, 11 de Septiembre, Brasil, Ayacucho, Leguizamón, Maipú, Av. Fermín Errea, Av. Libertad, Carrillo, Ituzaingó, Carrillo, Brandsen, Amaya, French, Av. Fermín Errea hasta Beruti.

## LÍNEA 531 (G1|M531)

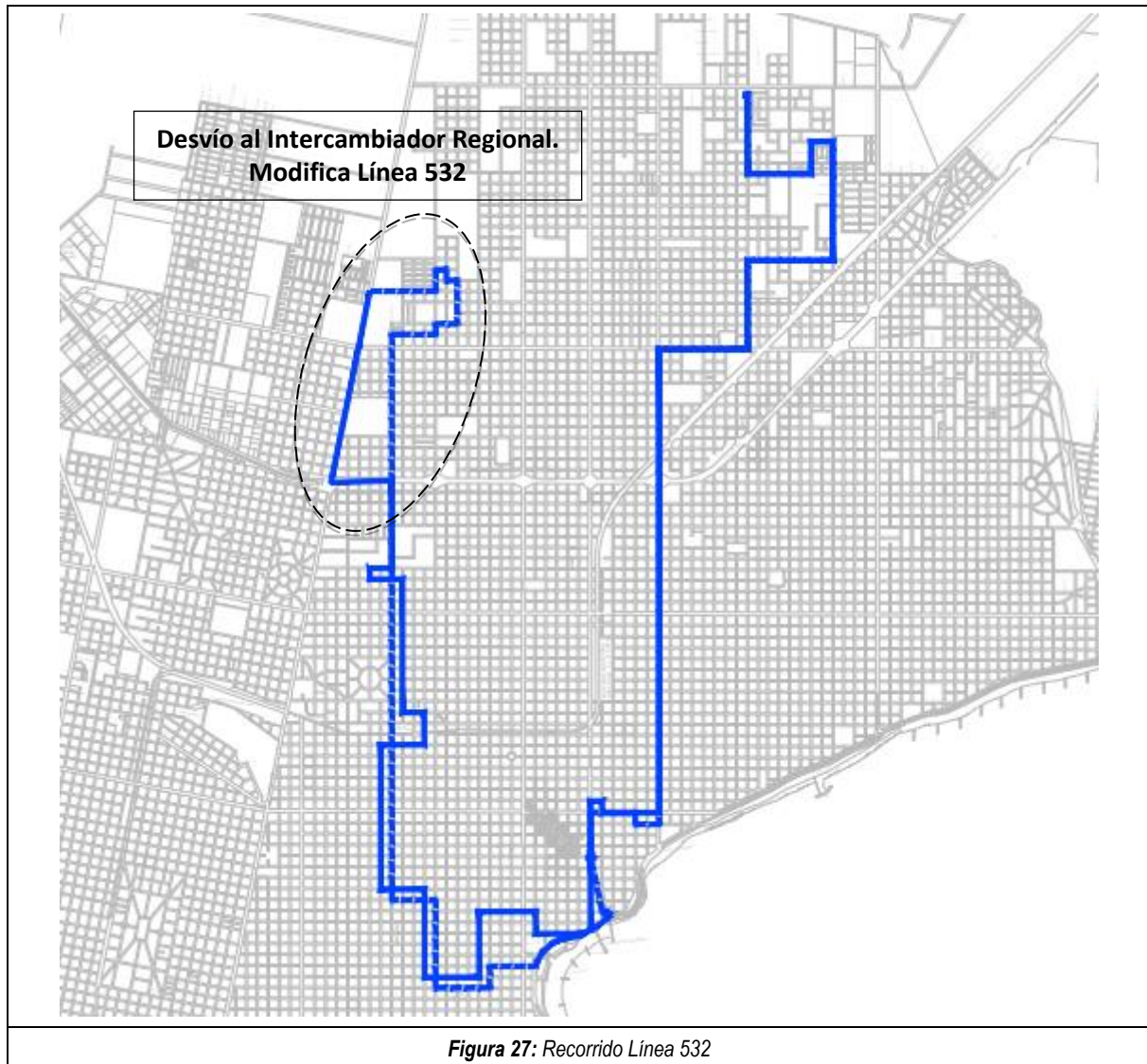


**1-2 (20,90 km):** Desde Beruti y Av. Fermín Errea por Beruti, Leguizamón, Ayacucho, Brasil, Av. Libertad, Av. Independencia, 25 de Mayo, Salta, Av. Pedro Luro, Buenos Aires, Bolívar, Corrientes, Alberti, Las Heras, Avellaneda, Santiago del Estero, Primera Junta, Dorrego, Avellaneda, Olazabal, Julio Roca, Uruguay, Primera Junta, Chile, Rodríguez Peña, Estado de Israel, Alvarado, Termas de Río Hondo, Garay, Chilavert, Roca, Calaza hasta Av. Juan B. Justo.

**2-1 (19,50 km):** Desde Calaza y Av. Juan B. Justo, por Av. Juan B. Justo, Av. Champagnat, Rodríguez Peña, Santa Fe, Alvarado, Sarmiento, Gascón, Lamadrid, Av. P. Peralta Ramos, Diagonal J. B. Alberdi Sur, Av. Pedro Luro, Av. Independencia, 11 de Septiembre, Catamarca, Av. Libertad, Brasil, Ayacucho, Leguizamón, Beruti hasta Av. Fermín Errea.



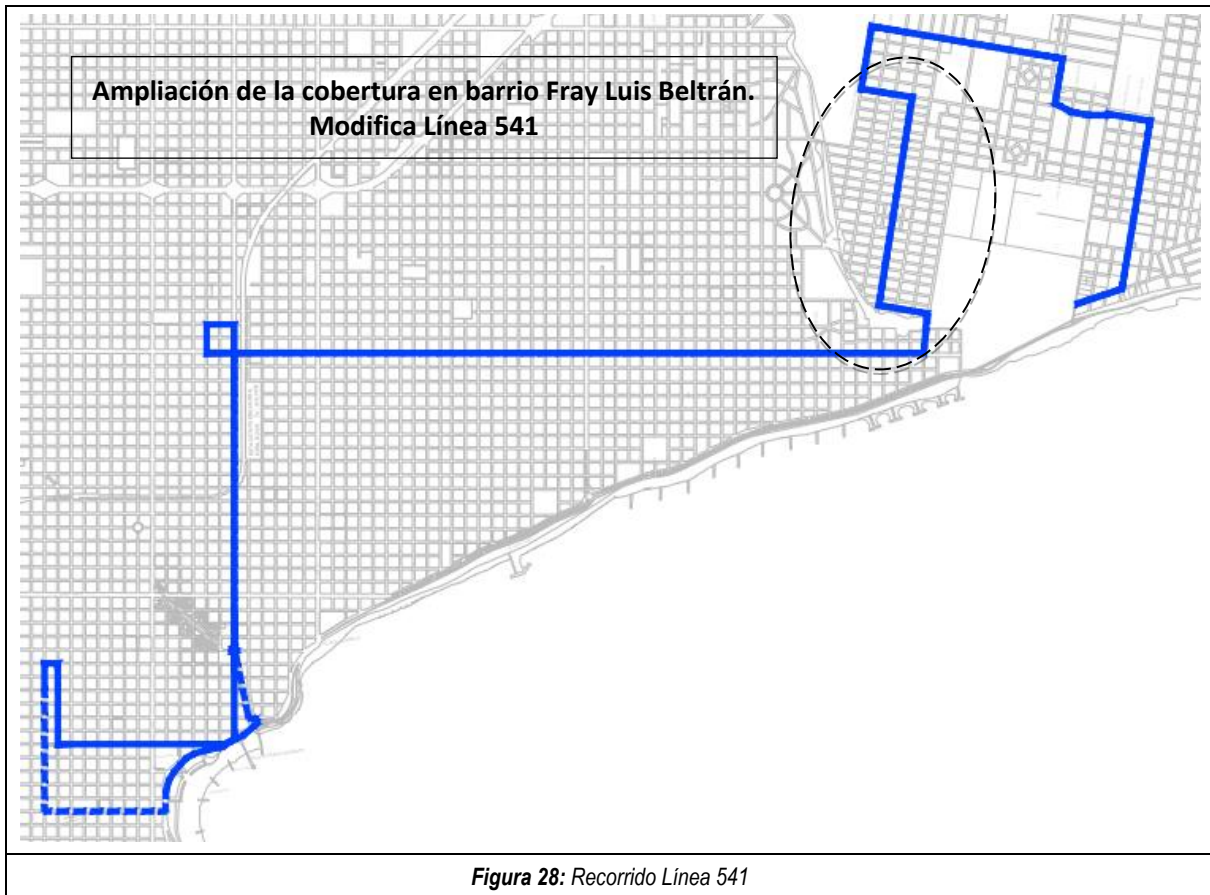
## LÍNEA 532 (G1|M532)



**1-2 (23 km):** Desde Beruti y Av. Fermín Errea por Beruti, Stegagnini, Padre Cardiel, Republica de Sudafrica, Florisbelo Acosta, Bradley, Juan Cetz, Berutti, Av. Dr. Arturo Alió, Av. Libertad, Av. Independencia, 25 de Mayo, Salta, Av. Pedro Luro, Buenos Aires, Bolívar, Corrientes, Alberti, Las Heras, Avellaneda, Santiago del Estero, Primera Junta, Dorrego, Avellaneda, Olazabal, Gral. Roca, Uruguay, Saavedra, Chile, Rodríguez Peña, Av. Champagnat, Av. Juan B. Justo hasta Calaza.

**2-1 (22,90 km):** Desde Av. Juan B. Justo y Calaza por Calaza, Alvarado, Chilabert, Castelli, Federico Rauch, Garay, Termas de Rio Hondo, Alvarado, Armenia, Rodriguez Peña, Santa Fe, Alvarado, Sarmiento, Gascón, Lamadrid, Av. P. Peralta Ramos, Diagonal J. B. Alberdi, Av. Pedro Luro, Av. Independencia, 11 de Septiembre, Catamarca, Av. Libertad, Av. Dr. Arturo Alió, Beruti, Juan Cetz, Bradley, Florisbelo Acosta, Republica de Sudafrica, Padre Cardiel, Stegagnini, Leguizamon, hasta Av. Fermín Errea.

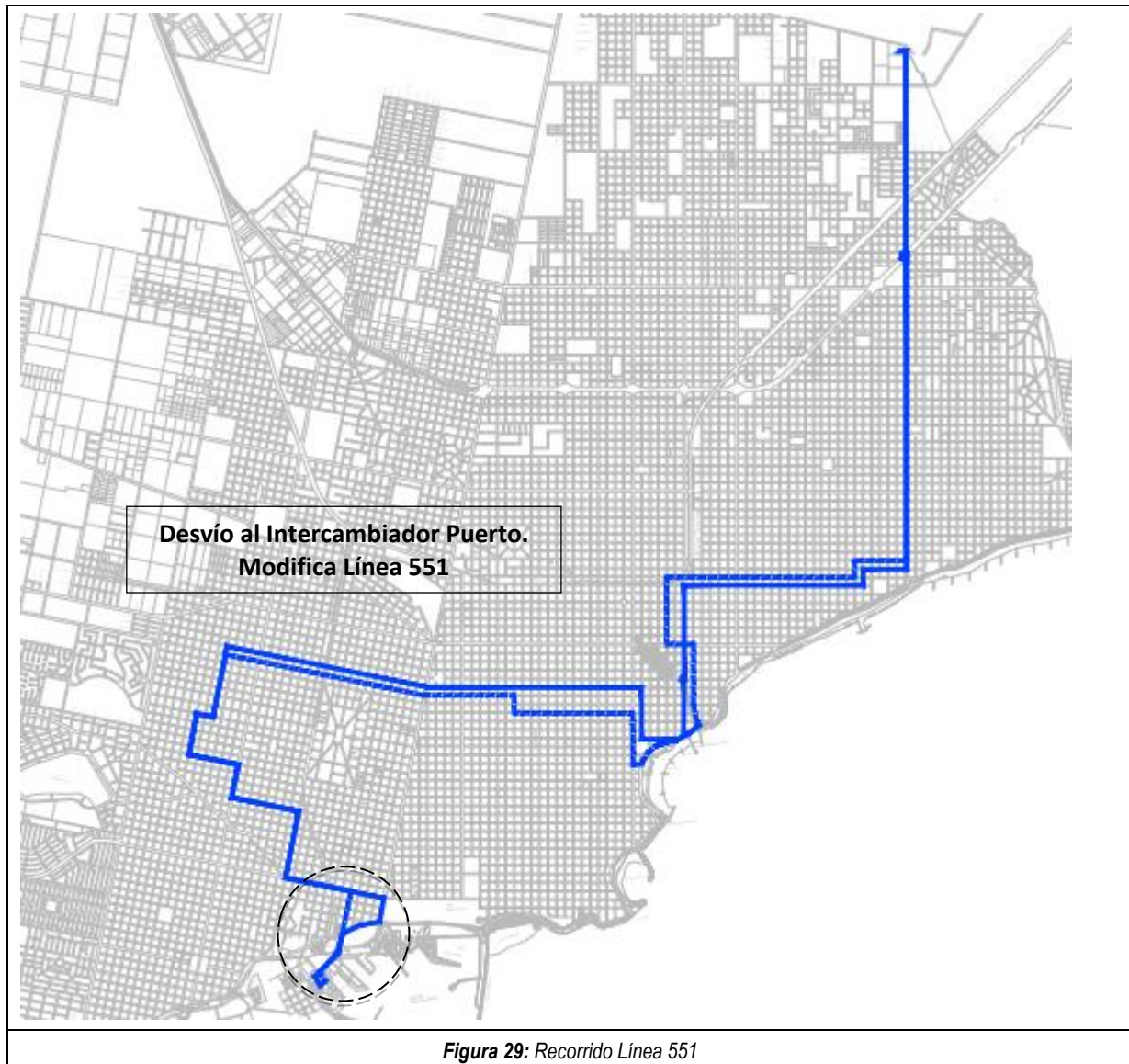
## LÍNEA 541 (G1|M541)



**1-2 (19,20 km):** Desde Kraglievich y Av. Félix U. Camet por Kraglievich, Costa Atlántica, L. Scaglia, Los Granados, San Francisco de Asís, Las Maravillas, Vuelta de Obligado, Las Talas, Godoy Cruz, Monsalvo, Av. Fray Luis Beltrán, Av. Tejedor, su continuación Av. Juan H. Jara, Rivadavia, Marconi, Av. Pedro Luro, Av. P. Peralta Ramos, Buenos Aires, Castelli, San Luis, Alvarado hasta Santiago del Estero.

**2-1 (18,9 km):** Desde Alvarado y Santiago del Estero por Alvarado, Sarmiento, Av. P. Peralta Ramos, Diagonal J. B. Alberdi sur, Av. Pedro Luro, Av. Juan H. Jara, su continuación Av. Tejedor, Av. Fray Luis Beltrán, Monsalvo, Godoy Cruz, Las Talas, Vuelta de Obligado, Las Maravillas, San Francisco de Asís, Los Granados, L. Scaglia, Costa Atlantica, Kraglievich hasta Av. Félix U. Camet.

## LÍNEA 551 (G1|M551)

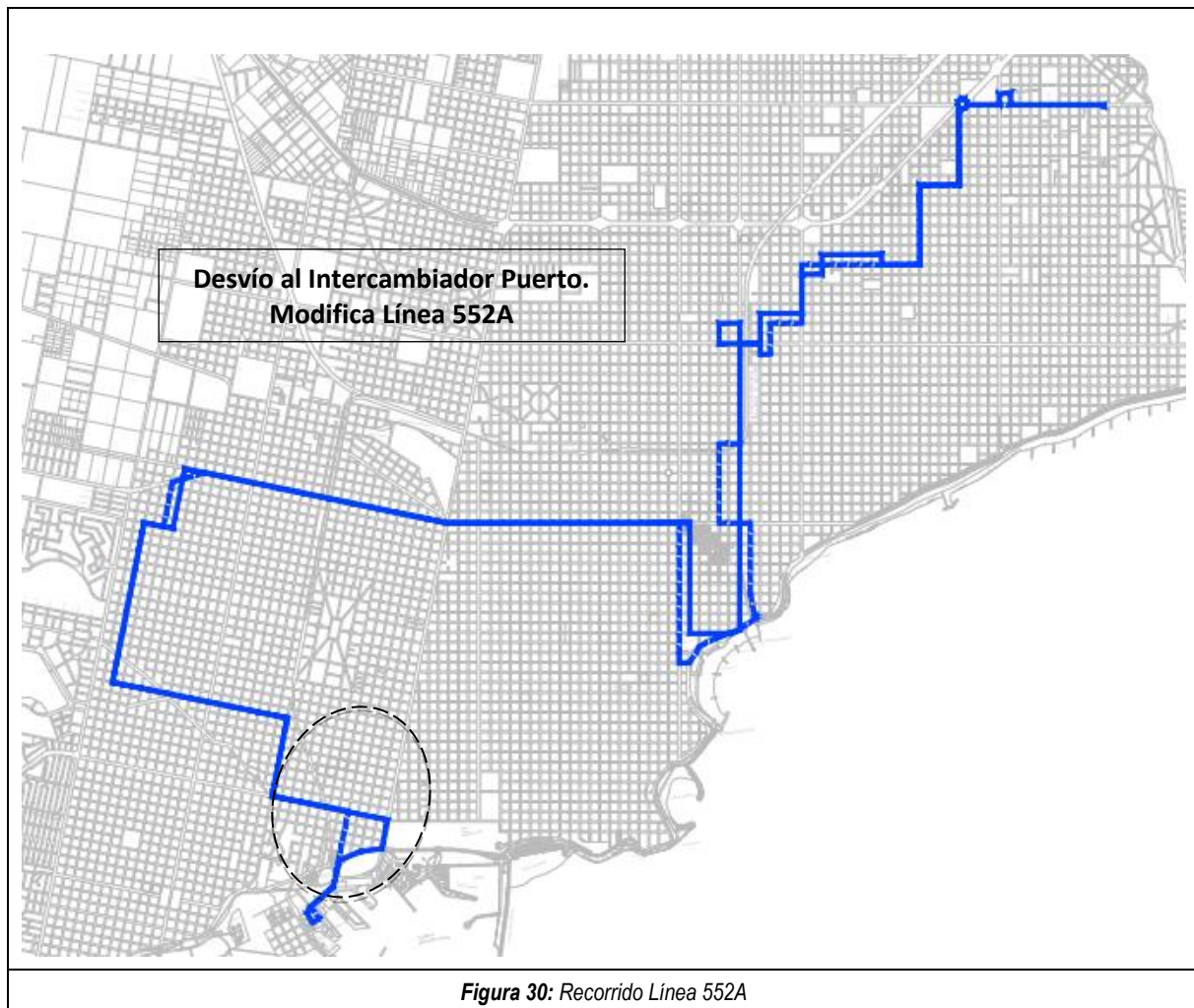


**1-2 (24,90 km):** Desde Av. Constitución 10.200 por Av. Constitución, Derqui, J. Peña, R. Gutierrez, Guido, Av. Pedro Luro, Buenos Aires, Bolívar, San Luis, Dellepiane, Génova, Agote, Calabria, Cerrito, Av. Fortunato de la Plaza, Juramento, Vértiz, Av. Tomás Edison, Av. Juan B. Justo, Av. de los Trabajadores, Av. De los Pescadores (ex Av. A), Marlín (ex calle E) hasta Mariluz II (ex calle G).

**2-1 (25,00 km):** Desde Marlín (ex calle E) y Mariluz II (ex calle G), por Mariluz II (ex calle G), Av. Dorrego (ex Av. F), Av. De los Pescadores (ex Av. A), 12 de Octubre, Av. Tomás Edison, Vértiz, Juramento, Av. Fortunato de la Plaza, Cerrito, Calabria, Agote, Génova, Talcahuano, Córdoba, Saavedra, Santa Fe, Av. Colón, Lamadrid, Av. P. Peralta Ramos, Diagonal Alberdi Norte, 25 de Mayo, Av. Independencia, Rivadavia, Deán Funes, Padre Cardiel, Patagones, Av. Constitución al 10.200.



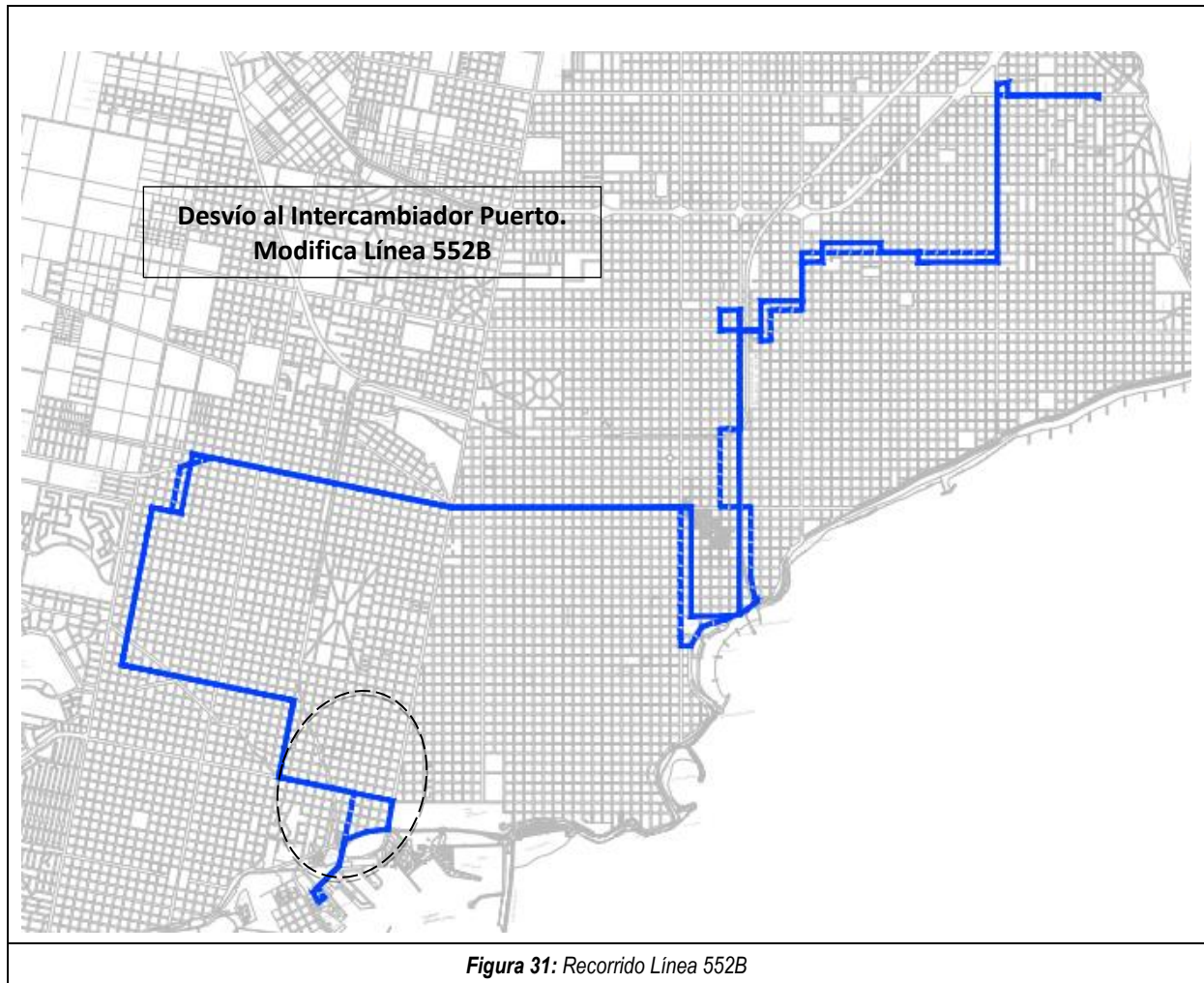
## LÍNEA 552A (G1|M552A)



**1-2 (26 km):** Desde Antonio Alice y Av. Della Paolera por Av. Della Paolera, Cataluña, Pelayo, Av. Constitución, Av. Della Paolera, Florisbelo Acosta, Montes Carballo, Strobel, Ortega y Gasset, Teodoro Bronzini, Beruti, Malvinas, Chacabuco, Tierra del Fuego, Av. Libertad, Uruguay, 9 de Julio, Av. Juan H. Jara, Rivadavia, Marconi, Av. Pedro Luro, Buenos Aires, Bolívar, Av. Independencia, Av. J. Peralta Ramos, Gutenberg, Talcahuano, García Lorca, Juramento, Vértiz, Av. Tomás Edison, Av. Juan B. Justo, Av. de los Trabajadores, Av. De los Pescadores (ex Av. A), Marlín (ex calle E) hasta Mariluz II (ex calle G).

**2-1 (25,70 km):** Desde Marlín (ex calle E) y Mariluz II (ex calle G), por Mariluz II (ex calle G), Av. Dorrego (ex Av. F), Av. De los Pescadores (ex Av. F), 12 de Octubre, Av. Tomás Edison, Vértiz, Juramento, García Lorca, Talcahuano, William Morris, Av. Antártida Argentina, Av. J. Peralta Ramos, Av. Independencia, Av. Colón, Lamadrid, Av. P. Peralta Ramos, Diagonal Alberdi Norte, 25 de Mayo, Av. Independencia, Rivadavia, Deán Funes, Av. Pedro Luro, Av. Juan H. Jara, 9 de Julio, Francia, 3 de Febrero, Marconi, Av. Libertad, Teodoro Bronzini, Ortega y Gasset, Strobel, Montes Carballo, Florisbelo Acosta, Av. Della Paolera y Antonio Alice.

## LÍNEA 552B (G1|M552B)



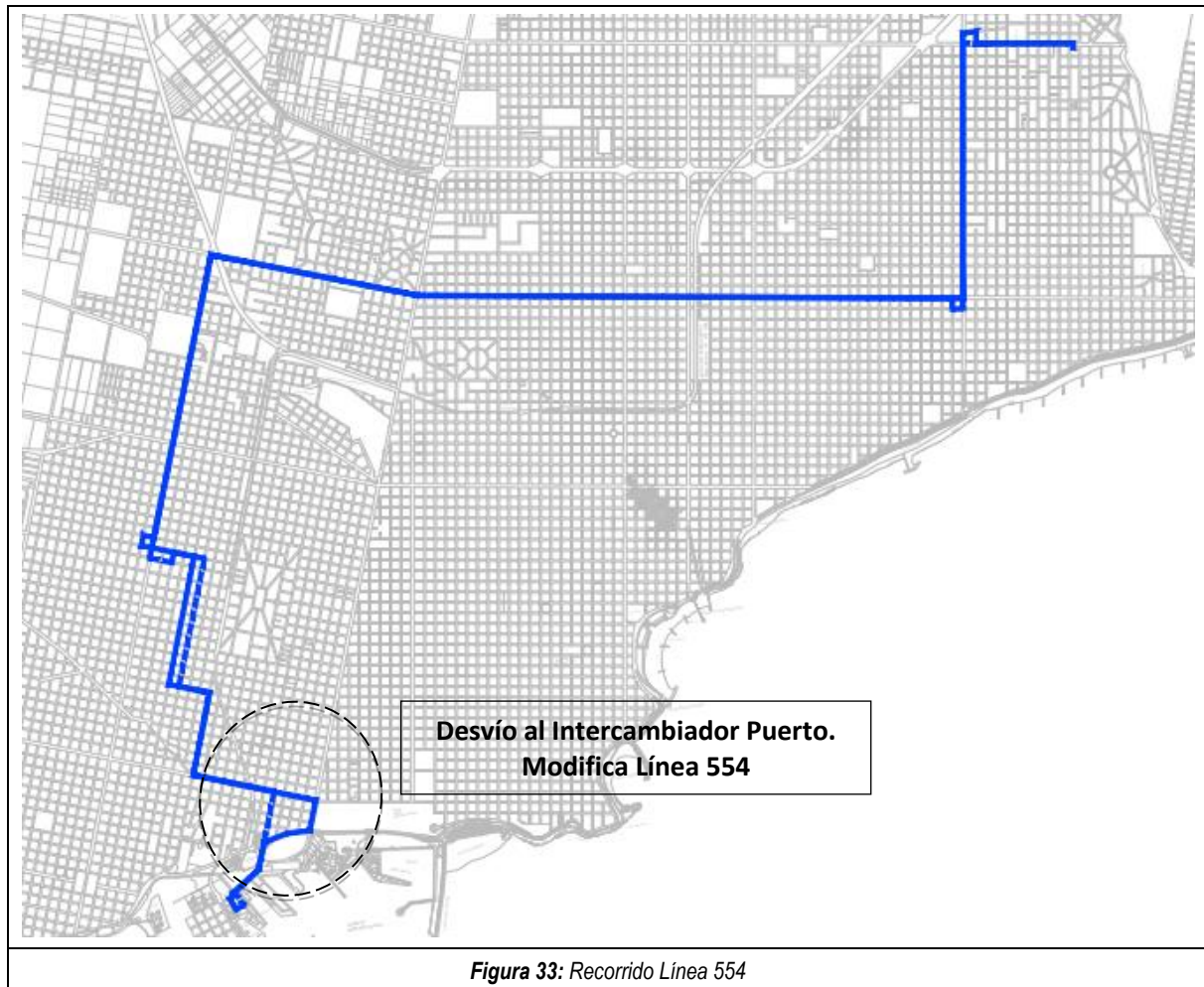
**1-2 (26,20 km):** Desde Antonio Alice y Av. Della Paolera por Av. Della Paolera, Cataluña, Pelayo, Av. Constitución, Roffo, Strobel, Ortega y Gasset, Teodoro Bronzini, Beruti, Malvinas, Chacabuco, Tierra del Fuego, Av. Libertad, Uruguay, 9 de Julio, Av. Juan H. Jara, Rivadavia, Marconi, Av. Pedro Luro, Av. P. Peralta Ramos, Buenos Aires, Bolívar, Av. Independencia, Av. J. Peralta Ramos, Gutenberg, Talcahuano, García Lorca, Juramento, Vértiz, Av. Tomás Edison, Av. Juan B. Justo, Av. de los Trabajadores, Av. De los Pescadores (ex Av. A), Marlín (ex calle E) hasta Mariluz II (ex calle G).

**2-1 (25,70 km):** Desde Marlín (ex calle E) y Mariluz II (ex calle G), por Mariluz II (ex calle G), Av. Dorrego (ex Av. F), Av. De los Pescadores (ex Av. F), 12 de Octubre, Av. Tomás Edison, Vértiz, Juramento, García Lorca, Talcahuano, William Morris, Av. Antártida Argentina, Av. Peralta Ramos, Av. Independencia, Av. Colón, Lamadrid, Av. P. Peralta Ramos, Diagonal Alberdi Norte, 25 de Mayo, Av. Independencia, Rivadavia, Deán Funes, Av. Pedro Luro, Av. Juan H. Jara, 9 de Julio, Francia, 3 de Febrero, Marconi, Av. Libertad, Teodoro Bronzini, Ortega y Gasset, Av. Constitución, Av. Della Paolera y Antonio Alice.





## LÍNEA 554 (G1|M554)

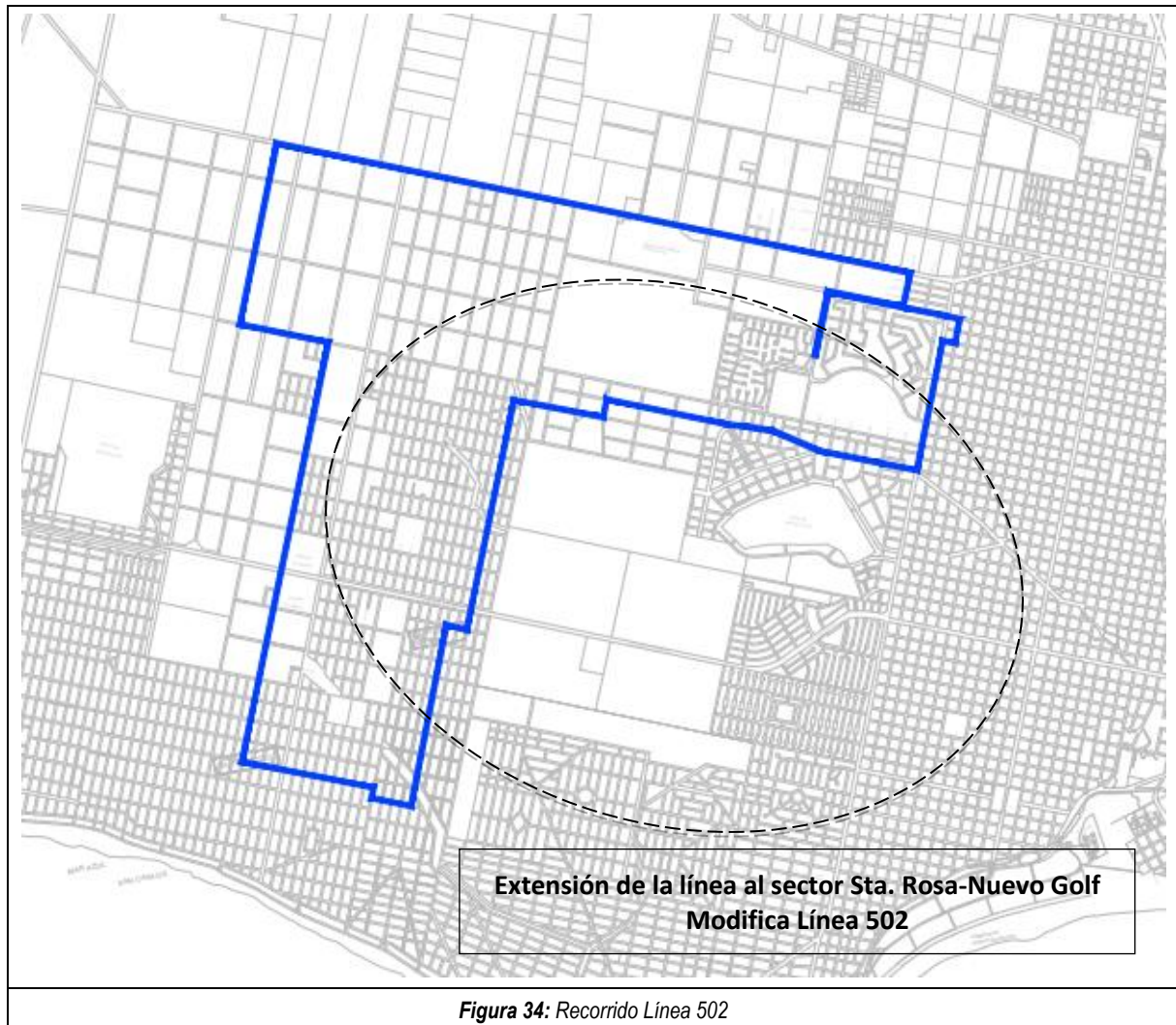


**1-2 (20.4 km):** Av. Della Paolera y Antonio Alice, por Av. Della Paolera, Cataluña, Pelayo, Av. Constitución, Av. Tejedor, Av. Juan H. Jara, Av. Polonia, Av. Fortunato de la Plaza, Gral. Savio, Lebenshon, Roque Sáenz Peña, Tripulantes de Fournier, Juramento, Vértiz, Av. Tomás Edison, Av. Juan B. Justo, Av de los Trabajadores, Av. De los Pescadores (ex Av. A), hasta Marlín (ex calle E) y Mariluz II (ex calle G).

**2-1 (19,70 km):** Desde Marlín (ex calle E) y Mariluz II (ex calle G), por Mariluz II (ex calle G), Av. Dorrego (ex Av. F), Av. De los Pescadores (ex Av. A), 12 de Octubre, Av. Tomás Edison, Vértiz, Juramento, Rosales, Roque Sáenz Peña, Arana y Gori, Echeverria, Av. Fortunato de la Plaza, Av. Polonia, Av. Juan H. Jara, Av. Tejedor, Valencia, López y Planes, Av. Constitución, Av. Della Paolera y Antonio Alice.

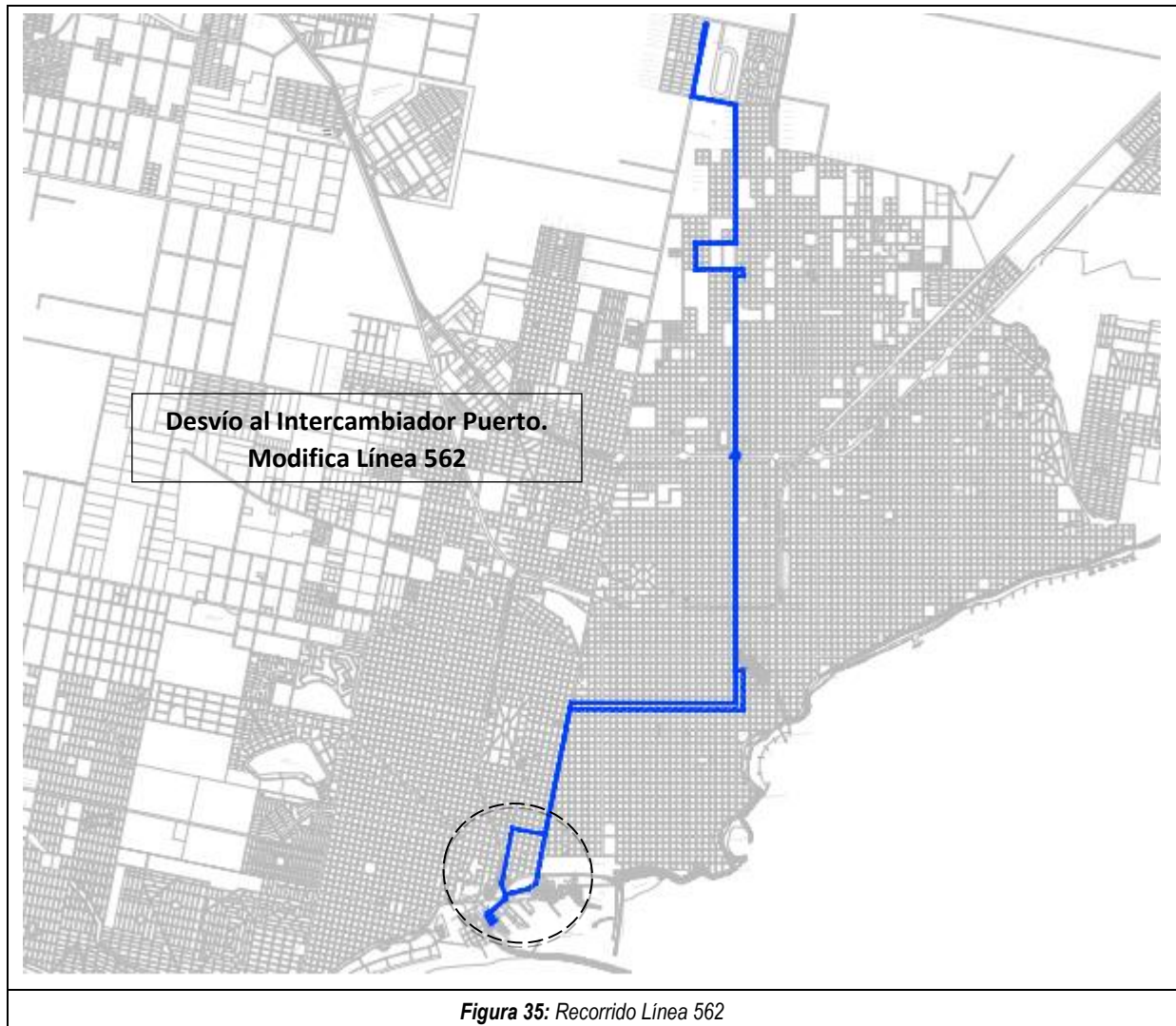


## LÍNEA 502 (G1|M502)



**(24 km):** Desde Los Palenques y Cabo Corrientes, por Cabo Corrientes, 10 de Febrero, Calle Manrique, Av. Antártida Argentina, calle 479, calle 58, calle 461, calle 14, Dr. Guillermo Bosch Mayol (435), calle 12 bis, calle 431, calle 32, calle 429, Marcelo T. Alvear, L. Sandrini, Cerrito, Av. Mario Bravo, Rafael del Riego, Benito Lynch, Talcahuano, su continuación por 10 de Febrero, Cabo Corrientes hasta Los Palenques.

## LÍNEA 562 (G1|M562)



**1-2 (19,80 km):** Desde Av. Juan B. Justo y Haras La Madrugada (ex 282), por Av. Juan B. Justo hasta Haras El Turf (ex 288) retoma por Juan B. Justo, Av. Héctor Tarantino, Av. Colón, Portugal, Garay, Leguizamón, Av. Colón, Santiago del Estero, Av. Juan B. Justo, Padre Dutto, Magallanes, Diagonal San Gabriel, Av. De los Pescadores (ex Av. A), Marlín (ex calle E) hasta Mariluz II (ex calle G).

**2-1 (20 km):** Desde Marlín (ex calle E) y Mariluz II (ex calle G), por Mariluz II (ex calle G), Av. Dorrego (ex Av. F), Av. De los Pescadores (ex Av. F), Av. Altair, su continuidad Juan. B. Justo, Av. Juan B. Justo, Santa Fe, Bolívar, La Rioja, Av. Colón, Bayley, Bolívar, Leguizamón, Garay, Portugal, Av. Colón, Av. Héctor Tarantino, Av. Juan B. Justo, Haras El Turf (ex 288) retoma por Juan B. Justo hasta Haras La Madrugada (ex 282).

## Grupo 2 | URBANAS 2

### G2.1. Diagrama de frecuencias mínimas

<b>Tabla 3. DIAGRAMA DE FRECUENCIAS MÍNIMAS   URBANAS 2</b>							
<b>Franja Horaria</b>	<b>Frecuencia horaria</b>						
	<b>563 A</b>	<b>563 B</b>	<b>571 A y B</b>	<b>573 B</b>	<b>573 BP</b>	<b>591 A y B</b>	<b>593</b>
<b>00:00 - 01:00</b>	1	1	1		1	1	1
<b>01:00 - 02:00</b>	1	1			1	1	1
<b>02:00 - 03:00</b>	1	1	1		1	1	1
<b>03:00 - 04:00</b>	1	1	2		1	1	1
<b>04:00 - 05:00</b>	1	1	4	1	1	1	1
<b>05:00 - 06:00</b>	2	2	5	2	2	5	2
<b>06:00 - 07:00</b>	3	3	6	3	3	5	3
<b>07:00 - 08:00</b>	4	4	8	4	4	5	3
<b>08:00 - 09:00</b>	3	3	8	4	4	5	3
<b>09:00 - 10:00</b>	3	3	8	3	3	4	2
<b>10:00 - 11:00</b>	3	3	8	3	3	4	2
<b>11:00 - 12:00</b>	3	3	8	3	3	5	3
<b>12:00 - 13:00</b>	4	4	8	3	3	5	3
<b>13:00 - 14:00</b>	3	3	8	3	3	5	3
<b>14:00 - 15:00</b>	3	4	8	3	3	5	2
<b>15:00 - 16:00</b>	3	3	8	3	3	5	2
<b>16:00 - 17:00</b>	4	4	8	3	3	5	2
<b>17:00 - 18:00</b>	4	4	7	3	3	6	3
<b>18:00 - 19:00</b>	3	3	7	3	3	5	3
<b>19:00 - 20:00</b>	3	3	7	3	3	5	3
<b>20:00 - 21:00</b>	3	3	5	2	2	5	3
<b>21:00 - 22:00</b>	3	3	5	2	2	4	2
<b>22:00 - 23:00</b>	2	2	2	1	1	2	1
<b>23:00 - 24:00</b>	1	1	1	0	1	1	1
<b>TOTAL SERVICIO</b>	62	63	133	52	57	91	51

(D) corresponde a un horario cuya demanda fue absorbida por una línea complementaria que garantiza el servicio en el territorio cubierto.

Nota: en aquellos ramales en los que se disponen frecuencias mínimas menores o iguales a una unidad por hora el poder concedente podrá fijar para cada frecuencia un horario de prestación a fin de regular la coordinación del servicio en áreas de interés público, sin que este afecte el esquema de frecuencias aprobado.

## G2.2. Diagrama operativo de kilómetros

<b>Tabla 4. DIAGRAMA OPERATIVO DE KILÓMETROS   URBANAS 2</b>					
<b>Línea</b>	<b>Ida (Km)</b>	<b>Vuelta (Km)</b>	<b>Longitud Total (Km)</b>	<b>Vueltas diarias</b>	<b>Km Diarios</b>
<b>563 A</b>	25,6	25,5	51,1	62	3.168,2
<b>563 B</b>	31	30,5	61,5	63	3.874,5
<b>571 A y B</b>	19,9	20	39,9	133	5.306,7
<b>573 B</b>	21,2	22	43,2	52	2.246,4
<b>573 BP</b>	19,3	22,8	42,1	57	2.399,7
<b>591 A y B</b>	18,5	18,8	37,5	91	3.417,05
<b>593</b>	22,4	22,1	44,5	51	2.269,5
<b>TOTAL ANUAL</b>					<b>22.682,05</b>

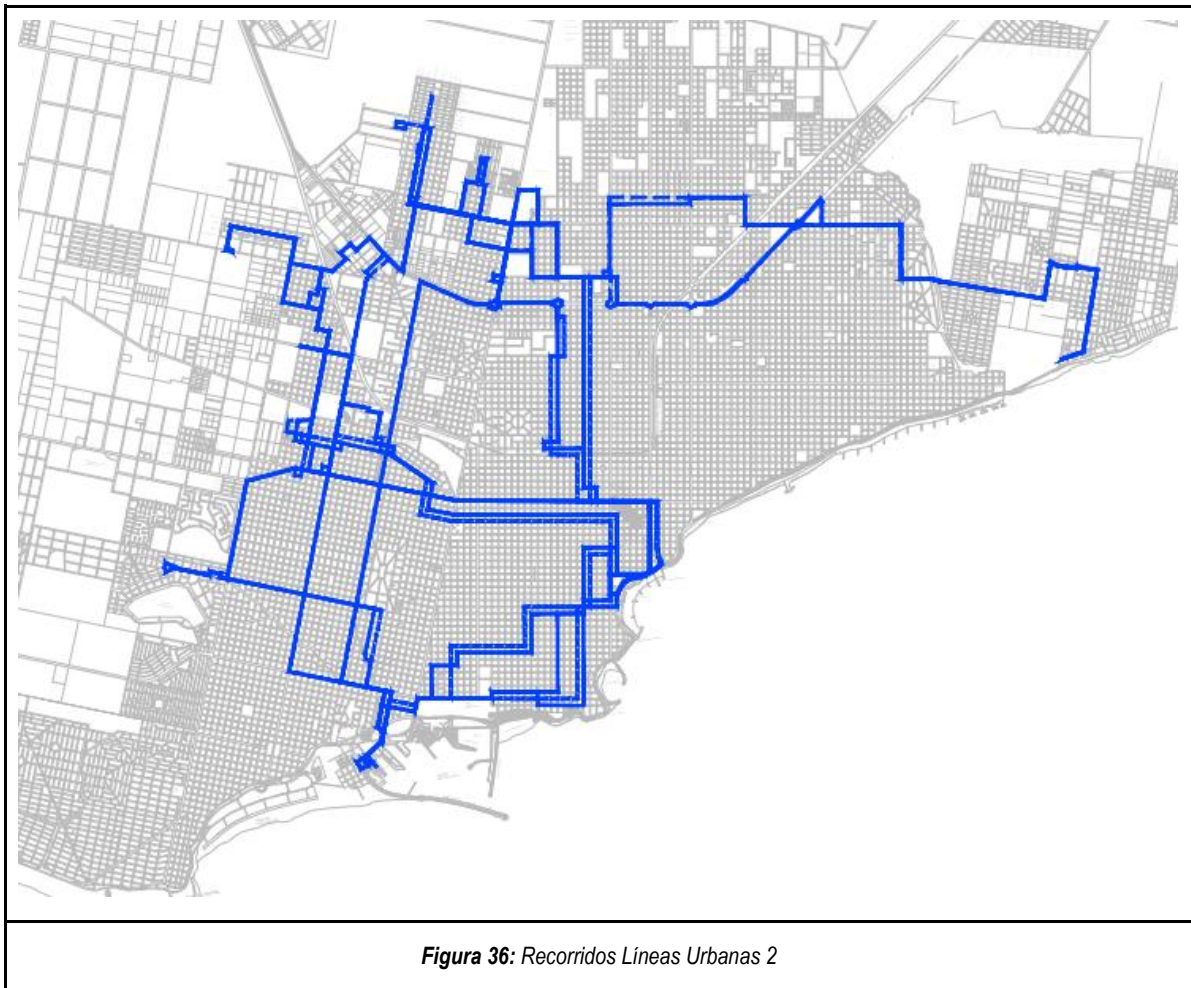
(\*) Corresponden a líneas con recorridos cerrados.

(1) Máxima frecuencia de la línea durante el día.

(2) Cantidad de unidades necesarias en circulación durante la hora punta para el cumplimiento de la frecuencia.

(3) Frecuencia de cada línea durante la hora punta.

### G2.3. Recorridos Líneas Urbanas 2



### **LÍNEAS URBANAS 2**

563A-563B-571A-571B-573B-573BP-591A-591B-593









## LÍNEA 571A (modificación planificada en G2|M571A)

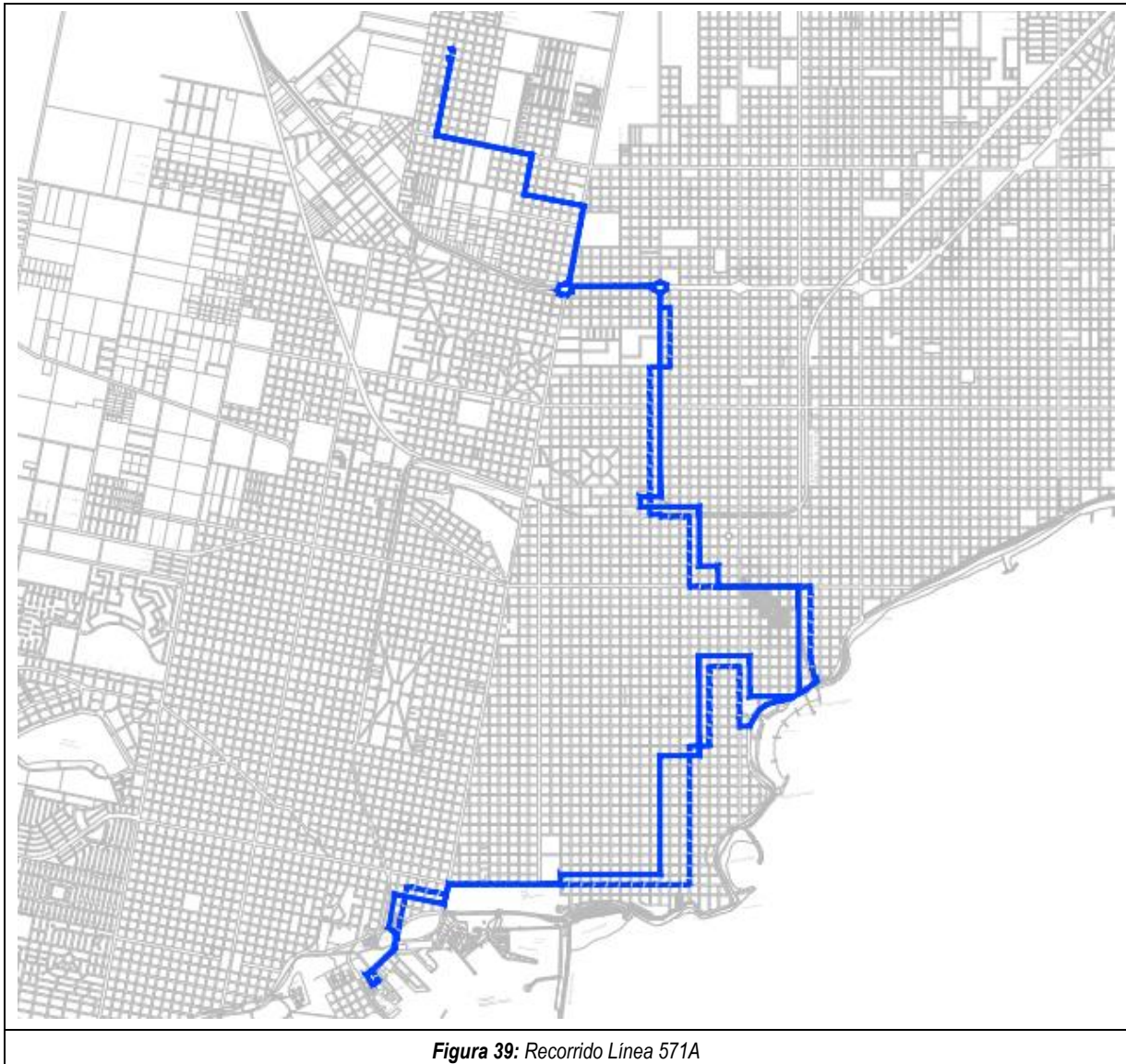


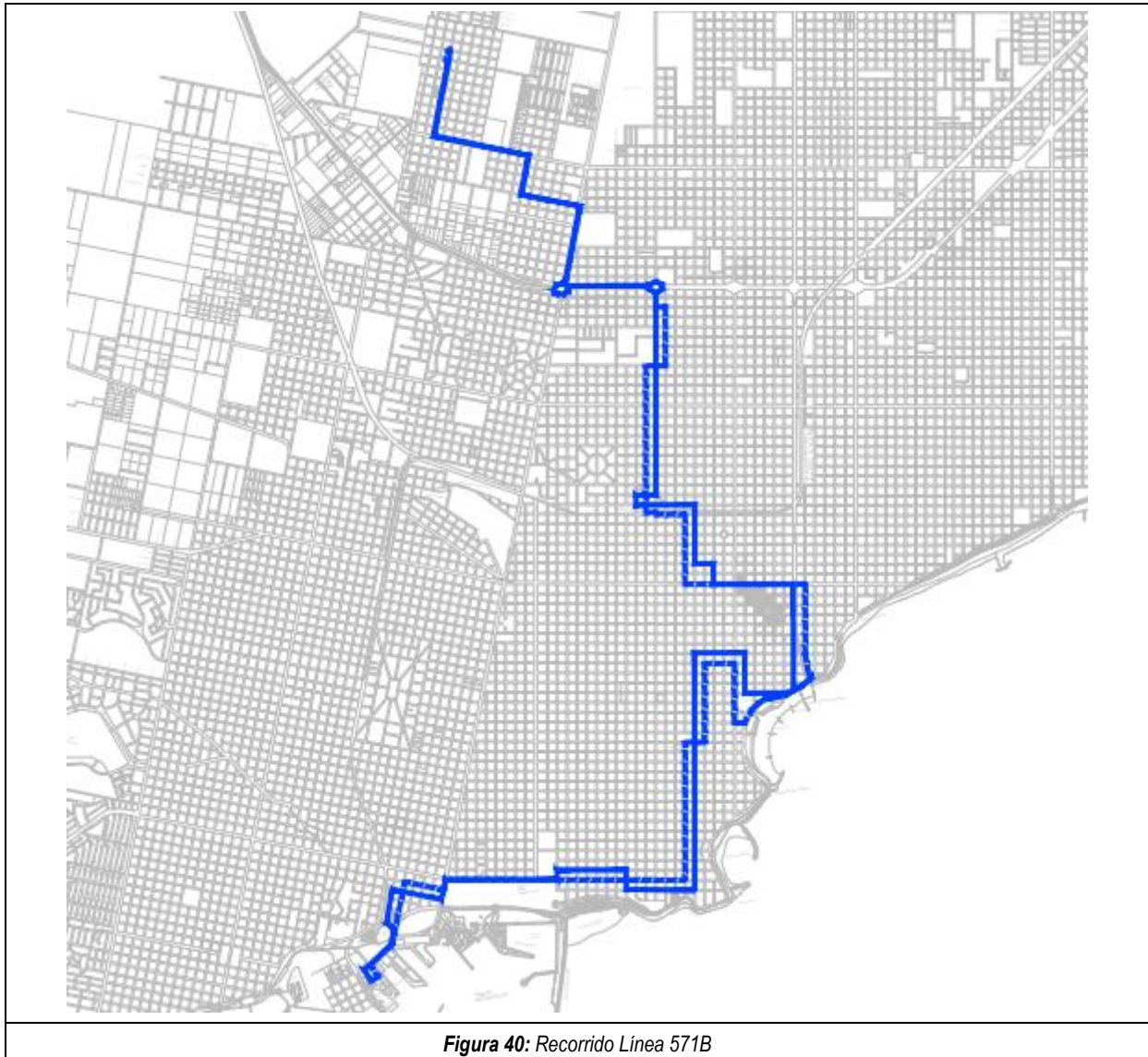
Figura 39: Recorrido Línea 571A

**1-2 (19,70 km):** Desde Tripulantes del Fournier, y calle 230, por Tripulantes del Fournier, Av. Carlos Gardel, Ayolas, Canesa, Av. Juan B. Justo, Av. Champagnat, Alvarado, Olazábal, San Lorenzo, Deán Funes, Alberti, Jujuy, Falucho, Av. Independencia, Av. Pedro Luro, Av. P. Peralta Ramos, Buenos Aires, Bolívar, Santiago del Estero, Alberti, Alsina, Alvarado, Bernardo de Irigoyen, Almafuerte, Leandro N. Alem, Av. Juan B. Justo, Bermejo, Magallanes, Diagonal San Gabriel, Av. De los Pescadores (ex Av. A), Marlin (ex calle E) hasta Mariluz II (ex calle G).

**2-1 (20,00 km):** Desde Mariluz II (ex calle G) y Marlin (ex calle E), por Mariluz II (ex calle G), Av. Dorrego (ex Av. F), Av. De los Pescadores (ex Av. A), 12 de Octubre, Acha, Av. Juan B. Justo, Leandro N. Alem, Rawson, Sarmiento, Gascón, Santa Fe, Av. Colón, Lamadrid, Av. P. Peralta Ramos, Diag. Alberdi Norte, 25 de Mayo, Av. Independencia, Rawson, Guido, Avellaneda, Chile, Castelli, Juncal, Alvarado, Av. Champagnat, Av. Juan B. Justo, Canesa, Ayolas, Av. Carlos Gardel, Tripulantes del Fournier hasta calle 230.

- Se permite giro a la izquierda en Juan B. Justo y Canesa
- Se permite giro a la izquierda en Carlos Gardel y Ayolas

## LÍNEA 571B (modificación planificada en G2|M571B)



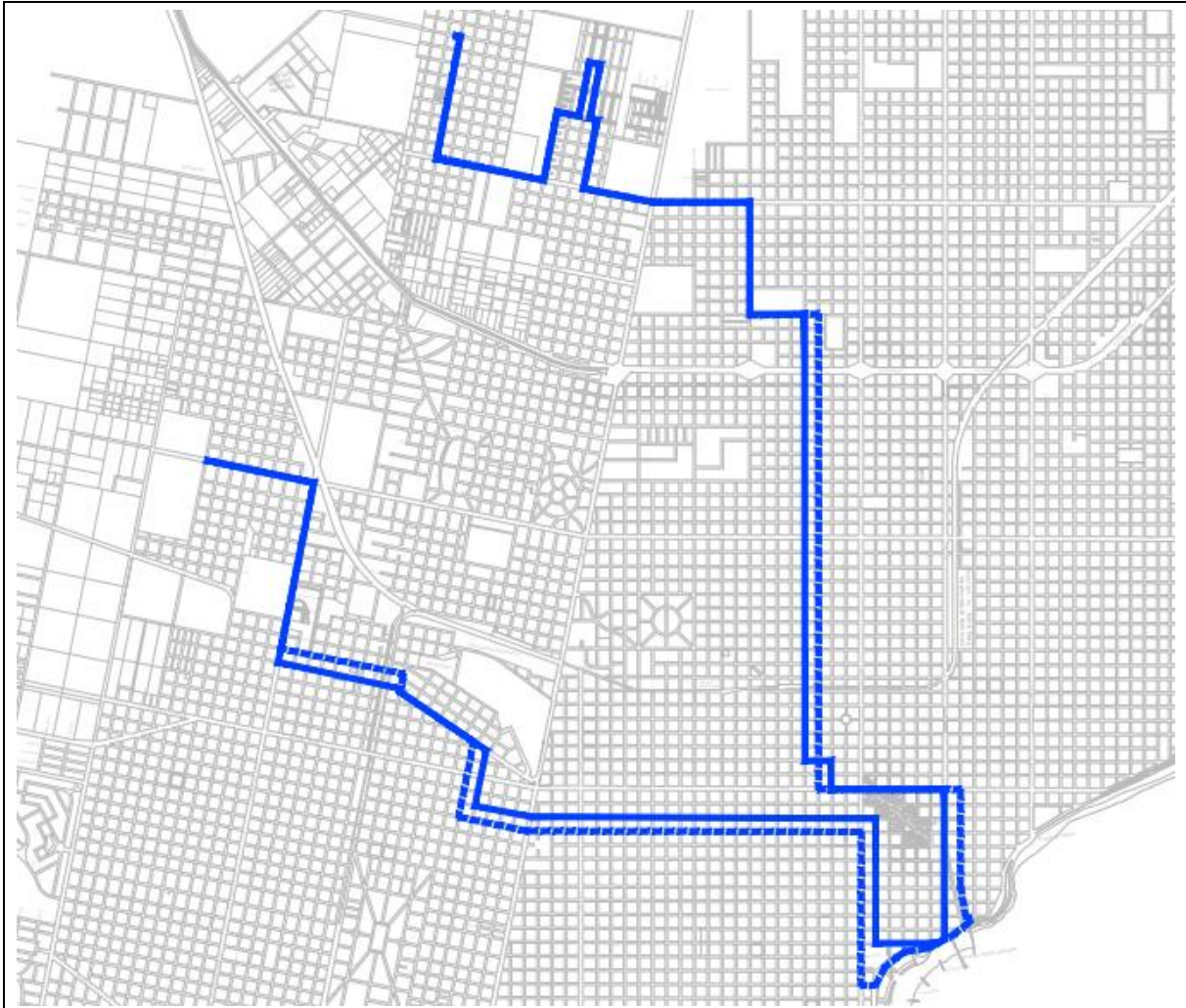
**1-2 (20,10km):** Desde Tripulantes del Fournier, y calle 230, por Tripulantes del Fournier, Av. Carlos Gardel, Ayolas, Canesa, Av. Juan B. Justo, Av. Champagnat, Alvarado, Olazábal, San Lorenzo, Deán Funes, Alberti, Jujuy, Falucho, Av. Independencia, Av. Pedro Luro, Av. P. Peralta Ramos, Buenos Aires, Bolívar, Santiago del Estero, Alberti, Aristóbulo del Valle, Julio A. Roca, Bernardo Irigoyen, Almafuerce, Leandro N. Alem, Av. Juan B. Justo, Bermejo, Magallanes, Diagonal San Gabriel, Av. De los Pescadores (ex Av. A), Marlin (ex calle E) hasta Mariluz II (ex calle G).

**2-1 (20,00 km):** Desde Mariluz II (ex calle G) y Marlin (ex calle E), por Mariluz II (ex calle G), Av. Dorrego (ex Av. F), Av. De los Pescadores (ex Av. A), 12 de Octubre, Acha, Av. Juan B. Justo, Leandro N. Alem, Rawson, Sarmiento, Gascón, Santa Fe, Av. Colón, Lamadrid, Av. P. Peralta Ramos, Diag. J. B. Alberdi norte, su continuación 25 de Mayo, Av. Independencia, Rawson, Guido, Avellaneda, Chile, Castelli, Juncal, Alvarado, Av. Champagnat, Av. Juan B. Justo, Canesa, Ayolas, Av. Carlos Gardel, Tripulantes del Fournier, y calle 230.

- Se permite giro a la izquierda en Juan B. Justo y Canesa
- Se permite giro a la izquierda en Carlos Gardel y Ayolas



## LÍNEA 573B (modificación planificada en G2|M573B)



*Figura 41: Recorrido Línea 573B*

**1-2 (21,20 km):** Tripulantes del Fournier y Calle 230, por Tripulantes del Fournier, Av. Carlos Gardel, Ortiz de Zarate, Yapeyú, Ayolas, Calle 232, Magallanes, Yapeyú, Magallanes, Av. Carlos Gardel, su continuidad Av. Dr. Arturo Alió, Alvarado, Tres Arroyos, Alberti, Jujuy, Falucho, Av. Independencia, Av. Pedro Luro, Av. P. Peralta Ramos, Buenos Aires, Bolívar, La Rioja, su continuidad Juana Manso, 12 de Octubre, Lisandro de la Torre, San Salvador, Monseñor Enrique Rau, Av. Fortunato de la Plaza, Av. Polonia hasta William Morris.

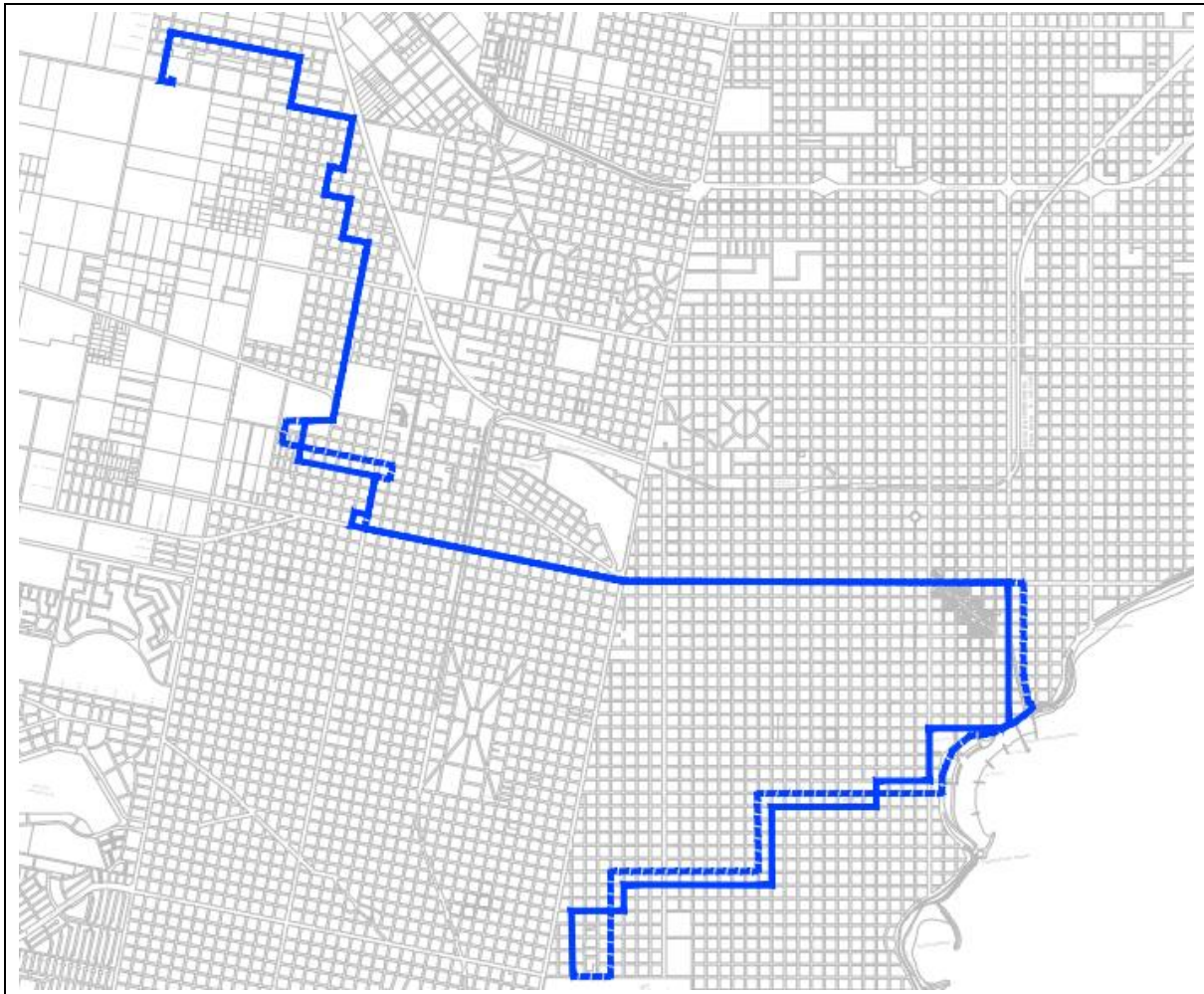
**2-1 (22 km):** Desde Av. Mario Bravo y William Morris, por Av. Polonia, Av. Fortunato de la Plaza, Friuli, San Salvador, Lisandro de la Torre, Magallanes, Bestoso, su continuidad Hipólito Yrigoyen, Av. Colón, Lamadrid, Av. P. Peralta Ramos, Diagonal Alberdi norte, su continuidad 25 de Mayo, Av. Independencia, Gascón, Tres Arroyos, Alvarado, Av. Dr. Arturo Alió, su continuidad Av. Carlos Gardel, Magallanes, Yapeyú, Magallanes, Calle 252, Ayolas, Yapeyú, Ortiz de Zarate, Av. Carlos Gardel, Tripulantes del Fournier y Calle 230.

- Se permite giro a la izquierda en Carlos Gardel y Ortiz de Zarate





## LÍNEA 591A



*Figura 43: Recorrido Línea 591A*

**1-2 (19 km):** Ignacio Olan y Tetamanti, por Ignacio Olan, Lobería, Av. Mario Bravo, Tetamanti, Gutenberg, Heguilor, William Morris, Reforma Universitaria, Calabria, Int. Inda, Génova, Cnel. Vidal, Calabria, Castex, Av. Fortunato de la Plaza, Villar, Lebensohn, Av. J. Peralta Ramos, su continuidad Av. Independencia, Av. Pedro Luro, Av. P. Peralta Ramos, Buenos Aires, Av. Colón, Las Heras, Alberti, Alsina, Rodríguez Peña, Paunero, Azcuénaga, Gral. Rivas, Vicente López hasta Leandro N. Alem.

**2-1 (19,3 km):** Vicente López y Leandro N. Alem, por Leandro N. Alem, Pringles, Mendoza, Primera Junta, Sarmiento, Av. P. Peralta Ramos, Diag. Alberdi norte, su continuidad 25 de Mayo, Av. Independencia, su continuidad Av. J. Peralta Ramos, Av. Fortunato de la Plaza, Castex, Carasa, Monseñor Enrique Rau, Gutenberg, Cnel. Vidal, Génova, Int. Inda, Calabria, Reforma Universitaria, William Morris, Heguilor, Gutenberg, Tetamanti, Av. Mario Bravo, Lobería, Ignacio Olan hasta Tetamanti.

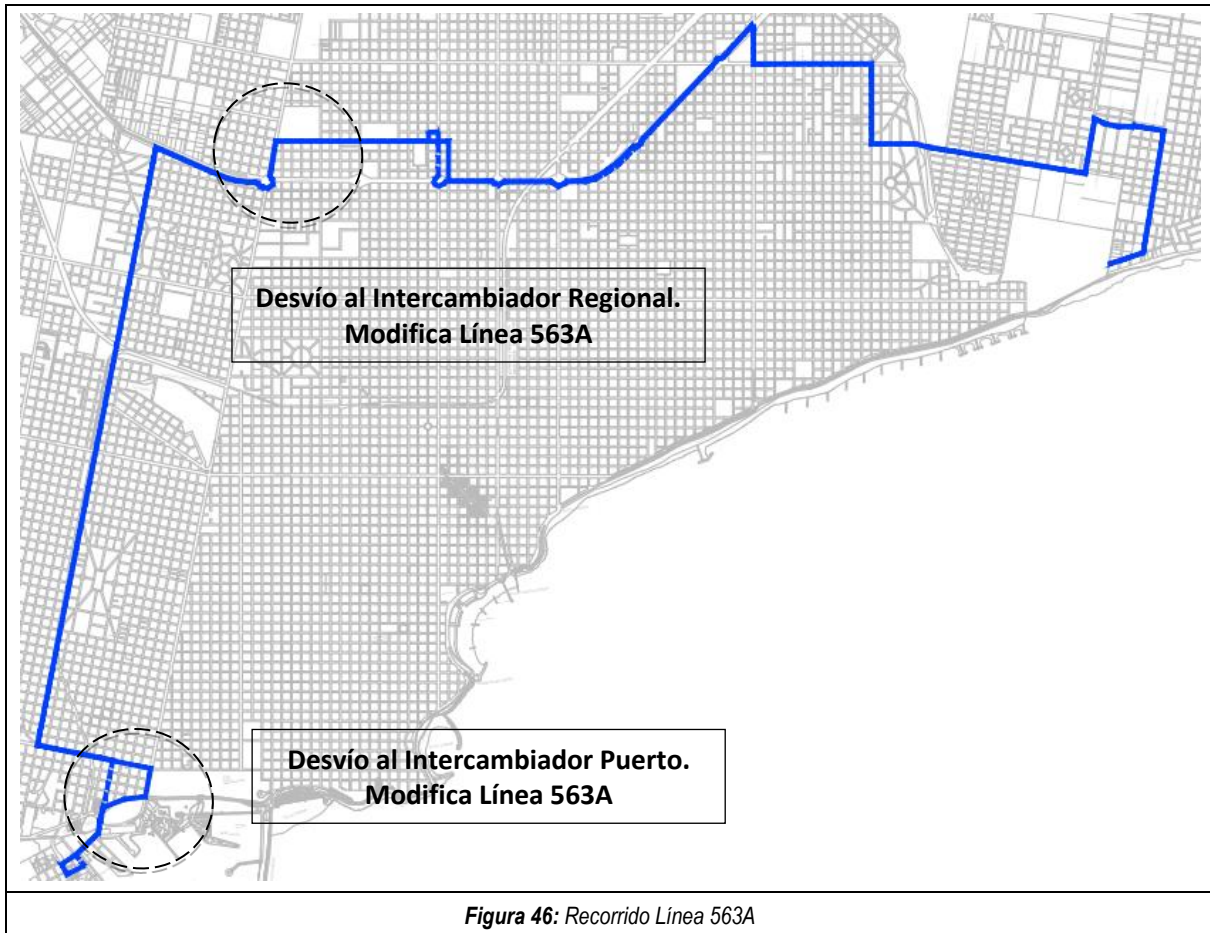






### G2.3.1. Modificaciones de corto plazo planificadas

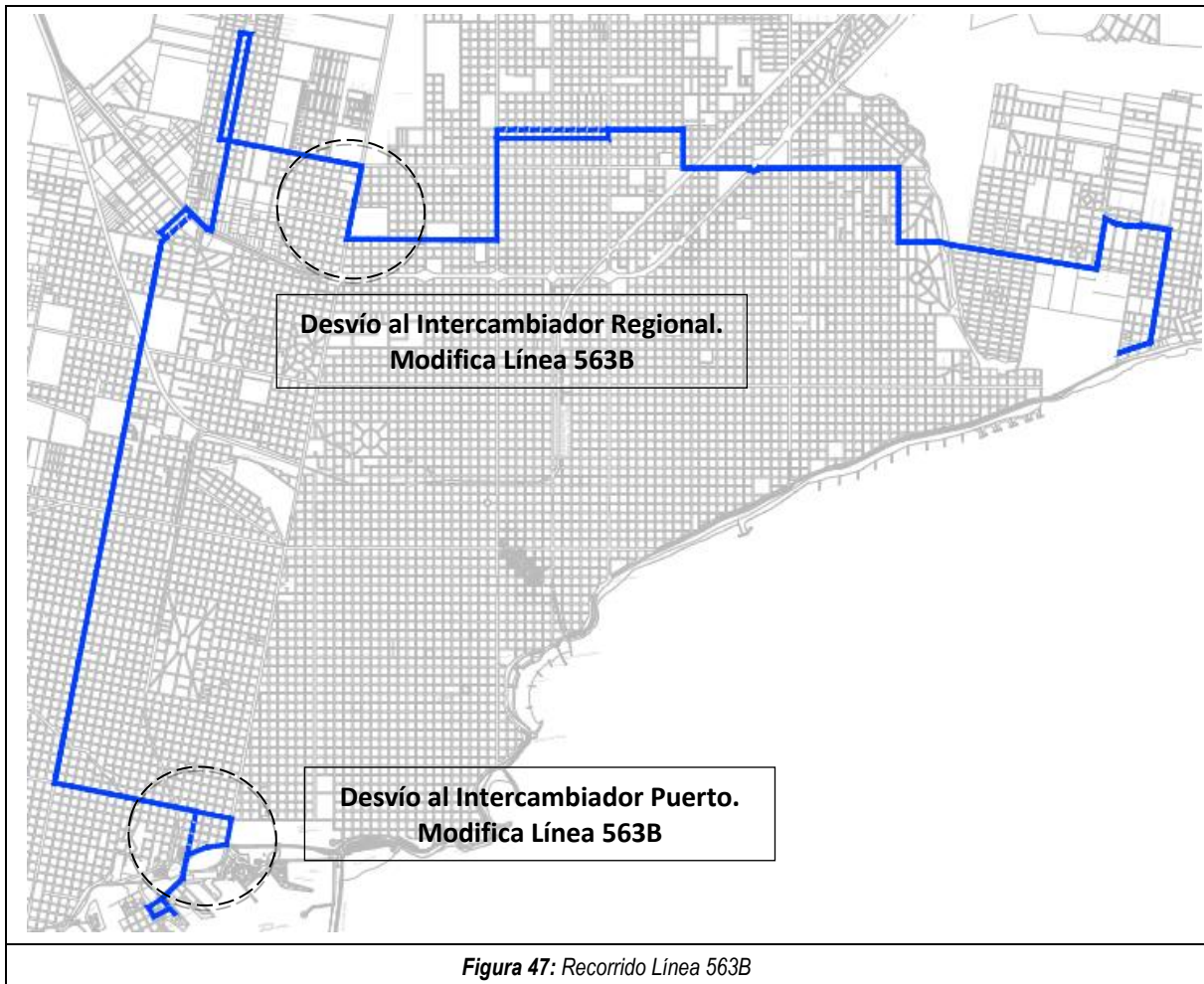
#### LÍNEA 563A (G2|M563A)



**1-2 (25,60 km):** Desde Av. Félix U. Camet y L. Kraglievich por Kagleievich, Costa Atlantica, L. Scaglia, Los Granados, San Francisco de Asís, M. Ghandi, su continuidad Monte Carballo, Av. J. M. Estrada, Av. Della Paolera, Av. Constitución, Av. Monseñor Zabala, su continuación Av. Champagnat, Bolívar, Tres Arroyos, Av. J.B. Justo, Av. Perón, Vértiz, Av. Tomás Edison, Av. Juan B. Justo, Av. de los Trabajadores, Av. De los Pescadores (ex Av. A), Av. Marlin, Av. De los Pescadores, Av. Prefectura Naval Argentina, Mariluz II (ex calle G) hasta Marlin.

**2-1 (24,80 km):** Desde Mariluz II (ex calle G) y Marlin, por Mariluz II, Av. Dorrego (ex Av. F), Av. De los Pescadores (ex Av. A), 12 de Octubre, Av. Tomás Edison, Vértiz, Av. Perón, Av. J.B. Justo, Tres Arroyos, Alte. Brown, República del Líbano, Av. Colón, Av. Champagnat, su continuación Av. Monseñor Zabala, Av. Constitución, Av. Della Paolera, Av. J. M. Estrada, Monte Carballo, su continuidad M. Ghandi, San Francisco de Asís, Los Granados, L. Scaglia, Costa Atlantica, Kagleievich hasta Ruta 11.

## LÍNEA 563B (G2|M563B)

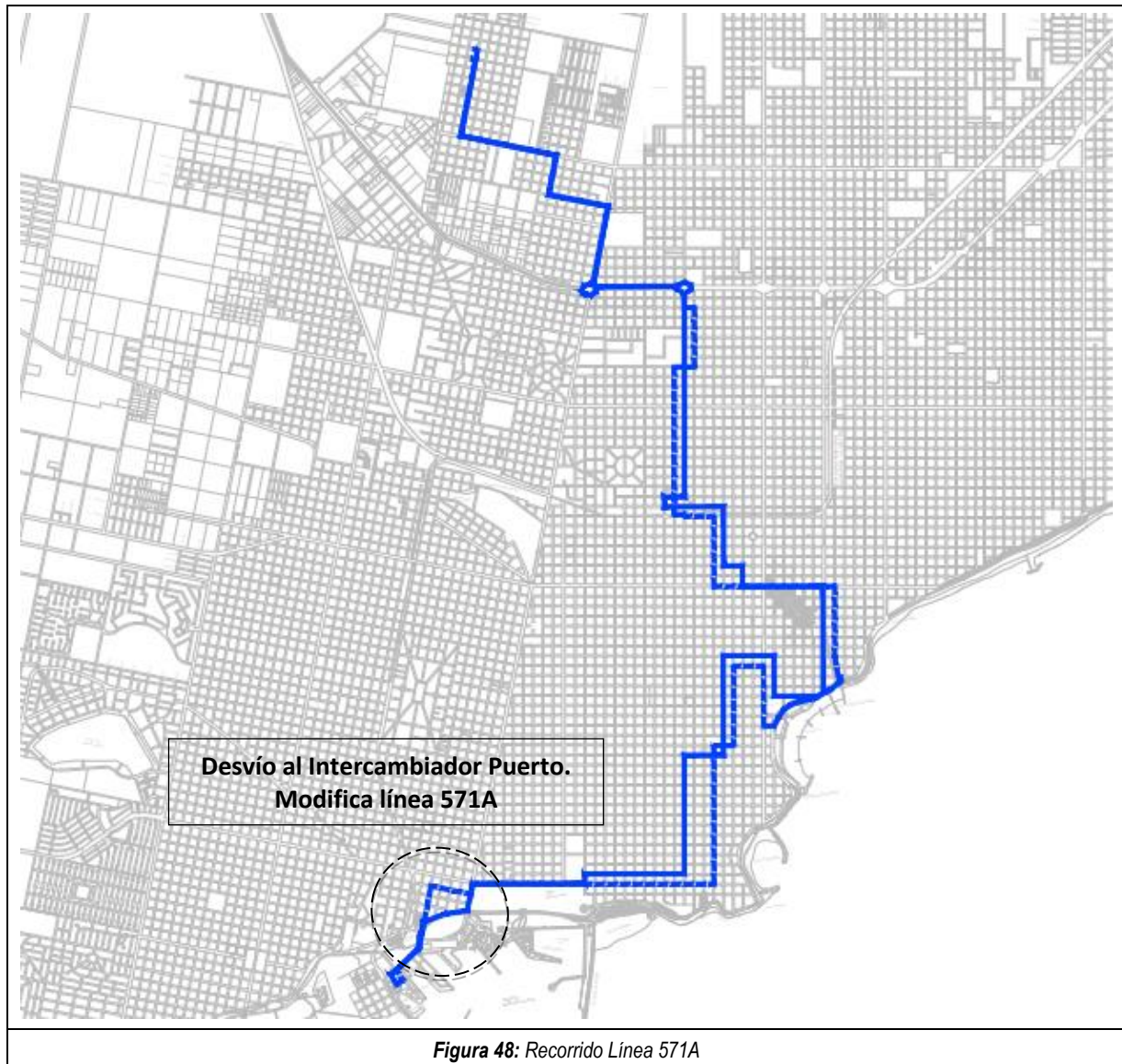


**1-2 (31,90 km):** Desde Av. Félix U. Camet y L. Kraglievich por Kraglievich, Costa Atlantica, Scaglia, Los Granados, San Francisco de Asís, M. Ghandi, Montes Carballo, Av. J. M. Estrada, Av. Della Paolera, Beruti, Cnel. Suarez, Av. Libertad, Arrué, Av. Colón, Tres Arroyos, Juan. B. Justo, Av. Dr. Arturo Alió, Av. Carlos Gardel, Tripulantes del Fournier, Calle 258, Rosales, Av. Centenario (Ruta Provincial 88), Lebensohn, Flores C., Av. Fortunato de la Plaza, Av. Tomás Edison, Av. Juan B. Justo, Av de los Trabajadores, Av. De los Pescadores (ex Av. A), Av. Marlin, Av. De los Pescadores, Av. Prefectura Naval Argentina, Mariluz II (ex calle G) hasta Marlin.

**2-1 (30,70 km):** Desde Mariluz II (ex calle G) y Marlin, por Mariluz II, Av. Dorrego (ex Av. F) , Av. De los Pescadores (ex Av. A), 12 de Octubre, Av. Tomás Edison, Av. Fortunato de la Plaza, Av. Perón, Rosales, Av. Carlos Gardel, Tripulantes de Fournier, Calle 258, Calle Rosales, Av. Carlos Gardel, Av. Dr. Arturo Alió, Juan B. Justo, Tres Arroyos, Av. Colón, Cnel. Suarez, Beruti, Av. Della Paolera, Av. J. M. Estrada, Montes Carballo, M. Ghandi, San Francisco de Asís, Los Granados, L. Scaglia, Costa Atlantica, Kraglievich hasta Ruta 11.



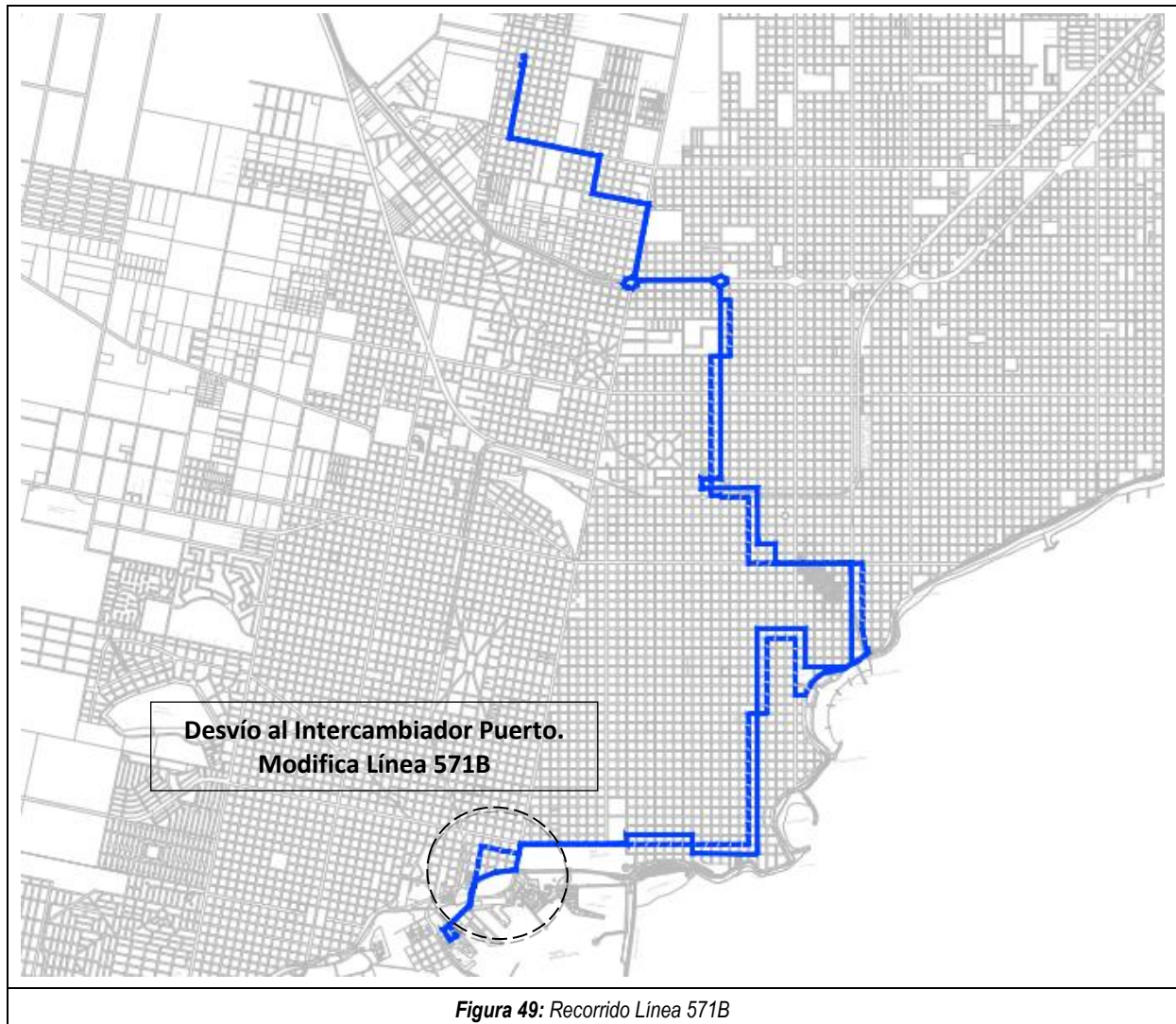
## LÍNEA 571A (G2|M571A)



**1-2 (19,40 km):** Desde Tripulantes del Fournier, y calle 230, por Tripulantes del Fournier, Av. Carlos Gardel, Ayolas, Canesa, Av. Juan B. Justo, Av. Champagnat, Alvarado, Olazábal, San Lorenzo, Deán Funes, Alberti, Jujuy, Falucho, Av. Independencia, Av. Pedro Luro, Av. P. Peralta Ramos, Buenos Aires, Bolívar, Santiago del Estero, Alberti, Alsina, Alvarado, Bernardo de Irigoyen, Almafuerce, Leandro N. Alem, Av. Juan B. Justo, Av de los Trabajadores, Av. De los Pescadores (ex Av. A), Marlin (ex calle E) y Mariluz II (ex calle G).

**2-1 (20,00 km):** Desde Mariluz II (ex calle G) y Marlin (ex calle E), por Mariluz II (ex calle G), Av. Dorrego (ex Av. F), Av. De los Pescadores (ex Av. A), 12 de Octubre, Acha, Av. Juan B. Justo, Leandro N. Alem, Rawson, Sarmiento, Gascón, Santa Fe, Av. Colón, Lamadrid, Av. P. Peralta Ramos, Diag. Alberdi Norte, 25 de Mayo, Av. Independencia, Rawson, Guido, Avellaneda, Chile, Castelli, Juncal, Alvarado, Av. Champagnat, Av. Juan B. Justo, Canesa, Ayolas, Av. Carlos Gardel, Tripulantes del Fournier y calle 230.

## LÍNEA 571B (G2|M571B)



**1-2 (19,8 km):** Desde Tripulantes del Fournier, y calle 230, por Tripulantes del Fournier, Av. Carlos Gardel, Ayolas, Canesa, Av. Juan B. Justo, Av. Champagnat, Alvarado, Olazábal, San Lorenzo, Deán Funes, Alberti, Jujuy, Falucho, Av. Independencia, Av. Pedro Luro, Av. P. Peralta Ramos, Buenos Aires, Bolívar, Santiago del Estero, Alberti, Aristóbulo del Valle, Julio A. Roca, Bernardo Irigoyen, Almaguere, Leandro N. Alem, Av. Juan B. Justo, Av de los Trabajadores, Av. De los Pescadores (ex Av. A), Marlin (ex calle E) y Mariluz II (ex calle G).

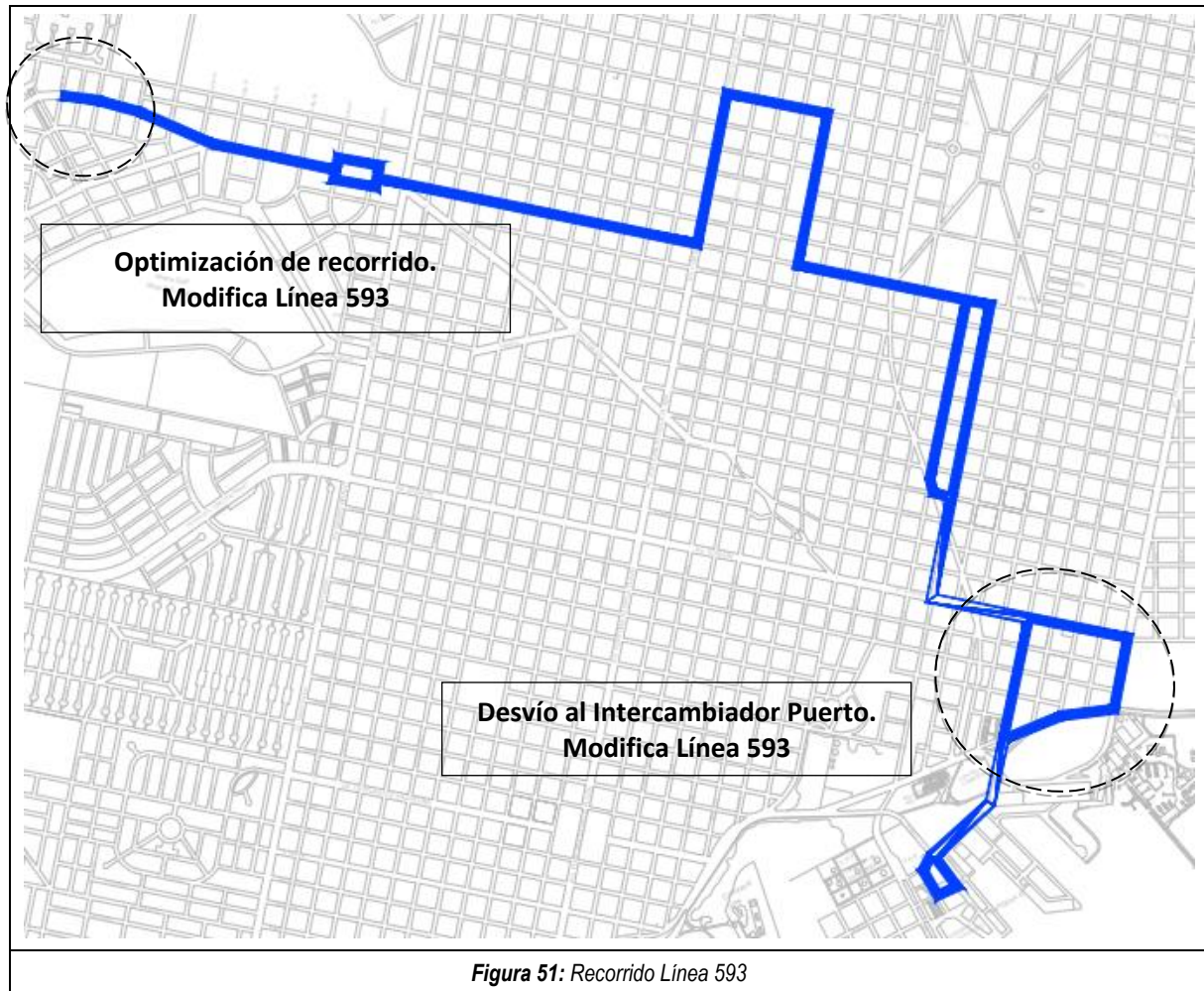
**2-1 (20,00 km):** Desde Mariluz II (ex calle G) y Marlin (ex calle E), por Mariluz II (ex calle G), Av. Dorrego (ex Av. F), Av. De los Pescadores (ex Av. A), 12 de Octubre, Acha, Av. Juan B. Justo, Leandro N. Alem, Rawson, Sarmiento, Gascón, Santa Fe, Av. Colón, Lamadrid, Av. P. Peralta Ramos, Diag. J. B. Alberdi norte, su continuación 25 de Mayo, Av. Independencia, Rawson, Guido, Avellaneda, Chile, Castelli, Juncal, Alvarado, Av. Champagnat, Av. Juan B. Justo, Canesa, Ayolas, Av. Carlos Gardel, Tripulantes del Fournier, y calle 230.







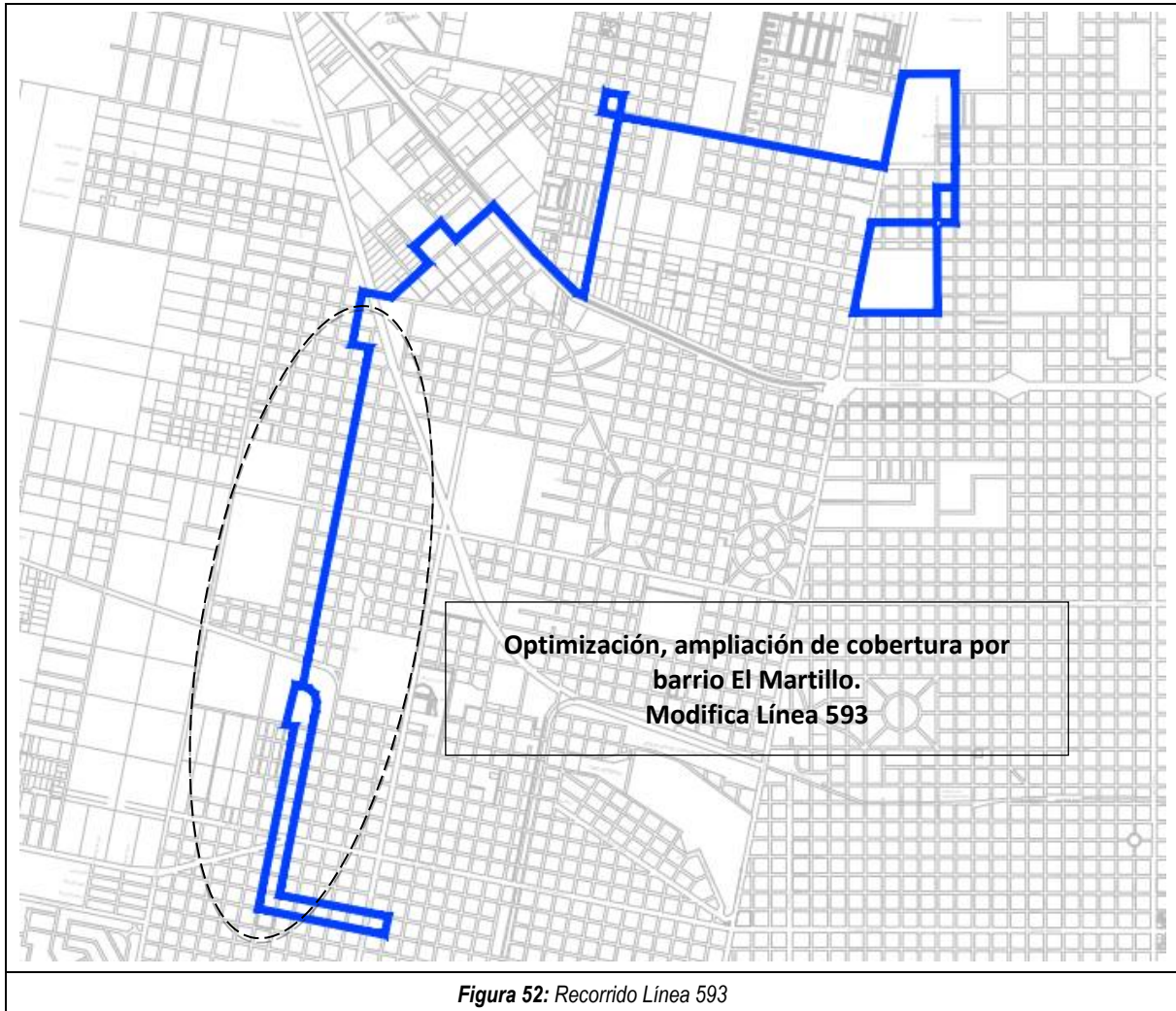
## LÍNEA 593 Este (G2|M593Este)



**1-2 (8,71 km):** Desde Mariluz II (ex calle G) y Marlin (ex calle E), por Mariluz 2 (ex calle G), Av. Dorrego, Av. De los Pescadores (ex Av. A), 12 de Octubre, Av. Tomás Edison, Ortiz de Zarate, Cerrito, Tripulantes de Fournier, Galicia, Av. Fortunato de la Plaza, Cerrito hasta Calle 75

**2-1 (8,9 km):** Desde Cerrito y Calle 75, retoma por Cerrito, Av. Fortunato de la Plaza, Galicia, Tripulantes de Fournier, Cerrito, Hernandarias, Triunvirato, Ortiz de Zarate, Av. Tomás Edison, Av. Juan B. Justo, Av de los Trabajadores, Av. De los Pescadores (ex Av. A), Marlin (ex calle E) y Mariluz II (ex calle G).

## LÍNEA 593 Oeste (G2|M593Oeste)



**1-2 (12,8 km):** Tres Arroyos y Rodríguez Peña por Tres Arroyos, Juan B. Justo, Remedios de Escalada, Gral. Roca, Jose Maria Calaza, Av. Juan B. Justo, Carlos Gardel, Tripulantes de Fournier, Juan de Dios Filiberto, Rosales, Av. Peron, Genova, Azcuénaga Maizani, Fresedo, Darienzo, Génova, Tetamanti, Gutenberg, Int. Mac Gaul, Calabria, Udine, Calabria Bis, Friuli, Calabria, A. Valentini hasta Carasa

**2-1 (11,3 km):** Desde Carasa y A. Valentini, por Carasa, Bestoso, Sicilia, Udine, Calabria, Int. Mac. Gaul, Gutenberg, Tetamanti, Génova, Darienzo, Fresedo, Azcuénaga, Marzani, Génova, Av. Perón, Rosales, Av. Carlos Gardel, Av. Juan B. Justo, Juan B. Justo, José María Calaza, Gral. Roca, Grecia, Rodríguez Peña hasta Tres Arroyos.

## Grupo 3 | SUBURBANAS

### G3.1. Diagrama de frecuencias mínimas

Tabla 5. DIAGRAMA DE FRECUENCIAS MÍNIMAS   SUBURBANAS																					
Franja horaria	Frecuencia por hora																				
	511 Alfar	511 G	511 CH	511 Acan	512 A	512 B	512 N	542	544U	543	581	715	716U	511 rondin	717	718U	717 Esc	720 A	720 B	720 C	720 Esc
00:00 - 01:00	D	1	1	1	D	D	1	1	D	1	1	D	1	D	1	D	D	1	D	D	D
01:00 - 02:00	D	1	1	1	D	D	1	1	1	1	1	D	1	D	1	D	D	1	D	D	D
02:00 - 03:00	D	1	D	1	D	D	1	1	1	1	1	D	1	D	1	D	D	1	D	D	D
03:00 - 04:00	D	1	1	1	D	D	1	1	1	1	1	1	1	D	1	D	D	1	D	1	D
04:00 - 05:00	2	1	1	1	D	D	1	1	1	1	1	1	1	D	1	D	D	1	D	1	D
05:00 - 06:00	2	3	1	2	D	D	4	3	2	3	3	1	1	D	2	D	D	2	D	1	D
06:00 - 07:00	2	4	1	2	3	5	D	3	2	3	3	1	1	D	3	2	D	1	1	2	D
07:00 - 08:00	2	4	2	2	6	5	D	4	2	4	3	2	1	D	3	2	1	2	1	2	1
08:00 - 09:00	4	3	1	1	4	5	D	4	2	4	3	1	1	D	3	1	D	3	D	1	D
09:00 - 10:00	2	3	1	1	3	3	D	4	2	4	3	1	1	D	3	1	D	2	D	1	D
10:00 - 11:00	3	3	1	2	3	4	D	3	2	4	3	1	1	D	3	1	D	2	D	1	D
11:00 - 12:00	3	4	1	2	4	4	D	4	2	4	3	1	1	D	2	1	D	2	D	2	D
12:00 - 13:00	2	4	2	2	3	4	D	4	2	4	3	1	1	D	3	1	1	1	1	2	1
13:00 - 14:00	3	3	1	1	3	4	D	4	2	4	3	1	1	D	2	1	1	2	1	2	1
14:00 - 15:00	3	3	1	1	5	4	D	4	2	4	3	1	1	D	3	1	D	1	D	1	D
15:00 - 16:00	3	4	1	1	5	4	D	3	2	4	3	1	1	D	3	1	D	2	D	1	D
16:00 - 17:00	3	4	1	2	4	4	D	4	2	4	3	2	1	D	3	2	D	2	D	2	D
17:00 - 18:00	3	4	2	2	4	4	D	4	2	4	3	1	1	D	3	2	1	2	1	2	1
18:00 - 19:00	2	3	2	2	3	4	D	4	2	4	3	1	1	D	3	2	D	1	1	2	D
19:00 - 20:00	2	2	1	1	2	4	D	4	1	4	3	1	1	D	2	1	D	1	D	1	D
20:00 - 21:00	2	2	1	1	3	3	D	3	1	4	3	1	1	D	2	1	D	1	D	1	D
21:00 - 22:00	1	2	1	1	D	D	3	2	1	3	3	1	1	D	1	1	D	D	1	1	D
22:00 - 23:00	D	1	1	1	D	D	2	2	1	2	2	D	1	D	1	D	D	1	D	D	D
23:00 - 24:00	D	1	1	1	D	D	2	2	1	2	1	D	1	D	1	D	D	1	D	D	D
<b>TOTAL SERVICIO</b>	<b>44</b>	<b>62</b>	<b>27</b>	<b>33</b>	<b>55</b>	<b>61</b>	<b>16</b>	<b>70</b>	<b>37</b>	<b>74</b>	<b>59</b>	<b>21</b>	<b>24</b>	<b>0</b>	<b>51</b>	<b>21</b>	<b>4</b>	<b>34</b>	<b>7</b>	<b>27</b>	<b>4</b>

(D) corresponde a un horario cuya demanda fue absorbida por una línea complementaria que garantiza el servicio en el territorio cubierto.

Nota: en aquellos ramales en los que se disponen frecuencias mínimas menores o iguales a una unidad por hora el poder concedente podrá fijar para cada frecuencia un horario de prestación a fin de regular la coordinación del servicio en aéreas de interés público, sin que este afecte el esquema de frecuencias aprobado.

### G3.2. Diagrama operativo de kilómetros

<b>Tabla 6. DIAGRAMA OPERATIVO DE KILÓMETROS   SUBURBANAS</b>					
<b>Línea</b>	<b>Ida (km)</b>	<b>Vuelta (km)</b>	<b>Longitud Total (km)</b>	<b>Vueltas diarias</b>	<b>Km Diarios</b>
<b>511 Alfar</b>	24,9	25,8	50,7	44	2.230,8
<b>511 G</b>	26,2	26,7	52,9	62	3.279,8
<b>511 CH</b>	50,7	50,6	101,3	27	2.735,1
<b>511 Acan</b>	32,4	34	66,4	33	2.191,2
<b>512 A</b>	13,9	16	29,9	55	1.644,5
<b>512 B</b>	17	17,6	34,6	61	2.110,6
<b>512 N</b>	20,4	22,8	43,2	16	691,2
<b>542</b>	27,4	26,9	54,3	70	3.801
<b>544U</b>	19	16,3	35,3	37	1.306,1
<b>543</b>	31,2	29,4	60,6	74	4.484,4
<b>581</b>	33,5	36,2	69,7	59	4.112,3
<b>715</b>	22,9	21,5	44,4	21	932,4
<b>716U</b>	45,4 (**)		45,4	24	1.089,6
<b>717</b>	44,8	43,3	88,1	51	4493,1
<b>718U</b>	42,5 (**)		42,5	21	892,5
<b>717 Esc</b>	58,2	48,7	106,9	4	427,8
<b>720 A</b>	22,4	20,7	43,1	41	1.767,1
<b>720 B</b>	32,7	31,2	63,9	7	447,3
<b>720 C</b>	31,8	31,6	63,4	27	1.711,8
<b>715 Esc</b>	36,5	33,7	70,2	4	280,8
<b>TOTAL ANUAL</b>					<b>40.330,4</b>

(\*\*) Corresponden a líneas con recorridos cerrados.

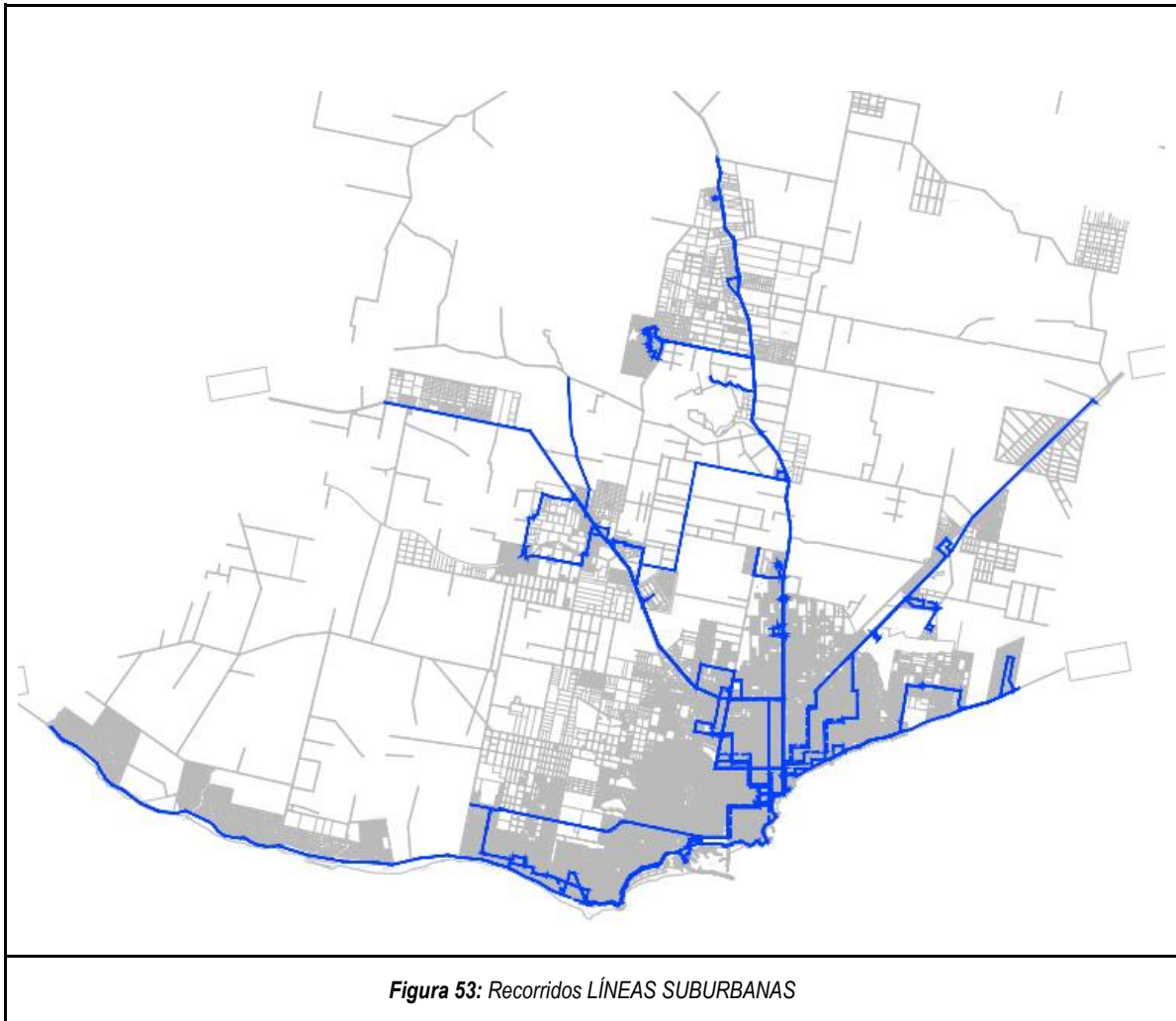
(\*) Corresponden a líneas con tarifa plana.

(1) Máxima frecuencia de la línea durante el día.

(2) Cantidad de unidades necesarias en circulación durante la hora punta para el cumplimiento de la frecuencia.

(3) Frecuencia de cada línea durante la hora punta.

### **G3.3. Recorridos Líneas Suburbanas**

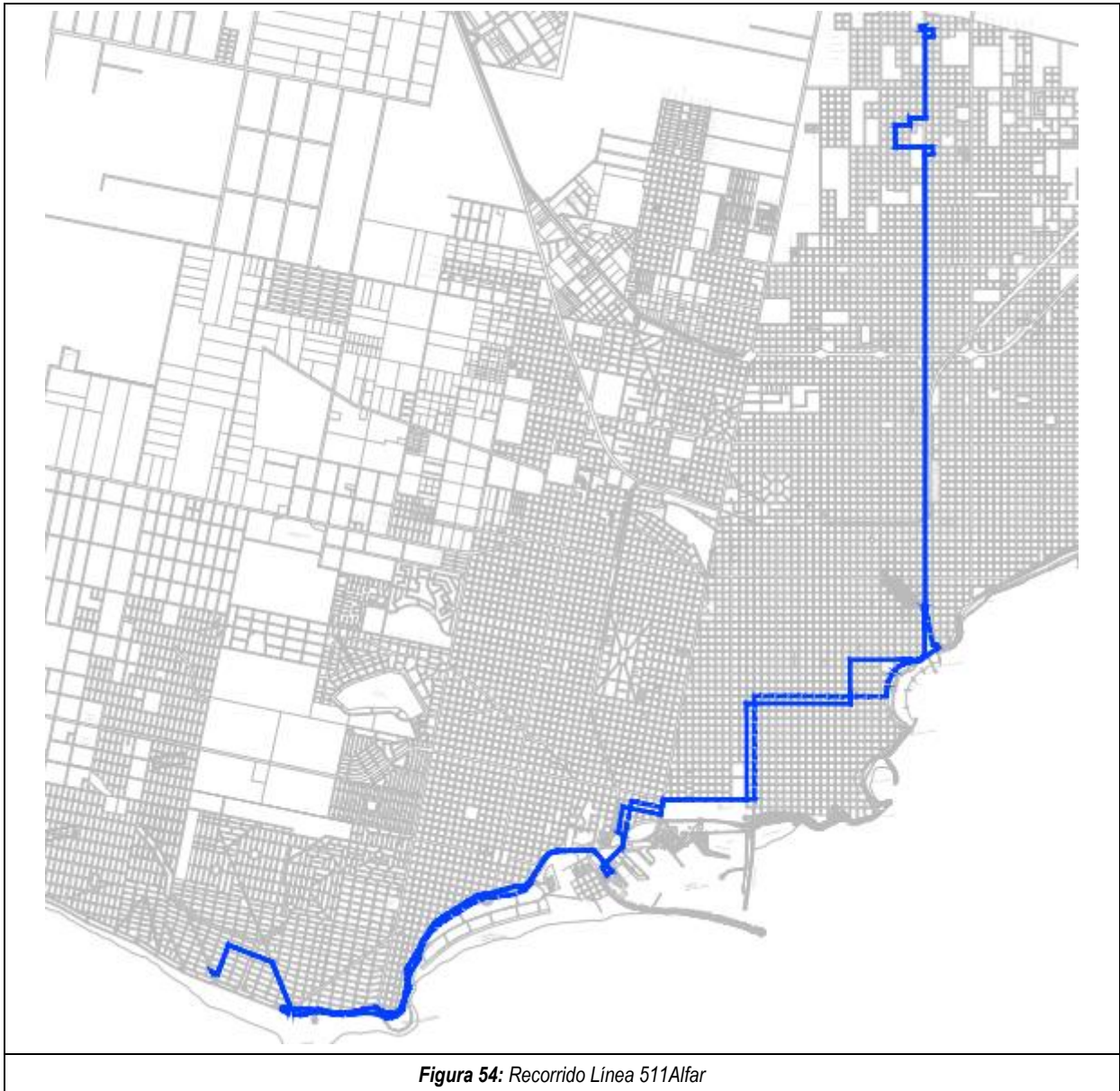


### **LÍNEAS SUBURBANAS**

511A-511G-511CH-511ACANT-512A-512B-512N-542-544U-543-581-715-716U-717-718U-717Esc-720A-720B-720C-720Esc



## LÍNEA 511 Alfar (modificación planificada en G3|M511Alfar)



**Figura 54:** Recorrido Línea 511Alfar

**1-2 (24,90 km):** Desde Av. Pedro Luro y Carrillo, por Av. Pedro Luro, Portugal, Rivadavia, República Árabe Siria, Moreno, Leguizamón, Av. Pedro Luro, Av. P. Peralta Ramos, Buenos Aires, Alberti, Alsina, Almafuerde, Leandro N. Alem, Av. Juan B. Justo, Bermejo, Magallanes, Diagonal San Gabriel, Av. De los Pescadores (ex Av. A), Av. Dorrego (ex Av. F), Av. De los Trabajadores, Diagonal Estados Unidos, Santa María de Oro, Toscana (Calle 415), Cnel. De Marina David Jewett y Diagonal Centro.

**2-1 (25,80 km):** Desde Cnel. De Marina David Jewett y Diagonal Centro, por Cnel. De Marina David Jewett, Toscana (Calle 415), Santa María de Oro, Diagonal Estados Unidos, Av. De los Trabajadores, Av. Dorrego (ex Av. F), Marlin (ex calle E), Mariluz II (ex calle G), Av. Dorrego (ex Av. F), Av. De los Pescadores (ex Av. A), 12 de Octubre, Acha, Av. Juan B. Justo, Leandro N. Alem, Formosa, Sarmiento, Av. P. Peralta Ramos, Diagonal J. B. Alberdi sur, Av. Pedro Luro, Bayley, 25 de Mayo, Leguizamón, Moreno, República Árabe Siria, Rivadavia, Portugal, Av. Pedro Luro, A. Amaya, 25 de Mayo, Carrillo hasta Av. Pedro Luro.



## LÍNEA 511G (modificación planificada en G3|M511G)



*Figura 55: Recorrido Línea 511G*

**1-2 (26,20 km):** Desde Av. Pedro Luro y Carrillo, por Av. Pedro Luro, Portugal, Rivadavia, República Árabe Siria, Moreno, Leguizamón, Av. Pedro Luro, Av. P. Peralta Ramos, Buenos Aires, Alberti, Alsina, Almagro, Leandro N. Alem, Av. Tomás Edison, Av. Jorge Newbery, Calle 493 y Calle 20.

**1-2 (26,70 km):** Desde Calle 493 y Calle 20, por 493, Av. Jorge Newbery, su continuidad por Av. Edison, su continuidad por Leandro N. Alem, Formosa, Sarmiento, Av. P. Peralta Ramos, Diagonal J. B. Alberdi sur, Av. Pedro Luro, Bayley, 25 de Mayo, Leguizamón, Moreno, República Árabe Siria, Rivadavia, Portugal, Av. Pedro Luro, A. Amaya, 25 de Mayo, Carrillo hasta Av. Pedro Luro.

## LÍNEA 511 CH (modificación planificada en G3|M511CH)

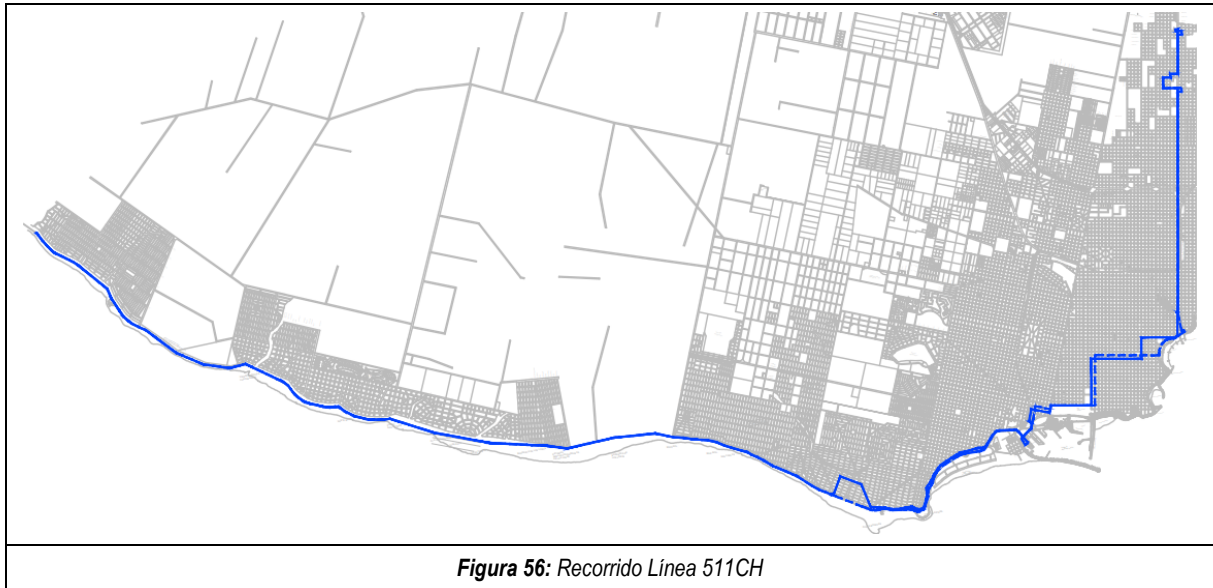


Figura 56: Recorrido Línea 511CH

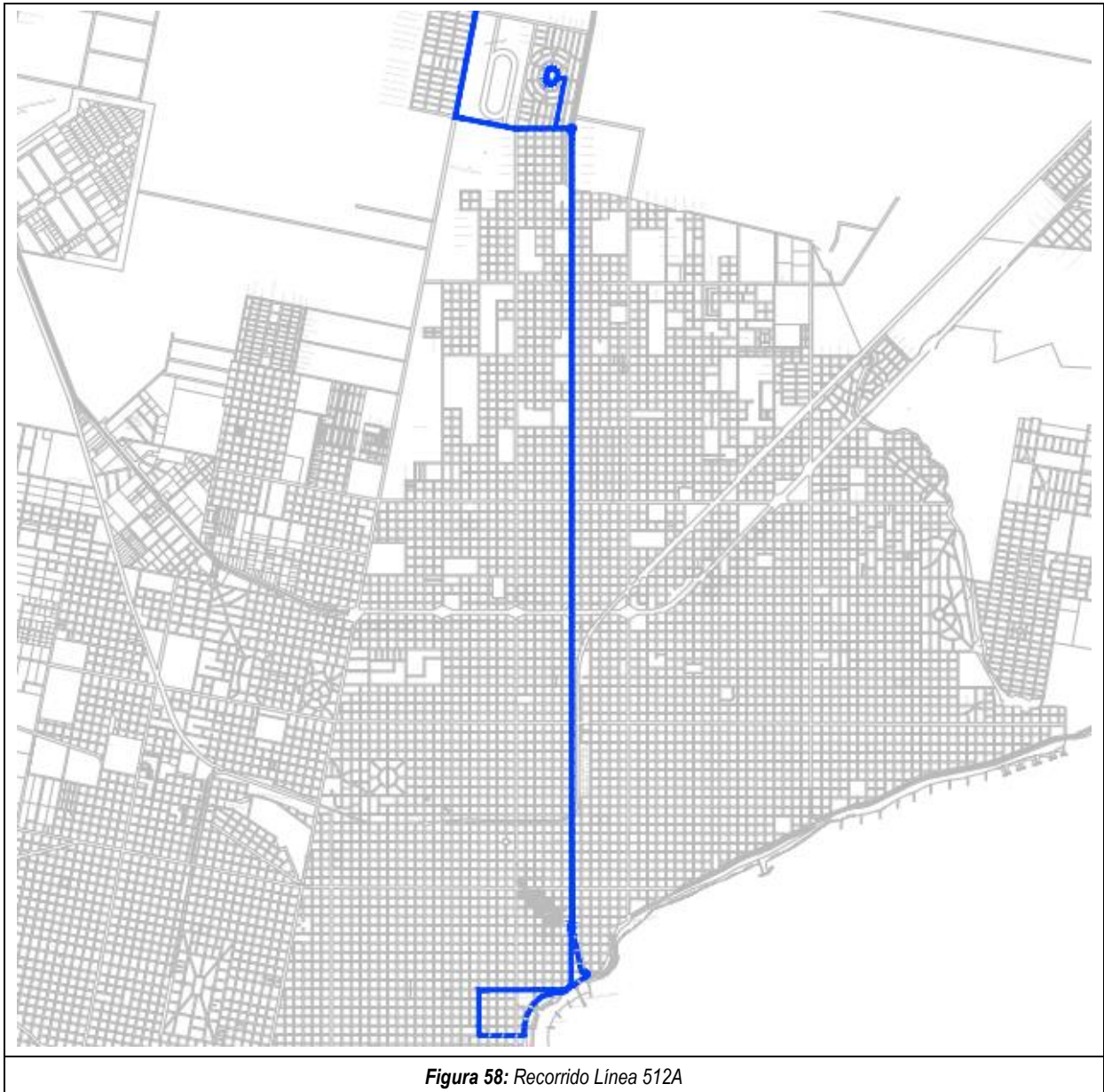
**1-2 (50,70 km):** Desde Av. Pedro Luro y Carrillo, por Av. Pedro Luro, Portugal, Rivadavia, República Árabe Siria, Moreno, Leguizamón, Av. Pedro Luro, Av. P. Peralta Ramos, Buenos Aires, Alberti, Alsina, Almafuerde, Leandro N. Alem, Av. Juan B. Justo, Bermejo, Magallanes, Diagonal San Gabriel, Av. De los Pescadores (ex Av. A), Av. Dorrego (Av. F), Av. De los Trabajadores, Diagonal Estados Unidos, Santa María de Oro, Toscana (Calle 415), Ruta Provincial 11 y Diagonal Lisandro de la Torre (c 105 San Eduardo del Mar).

**2-1 (50,60 km):** Desde Ruta Provincial 11 y Diagonal Lisandro de la Torre (c 105 San Eduardo del Mar), por Ruta Provincial 11, su continuación Av. De los Trabajadores, Av. Dorrego (ex Av. F), Marlin (ex calle E), Mariluz II (ex calle G), Av. Dorrego (ex Av. F), Av. De los Pescadores (ex Av. A), 12 de Octubre, Acha, Av. Juan B. Justo, Leandro N. Alem, Formosa, Sarmiento, Av. P. Peralta Ramos, Diagonal J. B. Alberdi norte, Av. Pedro Luro, Bayley, 25 de Mayo, Leguizamón, Moreno, República Árabe Siria, Rivadavia, Portugal, Av. Pedro Luro, A. Amaya, 25 de Mayo, Carrillo hasta Av. Pedro Luro.





## LÍNEA 512A



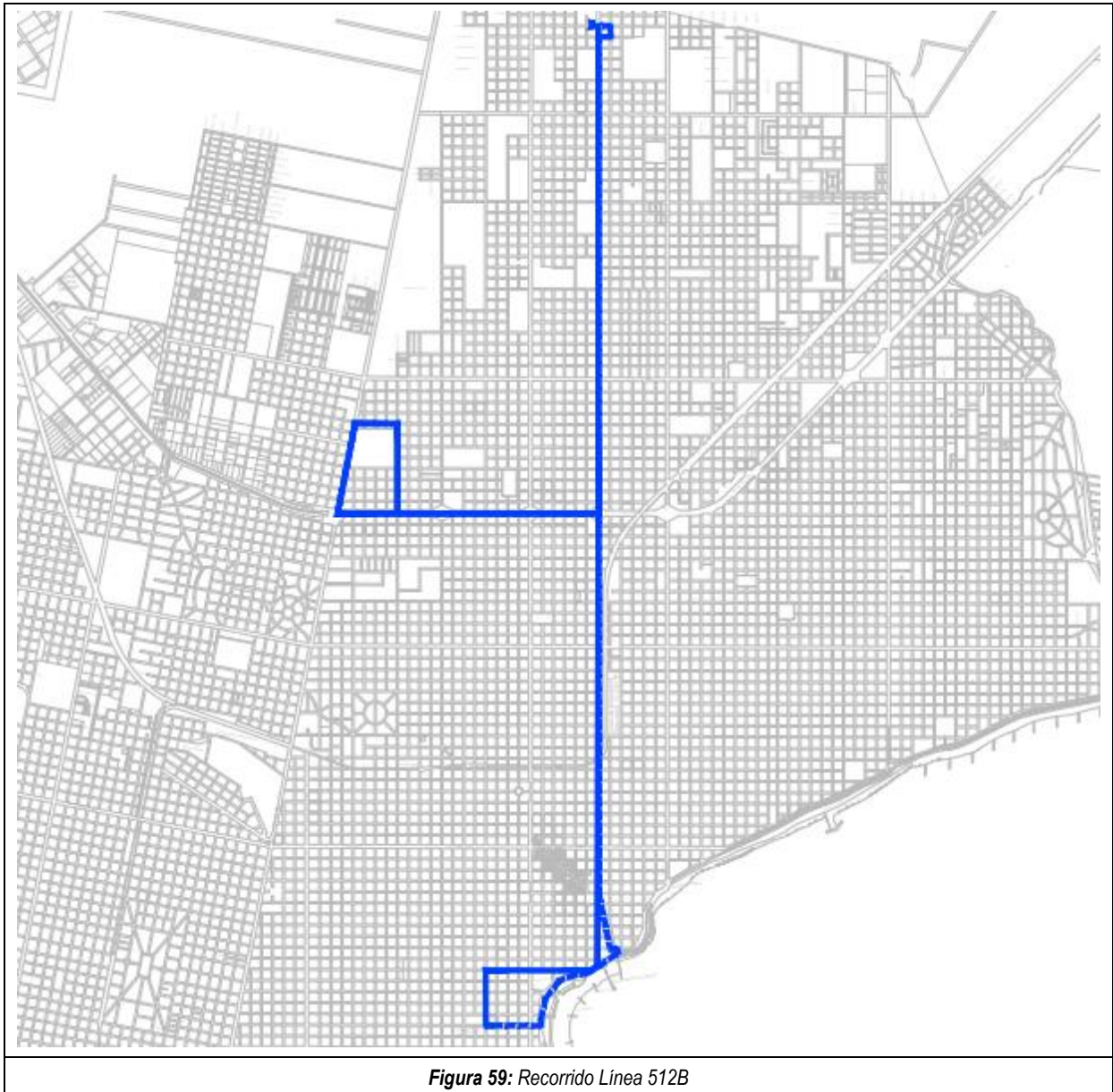
*Figura 58: Recorrido Línea 512A*

**1-2 (13,90 km):** Desde Av. Juan B. Justo y Av. Elías Antunez, por Av. Juan B. Justo, Av. Héctor Tarantino, Av. Pedro Luro, Av. P. Peralta Ramos, Buenos Aires, Alberti hasta Sarmiento.

**2-1 (16 km):** Desde Alberti y Sarmiento, por Sarmiento, Av. P. Peralta Ramos, Diagonal J. B. Alberti sur, Av. Pedro Luro, Av. Héctor Tarantino, Rivadavia, Av. Del Hipódromo, Vilert, retoma por Av. Del Hipódromo, Rivadavia, Av. Héctor Tarantino, Av. Juan B. Justo y Av. Elías Antunez.

- Se permite giro a la izquierda en Av. Juan B. Justo y Tarantino

## LÍNEA 512B



**1-2 (17,00 km):** Desde Av. Pedro Luro y Carrillo, por Av. Pedro Luro, Av. Champagnat, Rodriguez Peña, Estado de Israel, Av. Juan B. Justo, Av. Champagnat, Av. Pedro Luro, Av. P. Peralta Ramos, Buenos Aires, Alberti hasta Sarmiento.

**2-1 (17,60 km):** Desde Alberti y Sarmiento, por Sarmiento, Av. P. Peralta Ramos, Diagonal J. B. Alberti sur, Av. Pedro Luro, Av. Champagnat, Rodriguez Peña, Estado de Israel, Av. Juan B. Justo, Av. Champagnat, Av. Pedro Luro, A. Amaya, 25 de Mayo, Carrillo y Av. Pedro Luro.

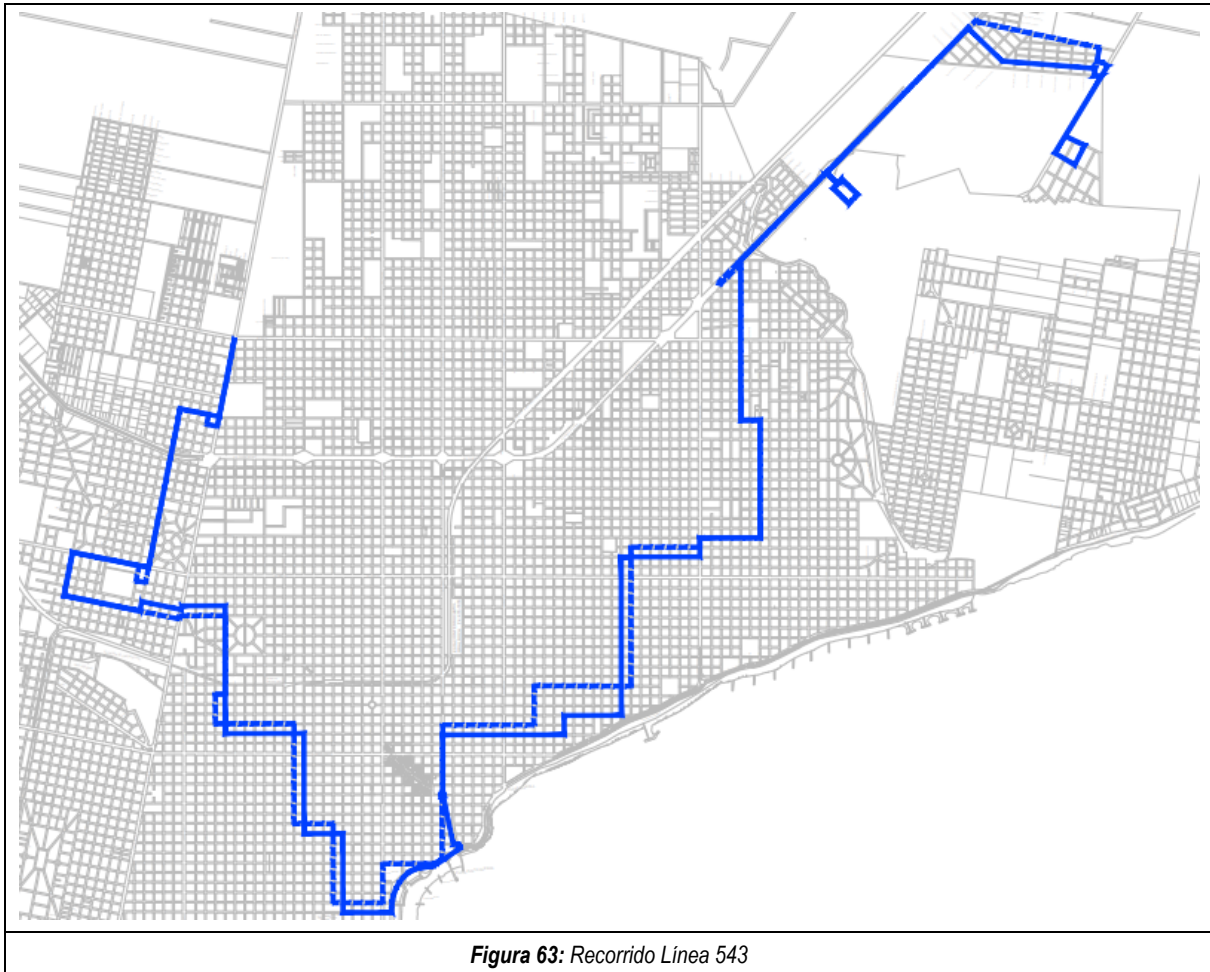
- Se permite giro a la izquierda en Av. Juan B. Justo y Tarantino







## LÍNEA 543 (modificación planificada en G3|M543)



**1-2 (31,2 km):** Desde Av. Juan B. Justo y Av. Dr. Arturo Alió, por Juan B. Justo, Lobería, 12 de Octubre, Av. Polonia, Vértiz, Int. Camusso, 12 de Octubre, Magnasco, Av. J. B. Justo, Neuquén, Matheu, Jujuy, Alvarado, Santa Fe, Alberti, Sarmiento, Av. P. Peralta Ramos, Diagonal J. B. Alberdi sur, su continuidad Av. Pedro Luro, Jujuy, Brandsen, 20 de Septiembre, Strobel, Belisario Roldán, Av. Constitución, Marcos Sastre, Acevedo, Montes Carballo, Mariani, Av. Monseñor Zabala, Ruta Provincial 2, ingreso Aeropuerto Mar del Plata, egreso Aeropuerto Mar del Plata, Ruta Provincial 2, Sub. Oficial 1° Luis Gallo, L. Sevilla, Ten. Alejandro Dachary, Camino Estación Camet-El retazo, Calle 3 y Calle 10 (El Retazo)

**2-1 (29,4 km):** Calle 3 y Calle 10 (El Retazo), por Calle 10, Calle 18, Camino Estación Camet-El retazo, Ten. Alejandro Dachary, Soldado Ricardo M. Gurrieri, C rodriguez, Crucero Ara Gral. Belgrano, Ruta Provincial 2, ingreso Aeropuerto Mar del Plata, egreso Aeropuerto Mar del Plata, Ruta Provincial 2, Av. Monseñor Zabala, Mariani, Montes Carballo, Acevedo, Marcos Sastre, Av. Constitución, Artigas, G. Rejón, Ricardo Gutiérrez/Guido, Ayacucho, España, Av. Pedro Luro, Av. P. Peralta Ramos, Buenos Aires, Av. Colón, Las Heras, Rawson, Santiago del Estero, Avellaneda, España, Formosa, Dorrego, Matheu, Italia, Av. J. B. Justo, Int. Camusso, Vértiz, Av. Polonia, Magallanes, Herminia Brumana, 12 de Octubre, Lobería, Solis, Labarden, Av. Juan B. Justo y Av. Arturo Alió.

- Se permite giro a la izquierda en Vértiz y Int. Camusso

## LÍNEA 544U

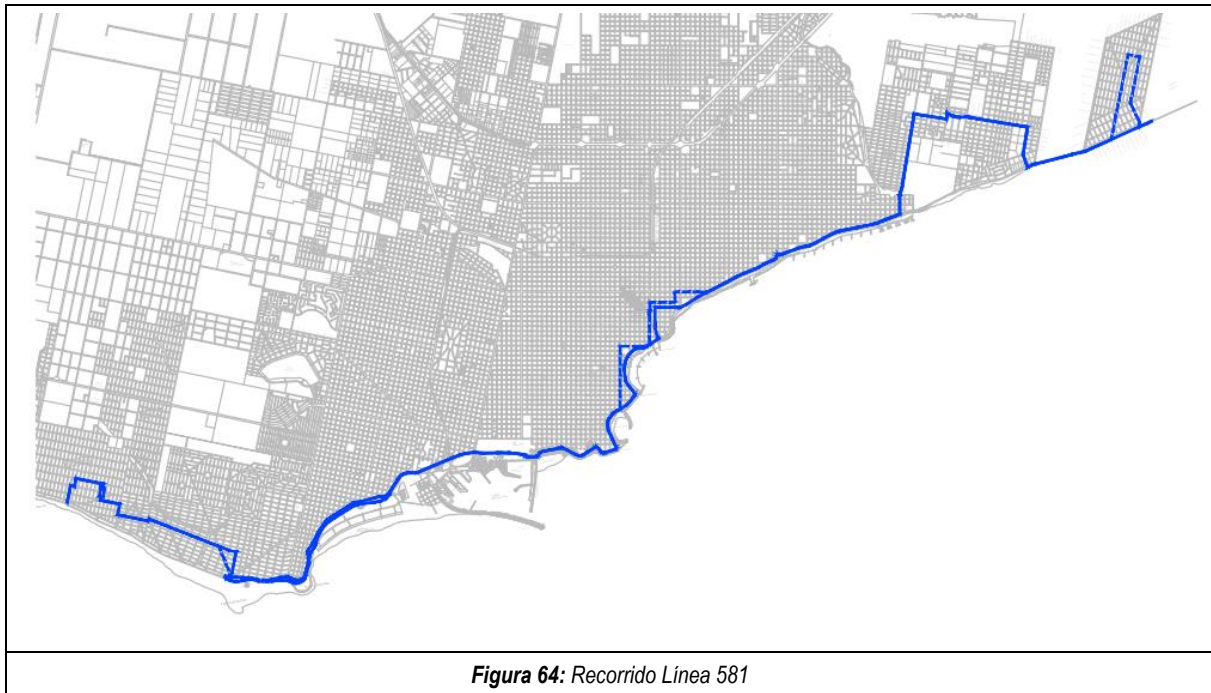
Línea con tarifa plana



**1-2 (19 km):** Desde Av. Monseñor Zabala y Av. Constitución, por Av. Monseñor Zabala, Ruta Provincial 2, Sub. Oficial 1° Luis Gallo, Cabo Mario R. Luna, Crucero Ara Gral. Belgrano, Ruta Provincial 2, F. Camet, Nahuel Huapi, E. Segura, Estación Camet, Moyano, Ruta Provincial 2, Aquasol.

**2-1 (16,3 km):** Desde Aquasol, Ruta Provincial 2, C. Rivadavia, C. Moyano, Estación Camet, E. Segura, Nahuel Huapi, F. Camet, Ruta Provincial 2, Crucero Ara Gral. Belgrano, Cabo Mario R. Luna, Sub. Oficial 1° Luis Gallo, Ruta Provincial 2, Av. Monseñor Zabala y Av. Constitución.

**LÍNEA 581 (modificación planificada en G3|M581Sur, G3|581Norte, sumando G3|581 Alimentadora Camet)**



*Figura 64: Recorrido Línea 581*

**1-2 (33,50 km):** Desde Calle 461 y Ruta Provincial 11, por Calle 461, Calle 8, Calle 459, Calle 10, Calle 445, Calle 10, Calle 445, Calle 6 Bis, Calle 445, Calle 6, calle 435, Calle 2 Bis, Santa María de Oro, Castilla y León (Calle 403), Av. De los Trabajadores, Paseo G. Guillermo Volpe, Av. P. Peralta Ramos, Diag. Alberdi norte, su continuidad 25 de Mayo, Hipólito Yrigoyen, Av. P. Peralta Ramos, su continuidad Av. Félix U. Camet, Av. Fray Luis Beltrán, Los Talas, San Francisco de Asís, Los Granados, Houssay, Ruta Provincial 11 hasta el GADA.

**2-1 (36,20 km):** Desde GADA por Ruta Provincial 11, Calle 26, Calle 25, Av. Central, retoma por ruta 11, Houssay, Los Granados, San Francisco de Asís, Los Talas, Av. Fray Luis Beltrán, Av. Félix U. Camet, su continuidad Blvr. Marítimo Patricio P. Ramos, Av. Independencia, Balcarce, La Rioja, Av. Pedro Luro, Av. P. Peralta Ramos, Buenos Aires, Av. Colón, Av. P. Peralta Ramos, su continuidad Av. De los Trabajadores, Diagonal Estados Unidos, Santa María de Oro, su continuidad Calle 2 Bis, Calle 435, Calle 6, Calle 445, Calle 6 Bis, Calle 445, Calle 10, Calle 459, Calle 8, Calle 461 hasta Ruta Provincial 11.

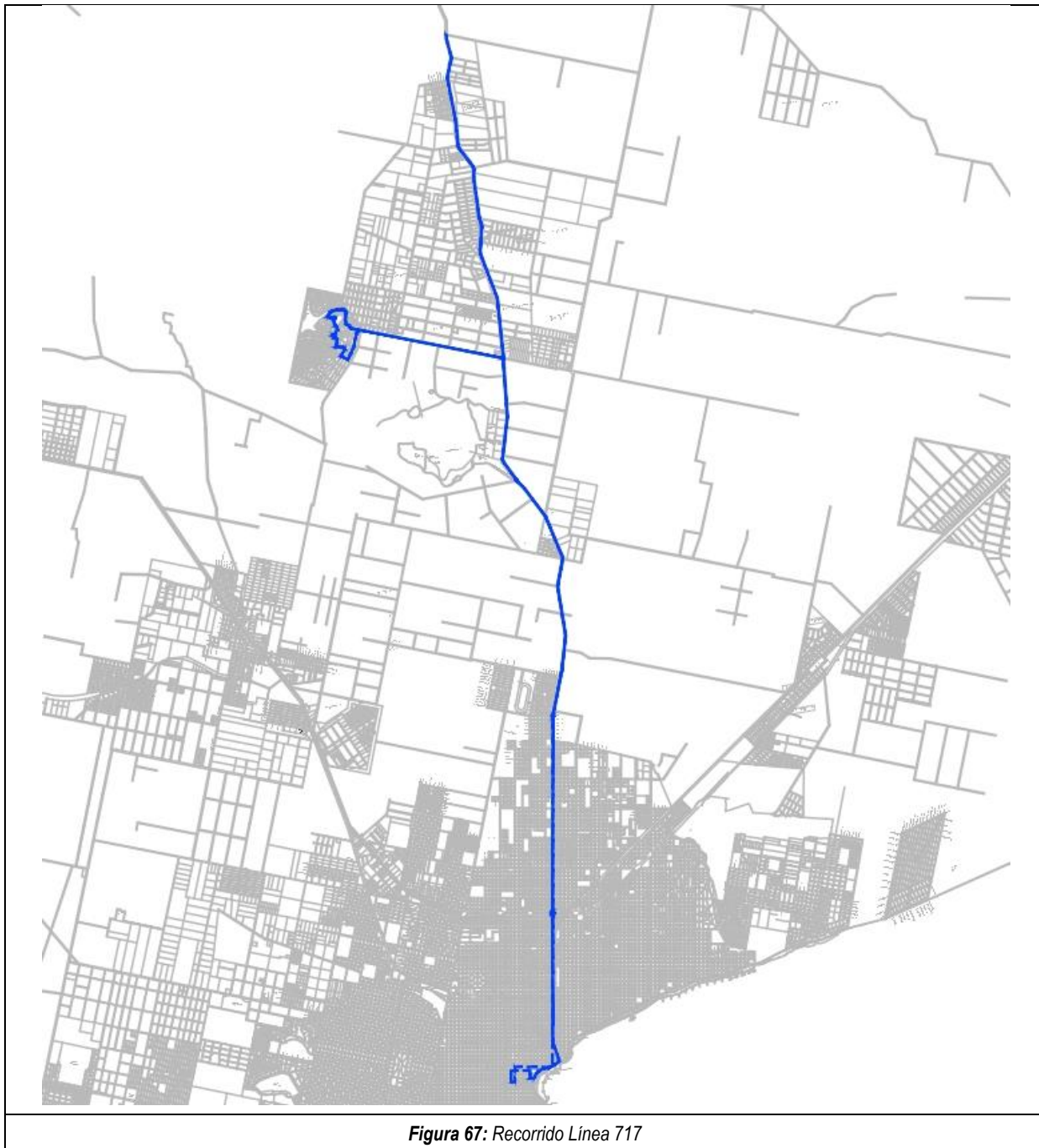








## LÍNEA 717



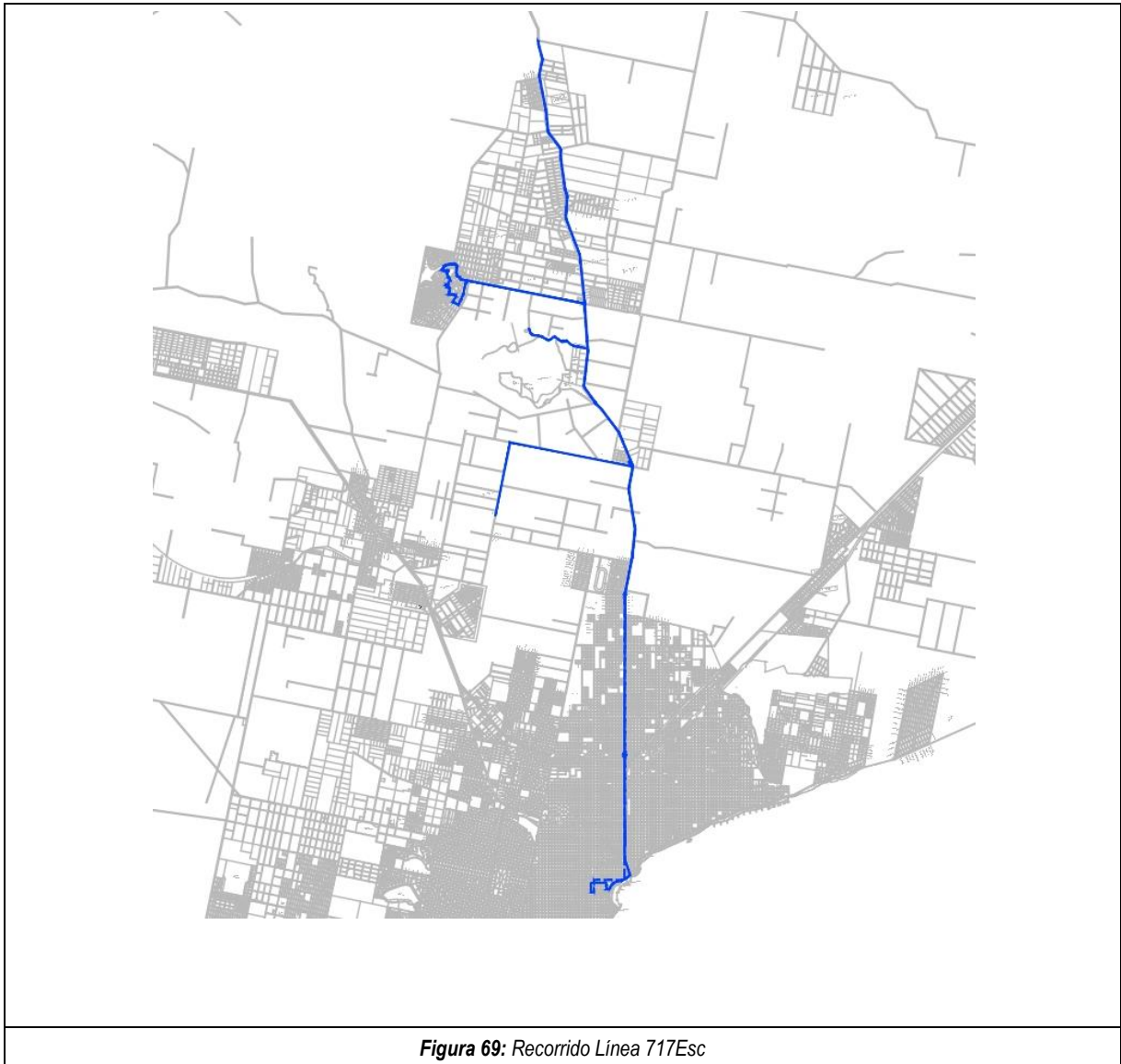
**Figura 67:** Recorrido Línea 717

**1-2 (44,80 km):** Desde Ruta Nacional 226 y Camino km 26, por Ruta Nacional 226 (sentido oeste-este), Padre Luis Vareto, ingresa a Sierra de los Padres por Av. A. Argentina, Circuito Gral. Don José de San Martín, Fabián, Domingo, Cecilia, Bruno, Elena, Aldo, Av. A. Argentina, Padre Luis Vareto, Ruta Nacional 226, su continuidad Av. Pedro Luro, Av. P. Peralta Ramos, Buenos Aires, Alberti, Las Heras hasta Garay.

**2-1 (43,3 km):** Desde Garay y Las Heras, por Garay, Sarmiento, Bvd. Marítimo P. Peralta Ramos, Diag. Alberdi Sur, Av. Luro, Ingreso padre Vareto, Av. A. Argentina, Circuito Gral. Don José de San Martín, Fabián, Domingo, Cecilia, Bruno, Elena, Aldo, Av. A. Argentina, Padre Luis Vareto, Ruta Nacional 226 hasta el Km 26.



## LÍNEA 717Esc

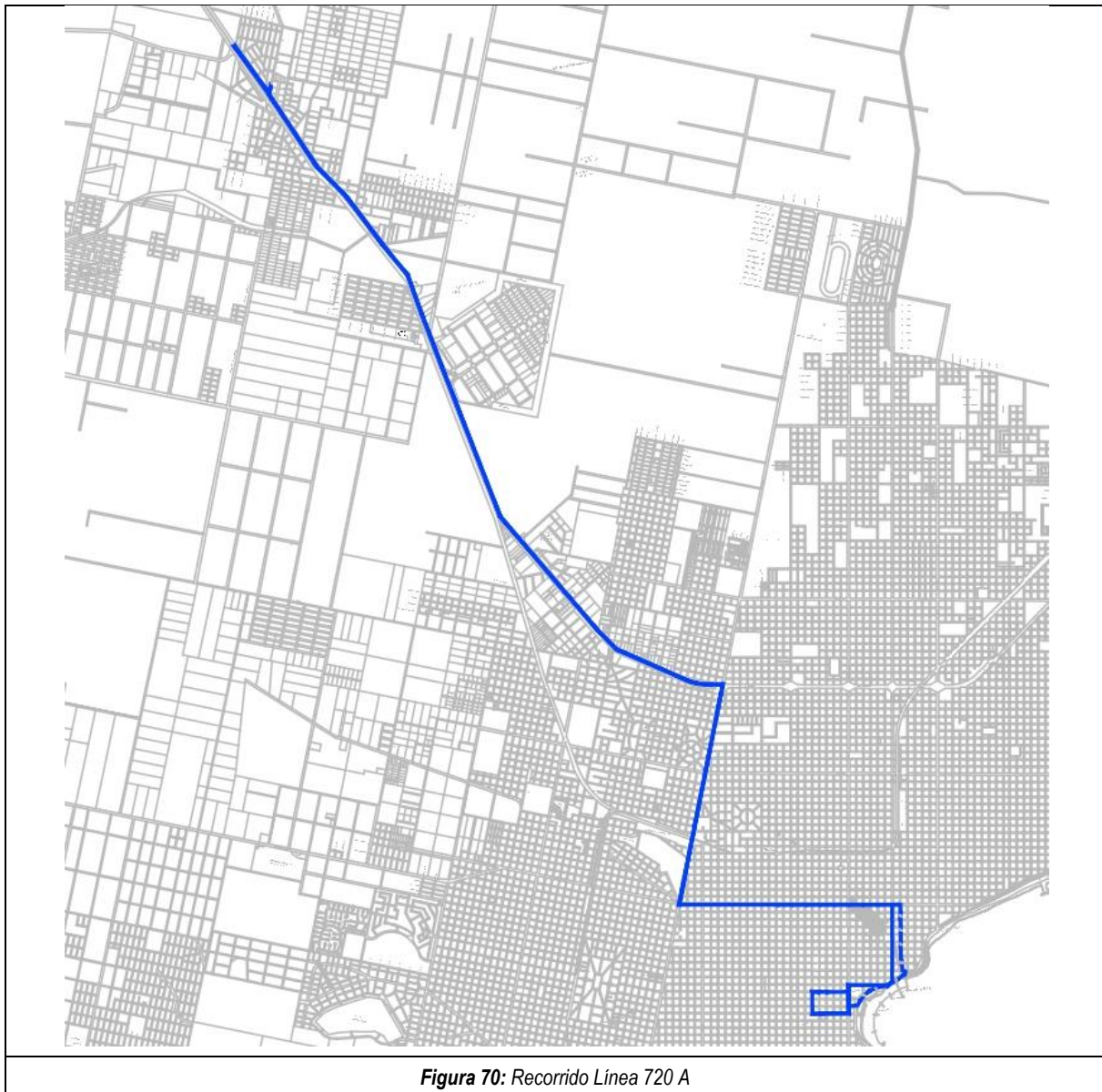


*Figura 69: Recorrido Línea 717Esc*

**1-2 (58,2 km):** Desde Ruta Nacional 226 y Camino km 26, por Ruta Nacional 226 (sentido oeste-este), Padre Luis Varetto, ingresa a Sierra de los Padres por Av. A. Argentina, Circuito Gral. Don José de San Martín, Fabián, Domingo, Cecilia, Bruno, Elena, Aldo, Av. A. Argentina, Padre Luis Varetto, Ruta Nacional 226, ingresa a Acceso Laguna de los Padres por Escuela Agraria, hasta Escuela Agraria, retoma en Escuela Agraria, por Acceso Laguna de los Padres, Ruta Nacional 226, ingresa a Santa Paula por P.C. de Alcantara, Martín Fierro, H. Gmeiner, Camino a San Francisco, hasta Escuela N° 51, retoma por Camino a San Francisco, H. Gmeiner, Martín Fierro hasta P.C. de Alcántara, retoma la Ruta Nacional 226, Av. Pedro Luro, Av. P. Peralta Ramos, Buenos Aires, Alberti, Las Heras hasta Garay.

**2-1 (48,75 km):** Desde Garay y Las Heras, por Garay, Sarmiento, Bvd. Marítimo P. Peralta Ramos, Diag. Alberdi Sur, Av. Pedro Luro, Ruta Nacional 226, ingresa a Santa Paula por P.C. de Alcantara, Martín Fierro, H. Gmeiner, Camino a San Francisco, hasta Escuela N° 51, retoma por Camino a San Francisco, H. Gmeiner, Martín Fierro hasta P.C. de Alcántara, retoma a Ruta Nacional 226, ingresa a Acceso Laguna de los Padres por Escuela Agraria, hasta Escuela Agraria, retoma en Escuela Agraria, por Acceso Laguna de los Padres, Ruta Nacional 226 hasta Camino km 26.

## LÍNEA 720 A (a batán)



**Figura 70:** Recorrido Línea 720 A

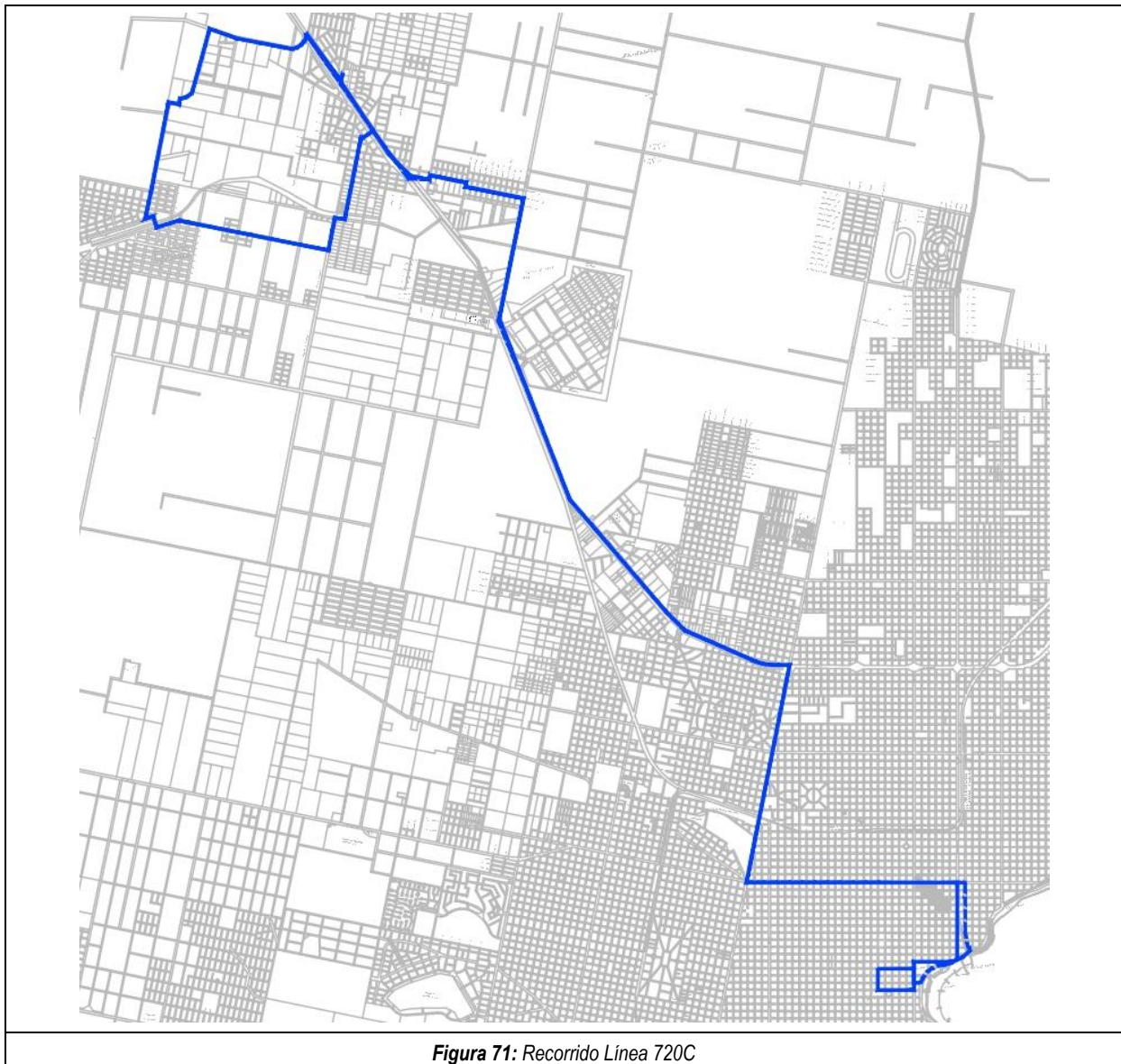
**1-2 (23,20 km):** Desde Camino de los Ortiz y Pizarro, por Pizarro hasta Estancia San Justo (Camino de las Canteras-604), retome por Av. Perón, ingresa a Colectora oeste-este en Enrique Larreta (43) hasta Juan M. Rosas (42), ingresa a Av. Perón, Av. Juan B. Justo, Lisandro de la Torre, Solís, Av. Independencia, Av. Luro, Av. P Peralta Ramos, Buenos Aires, Av. Colon, Las Heras, Rawson, Tucuman, Av. Colón hasta Arenales.

**2-1 (19,90 km):** Av. Colón y Arenales, por Av. Colón, Lamadrid, Av. P. Peralta Ramos, Diag. Alberdi Norte, su continuidad 25 de Mayo, Av. Independencia, Av. Juan B. Justo, Av. Perón, ingresa a Colectora este-oeste en Álvarez D.F. (135) hasta Camino de los Ortiz y Pizarro.





## LÍNEA 720C (E. Chapadmalal- El Colmenar)



**Figura 71:** Recorrido Línea 720C

**1-2 (32,6 km):** Desde Camino de los Ortiz y Pizarro, por Pizarro hasta Estancia San Justo (C.C. 604), Camino de las Canteras, Calle 13, Calle 16, Calle 11, Avenida 18, Calle "A" El Cacique (37), Calle La Cantera, Juan D. Perón (35), Ramón Carrillo (33 bis), ingresa a Colectora oeste-este en Enrique Larreta (43) hasta J. M. de Rosas (126), Francisco Álvarez (135), Ricardo Balbin (126), El Colmenar (121), Eva Duarte de Perón (124), Monte Malabrigo (101), ingresa a Av. Perón, Av. Juan B. Justo, Lisandro de la Torre, Solís, Av. J. Peralta Ramos, Av. Independencia, Av. Luro, Av. P. Peralta Ramos, Buenos Aires, Av. Colon, Las Heras, Rawson, Tucuman, Av. Colon hasta Arenales.

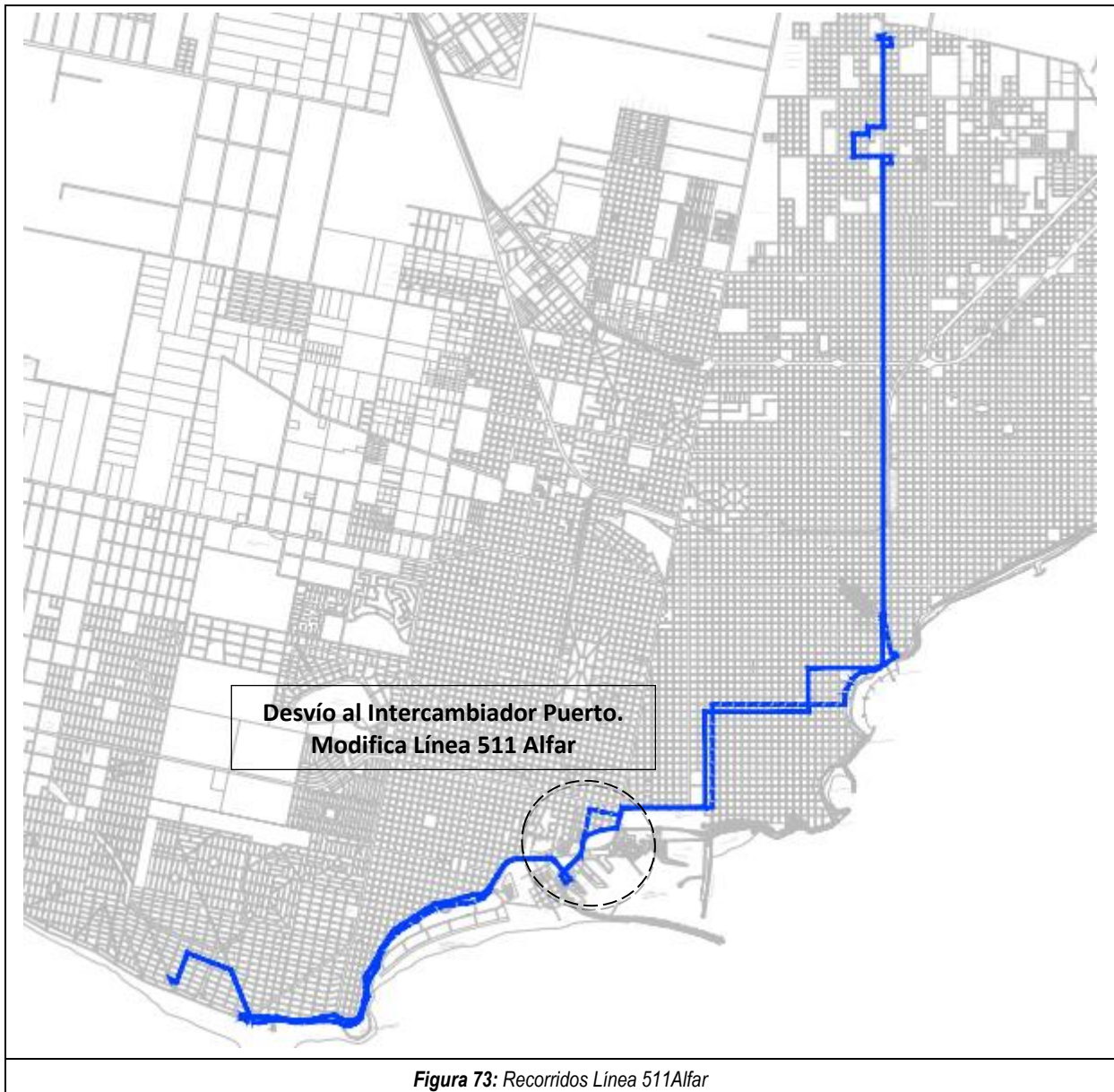
**2-1 (30,9 km):** Desde Av. Colón y Arenales, por Av. Colón, Lamadrid, Av. P. Peralta Ramos, Diag. Alberdi Norte, su continuidad 25 de mayo, Av. Independencia, Av. Juan B. Justo, Av. Perón, Monte Malabrigo (101), Eva Duarte de Perón (124), El Colmenar (121), Ricardo Balbin (126), Francisco Álvarez (135), J. M. de Rosas (126), ingresa a Colectora este-oeste, Julián Ríos (153), Ramón Carrillo (33 bis), Juan D. Perón (35), Calle La Cantera, Calle "A" El Cacique (37), Avenida 18, Calle 11, Calle 16, Calle 13, Camino de las Canteras, Estancia San Justo (C.C. 604), Colectora oeste-este hasta Camino de los Ortiz y Pizarro.





### **G3.3.1. Modificaciones de corto plazo planificadas**

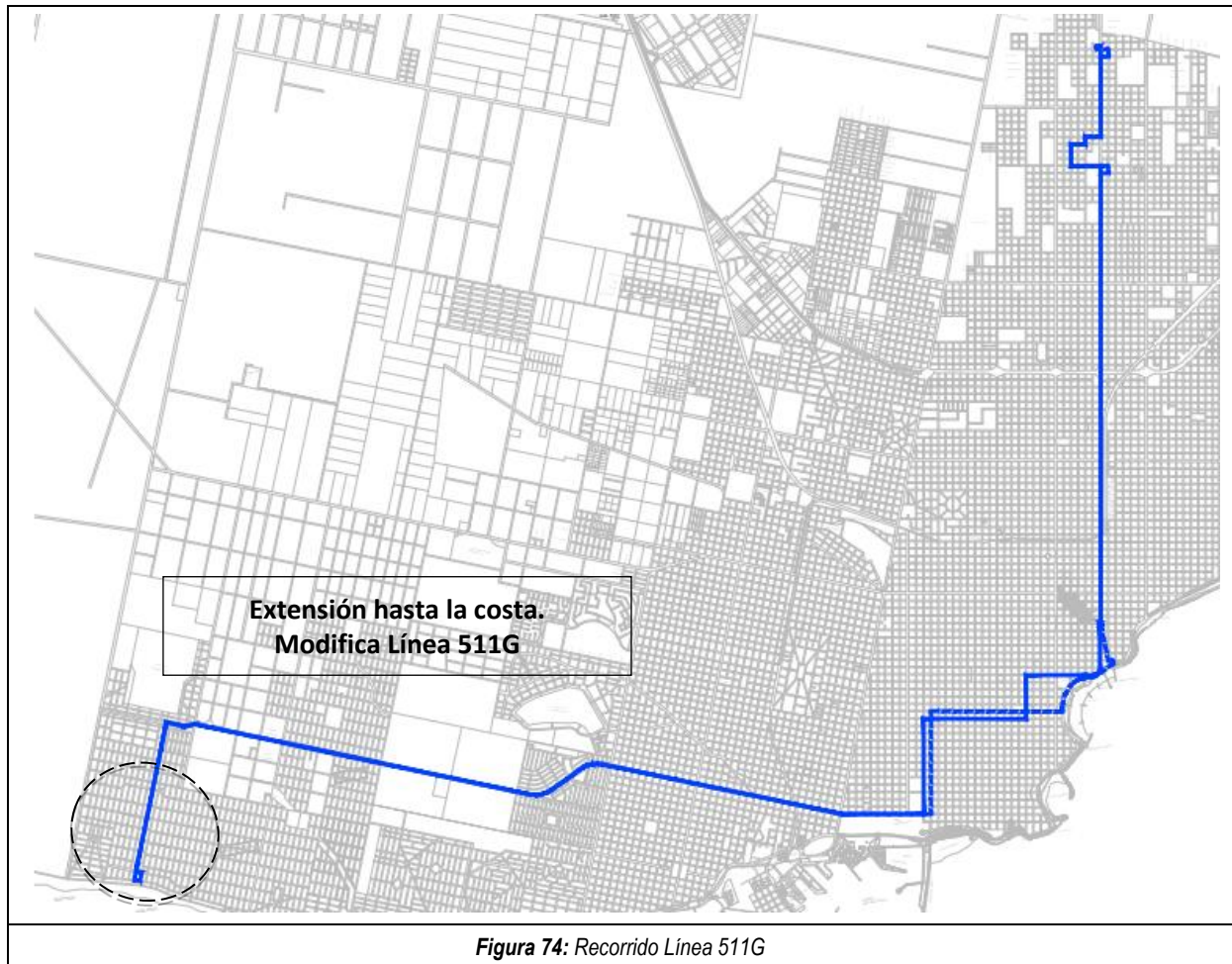
#### **LÍNEA 511 Alfar (G3|M511Alfar)**



**1-2 (24,60 km):** Desde Av. Pedro Luro y Carrillo, por Av. Pedro Luro, Portugal, Rivadavia, República Árabe Siria, Moreno, Leguizamón, Av. Pedro Luro, Av. P. Peralta Ramos, Buenos Aires, Alberti, Alsina, Almaguete, Leandro N. Alem, Av. Juan B. Justo, Av. de los Trabajadores, Av. De los Pescadores (ex Av. A), Av. Dorrego (ex Av. F), Av. De los Trabajadores, Diagonal Estados Unidos, Santa María de Oro, Toscana (Calle 415), Cnel. De Marina David Jewett y Diagonal Centro.

**2-1 (25,80 km):** Desde Cnel. De Marina David Jewett y Diagonal Centro, por Cnel. De Marina David Jewett, Toscana (Calle 415), Santa María de Oro, Diagonal Estados Unidos, Av. De los Trabajadores, Av. Dorrego (ex Av. F), Marlin (ex calle E), Mariluz II (ex calle G), Av. Dorrego (ex Av. F), Av. De los Pescadores (ex Av. A), 12 de Octubre, Acha, Av. Juan B. Justo, Leandro N. Alem, Formosa, Sarmiento, Av. P. Peralta Ramos, Diagonal J. B. Alberdi sur, Av. Pedro Luro, Bayley, 25 de Mayo, Leguizamón, Moreno, República Árabe Siria, Rivadavia, Portugal, Av. Pedro Luro, A. Amaya, 25 de Mayo, Carrillo hasta Av. Pedro Luro.

## LÍNEA 511G (G3|M511G)

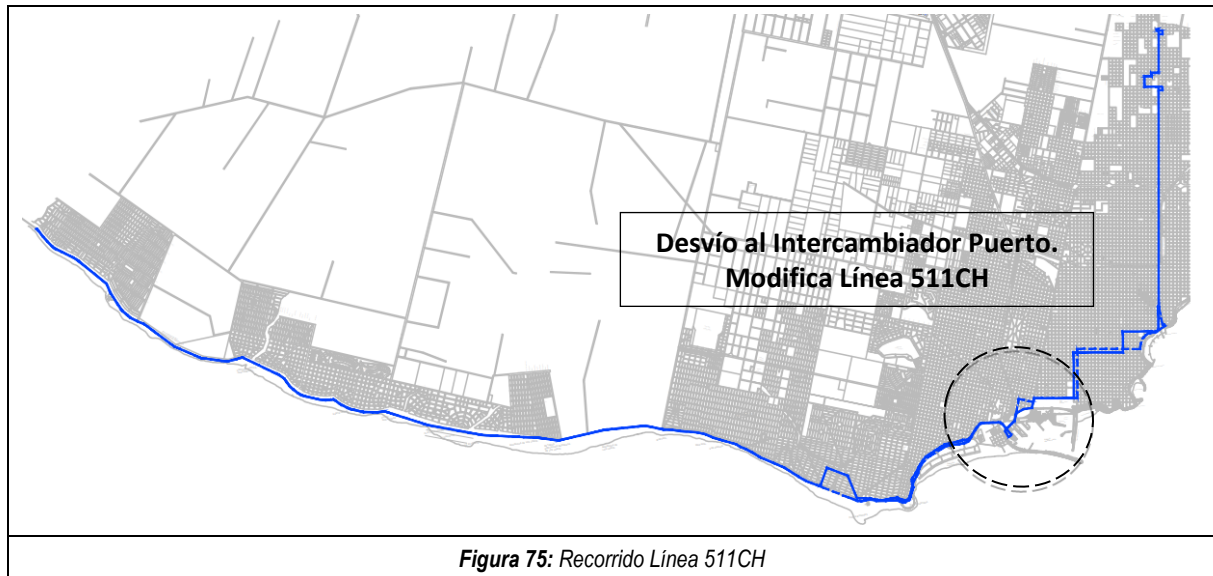


**1-2 (27,50 km):** Desde Av. Pedro Luro y Carrillo, por Av. Pedro Luro, Portugal, Rivadavia, República Árabe Siria, Moreno, Leguizamón, Av. Pedro Luro, Av. P. Peralta Ramos, Buenos Aires, Alberti, Alsina, Almaguer, Leandro N. Alem, Av. Tomás Edison, Av. Jorge Newbery, Calle 493 y Colectora.

**2-1 (28,10 km):** Desde Colectora y Calle 493, por Calle 493, Calle 491, Calle 6, Calle 493, A. Jorge Newbery, Av. Tomás Edison, Leandro N. Alem, Formosa, Sarmiento, Av. P. Peralta Ramos, Diagonal J. B. Alberdi sur, Av. Pedro Luro, Bayley, 25 de Mayo, Leguizamón, Moreno, República Árabe Siria, Rivadavia, Portugal, Av. Pedro Luro, A. Amaya, 25 de Mayo, Carrillo y Av. Pedro Luro.



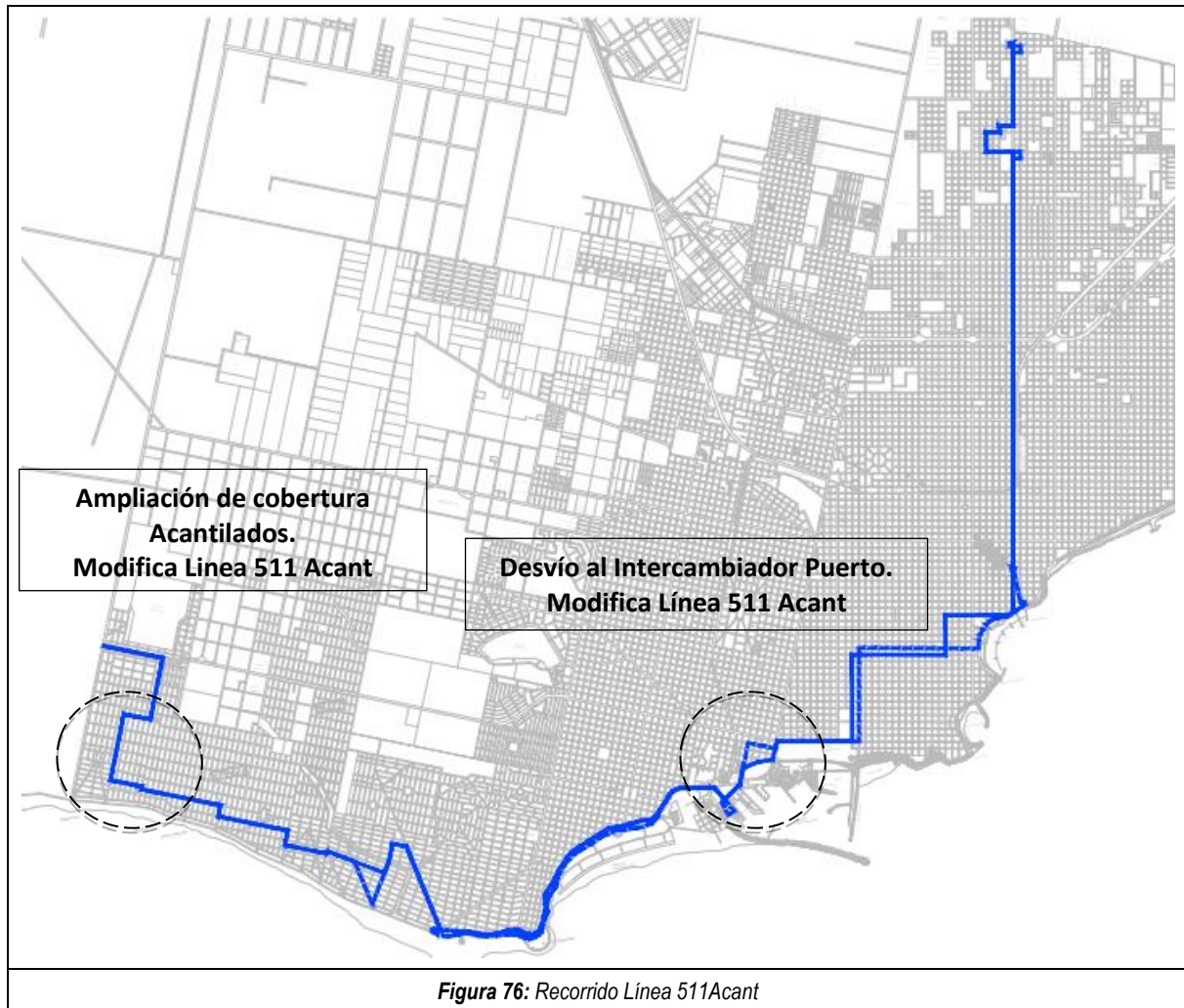
## LÍNEA 511 CH (G3|M511CH)



**1-2 (50,30 km):** Desde Av. Pedro Luro y Carrillo, por Av. Pedro Luro, Portugal, Rivadavia, República Árabe Siria, Moreno, Leguizamón, Av. Pedro Luro, Av. P. Peralta Ramos, Buenos Aires, Alberti, Alsina, Almagro, Leandro N. Alem, Av. Juan B. Justo, Av. de los Trabajadores, Av. De los Pescadores (ex Av. A), Av. Dorrego (Av. F), Av. De los Trabajadores, Diagonal Estados Unidos, Santa María de Oro, Toscana (Calle 415), Ruta Provincial 11 y Diagonal Lisandro de la Torre (c 105 San Eduardo del Mar).

**2-1 (50,60 km):** Desde Ruta Provincial 11 y Diagonal Lisandro de la Torre (c 105 San Eduardo del Mar), por Ruta Provincial 11, su continuación Av. De los Trabajadores, Av. Dorrego (ex Av. F), Marlin (ex calle E), Mariluz II (ex calle G), Av. Dorrego (ex Av. F), Av. De los Pescadores (ex Av. A), 12 de Octubre, Acha, Av. Juan B. Justo, Leandro N. Alem, Formosa, Sarmiento, Av. P. Peralta Ramos, Diagonal J. B. Alberdi nortesur, Av. Pedro Luro, Bayley, 25 de Mayo, Leguizamón, Moreno, República Árabe Siria, Rivadavia, Portugal, Av. Pedro Luro, A. Amaya, 25 de Mayo, Carrillo hasta Av. Pedro Luro.

## LÍNEA 511 Acant (G3|M511Acant)

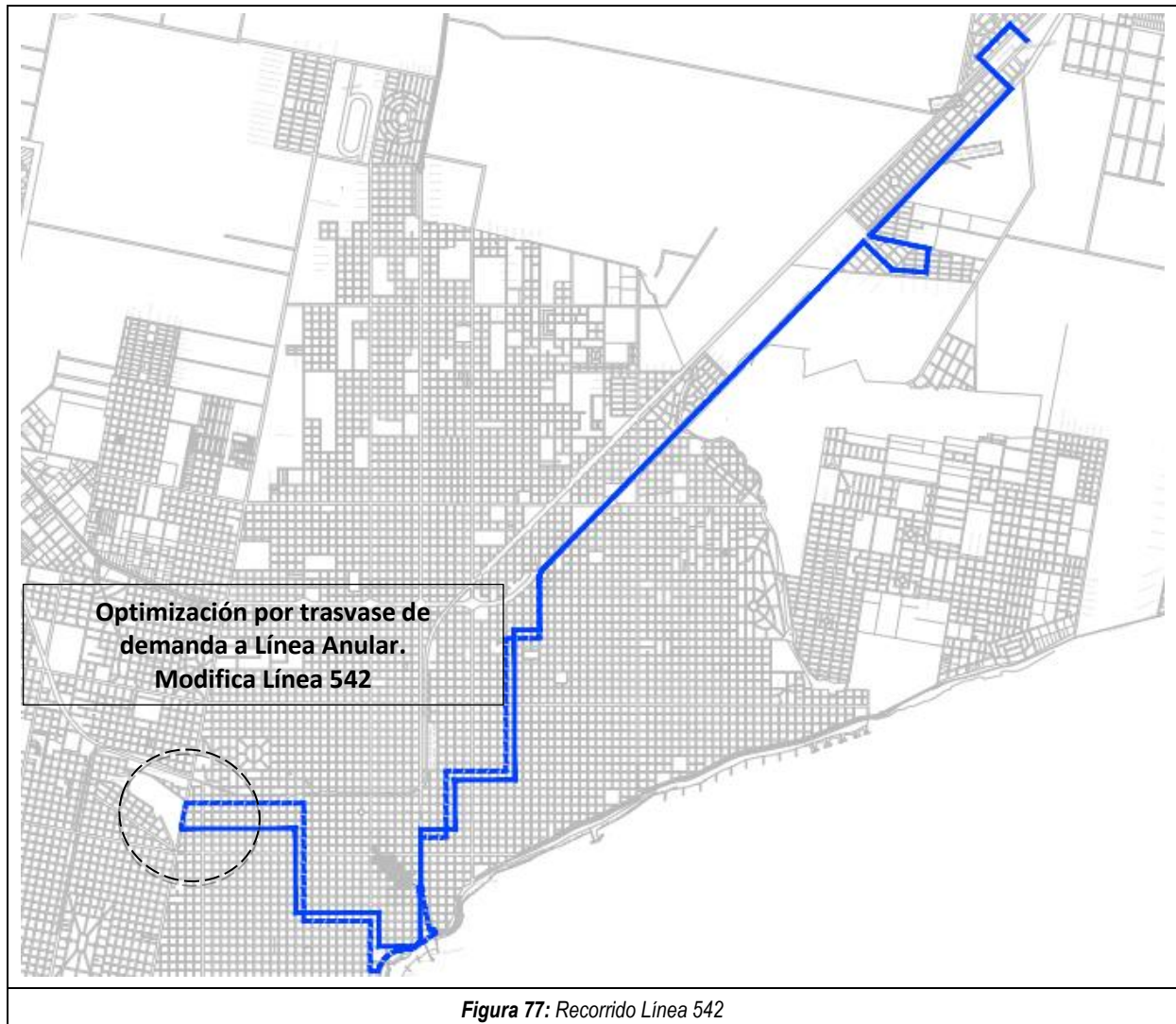


**1-2 (32,90 km):** Desde Av. Pedro Luro y Carrillo, por Av. Pedro Luro, Portugal, Rivadavia, República Árabe Siria, Moreno, Leguizamón, Av. Pedro Luro, Av. P. Peralta Ramos, Buenos Aires, Alberti, Alsina, Almaguer, Leandro N. Alem, Av. Juan B. Justo, Av. de los pescadores, Av. De los Pescadores (ex Av. A), Av. Dorrego (Av. F), Av. De los Trabajadores, Diagonal Estados Unidos, A. P. Borthaburu, Toscana (Calle 415), Santa María de Oro, su continuidad por calle 2bis, , su continuidad Calle 2 Bis, Calle 435, Calle 6, Calle 461, Calle 8, Calle 503, Calle 20, Calle 493, Av. Jorge Newbery y Calle 515.

**2-1 (34,80 km):** Desde Av. Jorge Newbery y Calle 515 por Av. Jorge Newbery, Calle 493, Calle 20, Calle 503, Calle 8, Calle 261, Calle 6, Calle 435, Calle 2 Bis, su continuidad Santa María de Oro, Diagonal Centro, Toscana (Calle 415), A. P. Borthaburu, Diagonal Estados Unidos, Av. De los Trabajadores, Av. Dorrego (ex Av. F), Marlin (ex calle E), Mariluz II (ex calle G), Av. Dorrego (ex Av. F), Av. De los Pescadores (ex Av. A), 12 de Octubre, Acha, Av. Juan B. Justo, Leandro N. Alem, Formosa, Sarmiento, Av. P. Peralta Ramos, Diagonal J. B. Alberdi norte, Av. Pedro Luro, Bayley, 25 de Mayo, Leguizamón, Moreno, República Árabe Siria, Rivadavia, Portugal, Av. Pedro Luro, A. Amaya, 25 de Mayo, Carrillo hasta Av. Pedro Luro.



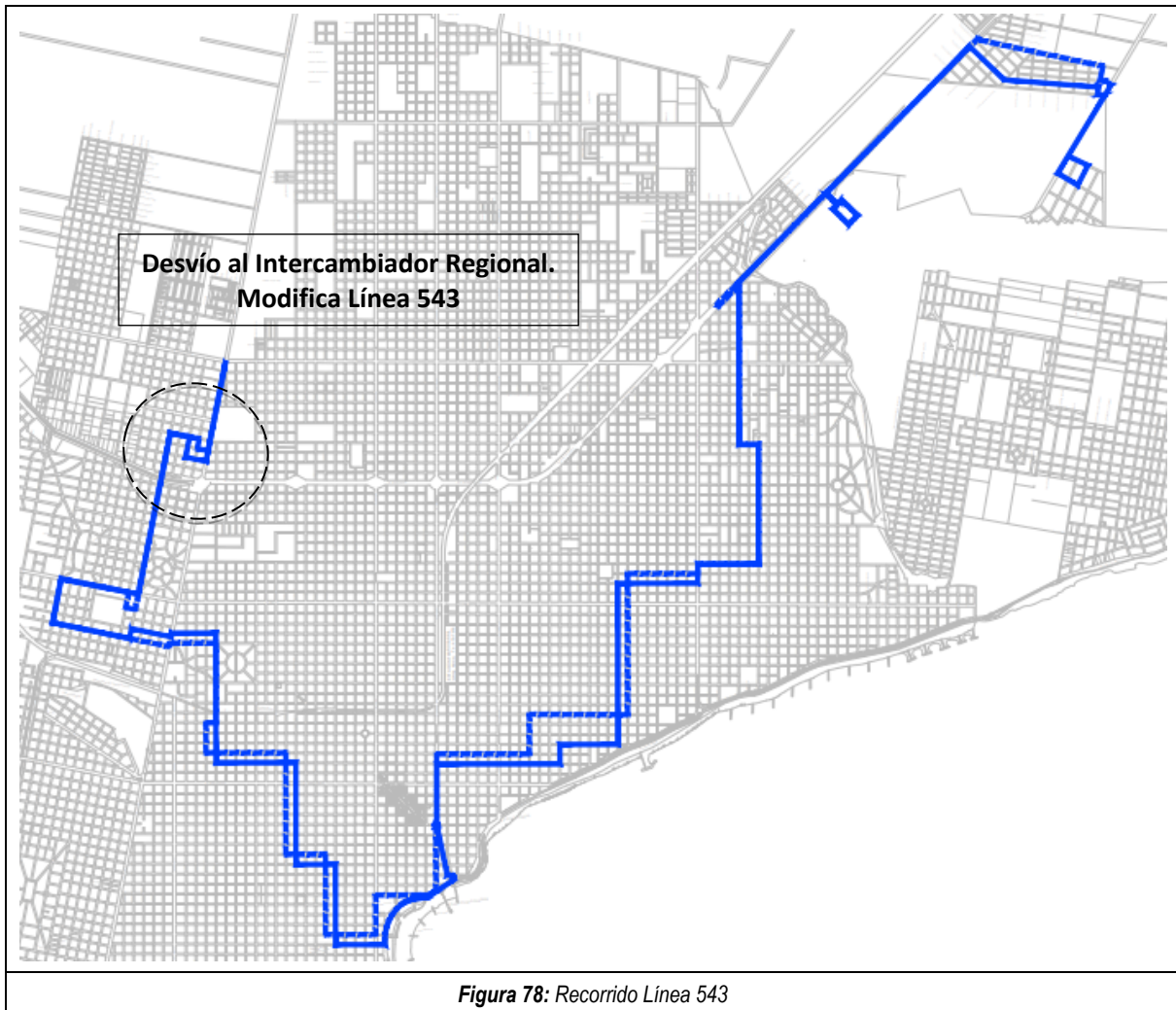
## LÍNEA 542 (G3|M542)



**1-2 (23,50 km):** Desde Juan B. Justo y Dorrego, por Dorrego, Alvarado, Santa Fe, Av. Colón; Lamadrid, Av. P. Peralta Ramos, Diagonal J. B. Alberti sur, Av. Pedro Luro, Jujuy, 3 de Febrero, San Juan, Itzaingó, Teodoro Bronzini, Beruti, Av. Monseñor Zabala, su continuidad Ruta Provincial 2, Sub. Oficial 1° Luis Gallo, Cabo Mario R. Luna, Crucero Ara Gral. Belgrano, Ruta Provincial 2, F. Camet, Nahuel Huapi, E. Segura y Estación Camet.

**2-1 (23 km):** Desde E. Segura y Estación Camet, por E. Segura, Nahuel Huapi, F. Camet, Ruta Provincial 2, Crucero Ara Gral. Belgrano, Cabo Mario R. Luna, Sub. Oficial 1° Luis Gallo, Ruta Provincial 2, Av. Monseñor Zabala, Berutti. Malvinas, Necochea, Olazábal, 11 de Septiembre, España, Av. Pedro Luro, Av. P. Peralta Ramos, Buenos Aires, Bolívar, Santiago del Estero, Avellaneda, España hasta Av. Juan. B Justo.

## LÍNEA 543 (G3|M543)

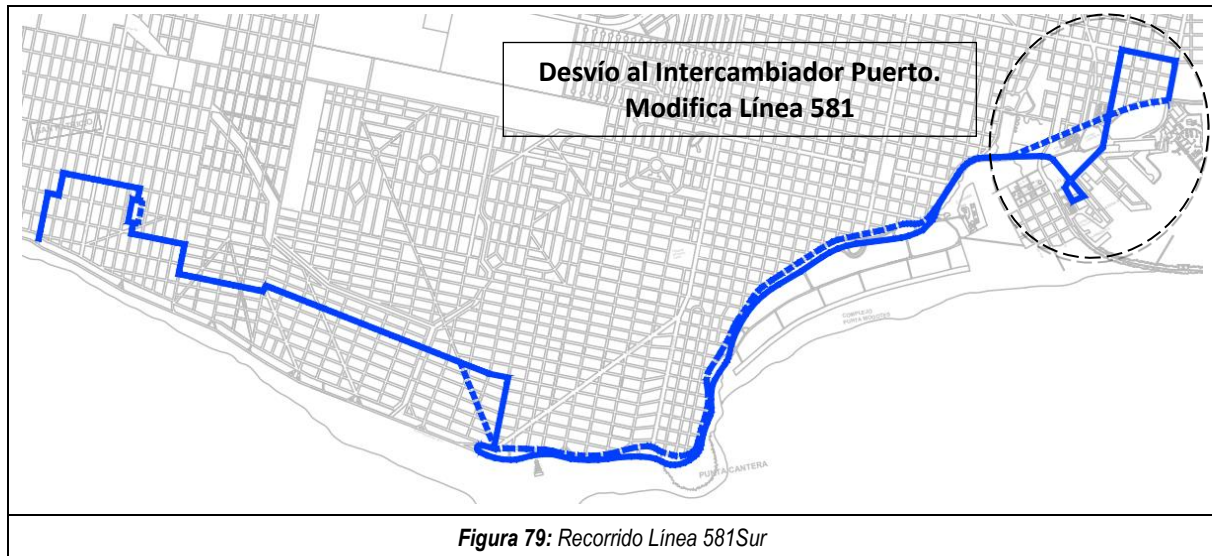


**1-2 (31,60 km):** Desde Av. Juan B. Justo y Av. Dr. Arturo Alió, por Juan B. Justo, De los Reservistas, Gaboto, Lobería, 12 de Octubre, Av. Polonia, Vértiz, Int. Camusso, 12 de Octubre, Magnasco, Av. J. B. Justo, Neuquén, Matheu, Jujuy, Alvarado, Santa Fe, Alberti, Sarmiento, Av. P. Peralta Ramos, Diagonal J. B. Alberdi sur, su continuidad Av. Pedro Luro, Jujuy, Brandsen, 20 de Septiembre, Strobel, Belisarlo Roldán, Av. Constitución, Marcos Sastre, Acevedo, Montes Carballo, Mariani, Av. Monseñor Zabala, Ruta Provincial 2, ingreso Aeropuerto Mar del Plata, egreso Aeropuerto Mar del Plata, Ruta Provincial 2, Sub. Oficial 1° Luis Gallo, L. Sevilla, Ten. Alejandro Dachary, Camino Estación Camet-El retazo, Calle 3 y Calle 10 (El Retazo)

**2-1 (29,40 km):** Calle 3 y Calle 10 (El Retazo), por Calle 10, Calle 18, Camino Estación Camet-El retazo, Tte. Alejandro Dachary, Soldado Ricardo M. Gurrieri, C rodriguez, Crucero Ara Gral. Belgrano, Ruta Provincial 2, ingreso Aeropuerto Mar del Plata, egreso Aeropuerto Mar del Plata, Ruta Provincial 2, Av. Monseñor Zabala, Mariani, Montes Carballo, Acevedo, Marcos Sastre, Av. Constitución, Artigas, G. Rejón, Ricardo Gutiérrez/Guido, Ayacucho, España, Av. Pedro Luro, Av. P. Peralta Ramos, Buenos Aires, Av. Colón, Las Heras, Rawson, Santiago del Estero, Avellaneda, España, Formosa, Dorrego, Matheu, Italia, Av. J. B. Justo, Int. Camusso, Vértiz, Av. Polonia, Magallanes, Herminia Brumana, 12 de Octubre, Lobería, Solis, Labarden, Av. Juan B. Justo y Av. Arturo Alió.

- Se permite giro a la izquierda en Vértiz y Int. Camusso
- Se permite giro a la izquierda en Int. Camusso y 12 de Octubre

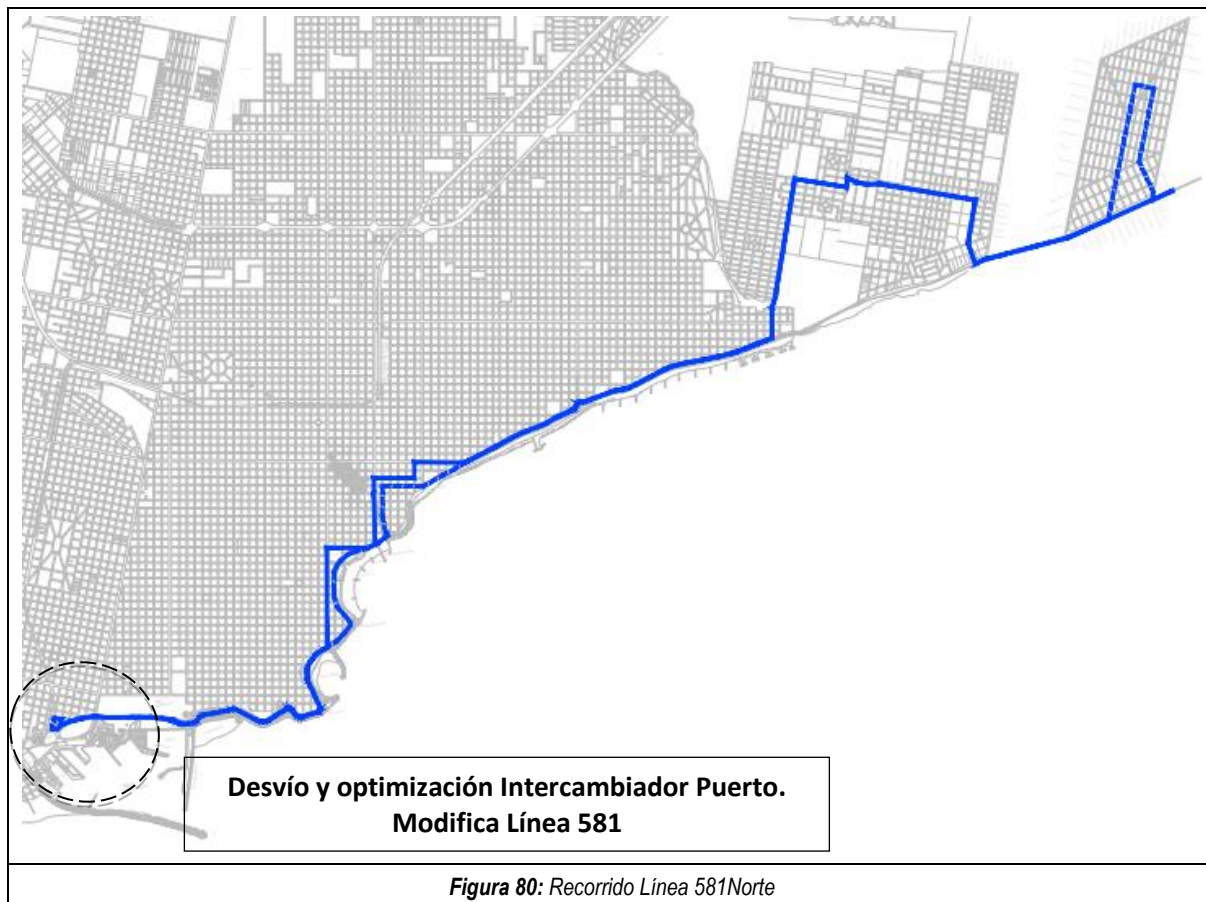
## LÍNEA 581 Sur (G3|M581Sur)



**1-2 (22,4 km):** Desde Calle 461 y Ruta Provincial 11, por Calle 461, Calle 8, Calle 459, Calle 10, Calle 445, Calle 10, Calle 445, Calle 6 Bis, Calle 445, Calle 6, calle 435, Calle 2 Bis, Santa María de Oro, Castilla y León (Calle 403), Av. De los Trabajadores, Av. Dorrego, Marlín, Mariluz 2 2, 12 de Octubre, Av. Edison, Av. Juan B. Justo hasta Av. De Los Trabajadores

**2-1 (22,2 km):** Desde Av. Juan B. Justo y Av. De Los Trabajadores por Av. De Los Trabajadores, Diagonal Estados Unidos, Santa María de Oro, su continuidad Calle 2 Bis, Calle 435, Calle 6, Calle 445, Calle 6 Bis, Calle 445, Calle 10, Calle 459, Calle 8, Calle 461 hasta Ruta Provincial 11.

## LÍNEA 581 Norte (G3|M581Norte)

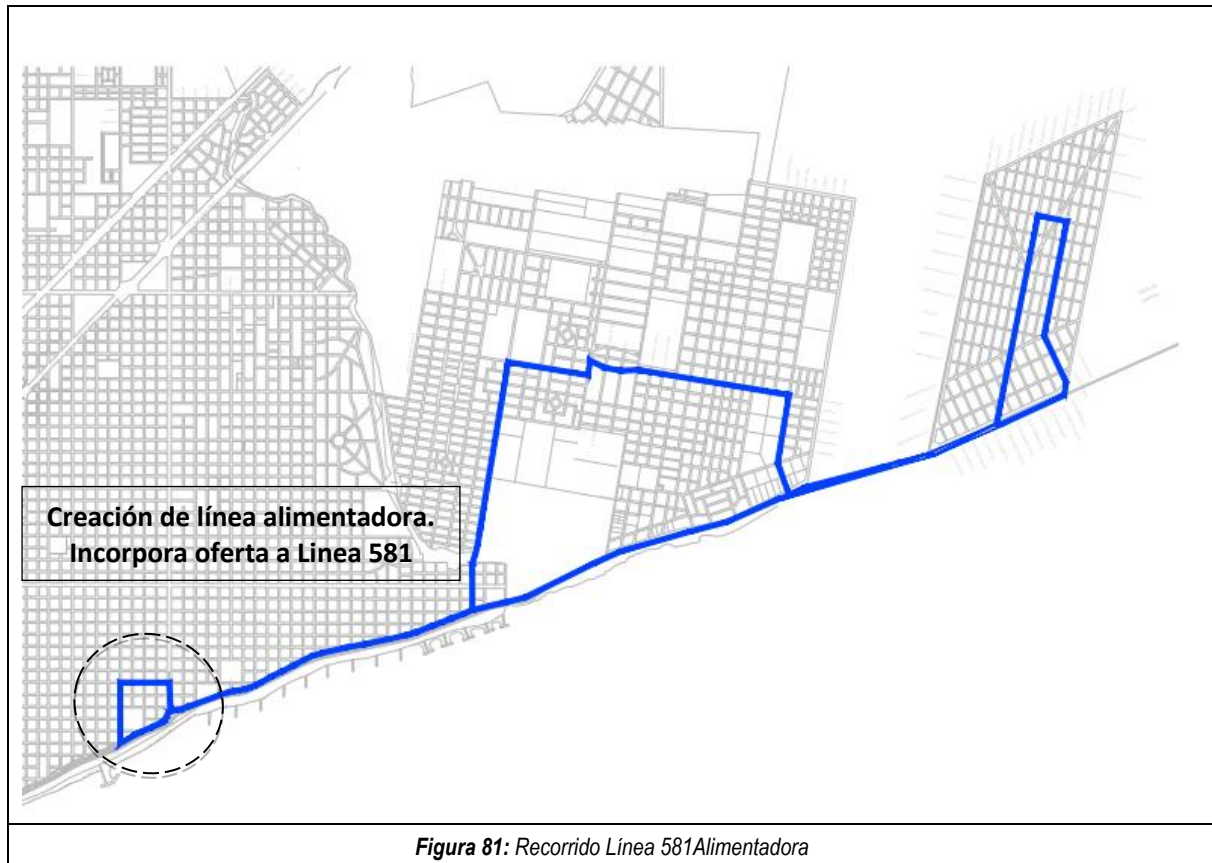


**1-2 (13,7 km):** Desde GADA por Ruta Provincial 11, Calle 26, Calle 25, Av. Central, retoma por ruta 11, Houssay, Los Granados, San Francisco de Asís, Los Talas, Av. Fray Luis Beltrán, Av. Félix U. Camet, su continuidad Blvr. Marítimo Patricio P. Ramos, Av. Independencia, Balcarce, La Rioja, Av. Pedro Luro, Av. P. Peralta Ramos, Buenos Aires, Av. Colón, Av. P. Peralta Ramos, Paseo G. Guillermo Volpe, Av. P. Peralta Ramos, su continuidad Av. de los Trabajadores, 12 de Octubre, Pescadores hasta Magallanes.

**2-1 (11,7 km):** Desde Pescadores y Magallanes, por Magallanes, Av. de los Trabajadores, Paseo G. Guillermo Volpe, Av. P. Peralta Ramos, Diag. Alberdi norte, su continuidad 25 de Mayo, Hipólito Yrigoyen, Av. P. Peralta Ramos, su continuidad Av. Félix U. Camet, Av. Fray Luis Beltrán, Los Talas, San Francisco de Asís, Los Granados, Houssay, Ruta Provincial 11 hasta el GADA.



## LÍNEA 581 Alimentadora Camet (G3|M581Alimentadora Camet)



**Vuelta Cerrada (23,50 km):** Desde GADA por Ruta Provincial 11, Calle 26, Calle 25, Av. Central, retoma por ruta 11, Houssay, Los Granados, San Francisco de Asís, Los Talas, Av. Fray Luis Beltrán, Av. Félix U. Camet, Florisbelo Acosta, Patagones, Av. Constitución, Felix U. Camet hasta el GADA



---

***ANEXO II: Cálculo y actualización de la tarifa***

---

---

**ÍNDICE**

---

	<b><i>Pág.</i></b>
<i>1. Metodología</i>	200
1.1. Determinación de las variables	201
1.2. Componentes del costo operativo	201
1.3. Cálculo del rendimiento sobre el capital invertido	218
1.4. Susidios y compensaciones	220
1.5. Costos variables sobre las ventas	221

---

## 1. Metodología

La tarifa técnica se determinará, tomando los datos de cantidad de pasajeros, kilómetros recorridos, recaudación por publicidad, subsidios y compensaciones correspondientes a los últimos 12 meses completos anteriores a la fecha de cálculo, según la siguiente fórmula:

$$Tarifa = \left[ \frac{[(Cop_{Año} + Cri_{Año} - S_{Año} + R_{CIaño})/B_{Año}]}{(1 - Cvar)} \right] \cdot (1 + Alícuota_{IVA})$$

Donde:

**Tarifa:** Precio final de un viaje por pasajero, por el uso de una línea de transporte público colectivo de pasajeros, o la combinación de éstas dentro de la ventana temporal establecida.

**Cop<sub>Año</sub>:** costo operativo total normalizado anual establecido según la siguiente fórmula:

$$Cop_{Año} = \sum Cop_n$$

Siendo:

**Cop<sub>n</sub>:** Componente n del costo operativo, establecido según Tabla 13.

**Cri<sub>Año</sub>:** costo de recuperación anual de la inversión, según la siguiente fórmula:

$$Cri_{Año} = RAI - OI_A$$

Siendo:

**RAI:** Recupero anual de la inversión en infraestructura (intercambiadores y paradas con refugio), que se incorpora en la tarifa una vez que es puesta en servicio, o sea, se amortiza en un período igual a Doce (12) años menos el año de puesta en servicio, contado este último desde el inicio de la concesión.

Éste se establece según:

$$RAI = \frac{Inversión\ infraestructura}{(12 - Año\ puesta\ en\ servicio)}$$

**OI<sub>A</sub>:** Otros ingresos anuales derivados de la publicidad en unidades e infraestructura.

**S<sub>Año</sub>:** subsidios y compensaciones percibidos durante los últimos doce meses.

**R<sub>CIaño</sub>:** rendimiento anual sobre el capital invertido, según fórmula:

$$R_{CIaño} = CPI_{Año} \cdot CC_I$$

Siendo:

**CPI<sub>Año</sub>:** Capital promedio inmovilizado anual.

**CC<sub>i</sub>**: Costo del capital invertido.

**B<sub>Año</sub>**: boletos pagos anuales.

**Cvar**: cuota, en tanto por uno, de costos variables sobre las ventas netas anuales.

**Alícuota<sub>IVA</sub>**.

### **1.1. Determinación de las variables**

Distancia recorrida:

- Kilómetros productivos por año: distancia medida a partir del seguimiento satelital de los vehículos, actualmente obtenido a través del SUBE.
- Recorrido improductivo: Dos por ciento (2%) de la distancia medida a partir del seguimiento satelital.
- Kilómetros recorridos por año: distancia medida a partir del seguimiento satelital de vehículos + 2% (de recorrido improductivo).

Parque automotor:

- Clasificación de la flota según tipo de vehículo.
- Rampas vehículos convencionales de piso alto: cantidad establecida en el Artículo 15.1.12.
- Valor residual de los vehículos (VR): Veinte por ciento (20%) del valor del Cero (0) km.
- Valor de Origen (VO): Precio de compra + gastos iniciales y patentamiento.
- Antigüedad media del parque automotor: Siete (7) Años.
- Antigüedad máxima del parque automotor: Diez (10) Años.
- Índice mano de obra adicional (IMOA): 45,94%.

Boletos:

- Pagos según el sistema de gestión, actualmente, SUBE.

### **1.2. Componentes del costo operativo (Cop<sub>Año</sub>)**

El costo operativo total normalizado anual se compone de los Veinticuatro (24) ítems expresados en la siguiente Tabla. Se podrán agregar nuevos componentes por decisión del poder concedente.

**Tabla 1. CÁLCULO DE COSTOS OPERATIVOS**

<b>Componente</b>	<b>Formulación</b>	<b>Variables</b>
<b>1. Combustibles</b>	$Cop_1 = C_e \times (PG_3 + \text{impuestos internos por litro}) \times \text{kilómetros recorridos anuales.}$	<p><math>C_e</math>: Promedio ponderado de consumo específico de combustible [L/Km] según tabla del Anexo 1 de la Res 1176/14 CNRT en función a los distintos tipos de unidades vehiculares que componen la flota.</p> <p><math>P_{G_3}</math>: Precio del Gas Oil grado 3 según resolución SE 1104/2004 para transporte público de pasajeros en Mar del Plata + Impuestos Internos por litro determinados Según R.G. AFIP N° 4257</p>
<p><b>1. Combustibles</b></p> <p>El costo total surge del producto del componente físico por el componente monetario por los kilómetros recorridos en el año.</p> <p>Componente físico: se considera el promedio ponderado de consumo normal calculado en forma mensual por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) de acuerdo a lo establecido en el Anexo I de la Resolución 1176/14.</p> <p>El consumo para cada chasis según lo indicado en el párrafo anterior y que puede ser consultado en la página del Ministerio de Transporte (<a href="https://www.argentina.gob.ar/cnrt/cupos-gasoil">https://www.argentina.gob.ar/cnrt/cupos-gasoil</a>) es de 0.39, 0.68, 0.50 y 0.68 litros por cada kilómetro productivo de unidades convencionales piso alto, unidades articuladas piso alto, unidades convencionales piso bajo y unidades articuladas piso bajo respectivamente, y adicionando un 3% por recorrido improductivo, como establece el método de cálculo aplicado por el Ministerio de Transporte de la Nación.</p> <p>Componente monetario: se considera la información que surge de la Secretaría de Energía de la Presidencia de la Nación Resolución SE 1104/2004 - Consulta de precios de estaciones de servicio, para los combustibles tipo gas oil Diesel 500 y Euro 5, comercializado para transporte público de pasajeros en la ciudad de Mar del Plata. Al precio final - con impuestos - del combustible se le resta la incidencia del Impuesto al Valor Agregado, quedando incorporado en el valor del costo los impuestos internos atento su carácter de no recuperables. El valor de estos dos tipos de combustibles se pondera en función a la proporción de unidades del parque automotor que consume cada uno de ellos.</p>		

**Tabla 2. CÁLCULO DE COSTOS OPERATIVOS**

Componente	Formulación	Variables
<b>2. Lubricantes</b>	<i>Cop<sub>2</sub> = Costo lubricante de motor + Costo lubricante caja de dirección + Costo lubricante caja de cambios y diferencial.</i>	
	<i>Costo Lubricante de Motor = 0,002 x precio del lubricante de motor por litro x kilómetros recorridos anuales</i>	<i>0,002: coeficiente de consumo por kilómetro que surge de la Resolución 146/2020 del Ministerio de Transporte de la Nación Precio del lubricante de motor [L] por litro Ref: Aceite YPF Extravida 300 en envase mayorista.</i>
	<i>Costo Lubricante Caja de Dirección = 0,002 x precio del lubricante caja de dirección por litro x kilómetros recorridos anuales</i>	<i>0,002: coeficiente de consumo por kilómetro que surge de la Resolución 146/2020 del Ministerio de Transporte de la Nación Precio del lubricante caja de dirección [L] por litro Ref: ATF para dirección hidráulica en envase mayorista.</i>
	<i>Costo Lubricante Caja de Cambios y Diferencial = 0,001 x precio del lubricante caja de cambios y diferencial por kg x kilómetros recorridos anuales</i>	<i>0,001: coeficiente de consumo por kilómetro que surge de la Resolución 146/2020 del Ministerio de Transporte de la Nación Precio del lubricante caja de cambios y diferencial [Kg] por kilómetro. Ref: Grasa YPF EP 62 en envase mayorista.</i>
<p><b>2. Lubricantes</b></p> <p>El costo total surge de la sumatoria del costo del lubricante del motor más el costo del lubricante de la caja de dirección más el costo del lubricante de la caja de cambios y diferencial. En cada uno de los casos, el costo total se obtiene del producto del componente físico por el componente monetario por los kilómetros recorridos en el año.</p> <p>Componente físico: se normaliza el consumo de lubricantes sobre la base de los datos suministrados en el Anexo I de la Resolución N° 146/2020 del Ministerio de Transporte de la Nación, que establece el coeficiente de consumo por kilómetro. Dichos coeficientes son 0.002 para lubricantes del motor, 0.001 para lubricantes de la caja de dirección y 0.001 para lubricantes de la caja de cambios y diferencial.</p> <p>Componente monetario: respecto al lubricante del motor se ha tomado el Aceite YPF Extravida 300; el lubricante para la caja de dirección es ATF para dirección hidráulica y la Grasa YPF EP 62. Los mismos se comercializan en envases de 20 litros, 208 litros y 18 kilos respectivamente.</p>		



**Tabla 2. CÁLCULO DE COSTOS OPERATIVOS (continuación)**

Componente	Formulación	Variables
<b>3. Neumáticos y recapados</b>	$Cop_3 = \text{Neumáticos y Recapados} = (\text{Costo del juego de neumáticos}) / \text{Vida Útil} \times \text{kilómetros recorridos anuales}$	
	<p>Costo del juego de neumáticos: <math>(\text{precio de una cubierta} \times Cc + Rc) \times \%C + (\text{precio de una cubierta} \times Ca + Ra) \times \%A</math></p>	<p><i>Cc: Cantidad de neumáticos para una unidad vehicular convencional fijada en 6 neumáticos.</i>  <i>Ca: Cantidad de neumáticos para una unidad vehicular articulada fijada en 10 neumáticos.</i>  <i>Vida útil total: 60.000km + 35.000km de un recapado</i>  <i>Rc: Cantidad de recapados para un vehiculo convencional fijada en 4 cubiertas recapadas</i>  <i>Ra: Cantidad de recapados para un vehiculo articulado fijada en 4 cubiertas recapadas</i>  <i>Precio de una cubierta modelo 275/80 R22.</i>  <i>%C: Coeficiente de unidades convencionales que integren la flota sobre el total de la misma</i>  <i>%A: Coeficiente de unidades Articuladas que integren la flota sobre el total de la misma</i></p>
<p><b>3. Neumáticos y recapados</b>                      Corresponde al costo promedio ponderado del juego de neumáticos dividido la vida útil de cada juego, multiplicada por los kilómetros recorridos en un año.                      Cada juego de neumáticos está compuesto por 6 cubiertas sin cámaras para los vehículos convencionales, y 10 para los coches articulados. Se estima una vida útil de 60.000 km y de 35.000 km para su recapado. Se considera que se realiza el recapado de 4 u 8 cubiertas del juego, según el tipo de unidad, y se toma como referencia el modelo de cubierta 275/80 R22,5. Respecto al componente monetario, se considera la cotización de un reconocido proveedor local.</p>		

**Tabla 2. CÁLCULO DE COSTOS OPERATIVOS (continuación)**

Componente	Formulación	Variables
<b>4. Mantenimiento y reparación de vehículos</b>	<i>Cop<sub>4</sub> = MyR Unidades convencionales piso bajo + MyR Unidades articuladas piso bajo + MyR Unidades convencionales piso alto + MyR Unidades articuladas piso alto</i>	
	<i>M y R Unidades convencionales piso bajo = 0,08 x [VO unidades convencionales piso bajo - (cantidad de cubiertas unidad convencional x precio de una cubierta)] x cantidad unidad vehicular convencional piso bajo</i>	<i>0,08: coeficiente por kilómetro, según Resolución 146/2020 del Ministerio de Transporte de la Nación. VO (Valor de origen) unidades convencionales P/B: Precio del Chasis neto de IVA + Precio de la Carrocería neto de IVA + Gastos inscripción inicial. Precio de una cubierta según Cop<sub>3</sub>, Ref (Representante Oficial Marca) Gastos de inscripción inicial: 1,8% del precio del vehículo neto de IVA.</i>
	<i>MyR Unidades articuladas piso bajo = 0,08 x [VO unidades articuladas piso bajo - (cantidad de cubiertas unidad articulada x precio de una cubierta)] x cantidad unidad articulada piso bajo</i>	<i>0,08: coeficiente por kilómetro, según Resolución 146/2020 del Ministerio de Transporte de la Nación. VO (Valor de origen) unidades articuladas P/B: Precio del Chasis neto de IVA + Precio de la Carrocería neto de IVA + Gastos de inscripción inicial. Precio de una cubierta según Cop<sub>3</sub>, Ref (Representante Oficial Marca) Gastos de inscripción inicial: 1,8% del precio del vehículo neto de IVA.</i>
	<i>MyR Unidades convencionales piso alto = 0,08 x [VO unidades convencionales piso alto - (cantidad de cubiertas unidad convencional x precio de una cubierta)] x cantidad unidad convencional piso alto</i>	<i>0,08: coeficiente por kilómetro, según Resolución 146/2020 del Ministerio de Transporte de la Nación VO (Valor de origen) unidades convencionales P/A: Precio del Chasis neto de IVA + Precio de la Carrocería neto de IVA + (Precio de la rampa de accesibilidad x 30%) + Gastos de inscripción inicial. Precio de una cubierta según Cop<sub>3</sub>, Ref (Representante Oficial Marca) Rampas de accesibilidad: 30% de las unidades según pliego. Gastos de inscripción inicial: 1,8% del precio del vehículo neto de IVA.</i>
	<i>MyR Unidades articuladas piso alto = 0,08 x [VO unidades articuladas piso alto - (cantidad de cubiertas unidad articulada x precio de una cubierta)] x cantidad unidad articulada piso alto</i>	<i>0,08: coeficiente por kilómetro, según Resolución 146/2020 del Ministerio de Transporte de la Nación VO (Valor de origen) unidades articuladas P/A: Precio del Chasis neto de IVA + Precio de la Carrocería neto de IVA + (Precio de la rampa de accesibilidad x 30%) + Gastos de inscripción inicial. Precio de una cubierta según Cop<sub>3</sub>, Ref (Representante Oficial Marca) Rampas de accesibilidad: 30% de las unidades s/ pliego. Gastos de inscripción inicial: 1,8% del precio del vehículo neto de IVA.</i>
<p><b>4. Mantenimiento y reparación de vehículos</b></p> <p>Corresponde al valor anual del total de erogaciones necesarias con el fin de conservar o mantener la capacidad operativa de los vehículos y de subsanar o reparar los daños producidos en los mismos, ya sea por su normal uso, en forma accidental, intencional o por caso fortuito.</p> <p>Para la normalización del costo de este concepto se considera que se gastan en los diversos ítems referidos a mantenimiento y reparaciones un equivalente al 8% anual del valor de origen del vehículo (chasis + carrocería + gastos de inscripción + rampa para las unidades convencionales), sin considerar el valor de las cubiertas, el cual se analiza en el punto anterior, según lo establecido en la Resolución N° 146/2020 del Ministerio de Transporte de la Nación.</p>		

**Tabla 2. CÁLCULO DE COSTOS OPERATIVOS (continuación)**

Componente	Formulación	Variables
<b>5. Depreciación de vehículos</b>	<i>Cop<sub>5</sub> = Depreciación Unidades convencionales piso bajo + Depreciación Unidades articuladas piso bajo + Depreciación Unidades convencionales piso alto + Depreciación Unidades articuladas piso alto</i>	
	<i>Depreciación Unidades convencionales piso bajo = 0.10 x [VO - (cantidad de cubiertas x precio de una cubierta) - VR] x cantidad de unidades convencionales piso bajo</i>	<i>0.10: coeficiente de depreciación de material rodante (10 años) VO: Valor de origen unidades convencionales P/B - según Cop<sub>4</sub> Precio de una cubierta según Cop<sub>3</sub> VR: valor de recupero unidades convencionales P/B: 20% del precio de compra de la unidad neto de IVA.</i>
	<i>Depreciación Unidades convencionales piso alto = 0.10 x [VO - (cantidad de cubiertas x precio de una cubierta) - VR] x cantidad de unidades convencionales piso alto</i>	<i>0.10: coeficiente de depreciación de material rodante (10 años) VO: Valor de origen unidades convencionales P/A - según Cop<sub>4</sub> Precio de una cubierta según Cop<sub>3</sub> VR: valor de recupero unidades convencionales P/A: 20% del precio de compra de la unidad neto de IVA.</i>
	<i>Depreciación Unidades articuladas piso bajo = 0.10 x [VO - (cantidad de cubiertas x precio de una cubierta) - VR] x cantidad de unidades articuladas piso bajo</i>	<i>0.10: coeficiente de depreciación de material rodante (10 años) VO: Valor de origen unidades articuladas P/B - según Cop<sub>4</sub> Precio de una cubierta según Cop<sub>3</sub> VR: valor de recupero unidades articuladas P/B: 20% del precio de compra de la unidad neto de IVA.</i>
	<i>Depreciación Unidades articuladas piso alto = 0.10 x [VO - (cantidad de cubiertas x precio de una cubierta) - VR] x cantidad de unidades articuladas piso alto</i>	<i>0.10: coeficiente de depreciación de material rodante (10 años) VO: Valor de origen unidades articuladas P/A - según Cop<sub>4</sub> Precio de una cubierta según Cop<sub>3</sub> VR: valor residual unidades articuladas P/A: 20% del precio de compra de la unidad neto de IVA.</i>
<p><b>5. Depreciación de vehículos</b></p> <p>Es el desgaste o desvalorización sistemática de los vehículos por su normal y habitual uso.</p> <p>Se considera para su cálculo una vida útil de 10 años de uso, en virtud a la vida máxima permitida para su aceptación según pliego, considerando un valor de recupero del vehículo del 20% sobre el valor de origen. Para el cálculo de la depreciación del material rodante se ha descontado del valor de adquisición del chasis el correspondiente al juego de cubiertas, ya que éstas se tratan en el ítem 3) del presente informe. También se ha tenido en cuenta el costo inicial de patentamiento, el cual fue definido en un 1,8% del valor definido en la tabla de valuación de la Dirección Nacional del Registro de la Propiedad Automotor. Según el parámetro definido por la Municipalidad, se considera que el 30% de las unidades convencionales poseen instalada una rampa de accesibilidad.</p>		

**Tabla 2. CÁLCULO DE COSTOS OPERATIVOS (continuación)**

Componente	Formulación	Variables
<b>6. Seguros vehículos y pasajeros</b>	<i>Cop<sub>6</sub> = Seguro VyP Unidades convencionales piso bajo + Seguro VyP Unidades articuladas piso bajo + Seguro VyP Unidades convencional piso alto + Seguro VyP Unidades articuladas piso alto</i>	<i>Cobertura por pasajeros transportados y no transportados, más responsabilidad civil, robo e incendio total y parcial y daños totales del vehículo</i>
	<i>Seguro VyP Unidades convencionales piso bajo = 0.00965 x [ VO unidad convencional piso bajo - (7 años x VO unidad convencional piso bajo /10 años)] x cantidad de unidades convencionales piso bajo</i>	<i>0,00965: coeficiente que surge de relacionar el valor de la prima de seguro con el monto total asegurado. VO: Valor de origen unidades convencionales P/B - según Cop<sub>4</sub> 7 años: antigüedad promedio de la flota según pliego 10 años: vida útil de vehículos según pliego</i>
	<i>Seguro V y P Unidades articuladas piso bajo = 0.00965 x [ VO unidad articulada piso bajo - (7 años x VO unidad articulada piso bajo /10 años)] x cantidad de unidades articuladas piso bajo</i>	<i>0,00965: coeficiente que surge de relacionar el valor de la prima de seguro con el monto total asegurado. VO: Valor de origen unidades articuladas P/B - según Cop<sub>4</sub> 7 años: antigüedad promedio de la flota según pliego. 10 años: vida útil de vehículos según pliego</i>
	<i>Seguro V y P Unidades convencionales piso alto = 0.00965 x [ VO unidad convencional piso alto - (7 años x VO convencional piso alto /10 años)] x cantidad de unidades convencionales piso alto</i>	<i>0,00965: coeficiente que surge de relacionar el valor de la prima de seguro con el monto total asegurado. VO: Valor de origen unidades convencionales P/A - según Cop<sub>4</sub> 7 años: antigüedad promedio de la flota según pliego. 10 años: vida útil de vehículos según pliego</i>
	<i>Seguro V y P Unidades articuladas piso alto = 0.00965 x [ VO unidad articulada piso alto - (7 años x VO articulada piso alto /10 años)] x cantidad de unidades articuladas piso alto</i>	<i>0,00965: coeficiente que surge de relacionar valor de la prima de seguro con el monto total asegurado. VO: Valor de origen unidades articuladas P/A - según Cop<sub>4</sub> 7 años: antigüedad promedio de la flota según pliego 10 años: vida útil de vehículos según pliego</i>
<p><b>6. Seguros vehículos y pasajeros</b></p> <p>Corresponde al valor de una póliza de seguro con cobertura por pasajeros transportados, además de responsabilidad civil, robo e incendio total y parcial y daños totales del vehículo. Se considera para el cálculo el 0,965% -coeficiente de seguro- del valor residual de las unidades, con antigüedad promedio permitida para la flota. Este porcentaje surge de relacionar el valor de una prima de seguro vigente a la fecha de realización del presente informe con el monto total asegurado en la misma.</p>		

**Tabla 2. CÁLCULO DE COSTOS OPERATIVOS (continuación)**

<b>Componente</b>	<b>Formulación</b>	<b>Variables</b>
<b>7. Seguros de caución</b>	$Cop_7: \text{Monto a asegurar según pliego} \times 0,0519$	<i>0,0519: coeficiente que surge de relacionar el valor de la prima de seguro con el monto total asegurado.</i>
<p><b>7. Seguros de caución</b></p> <p>La base de cálculo considerada para el seguro por cumplimiento de ejecución de contrato se encuentra definida por el pliego (cantidad de boletos planos según pliego multiplicada por la tarifa del boleto al momento del cálculo). La prima anual se estima en un coeficiente de 0,0519 de la base de cálculo. Este índice surge de relacionar el valor de una prima de seguro vigente a la fecha de realización del presente informe con el monto total asegurado en la misma.</p>		
<b>8. Impuesto a los Automotores y Patente</b>	$Cop_8 = \text{Impuesto a los automotores} / \text{Patente} = (\text{valor impuesto anual para una unidad con antigüedad promedio del sistema} - \text{descuento del 20\%}) \times \text{total de unidades vehiculares}$	
<p><b>8. Impuesto a los Automotores y Patente</b></p> <p>Surge de aplicar lo dispuesto por el Código Fiscal de la Provincia de Buenos Aires Ley N° 10.397 y modificatorias en su título III y la Ley Impositiva de la Provincia de Buenos Aires para el Ejercicio Fiscal 2022 - Ley N° 15.311 - en su artículo N° 44 Inc D, para el total de unidades considerando la antigüedad promedio de la flota. El artículo mencionado establece un descuento en el impuesto a los automotores para quienes desarrollen determinadas actividades económicas, dentro de la cual se encuentra la actividad "N° 492110 - Servicio de transporte automotor urbano y suburbano regular de pasajeros". Para los vehículos modelo año 2012 a 2017, rango dentro del cual se incluye la antigüedad promedio de la flota, el descuento es del 20%, por lo que se consideró el mismo a los efectos del cálculo del costo.</p>		
<b>9. Verificación Técnica Vehicular</b>	$Cop_9: \text{Verificación Técnica Vehicular} = 1,80 \times \text{costo de la verificación} \times \text{total de unidades vehiculares}$	<i>1,80: promedio anual de verificaciones a realizar a una unidad durante su vida útil.</i>
<p><b>9. Verificación Técnica Vehicular</b></p> <p>El concepto refleja el costo de los servicios de verificaciones técnicas obligatorias de los vehículos afectados al servicio. Se consideran 18 verificaciones sobre los 10 años de vida útil. Este número corresponde a una verificación anual para los primeros dos años y dos verificaciones anuales a partir del tercer año.</p>		



**Tabla 2. CÁLCULO DE COSTOS OPERATIVOS (continuación)**

Componente	Formulación	Variables
<b>10. Services y lavados</b>	<i>Cop<sub>10</sub> = Costo cambio filtro aceite + Costo cambio filtro gasoil + Costo cambio filtro de aire + Costo engrase con litio + Costo lavado carrocería + Costo lavado chasis + Costo lavado motor</i>	
	<i>Costo cambio de aceite = 0,00005 x valor filtro aceite x cantidad de kilómetros recorridos anuales</i>	<i>0,00005: coeficiente por kilómetro que surge de la Resolución 146/2020 del Ministerio de Transporte de la Nación. Valor del filtro aceite equivalente a 24 lts de gas oil</i>
	<i>Costo cambio filtro gasoil = 0,0002 x valor filtro gasoil x cantidad de kilómetros recorridos anuales</i>	<i>0,0002: coeficiente por kilómetro que surge de la Resolución 146/2020 del Ministerio de Transporte de la Nación. Valor del filtro gas oil equivalente a 20 lts de gas oil</i>
	<i>Costo cambio de filtro de aire = 0,000075 x valor filtro de aire x cantidad de kilómetros recorridos anuales</i>	<i>0,000075: coeficiente por kilómetro que surge de la Resolución 146/2020 del Ministerio de Transporte de la Nación. Valor del filtro de aire equivalente a 36 lts de gas oil</i>
	<i>Costo engrase con litio = 0,0002 x valor grasa de litio x cantidad de kilómetros recorridos anuales</i>	<i>0,0002: coeficiente por kilómetro que surge de la Resolución 146/2020 del Ministerio de Transporte de la Nación. Valor de la grasa de litio equivalente a 13,5 lts de gas oil</i>
	<i>Costo lavado de carrocería = 0,0008 x valor lavado de carrocería x cantidad de kilómetros recorridos anuales</i>	<i>0,0008: coeficiente por kilómetro que surge de la Resolución 146/2020 del Ministerio de Transporte de la Nación. valor del lavado de carrocería equivalente al 2% del sueldo básico de un oficial</i>
	<i>Costo lavado de chasis = 0,0001 x valor lavado de chasis x cantidad de kilómetros recorridos anuales</i>	<i>0,0001: coeficiente por kilómetro que surge de la Resolución 146/2020 del Ministerio de Transporte de la Nación. valor del lavado de chasis equivalente al 2,2% del sueldo básico de un oficial</i>
	<i>Costo lavado de motor = 0,0001 x valor lavado de motor x cantidad de kilómetros recorridos anuales</i>	<i>0,0001: coeficiente por kilómetro que surge de la Resolución 146/2020 del Ministerio de Transporte de la Nación. Valor del lavado de motor equivalente al 2% del sueldo básico de un oficial</i>
<p><b>10. Services y lavados</b>                      Corresponde a los lavados, engrases y cambios de aceite y filtros considerando frecuencias consignadas en el Anexo I de la Resolución N°146/2020 del Ministerio de Transporte de la Nación, monetizados con precios de insumos vigentes de proveedores locales y considerando que la mano de obra la realiza el personal de la planta estable de la empresa (mecánicos). A los fines de facilitar la actualización de los componentes monetarios, se expresan los mismos en términos de litros de gas oil o en porcentaje del sueldo básico de un oficial.</p>		

**Tabla 2. CÁLCULO DE COSTOS OPERATIVOS (continuación)**

Componente	Formulación	Variables
<b>11. Sueldo personal de conducción y cargas sociales</b>	<p><math>Cop_{11}</math> = costo laboral mensual por chofer x 12 meses x cantidad de choferes</p>	<p>Costo laboral anual de la categoría según escalas vigentes - CCT 460/73 - UTA, calculado para un chofer con 10 años de antigüedad promedio. Incluye 45,94% de mano de obra adicional. Se considera la disminución de contribuciones patronales al sistema de seguridad social por mínimo no imponible. Cantidad de choferes: según cálculo adjunto.</p>
	<p><u>Tiempos</u></p>	<p>Tiempo de conducción efectivo = 7,44 Hs efectivas/Jornada según:  <math>Tiempo\ Efec.\ Noct. = 7 - Hs\ pausa\ Nocturno</math>  <math>Tiempo\ Efec.\ Diurna. = 8 - Hs\ pausa\ Diurna</math>  <math>\% \text{ Horas Nocturnas} = 15\% \text{ manejo nocturno}</math> según diagrama operativo de frecuencias en turno 21 hs a 6 hs  <math>\% \text{ Horas Diurnas} = 85\% \text{ manejo Diurno}</math> según diagrama operativo de frecuencias en turno 6 hs a 21 hs  <math>Tiempo\ Efec.\ de\ Cond.\ por\ jda. = T.\ Efec\ Noct\ x\ \%Hs\ Noct + T.\ Efec\ Diurna\ x\ \%Hs\ Diurnas</math>  <math>Tiempo\ Efec.\ de\ Cond.\ por\ jda. = 6,633\ x\ 0,15 + 7,583\ x\ 0,85 = 7,44\ hs/Jornada</math>                      Choferes de Reserva = Índice de Ausentismo pago x Cantidad Teórica de Choferes  <math>\acute{I}ndice\ de\ Ausentismo\ Pago = \frac{Dias\ de\ Ausencias\ pagas\ al\ a\tilde{n}o}{Dias\ Laborables\ al\ a\tilde{n}o} = 0,0856</math>                      Donde días de ausencias pagas al año es un valor de referencia obtenido de datos estadísticos previos.  <math>Horas\ diarias\ de\ Recorrido = \sum_{x=1}^{lineas} Vueltas \left( \frac{Recorrios}{Día} \right) \frac{Distancia\ (Km/Rec)}{Velocidad\ (Km/Hora)}</math>  <math>Cantidad\ Teórica\ de\ Choferes\ de\ choferes = \frac{Horas\ diarias\ de\ Recorrido}{Tiempo\ Efectivo\ Conducción}</math>  <math>Cantidad\ de\ choferes\ Reserva = Cantidad\ Teórica\ de\ choferes\ x\ índice\ de\ Ausentismo\ Pago</math>  <math>Choferes\ por\ Colectivo = \frac{Cantidad\ Teórica\ de\ Choferes + Choferes\ de\ Reserva}{Unidades\ vehiculares\ operativas + Unidades\ vehiculares\ de\ Reserva}</math>  <math>Velocidad\ Promedio\ Sistema\ (Km/Hora) = Vueltas \left( \frac{Recorrios}{Día} \right) \frac{Distancia\ (Km/Rec)}{Horas\ diarias\ (Hora/Día)}</math></p>
	<p><u>Costos</u></p>	<p><math>Antigüedad\ Promedio = 10\ Años</math>                      Valor fijado en función de datos obtenidos de CCT 460/73:  <math>Sdo\ Bruto = Básico + Asistencia + Bolet + Antig + Adic\ Remun</math>  <math>IMOA = (100 + Plus\ Temp + Inc\ Vacac) * (1 + Coef\ SAC) * (1 + Cont\ Pat + O.\ Soc + ART) + Conc\ No\ Rem - 100</math>  <math>Ahorro\ Contrib\ Seg\ Social = Mínimo\ No\ imponible\ x\ Contrib\ Seguridad\ Social</math>  <math>Costo\ laboral\ por\ chofer = Sdo\ Bruto\ x\ (1 + IMOA) + Sdo\ No\ Rem - Cont\ Seg\ Soc\ x\ Mínimo\ no\ Imponible</math></p>

### **11. Sueldo personal de conducción y cargas sociales**

Para su cálculo se toma en consideración el Convenio Colectivo de trabajo de la UTA (460/73) vigente al momento del cálculo, con más las contribuciones patronales y cargas que derivan del mismo. En virtud de lo establecido en el pliego, en el apartado "3.1 - Compromiso de Incorporación de Personal" en el cual se establece que "(...) cuando los servicios concursados sean destinados a reemplazar los brindados por una empresa existente, la adjudicataria deberá asumir la obligación de incorporar la totalidad del personal ocupado(...)" se consideran remuneraciones del personal de acuerdo a la antigüedad promedio de los empleados de cada categoría laboral al momento del cálculo, en virtud de la información provista por la Secretaría de Transporte.

<b>Básico</b>	100.00
<b>Cont.Patronales</b>	18.00
<b>Obra Social</b>	6.00
<b>A.R.T</b>	2.00
<b>Seguro de Vida</b>	0.10
<b>S.A.C.</b>	10.50
<b>Plus temporada</b>	3.41
<b>Incidencia vacaciones</b>	1.77
<b>Indemnización por despido</b>	4.15
<b>TOTAL</b>	<b>145.94</b>
<b>ÍNDICE MANO DE OBRA ADICIONAL</b>	<b>45.94%</b>

**Tabla 2. CÁLCULO DE COSTOS OPERATIVOS (continuación)**

<b>Componente</b>	<b>Formulación</b>	<b>Variables</b>
<b>12. Sueldos de personal de Inspección y cargas sociales</b>	$Cop_{12} = 12 \text{ inspectores} \times \text{costo laboral anual de la categoría}$	Costo laboral anual de la categoría: según escalas vigentes - CCT 460/73 - UTA, calculado para un empleado sin antigüedad. Incluye 45,94% de mano de obra adicional. Se considera la disminución de contribuciones patronales al sistema de seguridad social por mínimo no imponible.
<b>13. Sueldos de personal de Mecánicos y cargas</b>	$Cop_{13} = \text{Costo laboral oficiales} + \text{Costo laboral medio oficiales} + \text{Costo laboral peones}$	
	$\text{Costo laboral oficiales} = 0,033333 \times \text{costo laboral de la categoría} \times \text{total de unidades vehiculares}$	0.033333: Coeficiente de rendimiento laboral de la categoría Costo laboral anual de la categoría según escalas vigentes - CCT 460/73 - UTA, calculado para un empleado sin antigüedad. Incluye 45.94% de mano de obra adicional.
	$\text{Costo laboral medio oficiales} = 0,033333 \times \text{costo laboral de la categoría} \times \text{total de unidades vehiculares}$	0.033333: Coeficiente de rendimiento laboral de la categoría Costo laboral anual de la categoría según escalas vigentes - CCT 460/73 - UTA, calculado para un empleado sin antigüedad. Incluye 45.94% de mano de obra adicional.
	$\text{Costo laboral peones} = 0,016667 \times \text{costo laboral de la categoría} \times \text{total de unidades vehiculares}$	0.016667: Coeficiente de rendimiento laboral de la categoría. Costo laboral anual de la categoría según escalas vigentes - CCT 460/73 - UTA, calculado para un empleado sin antigüedad. Incluye 45,94% de mano de obra adicional.
<b>14. Sueldos de personal Administrativo y cargas sociales</b>	$Cop_{14} = 21 \text{ empleados administrativos} \times \text{costo laboral anual de la categoría}$	Costo laboral anual de la categoría según escalas vigentes - CCT 460/73 - UTA, calculado para un empleado sin antigüedad. Incluye 45,94% de mano de obra adicional.
<p><b>12. Sueldos de personal de Inspección y cargas sociales</b>  <b>13. Sueldos de personal de Mecánicos y cargas</b>  <b>14. Sueldos de personal Administrativo y cargas sociales</b></p> <p>En todos los casos se toma en consideración el Convenio Colectivo de trabajo de la UTA (460/73) vigente al momento del cálculo, con más las contribuciones patronales y cargas que derivan del mismo. En virtud de lo establecido en el pliego, en el apartado "3.1 - Compromiso de Incorporación de Personal" se considera la antigüedad promedio de los empleados de cada categoría laboral al momento del cálculo, en virtud de la información provista por la Secretaría de Transporte.</p>		

**Tabla 2. CÁLCULO DE COSTOS OPERATIVOS (continuación)**

<b>Componente</b>	<b>Formulación</b>	<b>Variables</b>
<b>15. Sueldos de personal jerárquico</b>	$Cop_{15} = 4 \text{ gerentes} \times N^{\circ} \text{ empresas} \times 3 \text{ veces el costo laboral anual de un empleado administrativo.}$	Según Cop <sub>14</sub>
<b>15. Sueldos de personal jerárquico</b> Para cada empresa se estiman cuatro gerentes; según los valores de mercado, cada gerente percibe el equivalente a tres veces el sueldo de un empleado administrativo.		
<b>16. Costo de Conservación de Inmuebles</b>	$Cop_{16} = \text{Costo de Conservación de Playas de Estacionamiento} + \text{Costo de Conservación Edificio destinado a Administración} + \text{Costo de Conservación Edificio destinado a Garaje.}$	
	$\text{Costo de Conservación Playas de Estacionamiento} = \text{Costo de construcción del } m^2 \text{ de Playa de Estacionamiento} \times 40 \text{ } m^2 \text{ por Vehículo} \times \text{total de unidades vehiculares} \times 0,03$	Costo de construcción del $m^2$ de Playa de Estacionamiento. 40 $m^2$ por vehículo surge de la Resolución 146/2020 del Ministerio de Transporte de la Nación. 0,03: coeficiente que surge de la Resolución 146/2020 del Ministerio de Transporte de la Nación.
	$\text{Costo de Conservación Taller, Lavadero y Depósito de combustible} = \text{Costo de construcción del } m^2 \text{ de Garaje} \times 1,8 \text{ } m^2 \text{ por vehículo} \times \text{total de unidades vehiculares} \times 0,02$	Costo de construcción del $m^2$ . 0,02: coeficiente que surge de la Resolución 146/2020 del Ministerio de Transporte de la Nación. 1,8 $m^2$ por vehículo surge de la Resolución 146/2020 del Ministerio de Transporte de la Nación.
	$\text{Costo de Conservación Oficina y Área de descanso} = \text{Costo de Construcción del } m^2 \text{ de Administración} \times 3 \text{ } m^2 \text{ por Vehículo} \times \text{total de unidades vehiculares} \times 0,02$	Costo de construcción del $m^2$ . 0,02: coeficiente que surge de la Resolución 146/2020 del Ministerio de Transporte de la Nación. 3 $m^2$ por vehículo surge de la Resolución 146/2020 del Ministerio de Transporte de la Nación.
<b>16. Costo de Conservación de Inmuebles</b> Corresponde al valor anual del total de erogaciones necesarias con el fin de conservar o mantener la capacidad operativa de los inmuebles y de subsanar o reparar los daños producidos en los mismos, ya sea por su normal uso, en forma accidental, intencional o por caso fortuito. Con el fin de normalizar el costo de estas erogaciones y de acuerdo a la Resolución N° 146/2020 del Ministerio de Transporte de la Nación, las mismas se estiman en un porcentaje calculado sobre los valores de las inversiones. Para su determinación se consideran necesarios 35 $m^2$ de playas de estacionamiento por vehículo (de acuerdo a lo establecido en el punto 2.2.1 Inc C del Pliego de Especificaciones técnicas), 1,8 $m^2$ de taller, lavadero y depósito de combustible y 3 $m^2$ de oficinas y zonas de descanso. El costo de construcción del $m^2$ fue estimado en U\$S 45 para las playas de estacionamiento, U\$S 500 para los talleres, lavaderos y depósitos y U\$S 700 para las oficinas y zonas de descanso.		

**Tabla 2. CÁLCULO DE COSTOS OPERATIVOS (continuación)**

Componente	Formulación	Variables
<b>17. Costo de Conservación de maquinarias y herramientas</b>	$Cop_{17} = CMH_{CPA} + CMH_{APA} + CMH_{CPB} + CMH_{APB}$	<p><math>CMH_{CPA}</math>: Costo Conservación Maq y Herram - Convencional Piso Bajo  <math>CMH_{APA}</math>: Costo Conservación Maq y Herram - Articulado Piso Alto  <math>CMH_{CPB}</math>: Costo Conservación Maq y Herram - Convencional Piso Bajo  <math>CMH_{APB}</math>: Costo Conservación Maq y Herram - Articulado Piso Bajo</p>
	$CMH_{CPA} = 0,03 \times [VO \text{ unidades convencionales piso alto - (cantidad de cubiertas unidad convencional } \times \text{ precio de una cubierta)}] \times \text{ cantidad unidades convencionales piso alto } \times 0,02$	<p>0,03: Coeficiente de mantenimiento de Maquinarias y Herramientas según Resolución 146/2020 del Ministerio de Transporte de la Nación.  0,02: Coeficiente de Inversión en Maquinarias y Herramientas según Resolución 146/2020 del Ministerio de Transporte de la Nación.  VO: Valor de origen unidades convencionales P/A - según Cop<sub>4</sub></p>
	$CMH_{APA} = 0,03 \times [VO \text{ unidades articuladas piso alto - (cantidad de cubiertas unidad articulada } \times \text{ precio de una cubierta)}] \times \text{ cantidad unidades articuladas piso alto } \times 0,02$	<p>0,03: Coeficiente de mantenimiento de Maquinarias y Herramientas según Resolución 146/2020 del Ministerio de Transporte de la Nación.  0,02: Coeficiente de Inversión en Maquinarias y Herramientas según Resolución 146/2020 del Ministerio de Transporte de la Nación.  VO: Valor de origen unidades articuladas P/A - según Cop<sub>4</sub></p>
	$CPH_{CPB} = 0,03 \times [VO \text{ unidades convencionales piso bajo - (cantidad de cubiertas unidad convencional } \times \text{ precio de una cubierta)}] \times \text{ cantidad unidades convencionales piso bajo } \times 0,02$	<p>0,03: Coeficiente de mantenimiento de Maquinarias y Herramientas según Resolución 146/2020 del Ministerio de Transporte de la Nación.  0,02: Coeficiente de Inversión en Maquinarias y Herramientas según Resolución 146/2020 del Ministerio de Transporte de la Nación.  VO: Valor de origen unidades convencionales P/B - según Cop<sub>4</sub></p>
	$CPH_{APB} = 0,03 \times [VO \text{ unidades articuladas piso bajo - (cantidad de cubiertas unidad articulada } \times \text{ precio de una cubierta)}] \times \text{ cantidad unidades articuladas piso bajo } \times 0,02$	<p>0,03: Coeficiente de Mantenimiento Maquinarias y Herramientas según Resolución 146/2020 del Ministerio de Transporte de la Nación.  0,02: coeficiente de Inversión en Maquinarias y Herramientas según Resolución 146/2020 del Ministerio de Transporte de la Nación.  VO: Valor de origen unidades articuladas P/B - según Cop<sub>4</sub></p>
<p><b>17. Costo de Conservación de maquinarias y herramientas</b>  Corresponde al valor anual del total de erogaciones necesarias con el fin de conservar o mantener la capacidad operativa de las maquinarias y herramientas y de subsanar o reparar los daños producidos en las mismas, ya sea por su normal uso, en forma accidental, intencional o por caso fortuito.  Para su cálculo se estiman los valores de las inversiones en maquinarias y herramientas en un 2% del valor de origen de las unidades utilizadas para la prestación del servicio y se aplicaron coeficientes de mantenimiento anual, según Resolución N° 146/2020 del Ministerio de Transporte de la Nación.</p>		



**Tabla 2. CÁLCULO DE COSTOS OPERATIVOS (continuación)**

Componente	Formulación	Variables
<b>18. Depreciación de inmuebles</b>	<i>Cop<sub>18</sub></i> = Costo de Depreciación de Playas de Estacionamiento + Costo de Depreciación Edificio destinado a Administración + Costo de Depreciación Edificio destinado a Garaje.	
	<i>Costo de Depreciación Playas de Estacionamiento</i> = Costo de Construcción del m <sup>2</sup> de Playa de Estacionamiento x 35 m <sup>2</sup> por Vehículo x total de unidades vehiculares x 0,90 x 0,05	0,90: coeficiente de valor amortizable. 0,05: coeficiente de amortización considerando una vida útil de 20 años. Costo de construcción del m <sup>2</sup> . 35 m <sup>2</sup> por vehículo surge de la Resolución 146/2020 del Ministerio de Transporte de la Nación.
	<i>Costo de Depreciación Garaje</i> = Costo de Construcción del m <sup>2</sup> de Garaje x 1,8 m <sup>2</sup> por Vehículo x total de unidades vehiculares x 0,80 x 0,02	0,80: coeficiente de valor amortizable 0,02: coeficiente de amortización considerando una vida útil de 50 años. Costo de construcción del m <sup>2</sup> . 1,8 m <sup>2</sup> por vehículo surge de la Resolución 146/2020 del Ministerio de Transporte de la Nación.
	<i>Costo de Depreciación Administración</i> = Costo de Construcción del m <sup>2</sup> de Administración x 3 m <sup>2</sup> por Vehículo x total de unidades vehiculares x 0,80 x 0,02	0,80: coeficiente de valor amortizable. 0,02: coeficiente de amortización considerando una vida útil de 50 años. Costo de construcción del m <sup>2</sup> . 3 m <sup>2</sup> por vehículo surge de la Resolución 146/2020 del Ministerio de Transporte de la Nación.
<p><b>18. Depreciación de inmuebles</b></p> <p>Es el desgaste o desvalorización sistemática de los inmuebles por su normal y habitual uso. Para su cálculo se estiman:</p> <p>A) Valor de las inversiones: según lo detallado en el punto N° 16 del presente informe,</p> <p>B) Valor amortizable: proporción del valor invertido que perderán los bienes por su normal y habitual uso durante su vida útil. Se determina como la diferencia entre el valor total del bien y el precio estimado de venta del mismo al finalizar su vida útil (10% para playas de estacionamiento y 20% para el resto de los inmuebles)</p> <p>C) Vida útil: lapso temporal para el cual se estima que las inversiones se encontrarán en condiciones de ser utilizadas, cumpliendo normalmente sus funciones. La vida útil de las Playas de Estacionamiento fue estimada en 20 años, y la de las zonas de edificio destinadas a Taller, Lavadero y Depósito de Combustible, así como la de las Oficinas en 50 años.</p>		

**Tabla 2. CÁLCULO DE COSTOS OPERATIVOS (continuación)**

Componente	Formulación	Variables
<b>19. Depreciación de maquinarias y herramientas</b>	$Cop_{19} = DMH_{CPA} + DMH_{APA} + DMH_{CPB} + DMH_{APB}$	<i>DMH<sub>CPA</sub></i> : Depreciación Conservación Maq y Herram - Convencional Piso Bajo <i>DMH<sub>APA</sub></i> : Depreciación Conservación Maq y Herram - Articulado Piso Alto <i>DMH<sub>CPB</sub></i> : Depreciación Conservación Maq y Herram - Convencional Piso Bajo <i>DMH<sub>APB</sub></i> : Depreciación Conservación Maq y Herram - Articulado Piso Bajo
	<i>DMH<sub>CPA</sub></i> = [VO unidades convencionales piso alto - (cantidad de cubiertas unidad convencional x precio de una cubierta)] x cantidad unidad convencional piso alto x 0,02 x 0,80 x 0,10	0,02: Coef. Inversión en Maquinarias y Herramientas según Res. 146/2020 del Ministerio de Transporte de Nación. 0,80: coeficiente de valor amortizable. 0,10: coeficiente de amortización considerando una vida útil de 10 años. VO: Valor de origen unidades convencionales P/A - según Cop <sub>4</sub> Precio de una cubierta según Cop <sub>3</sub>
	<i>DMH<sub>APA</sub></i> = [VO unidades articuladas piso alto - (cantidad de cubiertas unidad articulada x precio de una cubierta)] x cantidad unidad articulada piso alto x 0,02 x 0,80 x 0,10	0,02: Coef. Inversión en Maquinarias y Herramientas según Res. 146/2020 del Ministerio de Transporte de la Nación. 0,80: coeficiente de valor amortizable. 0,10: coeficiente de amortización considerando una vida útil de 10 años. VO: Valor de origen unidades articuladas P/A - según Cop <sub>4</sub> Precio de una cubierta según Cop <sub>3</sub>
	<i>DMH<sub>CPB</sub></i> = [VO unidades convencionales piso bajo - (cantidad de cubiertas unidad convencional x precio de una cubierta)] x cantidad unidad convencional piso bajo x 0,02 x 0,80 x 0,10	0,02: Coef. Inversión en Maquinarias y Herramientas según Res. 146/2020 del Ministerio de Transporte de la Nación. 0,80: coeficiente de valor amortizable. 0,10: coeficiente de amortización considerando una vida útil de 10 años. VO: Valor de origen unidades convencionales P/B - según Cop <sub>4</sub> Precio de una cubierta según Cop <sub>3</sub>
	<i>DMH<sub>APB</sub></i> = [VO unidades articuladas piso bajo - (cantidad de cubiertas unidad articulada x precio de una cubierta)] x cantidad unidad articulada piso bajo x 0,02 x 0,80 x 0,10	0,02: Coef. Inversión en Maquinarias y Herramientas según Res. 146/2020 del Ministerio de Transporte de la Nación. 0,80: coeficiente de valor amortizable. 0,10: coeficiente de amortización considerando una vida útil de 10 años. VO: Valor de origen unidades articuladas P/B - según Cop <sub>4</sub> Precio de una cubierta según Cop <sub>3</sub>
<b>19. Depreciación de maquinarias y herramientas</b> Es el desgaste o desvalorización sistemática de la maquinaria o herramienta por su normal y habitual uso. Para su cálculo se estiman los valores de las inversiones y el cómputo de “vidas útiles” habituales para este rubro.		
<b>20. Honorarios profesionales</b>	$Cop_{20} = Cop_{15} x 0,26$	0,26: coeficiente de honorarios profesionales estimado en un 26% del costo laboral del personal jerárquico considerando cargas sociales.
<b>20. Honorarios profesionales</b> Los mismos se estiman en un 26% del costo laboral del personal jerárquico, incluyendo contribuciones patronales y cargas. Dicha estimación surge de comparar el costo de los honorarios profesionales según valores de mercado al momento de la elaboración del informe, con el costo laboral del personal jerárquico.		

**Tabla 2. CÁLCULO DE COSTOS OPERATIVOS (continuación)**

<b>Componente</b>	<b>Formulación</b>	<b>Variables</b>
<b>21. Gastos generales</b>	$Cop_{21} = Cop_{11} \times 0,03$	0,03: coeficiente de gastos generales estimado en un 3% del costo laboral del personal de conducción considerando cargas sociales.
<b>21. Gastos generales</b> El concepto refleja el costo de todos los ítems no contemplados en los acápite anteriores (servicios, bienes consumibles, etc.) y para su cálculo se estima un 3% del costo laboral correspondiente a los conductores, incluyendo contribuciones patronales y cargas.		
<b>22. Costo UT</b>	$Cop_{22} = Cop_{14} \times 0,9343$	0,9343: coeficiente de Costo UT estimado en un 93,43% del costo laboral del personal administrativo considerando cargas sociales.
<b>22. Costo UT</b> Se calcula el costo de una estructura mínima necesaria para el funcionamiento de una unidad administrativa. A los fines de facilitar la actualización de los componentes monetarios, se expresan los mismos en el porcentaje equivalente al costo laboral del personal administrativo considerando cargas sociales.		
<b>23. Costo GPS</b>	$Cop_{23} = \text{Costo abono servicio mensual de GPS} \times \text{total de unidades vehiculares} \times 12 \text{ meses.}$	Costo de abono servicio mensual de GPS estimado en 10 US\$ a precio de venta BNA
<b>23. Costo GPS</b> Para la determinación de este costo se considera que cada unidad vehicular posee un dispositivo GPS, sobre los cuales se paga un abono mensual por su utilización.		
<b>24. Seguridad</b>	$Cop_{24} = N^{\circ} \text{ empresas} \times N^{\circ} \text{ locaciones} \times 24\text{hs} \times \text{precio del servicio de seguridad por hora} \times \text{días del año}$	Precio del servicio de seguridad por hora equivalente al sueldo básico de un chofer dividido 100 N° de locaciones: 2 por empresa
<b>24. Seguridad</b> El costo del servicio de seguridad contempla una cobertura de 24 horas por día para dos locaciones por empresa. A los fines de facilitar la actualización del componente monetario, el mismo se expresa en el porcentaje equivalente al sueldo básico de un chofer al momento de la elaboración del informe.		

### 1.3. Cálculo del rendimiento sobre el capital invertido ( $R_{Cl año}$ )

<b>Tabla 3. CÁLCULO DEL RENDIMIENTO ANUAL SOBRE CAPITAL INVERTIDO</b>		
<b>Componente</b>	<b>Formulación</b>	<b>Variables</b>
<b>Rendimiento anual sobre el capital invertido (<math>R_{Cl año}</math>)</b>	$R_{Cl año} = \text{Capital promedio inmovilizado anual} \times \text{Costo del capital invertido}$	Capital promedio inmovilizado anual CCI: costo de capital invertido
	$CCI = 0,63\% + 1,54\% + 7,57\% = 9,74\%$	<p><b>Costo del Capital Invertido (CCI)</b></p> <p>La metodología a utilizar para calcular el costo del capital propio es el Modelo de Estimación de Rendimientos de Activos de Capital (CAPM, por sus siglas en inglés). Estas tasas se calculan sobre datos estadísticos de los últimos (10) diez años, a actualizar cada diez (10) años y que define la rentabilidad originada por la explotación de los activos de la empresa.</p> $CCI = TBR + [PRM \times \text{Beta des - apalancado}] + PRP$ <p>TBR: Tasa Base Real PRM: Prima por Riesgo Mercado PRP: Prima por Riesgo País</p> <p>Tasa Real de Libre Riesgo: TIR Bono Tesoro EE.UU. (10 años) - EE.UU. Inflación (Breakeven 10 años) = Tasa Base Real</p> <p>Prima por Riesgo Negocio = Beta des-apalancado 0,25 x Prima Riesgo Mercado Prima por Riesgo País = Indicador EMBI Argentina - JP Morgan Chase (10 años)</p>

**Tabla 4. CÁLCULO DEL RENDIMIENTO ANUAL SOBRE CAPITAL INVERTIDO (continuación)**

Componente	Formulación	Variables
<b>Rendimiento anual sobre el capital invertido (R<sub>cl</sub>año)</b>	<b>Capital Inmovilizado Promedio Anual</b>	
	$\text{capital Inmov. prom. anual} = \text{Cap. Inmov Colectivos} + \text{Cap Inmov Inmuebles} + \text{Cap Inmov Maquinarias y Herramientas}$	
	<b>1. Capital Inmovilizado Colectivos</b>	
	$\text{Cap Inmov Colectivos} = \text{Cant. CPB} \times \text{V. Resid CPB} + \text{Cant APB} \times \text{V. Resid APB} + \text{Cant CPA} \times \text{V. Resid CPA} + \text{Cant APA} \times \text{Resid APA}$	
	$\text{CPB} = \text{Colectivos convencional piso bajo}$ $\text{CPA} = \text{Colectivos convencional piso alto}$ $\text{APB} = \text{Colectivos articulado piso bajo}$ $\text{APA} = \text{Colectivos articulados piso alto}$	
$\text{Valor Residual} = \text{Valor Colectivo 0Km} (1 - 0,2) \times \frac{(10 - \text{Antiguedad promedio})}{10} + \text{valor colectivo 0 Km} \times 0,2$		
<b>2. Capital Inmovilizado Inmuebles</b>		
$\text{Capital Inmov Inmuebles} = [\text{Costo constr Playa Estac.} + \text{Costo Constr garaje} + \text{Costo constr Adm}] - \text{Cop}_{18} \times \text{Años transc Concesión} + \text{Valor m}^2 \text{ terrenos}$		
<b>3. Maquinarias y Herramientas</b>		
$\text{Capital Inmov Anual} = \text{Inver Maq y Herram.} \times 0,8 \times \frac{(10 - \text{Antiguedad promedio})}{10} + \text{Inver Maq y Herram.} \times 0,2$		

#### **1.4. Subsidios y compensaciones (S<sub>Año</sub>)**

<b>Tabla 5. SUBSIDIOS Y COMPENSACIONES RECIBIDOS ACTUALMENTE</b>	
<b>Concepto</b>	<b>Total subsidio anual normalizado</b>
<b>1. Compensaciones complementarias provinciales (CCP) del Ministerio de Infraestructura y servicios públicos PBA</b>	<p>Se ha tenido en cuenta el regimen de CCP que establece “un régimen transitorio de subsidios con destino a los prestadores del servicio o línea de transporte automotor de pasajeros que se desarrollan fuera del ámbito definido en el artículo 3° de la Ley 25.031 o sucesora que resulten de jurisdicción provincial o municipal y, mediante el pago de cuotas mensuales”.</p>
<b>2. Fondos Compensadores al transporte publico del Ministerio Nacional de Transporte</b>	<p>Se ha tenido en cuenta la Resoluciones que otorgan el Fondo Compensador al transporte público del Ministerio de Transporte de la Nación, en relación al Fondo de Compensación al Transporte Público creado por el Art 125 Inciso “B” de la Ley Nacional Ley 27467.</p> <p>Se deben considerar los importes asignados al Partido de General Pueyrredón y/o a las empresas prestadoras del servicio en esta jurisdicción para el año bajo análisis. Ante la falta de información oficial respecto de las partidas que percibirán los concesionarios en los próximos meses y con el fin de estimar este rubro, se procede a anualizar el valor que resulta del promedio simple de los importes percibidos en los últimos tres meses anteriores a la confección del cálculo informados por la Municipalidad.</p> <p>Se ha tenido en cuenta el impacto del Impuesto sobre los Débitos y Créditos sobre los subsidios detallados en el párrafo anterior con el fin de reflejar el ingreso neto obtenido por las empresas beneficiarias de los mismos.</p>
<b>3. Beneficio Impuesto a los Automotores:</b> <i>Costo anual de impuesto a los automotores x 0,20</i>	<p>El artículo 44 - Inciso “D” de la Ley Impositiva de la Provincia de Buenos Aires establece una bonificación anual del impuesto a los automotores para vehículos cuyo peso, incluida la carga transportable, sea superior a 3.500 kilogramos, cuando quienes revistan la calidad de contribuyentes se encuentren inscriptos en el código 492110 (Servicio de transporte automotor urbano y suburbano regular de pasajeros) del Nomenclador de Actividades del impuesto sobre los Ingresos Brutos. Para los vehículos modelo 2012-2017 se establece un 20% de bonificación, siendo este el porcentaje tomado en relación a la antigüedad promedio definida para la flota.</p>
<b>4. Impuesto a los Combustibles Líquidos - Pago a Cuenta de IVA:</b> <i>Impuesto sobre los Combustibles Líquidos x 0,39 x cantidad de kilómetros totales x 0,45</i>	<p>Surge del Art. N° 142 de la Ley 27.430 que modifica la ley N°23.966 agregando un párrafo a continuación del Art N°15 donde establece que las empresas que prestan servicios de transporte público de pasajeros podrán computar como pago a cuenta del Impuesto al Valor Agregado el 45% del Impuesto sobre los Combustibles Líquidos contenido en las compras de gasoil efectuadas en el respectivo período fiscal, que se utilicen como combustible de las unidades afectadas a la realización de los referidos servicios, en las condiciones que fije la reglamentación. El remanente del cómputo dispuesto en este artículo, podrá trasladarse a los períodos fiscales siguientes, hasta su agotamiento. Dicho impuesto pasó a ser un importe fijo el que según la RG 4257 AFIP para Septiembre de 2022 es de \$12,826 por litro de gasoil.</p>
<b>5. Contribuciones Patronales Abonadas - Crédito Fiscal IVA:</b> <i>Total de salarios brutos devengados x 0,18 x 0,0145 x 12</i>	<p>Brinda la posibilidad de tomar como crédito fiscal un porcentaje de la contribución patronal efectivamente abonada, según Art 19 de la citada ley. El anexo I de dicha norma establece este porcentaje en 1,45% de la base para el cálculo de las contribuciones patronales para la zona “4 - Resto del Gran Buenos Aires”, donde se incluye al Partido de Gral. Pueyrredon.</p>
<b>6. Incidencia impuesto débitos y créditos bancarios:</b> <i>Subsidios totales anuales x 0,012 x 0,67</i>	



### **1.5. Costos variables sobre las ventas (Cvar)**

Existen conceptos que, deliberadamente, no fueron computados en los Costos Operativos de los servicios. Se trata de los que se conocen genéricamente Como “costos variables de venta” y corresponden a elementos cuya dimensión depende del monto de los ingresos derivados de las ventas conforme a las tarifas con que se cobre el servicio a los usuarios. Tal es el caso del Impuesto a los Ingresos Brutos que grava con una tasa de 1,5% a los montos facturados por los servicios.

Las reglas del arte aconsejan la consideración de los ítems del costo variable de ventas como una detracción de los ingresos. Por esta circunstancia, habrá que prever que la tarifa debería ser tal que, deducido el porcentaje de costo variable, el resultado sea suficiente para financiar el resto de los conceptos. Los mismos se detallan en el cuadro que exponemos a continuación:

Los costos variables sobre las ventas netas anuales, dados en tanto por ciento, son los expresados en la siguiente Tabla.

<b>Tabla 6. COMPONENTES DE LOS COSTOS VARIABLES SOBRE VENTAS</b>	
<b>Concepto</b>	<b>Porcentajes sobre los ingresos brutos</b>
<b>Ingresos brutos:</b> la alícuota correspondiente a este Impuesto está determinada por la Ley Impositiva de la Provincia de Buenos Aires. La Ley Impositiva vigente establece una alícuota del 1,5% sobre los ingresos brutos del contribuyente para la actividad N° 492110 - Servicio de transporte automotor urbano y suburbano regular de pasajeros.	1,5%
<b>Comisión carga SUBE:</b> al momento de realización de este informe la comisión por el servicio de carga de saldo en la tarjeta SUBE es del 4% + 21% de IVA.	4,84%
<b>Impuesto débitos y créditos bancarios:</b> establecido por la Ley N°25.413. El mismo se estima en 0,12% de los ingresos brutos menos el 33% computable como pago a cuenta del Impuesto a las Ganancias.	0,80%
<b>Fondo municipal de infraestructura nodal:</b> establecido en un 5% de los ingresos brutos obtenidos por las empresas que brindan el servicio de transporte urbano de pasajeros según la normativa municipal vigente.	5%
<b>Tasa de inspección en seguridad e higiene:</b> Determinado en un 0,9% de los ingresos brutos según la Ordenanza Impositiva vigente.	0,9%
<b>Fondo para la promoción turística:</b> Determinado en un 10% de la Tasa por Inspección Seguridad e Higiene = 0,09%	0,09%
<b>Total costos variables sobre ventas netas</b>	<b>13,13%</b>

---

***ANEXO III: Metodología de selección de las ofertas***

---

---

**ÍNDICE**

---

	<b><i>Pág.</i></b>
<i>1. Evaluación de las ofertas</i>	223
1.1. Criterios y subcriterios de evaluación	223
1.2. Puntaje de los subcriterios	223

---

## **1. Evaluación de las ofertas**

### **1.1. Criterios y subcriterios de evaluación**

Los criterios y subcriterios, así como la ponderación de cada uno de ellos para la valoración de las ofertas, se consignan en la siguiente Tabla.

<b>Tabla 1. CRITERIOS, SUBCRITERIOS, COMPONENTES Y SISTEMA DE PUNTOS DE EVALUACIÓN</b>				
<b>Criterio</b>		<b>Subcriterio</b>		
<b>Nombre</b>	<b>Puntaje máximo</b>	<b>Nombre (puntos)</b>	<b>Componente</b>	<b>Puntaje máximo</b>
<b>Capacidad e idoneidad técnica</b>	<b>25</b>	<b>Antigüedad en el rubro (12)</b>	----	<b>12</b>
		<b>Antecedentes (13)</b>	----	<b>13</b>
<b>Recursos afectados al servicio</b>	<b>50</b>	<b>Parque móvil (30)</b>	<b>Antigüedad</b>	<b>10</b>
			<b>Cuota VP Bajo</b>	<b>10</b>
			<b>Energía</b>	<b>5</b>
			<b>Capacidad del vehículo (articulados)</b>	<b>5</b>
		<b>Infraestructura (10)</b>	<b>Cabeceras</b>	<b>10</b>
		<b>Recursos humanos (10)</b>	<b>Conductores mujeres</b>	<b>5</b>
			<b>Programa de capacitación</b>	<b>5</b>
<b>Mejora Continua</b>	<b>5</b>	<b>Proceso de calidad (5)</b>	----	<b>5</b>
<b>Índices Económicos y financieros</b>	<b>10</b>	<b>Facturación en actividades afines (2)</b>	----	<b>2</b>
		<b>Patrimonio Neto (2)</b>	----	<b>2</b>
		<b>Índice de Liquidez (2)</b>	----	<b>2</b>
		<b>Índice de Acidez (2)</b>	----	<b>2</b>
		<b>Índice de Endeudamiento (2)</b>	----	<b>2</b>
<b>Inicio del servicio</b>	<b>10</b>	<b>Tiempo desde la firma del contrato</b>	----	<b>10</b>

### **1.2. Puntaje de los subcriterios**

El puntaje de cada subcriterio o componentes de éste, se otorgará según lo establecido en las siguientes Tablas.

**Tabla 2. VALORACIÓN DE LOS SUBCRITERIOS Y COMPONENTES**

Subcriterio		Puntaje Máx.	Puntaje asignado				Grupo de referencia
Nombre	Componente		< 5 años = Excluyente	≥ 5 y ≤ 10 años = 1pto	> 10 y ≤ 15 años = 7ptos	> 15 años = 12ptos	
<b>Antigüedad en el rubro (12 puntos)</b>	----	<b>12</b>	< 5 años = Excluyente	≥ 5 y ≤ 10 años = 1pto	> 10 y ≤ 15 años = 7ptos	> 15 años = 12ptos	GRUPO 1, GRUPO 2 y GRUPO 3
<i>Referencias:</i>							
<b>Antigüedad en el rubro:</b> se aceptarán copias de contrato constitutivo y/o reforma estatutaria. Serán computables únicamente los plazos de duración de servicios que estén siendo prestados a la fecha de presentación de la oferta, o contratos que hayan finalizado en los últimos dos años.							
<b>Antecedentes (13 puntos)</b>	----	<b>13</b>	< de 150 veh = Excluyente	De 151 a 200 veh = 3ptos	De 201 a 250 veh = 8ptos	Más de 251 veh = 13ptos	GRUPO 1
	----		< 20 veh = Excluyente	De 21 a 50 veh = 3ptos	De 51 a 75 veh = 8ptos	Más de 75 veh = 13ptos	GRUPO 2 y GRUPO 3
	----						
<i>Referencias:</i>							
<b>Antecedentes:</b> cantidad de vehículos operados en los últimos cinco años en servicios similares.							
<b>Parque móvil (30 puntos)</b>	<b>Antigüedad</b>	<b>10</b>	> 7 años = Excluyente	≤ 7 y ≥ 5 años = 1pto	< 5 y ≥ 3 años = 5ptos	< 3 años = 10ptos	GRUPO 1, GRUPO 2 y GRUPO 3
	<b>Cuota VP Bajo</b>	<b>10</b>	< 8,8% = Excluyente	≥ 8,8% y ≤ 13% = 5ptos	> 13% y ≤ 15% = 7ptos	> 15% = 10ptos	GRUPO 1
			< 5% = 0ptos	≥ 5% y ≤ 8% = 5ptos	> 8% y ≤ 10% = 7ptos	> 10% = 10ptos	GRUPO 2 y GRUPO 3
	<b>Energía</b>	<b>5</b>	No propone = 0ptos	Propone 1 veh = 3ptos	De 2 a 3 veh = 4ptos	Más de 3 veh = 5ptos	GRUPO 1, GRUPO 2 y GRUPO 3
	<b>Capacidad del vehículo (cantidad de articulados)</b>	<b>5</b>	< 33 veh = Excluyente	≥ 33 veh y ≤ 38 veh = 1pto	> 38 veh y ≤ 43 veh = 3ptos	> 43 veh = 5ptos	GRUPO 1
			< 3 veh = Excluyente	≥ 3 veh y ≤ 8 veh = 1pto	> 8 veh y ≤ 13 veh = 3ptos	> 13 veh = 5ptos	GRUPO 2
			< 4 veh = Excluyente	≥ 4 veh y ≤ 9 veh = 1pto	> 9 veh y ≤ 14 veh = 3ptos	> 14 veh = 5ptos	GRUPO 3
<i>Referencias:</i>							
<b>Antigüedad:</b> antigüedad media de la flota.							
<b>Cuota VP Bajo:</b> cuota, en tanto por ciento (%), de vehículos de piso respecto del total del parque móvil afectado a la prestación del servicio en cada grupo. Para el Grupo 1, es obligatorio cumplir con que la totalidad de los vehículos de la Línea Anular sean de Piso Bajo y que éstos no representen menos del 9,2% de la flota total.							
<b>Energía:</b> impulso con energía eléctrica.							
<b>Capacidad del vehículo:</b> a partir de la flota establecida en función de los Niveles de servicio (Tabla 3), la propuesta de vehículos articulados para cada Grupo.							
<b>Infraestructura (10 puntos)</b>	<b>Cabeceras</b>	<b>10</b>	No planificada = Excluyente	Proyectada c/ planos = 6ptos	Existente = 10ptos		GRUPO 1, GRUPO 2 y GRUPO 3
<i>Referencias:</i>							
<b>Cabeceras:</b> grado de desarrollo de las localizaciones que se proponen como cabeceras.							
<b>Recursos humanos (10 puntos)</b>	<b>Conductores mujeres</b>	<b>5</b>	No propone = Excluyente	> 0% y ≤ 1,5% = 1pto	> 1,5% y ≤ 5% = 3ptos	> 5% = 5ptos	GRUPO 1, GRUPO 2 y GRUPO 3
	<b>Programa capacitación</b>	<b>5</b>	No presenta = 0ptos	Regular = 1pto	Bueno = 3ptos	Experiencia = 5ptos	GRUPO 1, GRUPO 2 y GRUPO 3
<i>Referencias:</i>							
<b>Conductores mujeres:</b> cuota, en tanto por ciento (%), de mujeres respecto del total de conductores afectados a la prestación del servicio en cada grupo.							
<b>Programa capacitación:</b> No presenta en la propuesta; Regular, no fundamentado ni debidamente estructurado; Bueno, debidamente fundamentado, estructurado y con objetivos claros; Experiencia, programa debidamente fundamentado y estructurado, con antecedentes demostrables de implantación a lo largo de su actividad.							
<b>Proceso de calidad (5 puntos)</b>	----	<b>10</b>	Sin inicio = 0ptos	Con proceso iniciado = 7ptos	Con certificación = 10ptos		GRUPO 1, GRUPO 2 y GRUPO 3
<i>Referencias:</i>							
<b>Proceso de calidad:</b> el oferente debe acreditar haber certificado Normas ISO en cualquier formato en algún proceso del servicio cuya contratación se propicia, o encontrarse en vías de hacerlo							

<b>Tabla 2. VALORACIÓN DE LOS SUBCRITERIOS Y COMPONENTES (continuación)</b>							
<b>Subcriterio</b>		<b>Puntaje Máx.</b>	<b>Puntaje asignado</b>			<b>Grupo de referencia</b>	
<b>Nombre</b>	<b>Componente</b>						
<b>Facturación en actividades afines (2 puntos)</b>	----	<b>2</b>	$\leq 200.000.000$ = 0ptos	$> 200.000.000$ y $< 400.000.000$ = 1pto	$\geq 400.000.000$ = 2ptos	GRUPO 1	
	----		$\leq 100.000.000$ = 0ptos	$> 100.000.000$ y $< 200.000.000$ = 1pto	$\geq 200.000.000$ = 2ptos	GRUPO 2	
	----		$\leq 50.000.000$ = 0ptos	$> 50.000.000$ y $< 100.000.000$ = 1pto	$\geq 100.000.000$ = 2ptos	GRUPO 3	
<i>Referencias:</i> ---							
<b>Patrimonio Neto (2 puntos)</b>	----	<b>2</b>	$\leq 100.000.000$ = 0ptos	$> 100.000.000$ y $< 200.000.000$ = 1pto	$\geq 200.000.000$ = 2ptos	GRUPO 1	
	----		$\leq 50.000.000$ = 0ptos	$> 50.000.000$ y $< 75.000.000$ = 1pto	$\geq 75.000.000$ = 2ptos	GRUPO 2	
	----		$\leq 50.000.000$ = 0ptos	$> 50.000.000$ y $< 75.000.000$ = 1pto	$\geq 75.000.000$ = 2ptos	GRUPO 3	
<i>Referencias:</i> <b>Patrimonio Neto:</b> igual o mayor a la suma que se indica, conforme al grupo de líneas al cual presentar propuesta.							
<b>Índice de Liquidez (2 puntos)</b>	----	<b>2</b>	$\leq 0,5 = 0$ ptos	$> 0,5$ y $< 1 = 1$ pto	$\geq 1 = 2$ ptos	GRUPO 1, GRUPO 2 y GRUPO 3	
<i>Referencias:</i> <b>Índice de Liquidez = Activo Corriente/Pasivo Corriente.</b>							
<b>Índice de Solvencia (2 puntos)</b>	----	<b>2</b>	$\leq 0,5 = 0$ ptos.	$> 0,5$ y $< 1 = 1$ pto	$\geq 1 = 2$ ptos	GRUPO 1, GRUPO 2 y GRUPO 3	
<i>Referencias:</i> <b>Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total.</b>							
<b>Índice de Endeudamiento (2 puntos)</b>	----	<b>2</b>	$\geq 2 = 0$ ptos	$\geq 1$ y $< 2 = 1$ pto	$< 1 = 2$ ptos	GRUPO 1, GRUPO 2 y GRUPO 3	
<i>Referencias:</i> <b>Índice de Endeudamiento = Total del Pasivo/Patrimonio Neto</b>							
<b>Tiempo desde firma (10 puntos)</b>	----	<b>10</b>	$> 180$ días = Excluyente	$\leq 180$ y $\geq 90$ días = 1pto	$< 90$ y $\geq 30$ días = 3pto	$< 30$ días = 5pto	GRUPO 1, GRUPO 2 y GRUPO 3
<i>Referencias:</i> <b>Tiempo desde la firma del contrato:</b> en días corridos.							