



Planilla de Recepción de Notas

DATOS DE LA NOTA N° 3280.....

FECHA	31 de Agosto 2023
APELLIDO Y NOMBRE	EMPRESA De Transporte 12 de octubre ssa
DNI	
DOMICILIO	
TELÉFONO FIJO	
TELÉFONO MÓVIL	
CORREO ELECTRÓNICO	diegobasilico@yahoo.com
PETICIÓN	
DOCUMENTOS PRESENTADOS	
OBSERVACIONES	Presentación complementaria aumento de tarifa.

FIRMA

ACLARACIÓN

Pasa a la Comisión de Planeamiento


Analía Figueroa
Presidente
Comisión de Planeamiento
Pinamar
Firma interviniente

PARA USO DE LA COMISION

RESOLUCIÓN EN COMISIÓN: Fecha de la Comisión:/...../.....

- Apertura de Expediente
- Agregar nota a Expediente
- Archivo de la nota
- Pasa a otra Comisión
- Envío de la nota al D.E.

Otras (especifique):.....
.....

Firma Integrantes Comisión:


Dese curso a lo solicitado:.....

PRESENTACIÓN COMPLEMENTARIA - EMPRESA DE TRANSPORTE 12 DE OCTUBRE S.R.L.

CP/LA Diego Hernán Basílico <diegobasilico@yahoo.com>

Mar 29/8/2023 11:53

Para:HCD Secretaria <hcdsecretaria@pinamar.gob.ar>

 1 archivos adjuntos (561 KB)

PRESENTACION ADICIONAL AUMENTO PINAMAR CONCEJO DELIBERANTE - 08-2023.pdf;

Sra. Presidenta del
Honorable Concejo Deliberante
PARTIDO DE PINAMAR
Analía Figueroa
S/D

De nuestra mayor consideración:

Por intermedio del presente hacemos llegar nota adjunta, agregando una Presentación Complementaria al pedido oportunamente realizado para el tratamiento urgente de readecuación tarifaria del Servicio de Transporte Urbano de Pasajeros en el Partido de Pinamar

Aguardamos nos confirmen la correcta recepción de la misma.

Sin más, saluda atte.

P / Empresa de Transporte 12 de Octubre S.R.L

DANIEL FAIENZO
APODERADO

**PRESENTACIÓN COMPLEMENTARIA AL PEDIDO DE READECUACIÓN
TARIFARIA – MAYO 2023**

Pinamar, 29 de Agosto del 2023.

Sra. Presidenta del
Honorable Concejo Deliberante
PARTIDO DE PINAMAR
Sra. Analía Figueroa
Su despacho.

De nuestra consideración:

DANIEL FAIENZO, D.N.I. N° 22.007.044, en mi carácter de Apoderado de la **EMPRESA DE TRANSPORTE 12 DE OCTUBRE S.R.L. (C.U.I.T. N° 30-54635445-4)**, respetuosamente me presento y digo:

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

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

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

c) Por trastornos de la economía general debido a circunstancias externas no imputables al Estado (teoría de la imprevisión)¹.-

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

El contrato de concesión que nos vincula con el Municipio de Pinamar, en las condiciones económicas actualmente vigentes, se ha tomado de imposible cumplimiento. -

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

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

El hecho del príncipe puede emanar de cualquier órgano y/o repartición estatal, perteneciente a un mismo orden jurídico, ya sea nacional o provincial, se trate o no de la Administración contratante (para algunos autores se limita a actos de la misma autoridad) y el mismo confiere el derecho al contratista a requerir una indemnización integral por tratarse de un comportamiento del Estado (a diferencia de la "teoría de la imprevisión" cuya reparación no es integral sino parcial, dado que no es imputable específicamente al Estado).-

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

¹ Cassagne Juan Carlos en "El contrato administrativo", 3ª ed., editorial Abeledo Perrot, pag. 105 y ss.

² Marichhoff, pag. 476.

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

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

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

Así se desprende del contrato que los servicios que debe prestar el concesionario se compensan mediante el pago de "tarifa" que resulta equivalente al precio final de un viaje.

En otras palabras, en los contratos de concesión de servicios públicos la "tarifa" retributiva del servicio constituye el centro alrededor del cual gira todo el contrato, al constituir uno de los principales elementos que vinculan a todos los sujetos involucrados en la relación jurídica, es decir, al Estado concedente, al concesionario y a los usuarios (*Bianchi, Alberto, en "La tarifa en los servicios públicos (del Rate of return al price cap), en "Contratos administrativos", ed. Ciencias de la Administración, año 1999, pag. 504.*)-

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

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

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

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

El mantenimiento de la ecuación económico financiera de las concesiones constituye una cuestión de orden público, ya que la actual situación deficitaria del sistema no sólo redundará en la imposibilidad del concesionario de cubrir los costos de explotación y de obtener una "utilidad razonable", sino que, lo que es más grave aún, desembocará en un impedimento para brindar un servicio regular y eficiente, conforme con el compromiso que el concesionario asumió ante la comunidad pinamarense⁷.-

2.- MODIFICACIÓN DE LAS CONDICIONES MACRO Y MICRO-ECONÓMICAS

Desde nuestra Empresa, con la presentación efectuada oportunamente, se planteó la readecuación tarifaria conforme el siguiente detalle: A los efectos de la determinación de la variación tarifaria, y para evitar el debate en torno a la metodología de cálculo tarifario que involucra el nivel de actividad como variable también determinante, se ha procedido a tomar como referencia el cuadro tarifario hoy vigente (difundido por Nación Servicios en Enero del 2023), pero con base de cálculo al 31/08/2022 (fecha de cálculo del Estudio de Costos por parte de la Empresa), y actualizarlo conforme la inflación oficial difundida por el INDEC, a Mayo del 2023, con más la ponderación del 50% de la variación Salarial ya acordada

Así, la variación inflacionaria acaecida en el rango mencionado fue del 75,78%. Por su parte, el 50% de la variación mencionada en el tópico particular es del 27,40%. Por lo tanto, el porcentaje total de variación propuesto es del 103,18%

La estructura que se presenta a continuación se conformó de la siguiente manera: **Se aplicó el incremento sugerido en el cuadro tarifario para NO RESIDENTES vigente. Luego, implementando un Atributo Local del 55%.**

Como corolario del estudio anexo, el cuadro tarifario debería quedar como sigue:

CUADRO TARIFARIO (NO RESIDENTES)		103,18%
SECCIÓN	DESCRIPCIÓN	TARIFA SOLICITADA
1 sección	Pinamar - Pinamar	\$ 574,69

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

2 seccion	Pinamar - Ostende	\$ 670,49
3 seccion	Pinamar - Valeria	\$ 862,06
4 seccion	Pinamar - Carilo	\$ 957,85
5 seccion	Pinamar - Golf (Línea 2)	\$ 670,49
5 seccion	Pinamar - Pinamar (Línea 2)	\$ 574,69

CUADRO TARIFARIO (RESIDENTES)

55%

SECCIÓN	DESCRIPCIÓN	TARIFA SOLICITADA
1 seccion	Pinamar - Pinamar	\$ 258,61
2 seccion	Pinamar - Ostende	\$ 301,72
3 seccion	Pinamar - Valeria	\$ 387,93
4 seccion	Pinamar - Carilo	\$ 431,03
5 seccion	Pinamar - Golf (Línea 2)	\$ 301,72
5 seccion	Pinamar - Golf (Línea 2)	\$ 258,61

Atento el impacto "POST P.A.S.O." en las variables económicas por todos conocidas, de notorio impacto devaluatorio, hemos procedido a comparar la variación acaecida en las principales variables que afectan al costo de la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, teniendo en cuenta su efectiva participación en la estructura de costos totales, desde 08/2022 (fecha del último cálculo tarifario propuesto y sobre el cual se realizó la discusión política en Diciembre 2022) y 08/2023.

Así, el resultado es el que sigue:

EVOLUCIÓN DE LAS VARIABLES

VARIABLE	DETALLE	VALOR A 08/2022	VALOR A 08/2023	VARIACIÓN NOMINAL	VARIACIÓN %	Participación %	
COMBUSTIBLE	Diesel \$00	\$ 159,70	\$ 369,99	\$ 210,29	132%	20%	
SALARIO	Básico Conformado Chofer	\$ 150.000,00	\$ 404.000,00	\$ 254.000,00	169%	50%	
DÓLAR	T.C. Vendedor - B.N.A.	\$ 145,00	\$ 365,50	\$ 220,50	152%	15%	
INFLACIÓN	I.P.C.	Valor Anualizado				113%	15%
					150,83%		

Derivado de lo anterior, el incremento promedio arroja el 150,83%. Así, los nuevos cuadros quedarían como sigue:

CUADRO TARIFARIO (NO RESIDENTES)		
		150,83%
SECCIÓN	DESCRIPCIÓN	TARIFA SOLICITADA
1 sección	Pinamar - Pinamar	\$ 709,47
2 sección	Pinamar - Ostende	\$ 827,74
3 sección	Pinamar - Valeria	\$ 1.064,23
4 sección	Pinamar - Carilo	\$ 1.182,49
5 sección	Pinamar - Golf (Línea 2)	\$ 827,74
5 sección	Pinamar - Pinamar (Línea 2)	\$ 709,47

CUADRO TARIFARIO (RESIDENTES)		
		55%
SECCIÓN	DESCRIPCIÓN	TARIFA SOLICITADA
1 sección	Pinamar - Pinamar	\$ 319,26
2 sección	Pinamar - Ostende	\$ 372,48
3 sección	Pinamar - Valeria	\$ 478,90
4 sección	Pinamar - Carilo	\$ 532,12
5 sección	Pinamar - Golf (Línea 2)	\$ 372,48
5 sección	Pinamar - Golf (Línea 2)	\$ 319,26

CONCLUSION FINAL. -SOLICITA AUMENTO DE LA TARIFA. -

El contrato de concesión de servicios públicos es un contrato de "larga duración" que se caracteriza por su naturaleza esencialmente sujeta a cambios y adaptaciones a lo largo del período de cumplimiento, siempre sobre la base de un acuerdo asentado en un mecanismo de mantenimiento permanente de un equilibrio dinámico de las prestaciones de ambas partes.

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

mecanismos que sean idóneos para revisar en modo habitual el equilibrio de las prestaciones en el período de su ejecución contractual.

Y así como nuestra obligación se centra en la prestación del servicio público dentro de los principios de "generalidad", de igualdad de trato, y de regularidad y obligatoriedad que conlleva su continuidad; resulta imprescindible que el Municipio de Pinamar materialice las potestades públicas indispensables para morigerar los efectos nocivos que los altos costos, la merma de pasajeros, y la disminución en los subsidios, provocan en la ecuación económica financiera de este concesionario que, como hemos acreditado, se encuentra nuevamente en una situación de desequilibrio que puede afectar la debida prestación del servicio.

Sin más, saluda muy atte.

EMPRESA DE TRANSPORTE
12 DE OCTUBRE S.R.L.
DANIEL G. FALENZO
JEFE DE PERSONAL

Gerardo German Falenzo
APODERADO
Empresa de Transporte 12 de Octubre S.R.L.