

Propuesta:

Pliego para la licitación del Servicio Integrado de Transporte
Público del Partido de General Pueyrredon

Licitación pública nacional e internacional

ÍNDICE GENERAL

Servicio Integrado de Transporte Urbano

Estructura general del Capítulo.....	8
1. Sistema de transporte escalable.....	8
1.1. Servicio Integrado de Transporte Urbano.....	9
2. Servicio Integrado de Transporte Urbano (SITU).....	9
2.1. Entorno de planificación y diseño del SITU.....	9
2.1.1. Plan Estratégico Municipal (PEM).....	9
2.1.2. Plan Maestro de Transporte y Tránsito (PMTT).....	10
2.1.3. Resiliencia del sistema de movilidad urbana.....	11
2.2. SITU como política pública con base en el Desarrollo Sostenible.....	13
2.2.1. SITU como vector de desarrollo.....	13
2.2.2. SITU como servicio enfocado en el concepto de valor.....	13
2.2.3. Eficiencia, eficacia y equidad como elementos del diseño y gestión del SITU.....	13
2.2.4. Perspectiva de género.....	14
2.3. Morfología de la red.....	14
2.3.1. Punto de partida y condicionantes al diseño del sistema.....	14
2.3.2. Sistema de concentradores y alimentadores (Hub-and-Spoke).....	18
2.4. Servicio basado en la intramodalidad e intermodalidad.....	20
2.4.1. Combinación intramodal.....	20
2.4.2. Combinación Intermodal.....	20
2.5. Red de infraestructura soporte del servicio.....	20
2.5.1. <u>Infraestructura de Altas Prestaciones (IAP)</u>	21
Ejes viales que componen la Infraestructura de Altas Prestaciones (IAP).....	21
Nodos de la Infraestructura de Altas Prestaciones (IAP).....	22
2.5.2. <u>Intercambiadores</u>	22
<u>Esquema funcional genérico</u>	23
Componentes del Intercambiador “Jerarquizado con Paradores Centrales”.....	24
<u>Componentes del Intercambiador con “Paradores Laterales”</u>	25
2.5.3. <u>Paradas</u>	26
<u>Paradas con refugio</u>	27
<u>Paradas sin refugio</u>	27
2.6. Servicio.....	28
2.6.1. <u>Grupos de líneas</u>	28
2.6.2. <u>Tipos de líneas</u>	29
<u>Líneas Rápidas</u>	29

<u>Línea Anular (Rápida)</u>	29
<u>Líneas Subordinadas</u>	30
<u>2.6.3. Combinación entre líneas – Ejemplos</u>	30
<u>2.6.4. Prestación del servicio</u>	32
2.7. Proceso participativo del SITU	32
3. Infraestructura	35
<u>Artículo 1º: Objeto de la licitación</u>	37
<u>Artículo 2º: Glosario de términos y siglas</u>	37
<u>Artículo 3º: Descripción general del Servicio Integrado de Transporte Urbano</u>	40
Artículo 3.1º: Esquema general de implantación general del servicio.....	41
Artículo 3.3º: Paradas con refugio.....	42
Artículo 3.4º: Cláusula antimonopólica.....	42
<u>Artículo 4º: Tipo de concesión</u>	43
<u>Artículo 5º: Plazos de concesión del servicio</u>	43
Artículo 5.1º: Período de la concesión	43
Artículo 5.2º: Extensión	43
Artículo 5.3: Cómputo de los plazos.....	43
<u>Artículo 6º: Obtención de los pliegos</u>	43
<u>Artículo 7º: Circulares aclaratorias y modificatorias</u>	44
<u>Artículo 8º: Jurisdicción y domicilio</u>	44
<u>Artículo 9º: Normas de aplicación</u>	44
<u>Artículo 10º: Requisitos de los oferentes</u>	46
<u>Artículo 11º: Inhibiciones</u>	48
<u>Artículo 12º: Requisitos de la oferta</u>	48
<u>Artículo 13º: Presentación de copias</u>	49
<u>Artículo 14º: Ofertas no admisibles</u>	49
<u>Artículo 15º: Forma de presentación de las propuestas</u>	50
<u>Artículo 16º: Mantenimiento de la Oferta</u>	52
Artículo 17º: Garantía.....	53
17.1. De oferta.....	53
17.2. De contrato.....	53
17.3. De impugnación.....	53
<u>Artículo 18º: Forma de constituir la Garantía</u>	53
<u>Artículo 19º: Devolución de las Garantías</u>	55
<u>Artículo 20º: Apertura de las Propuestas</u>	55
<u>Artículo 21º: Ampliación de la información</u>	56
<u>Artículo 22º: Impugnaciones</u>	56
<u>Artículo 23º: Sobre la Adjudicación</u>	56

<u>Artículo 24º</u> : Única oferta	56
<u>Artículo 25º</u> : Rechazo de todas las ofertas	57
<u>Artículo 26º</u> : De la evaluación de las propuestas	57
<u>Artículo 27º</u> : De la Adjudicación	57
<u>Artículo 28º</u> : Documentación a presentar previo a la firma del Contrato.....	57
<u>Artículo 29º</u> : De la firma del contrato.....	58
<u>Artículo 30º</u> : De los instrumentos contractuales.....	60
<u>Artículo 31º</u> : Ejecución del contrato	60
Artículo 32º: Servicios	63
Artículo 33º: Protocolos.....	63
<u>Artículo 34º</u> : Prohibición de transferencia del contrato.....	63
<u>Artículo 35º</u> : Registro de las comunicaciones	63
<u>Artículo 36º</u> : Interrupción del Servicio	64
Artículo 36.1º: Costos, daños y perjuicios	64
Artículo 36.2º: Garantía del servicio	64
<u>Artículo 37º</u> : Condiciones de la flota	64
<u>Artículo 38º</u> : Interrupciones	64
<u>Artículo 39º</u> : Prohibición de desafectación.....	64
<u>Artículo 40º</u> : Carga de combustibles	64
Artículo 41º: Paradas	64
<u>Artículo 42º</u> : Prohibiciones generales	65
<u>Artículo 43º</u> : Libro de quejas	65
<u>Artículo 44º</u> : Capacidad Máxima de Pasajeros	65
<u>Artículo 45º</u> : Informes a solicitud del poder concedente	65
<u>Artículo 46º</u> : Inspección y controles	65
Artículo 47º: Gravámenes	66
<u>Artículo 48º</u> : Indicadores de cumplimiento	67
Artículo 48.1: Gestión de Flota.....	67
48.2: Canales de recolección de datos.....	68
48.3. Continuidad por razones de interés público.....	68
48.4. Excepciones de los Derechos de Autor	68
48.5. Datos del sistema de Gestión de Relaciones con el Usuario	68
Artículo 48.6º: Datos abiertos.....	69
<u>Artículo 49º</u> : Gestión ambiental.....	69
<u>Artículo 50º</u> : Régimen de las penalidades	70
Artículo 50.1º: Infracciones relativas al régimen de las concesiones	71
Artículo 50.2º: Infracciones relativas a la explotación de los servicios.....	71

Artículo 50.3°: Infracciones relativas al material rodante	72
Artículo 50.4°: Infracciones relativas a las relaciones de las empresas con el poder concedente	73
Artículo 50.5°: Infracciones relativas a las obligaciones asumidas por la UT	73
<u>Artículo 51°: Supuestos punibles</u>	<u>74</u>
<u>Artículo 52°: Infracciones de carácter permanente</u>	<u>74</u>
<u>Artículo 53°: Organismo de aplicación</u>	<u>74</u>
<u>Artículo 54°: Gradualidad de la aplicación y reincidencias.....</u>	<u>74</u>
<u>Artículo 55°: Verificación de incumplimientos.....</u>	<u>75</u>
<u>Artículo 56°: Responsabilidad del contratista por el personal afectado a la prestación del servicio</u>	<u>75</u>
<u>Artículo 57°: Rescisión o cancelación del contrato.....</u>	<u>75</u>
<u>Artículo 58°: Retribución por los servicios prestados</u>	<u>76</u>
Artículo 59°: Tarifa diferencial:	77
Artículo 60°: Boleto integrado. Transbordo	77
Artículo 61°: Pasajero Frecuente	77
<u>Artículo 62°: De la tarifa</u>	<u>77</u>
Artículo 62.1°: Procedimiento de cálculo	77
Artículo 62.2°: Transparencia	78
Artículo 62.3°: Boleto Universitario	78
Artículo 62.4°: Normativa.....	78
Artículo 63°: Publicidad.....	78
Artículo 63.1°: Procedimiento de cálculo.....	78
1. Cláusulas generales.....	79
2. Infraestructura	79
2.1. Paradas con refugio (responsabilidad de la UT)	79
<u>2.1.1. Plan general de necesidades.....</u>	<u>79</u>
<u>2.1.1.1. Premisas de diseño</u>	<u>80</u>
<u>2.1.1.2. Componentes</u>	<u>80</u>
<u>2.1.1.2.1. Superficie de piso.....</u>	<u>80</u>
<u>2.1.1.2.2. Refugio.....</u>	<u>81</u>
<u>2.1.1.2.3. Identificación de líneas y recorridos</u>	<u>82</u>
<u>2.1.1.2.4. Demarcación y señalización</u>	<u>82</u>
<u>2.1.1.3. Esquema general de Parada con refugio</u>	<u>83</u>
2.2. General.....	83
<u>2.2.1. Playas, garajes, administración y equipamiento (responsabilidad de Adjudicatarias).....</u>	<u>84</u>
2.2.2. Unidad de gestión SUBE (responsabilidad de UT).....	86
3. Del personal	86
3.1. Compromiso de incorporación de personal	86
3.2. Incorporación de mujeres	86

3.3. Representante técnico.....	86
3.4. Capacitación del personal	86
4. Parque automotor.....	87
4.1. Flota mínima por grupo.....	87
4.2. Cómputo de la antigüedad	88
4.3. Vehículos admitidos para la prestación del servicio básico.....	88
4.4. Características generales de los vehículos	88
4.5. Vehículos adecuados a las personas con movilidad reducida	89
4.6. Condiciones particulares de los vehículos.....	90
<u>4.6.1. Medios de pago</u>	90
<u>4.6.2. Programa de higiene</u>	90
<u>4.6.3. A cumplimentar durante la ejecución del Contrato</u>	90
<u>4.6.4. Sistema de navegación y posicionamiento globales</u>	90
4.6.5. Videocámaras	91
4.6.6. Cartelería de identificación de línea.....	92
4.6.7. Pantallas dinámicas	92
4.6.8. Sensores.....	92
4.6.9. Wi-Fi.....	92
4.6.10. Caja Negra.....	92
<u>4.6.11. Compensación de Tecnología</u>	93
4.7. Transporte de tablas de Surf.....	93
4.8. Movilidad para el control del servicio.....	93
Grupo 1	95
G1.1. Diagrama de frecuencias mínimas.....	95
G1.2. Diagrama operativo de kilómetros	96
G1.3. Recorridos Líneas Urbanas 1	97
Grupo 2	128
G2.1. Diagrama de frecuencias mínimas.....	128
G2.2 Diagrama operativo de kilómetros	129
G2.3 Recorridos Líneas Grupo 2.....	130
Diagrama inicial de frecuencias	147
1. Metodología	150
1.1. Determinación de las variables	151
1.2. Componentes del costo operativo	151
1.3. Cálculo del rendimiento sobre el capital invertido	168
1.4. Subsidios y compensaciones	169
1.5. Costos variables sobre las ventas (Cvar).....	169

1. Evaluación de las ofertas	170
1.1. Criterios y subcriterios de evaluación	171
1.2. Puntaje de los subcriterios	172

Estructura general del Capítulo

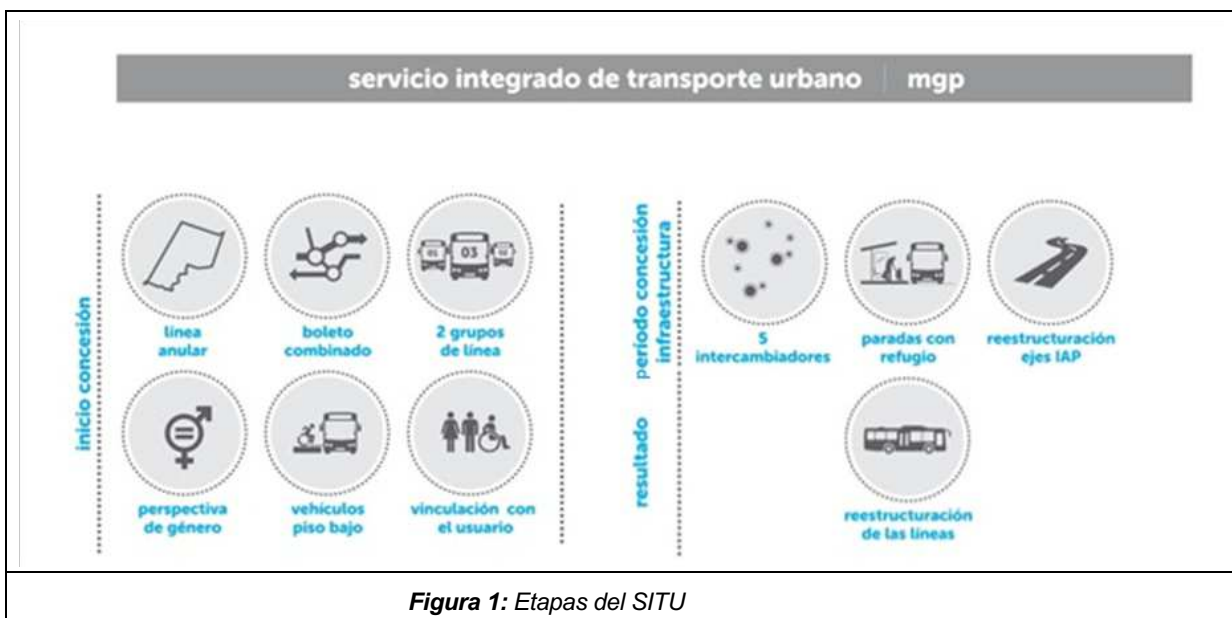
El capítulo tiene por objeto describir sucintamente las bases conceptuales de planificación y diseño del Servicio Integrado de Transporte Urbano (SITU), y la consecuente reestructuración de los recorridos.

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 capaz de ser adoptado de manera natural por los usuarios, la estrategia propuesta como sistema escalable de movilidad se establece mediante un **Servicio Integrado de Transporte Urbano (SITU)**, motivo del presente pliego de licitación, cuya duración será Veinte (20) años, permitiendo dicho plazo la correcta reconversión de un sistema inmerso actualmente en una situación de crisis económico/financiera y de demanda, derivado fundamentalmente de la pandemia, para la mejora del servicio de transporte público y el desarrollo de la infraestructura básica para la reestructuración definitiva de los recorridos.

Durante el plazo de la presente concesión se construirán paradas jerarquizadas en distintos nodos de importancia (Av. Luro y Av. Arturo Alió; Av. Juan B. Justo y Av. Edison, entre otros) e intercambiador con parador central en Av. Juan B. Justo y Hernandez (Regional)



1.1. Servicio Integrado de Transporte Urbano

En la implementación del SITU, se incorporan estrategias relevantes para la reingeniería del actual sistema de transporte público, destacándose en relación al servicio objeto de esta licitación lo siguiente:

- 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 nodos e intercambiadores de transbordo a construir. 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, 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 líneas Rápidas y ejes de las Secundarias que componen la Infraestructura de Altas Prestaciones; y 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 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.

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.

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, como servicio, en una gestión asociada entre el estado municipal (desarrollo de cierta 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 que implementa la gestión municipal.

2.2.3. Eficiencia y eficacia 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 de los usuarios en

la vinculación con el servicio. 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. Equidad

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 (nodos e intercambiadores) responde, entre otras, a la premisa antes descripta, buscando dar respuesta a la necesidad de generar entornos seguros y amigables, contando con diferentes dispositivos que colaboran a la seguridad ciudadana (domos, cámaras fijas y tótems de seguridad con botón de emergencia conectado con el COM), convirtiéndose en puntos de intercambio más seguros 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.



El sistema de transporte público del Partido de General Pueyrredon se caracteriza por una serie de factores y condicionantes:

- **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 2022, la población adulta mayor marplatense representa el 21% del total, casi duplicando el promedio nacional, mientras que se estima 6% 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.
- **Atributos Sociales y 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 mediante un “atributo social”. A su vez, la denominada “gratuidad” funciona literalmente como una derivación de tarifa desde el usuario que no abona al que lo hace, descontándosele la eventual incidencia de los subsidios, 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 establecimientos escolares en todos sus niveles, 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

al mes de Abril del corriente 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).

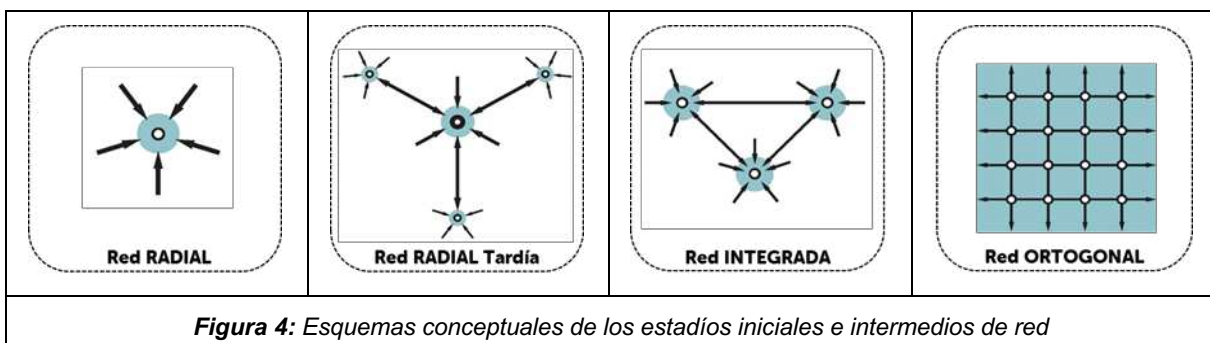


Figura 4: Esquemas conceptuales de los estadios iniciales e intermedios de red

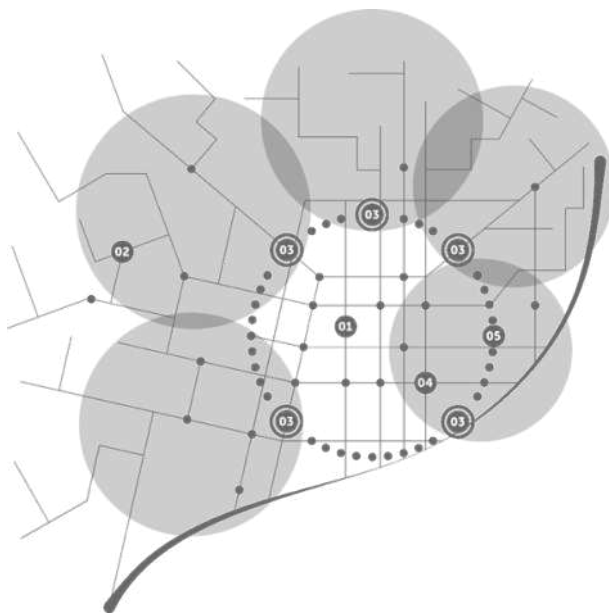
Una derivación de este tipo de clasificaciones es el concepto de “red híbrida”, en la que el área central se cubre con una morfología tipo malla y las zonas periféricas, con menor densidad, se cubren con una red de tipo de “concentradores y alimentadores” (hub-and-spoke).

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 Alta Prestación (IAP), compuesta por eje vial jerarquizado, nodo e intercambiador, que se transforman en verdaderos puntos de combinación intermodal e intramodal.
- Red secundaria, con una estructura nodal compuesta por paradas.



Imagen: SMU MGP 2020
a) Evolución hacia la red Híbrida



b) Síntesis del SITU motivo de este Pliego

6. Incorporación de la infraestructura para consolidar la red híbrida y aumentar la accesibilidad física y al territorio del servicio. Ello supone la profundización de la estrategia de combinación intramodal (entre líneas de transporte público colectivo) e intermodal (con la red de movilidad activa, especialmente, las ciclovías).



Figura 5: 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, 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 se plantea como articulador del sistema de movilidad en general cuya infraestructura serán nodos facilitadores de la intermodalidad.

2.5. Red de infraestructura soporte del servicio

La red de estructura que dará soporte al SITU estará conformada por una serie de arcos y nodos jerarquizados: 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. 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: **a)** Integra a los nodos del sistema; **b)** 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; **c)** 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; **d)** 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.



Figura 6: Esquema conceptual de arcos y nodos de la red de Infraestructura de Altas Prestaciones (IAP)

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 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. Intercambiadores y Paradas Jerarquizadas

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

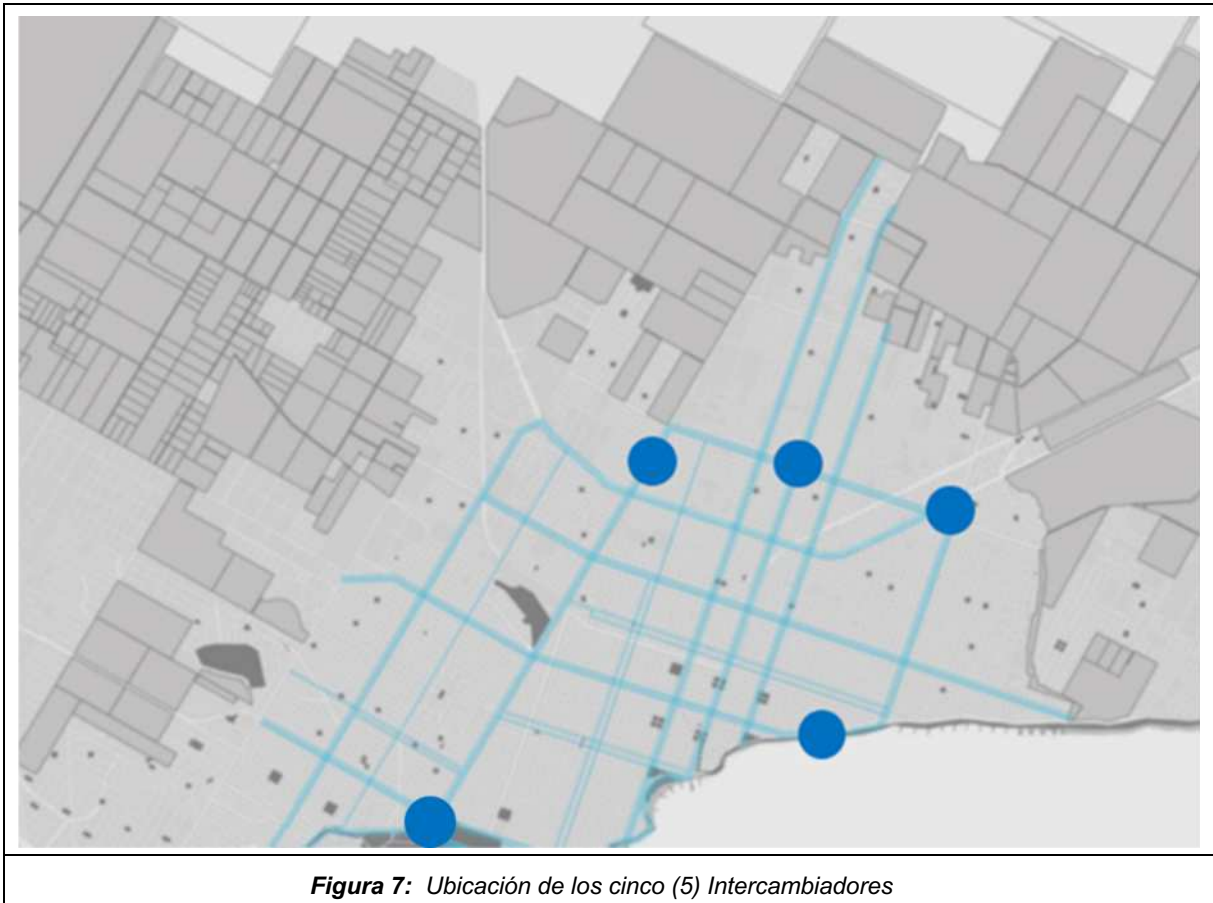
Con el objeto de lograr una mayor cobertura y accesibilidad al área central y conexión de las zonas más alejadas, se destacarán cinco (5) intercambiadores por sobre el resto, todos en relación directa con la infraestructura de acceso a la zona densa del partido:

- **Puerto (paradas jerarquizadas):** diseñado como conjunto de paradas jerarquizadas en el entorno de 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 y/o urbanas mixtas procedentes de Batán y su zona de influencia. La demanda media, según la muestra de usos SUBE del período 2017-2018, ronda los 970.000 viajes/mes.
- **Constitución:** esquema de paradas jerarquizadas localizadas en cercanías de las avenidas Av. Constitución, Av. Della Paolera y Monseñor Zabala. Canalizará los viajes generados/atraídos en los barrios de la zona Noroeste de la ciudad. Asimismo, permitirá la vinculación con las líneas interurbanas y/o urbanas mixtas que se encaminan por la RP 2. La demanda media, según los usos de SUBE del período 2017-2018, ronda los 865.000 viajes/mes.
- **Alió:** localizadas en la intersección de Av. Luro y Av. Alió, brindará servicio al eje de la Ruta Nacional 226.
- **Mar :** localizadas en la Av. Felix U. Camet en cercanías de Museo MAR y la Av. Constitución.

La función 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. 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.



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.).

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 serán:

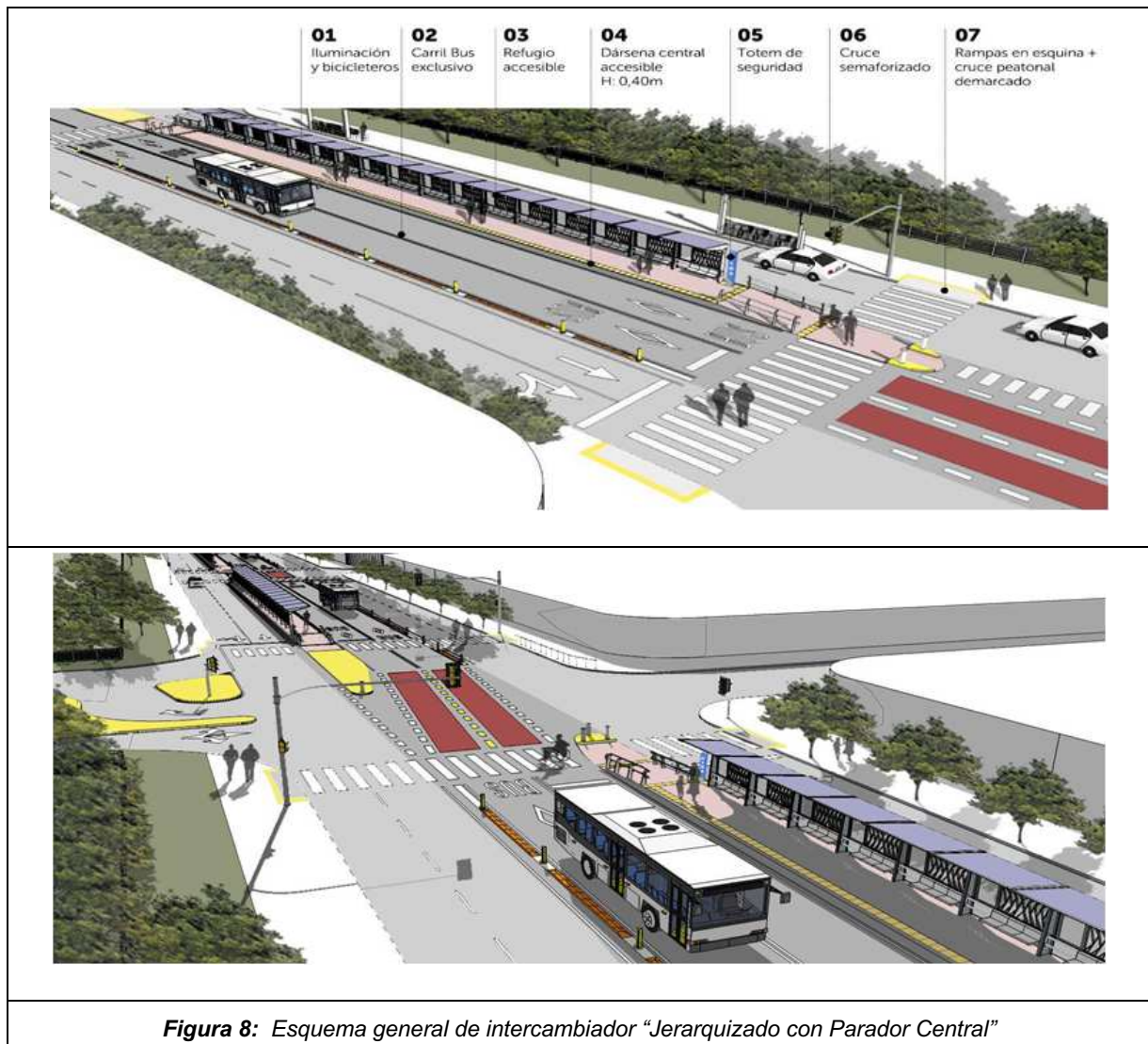
- En caso de ingresar peatonalmente a una de las paradas que conforman el Intercambiador:
 - Subir a una línea que pase por ésta.
- Además de la lógica maniobra de continuar el viaje en el mismo autobús, el usuario que llega a un intercambiador en un autobús puede:

- Combinar entre líneas diferentes, tanto en la misma parada o en otra localizada en el entorno próximo, 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 Parador Central”

El intercambiador jerarquizado con parador en el centro de la Av. Juan B. Justo 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 cicletteros con capacidad mínima para 7 bicicletas y cestos papeleros.

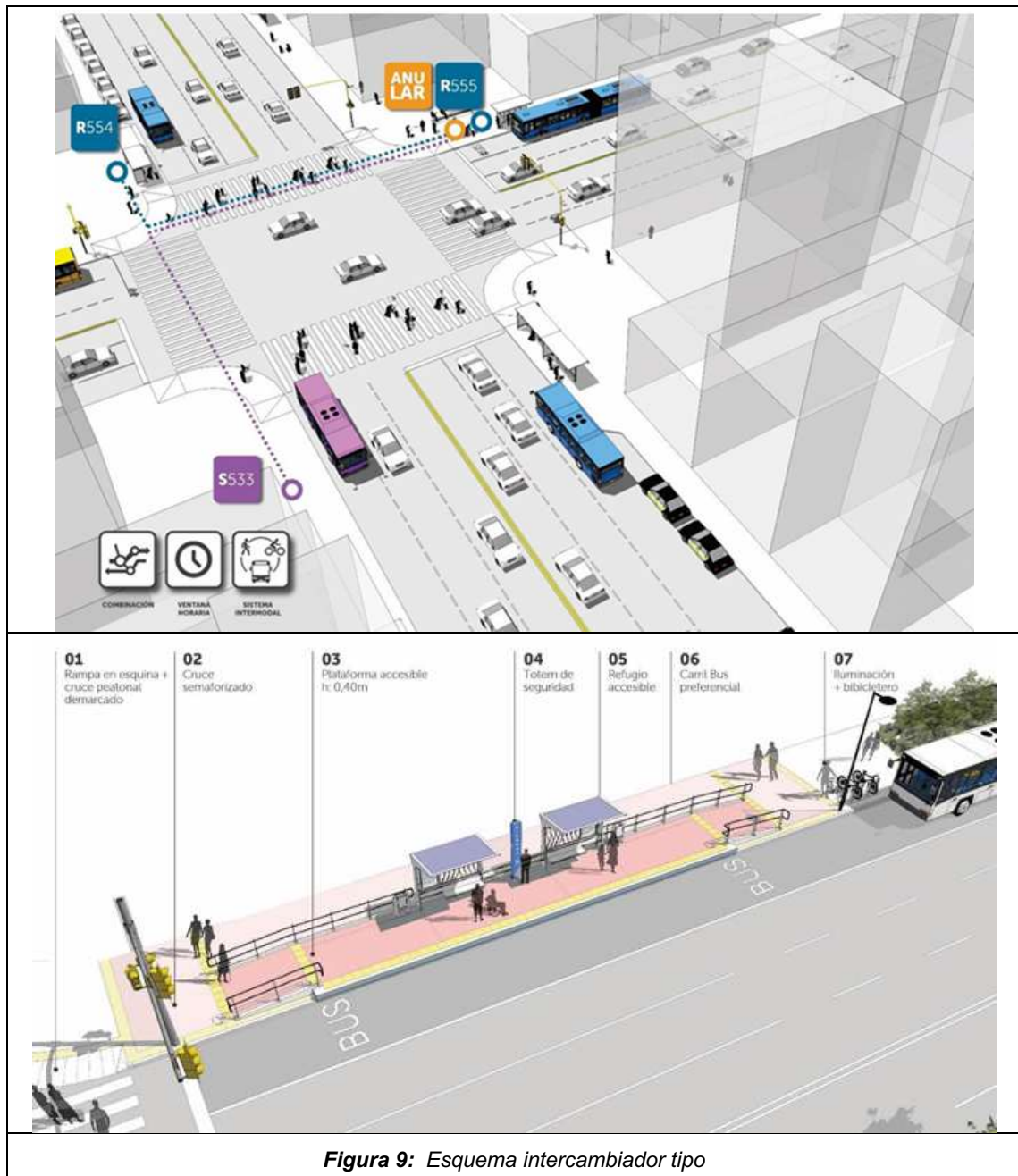


Figura 9: Esquema intercambiador tipo

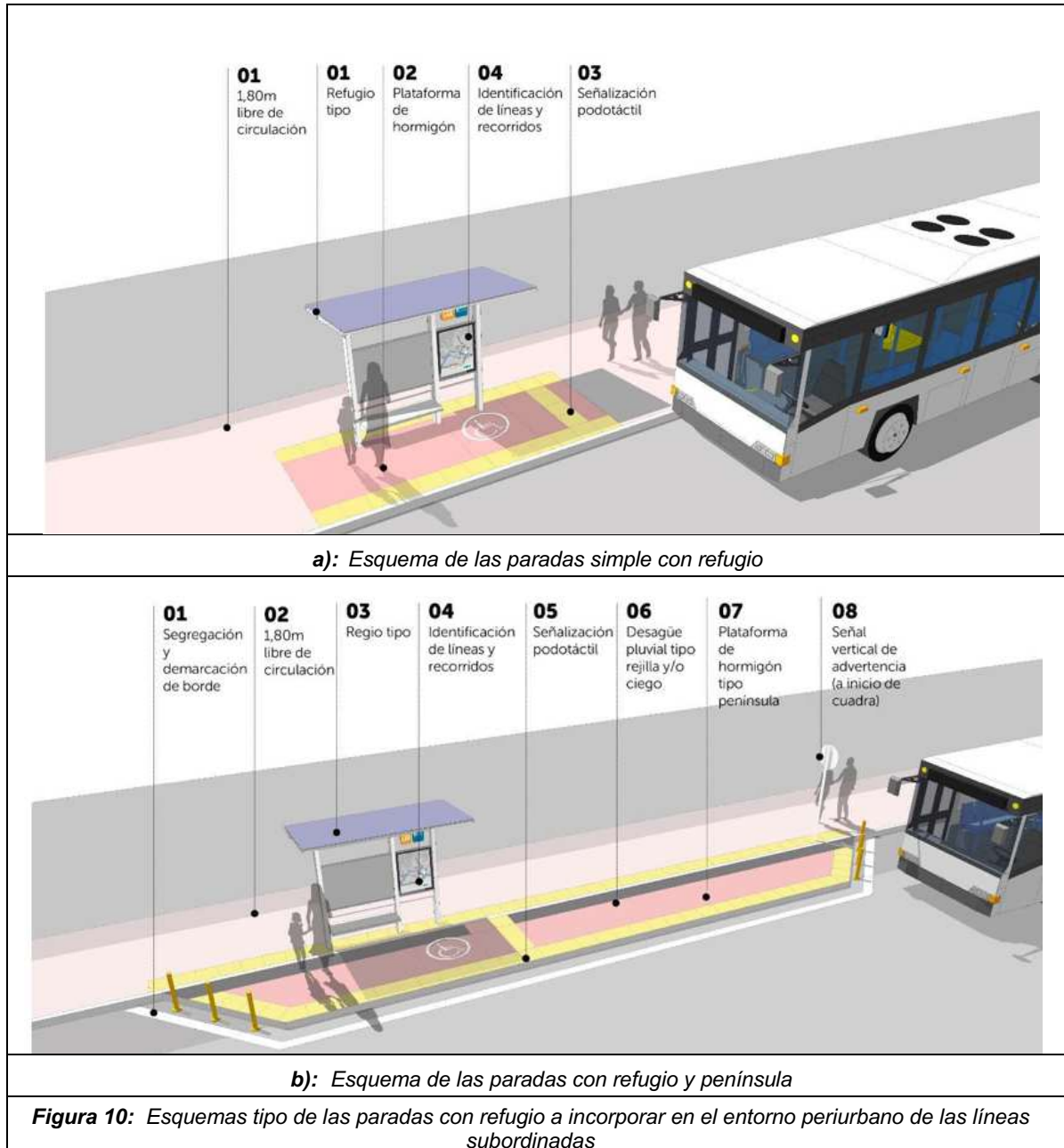
2.5.3. Paradas

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 el SITU, la UT deberá construir y mantener Treinta (30) paradas con refugio en el periurbano en cada año del período de concesión.

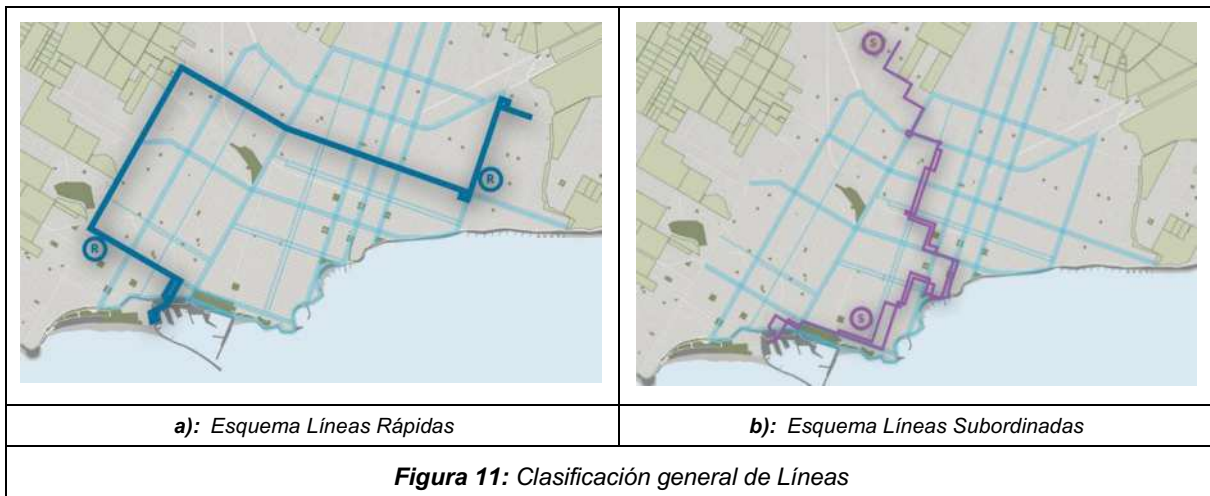


Paradas sin refugio

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 se prevé mediante Treinta y cinco (35) líneas, organizadas en Dos (2) grupos, a ser explotados cada uno por un concesionario diferente, de acuerdo al detalle expuesto en la siguiente Tabla.

<p>Tabla 1. CONFORMACIÓN DE CADA GRUPOS DE LÍNEAS</p>	
<p>Agrupación</p>	<p>Líneas</p>
<div data-bbox="209 1339 411 1462"> </div> <p data-bbox="443 1391 528 1451">GRUPO 1</p> <p data-bbox="236 1509 528 1648">22 líneas: ANULAR-501-502-511-523-525-542-543-544-551-552-553-554-555-571-572-573-591-592-593-717-718U</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.

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, 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 cuando la infraestructura lo permitiese o con accesibilidad, pudiendo incorporar impulsados por energías limpi-
pías.

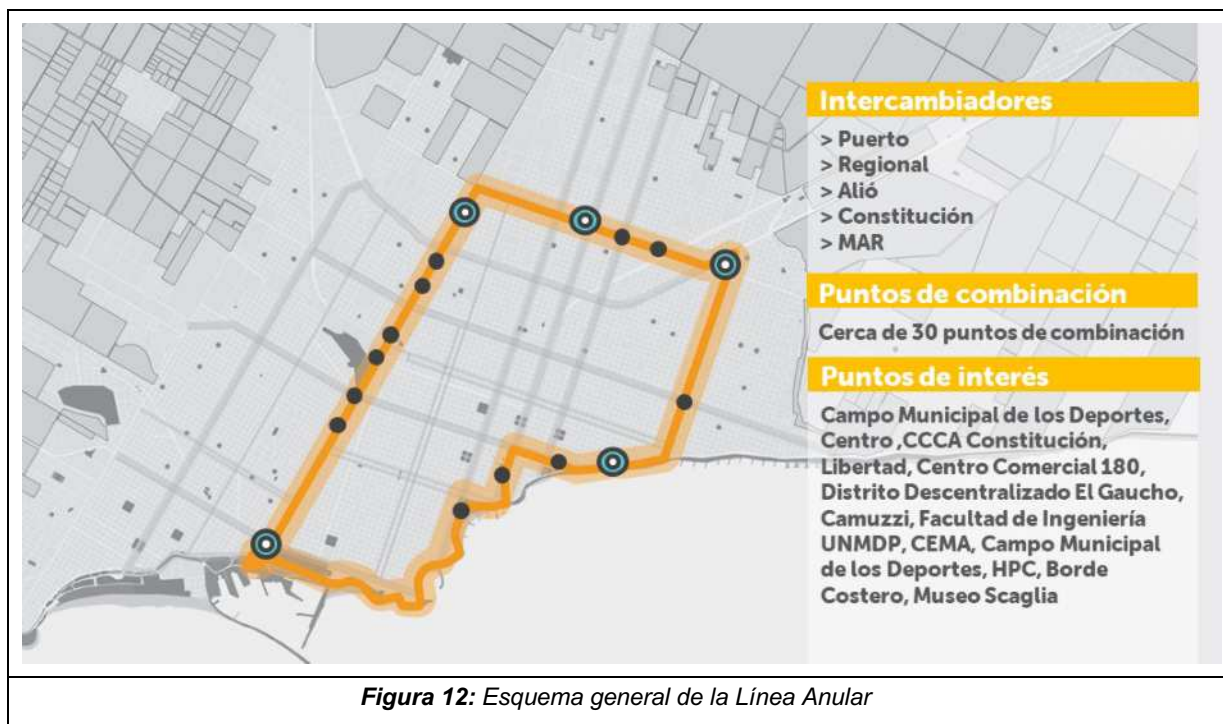


Figura 12: Esquema general de la Línea Anular

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

El SITU 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 Sesenta (60) 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 cualquier punto de intersección de líneas.

- 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, demarcación y señalización vial, y tótems de seguridad. Se incluyen a continuación una serie de ejemplos de transbordos propuestos.

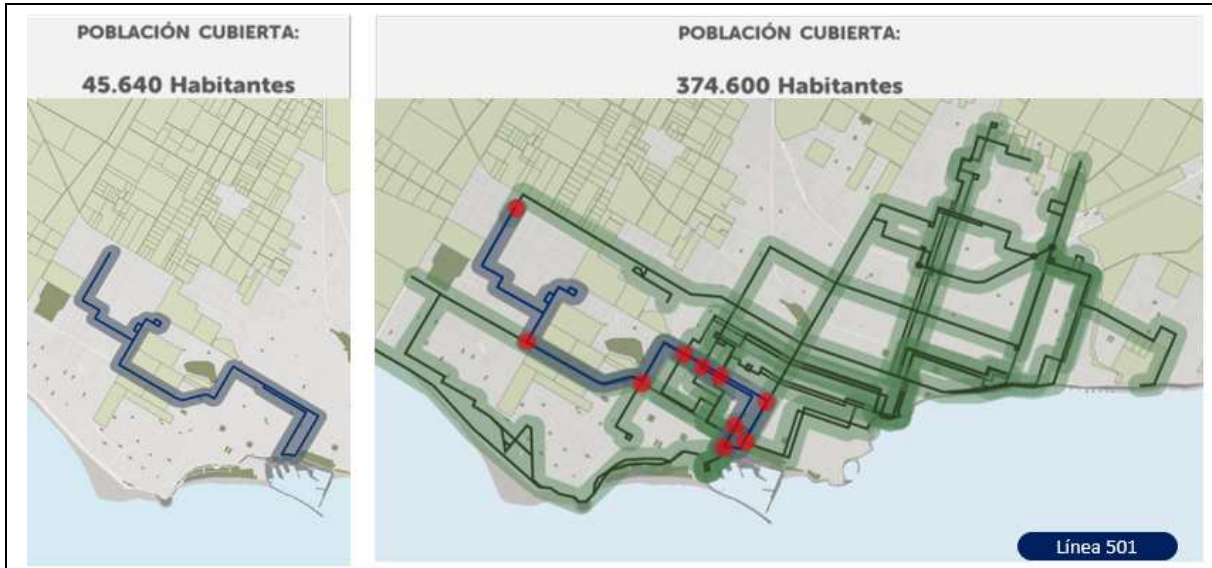


Figura 13a: Integración Tarifaria y Combinación física – cobertura territorial

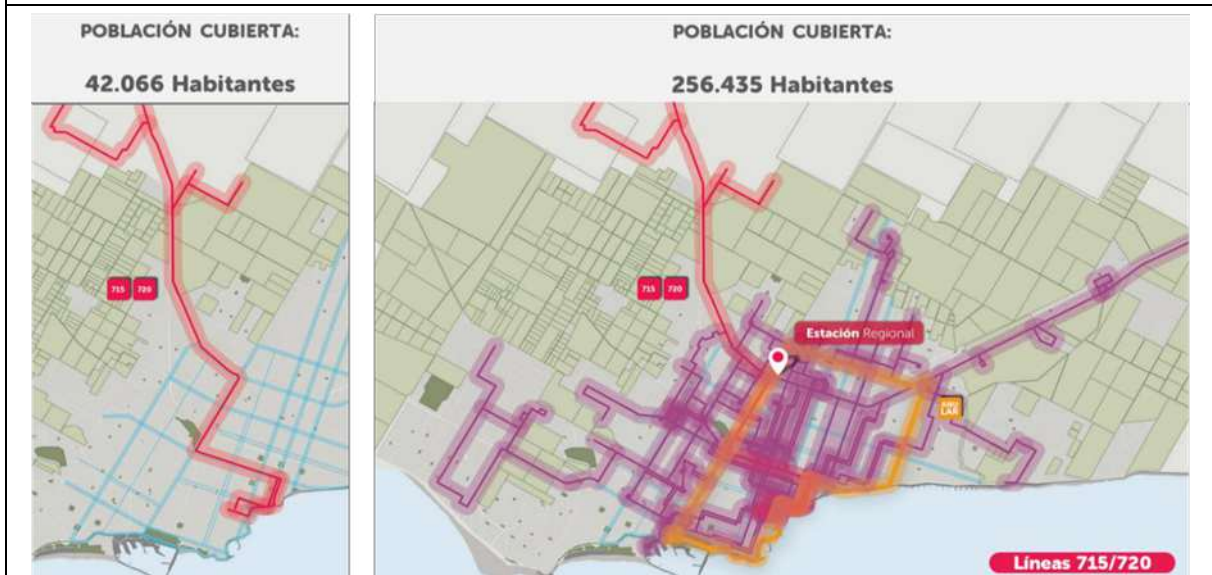


Figura 13b: Integración tarifaria, Combinación física, Estaciones – cobertura territorial – accesibilidad – seguridad

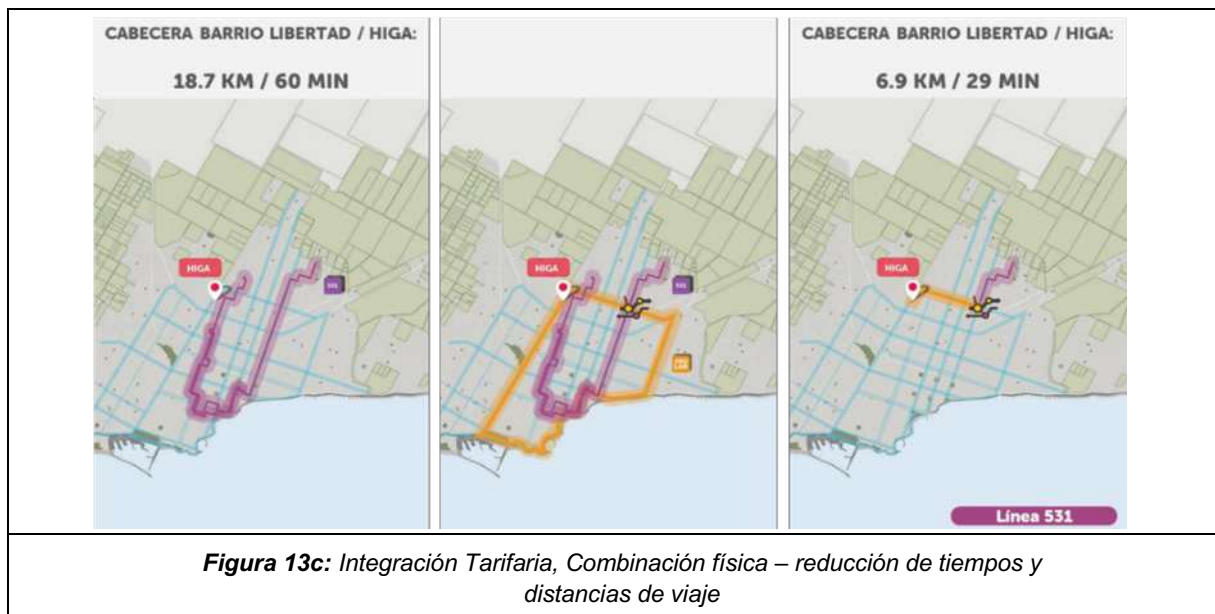


Figura 13c: Integración Tarifaria, Combinación física – reducción de tiempos y distancias de viaje

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 auditorías de cumplimiento.

2.7. Proceso participativo del SITU

El proceso participativo 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.

Tabla 2. ACTORES E INSTITUCIONES INVOLUCRADAS EN EL PROCESO PARTICIPATIVO		
Grupos	Participantes	
Bloques políticos	Vamos Juntos Unión Cívica Radical Coalición Cívica Frente de Todos	Frente Renovador Acción Marplatense Tercera Posición
Gabinete Municipal	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
Personal técnico municipal en representación de	Dirección de Adultos Mayores Dirección de Cooperación Internacional Dirección de Derechos Humanos Emder	Emvial Osse Secretaría de salud
Instituciones y organismos públicos	Consejo Escolar Fiscalía 11	Inadi Inareps
Foros, Concejos, etc.	Foro de Transporte de General Pueyrredon Municipal de Discapacidad (Comudis) Comisión de Barreras Arquitectónica y Urbanísticas (Comibau)	Observatorio de la Discapacidad Consejo Comisión Asesora de Seguridad Vial Plan Municipal de Accesibilidad (Plamac)
Asociaciones civiles y movimientos sociales y políticos	Asociación civil Estar Cemit CEPE Colectivo Faro de la Memoria Colectivo Mala Junta Consultorias populares en violencia de género con 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 Octubre Mar del Plata Movimiento Somos Barrios de Pie Movimiento Sudestada por un Desarrollo MTE Multisectorial de la Mujer Ong Sol de Mayo Organización MAR Partido Obrero Surf Rider UTEP Movimiento Evita

Tabla 2. ACTORES E INSTITUCIONES INVOLUCRADAS EN EL PROCESO PARTICIPATIVO (continuación)		
Grupos	Participantes	
Iglesias	Iglesia Cristiana Misionera	Obispado Mar del Plata Iglesia Católica
Clubes deportivos	Cidelli Club Huracán Club Independiente Club Talleres	Club Universitario MDQ Hockey Club Ong Integra Sport UNMDP
Universidades y grupos de investigación	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	IPPUCo IPSIBAT Programa Discapacidad y Equiparación de Oportunidades UNMDP UBA Universidad Atlántida Argentina Universidad CAECE UNMDP UTN
Colegios profesionales y técnicos	Colegio de Arquitectos Colegio de Ingenieros Instituto de derecho a la discapacidad Colegio de Abogados	Colegio de Técnicos Instituto del Hábitat y Territorio, Capba 9 TUGC Gestores Culturales Universitarios
Foros y Cámaras empresarias y comerciales, otros	Asociación Transportistas Personas con Discapacidad Atigma Cámara del Transporte Centro de Constructores	Consortio Regional Puerto MDP Entre Todos Parque Industrial Roberto Savio Ucip
Organizaciones sindicales	CGT CICOP CTA	FETIA FUM MTE
Centros Barriales de Emergencia (CBE)	CBE Belisario Roldán CBE Cerrito Sur CBE Don Bosco CBE Jorge Newbery CBE La Herradura	CBE Las Heras CBE Nuevo Golf CBE Parque Palermo CBE Zona Norte
Vecinos de barrios y Delegaciones	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 Sierra de los Padres Félix U Camet Ciudad de Batán	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 Estación Norte Vieja Usina
Medios	0223 Agencia News Canal 10 Canal 8 FM la 95 La Opinión Calificada.com La Tecla	Lo que pasa.net Qué Digital Radio Brisas Radio Comunitaria La Azotea Radio La Red Radio Universidad
Organizaciones relacionadas con la Seguridad Vial	Asociación Familiares de Víctimas del Delito y Tránsito Colegio de Abogados Ipsibat, CONICET	Colegio de Ingenieros Facultad de Derecho

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.

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

3. Infraestructura

La paulatina reestructuración y racionalización de los recorridos tiene por efecto minimizar el impacto sobre la tarifa técnica del sistema. De allí que cobran importancia los 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 Treinta (30) unidades por año durante el período de concesión, las que 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 esta signada por las necesidades de combinación del sistema, destacándose además del intercambiador con parador central en la zona del HIGA, la localización de nodos de paradas jerarquizadas en las intersecciones de las avenidas Luro y A. Alió, Av. Juan B. Justo y Av. Edison, Av. Constitución y Av. Della Paolera, entre otros.

Tabla 4. LÍNEAS CONVERGENTES A LOS NODOS PRIORIZADOS EN LA ETAPA DE DESARROLLO | SITU

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						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																																		717			
4. Av. Constitución y Av. M. Zabala (CONSTITUCIÓN)	LA																			542	544 U		551	552 a	552 b	553	554																					
5. Av. Félix U. Camet y calle Florisbelo Acosta (MAR)	LA																																															

1. Av. Juan B. Justo y Av. Edison (PUERTO): concurren, en primera instancia, 21 líneas/ramales.
2. Av. Juan B. Justo y Calle Juan N. Fernández (REGIONAL): concurren, en primera instancia, 11 líneas/ramales.
3. Av. A. Alió y Av. Luro (ALIÓ): concurren, en primera instancia, 10 líneas/ramales.
4. Av. Constitución y Av. M. Zabala (CONSTITUCIÓN): concurren, en primera instancia, 8 líneas/ramales.
5. Av. Félix U. Camet y calle F. Acosta (MAR): concurren, en primera instancia, 4 líneas/ramales.

Pliego | TÍTULO I

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), 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) y todas las actualizaciones tecnológicas que el mismo permite (vgr. tarjeta de crédito, débito, QR, etc.) y/o se implementen, u otro sistema que el poder concedente proponga.

El SITU estará dividido en Dos (2) grupos de líneas. 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 5.2 y 36 del presente.

Los recorridos y frecuencias de cada grupo se consignan en el Anexo I-Servicio por grupos de líneas.

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. 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.

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 Dos (2) 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.

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.

Líneas 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.

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.

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

El Servicio Integrado de Transporte Urbano estará conformado por:

- Dos (2) 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 dos 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 cualquier punto del sistema, 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 . Las ventanas temporales serán: a) Días hábiles: de 6 a 22 h con un tiempo máximo de 60 minutos para trasbordar y de 22 a 6 h con un tiempo máximo de 120 minutos para trasbordar; b) Sábados y no laborables: de 6 a 14 h con un tiempo máximo de 60 minutos para trasbordar y de 14 a 00 hs con un tiempo máximo de 120 minutos; c) Domingos y festivos: todo el día con un tiempo máximo de 120 minutos para trasbordar.

Las mismas podrán ser modificadas por el poder concedente con el objeto de lograr la mayor eficiencia en el sistema de integración tarifaria.

- El sistema está estructurado por nodos y paradas jerarquizadas que se materializarán en las intersecciones (a cielo abierto) de la Infraestructura de Altas Prestaciones del Partido, vinculados por medio de un servicio bidireccional con altas prestaciones, denominado 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 y mantendrá Treinta (30) paradas por cada año durante el período de concesión.

Artículo 3.1°: Esquema general de implantación general del servicio

La implementación del sistema 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. En la medida que la infraestructura permita un adecuado funcionamiento se incorporarán Vehículos de Piso Bajo (VPB), sea que ello se produzca al inicio o al momento de renovar flota.
- 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 (30 unidades por cada año de concesión) a construir por la UT, se materializarán a lo largo del período de concesión.
- 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 recorridos planificados e identificados en el respectivo Anexo, se concretarán en forma conjunta con la puesta en marcha de la línea Anular.

Artículo 3.2°: Escenario de implantación

Producida la firma de los contratos y considerando una disminución en la demanda, sostenida en el 30% respecto al escenario existente en los años 2017-2018-2019 (equivalente al 70% de la demanda histórica, según datos del sistema SUBE), se establece como flota mínima obligatoria la definida por la frecuencia especificada en la *Tabla 1 del Artículo 4.1 - Flota mínima por grupo del Pliego de Especificaciones Técnicas*. Los concesionarios deberán incorporar unidades adicionales en caso de que el factor de ocupación por vehículo sea superado, garantizando el cumplimiento del mismo.

El factor de ocupación se calcula considerando una densidad máxima de 3,5 pasajeros por metro cuadrado en el área destinada a pasajeros de pie, además de los asientos disponibles. La capacidad útil promedio por vehículo, que incluye tanto los pasajeros sentados como los parados, se establece en:

-
- **Vehículos convencionales**: 61,5 pasajeros (32 asientos y 29,5 pasajeros parados en promedio, según un área de pie de ~8,42-9,28 m²).

- **Vehículos articulados:** 96,4 pasajeros (43 asientos y 53,4 pasajeros parados en promedio, según un área de pie de ~14,22-15,48 m²).

La oferta de flota para escenarios alternativos se ajustará según la demanda observada, manteniendo el factor de ocupación de 3,5 pasajeros/m² para garantizar la comodidad y seguridad de los usuarios.

Este escenario no modificará el cronograma de construcción de paradas con refugio. La UT deberá construir treinta (30) paradas con refugio por año desde el inicio de la concesión y durante toda la vigencia del presente pliego.

Artículo 3.3°: Paradas con refugio

La construcción y mantenimiento de las treinta (30) paradas con refugio anuales, durante todo 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 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 veinte (20) 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 la 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 6°: Obtención de los pliegos

Los interesados en participar en la presente licitación podrán acceder a las bases del llamado, en forma gratuita y a los fines de obtener una copia de los pliegos, ingresando al sitio web oficial de la Municipalidad de General Pueyrredon: www.mardelplata.gob.ar (Transparencia/Hacienda/Calendario de Licitaciones) – acceso al vínculo en la fecha indicada para la apertura de ofertas–. En caso de no poder acceder a la página indicada, podrá retirarse un ejemplar de los pliegos, en forma gratuita, en la Dirección General de Contrataciones, sita en Hipólito Yrigoyen n° 1627 esq. Av. Luro, ala derecha, 2° piso, en el horario de 8:15 a 14:15 hs. Se notificarán en el sitio web oficial de la Municipalidad, en el acceso indicado en el primer párrafo, las circulares al pliego y demás hechos o actos de interés que se disponga a comunicar a los interesados durante el proceso de licitación. Las impugnaciones a los pliegos, que se vean con derecho a efectuar los potenciales Oferentes, podrán ser presentadas, previo depósito de la garantía pertinente, hasta tres (3) días hábiles administrativos antes de la fecha fijada para la apertura de ofertas. Los interesados y eventuales oferentes declaran conocer y aceptar que todos los actos del procedimiento de licitación serán notificados en el sitio web www.mardelplata.gob.ar.

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 Legal, Técnica y Hacienda o la que en el futuro la reemplace, 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 N° 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 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 N° 6.769/58 y sus modificatorias), Ley N° 7.466 y su modificatoria por Ley N° 12.953, Ley N° 10.592, Ley N° 14.783, Ley N° 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 N° 13.927 y sus modificatorias, por las Ordenanzas Municipales N° 267, N° 6.903 (ver Artículo 59.4), N° 6.997, N° 10.830 y N° 24.820, Decreto Municipal N° 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 N° 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 4° 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 con más sus posibles prórrogas. 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 nacional, provincial y municipal 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 (UT):

10.3.1. En el caso en que la oferta sea efectuada por una UT dos o más sociedades comerciales se presenten asociadas 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. Cada uno de los integrantes de la UT deberán cumplimentar en forma individual, con la totalidad de los requisitos exigidos, no admitiéndose el cumplimiento parcial por parte de uno, ni la suma de factores entre los integrantes para alcanzar los requerimientos establecidos. Todo instrumento deberá ser otorgado por ante escribano público. Cada sociedad integrante deberá cumplir, en forma independiente, con la totalidad de los requisitos exigidos, no admitiéndose el cumplimiento parcial por parte de uno ni la suma de factores entre los integrantes para alcanzar los requerimientos establecidos.

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 em-

presas 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 N° 6.903 del Partido de General Pueyrredon.

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. 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.

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

12.7. 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.

12.8. 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.

12.9. 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 oficina de compras 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. 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) con toda la implementación tecnológica que el mismo permita (vgr. tarjeta de crédito, tarjeta de débito, QR, etc.) 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 el restante adjudicatario 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 compraventa, 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. En caso de no resultar titular de dominio, deberá presentarse el instrumento mediante el cual se asegura el uso y goce del inmueble durante todo el período de la concesión. 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, 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 y en tanto la infraestructura lo permita, como asimismo el compromiso de incorporar vehículos con energías limpias al momento de renovación de flota.

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. Para ser considerada infraestructura proyectada deberá acompañarse el contrato de locación en los términos dando cumplimiento a los establecido en el artículo 28.3.

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, suscripto 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 16°: 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.

Tabla 1. MONTO DE LA GARANTÍA DE OFERTA SEGÚN GRUPO DE LÍNEAS		
Grupo		Importe
N	Líneas	
Grupo 1	Línea Anular- 501-502-511-523-525-542-543-544-551-552-553-554-555-571-572-573-591-592-593-717-718U	62.000 BP
Grupo 2	512-521-522-531-532-533-541-562- 563-581-715-716U-720	38.000 BP

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.

Tabla 2. MONTO DE LA GARANTÍA DE CONTRATO SEGÚN GRUPO DE LÍNEAS		
Grupo		Importe
N	Líneas	
Grupo 1	Línea Anular- 501-502-511-523-525-542-543-544-551-552-553-554-555-571-572-573-591-592-593-717-718U	978.670 BP
Grupo 2	512-521-522-531-532-533-541-562- 563-581-715-716U-720	599.830 BP

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 limine 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 N° 267 y en la Ley N° 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 25°: 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 26°: 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 27°: 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 28°: 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 los contratos se efectuará en un acto simultáneo con 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 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.

Tabla 3. PARTICIPACIÓN DE CADA CONCESIONARIO SEGÚN GRUPO DE LÍNEAS		
Grupo		Cuota de pasajeros
Nombre	Líneas	
Grupo 1	Línea Anular- 501-502-511-523-525-542-543-544-551-552-553-554-555-571-572-573-591-592-593-717-718U	62 %
Grupo 2	512-521-522-531-532-533-541-562- 563-581-715-716U-720	38%

Los porcentuales de participación se han establecido en función de la sumatoria de boletos validados en el SUBE, por cada línea, durante el año 2024. 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 Modificatorias.

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.

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.

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.

Sin perjuicio de lo anterior, el Departamento Ejecutivo podrá disponer la implementación de modificaciones transitorias bajo modalidad de prueba piloto, con el objeto de evaluar su factibilidad operativa, aceptación por parte de los usuarios y sustentabilidad técnica y económica.

Estas pruebas deberán contar con un plazo determinado y objetivos específicos previamente definidos en los informes técnicos correspondientes. Durante el período de prueba, se aplicarán mecanismos de monitoreo y evaluación, cuyas conclusiones serán consideradas para decidir la eventual adopción definitiva del cambio propuesto. Su aplicación no requerirá aprobación legislativa previa, siempre que su duración no

exceda los seis (6) meses y no implique reducción en la cobertura territorial ni disminución significativa de la oferta de servicio existente. Asimismo, las modificaciones implementadas bajo esta modalidad no podrán implicar una variación superior al diez por ciento (10 %) en la cantidad de kilómetros asignados a las respectivas líneas .

En caso de que los resultados de la prueba piloto justifiquen la modificación permanente, se dará inicio al procedimiento regular establecido en este artículo para su validación formal.

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 permitan 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 Dirección General de Transporte 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. Dar cumplimiento con lo establecido 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.

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.

Artículo 35º: Registro de las comunicaciones

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

Los formularios de las Órdenes 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 Órdenes 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 concesionario deberá garantizar directamente o por terceros la prestación de los servicios a fin de asegurar su continuidad, por su cuenta y cargo.

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 que estableciera el poder concedente 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 44°: Capacidad Máxima de Pasajeros

En los todos los tipos de unidades afectadas al servicio se establece una capacidad de ocupación, que limita la máxima a una cantidad 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 45°: 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 46°: 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 47°: 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 cumplimiento

El poder concedente, a través de la dependencia que efectuará el contralor del transporte público urbano colectivo, realizará bimestralmente un informe circunstanciado acerca del cumplimiento del servicio por parte de las concesionarias, considerando a tal efecto la totalidad de las infracciones establecidas en el Capítulo V del presente.

Artículo 48.1: Gestión de Flota.

La UT implementará el sistema de control (Gestión de Flota) que provee el organismo oficial que gestiona el sistema SUBE a través de la Secretaría de Transporte de la Nación. Si el sistema de Gestión de Flota oficial no estuviera disponible, la UT deberá proveer un software que reemplace las funciones que brinda el mismo, garantizando 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. En tal caso, 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 y/o contratar una aplicación móvil de transporte, cuyo costo será a cargo de la UT, que permita la gestión personalizada de la experiencia de usuario en el transporte público y la posibilidad de verificar próximos arribos de unidades indicando tiempo de llegada, identificar si las unidades son accesibles, recorridos, paradas, etc. (vgr. Cuando Llega).

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.

48.2: Canales de recolección de datos

Los canales 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.
- Aplicación móvil.
- Dispositivos para toma de información ubicados en Intercambiador 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.).

48.3. 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. 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.

48.5. 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 48.6°: 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 49°: 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 treinta y seis (36) meses de firmado el contrato deberá acreditar la certificación de Normas ISO 14001:2015 en procesos relacionados con el mantenimiento de los vehículos y operatoria de los inmuebles afectados al funcionamiento del SITU, 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. Cada concesionario dentro de los treinta y seis (36) meses de firmado el contrato deberá acreditar la certificación de Normas IRAM 3810 de Buenas Prácticas para el Transporte Automotor de Pasajeros.

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 Noventa mil (90.000) 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 las relaciones de las empresas con el poder concedente

50.4.1. 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.

50.4.2. 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.

50.4.3. 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.

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

50.4.5. 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.

50.4.6. 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.

50.4.7. 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 50.5°: Infracciones relativas a las obligaciones asumidas por la UT

50.5.1. 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.

50.5.2. 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.

50.5.3. 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.

50.5.4. 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.

50.5.5. 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 51º: 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 52º: 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 53º: 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 54º: 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 tope 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 tope 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 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 actual o futuro, que se le otorgue al concesionario para compensar los desequilibrios que se registren en la ecuación económico financiera, ya están contempladas dentro de la metodología de cálculo de la tarifa.

El reparto de los ingresos por tarifa del período n del SITU (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 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 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 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°: Tarifa diferencial:

El poder concedente podrá establecer valores retributivos diferenciados para determinados grupos de usuarios y/o para distintos horarios, pudiendo fijar descuento de hasta el 20% sobre la tarifa plana durante los horarios valles de los días hábiles. A su vez, podrá establecer tarifa diferenciada para los no residentes.

Artículo 60°: Boleto integrado. Transbordo

Los pasajeros que hubieran realizado un viaje en cualquier línea del SITU, tendrán derecho a realizar un transbordo con cualquier otra línea, sin abonar el segundo viaje, siempre que éste se realice dentro de los sesenta (60) minutos de abonado el primero. Si el primer viaje es realizado en una línea con tarifa plana y el segundo viaje es realizado en una línea con tarifa diferencial, el pasajero abonará en el segundo viaje la diferencia entre la tarifa diferencial y la plana. Para el cómputo del beneficio del pasajero frecuente únicamente se tomara en cuenta el primer viaje.

Artículo 61°: Pasajero Frecuente

El poder concedente podrá establecer que los pasajeros que realicen viajes frecuentes recibirán descuentos que se aplicarán automáticamente con el sistema SUBE, de acuerdo al siguiente esquema, que podrá ser modificado por el poder concedente:

- a) A partir de 21 a 60 viajes: 10% de descuento sobre el boleto plano.
- b) Más de 60 viajes: 25% de descuento sobre el boleto plano.

La tarifa gradual indicada se aplica desde el primer día del mes hasta el último, pudiendo utilizarse todos los días, sin límite de horario y en todas las líneas. Este beneficio es personal e intransferible, y no se acumula con otros beneficios de las categorías de boletos preexistentes.

Artículo 62°: De la tarifa

Artículo 62.1°: 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 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_{activación}: Cuota de activación del aumento de la tarifa, cuyo umbral es el 10%. Si **CU_{activación}** > 10%, es posible solicitar aumento por parte de cualquiera de los concesionarios.

T_{dC}: tipo de cambio vendedor BNA (Banco de la Nación Argentina).

\$gasoil: precio del Gas Oíl 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.

Artículo 62.2°: Transparencia.

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

Artículo 62.3°: 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.

Artículo 62.4°: Normativa.

Déjese 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.

Artículo 63°: Publicidad.

Los concesionarios, ya sea en forma individual o mediante la Unión Transitoria (UT), podrán ofrecer servicios de publicidad en los vehículos, siendo de aplicación la Ordenanza N° 22.920, Decreto N° 757/17 y demás normativa aplicable.

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

Los ingresos por publicidad serán la compensación por la incorporación y mantenimiento de la tecnología dispuesta en los incisos pertinentes del Artículo 4.6 del Pliego de Especificaciones Técnicas y del Artículo 48 del presente.

Artículo 63.1°: Procedimiento de cálculo

La metodología para el cálculo (tarifa inicial) y actualización de la tarifa del servicio, se adjunta en el Anexo II, cuya tarifa técnica no reviste carácter vinculante.

PLIEGO DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

1. 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 deberá 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 Treinta (30) paradas con refugio por año durante el período de concesión. 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 no 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 pluvial 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.

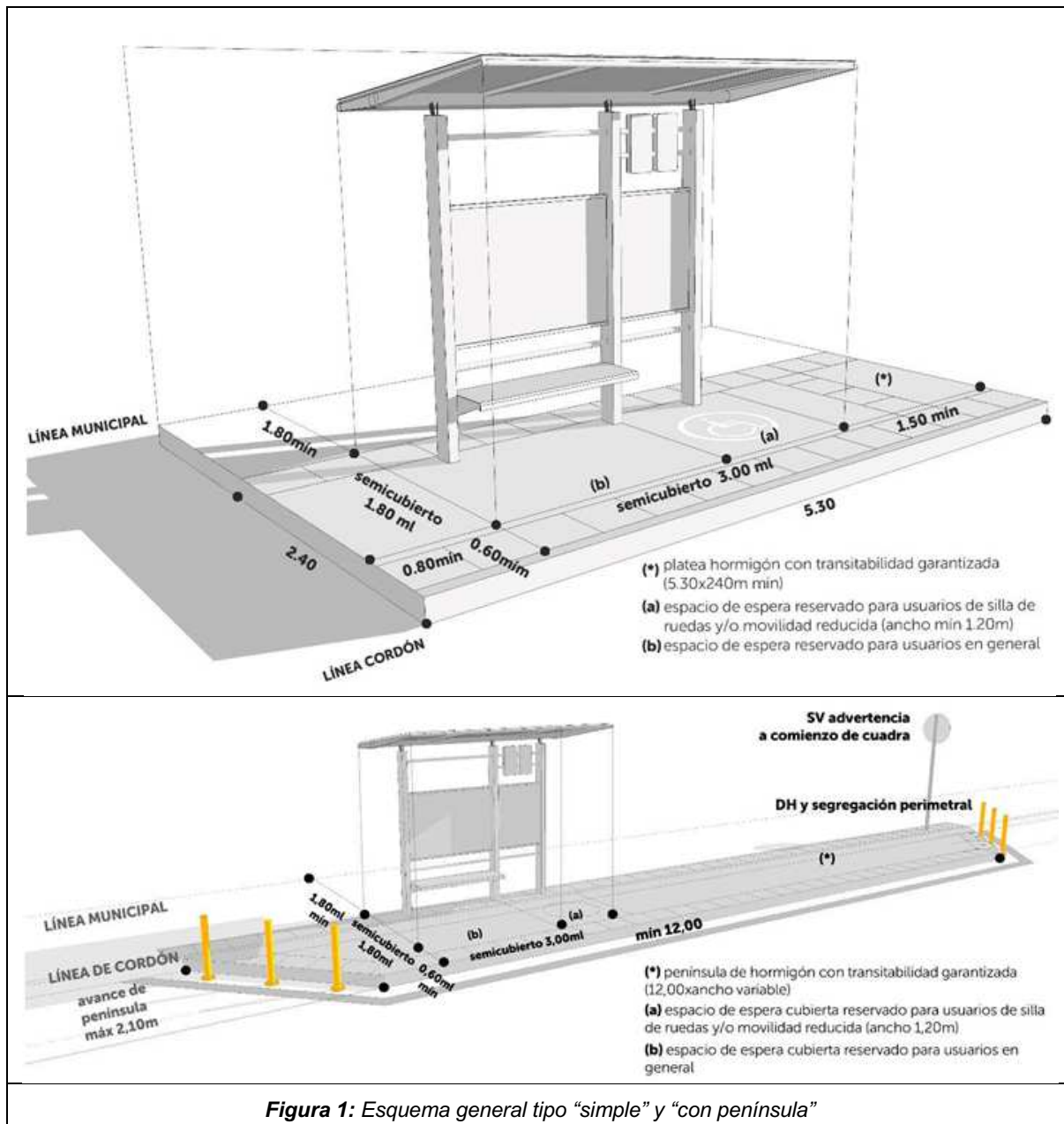


Figura 1: Esquema general tipo “simple” y “con península”

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, pavimentado y/o engranzado, 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 (35m²). 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. Si fueran locados, en los contratos se deberá cumplimentar 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 documentada 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. Se prohíbe el descanso o espera de las unidades en el macro o microcentro y en la zona costera del ejido urbano de la ciudad.
- 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 con conocimientos 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, Currículum Vitae (CV), incluyendo antecedentes profesionales.

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. 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.

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, desde el momento de la firma del contrato y hasta su finalización, no podrá superar un promedio, de siete (7) años; la antigüedad máxima permitida para la aceptación de cada autobús será de Diez (10) años o lo que disponga el poder concedente en caso de resultar superior. En la oferta deberá contemplarse un mínimo del veinte por ciento (20%) de vehículos cero (0) kilómetro de la flota mínima expresada en 4.1.

4.1. Flota mínima por grupo

El cálculo del tamaño y la composición mínima de la flota del SITU y de cada grupo ha sido fijado a partir del criterio de frecuencia mínima y demanda

Flota	Grupo de líneas		Totales
	Grupo 1	Grupo 2	
Vehículos	265	165	430
Flota reserva (5% de la requerida)	13	8	21
Flota mínima requerida por frecuencia (*)	278	173	451

(*) Aun cuando el número de vehículos articulados sea superior a los del comienzo de la concesión, el número de unidades no puede estar por debajo de Cuatrocientos cincuenta y uno (451).

• **Diagrama inicial de frecuencia mínima:** Si bien el criterio principal para establecer la flota necesaria fue el mencionado diagrama de frecuencias mínimas, también se tiene en cuenta la caída sostenida en la demanda, observada en los datos del sistema SUBE durante el año 2024, así como su persistencia durante el transcurso del año actual. En función de ello, se elaboró un diagrama de frecuencia mínima inicial, que incluye:

- La incorporación de la línea anular.
- La integración de las líneas urbanas de Batán, Sierra de los Padres y Estación Camet.
- La optimización de los recorridos existentes.

Este diseño prioriza una alta frecuencia de servicio en los horarios de mayor demanda, procurando al mismo tiempo que dichos ajustes no afecten de forma significativa el Índice de Pasajeros por Kilómetro (IPK) del sistema.

El diagrama será revisado mensualmente, conforme a los análisis sobre la evolución de la demanda. En caso de detectarse una variación sostenida, se contempla su reformulación, particularmente cuando el factor de ocupación por vehículo alcance o supere el 5 % durante dos meses consecutivos.

A la firma del contrato deberán presentar los títulos de propiedad automotor de los vehículos ofrecidos, inscriptos a nombre de la empresa y con la correspondiente certificación de la Verificación Técnica Vehicular. En caso de tratarse de unidades a incorporar, podrá presentarse alternativamente factura proforma emitida por el proveedor, la cual deberá ser sustituida por el título de propiedad correspondiente previo a la puesta en servicio de los vehículos. 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 tendrá por año modelo para los vehículos de transporte por automotor de pasajeros, el consignado como fecha de inscripción inicial en el título de propiedad automotor del rodado.

Se considerarán como de Cero (0) año, los vehículos cuya fecha de inscripción inicial en el título de propiedad automotor 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

Se 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. Al momento de renovación de flota los concesionarios deberán priorizar la incorporación de unidades impulsadas con energía renovable.

4.5. Vehículos adecuados a las personas con movilidad reducida

El concesionario se encontrará obligado a la incorporación paulatina de VPB cuando la infraestructura se encuentre en condiciones para su adecuado funcionamiento y en el momento de renovación o incorporación de flota.

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. Hasta tanto se cumpla con el 70% de la flota de VPB las concesionarias deberán incorporar rampas y elevadores en una cuota del 0.80 % mensual.
- 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) con todas las posibilidades tecnológicas que el mismo vaya incorporando (vgr. tarjeta de crédito, tarjeta debito, QR, etc.), 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.

4.6.4. Sistema de navegación y posicionamiento globales

Se utilizará el sistema de control de flota provisto por el organismo administrador del sistema SUBE o por la Secretaría de Transporte de la Nación. En caso de que dicho sistema implique un costo adicional, ya sea en el momento de su implementación o en el transcurso de la vigencia del contrato, el poder concedente podrá requerir a la UT su contratación. En caso de que no fuera posible la implementación del sistema mencionado anteriormente, la UT deberá garantizar supletoriamente la implementación de los siguientes sistemas:

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.
- 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 cartelera 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 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. Compensación de Tecnología

La implementación de la tecnología detallada en los incisos precedentes, la realizaran las empresas concesionarias a través de la compensación por la utilización de publicidad

dispuesta en el artículo 63 del Capítulo VI, no resultando trasladable el costo tecnológico al cálculo y actualización del estudio de la tarifa técnica.

4.7. Transporte de tablas de Surf

Las líneas cuyo recorrido sea principalmente por el borde costero del Partido de General Pueyrredon deberán 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.

4.8. 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 Dos (2) grupos de líneas deberán proveer a la oficina municipal de contralor competente (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: Servicio por Grupo de líneas

Grupo 1

G1.1. Diagrama de frecuencias mínimas

Tabla 1. DIAGRAMA DE FRECUENCIAS MÍNIMAS / GRUPO 1																															
Franja horaria	Frecuencia																														
	Anular	501	501Esc	502	511 Alfar	511 G	511 CH	511 Acan	523 Pp	523 Ph	525 V	525 Pp	542	543	544U	551	552 AyB	553	554	555	571 AyB	572	573 B	591	592	593	717 Sie	717 Col	717 Esc	718U	
00:00-01:00	4	1	D	D	D	1	1	1	1	D	1	D	1	1	D	1	1	1	1	1	1	1	1	1	D	1	1	1	D	D	
01:00-02:00	3	1	D	D	D	1	1	1	D	D	1	D	1	1	1	1	D	1	D	1	D	1	1	D	1	1	1	1	1	D	D
02:00-03:00	3	1	D	D	D	1	D	1	1	D	1	D	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	D	1	1	1	1	1	D	D
03:00-04:00	3	1	D	D	D	1	1	1	1	D	1	D	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	D	1	1	1	1	1	D	D
04:00-05:00	4	1	D	D	2	1	1	1	D	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	4	1	1	1	D	1	1	1	1	D	D
05:00-06:00	6	1	D	D	2	3	1	2	3	1	1	2	3	3	2	3	5	3	3	3	5	2	2	2	3	2	1	1	1	D	D
06:00-07:00	7	1	D	1	2	4	1	2	4	1	1	2	3	3	2	4	6	4	5	5	6	3	3	3	2	3	2	2	2	D	2
07:00-08:00	8	D	1	1	2	4	2	2	4	1	1	2	4	4	2	5	6	5	6	5	8	4	4	2	3	3	2	2	1	2	
08:00-09:00	8	D	1	1	4	3	1	1	4	1	1	1	4	4	2	4	6	4	4	5	8	4	4	3	2	3	2	2	D	1	
09:00-10:00	7	1	D	1	2	3	1	1	4	1	1	1	4	4	2	4	5	4	4	5	8	3	3	2	2	2	1	1	D	1	
10:00-11:00	7	1	D	1	3	3	1	2	4	1	1	1	3	4	2	4	5	4	4	5	8	3	3	2	2	2	1	1	D	1	
11:00-12:00	8	D	1	1	3	4	1	2	4	1	1	2	4	4	2	5	6	5	6	5	8	3	3	2	3	3	2	2	D	1	
12:00-13:00	8	D	1	1	2	4	2	2	4	1	1	2	4	4	2	5	6	5	6	5	8	3	3	3	2	3	2	2	1	1	
13:00-14:00	8	1	D	1	3	3	1	1	4	1	1	1	4	4	2	6	5	6	6	5	8	3	3	2	3	3	2	2	1	1	
14:00-15:00	7	1	D	1	3	3	1	1	4	1	1	1	4	4	2	4	5	4	4	4	8	3	3	3	2	2	1	1	D	1	
15:00-16:00	7	1	D	1	3	4	1	1	4	1	1	1	3	4	2	4	5	4	4	4	8	3	3	2	3	2	1	1	D	1	
16:00-17:00	8	D	1	1	3	4	1	2	4	1	1	1	4	4	2	5	6	6	6	5	8	3	3	3	2	2	2	2	D	2	
17:00-18:00	8	D	1	1	3	4	2	2	4	1	1	2	4	4	2	6	6	6	6	5	7	3	3	3	3	3	2	2	1	2	
18:00-19:00	8	1	D	1	2	3	2	2	3	1	1	1	4	4	2	6	6	5	6	5	7	3	3	2	3	3	2	2	D	2	
19:00-20:00	7	1	D	1	2	2	1	1	3	1	1	1	4	4	1	5	5	5	5	5	7	3	3	3	2	3	1	1	D	1	
20:00-21:00	6	1	D	1	2	2	1	1	3	1	1	1	3	4	1	4	5	4	4	4	5	2	2	2	3	3	1	1	D	1	
21:00-22:00	6	1	D	1	1	2	1	1	3	1	1	1	2	3	1	3	4	3	3	3	5	2	2	2	2	2	1	1	D	1	
22:00-23:00	4	1	D	D	D	1	1	1	2	D	1	1	2	2	1	1	2	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	D	D	
23:00-24:00	4	1	D	D	D	1	1	1	1	D	1	D	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	0	D	1	1	1	1	1	D	D
TOTAL SERVICIO	149	18	6	16	44	62	27	33	69	18	24	25	70	74	37	84	100	84	88	86	133	57	56	45	46	51	33	33	4	21	

(D) corresponde a un horario cuya demanda fue absorbida por una línea complementaria que garantiza el servicio en el territorio cubierto.

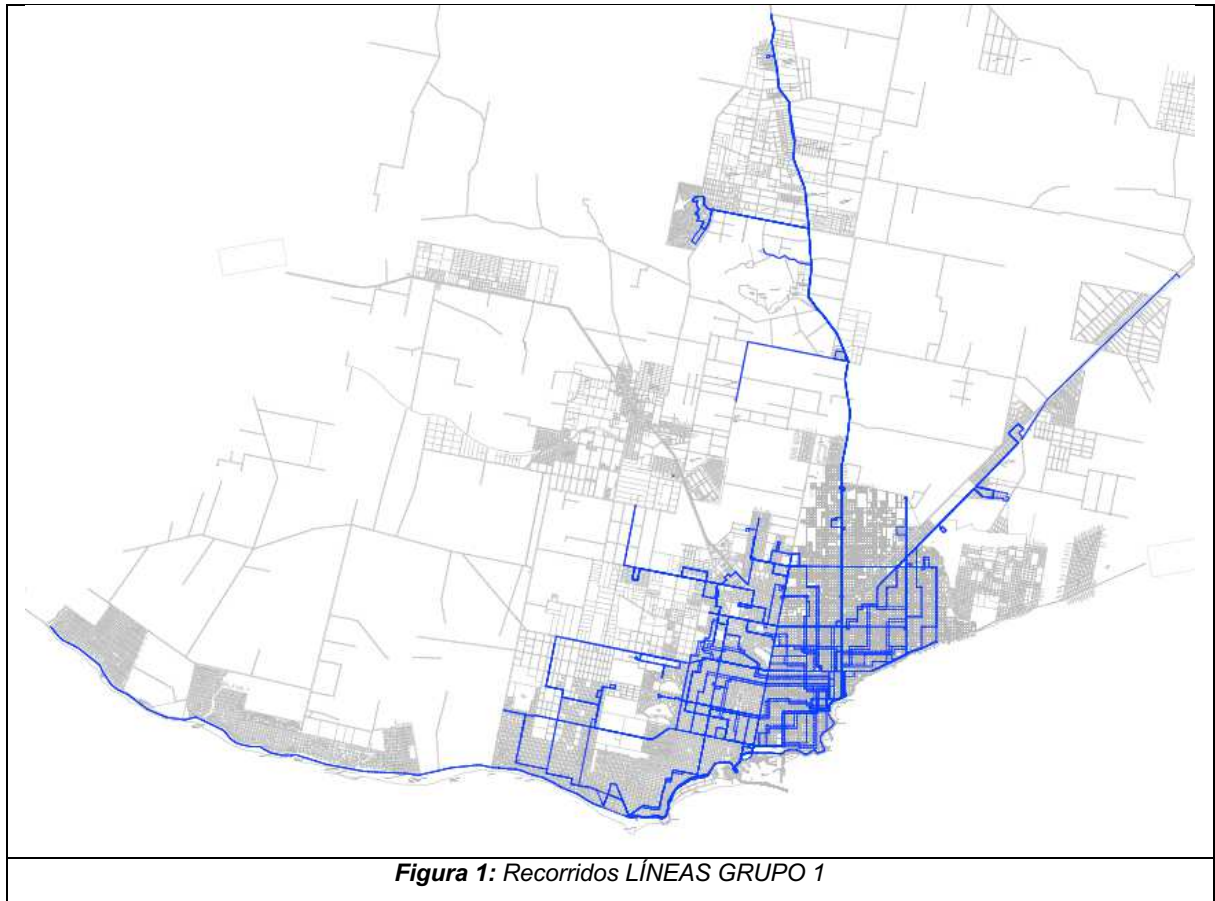
Nota: en aquellos ramales en los que se disponen frecuencias mínimas menores o iguales a una unidad por hora el poder concedente podrá fijar para cada frecuencia un horario de prestación a fin de regular la coordinación del servicio en aéreas de interés público, sin que este afecte el esquema de frecuencias aprobado.

G1.2. Diagrama operativo de kilómetros

Tabla 2. DIAGRAMA OPERATIVO DE KILÓMETROS / GRUPO 1					
Línea	Ida (km)	Vuelta (km)	Longitud Total (km)	Vueltas diarias	km Diarios
ANULAR	27.4	29	56.4	134	7,557.6
501	25		25.0	18	450.0
501 Esc	33.9		33.9	6	203.4
502	29.8		29.8	16	476.8
511 Alfar	25.2	26.6	51.8	44	2,279.2
511 G	26.2	26.7	52.9	68	3,597.2
511 CH	50.3	50.5	100.8	28	2,822.4
511 Acan	32	33.3	65.3	33	2,154.9
523 Pp	27	26.6	53.6	60	3,216.0
523 Ph	30.3	29.9	60.2	18	1,083.6
525 V	19.2	19.4	38.6	24	926.4
525 Pp	11.9	17.6	29.5	27	796.5
542	23.9	23	46.9	62	2,907.8
543	28.8	29.9	58.7	62	3,639.4
544U	18.8	18.3	37.1	37	1,372.7
551	24.8	24.7	49.5	72	3,564.0
552 AyB	26.3	24.8	51.1	91	4,650.1
553	30.3	29.3	59.6	72	4,291.2
554	20.4	19.7	40.1	73	2,927.3
555	18.7	19.9	38.6	79	3,049.4
571 A y B	19.5	19.8	39.3	123	4,833.9
572	19.2	22.5	41.7	58	2,418.6
573 B	21.2	21.6	42.8	57	2,439.6
591	18.6	18.4	37.0	46	1,702.0
592	18.7	19	37.7	46	1,734.2
593	23.3	22.3	45.6	47	2,143.2
717 Sie	59		59.0	33	1,947.0
717 Col	63.7		63.7	33	2,102.1
717 Esc	58.2	48.7	106.9	4	427.6
718U	42		42.0	21	882.0
TOTAL DIARIO					72,596.1

(*) Corresponden a líneas con recorridos cerrados.

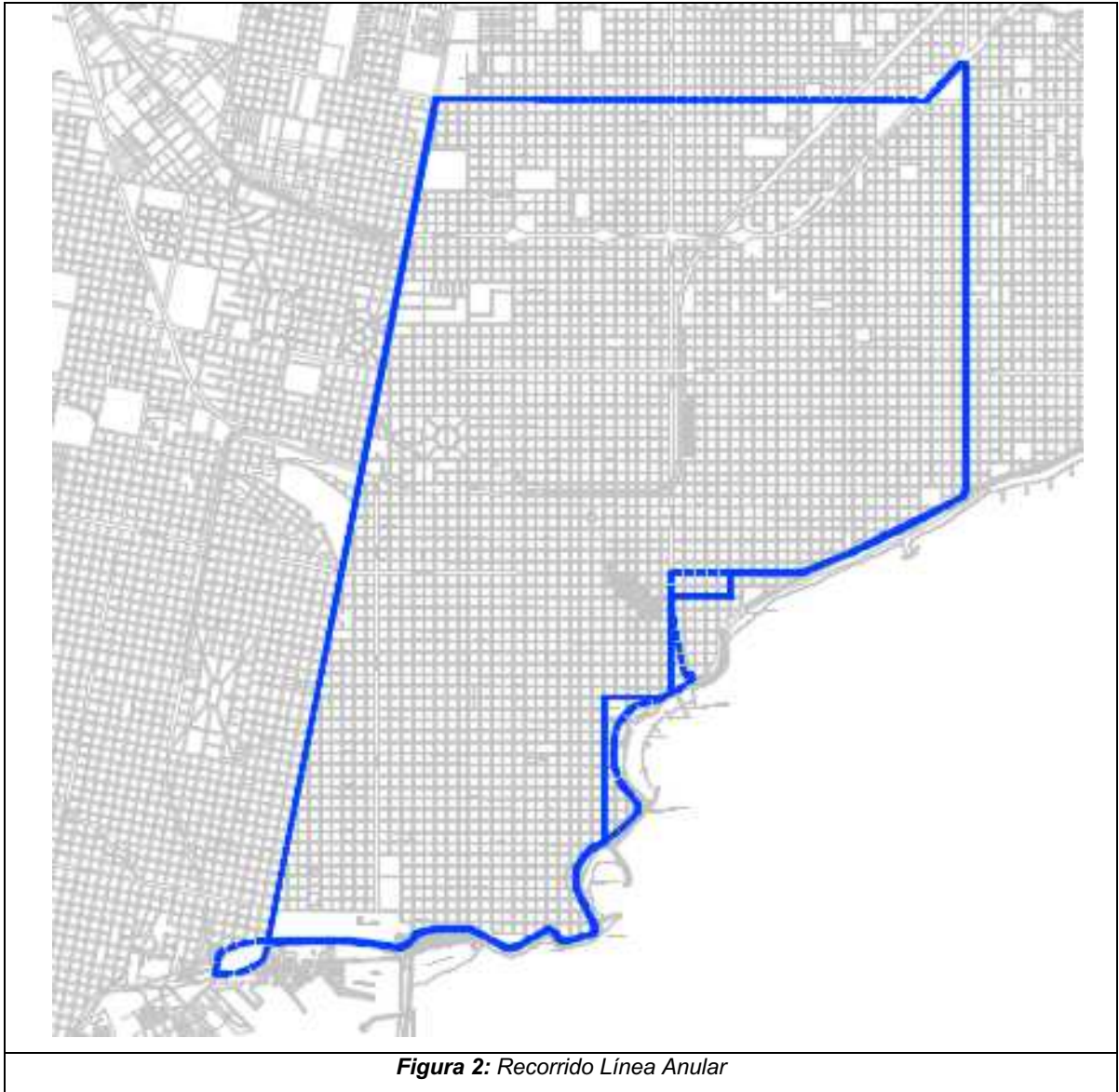
G1.3. Recorridos Líneas Urbanas 1



LÍNEAS GRUPO 1

ANULAR-501-501Esc-502-511 ALFAR-511G-511CH-511ACAN-523Pp-523Ph-525V-
525Pp-542-543-544U-551-552A- 552B-553-554-555-571A-571B-572-573-591-592-593-
717SIE-717COL-717ESC-718U

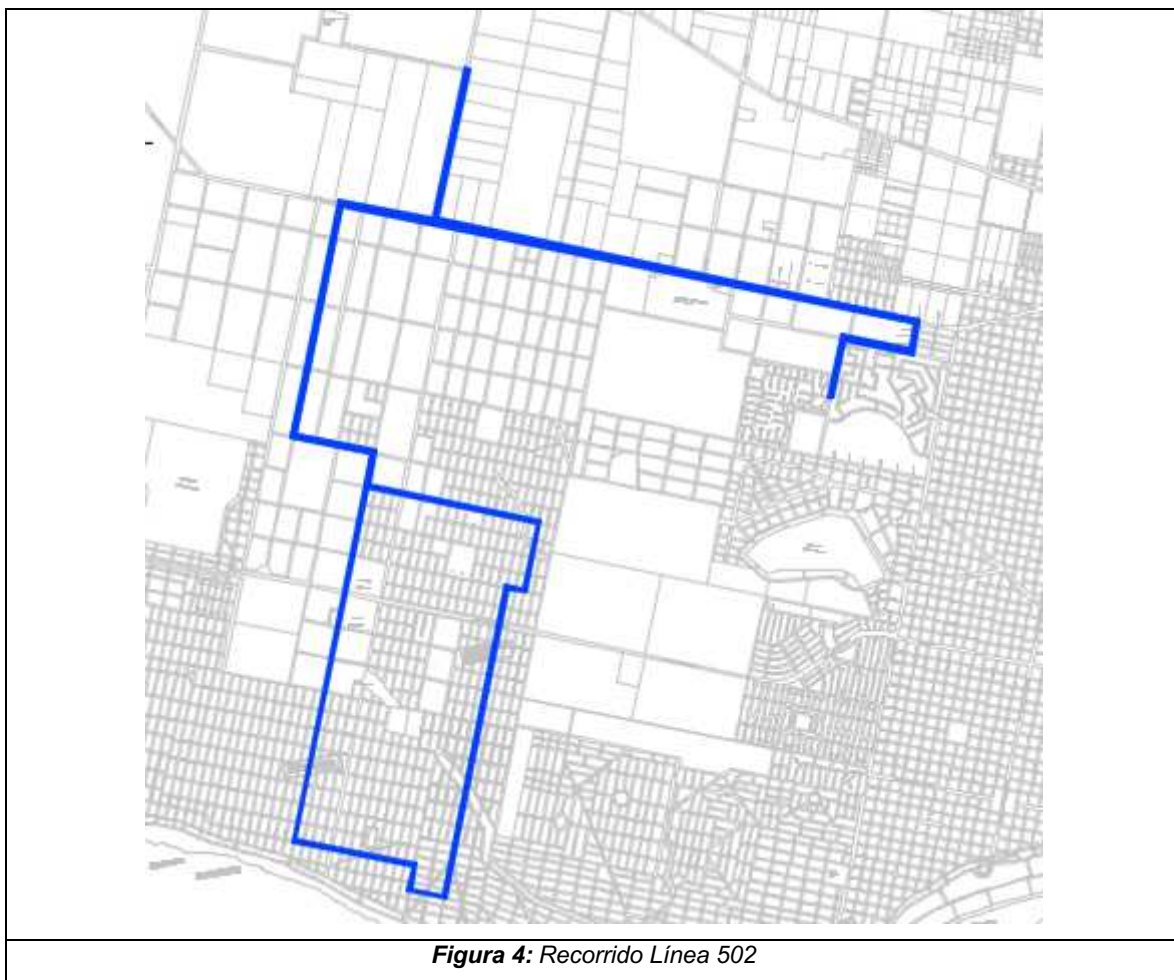
LÍNEA ANULAR



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. Félix 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 502



V. Cerrada (29,80 km): Desde Los Palenques y Cabo Corrientes, por Cabo Corrientes, 10 de Febrero, Calle Manrique, Av. Dr. N. Centeno, calle 479, calle 50, calle 461, calle 6, Dr. Guillermo Bosch Mayol (435), Calle 2 bis, Dr. Jorge Rodolfo Dietsch (431), calle 38, María Crescencia Pérez (429), Calle 46, Calle 461, Calle 50, Calle 479, , Av. Dr. N. Centeno, calle Manrique, 10 de Febrero, Cabo Corriente, hasta Los Palenques.

Extensión a Parque Hermoso por predio disposición final de residuos (35,60 km): Desde Los Palenques y Cabo Corrientes, por Cabo Corrientes, 10 de Febrero, Cacique Chuyantuya, Av. Dr. N. Centeno, Calle 461, Av. Victorio Tetamanti, Calle Alicia M. Justo, Reforma Universitaria, M. S. Thompson, Av. Victorio Tetamanti, Calle 461, Av. Dr. N. Centeno, Cacique Chuyantuya, 10 de Febrero, Cabo Corrientes, hasta Los Palenques.

- Extensión a Predio de disposición final sólo en los horarios determinados por la autoridad concedente

LÍNEA 511 G

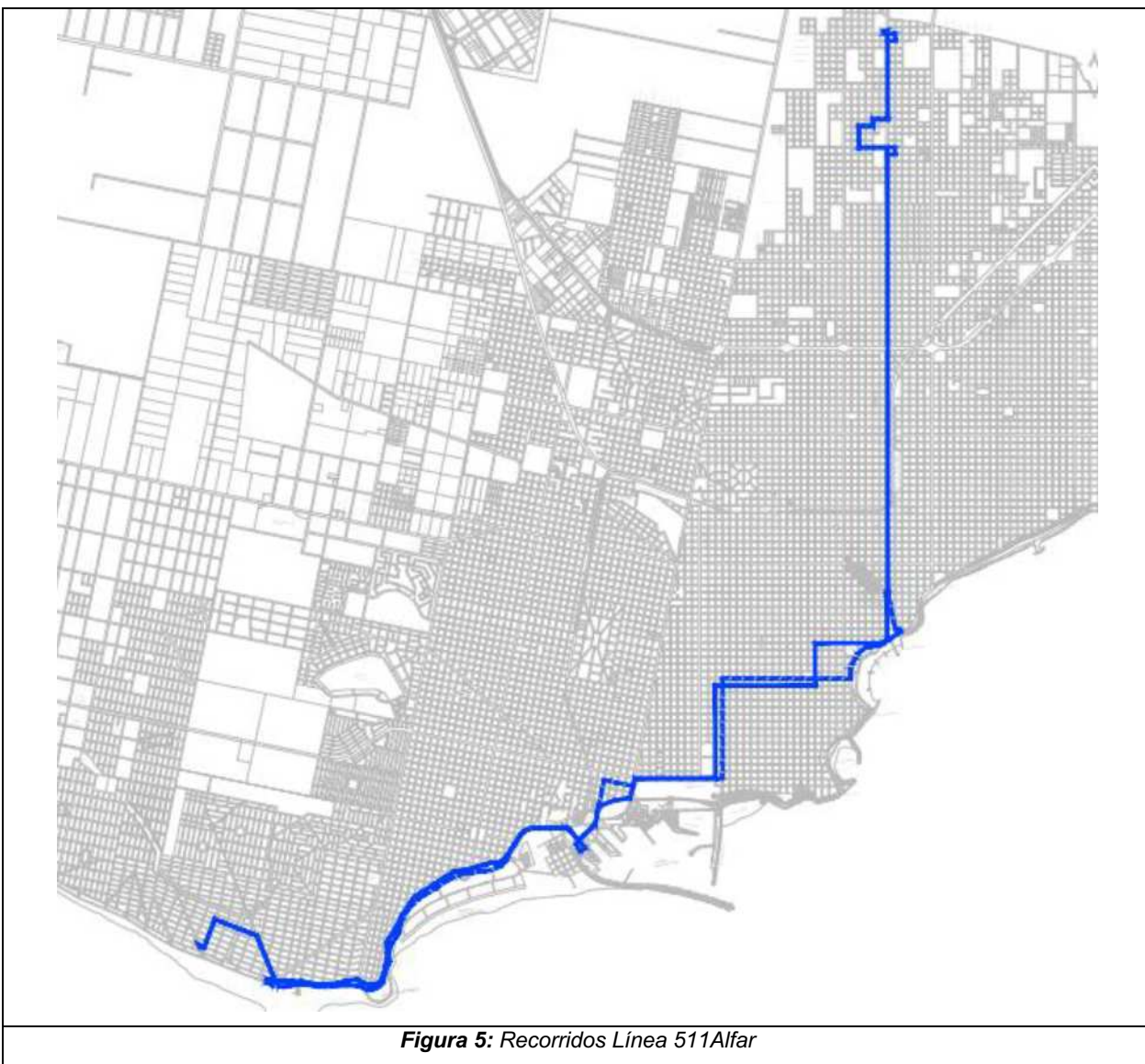


Figura 5: Recorridos Línea 511Alfar

1-2 (25,20 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. 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 (26,60 km): Desde Cnel. De Marina David Jewett y Diagonal Centro, por Diagonal Centro, Toscana (Calle 415), Santa María de Oro, Diagonal Estados Unidos, Av. De los Trabajadores, Av. Prefectura Naval Argentina (ex Av. F), 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 511 G

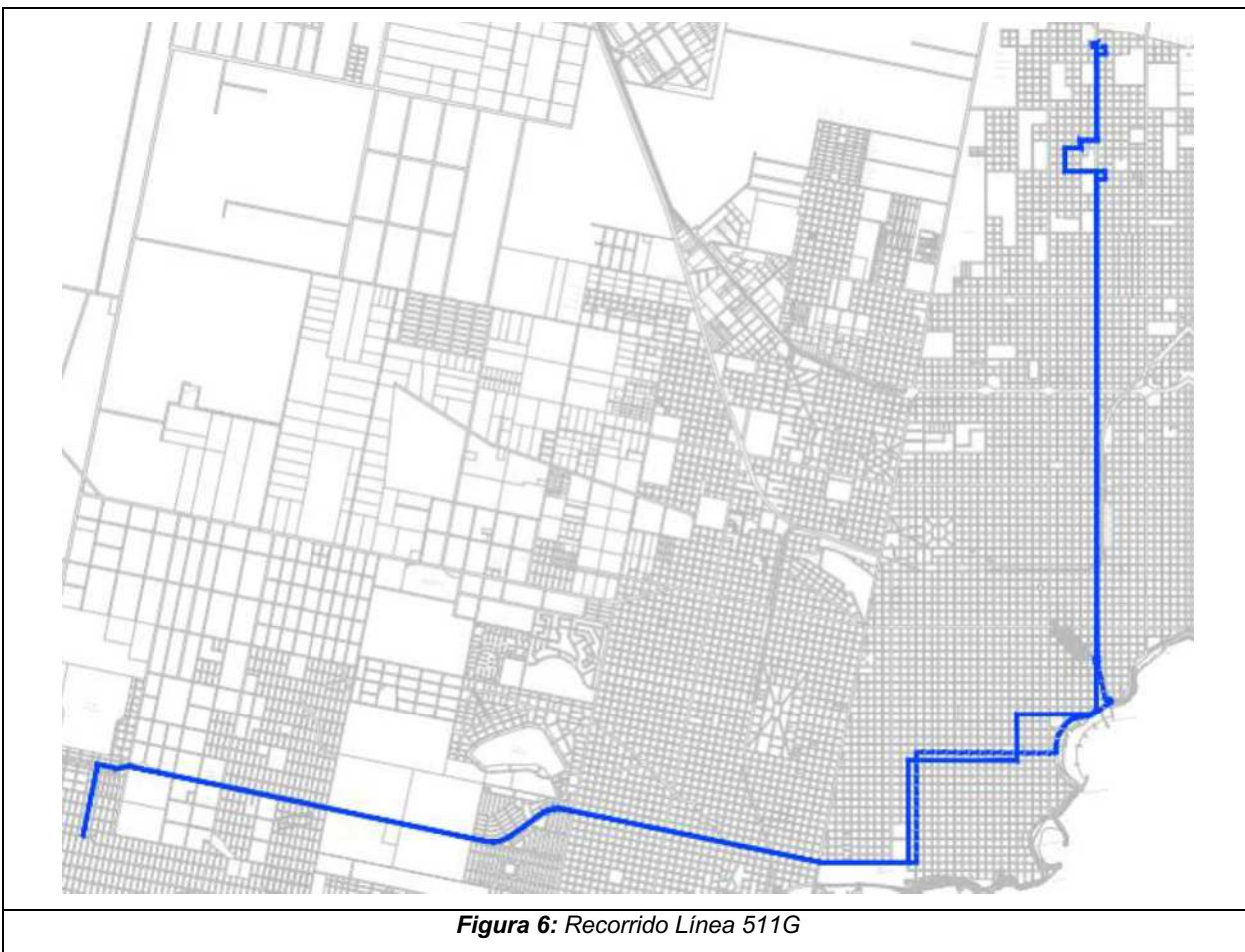


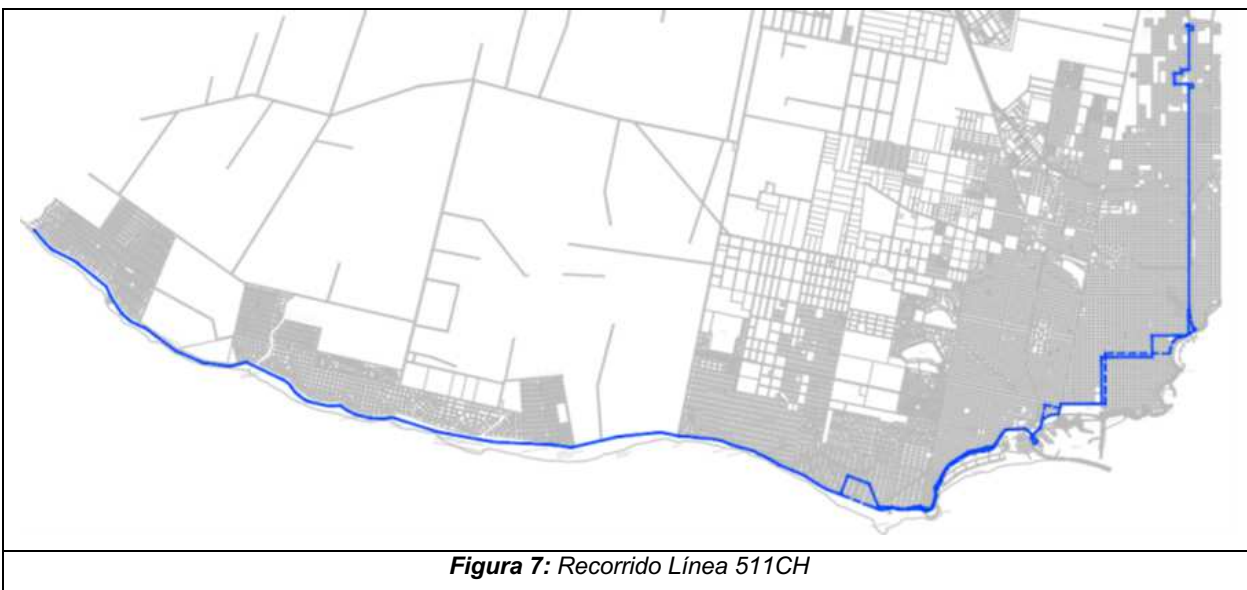
Figura 6: Recorrido Línea 511G

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, Almaguete, Leandro N. Alem, Av. Tomás Edison, Av. Jorge Newbery, Rotonda Calle 515, Av. Jorge Newbery, Calle 493 y Calle 20.

2-1 (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 G

LÍNEA 511 CH



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, Almafuerde, 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 (50,50 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. Prefectura Naval Argentina (ex Av. F), 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 511 Acant

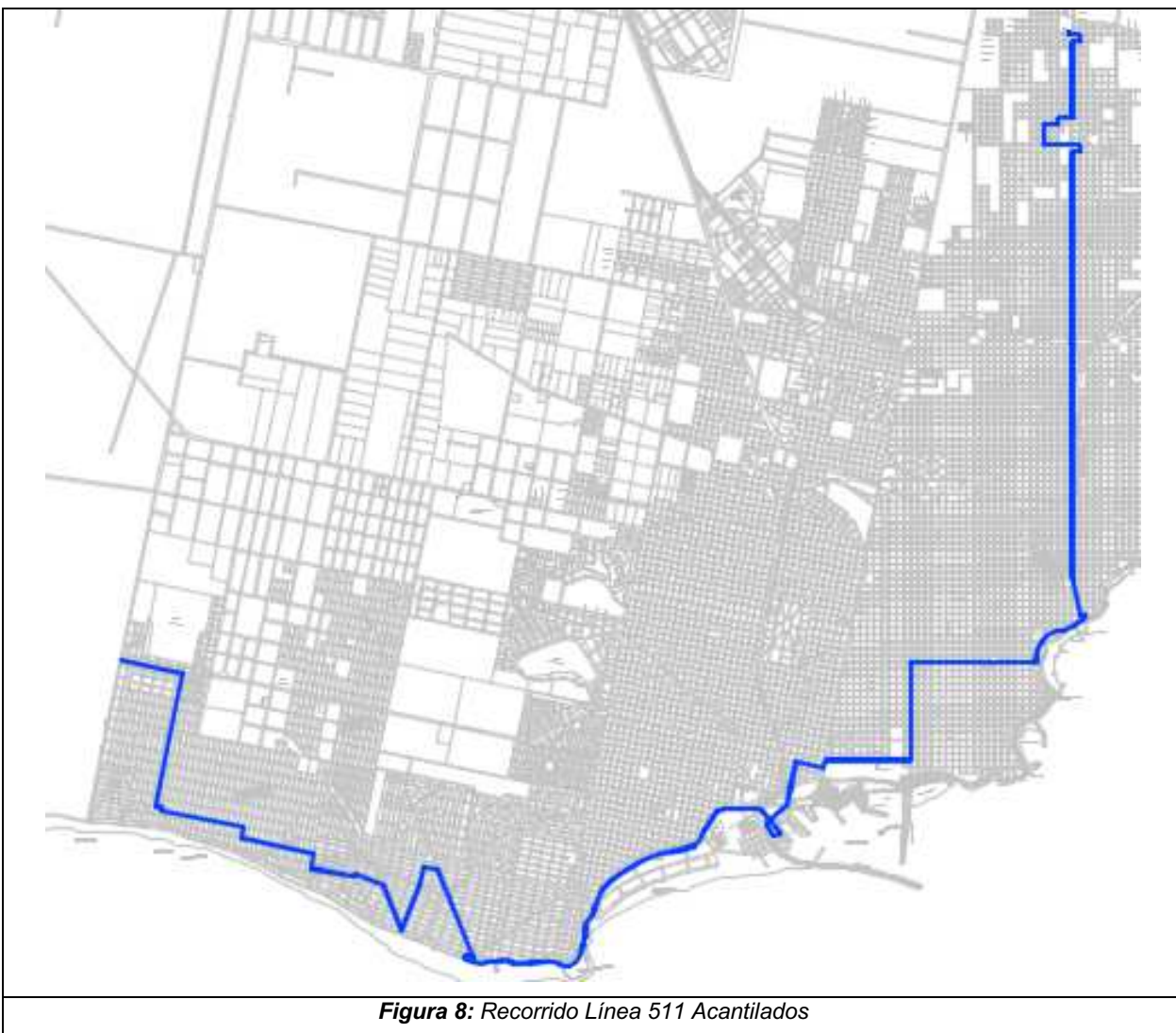


Figura 8: Recorrido Línea 511 Acantilados

1-2 (32,00 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 Trabajadores, 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 2 bis, Calle 435, Calle 6, Calle 461, Calle 8, Calle 493, Av. Jorge Newbery y Calle 515.

2-1 (33,30 km): Desde Av. Jorge Newbery y Calle 515 por Av. Jorge Newbery, Calle 493, Calle 8, Calle 461, 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. Prefectura Naval Argentina (ex Av. F), 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 523 PH

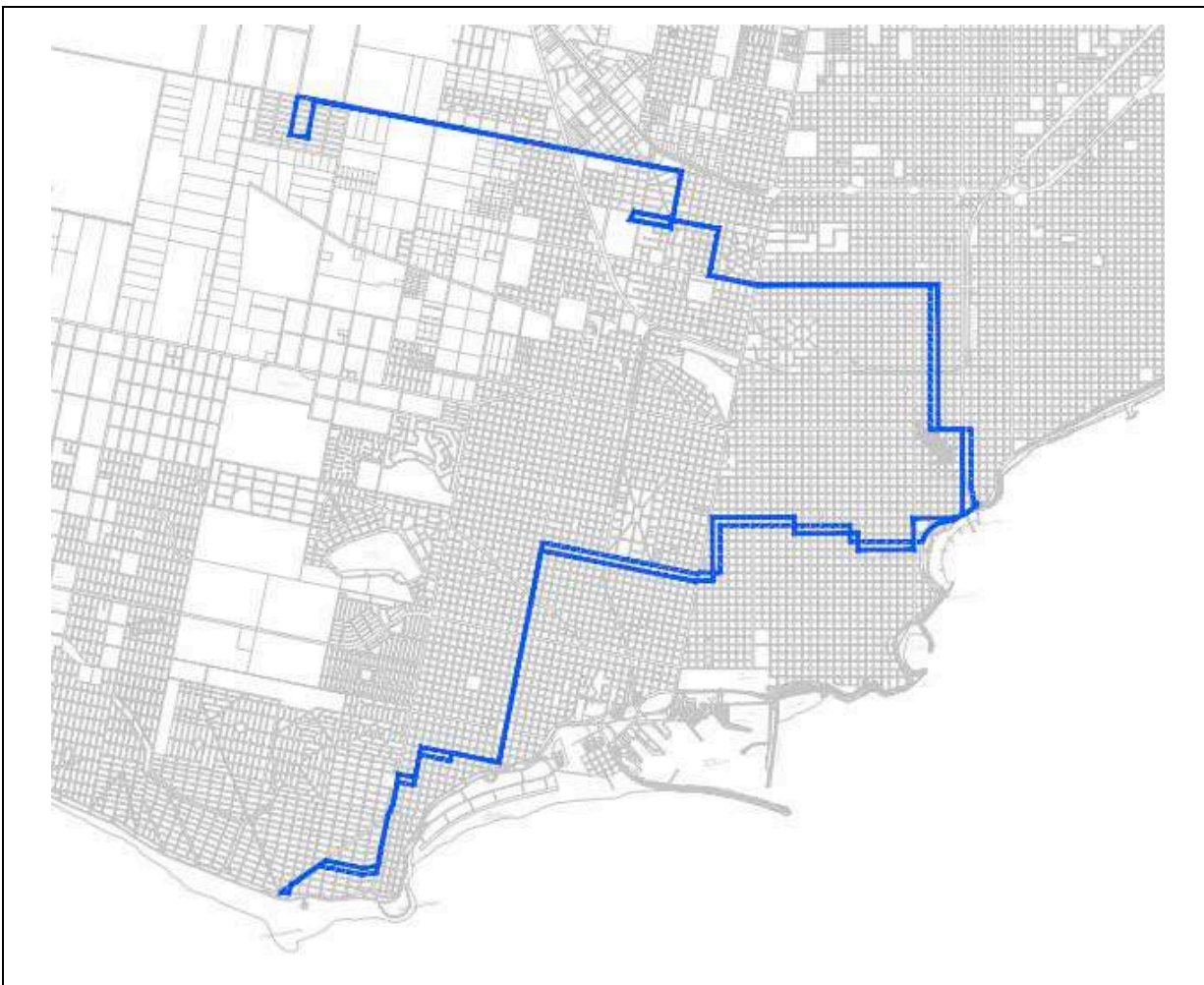


Figura 10: Recorrido Línea 523 PH

1-2 (30,3 km): Desde Tetamanti y Alicia M. de Justo, por Alicia M. de Justo, Reforma Universitaria, M. S. de Thompson, Tetamanti, Vértiz, B. Goñi, Estanislao Soler, Reforma Universitaria, Ayolas, Av. Polonia, su continuidad Av. Juan H. Jara, Belgrano, Av. Independencia, Av. Pedro Luro, Buenos Aires, Av. Colón, Las Heras, Castelli, Arenales, Quintana, Buenos Aires, Azcuenaga, Güemes, su continuidad Marcelo T. Alvear, Av. Fortunato de la Plaza, General Pacheco, García Lorca, Cabrera, Av. Mario Bravo, Santa María de Oro, Vélez Sarsfield, Bonnet, Av. De los Trabajadores hasta Vélez Sarsfield.

2-1 (29,9 km): Desde Av. De los Trabajadores y Vélez Sarsfield por Vélez Sarsfield, Serrano, Av. Mario Bravo, Castro Barros, García Lorca, Acevedo, Calabria, Gral. Pacheco, Av. Fortunato de la Plaza, Cerrito, su continuidad Olavarría, Pringles, Tucumán, Alvarado, Lamadrid, Av. P. Peralta Ramos, Diagonal Alberdi Norte, 25 de Mayo, Av. Independencia, Moreno, Av. Juan H. Jara, su continuidad Av. Polonia, Ayolas, Reforma Universitaria, Estanislao Soler, B. Goñi, Vértiz, Tetamanti, M. S. de Thompson, Reforma Universitaria, Alicia M. de Justo hasta Tetamanti.

- Se permite giro a la izquierda en Av. Vértiz y Tetamanti

LÍNEA 544 U

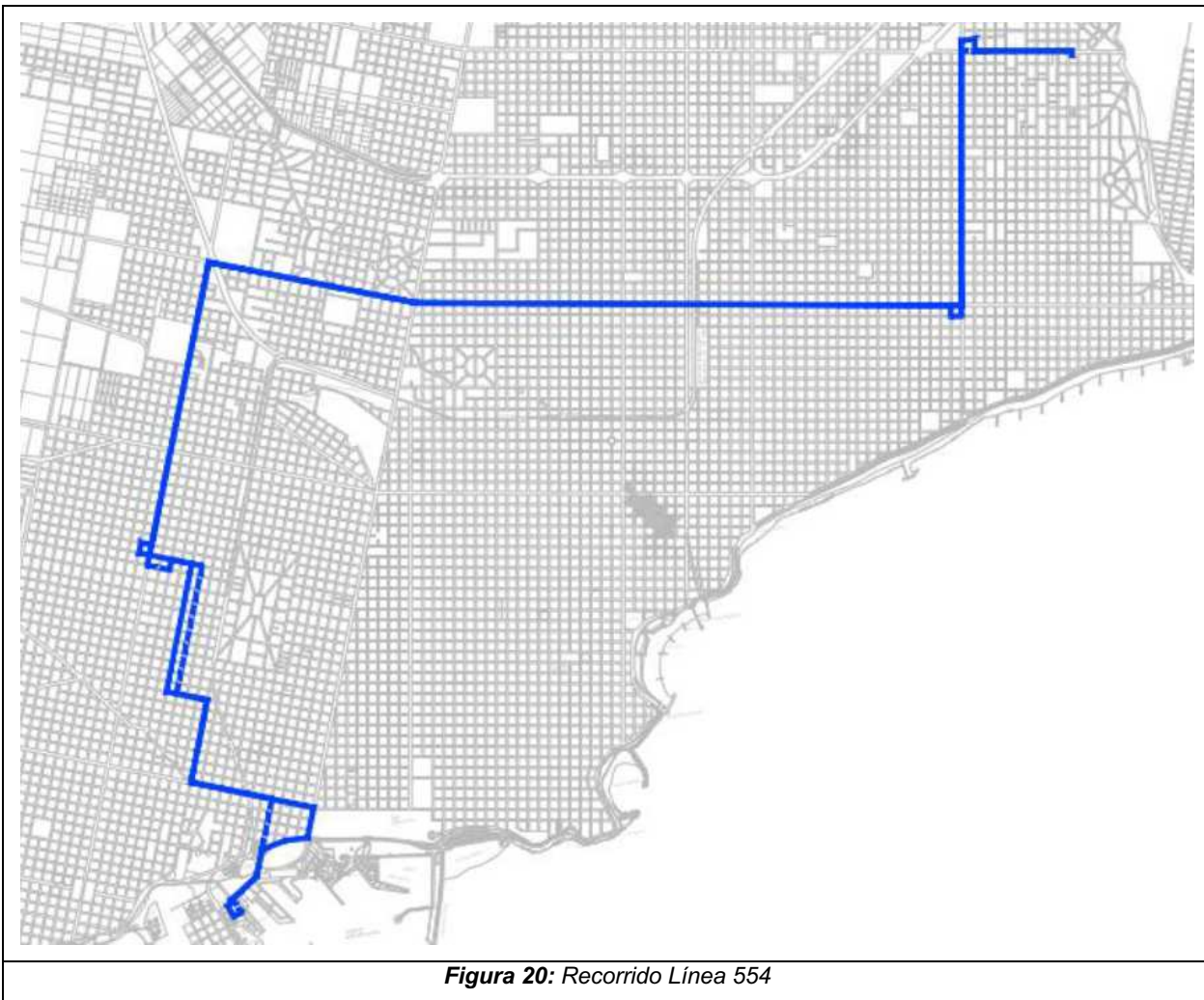


Figura 15: Recorrido Línea 544U

1-2 (18,80 km): Desde Av. Monseñor Zabala y Av. Constitución, por Av. Monseñor Zabala, Autovía 2, Sub. Oficial 1° Luis Gallo, Cabo Mario R. Luna, Crucero Ara Gral. Belgrano, Autovía 2, F. Camet, Nahuel Huapi, E. Segura, Viedma, Moyano, Autovía 2, Aquasol.

2-1 (18,30 km): Desde Aquasol, Autovía 2, C. Rivadavia, C. Moyano, Viedma, E. Segura, Nahuel Huapi, F. Camet, Autovía 2, Crucero Ara Gral. Belgrano, Cabo Mario R. Luna, Sub. Oficial 1° Luis Gallo, Autovía 2, Av. Monseñor Zabala y Av. Constitución.

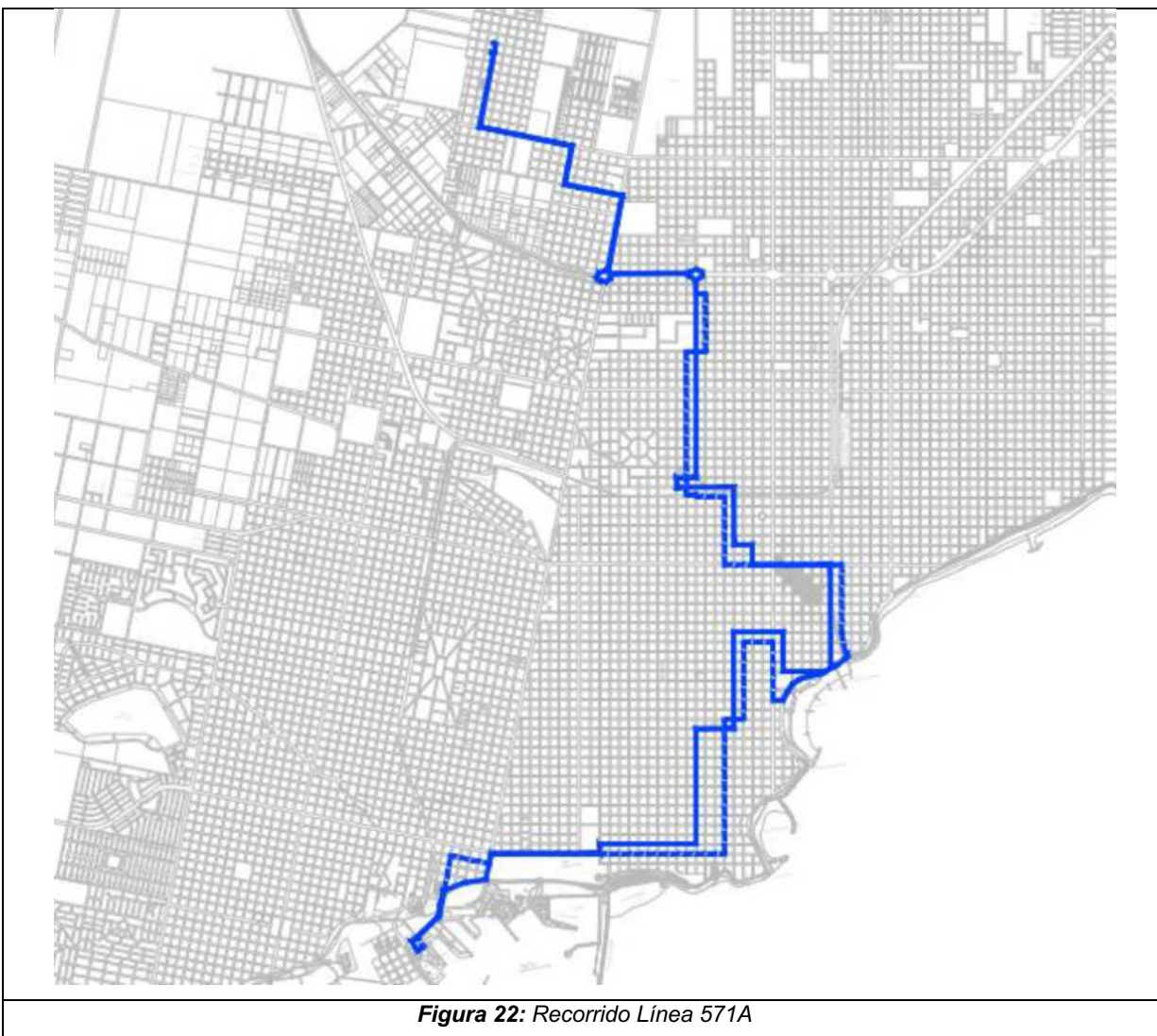
LÍNEA 554



1-2 (20,40 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 Goiri, Echeverría, 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 571 A



1-2 (19,20 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, Av de los Trabajadores, Av. De los Pescadores (ex Av. A), Marlin (ex calle E) y Mariluz II (ex calle G).

2-1 (19,80 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.

- Se permite giro a la izquierda en Av. Juan B. Justo y Canesa

LÍNEA 571 B

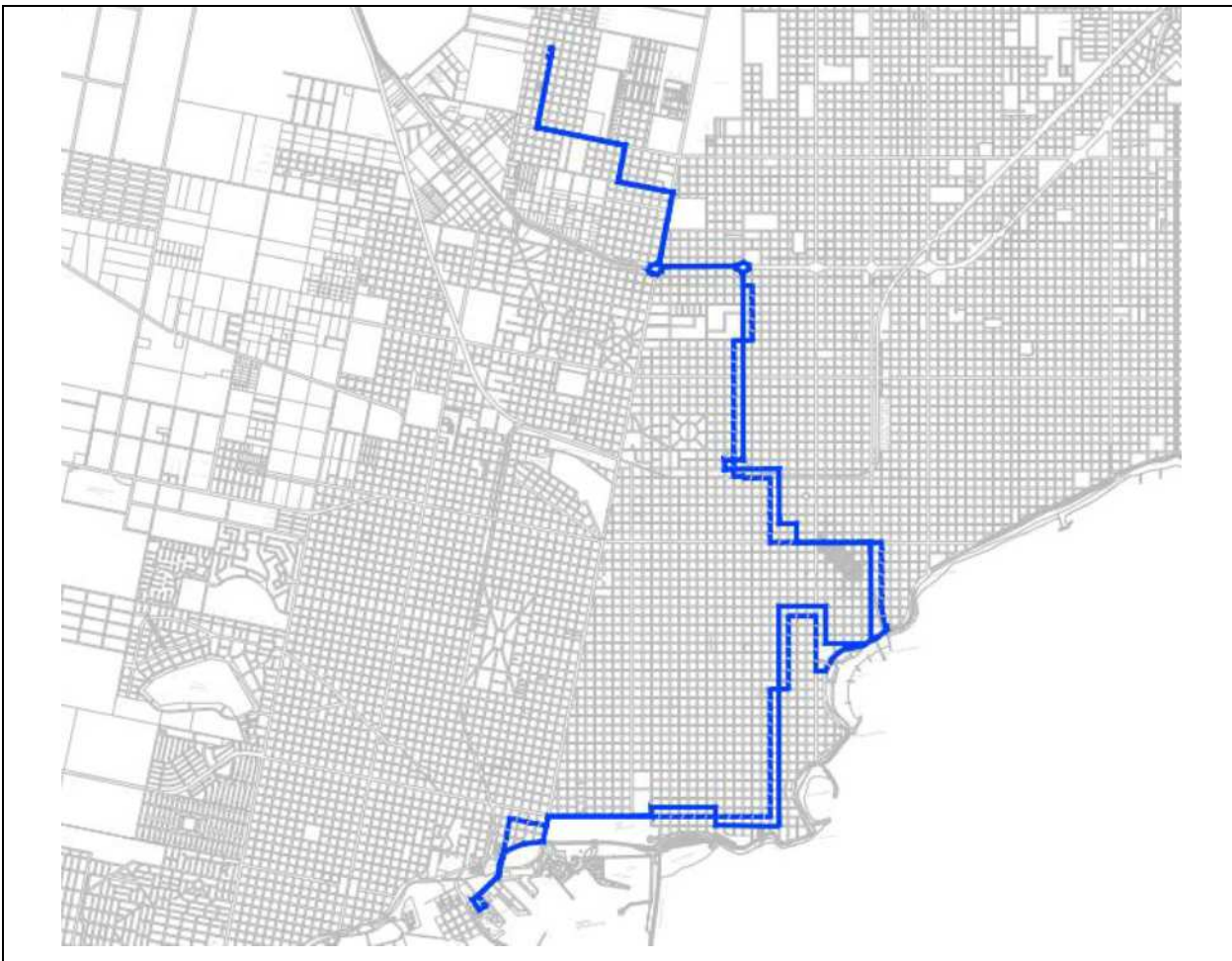


Figura 23: Recorrido Línea 571B

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, Aristóbulo del Valle, Julio A. Roca, Bernardo Irigoyen, Almafuerite, 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 (19,80 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 Av. Juan B. Justo y Canesa

LÍNEA 573

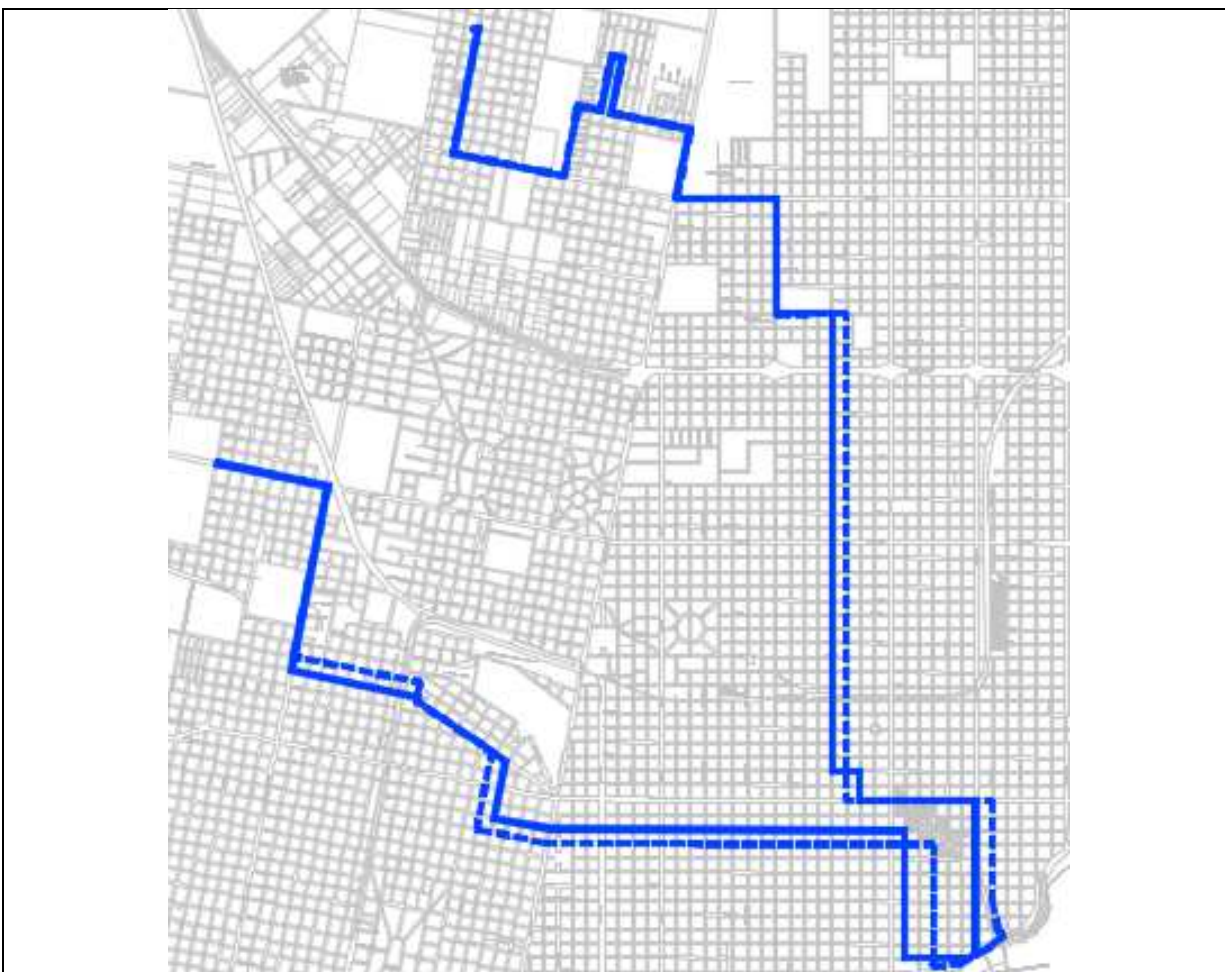


Figura 25: Recorrido Línea 573

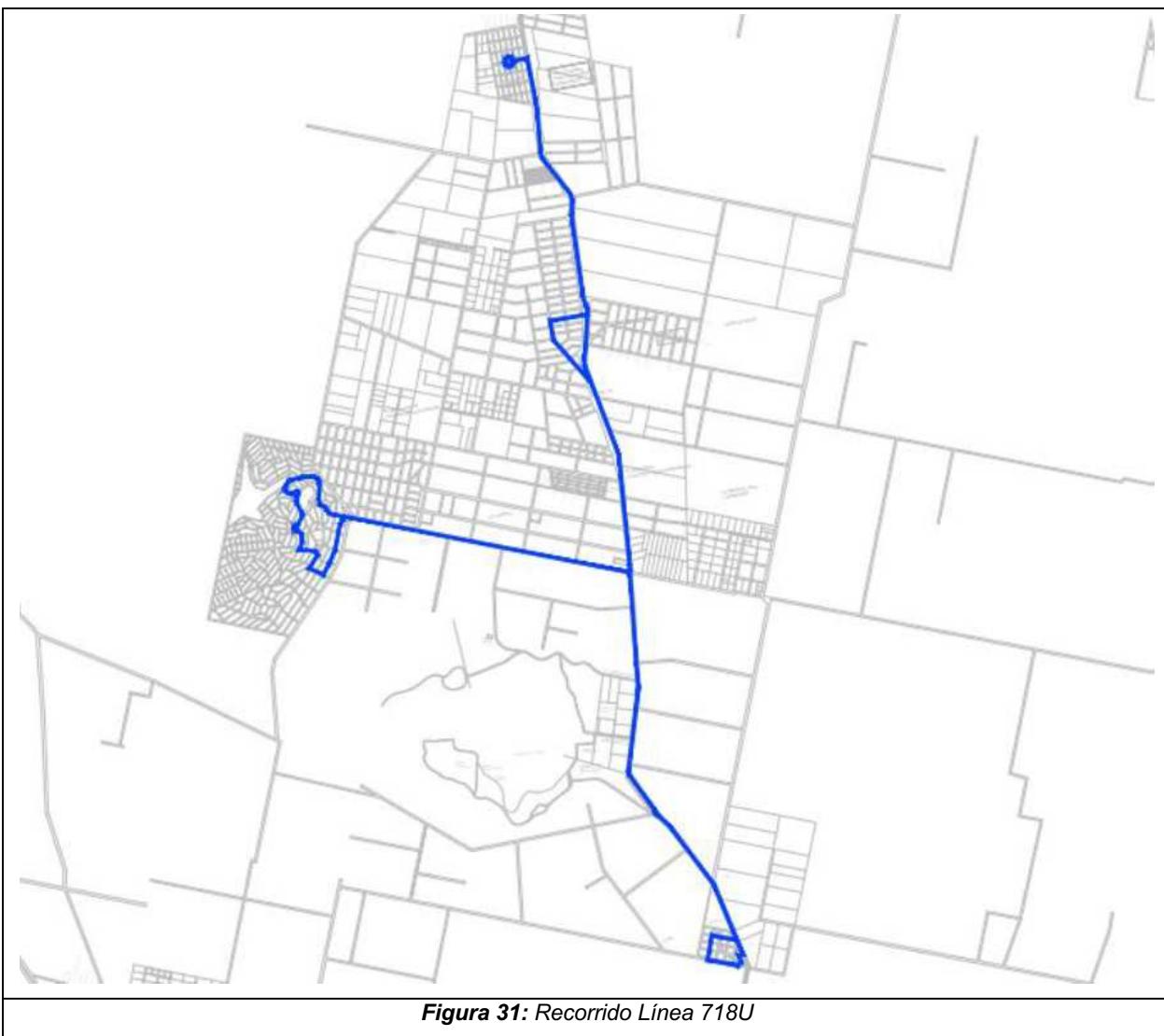
1-2 (21,20 km): Tripulantes del Fournier y Osvaldo Cedron, por Tripulantes del Fournier, Av. Carlos Gardel, Ortiz de Zarate, Yapeyú, Ayolas, Osvaldo Cedron, Magallanes, Yapeyú, Av. Juan B. Justo, Av. Dr. Arturo Alió, Alvarado, Tres Arroyos, Alberti, Jujuy, Falucho, Av. Independencia, Av. Pedro Luro, 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 (21,60 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, Belgrano, Av. P. Peralta Ramos, Diagonal Alberdi norte, su continuidad 25 de Mayo, Av. Independencia, Gascón, Tres Arroyos, Alvarado, Av. Dr. Arturo Alió, Av. Juan B. Justo, Yapeyú, Magallanes, Osvaldo Cedron, Ayolas, Yapeyú, Ortiz de Zarate, Av. Carlos Gardel, Tripulantes del Fournier y Osvaldo Cedron.

- Se Permite giro a la izquierda en Av. Carlos Gardel y Ortiz de Zarate
- Se Permite giro a la izquierda en Av. Juan B. Justo y Yapeyu.

LÍNEA 717 COLINAS

LÍNEA 718 U



(42,00 km): Desde Barrio Santa Paula en C. Viera y H. Gmeiner, por H. Gmeiner, Martín Fierro, ingresa a Ruta Nacional 226, 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, hasta Barrio Colinas Verdes por Gruta Ojo de Agua retoma en rotonda y regresa por Gruta Ojo de agua a Ruta Nacional 226, ingresa a Colectora 226 oeste-este hasta Río Jáchal, ingresa a Ruta Nacional 226 hasta Santa Paula por E. Zubiaurre, C. Viera y H. Gmeiner.

Grupo 2

G2.1. Diagrama de frecuencias mínimas

Tabla 3. DIAGRAMA DE FRECUENCIAS MÍNIMAS GRUPO 2																	
Franja Horaria	Frecuencia horaria																
	512	521	522	531	532	533	541	562	562 C	563 A	563 B	581	715	716U	720	720 Esc	720 Pol
00:00 - 01:00	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	D	D
01:00 - 02:00	1	1	1	1	D	1	1	1	1	1	1	1	D	1	1	D	D
02:00 - 03:00	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	D	D
03:00 - 04:00	1	1	1	1	D	1	1	1	1	1	1	1	D	1	1	D	D
04:00 - 05:00	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	1	2	2	1	1	D	D
05:00 - 06:00	3	4	3	2	2	4	4	3	3	4	3	2	2	1	3	D	D
06:00 - 07:00	5	4	4	4	4	5	5	4	4	4	4	4	4	2	1	D	1
07:00 - 08:00	6	4	5	6	5	5	6	5	5	4	4	6	5	2	3	1	1
08:00 - 09:00	5	4	4	5	5	5	6	6	6	4	4	5	5	1	3	D	D
09:00 - 10:00	4	4	3	5	5	5	6	5	5	4	4	5	5	1	3	D	D
10:00 - 11:00	4	4	3	5	4	4	5	5	5	4	3	5	4	1	3	D	D
11:00 - 12:00	5	4	4	5	4	4	5	5	5	4	5	5	4	2	3	D	D
12:00 - 13:00	6	4	5	6	5	5	5	6	6	4	5	6	5	2	3	1	1
13:00 - 14:00	5	4	4	6	4	5	5	5	5	4	5	6	4	1	3	1	1
14:00 - 15:00	5	3	4	5	5	3	5	5	5	3	4	5	5	1	2	D	D
15:00 - 16:00	5	3	3	5	5	3	5	5	5	3	4	5	5	1	3	D	D
16:00 - 17:00	5	4	4	5	5	5	5	5	5	4	4	5	5	1	3	D	D
17:00 - 18:00	6	4	5	6	5	5	5	6	6	4	5	6	5	2	3	1	1
18:00 - 19:00	5	4	4	6	5	4	5	5	5	4	4	6	5	2	2	D	1
19:00 - 20:00	5	4	4	5	4	4	5	5	5	4	4	5	4	1	2	D	D
20:00 - 21:00	5	4	3	4	4	4	5	5	5	4	4	4	4	1	2	D	D
21:00 - 22:00	4	3	3	4	4	4	3	4	4	3	4	4	4	1	D	D	1
22:00 - 23:00	1	2	2	1	1	2	2	1	1	2	2	1	1	1	1	D	D
23:00 - 24:00	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	D	D
TOTAL SERVICIO	91	74	74	92	81	84	93	92	45	62	63	75	27	30	49	4	7

(D) corresponde a un horario cuya demanda fue absorbida por una línea complementaria que garantiza el servicio en el territorio cubierto.

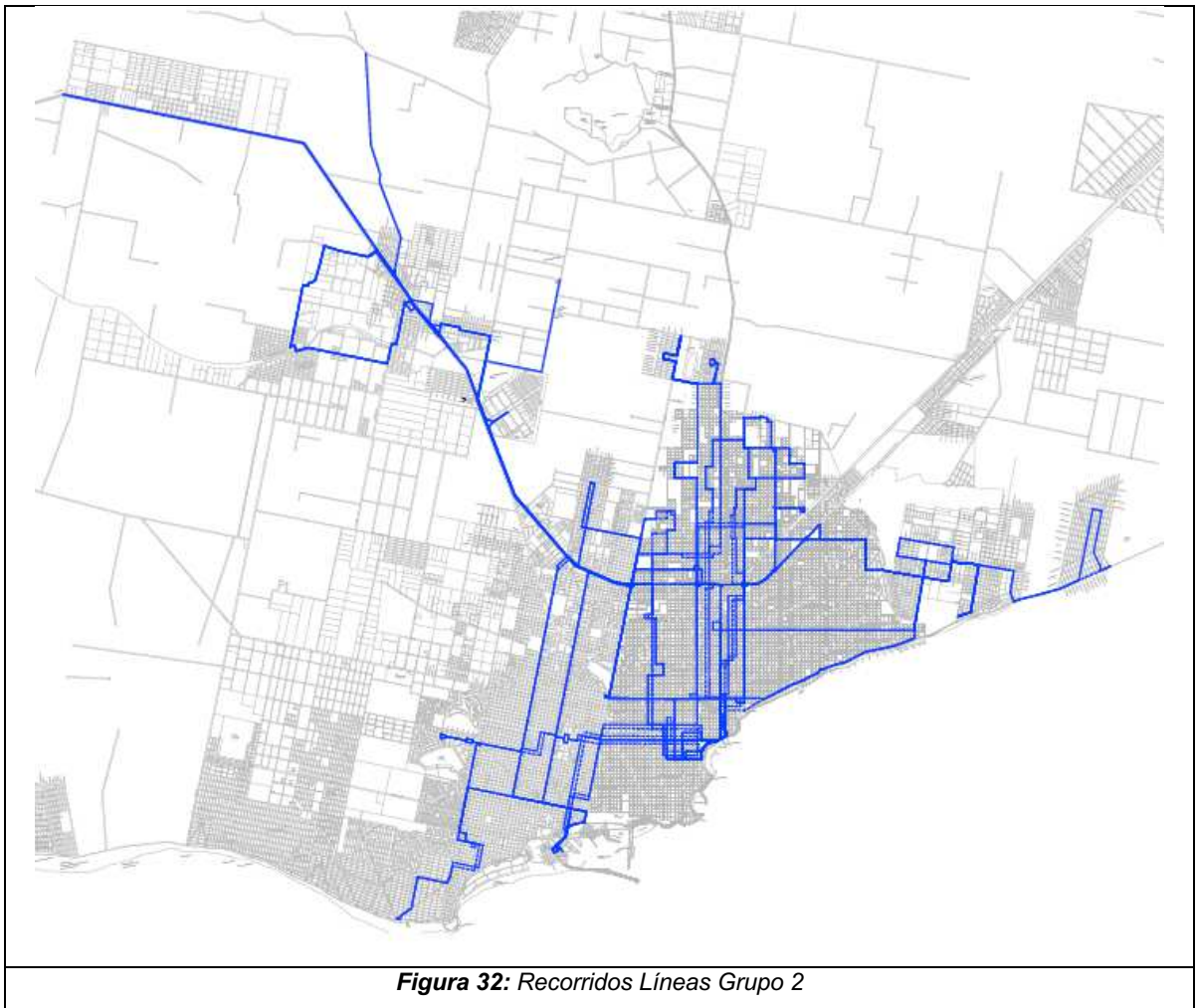
Nota: en aquellos ramales en los que se disponen frecuencias mínimas menores o iguales a una unidad por hora el poder concedente podrá fijar para cada frecuencia un horario de prestación a fin de regular la coordinación del servicio en aéreas de interés público, sin que este afecte el esquema de frecuencias aprobado.

G2.2 Diagrama operativo de kilómetros

Tabla 4. DIAGRAMA OPERATIVO DE KILÓMETROS / GRUPO 2					
Línea	Ida (km)	Vuelta (km)	Longitud Total (km)	Vueltas diarias	km Diarios
512	21.3	21.9	43.2	87	3,758.4
521	24.6	24.8	49.4	60	2,964.0
522	31	29.9	60.9	67	4,080.3
531	22	19.6	41.6	72	2,995.2
532	22.8	22.6	45.4	72	3,268.8
533	13	13	26.0	72	1,872.0
541	19.2	19	38.2	88	3,361.6
562	23	23	46.0	79	3,634.0
562c	15	16.4	31.4	41	1,287.4
563 A	25.5	25	50.5	57	2,878.5
563 B	31.8	30.8	62.6	57	3,568.2
581	35.6		35.6	71	2,527.6
715	59.5		59.5	29	1,725.5
716U	23.7		23.7	21	497.7
720	40.8		40.8	42	1,713.6
715 Esc	36.5	33.7	70.2	4	280.8
720 pol	61.3		61.3	7	429.1
TOTAL DIARIO					40,413.6

(*) Corresponden a líneas con recorridos cerrados.

G2.3 Recorridos Líneas Grupo 2



LÍNEAS GRUPO 2

512-521-522-531-532-533-541-562-562C-563A-563B-581-715-716U-720-720Esc

LÍNEA 512

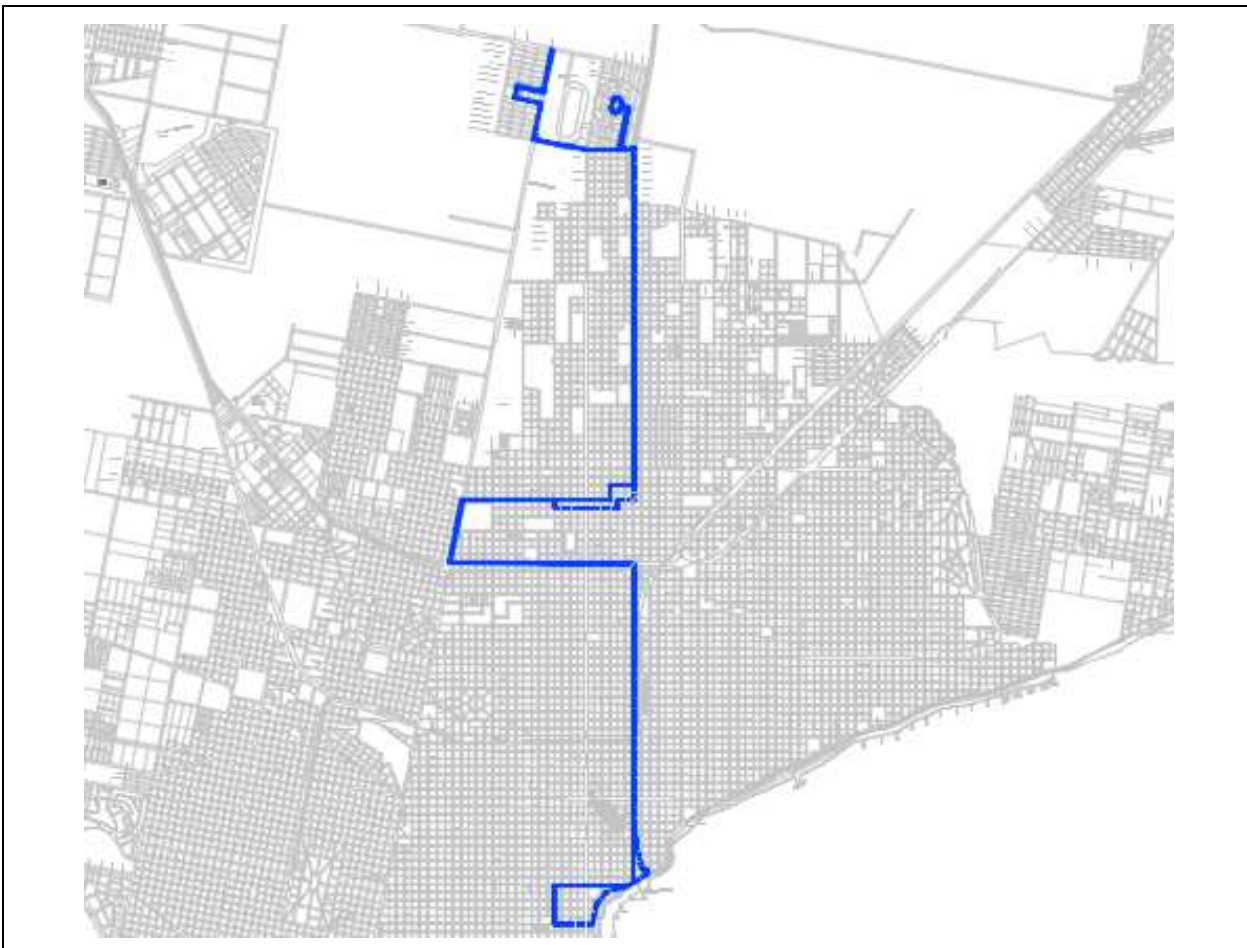


Figura 33: Recorrido Línea 512

1-2 (21,30 km): Desde Av. Juan B. Justo y Av. Elías Antunez, por Av. Juan B. Justo, Haras Firmamento, El Tordillo, Haras Malal Hue, Av. Juan B. Justo, Av. Héctor Tarantino, Rivadavia, Av. Del Hipódromo, Vilert, retoma por Av. Del Hipódromo, Rivadavia, Av. Héctor Tarantino, Av. Pedro Luro, P. Albarracin, Belgrano, Estado de Israel, Av. Juan B. Justo, Av. Champagnat, Av. Pedro Luro, Av. P. Peralta Ramos, Buenos Aires, Alberti hasta Sarmiento.

2-1 (21,90 km): Desde Alberti y Sarmiento, por Sarmiento, Av. P. Peralta Ramos, Diagonal J. B. Alberti sur, su continuidad Av. Pedro Luro, Av. Champagnat, Av. Juan B. Justo, Estado de Israel, Alberti, David Ortega, Rivadavia, Estado de Israel, Av. Pedro Luro, Av. Héctor Tarantino, Rivadavia, Av. Del Hipódromo, Vilert, retoma por Av. Del Hipódromo, Rivadavia, Av. Héctor Tarantino, Av. Juan B. Justo, Haras Malal Hue, El Tordillo, Haras Firmamento, Av. Juan B. Justo y Av. Elías Antunez.

- Se permite giro a la izquierda en Av. Juan B. Justo y Tarantino

LÍNEA 531

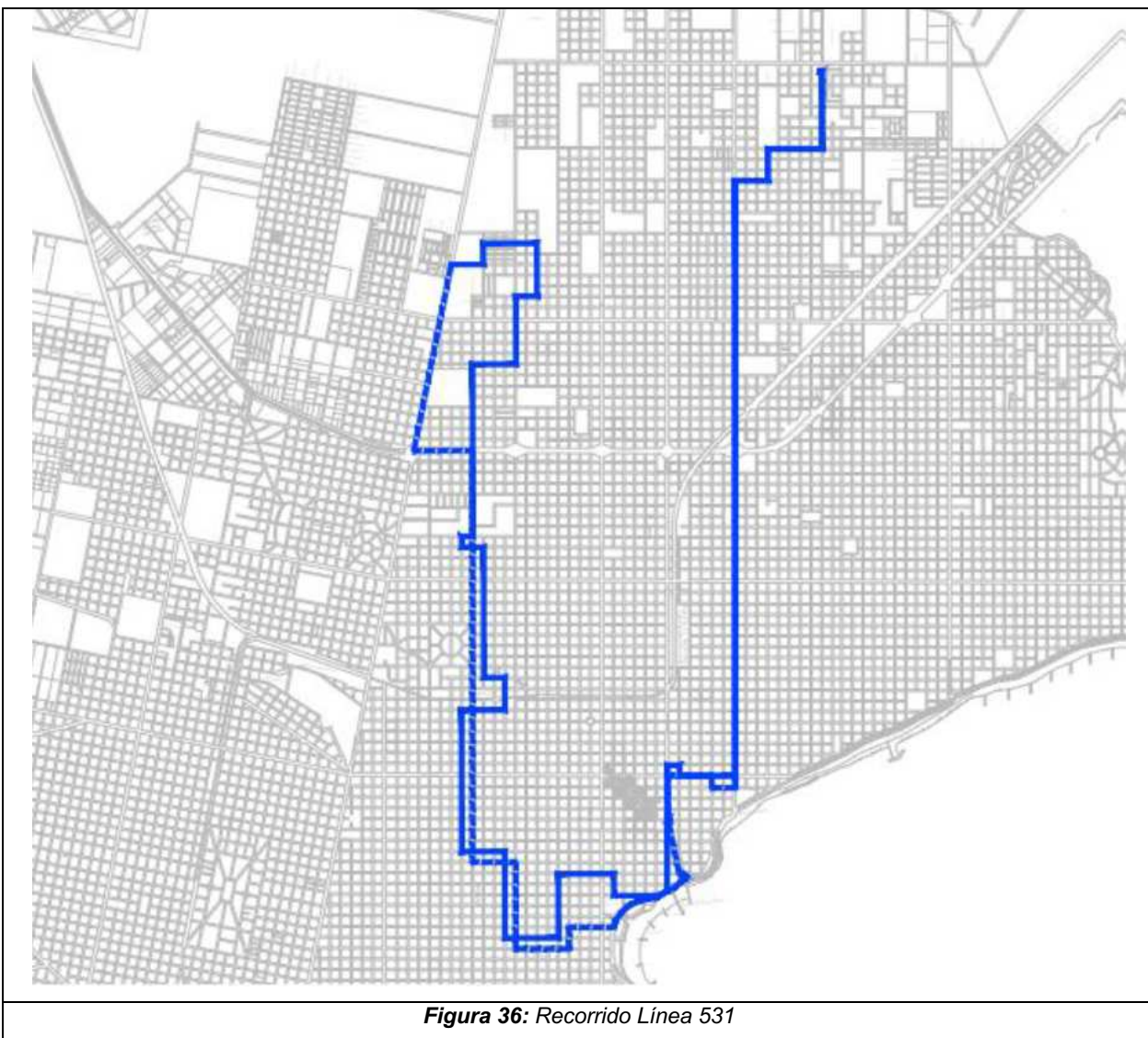


Figura 36: Recorrido Línea 531

1-2 (22,00 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 (19,60 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 533

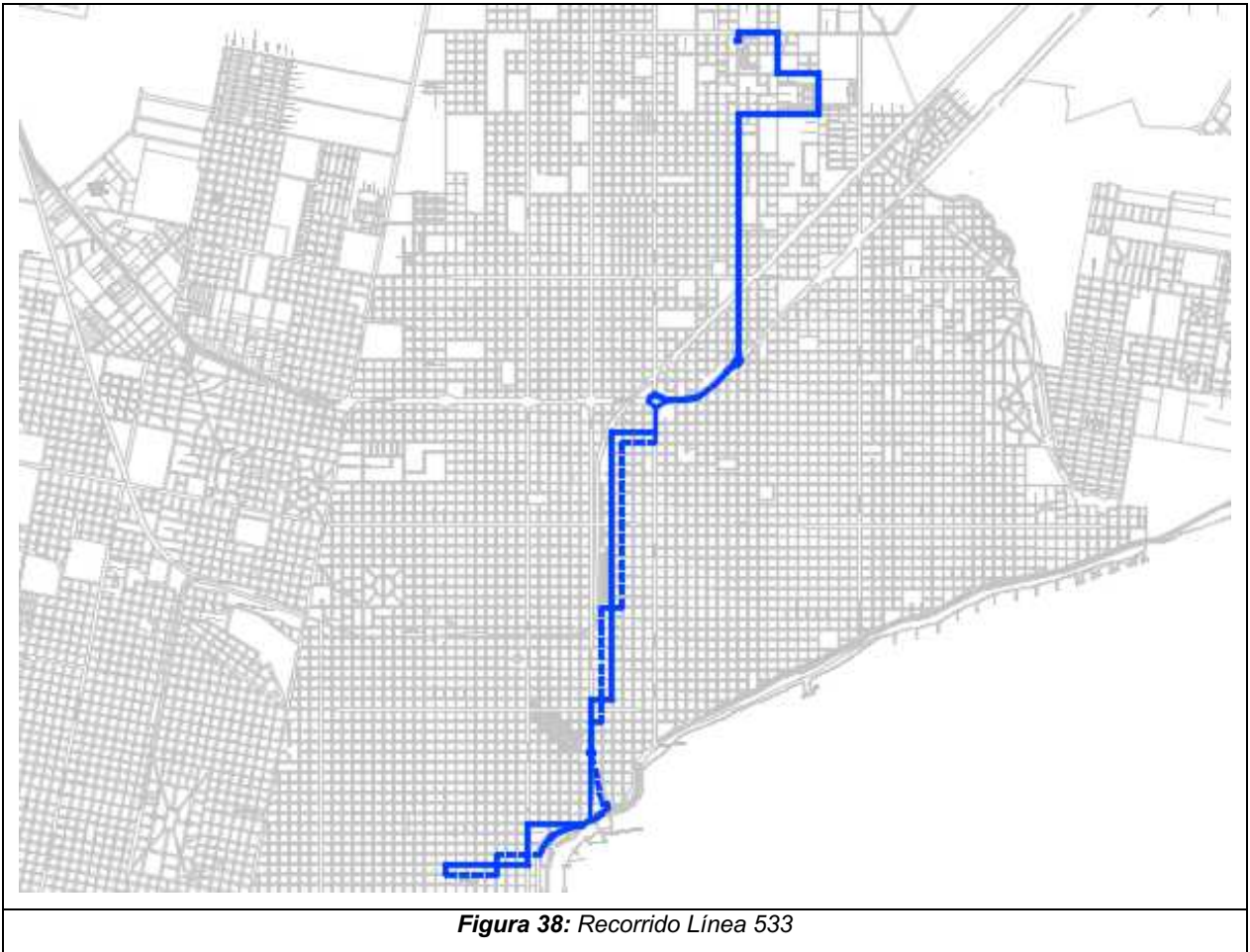


Figura 38: Recorrido Línea 533

1-2 (13,00 km): Beruti y Fermín Errea, por ésta a Strobel, Dante Alighieri, Florisbelo Acosta, Stegagnini su continuación Leguizamón, Beruti, Avda. Champagnat, Avda. Libertad, Malvinas, 9 de Julio, Salta, Avda. Luro, Buenos Aires, Colón, Las Heras, Alvarado hasta Sarmiento.

2-1 (13,00 km): Alvarado y Sarmiento, por Sarmiento, Gascón, Lamadrid, Av. Patricio P.Ramos, Diag. J. B. Alberdi, Av. Luro, Catamarca, 25 de Mayo, San Juan, 3 de Febrero, Bronzini, Avda. Libertad, Av. Champagnat, Beruti, Leguizamón su continuación Stegagnini, Florisbelo Acosta, Dante Alighieri, Strobel, Fermín Errea y Beruti.

LÍNEA 541

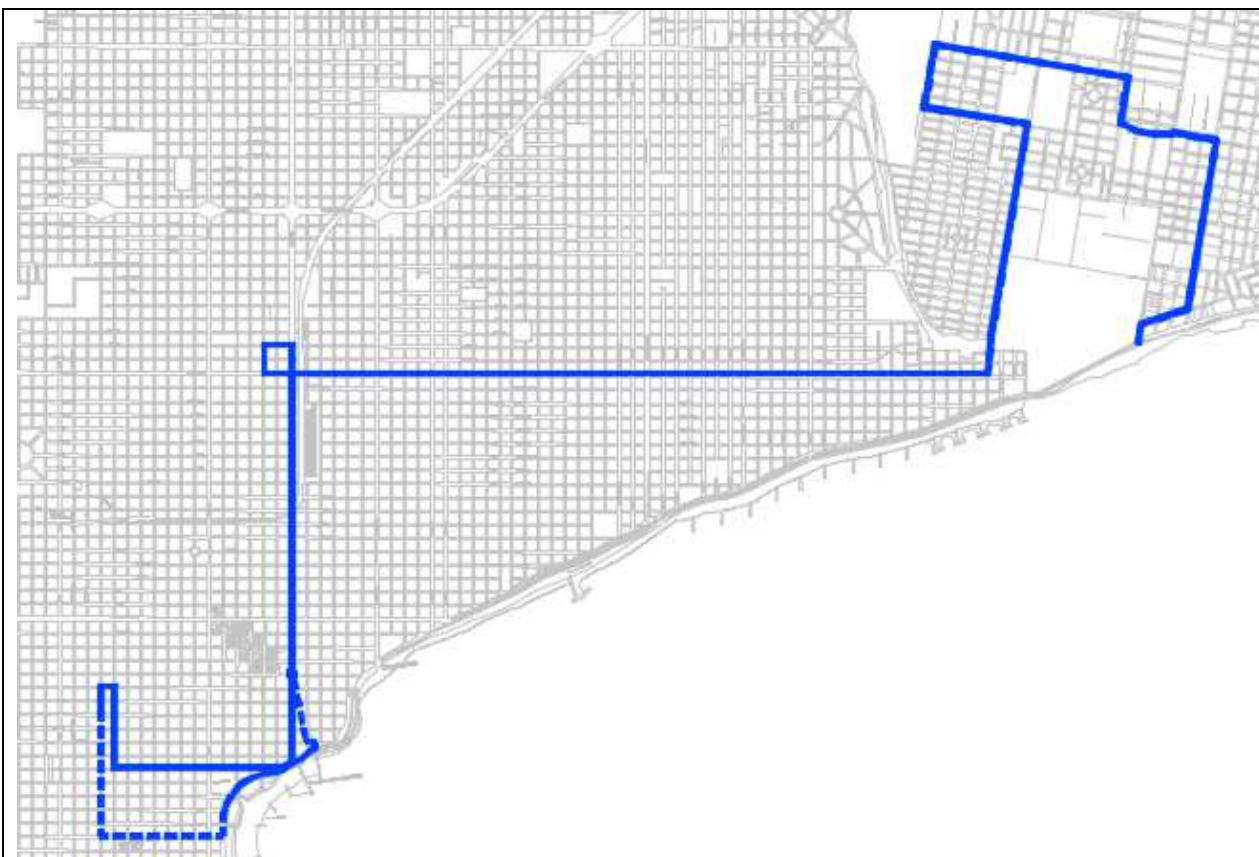


Figura 39: Recorrido Línea 541

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 (19,00 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.

LINEA 562

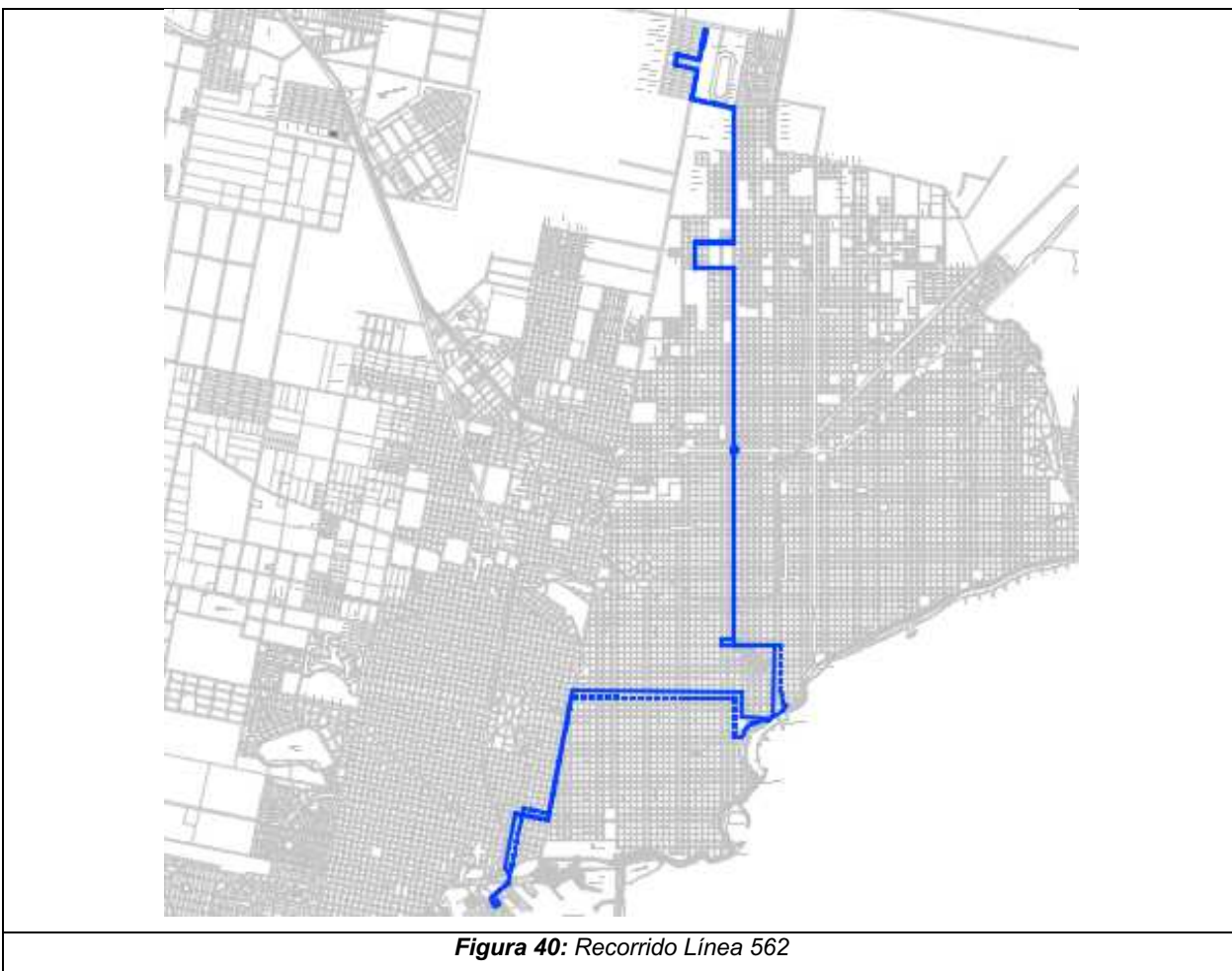


Figura 40: Recorrido Línea 562

1-2 (23,00 km): Desde Av. Juan B. Justo y Haras La Madrugada por Av. Juan B. Justo hasta Haras El Turf retoma por Juan B. Justo, Haras Firmamento, El Tordillo, Haras Mala Hue, Av. Juan B. Justo, Av. Héctor Tarantino, Av. Colón, Portugal, Garay, Leguizamón, Av. Colón, Salta, Falucho, Av. Independencia, Av. Pedro Luro, Av. P. Peralta Ramos, Buenos Aires, Bolívar, Santiago del Estero, Av. Juan B. Justo, Padre Dutto, Magallanes, Diagonal San Gabriel, Av. De los Pescadores (ex Av. A), Av. Prefectura Naval Argentina hasta Mariluz II (ex calle G).

2-1 (23,00 km): Desde Av. Prefectura Naval Argentina y Mariluz II (ex calle G), por Mariluz II (ex calle G), Av. Dorrego (ex Av. A), Av. De los Pescadores (ex Av. A), 12 de Octubre, Triunvirato, Av. Juan B. Justo, Santa Fe, Av. Colón, Lamadrid, Av. P. Peralta Ramos, Diagonal Alberdi Norte, 25 de Mayo, Av. Independencia, Av. Colón, Leguizamón, Garay, Portugal, Av. Colón, Av. Héctor Tarantino, Av. Juan B. Justo, Haras Malal Hue, El Tordillo, Haras Firmamento, Av. Juan B. Justo, hasta Haras El Turf retoma por Juan B. Justo y Haras La Madrugada.

- Se Permite giro a la izquierda en Tarantino y Colón
- Se permite giro a la izquierda en Av. Juan B. Justo y Tarantino

LÍNEA 562 C

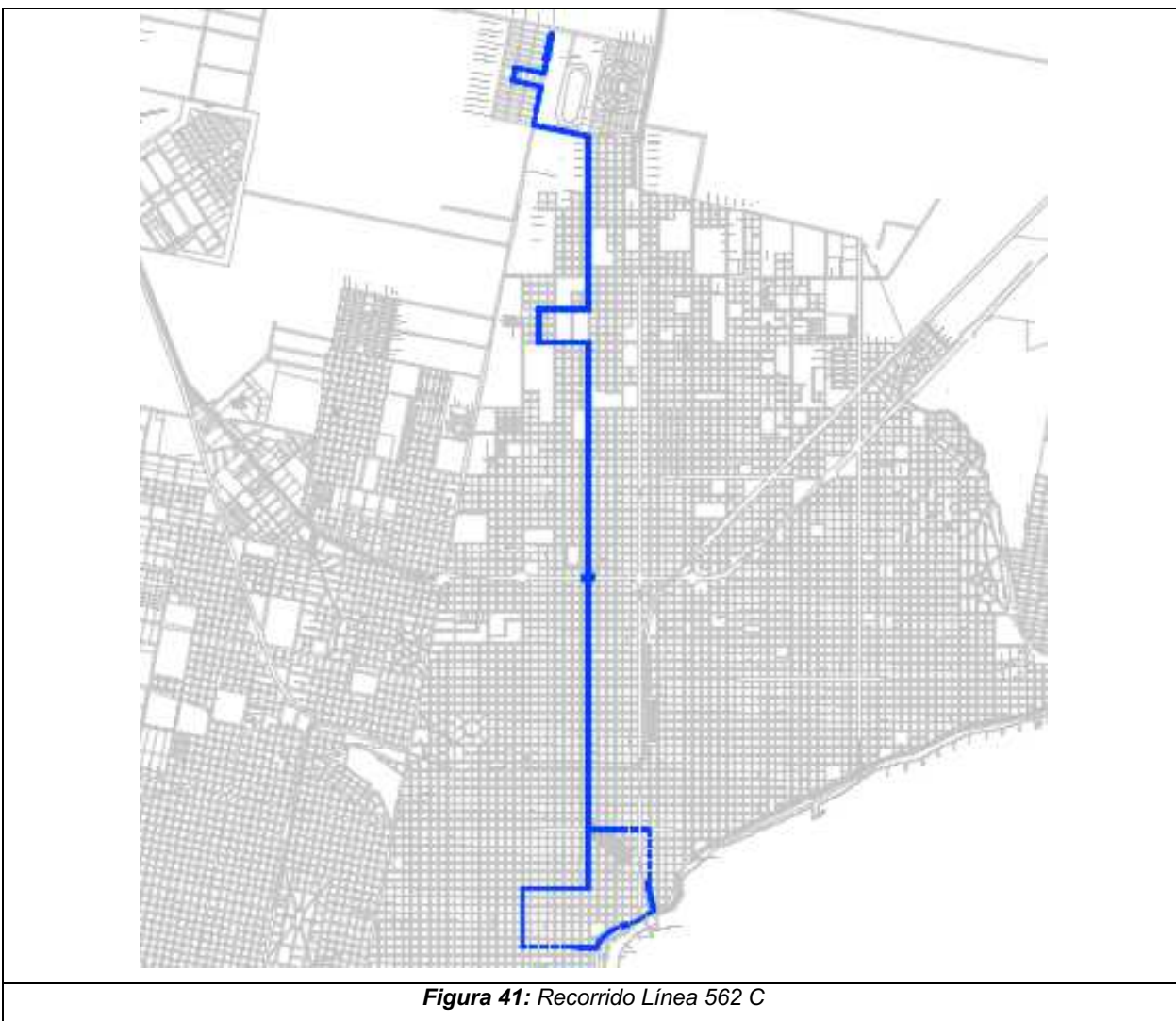


Figura 41: Recorrido Línea 562 C

1-2 (15,00 km): Desde Av. Juan B. Justo y Haras La Madrugada por Av. Juan B. Justo hasta Haras El Turf retoma por Juan B. Justo, Haras Firmamento, El Tordillo, Haras Mala Hue, Av. Juan B. Justo, Av. Héctor Tarantino, Av. Colón, Portugal, Garay, Leguizamón, Av. Colón, Santiago del Estero, Alvarado, hasta Lamadrid

2-1 (16,40 km): Desde Alvarado y Lamadrid, por Lamadrid, Bvd. Marítimo P. Peralta Ramos, Diag. Alberdi Norte, su continuidad 25 de mayo, Independencia, Av. Colón, Leguizamón, Garay, Portugal, Av. Colón, Av. Héctor Tarantino, Av. Juan B. Justo, Haras Malal Hue, El Tordillo, Haras Firmamento, Av. Juan B. Justo, hasta Haras El Turf retoma por Juan B. Justo y Haras La Madrugada.

- Se Permite giro a la izquierda en Tarantino y Colón
- Se permite giro a la izquierda en Av. Juan B. Justo y Tarantino

LÍNEA 563A

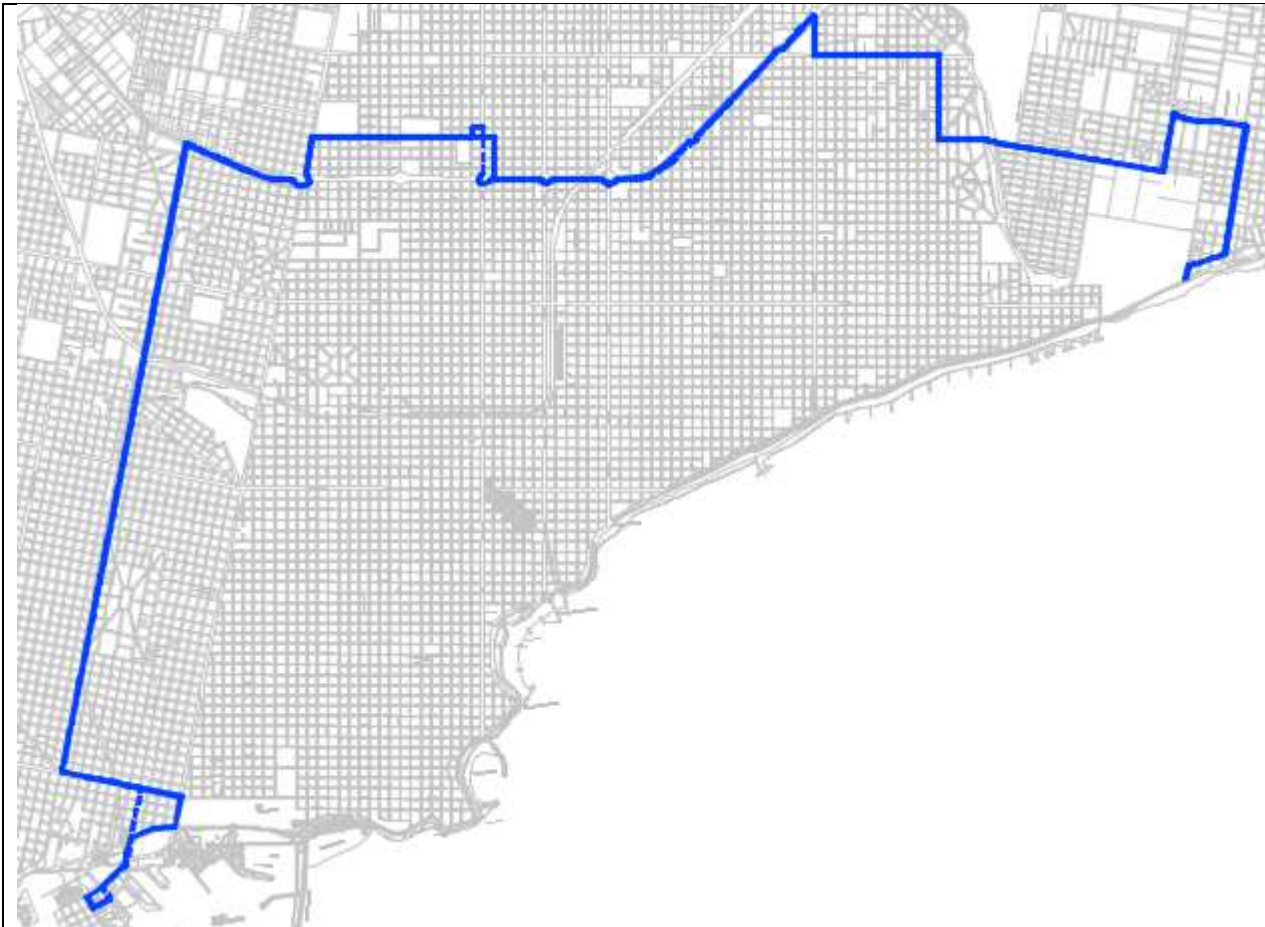
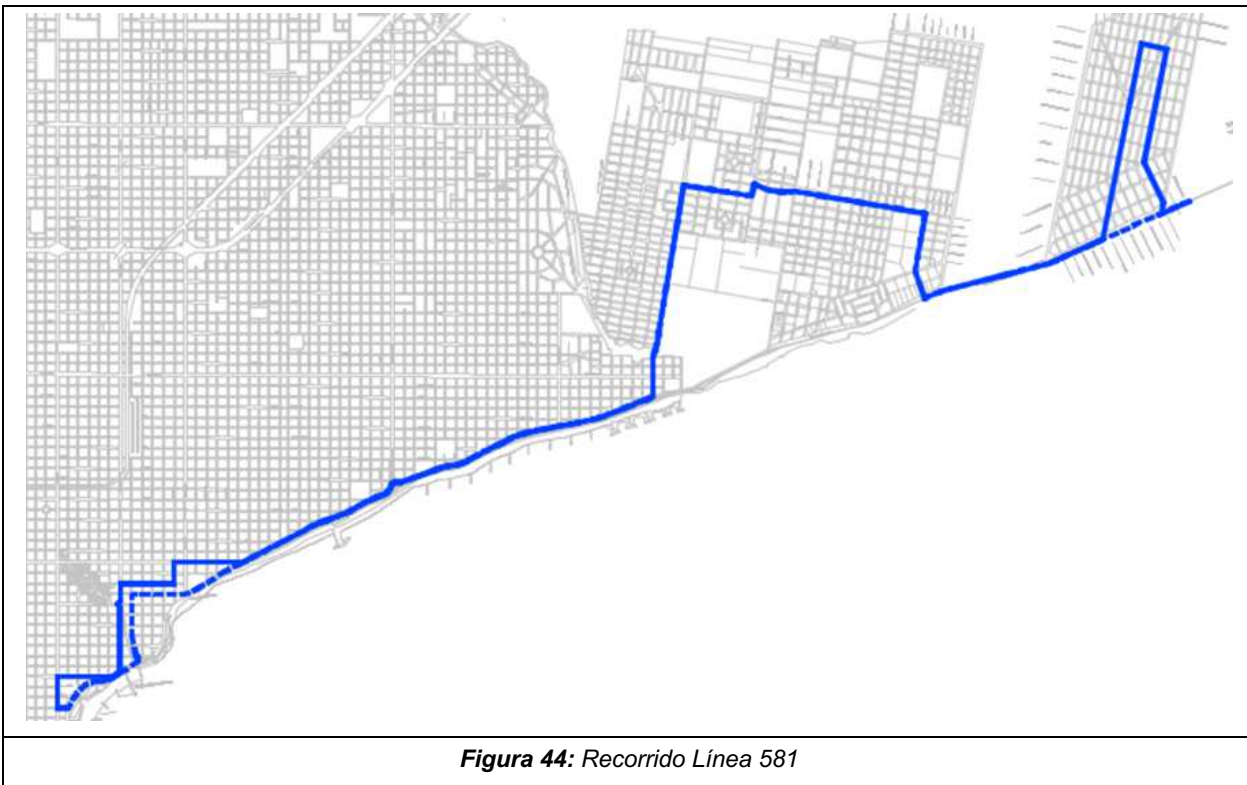


Figura 42: Recorrido Línea 563A

1-2 (25,50 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 (25,00 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 581



(35,60 km): Desde GADA por Ruta Provincial 11, Calle 26, Calle 27, 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, Lamadrid, 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 715

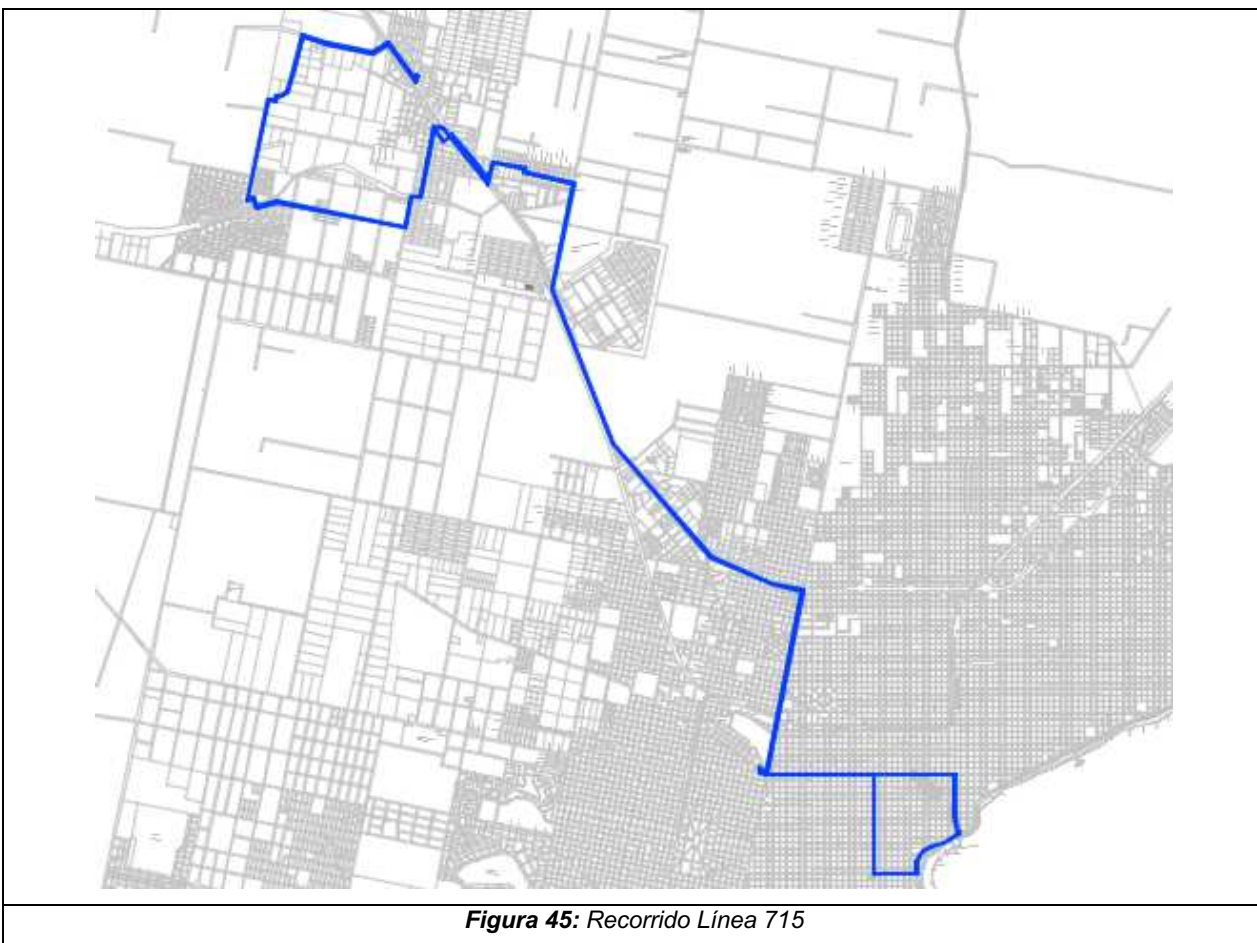


Figura 45: Recorrido Línea 715

(59,50 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 Canteras, 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, Garay, Sarmiento, 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 Canteras, 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.

- Ingreso al Parque Industrial sólo en los horarios determinados por la autoridad concedente.

LINEA 720

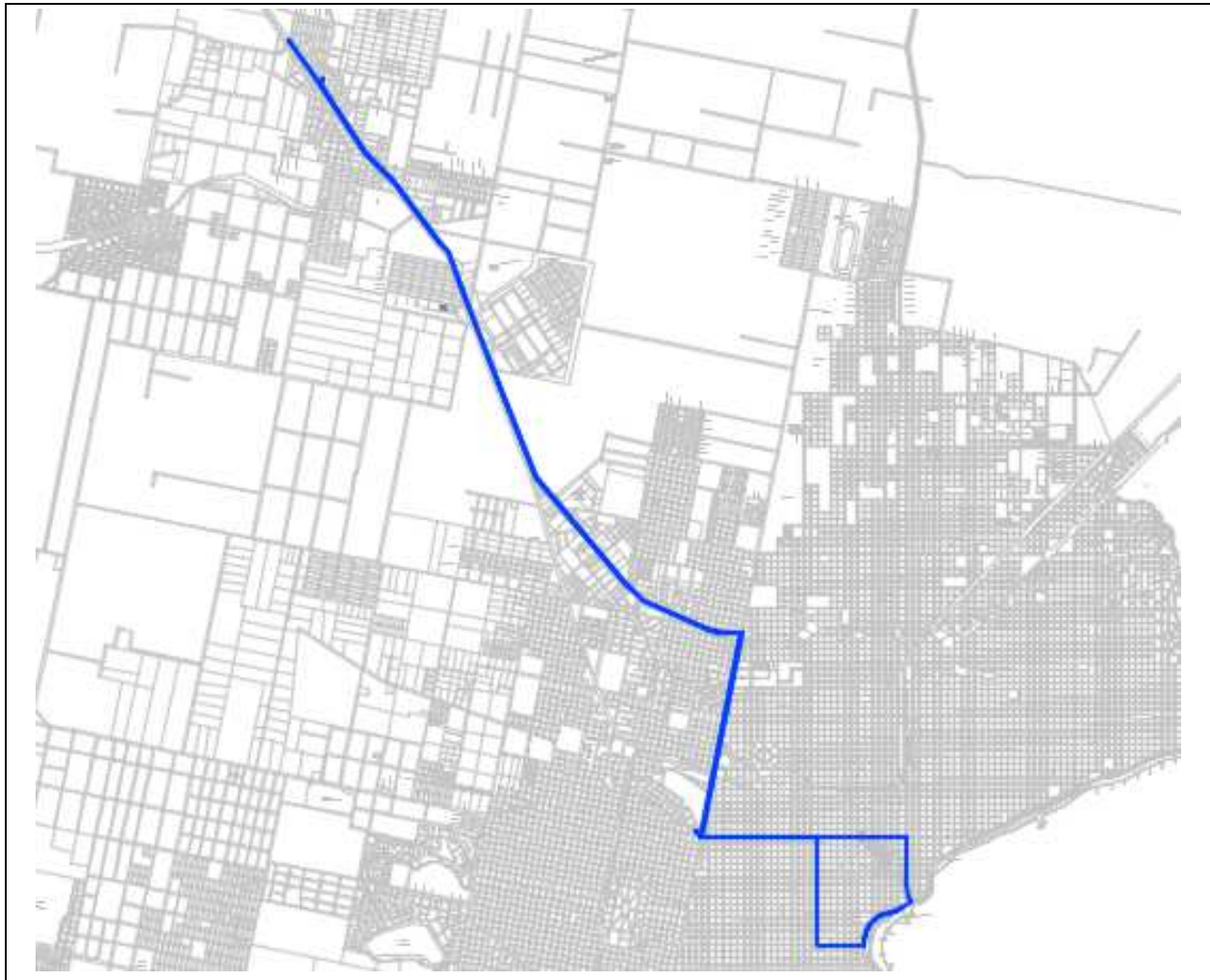


Figura 47: Recorrido Línea 720

1-2 (40,80 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, Garay, Sarmiento, 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.

- Ingreso al Parque Industrial sólo en los horarios determinados por la autoridad concedente.

SERVICIOS DE ESCUELA:

- Escuela Paraje San Francisco, en el horario de ingreso y egreso del establecimiento.
- Escuela Paraje Los Ortiz, en el horario de ingreso y egreso del establecimiento.

Diagrama inicial de frecuencias

Grupo 1 - Diagrama de frecuencias mínimas

Tabla 5. DIAGRAMA DE FRECUENCIAS MÍNIMAS / GRUPO 1

Franja horaria	Frecuencia																													
	Anular	501	501Esc	502	511 Alfar	511 G	511 CH	511 Acan	523 Pp	523 Ph	525 V	525 Pp	542	543	544U	551	552 AyB	553	554	555	571 A y B	572	573 B	591	592	593	717 Sie	717 Col	717 Esc	718U
00:00-01:00	3	1	-	-	-	-	1	1	1	-	1	-	1	1	-	1	1	1	1	1	1	-	1	1	-	1	1	1	-	-
01:00-02:00	2	1	-	-	-	-	1	1	-	-	1	-	1	1	1	1	-	-	-	1	-	1	-	-	1	-	1	1	-	-
02:00-03:00	2	1	-	-	-	1	-	1	1	-	1	-	1	1	1	-	1	1	1	1	1	-	1	1	-	1	1	1	-	-
03:00-04:00	2	1	-	-	-	-	1	1	1	-	1	-	1	1	1	1	1	-	1	1	1	1	-	-	1	-	1	1	-	-
04:00-05:00	3	1	-	-	2	1	1	1	-	1	1	1	1	1	1	-	2	1	1	1	1	3	1	1	1	-	1	1	1	-
05:00-06:00	4	1	-	-	2	2	1	2	2	1	1	1	2	2	2	3	4	3	3	3	3	5	2	2	2	2	2	1	1	-
06:00-07:00	7	1	-	1	2	4	1	2	3	1	1	2	3	3	2	4	5	4	4	4	4	7	3	3	2	3	3	2	2	-
07:00-08:00	8	-	1	1	3	5	2	2	4	1	1	2	4	4	2	5	6	5	5	5	5	8	4	4	3	3	3	2	2	1
08:00-09:00	7	-	1	1	3	4	1	1	3	1	1	2	3	3	2	4	5	4	4	4	4	7	3	3	3	2	3	2	2	-
09:00-10:00	6	1	-	1	2	3	1	1	3	1	1	1	3	3	2	3	4	3	3	4	6	3	3	2	2	2	1	1	-	
10:00-11:00	6	1	-	1	2	3	1	2	3	1	1	1	3	3	2	3	4	3	3	4	6	3	3	2	2	2	1	1	-	
11:00-12:00	7	-	1	1	3	4	1	2	3	1	1	2	3	3	2	4	5	4	4	4	7	3	3	2	3	3	2	2	-	
12:00-13:00	8	-	1	1	3	5	2	2	4	1	1	2	4	4	2	5	6	5	5	5	8	4	4	3	3	3	2	2	1	
13:00-14:00	8	1	-	1	3	5	2	1	4	1	1	2	4	4	2	5	6	5	5	5	8	4	4	3	3	3	2	2	1	
14:00-15:00	7	1	-	1	3	4	1	1	3	1	1	1	3	3	2	4	5	4	4	4	7	3	3	3	2	2	1	1	-	
15:00-16:00	6	1	-	1	2	3	1	1	3	1	1	1	3	3	2	3	4	3	3	4	6	3	3	2	2	2	1	1	-	
16:00-17:00	7	-	1	1	3	4	1	2	3	1	1	1	3	3	2	4	5	4	4	4	7	3	3	2	3	3	2	2	-	
17:00-18:00	8	-	1	1	3	5	2	2	4	1	1	2	4	4	2	5	6	5	5	5	8	4	4	3	3	3	2	2	1	
18:00-19:00	8	1	-	1	3	5	2	2	4	1	1	2	4	4	2	5	6	5	5	5	8	4	4	3	3	3	2	2	-	
19:00-20:00	7	1	-	1	2	4	1	1	3	1	1	1	3	3	1	4	5	4	4	4	7	3	3	3	2	2	1	1	-	
20:00-21:00	6	1	-	1	2	2	1	1	3	1	1	1	3	3	1	3	4	3	3	4	5	2	2	2	2	2	1	1	-	
21:00-22:00	5	1	-	1	1	2	1	1	2	1	1	1	2	2	1	3	3	3	3	3	4	2	2	2	2	2	1	1	-	
22:00-23:00	4	1	-	-	-	1	1	1	2	-	1	1	2	2	1	1	2	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	-	
23:00-24:00	3	1	-	-	-	1	1	1	1	-	1	-	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	-	1	-	1	1	-	
TOTAL SERVICIO	134	18	6	16	44	68	28	33	60	18	24	27	62	62	37	72	91	72	73	79	123	58	57	46	46	47	33	33	4	21

Grupo 2

Diagrama de frecuencias mínimas

Tabla 6. DIAGRAMA DE FRECUENCIAS MÍNIMAS / GRUPO 2

Franja horaria	512	521	522	531	532	533	541	562	562 C	563 A	563 B	581	715	716U	720 A	720 Esc	720 POL
00:00-01:00	1	1	-	-	1	-	1	1	-	1	-	1	-	1	1	-	-
01:00-02:00	-	-	1	1	-	1	-	1	-	-	1	-	-	-	1	-	-
02:00-03:00	1	1	-	-	1	-	1	-	-	1	-	1	1	-	-	-	-
03:00-04:00	-	-	1	1	-	1	-	1	-	-	1	-	1	-	1	-	-
04:00-05:00	1	1	1	1	1	2	1	2	-	1	1	1	1	1	1	-	-
05:00-06:00	3	2	2	2	2	3	3	3	1	2	2	2	1	1	2	-	-
06:00-07:00	5	3	3	4	4	4	5	4	2	3	3	4	2	1	2	-	1
07:00-08:00	6	4	4	6	5	5	6	5	3	4	4	5	2	1	3	1	1
08:00-09:00	5	3	3	4	4	4	5	4	3	3	3	4	1	1	2	-	-
09:00-10:00	4	3	3	3	3	3	4	4	2	2	3	3	1	1	2	-	-
10:00-11:00	4	3	3	3	3	3	4	4	2	3	2	3	1	1	2	-	-
11:00-12:00	5	3	4	4	4	4	5	4	3	3	3	4	2	1	2	-	-
12:00-13:00	6	4	5	5	6	5	6	5	3	4	4	5	2	1	3	1	1
13:00-14:00	6	4	5	6	5	5	6	5	3	4	4	5	2	1	3	1	1
14:00-15:00	5	3	4	4	4	4	5	4	3	3	3	4	2	1	2	-	-
15:00-16:00	4	3	3	3	3	3	4	4	2	2	3	3	1	1	2	-	-
16:00-17:00	5	3	4	4	4	4	5	4	3	3	3	4	2	1	2	-	-
17:00-18:00	6	4	5	5	6	5	6	5	3	4	4	5	2	1	3	1	1
18:00-19:00	6	4	4	6	5	5	6	5	3	4	3	5	2	1	3	-	1
19:00-20:00	5	3	4	4	4	4	5	4	3	3	3	4	1	1	2	-	-
20:00-21:00	3	3	3	2	3	3	4	4	2	2	2	3	1	1	1	-	-
21:00-22:00	3	2	2	2	2	2	3	3	-	2	2	2	1	1	-	-	1
22:00-23:00	2	2	2	1	1	1	2	2	-	2	2	2	-	1	1	-	-
23:00-24:00	1	1	1	1	1	1	1	1	-	1	1	1	-	1	1	-	-
TOTAL SERVICIO	87	60	67	72	72	72	88	79	41	57	57	71	29	21	42	4	7

ANEXO II: Cálculo y actualización de la tarifa

1. Metodología

La tarifa técnica se determinará, tomando los datos de cantidad de pasajeros, kilómetros recorridos, subsidios y compensaciones correspondientes a los últimos 12 meses completos anteriores a la fecha de cálculo, según la siguiente fórmula:

$$Tarifa = \left[\frac{[(Cop_{Año} + RAI - SAño + R_{Cl_{año}}) / B_{Año}]}{(1 - C_{var})} \right] \cdot (1 + Alícuota_{IVA})$$

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_{Año}: costo operativo total normalizado anual establecido según la siguiente

$$Cop_{Año} = \sum Cop_n$$

Siendo:

Cop_n: Componente n del costo operativo, establecido según Tabla 13.

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 Veinte (20) años menos el año de puesta en servicio, contado este último desde el inicio de la concesión.

Éste se establece según:

$$RAI = \frac{\text{Inversión en infraestructura}}{(20 - \text{Año puesta en servicio})}$$

SAño: subsidios y compensaciones percibidos durante los últimos doce meses.

R_{Cl_{año}}: rendimiento anual sobre el capital invertido, según fórmula:

$$R_{Cl_{año}} = CPI_{Año} \cdot CC_I$$

Siendo:

CPI_{Año}: Capital promedio inmovilizado anual.

CC_I: Costo del capital invertido.

BAño: boletos pagos anuales.

Cvar: cuota, en tanto por uno, de costos variables sobre las ventas netas anuales.

Alícuota_{VA}.

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: Tres por ciento (3%) de la distancia medida a partir del seguimiento satelital de los vehículos, actualmente obtenido a través del SUBE.
- Kilómetros recorridos por año: distancia medida a partir del seguimiento satelital de vehículos + 3% (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_{Año})

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

Componente	Formulación	Variables
<p>1. Combustibles</p>	<p>$Cop_1 = C_e \times (PG_3 + \text{impuestos internos por litro}) \times \text{kilómetros recorridos anuales.}$</p>	<p>C_e: 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_{G3}: 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>1. Combustibles</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 (https://www.argentina.gob.ar/cnrt/cupos-gasoil) 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 1. CÁLCULO DE COSTOS OPERATIVOS (Continuación)

Componente	Formulación	Variables
2. Lubricantes	<i>Cop₂ = 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>2. Lubricantes</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 1. CÁLCULO DE COSTOS OPERATIVOS (continuación)

Componente	Formulación	Variables
3. Neumáticos y recapados	$Cop_3 = \text{Neumáticos y Recapados} = (\text{Costo del juego de neumáticos}) / \text{Vida Útil} \times \text{kilómetros recorridos anuales}$	
	$\text{Costo del juego de neumáticos: } (\text{precio de una cubierta} \times Cc + Rc) \times \%C + (\text{precio de una cubierta} \times Ca + Ra) \times \%A$	<p><i>Cc: Cantidad de neumáticos para una unidad vehicular convencional fijada en 6 neumáticos.</i></p> <p><i>Ca: Cantidad de neumáticos para una unidad vehicular articulada fijada en 10 neumáticos.</i></p> <p><i>Vida útil total: 60.000km + 35.000km de un recapado</i></p> <p><i>Rc: Cantidad de recapados para un vehiculo convencional fijada en 4 cubiertas recapadas</i></p> <p><i>Ra: Cantidad de recapados para un vehiculo articulado fijada en 4 cubiertas recapadas</i></p> <p><i>Precio de una cubierta modelo 275/80 R22.</i></p> <p><i>%C: Coeficiente de unidades convencionales que integren la flota sobre el total de la misma</i></p> <p><i>%A: Coeficiente de unidades Articuladas que integren la flota sobre el total de la misma</i></p>
<p>3. Neumáticos y recapados</p> <p>Corresponde al costo promedio ponderado del juego de neumáticos dividido la vida útil de cada juego, multiplicada por los kilómetros recorridos en un año.</p> <p>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.</p> <p>Respecto al componente monetario, se considera la cotización de un reconocido proveedor local.</p>		

Tabla 1. CÁLCULO DE COSTOS OPERATIVOS (continuación)

Componente	Formulación	Variables
4. Mantenimiento y reparación de vehículos	<i>Cop₄ = 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 Cop₃, 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 Cop₃, 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 Cop₃, 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 Cop₃, 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>4. Mantenimiento y reparación de vehículos</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 1. CÁLCULO DE COSTOS OPERATIVOS (continuación)

Componente	Formulación	Variables
5. Depreciación de vehículos	<i>Cop₅ = 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 Cop₄ Precio de una cubierta según Cop₃ 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 Cop₄ Precio de una cubierta según Cop₃ 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 Cop₄ Precio de una cubierta según Cop₃ 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 Cop₄ Precio de una cubierta según Cop₃ VR: valor residual unidades articuladas P/A: 20% del precio de compra de la unidad neto de IVA.</i>
<p>5. Depreciación de vehículos</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 1. CÁLCULO DE COSTOS OPERATIVOS (continuación)

Componente	Formulación	Variables
6. Seguros vehículos y pasajeros	$Cop_6 = \text{Seguro VyP Unidades convencionales piso bajo} + \text{Seguro VyP Unidades articuladas piso bajo} + \text{Seguro VyP Unidades convencional piso alto} + \text{Seguro VyP Unidades articuladas piso alto}$	Cobertura por pasajeros transportados y no transportados, más responsabilidad civil, robo e incendio total y parcial y daños totales del vehículo
	$\text{Seguro VyP Unidades convencionales piso bajo} = 0.00965 \times [\text{VO unidad convencional piso bajo} - (7 \text{ años} \times \text{VO unidad convencional piso bajo} / 10 \text{ años})] \times \text{cantidad de unidades convencionales piso bajo}$	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 ₄ 7 años: antigüedad promedio de la flota según pliego 10 años: vida útil de vehículos según pliego
	$\text{Seguro V y P Unidades articuladas piso bajo} = 0.00965 \times [\text{VO unidad articulada piso bajo} - (7 \text{ años} \times \text{VO unidad articulada piso bajo} / 10 \text{ años})] \times \text{cantidad de unidades articuladas piso bajo}$	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 ₄ 7 años: antigüedad promedio de la flota según pliego. 10 años: vida útil de vehículos según pliego
	$\text{Seguro V y P Unidades convencionales piso alto} = 0.00965 \times [\text{VO unidad convencional piso alto} - (7 \text{ años} \times \text{VO convencional piso alto} / 10 \text{ años})] \times \text{cantidad de unidades convencionales piso alto}$	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 ₄ 7 años: antigüedad promedio de la flota según pliego. 10 años: vida útil de vehículos según pliego
	$\text{Seguro V y P Unidades articuladas piso alto} = 0.00965 \times [\text{VO unidad articulada piso alto} - (7 \text{ años} \times \text{VO articulada piso alto} / 10 \text{ años})] \times \text{cantidad de unidades articuladas piso alto}$	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 ₄ 7 años: antigüedad promedio de la flota según pliego 10 años: vida útil de vehículos según pliego
<p>6. Seguros vehículos y pasajeros</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 1. CÁLCULO DE COSTOS OPERATIVOS (continuación)

Componente	Formulación	Variables
7. Seguros de caución	$Cop_7: \text{Monto a asegurar según pliego} \times 0,0519$	$0,0519$: coeficiente que surge de relacionar el valor de la prima de seguro con el monto total asegurado.
<p>7. Seguros de caución</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>		
8. Impuesto a los Automotores y Patente	$Cop_8 = \text{Impuesto a los automotores} / \text{Patente} = (\text{valor impuesto anual para una unidad con antigüedad promedio del sistema} - \text{descuento del 20\%}) \times \text{total de unidades vehiculares}$	
<p>8. Impuesto a los Automotores y Patente</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>		
9. Verificación Técnica Vehicular	$Cop_9: \text{Verificación Técnica Vehicular} = 1,80 \times \text{costo de la verificación} \times \text{total de unidades vehiculares}$	$1,80$: promedio anual de verificaciones a realizar a una unidad durante su vida útil.
<p>9. Verificación Técnica Vehicular</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 1. CÁLCULO DE COSTOS OPERATIVOS (continuación)

Componente	Formulación	Variables
10. Services y lavados	<i>Cop₁₀ = 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>10. Services y lavados</p> <p>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 1. CÁLCULO DE COSTOS OPERATIVOS (continuación)

Componente	Formulación	Variables
11. Sueldos personales de conducción y cargas sociales	<p>Cop11 = 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: <i>Tiempo Efec. Noct. = 7 – Hs pausa Nocturno</i> <i>Tiempo Efec. Diurna. = 8 – Hs pausa Diurna</i> % Horas Nocturnas = 15% manejo nocturno según diagrama operativo de frecuencias en turno 21 hs a 6 hs % Horas Diurnas = 85% manejo Diurno según diagrama operativo de frecuencias en turno 6 hs a 21 hs <i>Tiempo Efec. de Cond. por jda. = T. Efec Noct x %Hs Noct + T. Efec Diurna x %Hs Diurnas</i> <i>Tiempo Efec. de Cond. por jda. = 6,633 x 0,15 + 7,583 x 0,85 = 7,44 hs/Jornada</i> Choferes de Reserva = Índice de Ausentismo pago x Cantidad Teórica de Choferes $\text{Índice de Ausentismo Pago} = \frac{\text{Días de Ausencias pagas al año}}{\text{Días Laborables al año}} - 0,0856$ Donde días de ausencias pagas al año es un valor de referencia obtenido de datos estadísticos previos. $\text{Horas diarias de Recorrido} = \sum_{x=1}^{\text{lineas}} \text{Vueltas} \left(\frac{\text{Recorrios}}{\text{Día}} \right) \frac{\text{Distancia (Km/Rec)}}{\text{Velocidad (Km/Hora)}}$ $\text{Cantidad Teórica de Choferes de choferes} = \frac{\text{Horas diarias de Recorrido}}{\text{Tiempo Efectivo Conducción}}$ $\text{Cantidad de choferes Reserva} = \text{Cantidad Teórica de choferes} \times \text{índice de Ausentismo Pago}$ $\text{Choferes por Colectivo} = \frac{\text{Cantidad Teórica de Choferes} + \text{Choferes de Reserva}}{\text{Unidades vehiculares operativas} + \text{Unidades vehiculares de Reserva}}$ $\text{Velocidad Promedio Sistema (Km/Hora)} = \text{Vueltas} \left(\frac{\text{Recorrios}}{\text{Día}} \right) \frac{\text{Distancia (Km/Rec)}}{\text{Horas diarias (Hora/Día)}}$ </p>
	<p><u>Costos</u></p>	<p>Antigüedad Promedio = 10 Años Valor fijado en función de datos obtenidos de CCT 460/73: $\text{Sdo Bruto} = \text{Básico} + \text{Asistencia} + \text{Bolet} + \text{Antig} + \text{Adic Remun}$ $\text{IMOA} = (100 + \text{Plus Temp} + \text{Inc Vacac}) * (1 + \text{Coef SAC}) * (1 + \text{Cont Pat} + \text{O. Soc} + \text{ART}) + \text{Conc No Rem} - 100$ $\text{Ahorro Contrib Seg Social} = \text{Mínimo No imponible} \times \text{Contrib Seguridad Social}$ $\text{Costo laboral por chofer} = \text{Sdo Bruto} \times (1 + \text{IMOA}) + \text{Sdo No Rem} - \text{Cont Seg Soc} \times \text{Mínimo no Imponible}$ </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.

Básico	100.00
Cont.Patronales	18.00
Obra Social	6.00
A.R.T	2.00
Seguro de Vida	0.10
S.A.C.	10.50
Plus temporada	3.41
Incidencia vacaciones	1.77
Indemnización por despido	4.15
TOTAL	145.94
ÍNDICE MANO DE OBRA ADICIONAL	45.94%

Tabla 1. CÁLCULO DE COSTOS OPERATIVOS (continuación)

Componente	Formulación	Variables
12. Sueldos de personal de Inspección y cargas sociales	$Cop_{12} = 12 \text{ inspectores} \times \text{costo laboral anual de la categoría}$	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.
13. Sueldos de personal de Mecánicos y cargas	$Cop_{13} = \text{Costo laboral oficiales} + \text{Costo laboral medio oficiales} + \text{Costo laboral peones}$	
	$\text{Costo laboral oficiales} = 0,033333 \times \text{costo laboral de la categoría} \times \text{total de unidades vehiculares}$	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.
14. Sueldos de personal Administrativo y cargas sociales	$Cop_{14} = 21 \text{ empleados administrativos} \times \text{costo laboral anual de la categoría}$	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>12. Sueldos de personal de Inspección y cargas sociales 13. Sueldos de personal de Mecánicos y cargas 14. Sueldos de personal Administrativo y cargas sociales</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 1. CÁLCULO DE COSTOS OPERATIVOS (continuación)

Componente	Formulación	Variables
15. Sueldos de personal jerárquico	$Cop_{15} = 4 \text{ gerentes} \times N^{\circ} \text{ empresas} \times 3 \text{ veces el costo laboral anual de un empleado administrativo.}$	Según Cop_{14}
15. Sueldos de personal jerárquico 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.		
16. Costo de Conservación de Inmuebles	$Cop_{16} = \text{Costo de Conservación de Playas de Estacionamiento} + \text{Costo de Conservación Edificio destinado a Administración} + \text{Costo de Conservación Edificio destinado a Garaje.}$	
	$\text{Costo de Conservación Playas de Estacionamiento} = \text{Costo de construcción del } m^2 \text{ de Playa de Estacionamiento} \times 40 \text{ m}^2 \text{ por Vehículo} \times \text{total de unidades vehiculares} \times 0,03$	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.
16. Costo de Conservación de Inmuebles 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 1. CÁLCULO DE COSTOS OPERATIVOS (continuación)

Componente	Formulación	Variables
17. Costo de Conservación de maquinarias y herramientas	$Cop_{17} = CMH_{CPA} + CMH_{APA} + CMH_{CPB} + CMH_{APB}$	<i>CMH_{CPA}</i> : Costo Conservación Maq y Herram - Convencional Piso Bajo <i>CMH_{APA}</i> : Costo Conservación Maq y Herram - Articulado Piso Alto <i>CMH_{CPB}</i> : Costo Conservación Maq y Herram - Convencional Piso Bajo <i>CMH_{APB}</i> : Costo Conservación Maq y Herram - Articulado Piso Bajo
	$CMH_{CPA} = 0,03 \times [VO \text{ unidades convencionales piso alto} - (\text{cantidad de cubiertas unidad convencional} \times \text{precio de una cubierta})] \times \text{cantidad unidades convencionales piso alto} \times 0,02$	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 ₄
	$CMH_{APA} = 0,03 \times [VO \text{ unidades articuladas piso alto} - (\text{cantidad de cubiertas unidad articulada} \times \text{precio de una cubierta})] \times \text{cantidad unidades articuladas piso alto} \times 0,02$	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 ₄
	$CPH_{CPB} = 0,03 \times [VO \text{ unidades convencionales piso bajo} - (\text{cantidad de cubiertas unidad convencional} \times \text{precio de una cubierta})] \times \text{cantidad unidades convencionales piso bajo} \times 0,02$	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 ₄
	$CPH_{APB} = 0,03 \times [VO \text{ unidades articuladas piso bajo} - (\text{cantidad de cubiertas unidad articulada} \times \text{precio de una cubierta})] \times \text{cantidad unidades articuladas piso bajo} \times 0,02$	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 ₄
<p>17. Costo de Conservación de maquinarias y herramientas</p> <p>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.</p> <p>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 1. CÁLCULO DE COSTOS OPERATIVOS (continuación)

Componente	Formulación	Variables
18. Depreciación de inmuebles	<i>Cop₁₈</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 ² de Playa de Estacionamiento x 35 m ² 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 ² . 35 m ² 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 ² de Garaje x 1,8 m ² 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 ² . 1,8 m ² 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 ² de Administración x 3 m ² 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 ² . 3 m ² por vehículo surge de la Resolución 146/2020 del Ministerio de Transporte de la Nación.
<p>18. Depreciación de inmuebles</p> <p>Es el desgaste o desvalorización sistemática de los inmuebles por su normal y habitual uso.</p> <p>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 1. CÁLCULO DE COSTOS OPERATIVOS (continuación)

Componente	Formulación	Variables
19. Depreciación de maquinarias y herramientas	$Cop_{19} = DMH_{CPA} + DMH_{APA} + DMH_{CPB} + DMH_{APB}$	<i>DMH_{CPA}</i> : Depreciación Conservación Maq y Herram - Convencional Piso Bajo <i>DMH_{APA}</i> : Depreciación Conservación Maq y Herram - Articulado Piso Alto <i>DMH_{CPB}</i> : Depreciación Conservación Maq y Herram - Convencional Piso Bajo <i>DMH_{APB}</i> : Depreciación Conservación Maq y Herram - Articulado Piso Bajo
	<i>DMH_{CPA}</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 ₄ Precio de una cubierta según Cop ₃
	<i>DMH_{APA}</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 ₄ Precio de una cubierta según Cop ₃
	<i>DMH_{CPB}</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 ₄ Precio de una cubierta según Cop ₃
	<i>DMH_{APB}</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 ₄ Precio de una cubierta según Cop ₃
19. Depreciación de maquinarias y herramientas		
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.		
20. Honorarios profesionales	$Cop_{20} = Cop_{15} \times 0,26$	0,26: coeficiente de honorarios profesionales estimado en un 26% del costo laboral del personal jerárquico considerando cargas sociales.
20. Honorarios profesionales		
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 1. CÁLCULO DE COSTOS OPERATIVOS (continuación)

Componente	Formulacion	Variables
21. Gastos generales	$Cop_{21} = Cop_{11} \times 0,03$	<i>0,03: coeficiente de gastos generales estimado en un 3% del costo laboral del personal de conducción considerando cargas sociales.</i>
<p>21. Gastos generales 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.</p>		
22. Costo UT	$Cop_{22} = Cop_{14} \times 0,9343$	<i>0,9343: coeficiente de Costo UT estimado en un 93,43% del costo laboral del personal administrativo considerando cargas sociales.</i>
<p>22. Costo UT 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.</p>		
23. Costo GPS	$Cop_{23} = \text{Costo abono servicio mensual de GPS} \times \text{total de unidades vehiculares} \times 12 \text{ meses.}$	<i>Costo de abono servicio mensual de GPS estimado en 10 US\$ a precio de venta BNA</i>
<p>23. Costo GPS 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.</p>		
24. Seguridad	$Cop_{24} = N^{\circ} \text{ empresas} \times N^{\circ} \text{ locaciones} \times 24\text{hs} \times \text{precio del servicio de seguridad por hora} \times \text{días del año}$	<i>Precio del servicio de seguridad por hora equivalente al sueldo básico de un chofer dividido 100 N° de locaciones: 2 por empresa</i>
<p>24. Seguridad 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.</p>		

1.3. Cálculo del rendimiento sobre el capital invertido ($R_{\text{C}laño}$)

Tabla 2. CÁLCULO DEL RENDIMIENTO ANUAL SOBRE CAPITAL INVERTIDO		
Componente	Formulación	Variables
Rendimiento anual sobre el capital invertido ($R_{\text{C}laño}$)	$R_{\text{C}laño} = \text{Capital promedio inmovilizado anual} \times \text{Costo del capital invertido}$	Capital promedio inmovilizado anual CCI: costo de capital invertido
	$CC_i = 0,63\% + 1,54\% + 7,57\% = 9,74\%$	<p>Costo del Capital Invertido (CC_i)</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> $CC_i = TBR + [PRM \times \text{Beta des - apalancado}] + PRP$ <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 2. CÁLCULO DEL RENDIMIENTO ANUAL SOBRE CAPITAL INVERTIDO (continuación)

Componente	Formulación	Variables
Rendimiento anual sobre el (RCl año)	Capital Inmovilizado Promedio Anual	
	$\text{capital Inmov. prom. anual} = \text{Cap. Inmov Colectivos} + \text{Cap Inmov Inmuebles} + \text{Cap Inmov Maquinarias y Herramientas}$	
	1. Capital Inmovilizado Colectivos	
	$\text{Cap Inmov Colectivos} = \text{Cant. CPB} \times \text{V. Resid CPB} + \text{Cant APB} \times \text{V. Resid APB} + \text{Cant CPA} \times \text{V. Resid CPA} + \text{Cant APA} \times \text{Resid APA}$ $\text{CPB} = \text{Colectivos convencional piso bajo}$ $\text{CPA} = \text{Colectivos convencional piso alto}$ $\text{APB} = \text{Colectivos articulado piso bajo}$ $\text{APA} = \text{Colectivos articulados piso alto}$	
	$\text{Valor Residual} = \text{Valor Colectivo 0Km} (1 - 0,2) \times \frac{(10 - \text{Antiguedad promedio})}{10} + \text{valor colectivo 0 Km} \times 0,2$	
2. Capital Inmovilizado Inmuebles		
$\text{Capital Inmov Inmuebles} = [\text{Costo constr Playa Estac.} + \text{Costo Constr garaje} + \text{Costo constr Adm}] - \text{Cop}_{1e} \times \text{Años transc Concesión} + \text{Valor m}^2 \text{ terrenos}$		
3. Maquinarias y Herramientas		
$\text{Capital Inmov Anual} = \text{Inver Maq y Herreram.} \times 0,8 \times \frac{(10 - \text{Antiguedad promedio})}{10} + \text{Inver Maq y Herreram.} \times 0,2$		

1.4. Subsidios y compensaciones (S_{Año})

Tabla 3. SUBSIDIOS Y COMPENSACIONES RECIBIDOS ACTUALMENTE	
Concepto	Total subsidio anual normalizado
<p>1. Compensaciones complementarias provinciales (CCP) del Ministerio de Infraestructura y servicios públicos PBA</p>	<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>
<p>2. Fondos Compensadores al transporte publico del Ministerio Nacional de Transporte</p>	<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 Pueyrredon y/o a las empresas prestadoras del servicio en esta jurisdicción para el año bajo análisis.</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>
<p>3. Beneficio Impuesto a los Automotores: Costo anual de impuesto a los automotores x 0,20</p>	<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 2014 a 2019 se establece un 20% de bonificación, siendo este el porcentaje tomado en relación a la antigüedad promedio definida para la flota.</p>
<p>4. Impuesto a los Combustibles Líquidos - Pago a Cuenta de IVA: Impuesto sobre los Combustibles Líquidos x 0,39 x cantidad de kilómetros totales x 0,45</p>	<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 Octubre de 2025 es de \$ 186,564 por litro de gasoil.</p>
<p>5. Contribuciones Patronales Abonadas - Crédito Fiscal IVA: Total de salarios brutos devengados x 0,18 x 0,0145 x 12</p>	<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>
<p>6. Incidencia impuesto débitos y créditos bancarios: Subsidios totales anuales x 0,012 x 0,67</p>	

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.

Tabla 4. COMPONENTES DE LOS COSTOS VARIABLES SOBRE VENTAS	
Concepto	Porcentajes sobre los ingresos brutos
Ingresos brutos: 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%
Comisión carga SUBE: 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%
Impuesto débitos y créditos bancarios: 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%
Fondo municipal de infraestructura nodal: 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%
Tasa de inspección en seguridad e higiene: Determinado en un 0,9% de los ingresos brutos según la Ordenanza Impositiva vigente.	0,9%
Fondo para la promoción turística: Determinado en un 10% de la Tasa por Inspección Seguridad e Higiene = 0,09%	0,09%
Total costos variables sobre ventas netas	13,13%

ANEXO III: Metodología de selección de las ofertas

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.

Tabla 1. CRITERIOS, SUBCRITERIOS, COMPONENTES Y SISTEMA DE PUNTOS DE EVALUACIÓN				
Criterio		Subcriterio		
Nombre	Puntaje máximo	Nombre (puntos)	Componente	Puntaje máximo
Capacidad e idoneidad técnica	35	Antecedentes en prestaciones similares (15)	----	15
		Antecedentes de operación (20)	----	20
Recursos afectados al servicio	40	Parque móvil (30)	Antigüedad	30
		Infraestructura (10)	Cabeceras	10
Índices Económicos y financieros	10	Patrimonio Neto (2,5)	----	2,5
		Índice de Liquidez (2,5)	----	2,5
		Índice de Acidez (2,5)	----	2,5
		Índice de Endeudamiento (2,5)	----	2,5
Inicio del servicio	15	Tiempo desde la firma del contrato		15

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

Capacidad e idoneidad técnica								
Subcriterio			Puntaje asignado				Grupo de referencia	
Nombre	Componente	Puntaje Máx.						
Antecedentes en prestaciones similares (15 puntos)	----	15	< Sin antecedentes = Excluyente	Servicios Urbanos Internacionales, Nacionales o AMBA = 3ptos	Servicios Urbanos Provinciales = 5ptos	Servicios Urbanos Comunes en Pcia. Buenos Aires = 10ptos	Servicios Urbanos Comunes en General Pueyrredon. = 15ptos	GRUPO 1 y GRUPO 2
<i>Referencias:</i>								
Antecedentes en prestaciones similares: se aceptarán copias de contrato de concesión o actos administrativos dictados por autoridad competente. Serán computables únicamente los antecedentes en la prestación de servicios públicos urbanos o suburbanos de transporte automotor de pasajeros.								
Antecedentes de Operación	----	20	< de 50 veh Excluyente	De 51 a 100 veh = 5ptos	De 101 a 200 veh = 10ptos	Más de 201 veh = 20ptos	GRUPO 1	
	----		< de 20 veh Excluyente	De 21 a 50 veh = 5ptos	De 51 a 100 veh = 10ptos	Más de 101 veh = 20ptos	GRUPO 2	
<i>Referencias:</i>								
Antecedentes de Operación: cantidad de vehículos operados en los últimos cinco años en servicios similares								
Recursos afectados al servicio								
Parque móvil (20 puntos)	Antigüedad	20	> 10 años = 0 puntos	≤ 10 y ≥ 5 años = 10 pts	< 5 y ≥ 3 años = 15 pts	< 3 años = 20 pts	GRUPO 1 y GRUPO 2	
Vehículos 0 km (10 puntos)	Porcentual	10	< 20% Excluyente	≥ 20% y < 30% = 5 puntos	≥ 30% = 10 puntos		GRUPO 1 y GRUPO 2	
<i>Referencias:</i>								
Antigüedad: antigüedad media de la flota.								
Porcentual: calculado sobre el mínimo de flota previsto en el punto 4 del Pliego de Especificaciones Técnicas								
Infraestructura (10 puntos)	Cabeceras	10	No planificada = Excluyente	Proyectada c/ planos = 1ptos	Existente a remodelar = 3ptos	Existente = 10ptos	GRUPO 1 y GRUPO 2	
<i>Referencias:</i>								
Cabeceras: grado de desarrollo de las localizaciones que se proponen como cabeceras, instalaciones, infraestructura de apoyo y/o terminales.								
Índices Económicos y financieros								
Patrimonio Neto (2,5 puntos)	----	2,5	≤ 500.000.000 = 0ptos	> 500.000.000 y < 1.000.000.000 = 1pto	≥ 1.000.000.000 = 2,5ptos		GRUPO 1	
	----		≤ 250.000.000 = 0ptos	> 250.000.000 y < 500.000.000 = 1pto	≥ 500.000.000 = 2,5ptos		GRUPO 2	
<i>Referencias:</i>								
Patrimonio Neto: igual o mayor a la suma que se indica, conforme al grupo de líneas al cual presentar propuesta.								
Índice de Liquidez (2,5 puntos)	----	2,5	≤ 0,5 = 0ptos	> 0,5 y < 1 = 1pto	≥ 1 = 2,5ptos		GRUPO 1 y GRUPO 2	
<i>Referencias:</i>								
Índice de Liquidez = Activo Corriente/Pasivo Corriente.								
Índice de Solvencia (2,5 puntos)	----	2,5	≤ 0,5 = 0 pts.	> 0,5 y < 1 = 1pto	≥ 1 = 2,5ptos		GRUPO 1 y GRUPO 2	
<i>Referencias:</i>								
Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total.								
Índice de Endeudamiento (2,5 puntos)	----	2,5	≥ 2 = 0ptos	≥ 1 y < 2 = 1pto	< 1 = 2,5ptos		GRUPO 1 y GRUPO 2	
<i>Referencias:</i>								
Índice de Endeudamiento = Total del Pasivo/Patrimonio Neto								
Inicio del servicio								
Tiempo desde firma (15 puntos)	----	15	> 180 días = Excluyente	≤ 180 y ≥ 90 días = 1pto	< 90 y ≥ 30 días = 5ptos	< 30 días = 15ptos	GRUPO 1 y GRUPO 2	
<i>Referencias:</i>								
Tiempo desde la firma del contrato: en días corridos.								

