

**PRESENTACIÓN AUDIENCIA PÚBLICA N° 2736/2024  
COSTO TRANSP REGULAR URBANO MEDIA Y LARGA DISTANCIA**

"...el silencio de los que usamos el transporte público..."

"... La fantasía que hace legal el ajuste..., pero no legítimo..."

"...en plena PANDEMIA no importó al Gobernador SUAREZ y aumentó el valor del transporte público... no le importó. ... Y ahora para 2024, los proveedores le han pedido +140%..."

iiiiMendocinos tenemos obligación de que despertemos!!!!..."

**Exposición previa en audiencia 2022: resumen de contenido:**

[https://youtu.be/q9io3AWjTSk?si=m-wKE\\_neVyA-68dR](https://youtu.be/q9io3AWjTSk?si=m-wKE_neVyA-68dR)

**SEÑOR PRESIDENTE DEL  
ENTE REGULADOR DE LA MOVILIDAD:**

**José Luis Ramón**, por mi propio derecho, en el carácter de Usuario individual del Transporte público de Mendoza; y también, en mi calidad de Diputado, elegido por el pueblo de la provincia de Mendoza, con D.N.I. N° 16.902.710, CUIT: 20169027103; correo electrónico: [josel.ramon@hcdmza.gov.ar](mailto:josel.ramon@hcdmza.gov.ar) y [jramonar@gmail.com](mailto:jramonar@gmail.com) ; **con domicilio procesal en calle Perú 1.192, Ciudad, capital, Mendoza**; y en mi público despacho ubicado en calle **Espejo 256, 3er. piso, Ciudad Capital de Mendoza**; en las actuaciones administrativas expediente EX-2024-8608597-GDEMZA-EMOP, donde tramita el análisis y determinación del costo del servicio del transporte público de pasajeros regular urbano y de Media y Larga Distancia de la Provincia de Mendoza, a V.E., me presento y respetuosamente digo:

**I. OBJETO DE LA PRESENTACIÓN EN LA AUDIENCIA.**

Que en el carácter invocado, comparezco en este acto, con el objetivo de que luego de tratados los puntos que se solicitan se SUSPENDAN LOS EFECTOS DEL ACTO ADMINISTRATIVO emanado de la Resolución N° 2736/2024, **servicio de transporte público regular de media y larga distancia de la Provincia de Mendoza**, hasta tanto se resuelva las presentes peticiones.

Que, se publicó el llamado a audiencia pública, y se pudo tomar vista de la causa administrativa y por parte del ente regulador se nos proveyó la información que las empresas proveedores permitieron de manera insuficiente y parcial.

Es por ello que vengo a impugnar el llamado de la audiencia, el contenido de todas y cada una de las cartelizadas presentaciones de los proveedores del servicio **de transporte público urbano y regular de media y larga distancia de la Provincia de Mendoza**, a saber:

Conforme las manifestaciones del Secre EX-2024-8608597-GDEMZA-EMOP, donde tramita el análisis y determinación del costo del servicio del transporte público de pasajeros regular urbano y de Media y Larga Distancia de la Provincia de Mendoza de Servicios Públicos, el presidente del EMOP, como el objetivo principal de la convocatoria que es legitimar un valor del costo y la rentabilidad del servicio que es apócrifo, irreal y construido sin los recaudos que la Ley exige.

Todo ello, lo sostenemos, hasta el momento que se cumpla con los recaudos de la Ley; y sobre la base de las siguientes consideraciones de hecho y derecho que se indican a continuación.

Como parte de esta presentación, se tiene en cuenta **el objetivo** de:

1. **Utilizar el espacio provisto** en esta AUDIENCIA PUBLICA, y expresar a través del silencio la verdadera expresión de los usuarios a los que se les tiene escondidos y a oscuras; y que el pedido de las proveedoras, como la decisión ya tomada a espaldas de los usuarios **“es un acto religioso de “Fe”**, al que los usuarios deben confiar como verdadero.

2. Que la presentación, se hace en representación de dos colectivos de personas afectadas: 1) Los ciudadanos que participamos con el aporte, en el pago de los impuestos a rentas generales; y 2) A los usuarios del servicio **de transporte público regular URBANO y de MEDIA y LARGA DISTANCIA de la Provincia de Mendoza**.

3. Que las propuestas que hago, en esta audiencia pública, es para advertir sobre la necesidad de que esa fijación, a través de esa decisión debe ser en un marco de los principios de la TRANSPARENCIA DEL VALOR, Y QUE NADA DE ELLO HA OCURRIDO EN ESTA AUDIENCIA. El Ente de Control ha permitido el ocultamiento de los datos e información;

4. **Que los fines propuestos, se hacen luego de las PETICIONES a la SECRETARIA DE SERVICIOS PÚBLICOS de la Provincia de Mendoza; a las proveedoras privadas y EMOP, que es el ente estatal que hoy, nuevamente, toma la decisión de avalar un sistema como el existente y/o cambiar la historia; y establecer un sistema conforme los lineamientos impuestos en la Ley; cumpliendo con los lineamientos de la Ley, de creación del ENTE PROVINCIAL REGULADOR DE LA MOVILIDAD.**

Por lo tanto **se solicita, como recurrentemente lo hacemos**

1) **Declare improcedente y nulo: 1. El llamado de la presente audiencia pública y su convocatoria, en razón de la falta de conocimiento de los usuarios y los argumentos que se expondrán; y 2. El AUMENTO DEL VALOR DE SUS COSTOS Y RENTABILIDAD, en la**

**forma peticionada por los CONCESIONARIOS en los expedientes de referencia, hasta tanto se adecue el sistema conforme lo establece la Ley;** por los motivos que se exponen a continuación y en base a las disposiciones de los **arts. 42 a 43 de la Constitución Nacional**, las que regulan el Transporte; la Ley de creación del ENTE REGULADOR DE LA MOVILIDAD y los **arts. 2, 4, 6, 55, 65 y ccs. De la Ley de defensa del consumidor y usuario, en su carácter orden público y demás normativas que se detallan.**

Todo ello, sobre la base de las siguientes consideraciones que pasaré a exponer.

## **II. HECHOS – ANTECEDENTES.**

Que se dictó la Resolución, que habilita la realización de la presente audiencia pública. El ajuste producido en la anterior decisión (marzo de 2024) del valor de la tarifa trasladada a los usuarios, la invalida sustancialmente.

Se publicó en el Boletín Oficial de la provincia; y no hay un solo medio de comunicación extra que haya publicitado la realización de la audiencia.

Que comparecimos ante el EMOP y la Secretaría de Servicios Públicos, nos hicimos parte en estas actuaciones, a los efectos de participar activamente en el desarrollo de la Audiencia que hoy nos ocupa: Tomamos vista de la documentación en la que se asienta el estudio de costos para la determinación del cuadro tarifario. **C.** La documentación de planificación respecto del plan de inversiones para atender la infraestructura del transporte urbano, de media y larga distancia de la Provincia. **D.** La documentación contable respecto de la asignación de subsidios nacionales y de la Provincia de Mendoza; **E.** solicitamos participar del Consejo Consultivo del Ente de Control; y **F.** la documentación relativa al plan de mejora del servicio.

Que volvimos a insistir con la petición porque creemos que es la única manera de poder determinar el costo de la prestación del servicio y la correspondiente contraprestación onerosa por parte de los usuarios; sin obtener respuesta.

A la fecha de la audiencia, no hemos podido obtener lo solicitado; y tan solo podemos compulsar las idénticas presentaciones efectuadas por cada uno de los concesionarios de manera cartelizadas, solicitando el reajuste de los montos que perciben, por la prestación de cada servicio que prestan, **sin tomar ningún otro ítem en consideración.**

Este año se le agrega, la complicitad del Gobernador Cornejo con el gobierno de la nación en este camino de terminar con la casta de las personas usuarias del servicio, permitiendo pacíficamente que se elimine la distribución de los fondos que sustentan el servicio.

Hechas estas aclaraciones previas, pasaremos a exponer la posición.

### **1) EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS.**

Como el planteo que efectuamos pretende remover todo un sistema en el borde de la corrupción de los funcionarios por parte del Estado y las concesionarias que prestan el servicio **de transporte público regular urbano, y de media y larga distancia de la Provincia de**

**Mendoza;** es menester volver sobre la base de los principios que inspiran la OBLIGACIÓN del ESTADO PROVINCIAL de GARANTIZAR la PRESTACIÓN del SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS.

A destacar son: -la atribución principal del Estado como prestador del "servicio regular", y que -para garantizar la prestación, el mismo lo podrá concesionar en privados, con una regulación muy específica, que incluye la protección económica, el cuidado de la salud y la obligación bajo pena de caducidad de mantener la indemnidad resarcitoria de los usuarios ante la ocurrencia de un siniestro.

## **2) SUPERADA LA CREACIÓN DEL ENTE PROVINCIAL DE CONTROL DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS – NADA HA CAMBIADO.**

En el año 2.005, la Legislatura provincial creó el ente de control, que a la fecha, por razones que la sociedad desconoce, el Gobierno provincial tiene designados a todos los integrantes del ente de control sin participación de las fuerzas políticas opositoras; debe garantizar 2 (dos) aspectos esenciales del tema que nos ocupa: Garantizar el cumplimiento del contrato de Concesión; y **Proteger los intereses económicos, la garantía de la salud y la indemnidad de los usuarios del transporte público de pasajeros.**

Esta es la principal objeción a este sistema, que se rige por normas provisorias, sin el correspondiente rol de un organismo que controle en forma específica a los concesionarios privados, en su indelegable tarea de regulación y por sobre todas las cosas la protección de los intereses económicos de los usuarios (art.42 de la C.N.).

## **3) EL GASTO DE COMBUSTIBLE.**

Que en atención a que el costo por kilómetro recorrido en su mayor porcentaje se encuentra basado en el gasto de combustible y las empresas han concertado, sin aval técnico y pruebas de banco a fin de fundamentar sus dichos, y lo repetimos: -"**...Con respecto al combustible (gasoil), señalan que el consumo es:**

**COCHES NORMALES: 34 Lts. Vs. 39 Lts.**

**COCHES ARTICULADOS: 42 Lts.**

**Esa diferencia de 5 litros + - equivale a la siguiente cuenta:**

**\$ 5.475,00 X 100.000 kms/año = 547.500.000,00**

**39 a 42 litros cada 100 km recorridos, a los \$ 5.475,00 por los 5 litros que nos hacen trampa. Esto es así debido a que las nuevas unidades cuentan con aire acondicionado, piso bajo y articulado, por lo que el consumo es mayor..."** Todos los años responden exactamente lo mismo.

Que supera ampliamente el fijado en el DECRETO 1.321/08 que regía la estructura de costos originaria para el pago a los concesionarios, establece que .. "EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE QUE SE CONSIDERA EFICIENTE EN LA NUEVA ESTRUCTURA DE COSTOS ES DE 34 LITROS CADA 100 KM. Este dato surge al utilizar la metodología del benchmarking y considerar el consumo óptimo y eficiente cada 100 km, reconocido en Salta (34L). Asimismo, este valor fue corroborado en la última auditoría realizada en la Provincia, sobre el consumo de combustible, durante el año 2007, donde se pudo verificar que varios colectivos pertenecientes a los Grupos 1, 3, 6, 8, 9, y 10 consumen menos de 34L...". Insistimos año tras año sobre este aspecto.

Le reitero por décimo séptima (17ta) vez, al Sr. Secretario de Servicios públicos, que a esta petición le anteceden los pedidos obrantes, en las convocatorias a Audiencia pública de los años 2011, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023 y ahora 2024 bis.

A los efectos de evitar que se siga aumentando vía indirecta los costos, se disponga conforme al artículo 42 de la Constitución Nacional de Información Adecuada y Veraz para los Usuarios solicitamos: que "previo a dictar un decreto que aumente el valor de la provisión por parte de los proveedores de transporte público de pasajeros urbano, como el sucedido en cada uno de los años anteriores; y que por la ineficiencia de la Suprema Corte de Justicia, no se avanzó; se realice una auditoría técnica en las unidades que prestan servicio actualmente para determinar el consumo óptimo y eficiente cada 100 km..

#### c. **GASTO DE PERSONAL POR UNIDAD**

También se reitera que se audite técnicamente, el método y costos en la ecuación base del costo por kilómetro. Así EN LA MATRIZ DE COSTOS DE LAS EMPRESAS REFIEREN: El Personal por unidad es sin información de empleados por coche.

En EL DECRETO 1.321/08 QUE RIGE LA ESTRUCTURA DE COSTOS PARA EL PAGO A LOS CONCESIONARIOS en los primeros año de concesión, se estableció que: -".....Que el Decreto N° 992/2005 dividió la estructura de personal en cuatro categorías en materia de Personal, de conducción, administración, mantenimiento, y asesores. A fin de determinar una estructura óptima de personal se entiende oportuno y razonable relacionar los empleados con la cantidad de colectivos que una empresa posee.

En tal sentido se ha tomado la relación que mantenían la cantidad de empleado por cada categoría, respecto a las unidades existentes en mayo 2007, determinándose como eficiente, **la ratio de 3,03 empleados**, de las categorías por coche. Este valor tiene un correlato directo con lo que a nivel nacional, la Secretaria de Transporte de la Nación reconoce en los pagos dispuesto por las Compensaciones Complementarias Provinciales de Refuerzo, Artículo 3º del Decreto PEN 1488 de fecha 26-10-04, modificado en último término por Decreto PEN 98 de fecha 15/02/07, ya que en los fondos que la Nación envía a cada empresa de transporte urbano, de media y larga distancia del país por el concepto mencionado, considera una relación de 3 personas por coche.

A la fecha, en el mundo entero, la cantidad de personal ha disminuido sustancialmente por el desarrollo de la tecnología.

Que a fin de evitar la pérdida de empleos en el sector, se ha tenido especial consideración en la no aplicabilidad de la ratio eficiente, en consecuencia se ha dispuesto una ratio de 3.30 total de personas por coche. Las empresas deberán adecuar su estructura de personal para llegar al óptimo 3,03 por coche en un plazo no superior a un año, a contar del dictado del presente decreto...”.

De 3.03 A 3,10 EMPLEADOS POR COCHE, NO SOLAMENTE ES ILEGAL CAMBIAR LA ESTRUCTURA DE ESTE COSTO, SINO QUE ES UNA BARBARIDAD MATERIAL, dado que desde el 2007 que se tomó esta ratio, ha existido un enorme cambio tecnológico que supone la disminución de personal, sobre todo administrativo, y tercerización de otros como seguridad, limpieza, etc. Por lo que en vez de bajar el ratio, lo sube es un grave despropósito, que genera una desviación injustificada de ingresos a los concesionarios.

**1. LA RENTABILIDAD DEL 5% al 10% - HECHO DE LA HISTORIA.** Analizando algunas de las propuestas de los años 2004 y 2007 para tener como referencia; las expectativas de las empresas concesionarias ofrecían en el ítem 16 de la determinación del valor de la tarifa como BENEFICIO EMPRESARIO (con riesgo) **por un valor del 5%. Mi pregunta es: Porqué en los nuevos contratos de concesión, vigentes se fijó un 10% de ganancia, por recorrer los kilómetros; ¿o lo que es lo mismo sin RIESGO EMPRESARIO?** Es un tema que da para recordar y seguir pensándolo.

#### **B. EL SISTEMA DE COBRO POR KILÓMETRO RECORRIDO - SALTA.**

Desde siempre, y hasta que en la provincia de Salta, apareció un iluminado que descubrió un sistema, capaz de salvar de la bancarrota a las empresas de transporte que desde hacía un tiempo amenazaban con retirarse de la concesión; aquí en nuestra Provincia. Otro iluminado, tomó la iniciativa, y logró convencer al Gobernador de turno en ese momento de utilizar el mismo sistema en Mendoza; con el único objetivo de realizar un SALVATAJE a las empresas concesionarias para que siguieran prestando el servicio, obvio en mejores condiciones, pero sin importar los pasajeros que suben o no, para efectuar los recorridos. Lo único que importa es cuantos kilómetros recorre la unidad. ¿RIESGO EMPRESARIO?

No queremos pensar, pero es difícil de evitar; que cada proveedor concesionario, al tener como preocupación para cobrar su tarifa, tan solo tiene que garantizar los kilómetros que realiza cada unidad; nos parece, y créannos, **la única responsabilidad de RIESGO EMPRESARIO que tienen, es recorrer los kilómetros. Y si a las unidades, suben o no pasajeros, eso es irrelevante**, Y es un problema del propietario del servicio el ESTADO PROVINCIAL, y las arcas de rentas generales cubrirán cualquier déficit.

¿Porqué los proveedores nunca más anunciaron la disminución de frecuencias?

¿Porqué esa idea está en la cabeza de los funcionarios y no en la de los proveedores?

Evidentemente es para que recorran menos kilómetros los micros y en consecuencia el Estado tenga que pagarles menos kilómetros a los empresarios. Muy mal negocio para el Estado que con esta modalidad se olvida de proteger a los usuarios para garantizar que la gente pueda ir a sus trabajos, los chicos a la escuela, los enfermos a los hospitales, etc.

Estas afirmaciones, que se nos ocurren en la oscuridad de la falta de información de los procedimientos; nos parece muy razonable; y no lleva a concluir en nuestras apreciaciones, que sí un proveedor, pretende hacer un negocio, por ende un contrato, tiene que tener, como correlato necesario a su exigencia de ONEROSIDAD, el asumir el RIESGO EMPRESARIO, hacer su publicidad para que suban, adecuar las unidades con comodidades, mejorar los servicios; y una serie innumerable cantidad de acciones tendientes a lograr PASAJEROS POR KILOMETRO; y no esta panacea, digna de DISNEYLANDIA, que año que pasa; sin RIESGO EMPRESARIO sobre la cantidad de pasajeros que se transportan, se pretenda un BENEFICIO EMPRESARIO del 10%.

#### **5. LOS SUBSIDIOS – SU ASIGNACIÓN – A QUIÉN?: A LOS USUARIOS Y/O A LAS EMPRESAS?**

Sí partimos del principio de que el primer punto a resolver, es cuánto cuesta el pasaje de colectivo en forma total; sin ningún tipo de subsidio; se nos impone “per se”, que:

--El estado, a través del ente de control, determine cuál es el valor de ese Valor de la tarifa. Será de \$ 400 , \$808 y/o \$ 1000 no lo sabemos; y lo que es más, es necesario saberlo; porque si no el valor de la tarifa, tiene todas las características de **SER UN ACTO DE FE**; y no el arribo, después de un procedimiento adecuado de un ENTE DE CONTROL EXISTENTE (?), que abone una conclusión seria y razonable, analítica y científica.

--Determinado el valor de la tarifa, ya se enumeran las personas, en la sociedad mendocina, que necesitan ser subsidiados, para que tomen los servicios que necesiten, sin el menor impedimento, a saber a modo de ejemplo: docentes, alumnos primarios, alumnos secundarios, alumnos universitarios, enfermeras, jubilados de la tercera edad, personas con discapacidad, personal policial en servicio; todo ciudadano que trabaje en relación de dependencia, con la exhibición de un bono de sueldo, desocupados. Y así la enumeración de todos y cada uno de los ciudadanos en situación de ser “subsidiados”.

--El resto de los ciudadanos, debemos pagar el valor de la TARIFA PLENA, sin ningún tipo de distorsión. Y lo que es más, la parte más vulnerable, que también paga sus impuestos, no tiene porqué subsidiar, a aquellos que tienen la capacidad económica de pagar la TARIFA PLENA.

--Por ello, a modo de conclusión entendemos, que no es serio para los Usuarios, que los subsidios se le otorguen a las EMPRESAS CONCESIONARIAS. Ya hay un sistema informático que permite la determinación de las personas que deben ser asistidas correctamente. Ya lo estamos viendo en funcionamiento con la instrumentación de la tarjeta S.U.B.E. Les aseguro que se pueden mejorar mucho más el sistema en nuestra provincia.

#### **5. LA PROPUESTA HACIA EL FUTURO.**

Creemos necesario, a modo de conclusión; que las decisiones políticas que debe adoptar el Gobernador, a través de la Secretaría de los servicios públicos, no pueden ser modificadas y/o substituidas; pero sí es menester que se conozca, y se ponga en el tapete de la toma de las futuras decisiones todos y cada uno de los aspectos, que hacen a la INSTRUMENTACIÓN de un SISTEMA DE MOVILIDAD y TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS, que se rija, a partir de las herramientas que la Ley; que tuvieron en miras al ser sancionadas.

No es poca cosa, los planteos hechos en esta AUDIENCIA, y en las que se desarrollaron desde el año 2.011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023 y este 2024 para fijar la posición, respecto de los aumentos hechos en cada año calendario; y por ello creemos:

Que el Sr. Gobernador **debe llamar, previo a cualquier reajuste del valor pretendido por las proveedoras, en forma inmediata a una auditoría técnica, que sustituya la metodología aplicada para la determinación de dicho Costo, en los Pliegos de Bases y Condiciones, aprobados por Decreto N° 748/2018, en cuyo Anexo N° 1 en donde se establecieron los distintos rubros y variables que componen la matriz de costos y teniendo en cuenta la red de kilómetros y unidades, el Ente de la Movilidad, todo propuesto por las proveedoras.**

La ley de creación del EMOP, y puesto en marcha, luego del fallo judicial que lo obligó, en su manera de funcionamiento, ha quedado como algo ideal, abstracto, sin la aplicación práctica necesaria para resolver los problemas para la que fue creada por los representantes del pueblo (Senadores y Diputados). Llama la atención el descuido o más bien la falta de voluntad política del Gobierno Provincial para que el Ente cumpla las funciones para las que fue creado. ¿Qué intereses hacen que no entre en funcionamiento el ENTE como lo estableció la Ley?

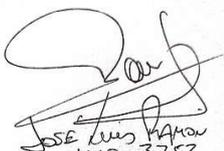
Que **la tarifa debe ser fijada a partir de un procedimiento contable, perfectamente AUDITABLE con las normas más elevadas de contabilidad, que solo un órgano de control puede sustentar.** Estamos hablando de normas de contabilidad universalmente aceptadas. Hoy el EMOP no lo ha hecho.

Que el **VALOR REAL DE LA TARIFA , debe ser un monto conocido públicamente, Y ABONADO POR TODOS LOS CIUDADANOS**, con excepción de aquellos sectores de la sociedad, que la Ley establece, que por su vulnerabilidad deben ser asistidos con el subsidio del estado (tarjeta S.U.B.E.).

En definitiva, siempre estamos, en el ACTO DE FE, de que creemos que ya en los años que han pasado (2011, 2012, 2013-2014-2015-2016-2017-2018-2019-2020-2021, 2022, 2023), comenzó un proceso, del que creemos se tomarán en cuenta estos conceptos, que son la base de una sociedad que respeta la Constitución, que sus gobernantes actúan con transparencia, que los empresarios, a los efectos de obtener su BENEFICIO EMPRESARIO, deben ASUMIR LOS RIESGOS que ello conlleva. Lo que sucede que desde el Estado el transporte de pasajeros se lo ve como un Servicio Público, pero desde el punto de vista del empresario, la actividad se la considera como un NEGOCIO. Entonces evidentemente las miradas desde uno y otro lado son

distintas. ¿Existe en la República Argentina alguna actividad comercial (mirada empresaria) que no tenga riesgo empresario?

Y por último, los USUARIOS, quienes con nuestro PAGO sustentamos el sistema, estaremos complacidos de contar en la Provincia de Mendoza, con un sistema de transporte que sea útil, cómodo, saludable, inclusivo, respetuoso de quienes nos subimos a las unidades y abonamos la tarifa; y nos sentaremos en las próximas AUDIENCIAS PUBLICAS, a verificar, tan solo que las cuestiones analizadas por el ENTE DE CONTROL han sido correcta, y proponer nuestros cambios sobre recorridos y temas menores; y no como hoy, que no hay manera de hablar de esto sin un CAMBIO ESTRUCTURAL en la forma de concebir la PRESTACIÓN DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE MENDOZA.



José Luis Ramón  
MAT. 3752  
FED. 7075 Fº 355

**José Luis Ramón**  
**Usuario individual**  
**Diputado de la provincia de Mendoza**