



DESGRABACIÓN AUDIENCIA PÚBLICA

MUNUERA, CRISTIAN (Gerente del Ente de la Movilidad Provincial)

Vamos a dar inicio a esta Audiencia Pública, la cual fue convocada mediante Resolución N.º 3760/25 del Ente de la Movilidad Provincial, para dar tratamiento al estudio de costos, del Costo-Kilómetro, tanto para el Transporte Público de Pasajeros del Área Urbana, como de la Media y Larga Distancia y BiciTran.

Dicha Resolución, fue publicada durante 3 días en el Boletín Oficial, también fue publicada en el Diario Los Andes y en el Diario MDZ.

El Ente de la Movilidad Provincial no tiene regímenes particulares para el tratamiento de la Audiencia Pública, por lo cual, nos regimos por el art. 168 bis. De la Ley 9.003.

Se permitió a todos los usuarios que quisieran participar de esta Audiencia Pública, que se pudieran inscribir para ser oradores, enviando un correo a Mesa de Entrada.

En una primera instancia la contadora va a realizar esta exposición del estudio de costos, luego vamos a proceder a escuchar a cada uno de los oradores, y cada uno de los oradores cuenta con un plazo de 10 minutos para realizar su exposición.

EXPOSICIÓN DEL ESTUDIO DE COSTOS DE LA CONTADORA LILIANA FOGLIENI

En esta Audiencia, tal como lo ha expresado el Gerente del EMOP. Cdr. Cristian Munuera, vamos a tratar en primer lugar, el aumento en el costo km de las empresas de Transporte Público de pasajeros del Gran Mendoza, y luego analizaremos el costo de las empresas de Media y Larga Distancia y por ultima trataremos el costo del Bicitran:

Las empresas de Transporte Público de Pasajeros del Área Metropolitana del Gran Mendoza, solicitaron en el mes de noviembre una actualización de los costos operativos del sistema, costos que fueron aprobados por el Decreto N° 189 del año 2025, solicitando un incremento promedio del 52%.

Con respecto a la metodología, la misma no ha variado respecto a lo que se realiza habitualmente, metodología que está determinada en los Pliegos de Bases y Condiciones,



aprobados por Decreto Nº 784/2018, en cuyo Anexo Nº1, se establecieron los distintos rubros y parámetros que componen la matriz de costos, describiéndose y costeadando cada uno de los componentes de costos en los que incurren las empresas de Transporte de Pasajeros

Los parámetros utilizados son similares en todos los grupos empresarios, variando en cada uno de ellos, los siguientes indicadores: kilómetros recorridos y parque móvil.

SE MUESTRA PLANILLA VARIACION DE PRECIOS

Ahora vamos a analizar los principales rubros de la matriz de costos:

Combustibles

El consumo específico considerado es el que se utiliza para la determinación del cupo de gasoil.

Consumo promedio de GO en lts. / km.

Vehículos comunes: 0.39 ltrs. por km

Vehículos piso bajo: 0.42 lts. por Km

Minibús: 0,30 lts. Por km

Vehículos GNC: 0,70 m3 por km

Precio Unitario Gas Oil: Fuente: valores mayoristas que nos informa YPF:

El precio unitario de Gas Oil, utilizado según la última actualización al 04/11/2025 es de \$ 1.269 por lt. (neto de I.V.A.) para el gas oil común y \$ 1.388,89 para el gas oil infinia (Neto de I.V.A.), informados por Y.P.F.



Lubricante

Se realiza el cálculo anual de gastos en este rubro, considerando los consumos establecidos y los precios relevados:

Neumáticos

Se determina cada cuanto km se debe reponer un neumático.

El requerimiento por coche estándar es de 6 unidades (dos delanteras y cuatro traseras)

Se establece entonces la duración de un neumático nuevo, y cuantos km más se pueden recorrer con un primer y segundo precurado

<u>Rubro</u>	<u>Valor de la Variable</u>	<u>km de duración</u>
Duración Neumático Nuevo	<i>Dnn</i>	80.000,00
Duración primer precurado	<i>Dnp</i>	60.000,00
Duración segunda precurado	<i>Dnr</i>	60.000,00

- Precios :

Insumo	Unidad de Medida	Precio (neto de IVA)
Cubierta	1 cubierta	\$ 412.545,84
precurado	1 precurado	\$ 181.818,00

Reparación y mantenimiento del Material Rodante

El valor de la variable Repuestos y Reparaciones debe reflejar el costo anual por vehículo en



este concepto. Dentro del costo por vehículo se considerarán el chasis, la carrocería y los avances tecnológicos que la autoridad de aplicación determine, en la proporción en que las unidades de parque móvil tengan instalados dichos componentes tecnológicos.

Material rodante: El costo por este concepto se calcula, a lo largo de la vida útil del vehículo, (10 años) teniendo en cuenta el precio de una unidad nueva sin neumáticos, cada 840.000 Km. recorridos.

Neumáticos: Se aplica un 10% del costo calculado para el rubro neumáticos.

SE MUESTRA PLANILLA CON LOS VALORES DEL PARQUE MOVIL

Fuente:

Se tuvieron en cuenta las Facturas de compra de colectivos presentadas por la empresa durante el año 2025 y el valor de parque móvil informado por la concesionaria Alenco, todo actualizado al mes de noviembre 2025

Depreciaciones

DEPRECIACION DEL MATERIAL RODANTE

La amortización se calcula teniendo en cuenta una vida útil de los vehículos estimada en 10 años de antigüedad. Se considera que el valor Residual del vehículo es del 16%, por lo tanto, el Valor Amortizable es el 84 % del precio de la unidad nueva.

DEPRECIACIÓN RESTO BIENES DE USO.

A los efectos del cálculo de las amortizaciones del resto de los bienes de uso, se toman los siguientes parámetros, de acuerdo a lo establecido en los pliegos de Bases y Condiciones:

SE MUESTRA PLANILLA DEPRECIACIONES



Seguros

Se incluye el costo de la póliza para el total de coches de la empresa más la franquicia establecida. Al costo anual de la póliza deben adicionarse las erogaciones que afrontan las empresas para atender los siniestros comprendidos en la franquicia. Este importe se estima que es equivalente al precio pagado a las aseguradoras.

Fuente: Los seguros automotores de los vehículos desde 1997 hasta el 2007 fueron provistos por Seguros Rivadavia y desde 2008 hasta la fecha por Protección Mutual de Seguros.

El valor actualizado al mes de noviembre 2025, es de \$ 4.871.498,48

Pliego de Bases y Condiciones Licitación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros del Gran Mendoza

Impuestos y Tasas

En este ítem se computa el costo de impuesto al automotor (anual), Tasa de desinfección (mensual), Tasa por revisión técnica y tasa de renovación carnet (anual)

Fuente:

Ley Impositiva 2024.

Pliego de Bases y Condiciones Licitación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros del Gran Mendoza

Secretaria de Servicios Públicos

Costo del Personal



Como dijimos anteriormente, de acuerdo a la última acta salarial aprobada, se estableció un aumento en los salarios de aproximadamente el 30,66 %. Se adjunta copia del acta vigente.

Este rubro se calcula como la suma de todos los costos de personal de los diferentes grupos dentro de la empresa: conducción, tráfico, mantenimiento y administración. La dotación de personal por vehículo surgió de relevamientos y auditorías realizadas, y, de la metodología de costos de la actual licitación del transporte urbano de pasajeros.

Costo anual en personal de conducción

Costo por kilómetro en personal de administración

Costo por kilómetro en personal de mantenimiento y Taller

Costo de honorarios profesionales

SE MUESTRAN PLANILLAS DEL RUBRO PERSONAL

Fuente:

Ultima Acta Salarial vigente

Pliego de Bases y Condiciones Licitación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros del Gran Mendoza.

Los precios de la ropa de trabajo, han sido suministrados por El Hogar Obrero. Son netos de IVA

Gastos Generales



Rubro		Costo anual
Servicios, teléfono, agua, luz, impuestos, tasas municipales, impresos, papelería, etc.		4 % s/Gastos operativos

Capital invertido

El valor correspondiente al material rodante, se realizará sobre la base del parque móvil, el cual se deberá valorar conforme el precio de un vehículo cero kilómetros de acuerdo a cada tipo de unidad autorizada, incluyéndose los distintos dispositivos y/o avances tecnológicos dispuestos por el Poder Concedente. Al valor total así determinado, se le restará la amortización acumulada.

Valor del chasis y carrocería Según facturas de compra presentadas por la empresa durante el año 2025,

Para determinar el valor total de los activos fijos, se debe considerar además del material rodante, el valor de playa, edificios y maquinarias, tomándose los valores incluidos en el rubro Depreciaciones, menos la amortización acumulada

Fuente:

Pliego de Bases y Condiciones Licitación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros del Gran Mendoza.

Beneficio Empresario



El Beneficio empresario se calcula como un porcentaje (10 %) sobre el Valor del Capital Invertido, reconociendo el impuesto a las ganancias de dicho Beneficio.

Fuente:

Pliego de Bases y Condiciones Licitación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros del Gran Mendoza.

Otros conceptos considerados

Sobre el total de rubros indicados, y neto de cualquier tipo de subsidios nacionales que pudiera recibir el grupo ofertado, se calcula el porcentaje de ingresos brutos (1,75%), Tasa Contraprestación empresaria (0,66%) Tasa de inspección EPRET (1,50%).

Sobre el total de rubros, se calcula también el Impuesto a los débitos y créditos bancarios, tomándose una tasa del 1,2 %.

Fuente:

Pliego de Bases y Condiciones Licitación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros del Gran Mendoza.

COSTO KILOMETRO DETERMINADO PARA CADA CONCESIONARIO

De acuerdo a lo expuesto en los párrafos anteriores, y la metodología explicada, se determinó el costo por km para cada uno de los grupos adjudicados, incluyéndose los servicios que presta la Sociedad de Transporte Mendoza (STM): Servicio Metrotranvia, Servicio Parque, y Servicio Troncal.

SE MUESTRA PLANILLA COSTO KM DETERMINADO

En el siguiente Gráfico se detalla la participación porcentual de los principales componentes de la matriz de costos, obteniéndose como un promedio de los mismos: Personal, Mantenimiento Parque Móvil, Combustible, Costo de Inversión y otros.



SE MUESTRA GRAFICO DE TORTA

Se puede apreciar que cuatro rubros: Personal, Costo de la inversión, Mantenimiento Parque Móvil y Combustible, representan el 83% del total de costos.

El Costo Kilometro Promedio ponderado determinado para todo el sistema Urbano es de \$ 4.081,95.

Teniendo en cuenta el sistema de gratuidades que existe en la provincia, del total de la tarifa plana, ingresa como recaudación solo el 46% de la misma:

La tarifa técnica determinada por este Ente de la Movilidad, (la cual nos dice lo que deberían pagar todos los usuarios, sino existiera ningún tipo de descuento, teniendo en cuenta la cantidad de transacciones realizadas en 2025), es de aproximadamente \$ 1.980,00.

SE MUESTRA PLANILLA DETERMINACION TARIFA TECNICA

Si el gobierno provincial decidiera mantener las actuales gratuidades, la tarifa que permite al sistema autofinanciarse, seria de \$ 4.495,66

Vamos a continuar con la media y larga distancia

Las empresas de Transporte Público de Pasajeros de Pasajeros de la Media y Larga Distancia de la Provincia de Mendoza, solicitaron en el mes de noviembre, una actualización de los costos operativos del transporte público de pasajeros, costos que fueron aprobados por el Decreto N° 189 del año 2025, las que solicitan un incremento promedio del 48,79% respecto al Costo kilometro que fuera aprobado por el Decreto mencionado, esta Subdirección de Tarifas del EMOP procedió a la actualización de los costos de dichos servicios.

Con respecto a la metodología, la misma no ha variado respecto a lo que se realiza habitualmente, metodología que está determinada en la Resolución N° 191 /2003 que fue



aplicada en las concesiones realizadas a cada una de las zonas licitadas, cuya aplicación será hasta tanto se liciten nuevamente las distintas áreas. Se describe y costea cada uno de los componentes de costos en los que incurren las empresas de Transporte de Pasajeros, para los cuales se detalla su composición

SE MUESTRA PLANILLA VARIACION DE PRECIOS

A continuación, se detallan los componentes de la MATRIZ DE COSTOS DE MEDIA Y LARGA DISTANCIA DE LA PROVINCIA DE MENDOZA -

COMBUSTIBLE

Para arribar al Costo por Kilómetro de Combustible, se utiliza el siguiente cálculo, a saber:

<u>Consumo unitario de Gasoil</u>

El consumo por kilómetro determinado para cada tipo de vehículo fue obtenido luego de un análisis pormenorizado de los distintos tipos de chasis y carrocerías de todo el parque móvil de la Media y Larga Distancia, y de la información brindada por la CNRT, respecto a los consumos de cada tipo de unidad, utilizada para el cálculo del subsidio al gas oil.

Precio unitario de GO :

El precio unitario de GO utilizado es de \$1.521,00/lit. (I.V.A. Incluido) para el gas oíl común y \$ 1.663,00 p5 por Y.P.F.

Fuente: valores mayoristas que nos informa YPF

Pueden ver en la siguiente planilla, los distintos consumos para cada una de las empresas, al igual que en el caso de los lubricantes



SE MUESTRA PLANILLAS COMBUSTIBLES Y LUBRICANTES

LUBRICANTES

Se realiza el cálculo anual de gastos en este rubro de acuerdo a lo establecido en la Resolución 191/2003:

Fuente: valores mayoristas que nos informa YPE:

NEUMATICOS

Se determina cada cuantos kms se debe reponer un neumático.

Posteriormente se multiplica por el precio de neumáticos obteniéndose de esta forma el costo medio en neumáticos. El requerimiento por coche estándar es de 6 unidades (dos delanteras y cuatro traseras).

Se establece entonces la duración de un neumático nuevo, y cuantos km más se pueden recorrer con un primer y segundo precurado.

SE MUESTRA PLANILLA NEUMATICOS

Precio de la cubierta Continental solicitado en Yudica Neumático y cubierta Firestone solicitado en Mantello Neumáticos. . Facturas presentadas por las empresas. Se tomo un promedio de los mismos. Los valores IVA Incluido.

REPARACION Y MANTENIMIENTO DEL MATERIAL RODANTE

El costo en este rubro aparece como costo anual en repuestos y reparaciones del vehículo y de neumáticos.

El valor de la variable Repuestos y Reparaciones debe reflejar el costo anual por vehículo en este concepto. Dentro del costo por vehículo se considerarán el chasis, la carrocería y los avances tecnológicos que la autoridad de aplicación determine, en la proporción en que las



unidades de parque móvil tengan instalados dichos componentes tecnológicos.

Material rodante: El costo por este concepto se calcula, a lo largo de la vida útil del vehículo, (10 años) teniendo en cuenta el precio de una unidad nueva sin neumáticos, cada 100.000 Km. recorridos. El precio de las unidades de parque móvil, se obtiene de un relevamiento de las distintas empresas que proveen tanto la carrocería como los chasis.

Neumáticos: Se aplica un 10% del costo calculado para el rubro neumáticos.

El costo en repuesto de neumáticos indica las erogaciones que se producen como consecuencia de roturas en los mismos y se puede indicar como un porcentaje del valor de los mismos.

Fuente: Resolución 191/2003

En la siguiente planilla vemos los precios de las unidades, determinando un valor de parque móvil promedio para cada grupo teniendo en cuenta el tipo de unidades que tiene cada uno de los concesionarios.

SE MUESTRA PLANILLA PARQUE MOVIL

Fuente:

Fuente: Precios de colectivos (carrocerías y chasis) informados por Alenco SAIC. y facturas de compra presentadas por las empresas

DEPRECIACIONES

DEPRECIACION DEL MATERIAL RODANTE



La amortización se calcula teniendo en cuenta una vida útil de los vehículos estimada en 10 años de antigüedad. Se considera que el valor Residual del vehículo es del 15%, por lo tanto, el Valor Amortizable es el 85 % del precio de la unidad nueva sin neumáticos.

DEPRECIACIÓN BIENES DE USO.

Se han empleado los montos invertidos por dicho concepto, en cada una de las empresas estudiadas, los que fueron determinados oportunamente por la C.E.T.T.

Edificios: No incluye los terrenos, se considera una vida útil de 30 años. De donde resulta una tasa mensual de 0.278 % sobre el valor de origen de los mismos.

Bienes muebles administración y taller: Se considera una vida útil de 10 años. Por lo que se aplica una tasa mensual de 0.833% sobre el valor de origen de los mismos.

Fuente: Resolución 191/2003

SEGUROS

Se incluye el costo de la póliza para el total de coches de la empresa más la franquicia establecida. Al costo anual de la póliza deben adicionarse las erogaciones que afrontan las empresas para atender los siniestros comprendidos en la franquicia. Este importe se estima que es equivalente al precio pagado a las aseguradoras. El precio se obtiene de consulta a aseguradoras que usualmente prestan el servicio a los grupos concesionarios.

El valor actualizado al mes de noviembre 2025, es de \$ 5.802707,86.

Fuente: Resolución 191/2003



IMPUESTOS Y TASAS

En este ítem se computa el costo de impuesto al automotor (anual), Tasa de desinfección (mensual), Tasa por revisión técnica y tasa de renovación carnet (anual)

COSTO DE PERSONAL

Este rubro se calcula como la suma de todos los costos de personal de los diferentes agrupamientos dentro de la empresa: conducción, tráfico, mantenimiento y administración. La dotación de personal por vehículo surgió del relevamiento efectuado y que fuera incluido en la metodología de costos de la actual licitación del transporte urbano de pasajeros.

Costo anual en personal de conducción

SE MUESTRA PLANILLA PERSONAL

Fuente: Resolución 191/2003

Ultima Acta Salarial vigente

Costo por kilómetro en personal de administración y trafico

De acuerdo a la Resolución 191/2003, se ha estimado para cada empresa la cantidad de personal necesario y el costo anual del mismo.

Fuente: Resolución 191/2003

El hogar Obrero

Costo de honorarios profesionales

Se computa el costo anual en honorarios profesionales

GASTOS GENERALES



Se deben computar los costos totales correspondientes a:

- a) Servicios, teléfono, agua, luz, gas, tasas municipales, impresos, papelería, vigilancia, etc.: Se estima un gasto equivalente al 4 % de los gastos operativos.
- b) Costo de emisión y distribución de abonos: Está incluida en la cuota mensual por vehículo que paga cada empresa a AUTAM para afrontar los gastos que genera la impresión y distribución de pases, las boleterías ubicadas en la Terminal de ómnibus y la atención de los servicios que se prestan en forma centralizada (abonos beca, discapacitados, etc.).
- c) Costo de Uso de Terminales: Los mismos varían según la empresa, se establecerán sobre la base de los pagos que cada empresa efectúa mensualmente por derecho de uso de las terminales de pasajeros utilizadas, la que se corrobora con la información suministrada por la Estación Terminal Mendoza.
- d) Impresión de BOLETOS: El costo de impresión de boletos de acuerdo a las facturas presentadas por las empresas y corroboradas a través de las proveedoras de dichos boletos.

Fuente: Resolución 191/2003

CAPITAL INVERTIDO

Se determina el valor medio de los bienes, es decir, que se considera que ha transcurrido en promedio la mitad de la vida útil de los mismos.

Material Rodante: Se toma para cada unidad el promedio entre el 100 % del valor de la unidad nueva y el 15% del valor residual de la misma. La fórmula resultante es la siguiente:

$$\text{Valor de la unidad nueva} * \frac{1.15}{2}$$



Para determinar el valor total de los activos fijos al inicio de la evaluación, se debe considerar además del material rodante, el valor de los terrenos, edificios y muebles, maquinarias, para los que se tomaran la mitad de los valores incluidos en el rubro Depreciaciones.

Fuente: Resolución 191/2003

BENEFICIO EMPRESARIO

El Beneficio empresario se calcula como un porcentaje (10 %) sobre el Valor del Capital Invertido.

Fuente: Resolución 191/2003

OTROS CONCEPTOS CONSIDERADOS

Sobre el total de rubros indicados, y neto de cualquier tipo de subsidios nacionales que pudiera recibir el grupo ofertado, se calcula el porcentaje de ingresos brutos (1,75%), Tasa Contraprestación empresaria (0,66%) Tasa de inspección EPRET (1,50%).

Sobre el total de rubros, se calcula también el Impuesto a los débitos y créditos bancarios, tomándose una tasa del 1,2 %.

Fuente: Resolución 191/2003

DETERMINACION DEL COSTO POR KILOMETROS POR EMPRESA

El resumen del costo determinado para cada una de las empresas, como consecuencia de la metodología descrita, es el siguiente:

SE MUESTRA PLANILLA COSTO KM POR CONCEPTO Y EMPRESA



En el Gráfico I se detalla la participación porcentual de los principales componentes de costos, obteniéndose como un promedio de los costos de las empresas concesionarias: Personal, Mantenimiento Parque Móvil, Combustible, Costo de Inversión y otros.

SE MUESTRA GRAFICO DE TORTA

CONCLUSIONES

Se determina el siguiente costo por kilómetro por empresa:

SE MUESTRA PLANILLA COSTO KM RESUMEN POR EMPRESA

Vamos a analizar ahora el costo del servicio de bicicletas compartidas: **Bicitran**, servicio que es prestado y operado por la Sociedad de Transporte de Mendoza STM

El sistema de bicicletas compartidas, fue creado por el art. 87 de la Ley de movilidad 9086, y reglamentado mediante la Resolución 87/2023, como complemento del sistema Mendotran y cuyo objetivo es el alquiler temporario de Bicicletas.

En el mes de junio del año 2022, la Sociedad de Transporte Mendoza (STM), realizo un concurso Público para la adquisición de 750 bicicletas, 100 estaciones, un software de gestión, administración y app móvil, mantenimiento del sistema (soporte técnico y funcional) , Totem y Totem de herramientas automático. Actualmente dispone de 765 bicicletas.

El Totem es un módulo informativo y de gestión en las estaciones que permite a los usuarios ver el mapa de paradores, la cantidad de bicicletas disponibles, escanear un código QR para pagar y desbloquear la bici, y recibir información sobre el uso del sistema. Estos tótems son parte de la infraestructura de las estaciones de bicicletas públicas y sirven como



punto de interfaz para el usuario antes de iniciar su viaje, todo gestionado por la Sociedad de Transporte Mendoza (STM).

Es un sistema integrado de Bicicletas y estaciones distribuidas dentro del área de operación (Área Metropolitana de Mendoza), donde el usuario podrá retirar o devolver una bicicleta integrante del sistema. Forman parte del sistema: Las estaciones integradas, los rodados tipo bicicletas, el sistema informático y la administración y operación del servicio.

El costo del servicio para el usuario, es el valor de la tarifa del transporte Público de pasajeros (actualmente es de \$ 1.200) pudiendo cancelarse con cualquier medio de pago (debito, crédito, billeteras, etc)

Tratándose de un servicio nuevo para esta área, se le solicito a la empresa información respecto a la modalidad de prestación del servicio, componentes de la matriz de costos, proveedores de dichos componentes y demás información relacionada con la actividad.

Se realizan aproximadamente, de acuerdo a la información brindada por el sistema, 12.700 viajes al mes. Cada viaje promedio es de 4,10 km.

La empresa presento un detalle de los gastos asociados a la actividad.

Además de las bicicletas cuenta con dos fotonos (camiones de menor tamaño), utilizados para el traslado de las bicicletas, entre estaciones.

La empresa que se encarga de brindar el soporte a la operación del bicitrán es SMOD

El sistema cuenta con 88 estaciones distribuidas en el Gran Mendoza:

SE MUESTRA PLANILLA CON ESTACIONES

En cuanto al personal, cuenta con 15 personas en forma permanente, de los cuales hay dos personas en planta(administrativos), y 13 contratados que trabajan en el área de monitoreo, logística y taller.



Respecto a la matriz de costos, se estableció un modelo similar al del costo del servicio urbano, adaptado a las características del servicio.

SE MUESTRAN PLANILLAS CON LA DETERMINACION DEL COSTO DEL BICITRAN

Con la documentación presentada por la empresa, y la matriz de costos INFORMADA, esta Subdirección de tarifas, determinó un valor de costo por viaje de **\$ 5.284,39** para una cantidad promedio de 12.688,58 viajes mensuales.

Gracias por su atención

ORADORES:

GONZALVES FARFAN, WALTER D.N.I. N° 35.133.294 (Usuario/Municipio de Lavalle)

Señoras y señores,

Hoy participamos de una audiencia pública, con el objeto de analizar la actualización del costo del transporte público de pasajeros. Sin embargo, mi participación no se limitará a discutir proyecciones tarifarias. No se puede empezar la casa por el techo: primero la legalidad, después la tarifa.

Porque lo que hoy se debate sobre el costo del servicio y sus efectos sobre los usuarios de Lavalle — y en lo que respecta a la empresa Prestaciones, línea 300 —no puede entenderse fuera del marco en que ese servicio se está prestando.

Seamos claros: la concesión del servicio fue adjudicada el 5 de noviembre del año 2008. Y es relevante decirlo con precisión: se hizo con un pliego que ya entonces estaba desactualizado



respecto a la población de los lavallinos y sus necesidades de servicio. Nos encontramos en las puertas del año 2026. Podemos acordar todos los presentes -de manera imparcial y objetiva- que han transcurrido 17 años, 1 mes y 24 días, al día de la fecha de adjudicación.

¿Por qué esto es tan importante? Lo es porque la ley de transporte mendocina y cito textualmente "Las concesiones se otorgarán por plazos determinados... El plazo no podrá exceder de quince (15) años de duración."

Como habrán deducido, el plazo se ha cumplido con creces. En consecuencia, corresponde — por obligación legal — convocar a una nueva licitación.

Se me dirá, como sostuvo el Subsecretario de Transporte Luis Eduardo Borrego, que el servicio sigue por la vía de la ultraactividad del contrato administrativo. Pero señalo ante ustedes que la doctrina administrativa es pacífica en señalar que la figura de la ultraactividad es transitoria y excepcional, diseñada para evitar vacíos en la prestación, no para sostener indefinidamente una concesión vencida.

Autores de la talla de Marienhoff subrayan que la ultraactividad indefinida de concesiones elimina el propósito de la licitación. Cassagne, por su parte, destaca que la licitación pública es garantía del USUARIO, porque introduce competencia, transparencia y razonabilidad. Sin competencia efectiva, el precio tiende a ser un resultado unilateral, sin contrapesos reales.

La Corte Suprema de Justicia de la Nación ha dicho en reiteradas oportunidades que la licitación es un principio estructural del régimen de servicios públicos. En fallos clásicos, como *Compañía Azucarera Tucumana y Peralta*, sostuvo que la duración indefinida afecta la razonabilidad, la igualdad y el control ciudadano. Dicho en términos simples: un servicio público sin licitación vigente es una irregularidad.

Ahora bien: en esta audiencia se han incluido estudios técnicos sobre costos operativos que dan cuenta de la incidencia de variables económicas — combustibles, salarios, mantenimiento sobre la prestación del servicio. Pero es indispensable subrayar que esos estudios —y cualquier propuesta de actualización tarifaria que de ellos derive— se apoyan en un esquema concesional vencido, caduco por ley. Es decir, ajustan números sin ajustar el marco institucional que da real sustento. Por eso resulta contrario a la lógica elemental discutir los costos sin hablar primero del régimen bajo el cual se prestan esos servicios.



Lo que aquí se debate no es únicamente si el boleto sube o no. Lo que hoy está en juego es si hacemos la vista gorda y aceptamos la continuidad de un contrato caduco -basado en un pliego formado con datos de hace 17 años- que hoy es una real y tangible barrera al acceso del transporte digno y justo que requieren los vecinos de Lavalle.

Por eso, discutir hoy un aumento de boleto sobre una concesión vencida es invertir el orden de las cosas. Primero corresponde cumplir la ley: llamar a licitación con datos reales, generar competencia, transparentar costos. Recién después, discutir aumentos de precios.

Y recalco ante ustedes que los pliegos licitatorios no son documentos neutros: estos deben reflejar la realidad social y las demandas específicas. El Lavalle de hoy, no es el de 2008. Por ello, licitar sin actualizar sería repetir el pasado; no licitar es seguir consolidando un grosero privilegio, contrario a derecho, a favor de la empresa Prestaciones; bajo el velo de una "excepción" sin límite de tiempo.

Aquí no se discute solo un boleto más caro en la línea 300; se discute si aceptamos que un modelo de diecisiete años de antigüedad siga condicionando la movilidad y con ello afectando el acceso al estudio, al trabajo y a la atención de la salud de los vecinos de Lavalle.

Reglas claras, legales y justas: porque antes de cualquier incremento tarifario, en un Estado de Derecho es ineludible cumplir la ley, llamar a licitación pública con un pliego que refleje la realidad de los usuarios, asegure condiciones equitativas para las empresas promoviendo una competencia real, garantizando así un servicio adecuado para los mendocinos que vivimos al noreste de esta hermosa provincia.

Acompaño ante ustedes, el informe que le solicite a Luis Borrego por acceso a la información pública, donde el da constancia de esta situación.

Gracias

CIVIT, PATRICIO D.N.I. N° 16.767.711 (Usuario) – AUSENTE –

VADILLO, MARIO D.N.I. N° 16.865.134 (Partido Verde)

Bueno, muy buenos días, muchas gracias a las autoridades. Y acá lo que vamos a exponer, creo que desde el punto de vista del usuario y de los Ciudadanos de Mendoza es que, lo que está en juego acá no es el kilómetro recorrido. Si no son los 300.000.000.000 de pesos que



están presupuestados para el año 2026 para subsidiar el transporte público de pasajeros de Mendoza.

Y acaba el planteo de fondo es, ¿Cómo puede ser que sigamos aumentando el boleto y sigamos también creciendo en el subsidio?, es decir tenemos el este año 239.000.000.000 de pesos fueron en subsidio del MendoTran. El próximo año va a 300.000.000.000 de pesos.

Y le recuerdo que estos mundos no son menores, es decir, estamos hablando del segundo presupuesto de la Provincia. Es decir, tenemos la Dirección General de Escuela (DGE) y, después que viene, este sistema de subsidios de transporte para 5 familias, ¿No? No estamos hablando de mucho más. Entonces ¿De dónde sacan estos 300.000.000.000 de pesos? Porque no es poco, gasta más que la legislatura, gastan más que el ministerio de justicia, el misterio de seguridad, es decir, realmente gastan un montón de dinero, que podría haberse cambiado ya con esta tecnología directamente, en vez de subsidiar a estas cinco familias de multimillonario, sino directamente ir y subsidiar a cada pasajero. Cómo con la SUBE, tarifa social con la tarjeta SUBE le damos el pasaje gratuito. Que ahora también está medio gratuito, porque si consideramos que el 46% solamente es el que paga la tarifa plena, debíamos que el otro 54% viaja gratis, o paga la mitad. Pero volviendo, sacando nosotros los costos, está bien, los costos que sacan ellos, pero nosotros también podemos sacar los costos.

De julio del 2023 el pasaje valía 70 pesos, a enero va a valer 1400 pesos, es decir, es una fortuna, hay 1900% de aumento.

¿Y cuántos aumentaron las 2 cosas principales que tiene el pasaje?, es decir, ¿cuándo uno ve acá? ¿Qué ve? Combustible y ve los sueldos, salarios, esos son los 2 rubros principales, tomando la paritaria y tomando el valor de combustible. Eso, ¿cuánto representó? y, bueno, con respecto al valor del pasaje, tenemos 6 veces es mayor el valor del pasaje que lo que el IPC (Índice de Precios del Consumidor). Es decir, 6 veces superó de julio del 2023 a enero, el valor del pasaje al Índice de Precios del Consumidor. En 5 veces al valor de lo que es el sueldo de los choferes, y en 4 veces al combustible. Es decir, que netamente estamos viendo que ha crecido el precio del pasaje, enormemente con respecto a las propias variables que toman ellos. Pero también crecieron los subsidios. Es decir, no bajamos la relación que tiene, que hay un 12% que es lo que se paga efectivamente de pasaje, de corte de boleto al sistema, y hay un 88% que se subsidia. Si aumentó tanto el boleto, debería haberse achicado ese parámetro, podríamos haberlo llevado a un 20% que era el histórico,



EMOP

Ente de la Movilidad Provincial

no, no sé no sé dónde está esa plata, y, evidentemente ha ido a las empresas. Es decir, hay una ganancia artificial que se ha ido dando a las empresas, se ha ido trasladando con este sistema, es decir, el sistema de costo por kilómetro desde que se inició que tal vez fue para ayudar a sectores vulnerables, barrios, que era un 8% un 4%, ahora tenemos un 88%, la verdad es que es un sistema que no está auditado, porque acá, es el otro problema. En el 2019, con las concesiones, se tenía que hacer un sistema inteligente, teóricamente se contrató a una empresa que se llama WARA o Mi Autobús, que iba a dar datos, dato de kilómetros recorrido, de los choferes, del gasto de combustible, es decir, que no hablamos de estos cuadros que son ponderados, sino, de datos reales, datos que podemos usar los usuarios. Yo no los he visto, los pagamos, pero no los he visto. Y también está el sistema SIT, que también se licitó. Pero yo, a mí, me gustaría que dijeran después donde están esos datos abiertos para el usuario, porque sería mejor, que, en vez de calcularle, que cada ómnibus gasta 39 litros, como hace 30 años se calculó, se supone que los colectivos nuevos por licitación eran con el motor euro 6, que era mucho más eficiente. Bueno, no, no, siempre gastan iguales, lo que hagan gastan igual. Y los choferes igual, todos los parámetros hace 20 años siguen igual, te siguen cobrando eficiencia, te siguen cobrando papelería, boletería como si estuvieran cortando boletos. El carnet, ahora todos los años carnet, cuando ahora por la Ley son 5 años de carnet, y así son todas incoherencias.

La realidad es que los micros están sucios, los micros no los cambian, no tiene aire acondicionado. La verdad que los usuarios la pasan mal, ha cambiado las frecuencias, han disminuido las frecuencias, pero eso sí, las frecuencias fantasmas están.

Es decir, todavía no sabemos a día de hoy, como no tenemos estos datos abiertos, ¿Por qué hay micros que andan vacío? Por toda la ciudad, ¿Como puede ser? Te aseguro, micro vacío, por toda la ciudad, eso no lo toman en cuenta, es decir, no sabemos cómo es el sistema, cómo va hacia la eficiencia, es decir año tras año gastamos más, y no tenemos mejores recorridos, no tenemos mejores frecuencias, la gente se queja, hay más accidentes, hay muertos. ¿Cómo puedo haber muertos? Si hay muertos. ¿Por qué? Porque los micros no han sido reemplazados desde la concesión en el 2019, hoy ya deberíamos llevar un parque automotor del 60% por lo menos nuevos, no se lo ve nuevo, no sé, eso no se audita, o se estará prorrogando. Pues se han vencido los de 10 años. Todas estas son las cosas que uno plantea desde el punto de vista del ciudadano porque acá estamos pagando dos veces el micro. Estamos pagando el que se sube al micro y el ciudadano que nunca toma el micro. ¿Y ese tipo cuánto está pagando? Imagínate, aumentaron ingresos brutos, aumentó el



EMOP

Ente de la Movilidad Provincial

impuesto inmobiliario, el patente. Es decir, ¿Y esa plata? 300.000.000.000, ¿Saben cuántos hospitales se pueden hacer? Como el Central, no hablo de un hospital chiquito, no, como el Central, se pueden hacer 8, al año, porque todos los años pagamos subsidio, este planteo es el que hacemos nosotros, este sistema está corrompido, nosotros lo hemos denunciado, siguen pasando los años y se sigue aumentando el subsidio, ya cada vez peor. Queremos transparencia, bueno, este sistema de kilómetro recorrido y sin datos, sin datos. Porque no tenemos, nadie tenemos datos de la realidad, no sabemos, ¿por qué no podemos saber que micro está? ¿Cuánto está gastando de combustible? ¿Qué recorrido tiene? ¿cuántos pasajeros está llevando? Eficiencia eficacia, eso acá no existe, existe hacer esto que llevamos, no sé, 20 años he visto esta misma planilla, copiada entre todas las empresas, una burla, siempre hacen lo mismo, la copian, se la reparten entre ellos, todos gastan igual. Y no sé, las auditorias que hacen desgraciadamente no las conozco, dicen que las hacen, está bien, yo no las conozco, lo que si conozco es que cada vez gastan más, por más auditoría, acá no bajamos de 230.000.000.000 de subsidios a 190, ahí si los aplaudiría, no, aumentamos más, eso es lo que quería decir y agradezco mucho la participación. Gracias.

VELAZQUEZ, FABIOLA D.N.I. N° 32.076.552 (Usuaría) – AUSENTE –

BUSONI, CARLOS D.N.I. N° 14.432.349 (Derechos Humanos Maipú/Municipalidad de Maipú)

Buen día a todas y a todos, como bien me presentaron, soy Carlos Busoni, vengo en representación del área de derechos humanos del Municipio de Maipú, consideramos en Maipú que el derecho al libre trasladado en las personas por nuestros territorios es un derecho humano. Estuvimos también en la última audiencia pública hace un año, cuando se hablaba de un aumento de 800% y nos sorprendíamos como hoy también se sorprende Mario que, desde que asumió el nuevo gobierno, ya van 1300 y pico por ciento en las tarifas del transporte público, y como bien decía él, ni los sueldos, ni de los trabajadores del transporte, ni de los Ciudadanos de a pie han aumentado en ese porcentaje. Y ahora si no entendí mal y si estoy equivocado, corrijanme, plantean un aumento para este año del 52%. (Directorio interviene “son los costos”) ¿Determinaron a cuanto se va a ir el boleto? (Nuevamente interviene Directorio “Nosotros determinamos costos nomás”) Entonces, si el costo es de un 52% se supone que van a intentar aumentar que esperemos que no sean esos porcentajes que vinieron aumentando hasta ahora. Lo que sí tenemos que tener claro que gracias a la última audiencia donde varios alzamos la voz, ese porcentaje de aumento se



EMOP

Ente de la Movilidad Provincial

dio paulatinamente, a tal punto que recién dentro de 2 días los 3, el primero de enero, se va dar el último tramo del aumento que va a llevar el gobierno 1400, eh, lo que creo que hizo que nos tuviera un poco en cuenta, por suerte, por eso vengo otra vez a decir, que el aumento también tendría que ser bastante mínimo este año porque eh. Saben ustedes a cuánto cree que el gobierno e instituciones internacionales financieras como JP Morgan, creen que la inflación durante todo el 2026 va a ser del 10%, entonces yo quería saber ¿A qué costo o a qué precio va a quedar el boleto para que no supere ese valor?

Incluso ustedes mismo están reconociendo que en los salarios del personal de transporte solo aumenta un 30%, y el año pasado decíamos que, con ese aumento terrible que se vienen en las tarifas iba a ver gente que no iba a poder acceder, quizás, a la educación, a la salud, a ir a buscar un trabajo nuevo, cuando tenes que pagar dos pasajes y no sabes si vas y no pegue con el laburo al que me presente, la pensas dos veces, entonces por eso decimos que son cuestiones de DDHH.

Ahora que estoy hablando de un Derecho Humano como es la educación, y como soy de Maipú, vengo a reclamar, también, si se puede reponer el servicio que teníamos hasta que se implementó el Mendotran, de una línea directa desde Maipú a la Universidad, durante estos años estuvimos juntando firmas, para que se puedan reponer ese servicio. La diferencia de lo que es una buena gestión, como en el caso del municipio Maipú y una no tan buena como la de Provincia, que hace años que no inauguran una escuela pública. Nosotros, me salgo un poquito de tema, pero para volver. Estamos en este nuevo ciclo electivo, donándole una escuela pública de 0, construida con la planta de los maipucinos, al gobierno provincia, para que puedan empezar los alumnos en este ciclo 2026. Entonces, como una norma de reciprocidad, queremos pedirle desde Maipú, por lo menos que nos reponga ese servicio de transporte para nuestros jóvenes universitarios. Y, por último, pensando también en la Mendoza que queremos en un futuro y en las nuevas generaciones de estos jóvenes que hablábamos recientemente, y en esta ciudad, de Mendoza donde llegan tantos vehículos quizás con una sola persona que maneja el vehículo y que contamina, así como también somos defensores del agua, no queremos que contaminen el agua, tal vez tenemos que pensar en un futuro, en no seguir contaminando la atmósfera, nuestro aire. Y es un sueño, un deseo que tengo, que, en la próxima audiencia pública, ya no estemos hablando de aumentos de boleto, si no viendo, cómo paulatinamente podemos llevar el pasaje de micro a tarifa 0. Eso sería de una manera de hacer que los automovilistas dejen su auto en la casa o como hago yo, que lo suelo dejar en una estación del metro



EMOP

Ente de la Movilidad Provincial

tranvía cuando quiero dirigirme a la Ciudad de Mendoza. Así que. En este fin de año, cuando brindan, voy a brindar por estos 3 deseos: Que sea mínimo el aumento del transporte; que se reponga el servicio de Maipú a la Universidad; y que el año que viene estemos hablando de tarifa cero. Así que, que la Pachamama nos bendiga, y que las fuerzas de la tierra y de nuestro territorio nos acompañen. Nada más.

GRIFFONE, GLADYS NANCY D.N.I. N° 34.279.265 (Usuaría/Municipalidad de Lavalle)

El departamento de Lavalle, ubicado al norte del Área Metropolitana de Mendoza, apenas de unos 35 km del punto cero de la Ciudad de Mendoza, integrante del conglomerado urbano metropolitano, se configura actualmente como el departamento que más ha crecido en cantidad de población si consideramos el análisis intercensal de los años 2010-2020, llegando a superar los 50.000 habitantes.

Se que, para muchos, decir 50.000 habitantes, versus el 1.500.000 del Área Metropolitana parece no ser mucho, pero es aquí donde la Secretaría de Servicios Públicos del gobierno de Mendoza en conjunto con el EMOP cometen el primer error.

Lavalle como bien explico mi compañero, Walter Gonzalves, posee los mismos recorridos de colectivo, es decir que tenemos la misma área de influencia del servicio que en el año 2009, la cual fue realizada con datos censales del año 2001, por lo cual me permito el atrevimiento de afirmar que nuestra realidad ha cambiado contundentemente desde ese momento.

Nuestro departamento cuenta con más de 30 establecimientos educativos, 18 jardines maternales, 4 centros de integración comunitarios, decenas de centros de salud, 2 instituciones de estudios superiores y 11 comunidades originarias, tal vez esta enumeración parezca banal, pero la realidad es que la mayoría de estas instituciones NO poseen recorrido de transporte público de pasajeros, dependen del transporte que proporciona la Dirección General de Escuelas, a las instituciones a las cuales les presta ese servicio, que no son todas.

Somos el departamento con más distritos de toda la Argentina, y más del 50% de ellos no tienen servicio regular de transporte público de pasajeros, pero aquellos que estuvieron en lo Audiencia Pública realizada en la ENOTECA hace un año, ya me escucharon decir esto, ¿pero saben qué? la situación no ha cambiado, y no tiene perspectivas a cambiar.

El municipio de Lavalle durante los meses de noviembre y diciembre de 2024 y enero, febrero y marzo de 2025 se encargó de recorrer cada distrito del departamento, relevando



las necesidades de transporte de nuestros habitantes, esta iniciativa fue llevada adelante por el personal municipal, fue para recabar los datos que la Secretaría de Servicios públicos necesita, ya que ellos no tenían personal para realizar dicha tarea, los informes resultados de cada uno de los talleres, aún duermen en el cajón de alguien, porque a pesar de que nos tocó en primera persona poner la cara a las falencias de un sistema mal planificado, mal ejecutado, costoso y precario, de soportar insultos por parte de los usuarios, la información no sirvió de nada, pues las mejoras jamás llegaron.

Podemos decir que fue Lavalle durante este 2025 el primer departamento fuera del Área Metropolitana y San Rafael en tener sistema SUBE, luego del anuncio del Sr. Gobernador en la apertura de sesiones de la Legislatura, afirmamos que lejos estamos de tener mejoras sustanciales.

Las promesas de los beneficios otorgados por el Sistema SUBE de descuento por trasbordo en un periodo de hasta 90', precios diferidos en horarios valle, disminución del valor del pasaje por pasajero frecuente, jamás llegaron a nuestra comunidad. Actualmente tenemos un sistema que logró otorgarle mayor seguridad a los choferes y usuarios de colectivos, porque sacó el efectivo de las unidades, los beneficios aún son muy escasos, y siguen denotando las diferencias entre lo que algunos funcionarios denominan ciudadanos de primera y de segunda.

La incorporación de la aplicación MENDOTRAN nos está trayendo más problemas que soluciones, desde la realidad en la que más de la mitad de las paradas de colectivos no están cargadas en la APP, no todas las unidades aún tienen sistema de seguimiento en tiempo real, los horarios no pueden visibilizarse, han modificado la señalización de los recorridos en las unidades, sin realizar ningún tipo de campaña hacia los usuarios, quienes se encuentran perdidos, porque los números de los recorridos no se condicen con la realidad.

Nos encontramos con pasajeros que comienzan su recorrido en el distrito de Jocolí, en una unidad con una numeración que cambia a los 15 km al llegar a 3 de Mayo, que vuelve a cambiar 10 km más tarde en la terminal de Tulumaya, que vuelve a cambiar en El Postal hasta finalmente llegar a Mendoza.

Imaginen la confusión de las personas que sienten que su recorrido de 2 horas hasta Mendoza está dividido en 4 tramos pequeños, lo que justifica, que las unidades que la



empresa PRESTACIONES S.A tiene en nuestro departamento no sean de media distancia, sino iguales o las de recorrido urbano.

El aumento de plantea el EMOP en base al estudio presentado sobre los costos operativos de cada servicio, y recalco operativos porque en ninguna parte se incluyen a los usuarios del sistema, como así tampoco sus reclamos, dice que la empresa PRESTACIONES S.A ha tenido un aumento del costo de 33% pero el aumento previsto es de casi el 45%, esto se debe a que se saca un promedio de los valores presentados por cada empresa de media y larga distancia, esta situación perjudico ampliamente a nuestro departamento, ya que es la empresa que percibe el aumento más bajo de costos operativos, pero nuestros usuarios deberán afrontar el mismo valor que los demás, lo que llevará el costo del pasaje promedio de LAVALLE A MENDOZA, para el año 2026 aproximadamente a más de \$ 6.000.

Para finalizar este pantallazo por la realidad del único departamento de Mendoza que tiene la licitación de transporte público de pasajeros vencida desde hace más de 6 años, es decir habiendo pasado el plazo de exención establecido por la normativa provincial, queremos decir que Lavalle merece un sistema de transporte de calidad, con precios acordes al servicios, unidades que sean de media distancia, con aire acondicionado para los veranos de más 42°C que enfrenta nuestro departamento, con beneficios reales del Sistema SUBE, un servicio público de transporte que de igualdad y equidad para todos los ciudadanos, LAVALLE NO ES UN PUEBLO DE SEGUNDA, y merecemos un futuro mejor que el que nos están otorgando hoy.

GRIFFONE, ENZO D.N.I. N° 42.975.847 (Usuario/Municipalidad de Lavalle)

Mi nombre es Enzo Griffone, DNI 42.975.847, soy residente del Departamento de Lavalle y estudiante de cuarto año de la carrera de Abogacía de la Universidad Nacional de Cuyo.

Me presento en esta audiencia pública en representación de los estudiantes de Lavalle, con el objetivo de aportar distintos puntos de vista y, fundamentalmente, de que se tome en consideración el impacto social real que nos implica una nueva suba del pasaje del transporte público.

Los estudiantes hemos sido, sin lugar a dudas, uno de los sectores sociales más golpeados en el último tiempo, tanto por políticas nacionales como por políticas provinciales que, lejos de amortiguar la crisis, la profundizan. A esto se suma el acompañamiento político absoluto del Gobierno provincial a las medidas impulsadas por el Presidente de la Nación, cuyas



consecuencias recaen directamente sobre quienes intentamos sostener el derecho a estudiar.

Hoy nos convoca la oposición a una nueva suba del pasaje de colectivo, que se agrega a un aumento acumulado de un 40 % en apenas dos meses. En el caso concreto de Lavalle, el pasaje pasó de \$2.800 a \$4.080 a partir del 1.⁹ de enero, y ahora se analiza en esta audiencia pública una nueva actualización, que encarecería aún más el costo del transporte.

La situación de los estudiantes es hoy crítica. Nos encontramos frente a una quita de derechos sin precedentes: el intento de desfinanciamiento del sistema universitario, la exclusión arbitraria de numerosos beneficiarios de la beca PROGRESAR, y ahora una nueva suba del transporte que se suma al aumento ya vigente.

Para dimensionar el impacto concreto, un estudiante de Lavalle que viaja a la Ciudad de Mendoza gasta como mínimo \$81.600 mensuales solo en pasajes. A esto deben agregarse gastos básicos e inevitables como fotocopias, comida, útiles y materiales de estudio. Todo esto ocurre estando a solo 33 kilómetros de la Ciudad de Mendoza, la misma distancia que separa a zonas como Blanco Encalada, donde el valor del pasaje no es el mismo. Esta desigualdad tarifaria provoca que muchos estudiantes no puedan afrontar los costos, viéndose obligados a trabajar extensas jornadas para poder estudiar, o incluso a mudarse, abandonando su lugar de origen para intentar reducir gastos.

La situación se agrava aún más si se tiene en cuenta que muchos padres y madres también trabajan en la Ciudad de Mendoza y dependen del transporte público, lo que hace que ni siquiera las familias puedan acompañar económicamente a estos jóvenes.

Todo este contexto termina afectando de manera directa el progreso académico, dificultando que los estudiantes puedan mantener sus estudios al día y, en muchos casos, impidiendo que logren recibirse de una carrera universitaria o terciaria.

Es tan grave el contexto que, gracias al Municipio de Lavalle, se han otorgado más de 200 becas estudiantiles, con más de 350 inscriptos, algo inédito para el departamento, permitiendo al menos cubrir gastos mínimos. Sin embargo, aun con este esfuerzo local, hoy se vuelve a hablar de una nueva suba del pasaje, lo que pone en riesgo cualquier política de contención social.

Resulta especialmente llamativo que en esta actualización de tarifas se contemplen



EMOP

Ente de la Movilidad Provincial

rubros como mantenimiento, cuando todos los usuarios del transporte de Lavalle conocen el estado real de las unidades o la ganancia empresarial. Todo esto se hace sin considerar el impacto social, ni la capacidad real de pago de los usuarios, que debería ser un criterio central en un servicio público esencial.

Para finalizar, vengo como estudiante a ratificar un reclamo histórico: la implementación del boleto estudiantil gratuito, un derecho que ya existe en muchas otras provincias del país y que en Mendoza continúa siendo ignorado. Los estudiantes no pedimos privilegios; pedimos igualdad de oportunidades y condiciones mínimas para poder estudiar.

MARTINO PARES, GUADALUPE D.N.I. N° 42.509.946 (Consejo Deliberante Lavalle)

Hola buenos días, me presento soy Guadalupe Pares Martino, estudiante de la universidad y pública. Lavallina actualmente la Presidenta del Consejo Deliberante de Lavalle.

Siento que tengo la responsabilidad de estar acá y utilizar este recurso para traer los reclamos y contar la realidad que vivimos todos los días por la deficiencia del transporte público. Sobre todo, como estudiante, no puedo dejar de empatizar entendiendo que los y las jóvenes de mi departamento no van a poder llegar a la universidad. Estos aumentos son inviables para que podemos acceder a la universidad, de vuelta acceder a los estudios superiores pasa a ser un privilegio y deja de ser un derecho, tampoco podremos acceder a un trabajo en la ciudad de Mendoza porque los salarios se van a ir en el pasaje, y creo que nadie quiere trabajar para solamente poder pagar el colectivo.

La realidad de quienes vivimos en Villa Tulumaya es muy distinta a quienes están en los lugares más alejados del centro de Lavalle. La realidad de los distritos es un departamento tan extenso territorialmente cambia rotundamente actualmente las complicaciones por falta de recorrido deja sin posibilidades a muchos lavallinos, ahora con este aumento va a dejarlos sin ningún tipo de esperanza por el costo del boleto.

Tengo el orgullo de decir que soy hija de una docente que se jubiló trabajando en la ruralidad y también tengo para decir que los niños y niñas tienen que elegir qué hermano va a llegar a la escuela primaria, que día le toca a cada uno y por la ineficiencia en el transporte les toca caminar varios kilómetros con lluvia, frío y calor para llegar a la parada más cercana, de que nos sirve la educación pública si hay que elegir qué hijo mandar a la escuela, de qué derecho estamos hablando, de qué posibilidad de progreso hablamos si la realidad de gran parte de las infancias del departamento es esta. Es pertinente referirnos a la licitación



vencida, el monopolio del servicio, al trabajo municipal que se hizo en el territorio para poder diagramar junto a los vecinos la necesidad de los nuevos recorridos, doy constancia de que el municipio agotó todos los recursos, golpeo todas las puertas y que los vecinos siguen sin tener respuestas, pero este nuevo aumento no solo significa una deficiencia en el sistema sino que acrecienta la imposibilidad de los trabajadores y estudiantes de desarrollarse, les va a tocar destinar el sueldo o la plata del almuerzo para pagar solamente el pasaje. Quiero poner el foco en esto: *a* que la realidad del transporte público en el departamento de Lavalle dificulta el desarrollo local y la posibilidad de crecimiento para la población en general y lo vuelvo a repetir: trabajadores que no van a poder llegar, jóvenes sin acceso a la universidad y niños alternándose con sus hermanos para llegar a la escuela. No va a haber recurso municipal, ni beca que alcance para acompañar la trayectoria educativa de nuestros jóvenes, desde ya sabemos que son insuficientes, que no hay recursos necesarios que alcancen, pero ahora van a ser totalmente insuficientes. Estoy parada desde el privilegio, porque yo sí pude acceder a la universidad pública, si puedo llegar todos los días a mi trabajo, pero creo que los y las lavallinos no somos ciudadanos de segunda ni de tercera y que las juventudes del departamento tenemos los mismos derechos a desarrollarnos que los ciudadanos del microcentro.

SANJURJO, VICTORIA D.N.I. N° 42.509.946 (Juventud Peronista Lavalle)

La situación actual del transporte en Lavalle constituye una barrera estructural que compromete el presente y el futuro de su población. La empresa Prestaciones S.A es la encargada de la prestación del servicio en todo el territorio lavallino, mediante un proceso licitatorio que se encuentra vencido desde 2019. A pesar de esta irregularidad administrativa, el servicio continúa funcionando sin controles suficientes ni mejoras sustanciales, evidenciando un deterioro progresivo en su calidad, cobertura y condiciones de uso.

Esta situación priva a cientos de vecinos y vecinas de oportunidades reales de acceso al trabajo, a la educación, a la atención médica y a instancias básicas de recreación, profundizando el aislamiento territorial, la desigualdad social y la vulneración de derechos fundamentales.

El acceso a la educación universitaria y terciaria se ha transformado en un verdadero lujo para numerosas familias lavallinas. Más del 90% de los estudiantes de nivel superior deben trasladarse diariamente a la Ciudad de Mendoza. Esto implica afrontar el costo del boleto,



esta carga económica ha derivado en el abandono de estudios por parte de muchos jóvenes, al no poder sostener el gasto del transporte junto con otras necesidades básicas como la alimentación, vestimenta, artículos escolares, entre otros. De este modo, el transporte público deja de cumplir su función social y se convierte en un factor directo de exclusión educativa.

A esta problemática se suma que Lavalle pertenece al sistema de transporte de media distancia, pero las unidades que circulan no se encuentran adecuadamente equipadas para los recorridos que realizan, incumpliendo los requerimientos establecidos por la Ley de Movilidad de la provincia de Mendoza. Los asientos no son adecuados y, ante la insuficiencia de unidades y frecuencias, numerosos pasajeros recorren diariamente distancias superiores a los 50 kilómetros viajando de pie, en condiciones que afectan su integridad física, su salud y su dignidad.

Intentar sostener un trabajo en la Ciudad de Mendoza resulta económicamente inviable para gran parte de la población. El boleto desde la terminal de Lavalle tiene un costo elevado (\$3400 actualmente, autorizar nuevos incrementos tarifarios, como los solicitados por las empresas prestatarias, solo profundizaría, esta desigualdad, beneficiando exclusivamente a los prestadores del servicio y condenando a cientos de jóvenes a un futuro incierto, ya que el transporte absorbería gran parte de sus ingresos e impediría cubrir necesidades básicas de subsistencia.

Las consecuencias de esta realidad no se limitan al plano económico o educativo, sino que impactan de manera directa, profunda y sostenida en la salud mental de las y los jóvenes de Lavalle. La imposibilidad de acceder regularmente al transporte genera sentimientos persistentes de frustración, angustia e impotencia, al ver condicionados sus proyectos de vida por factores completamente ajenos a su voluntad. El mensaje implícito que reciben es que su lugar de origen se convierte en un límite para sus aspiraciones, afectando la autoestima, la motivación y la confianza en el futuro.

La incertidumbre cotidiana respecto a si podrán llegar a estudiar, trabajar o acceder a controles médicos genera altos niveles de estrés crónico. Este estado de tensión permanente favorece la aparición de síntomas de ansiedad, desánimo, irritabilidad y un agotamiento con síntomas depresivos. A ello se suma el desgaste físico que implica viajar largas distancias en condiciones inadecuadas, lo que profundiza el deterioro del bienestar psíquico y corporal.



Asimismo, el aislamiento que padecen los distritos cori escasas frecuencias contribuye a la sensación de encierro y desconexión social. Las dificultades para sostener vínculos, participar en actividades recreativas, culturales o deportivas, y acceder a espacios de socialización propios de la juventud limitan el desarrollo emocional y social, incrementando sentimientos de soledad y exclusión. Esta falta de integración debilita los lazos comunitarios y el sentido de pertenencia, fundamentales para una salud mental saludable.

Resulta especialmente preocupante el impacto de esta situación en los procesos de construcción de identidad y proyecto de vida. La reiterada experiencia de abandono de estudios, pérdida de oportunidades laborales o imposibilidad de sostener trayectorias formativas genera una internalización del fracaso que no responde a capacidades individuales, sino a barreras estructurales. Esto incrementa el riesgo de deserción educativa y reproducción de circuitos de desigualdad social.

Desde una perspectiva de salud integral, negar o encarecer el acceso al transporte público implica vulnerar indirectamente el derecho a la salud mental, entendido como parte inseparable del derecho a la salud. Garantizar un sistema de transporte accesible, frecuente y digno constituye una medida preventiva fundamental para reducir el sufrimiento psíquico, promover la inclusión social y sostener trayectorias de vida saludables.

En este contexto, resulta imprescindible que la provincia de Mendoza garantice el Boleto Gratuito Estudiantil para estudiantes de todos los niveles educativos. Este beneficio no constituye un privilegio, sino una deuda histórica de la democracia con las y los estudiantes de todo el país. Otras provincias han avanzado en esta política, demostrando que es posible garantizar el derecho a la educación sin que el costo del transporte sea un obstáculo para la permanencia en las aulas.

Lavalle es una tierra que lucha por progresar. Sus jóvenes buscan formarse, trabajar y contribuir al desarrollo de su comunidad. No se trata de un territorio olvidado, sino de una sociedad que exige igualdad de oportunidades. El transporte público no es una mercancía es un derecho social y una obligación indelegable del Estado. Garantizar su acceso equitativo, eficiente y digno es una condición esencial para el ejercicio pleno de derechos como la educación, el trabajo y la salud, y para construir una provincia más justa, integrada y socialmente responsable.

CARTELLO, FRANCISCO D.N.I. N° 6.904.918 (Centro Empleados de Comercio)



Bueno, buenos días, yo vengo en representación del centro de empleados de comercio. El sector más golpeado en el aumento del boleto. Pero, hoy día, voy a retroceder 27 años.

Que fue la última Auditoría que la universidad de Cuyo le hizo al sistema de transporte y que seis, siete puntos fueron rechazados por los empresarios. Porque lamentablemente, si no se controla. Digamos, se busca la equidad en lograr. Porque acá el negocio que prestan los empresarios si tiene un margen, pero el negocio está en la compra. Porque ellos, la plantilla del consumo de combustible, del lubricante, del refrigerante, de cubierta, viene a de hace 30 años, no ha variado, no hay avances tecnológicos, no hay nada.

Entonces acá, el empresario defiende sus intereses, pero los funcionarios nuestros se tienen que poner firme y decir 'señor, la universidad, el INTI, le va a controlar un tanque de combustible.

Acá, los empresarios, hacen lo que ellos quieren, pero defienden sus intereses. Los intereses los tienen que defender los funcionarios, automáticamente.

Fíjense el informe del contador Riquelme, que era de las Universidades de Cuyo y, a su vez, el defensor del usuario. Que no existe últimamente en todas las audiencias públicas. Es lamentable.

El contador de Riquelme, representante de los usuarios, emite las siguientes conclusiones de los representantes de la opinión: desde 1991, cuando estaba el plan de convertibilidad, la estabilidad y el usuario no ha tenido casi aumento de sueldo. Salvo en casos, especiales. Sin embargo, el boleto de ómnibus tuvo cuatro aumentos y los empresarios pretenden el quinto aumento. Lo más alto posible.

No se ha preguntado si esto va a ser un efecto inverso. Es decir, que él no le disminuirá más el número de pasajeros. El patrón o el empleador le va a reconocer a los empleados un aumento de sueldo del pasaje.

Algunos, en la comisión que estaba haciendo el estudio en esa época, calculó que cuando representa el aumento de 10 centavos, a un empleo de comercio le representa 8 pesos con 80, porque son 88 viajes normalmente lo que se consume en el mes. Y si le sumamos los pasajes de los hijos, estudiantes de su familia, más otras veces que él ocupe el transporte ¿A cuánto asciende? Por lo escuchado en la comisión, el sector transportista pretende una cifra mucho mayor. Por la cual nuestros cálculos se duplicarán.



Podrán afrontar más el pasajero kilómetro si esto sucede dentro de cuánto tiempo estarán pidiendo un nuevo aumento. Tampoco hemos escuchado en esta comisión, que es lo fundamental, la expresión del sector transportista que diga “debemos eficiencia en nuestra empresa, debemos disminuir nuestros gastos”, sino todo lo contrario “debo agregar esto, debo incrementar aquello”. Nos olvidamos de lo otro.

Por lo tanto, los expuestos en representantes de la universidad en la plantilla presentaron por una parte de la universidad y por una parte los empresarios en esa época.

Pero yo quiero llegar a esta conclusión: pensar que ellos decían que estaban en la lona, que sí le quitaban la concesión, no tenían con qué pagar la indemnización a los trabajadores. Porque no tenían nada.

Vayamos a la actualidad. En la actualidad, empresas grandes y bien cimentadas; con negocios paralelos como el caso de tener playas de estacionamiento del microcentro, estaciones de servicio, paradores de camiones, transporte de carga, transporte de turismo, emprendimientos inmobiliarios, finca, campo, bodega. Entonces, han hecho el negocio grande y nosotros, lamentablemente, la seguimos peleando, calculan que un empleado de comercio con un sueldo inicial de \$ 1.094.000, le aumentan el 1%, son \$11.000 aproximadamente, descontémosle la jubilación, los aportes de obra social y sindicatos.

¿Cuánto le quedan? \$8.000, 88 viajes, si a 200 los pago con el abono, pago en la mitad, son \$8.800. Lo comido por lo servido. Lo demás con qué lo hacemos. Acá es el tema que hay que discutir y poner sobre la mesa.

El paquete que ellos llevan, hemos gastado esto, hemos consumido esto. No, controlalo y a rajatabla, porque sabemos que está todo inflado.

Rescatado de todo esto, lo que le está ocurriendo. Lo que el contador Riquelme decía, de la disminución de la cantidad de gente que viaja en el transporte.

El estudio del observatorio social del transporte de Rosario, en Santa Fe, en un análisis comparado sobre el transporte urbano de pasajeros de Rosario, en el último año, el ritmo de evolución de la tarifa en relación al salario mínimo expone el grado de deterioro que tiene el sistema y que esta altura ha perdido 28.000 viajes por día viaja menos la gente. Y la otra conclusión es que las aplicaciones Uber y Didi son más baratos que el colectivo. Entonces estamos viendo el caso del microcentro nuestro que antes donde se estacionaban



las motos, las bicicletas, no hay lugar, porque van buscando otra solución, van buscando tratar de salvarse. Pero acá los únicos, lo sacó el diario del sol, en abril creo de este año 'los ares del transporte', estas ganando sumas que son superiores y que el sector más carenciado o el sector que tiene problemas no lo puede solucionar.

Se dice que Mendoza está entre los pasajes más bajo del país. Pero son para los primeros 10 kilómetros. Porque en otras provincias es un poco más caro el pasaje, pero se viaja 14, 16, 18 o más de 20 kilómetros, con una pequeña diferencia sobre Mendoza. Y como decían recién los estudiantes que estaban, el caso de Salta, nivel primario, secundario, terciario y universitario viajan sin cargo, gratuito, durante el período de clase, que son los estudios que hay que profundizar y que hay que hacer. El tema y presentamos nosotros en el año 23, el sindicato presentó paradas seguras de buses urbano.

Nunca tuvimos la satisfacción de que nos contestaran o nos preguntaran, pedíamos que se debatiera con las universidades, con las instituciones sociales, paradas que, ayer mismo, el Diario Los Andes saca que, con las cámaras, con la vídeo vigilancia se están detectando los delitos, se está tratando de bajarlos. Bueno, esa parada inteligente que nosotros acercamos tienen botón antipánico, sirena, cámaras que tienen giro de 180 grados.

Buscar la participación de la gente. Si vemos cuantos somos acá, no llegamos a 20. Pero ustedes van a ir a la sede central del E.Mo.P o a las terminales de ómnibus y no hay un cartel que diga que había una audiencia hoy día. Es lamentable que no se le informe a la gente, somos nosotros los que tenemos ese derecho a que haya participación y discusión. Y es una mentira que diga que se está haciendo el tratamiento de la tarifa acá, ya está todo cocinado. Es lamentable, porque es mentirle a la gente. Es mentirle esto de la audiencia. Y hay mucha gente que ya no viene más a las audiencias, porque lo que estamos diciendo de hace 27 años, se está explicando ahora. No hemos avanzado. Y es necesario que haya un poco de ética, que haya responsabilidad para poder tratar todos estos temas.

El otro tema.

No, quería decir que, así como el gobierno saca a relucir el tema de que han conseguido mejores precios con los medicamentos. Bueno, tendríamos que licitar a nivel nacional o licitar a nivel internacional a ver si conseguimos mejores precios. Porque acá tenemos que ir buscando todas las posibilidades. Vuelvo a decir, un empleo comercio en el aumento que ha tenido de sueldo es para el boleto, y la luz, el gas, el agua, de lo que come todos los días



¿con qué lo mantiene? Entonces, consideremos todas estas cosas y tratamos de debatir la participación de la gente.

RIVAROLA, CARLOS ARTURO D.N.I. N° 10.274.070 (USUARIO)

Buenos días a todos. Me presento, soy Contador Público Nacional, mi nombre es Carlos Arturo Rivarola y Licenciado en Administración de la Universidad Nacional de Cuyo. Tengo los dos títulos universitarios.

Estuve en el transporte desde el año 1978, la antigua línea 1 Transporte América S.A. Luego estuvo en la línea 3, que hoy creo que es la 40, Autotransporte Presidente Alvear; estuve en la línea Coronel Diaz; estuve en la línea la Cooperativa la Victoria, la ex 15.

Tengo años de experiencia en este tema, cuando se presenta Cobos en la gobernación, él se encontró con un dilema. Un dilema que lo solución de una forma para él fácil, el boleto lo dependió del costo y lo hizo un sistema político. Él establece el precio en función de lo que se entiende tiene la ciudadanía que pagar, pero no alcanza a cubrir el costo. Por lo tanto, cambió el pasajero kilómetro por el kilómetro recorrido, y ahí es donde comienza a distorsionarse el sistema. La diferencia entre el precio del costo del boleto y el kilómetro recorrido la paga el resto de la ciudadanía, viaje o no viaje en el transporte. Y eso lo paga con ingresos varios que tiene la provincia.

Yo he visto los cheques que se le hacen a las empresas de transporte y no alcanzan hoy con la devaluación que ha habido, no alcanza el número arriba para llenar. Son bolsas y bolsas de dinero. Entonces se ha trasladado el beneficio que tenía la gente al beneficio del empresario.

Yo, opino, y tengo ya estudiado el sistema, donde el precio del boleto debería ser flotante. ¿Qué significa? primero eliminar los elementos, los Entes de control que no sirven para nada.

Yo en el año 1980-82, antes la Dirección Tránsito estaba el terminal de un ómnibus, en el primer piso, y ahí discutíamos con la contadora, presentaban los balances las empresas, etc. Y entonces se quería establecer el precio del costo. Las empresas, evidentemente, sus balances los manejan de alguna manera para que no se refleje la verdadera utilidad. Sin distorsionar los números, pero se usan compensaciones, devengamientos de gastos de tal manera de que el precio, en definitiva, se ve distorsionado, el costo se ve distorsionado.



Entonces, yo digo precio flotante ¿Por qué? Si aumenta el pasajero kilómetro, baja el precio. Si disminuye el pasajero kilómetro, aumenta el precio. Provocando, de esta manera un equilibrio y una competencia entre las distintas empresas. Ustedes, en mi época, la línea 3 tenía 4 pasajeros kilómetros. Y la de transporte del trole tenía 4 pasajeros kilómetros, la deficiencia del trole era que se cortaban las líneas y la gente no llegaba a trabajar nunca. La línea 3 tenía eso. Y la 1 tenía 1.20 – 1.30. Entonces no encontramos con que hay que recorridos que son más beneficiosos que otros. Por eso hay empresas más deficitarias y hay empresas en mejor estado, como ustedes verán. Si hacemos un sistema integral, donde cada empresa aporta una cantidad de ómnibus y todos participan del sistema, se van a ver equilibradas aquellas empresas que ganan con respecto a las que no ganan tanto.

Entonces, incentivarían a que la gente vaya a usar el transporte, el gobierno le conviene que el transporte esté usado por la gente y mientras más pasajero haya, menos va a salir el boleto. Esto es un sistema que se puede llevar adelante de tal forma de que no le va a perjudicar a la gente, el empresario va a haber racionalizado su ingreso. Y la gente va a solicitar como dice Lavalle u otras zonas, que los coches no están actualizados porque son viejos, etc.

Entonces, el sistema debe ser de precio flotante ¿Cuál es el precio del boleto? El real.

El verdadero real ¿Cuánto, 5.000? que sea 5.000, pero aumentemos la cantidad de pasajeros, para que esos 5.000 se mantengan siempre en 5.000, pero aumentar la calidad de pasajero unitariamente baja al precio. Entonces de esa manera, tenemos la posibilidad de tener, nosotros los consumidores, el dominio de la situación.

Y al Estado le va a convenir que aumente el pasajero kilómetro, porque de esa forma el costo del precio el boleto baja. En Brasil, yo estuve en Brasil para presentar un informe en el año, cuando Cobos era ministro de Obras y Servicios Públicos, que él me dijo 'mire yo de eso no entiendo nada' y me derivó a un secretario que él tenía, que le pregunté si había viajado en ómnibus y nunca había viajado en ómnibus, entonces le dije 'mire usted acá está acomodado, pero no porque sepa' y traje un proyecto de Brasil.

Donde en Brasil, por ejemplo, el pasajero sube por la parte de atrás del ómnibus, no por adelante, sube por atrás. Y atrás en el cubículo ese que queda, pone a un lisiado, ese lisiado saca, paga el boleto ahí, no hacer con tarjeta tal vez. Pero sacando a los lisiados del mercado completo, porque acá necesitamos como 3 o 4 lisiados por recorrido.



Entonces, el lisiado, como tiene subvención laboral, porque el Estado le reconoce eso, sería un costo menor para la empresa.

Otra cosa. El seguro de chofer tiene que ser por carnet, porque el chofer que tiene muchos choques o imprudencias, no puede obtener el seguro y, por lo tanto, no debe trabajar una persona que no tiene la capacidad de conducción.

Esto hace de que solo queden trabajando aquellas personas que sean eficientes y no tengan antecedentes, malos antecedentes de conducción.

Por otro lado, el pasajero, cuando sube al ómnibus, se traslada a la parte adelante y el chofer no cobra, ni toca, ni hace nada, solo bajan por adelante. ¿Cómo hacen las empresas? Las empresas cuando quieren aumentar un recorrido, el gobierno las exige el pavimento de todo el recorrido que tiene el ómnibus, lo tiene que pagar la empresa, no el Estado ¿Por qué? porque las empresas tienen ingreso suficiente para afrontar esto.

Y aquí uno de los problemas que estamos hablando, ustedes quieren disputar del precio del boleto. Diferenciado con el costo, el costo que establecen los señores o, perdón, las empresas que ustedes han analizado, son costos de producción, no son el costo del precio del boleto, porque está separado. Es el gobierno el que está pidiendo preguntemos qué le parece a la gente, a la gente le va a parecer mal el aumento, si es natural, cualquiera quiere gastar menos en el recorrido. Pero ¿por qué? porque no sabemos cuáles son los costos, y no sabemos cuáles son los costos porque no tenemos costo por pasajero, tenemos costo por kilómetro. Entonces las empresas andan vacías con los coches, recorriendo y dando vueltas, dando vueltas, y se encuentra con que ellos cobran por kilómetro andado. No importa si van llenos o vacíos.

Antiguamente, cuando las empresas tenían inspectores. En mi época tenía inspectores que subían al coche y me controlaban los boletos vendidos, y le picaban los boletos a la gente, etc. Hoy no existe eso, existe un control de vez en cuando que sube, que mira, pero no, no existe un verdadero control de la cantidad de pasajeros que llevan. Entonces los coches como les cuentan por kilómetros, a la empresa no le importa, le importa tener ingresos.

La falacia de pensar que el boleto sea costo cero, es una locura, porque lo paga el resto de gente. Aquí el problema de análisis, si el que no lo paga, lo termina el otro. Entonces en esto tenemos que ser claros, que el precio del boleto, hoy, la diferencia la terminamos pagando los que no subimos.



EMOP

Ente de la Movilidad Provincial

Yo por suerte, no, he andado muy pocas veces en ómnibus. Si he pertenecido a las empresas, pero siempre he tenido un coche y me manejo con mi coche, pero, aunque no suba al ómnibus termino pagando a través de los impuestos que cobra el Estado y subvenciones. Y las subvenciones a dónde van a parar en este momento, a la empresa, no al pasajero. Entonces tiene que ser al revés.

Una vez que esté estabilizado el sistema, entonces si considerar la posibilidad de que los alumnos viajen gratis, que los ancianos, como yo, tengamos la posibilidad de subir gratis al ómnibus, o los niños, o los estudiantes, o cuando iban a la universidad nacional de cuyo que tenían medio boleto, o el medio pasaje. Pero eso tiene que ser una vez que esté estabilizado el sistema. No podemos regalar la entrada si no sabemos cuáles son los costos nuestros.

Entonces, tenemos que tener claro, que el precio del boleto debe ser por pasajero-kilómetro, entonces la empresa que tenga poco pasajero kilómetro y va a cobrar poco.

En cambio, la empresa que tenga mucho pasajero kilómetro, va a cobrar más por su desarrollo y su ubicación. Pero yo le agregaría otra cosa. Falta competencia, es la competencia, la que nos va a brindar el límite a la empresa. Si usted tiene una empresa con un recorrido preestablecido por licitación, como ocurría siempre en el año, 77', 78', 80', 2011, donde se solicitaba el recorrido, ¿Qué pasaba? Esa era la empresa que tenía ese recorrido único, aquí no, debe ser liberado, cualquiera que tenga coche puede hacer el mismo recorrido en competencia con la empresa que tiene el mismo periodo, lugar. Entonces, de esa forma, el empresario sabe que, si desde Maipú viene una sola empresa a Mendoza o a los alrededores, el empresario de Maipú va a saber que tiene 2 o 3 tipos que tienen 2 o 3 ómnibus autorizado para controlar y que vengán en el mismo lugar y en los mismos recorridos. Entonces va a empezar a competir realmente, porque de la otra manera no tiene competencia y la competencia es lo único que va a servir de control y baja de precio o por lo menos ser más sincero frente al sistema, de la otra forma, es todo oculto, todo subsidiado, todo a la idea política/filosófica del estatal, que a mí no me representa en absoluto, lamentablemente el estado comete muchos errores en la evaluación de los sistemas de vida y se equivocan muchas cosas, y lo hace a través de un funcionario que lo ponen allá, si me ponen a mí, entonces estaríamos funcionando al revés, por eso depende de a quien coloquen es la idea de la persona, y creo que no es así. El sistema debe ser objetivo cuantitativo y cualitativamente, de esa manera, el sistema se podría establecer y mejorar tal vez a Lavalle que, si necesita un apoyo social, un apoyo-subsidio, y que no lo



EMOP

Ente de la Movilidad Provincial

necesita Maipú, y que no lo necesita Ciudad. Entonces se puede hacer un estudio para ver a quién subsidiamos y a quien no. Pero de esta forma estamos igualando a todos y el que paga todo es el ciudadano común, el hombre que anda a pie, lo esta pagando, y la diferencia entre lo que él paga... “vamos a suponer que usted paga un boleto de \$1500(Interrupción del Directorio “esta el tiempo cumplido”) y uno paga \$5000, la diferencia la paga el Estado, ¿y el Estado quiénes somos? ¿Quién es el Estado? Los ciudadanos, nosotros somos, quienes no viajamos y estamos pagando, así que, propongo, un precio de boleto flotante, una vez establecido, sube el pasajero-kilometro, baja el precio, baja el pasajero kilómetro, sube el precio. Es todo, gracias.

TURCUMAN, ROLANDO D.N.I. N° 16.555.839 (AUTAM) -AUSENTE-

ARENAS, CARLOS RODOLFO D.N.I. N° 13.946.673 (PROCONSUMER MENDOZA)

Buenos días a todos los presentes, que lástima que se fueron las personas de Lavalle, porque les quería hacer, antes de empezar mi exposición, una referencia en cuanto a lo que dijo el estudiante de derecho, de los 33 km que hay entre Lavalle y la Universidad Nacional de Cuyo. Yo me tomo un colectivo el grupo 600, en la Terminal, desde la base de El Borbollón y hago 2 trasbordos, que son gratuitos y llego a Álvarez Condarco, con \$1200 hoy, y ellos tienen que pagar, dijo algo de 3000 y pico, no me acuerdo, así que, el sistema, esta totalmente mal diseñado, este sistema Mendotran, está totalmente mal diseñado porque hay una incoherencia muy marcada y por algo vienen las personas de Lavalle en su mayoría, inclusive Funcionarios del consejo deliberante a expresarse en la Audiencia Pública.

Bueno, soy Carlos Arenas, usuarios muy frecuente y referente de ProConsumer (Asociación Protección Consumidora del Mercosur)

El sistema Mendotran cumple 7 años, por decreto del gobernador Cornejo, y comenzó a funcionar el 2 enero de 2019. Hoy cumpla 8 años participando en esta Audiencia Pública de la Secretaría de Transporte y de E.Mo.P. Comencé en esta misma sala, y el Mendotran (sistema de transporte público de pasajeros de colectivos urbanos) no se ha terminado de concretar, falta el 80% del parque automotor, recorridos, frecuencias, paradas, refugios, plataformas, rampas, postes, cartelera, información en tótem, que tótem creo que se llaman, que el único que funciona es el que está en Casa de Gobierno, los demás no funcionan ninguno, paradas de iluminación LED, señalización horizontal con demarcación con material termoplástico sobre el pavimento con un rectángulo con la leyenda “parada



EMOP

Ente de la Movilidad Provincial

bus”, el cordón pintado de amarillo y blanco con los colores de señalamiento internacional, la cartelera vertical que diga “Parada de Omnibus – Prohibido estacionar”, esto lo destaco puntualmente porque los automovilistas estacionan sus autos, camionetas, camiones en muchas paradas de la Ciudad de Mendoza, donde los móviles de los preventores no hacen nada, y muy poca vez vemos a motoristas de Tránsito de la Municipalidad realizar un acta de infracción. Ejemplo: Falta de seguridad para los usuarios-pasajeros en la parada de calle Perú, esquina Barcala, ubicada a 200 metros de la sede del E.Mo.P, a esta parada le falta todo, el poste está mal ubicado, esta sobre el puente de la rampa de discapacitados, sobre el vértice de la vereda noreste, es la más peligrosa de la ciudad, hay peligro de muerte para los usuarios, tanto como para el que espera, al bajar, al subir de los coches, porque no se arriban al cordón los autos camionetas, motos, bicicletas, pasan rápido, rozando a las personas usuarios, ni decir a las personas con discapacidades, invito a los funcionarios del E.Mo.P que comprobemos juntos lo que aquí expongo, lo sufro todos los días en esa parada porque soy usuario frecuente de esa parada en particular..

Reclamos de los usuarios: Grupo-Línea 653 La Pega/Lavalle – El Challao/Las Heras, suelo tomar a las 7 de la mañana en la calle Aristobulo del Valle 550 del Algarrobal, esta frecuencia pasa por el Hospital Carrillo y hasta el Polideportivo Polimeni de la Calle Roca de Las Heras, colapsa de pasajeros, de trabajadores, que toman en grandes cantidades principalmente en la calle Congreso, Ejercito Argentino y Lisandro Moyano, Olascoaga, San Luis, San Martín y Roca, ahí estamos hablando de las 7:30. Que por tratarse de personas usuarias que se trasladan a trabajar a los barrios privados como Dalvian, La Bastilla y demás. Ingresan a las 8, los choferes amables abren las 3 puertas para que suban todos y no dejar a nadie varados, de los trabajadores y trabajadores que se transportan en un transporte como si fueran ganado o latas de sardina, todos extremadamente apretados, que no nos permiten bajar ejemplo en la parada de la Calle Roca, frente a los consultorios médicos del PAMI, que vamos a los turnos de salud, preestablecido con horarios con un mes de anticipación. Se necesita en estos horarios picos de la mañana, mediodía y tarde, que aumenta tremendamente el uso del colectivo de usuarios, trabajadores, escolares, jubilados y demás, poner 2 coches modernos en el recorrido 653, con 5 minutos de diferencia o que circule el coche articulado conocido popularmente como gusanito para dar soluciones al problema.

Grupo-Línea 610/611 El Borbollón hasta el Barrio La Gloria y Barrio La Gloria hasta El Borbollón, estas líneas todo el tiempo están colapsadas de pasajeros, ¿Por qué? Porque están en los extremos de 2 barrios muy populares y son muy usadas por esas personas.



EMOP

Ente de la Movilidad Provincial

Grupo 500, Línea 546/535/547 – El Algarrobal – Bermejo – Centro – Hospital Laggomaggiore – Universidad Nacional de Cuyo – Dad – El Algarrobal – Bermejo – Hospital Notti. Principal reclamo: disminuyen la frecuencia los días sábado, siendo que las actividades son las mismas que de lunes a viernes, trabajadores en la construcción, comercio, casa de familia, industria, etc., a esto hay que sumarle que aumenta exponencialmente la cantidad de usuarios que circulan desde muy temprano hasta las 22h por las actividades económicas de la economía circular de las ferias del algarrobal, que triplica la cantidad de usuarios, nunca se ve un inspector uniformado del E.Mo.P y de las empresas, de los grupos 500 o 600, solicito las mismas frecuencias de los días lunes a viernes.

Hablando de inspectores, del E.Mo.P uniformados con camisas blancas que dicen “E.Mo.P” solo se ven 3 en la parada de Calle Beltrán y Montecaseros de Ciudad, no sabemos que función cumplen, porque siempre están conversando y fumando los muchachos.

Unidades, coches, colectivos de todos los grupos, siguen circulando coches viejos con más de 10 años de antigüedades, con amortiguadores reventados, sin aire acondicionado, sin calefacción, ventanilla rota, butacas rotas, sin higiene, unidades obsoletas que tendrían que estar fuera del servicio, los usuarios lo padecemos, no así los funcionarios del E.Mo.P o de la Secretaría de Transporte que se mueven en camionetas de alta gama, nunca los he visto transportarse en los colectivos de los grupos a lo que ellos mismos administran, desde el Ente y el gobierno. No conocen en persona en la realidad, o si, y miran para otro lado, protegiendo a los dueños de la empresa.

Bueno, en referencia a los grupos 110/120/130 también se ven muchas unidades antiguas y ese es el grupo de STM. En el 2025 sumaron la cantidad de 16 coches modernos con tecnología LED, son suaves, son cómodos, silenciosos, con aire acondicionado, calefacción, pero son obsoletos, y no son sustentables, ¿Por qué? Porque son a GNC y también contaminan el ambiente, por lo tanto, seguimos atrasando en vez de progresar, en vez de ser eléctricos no, incorporan coches de GNC que en el mundo no se usan más, pero acá lo usaron como propaganda política, antes del día de las elecciones.

Bueno, con referencia al tema de los aumentos del pasaje, en abril del 2025, el boleto estaba a 850 y aumentó 1000 pesos. Eh, estuvieron demorados como 4 meses en definir el aumento, el gobernador, aumentó el 17,7%. Después de las elecciones nos aumentaron el 40%, año electoral, primero, en 2 tramos, en noviembre, \$1200 y ahora, a partir del 1 o 2 de



enero a \$1400. En total, aumentaron en el 2025, el 58% del pasaje. Bueno, y la inflación, anual, del 2025 fue del 30%.

Bueno, ahora, en el presupuesto que se acaba de aprobar a nivel nacional para el 2026, están hablando, o mejor dicho, dice el presupuesto que envió el Poder Ejecutivo al Congreso de la Nación del 10,1%, tendríamos que tener en cuenta ese número porque los salarios no aumentan en relación a la inflación, aumentan mucho menos, 1% o 2% depende el rubro.

Bueno, y ahora quiero hacer, que lástima que se me fueron los lavallinos, porque tuve la oportunidad de recorrer todo el secano Lavallino, 1300 kilómetros (Intervención del Directorio “está el tiempo cumplido”) Si, déjeme ocupar el tiempo de Busoni, es muy cortito y le voy a entregar este documento.

Tuve la oportunidad de recorrer en septiembre y octubre, todo el secano lavallino, contratar una camioneta 4x4 para poder andar por esos caminos y me encontré con una realidad de los pobladores de Laguna del Rosario, San José y Asunción, como ya lo han referido los vecinos de Lavalle, el tema de las tarifas, el tema de las frecuencias y de los horarios, de los colectivos que no son aptos para esos caminos o para esas distancias, las condiciones de los vehículos, me toco ir hasta el Retamo, tengo fotografías y videos de los demás, de un coche en particular, que siempre ponen el mismo coche, que debe ser el coche más antiguo que tiene la empresa Prestaciones S.A., es una inmundicia, no le andan las luces, todo roto, los pasajeros viajan como ganado, la verdad, que ustedes tendrían como funcionarios del E.Mo.P subirse y acompañar y constatar y exigirle coches adecuados ya que prestaciones a vencido su concesión hace varios años, como dijeron acá, por lo menos, ya que le han extendido la concesión, que pongan coches adecuados para ese lugar.

Sumado a eso, lo que quiero agregar, es que la concesión de alta montaña, es precaria, lo vengo diciendo en todas las audiencias, Andesmar tiene una concesión precaria, lo mismo que la de PRESTACIONES S.A. en Lavalle, y no se llama licitación, vamos a seguir insistiendo, porque hay un monopolio del transporte en media y larga distancia en esta Provincia, se tiene que terminar con esto.

Bueno, le dejo el petitorio de los vecinos de Laguna del Rosario, San José y Asunción de Lavalle. Muchas gracias.

GERENTE – MUNUERA, CRISTIAN



EMOP
Ente de la Movilidad Provincial

No habiendo más inscriptos, damos por finalizada la Audiencia.



Gobierno de la Provincia de Mendoza
República Argentina

Hoja Adicional de Firmas
Comprobante

Número:

Mendoza,

Referencia: DESGRABACIÓN AUDIENCIA PÚBLICA

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 45 pagina/s.



Mendoza, 06 de enero 2026

Sra. Vicepresidente

Ente de la Movilidad Provincial

Dra. Agustina Llaver

Ref. EX-2025-088988472-GDEMZA-EMOP Actualización Costo
Kilometro Transporte de Pasajeros **URBANO – MEDIA Y LARGA
DISTANCIA-BICITRAN: AUDIENCIA PUBLICA**

Vista la Audiencia Publica celebrada el día 29/12/2025, la que fuera dispuesta mediante Resolución 3760/2025 del Ente de la Movilidad provincial – EMOP-, Audiencia en la que se trató la metodología y actualización del costo kilometro que se les paga a las empresas de Transporte Publico Regular de Pasajeros mediante ómnibus del Área Metropolitana del Gran Mendoza, la actualización del costo kilómetro de las empresas de la Media y Larga Distancia, y el estudio de costos del Bicitran, y, de acuerdo a las observaciones planteadas en dicha Audiencia por los distintos oradores, se responden por la presente cada una de dichas observaciones, en el orden en que fueron desarrolladas.

Cabe aclarar que, de las observaciones planteadas por los participantes, se responderán solo los aspectos técnicos y de incumbencia de este Ente de la Movilidad.

GONZALVES FARFAN WALTER

De acuerdo a lo manifestado por el Sr Walter Gonzalves, en su carácter de Usuario y representante de la municipalidad de Lavalle, se informa lo siguiente:

''



EMOP

Ente de la Movilidad Provincial

Respecto a lo manifestado sobre la empresa Prestaciones, en lo que respecta a la antigüedad de la concesión, manifestando que la misma no se adapta a las necesidades de los usuarios del transporte en el Departamento de Lavalle, sugiero realizar el reclamo ante la Subsecretaria de Transporte, que es quien planifica el Transporte en la Provincia. Independientemente de ello, le informo que la ultraactividad en las concesiones de servicios públicos es una herramienta legal para mantener la prestación ininterrumpida de un servicio esencial cuando el contrato original ha vencido, prolongando sus efectos bajo el amparo de la ley o el propio contrato hasta una solución definitiva, protegiendo así el interés general. Por tal motivo, se tiene que seguir aplicando la metodología establecida en los pliegos y en la Resolución 191/2003 -aunque estén vencidos- hasta tanto se llame a una nueva Licitación.

MARIO VADILLO

De acuerdo a lo manifestado por el Sr. Mario Vadillo, en su carácter de representante del Partido Verde, informo lo concerniente a esta área:

Respecto al planteo sobre el monto destinado a subsidiar al transporte en el año 2026, sugiero realizarlo en la Subsecretaria de Transporte, ya que este Ente de la Movilidad solo realiza los estudios técnicos del costo del transporte público de pasajeros.

Respecto a lo manifestado en relación a la tarifa, se informa que del total que paga el usuario, ingresa al estado cerca del 46 %, producto de las gratuidades existentes, que paso a enumerar:

''



GRATUIDAD	DESCUENTO
Estudiante PRIMARIO	60% de descuento
Estudiante SECUNDARIO	50% de descuento
Estudiante UNIVERSITARIO	50% de descuento
Personal de BOMBEROS VOLUNTARIOS	Gratuito 100% de descuento
CELADORES	Gratuito 100% de descuento
Personal DOCENTE	Gratuito 100% de descuento
Personas con DISCAPACIDAD	Gratuito 100% de descuento
JUBILADOS	50% de descuento
MAYORES DE 70 AÑOS	Gratuito 100% de descuento
USUARIO FRECUENTE	desde el viaje 1 al 20. Sin descuento
	desde el viaje 21 al 40. 40% de descuento
	desde el viaje 41 al 80. 50% de descuento
	a partir del viaje 81. 20% de descuento
LEY 7811	Gratuito 100% de descuento

A dicha enumeración, se le agrega la tarifa Social, con un descuento aproximado del 55 % en el valor de la misma.

Respecto al planteo sobre la ausencia de datos reales, y para mayor abundamiento informamos que existe un sistema de medición de kilómetros y frecuencias, instalados en las unidades -WARA- con el que se

''



miden los kilómetros, las frecuencias, incumplimientos de horarios, en forma online, lo cual nos permite aplicar la sanción inmediatamente. Ante cualquier inquietud, puede acercarse a este Ente de la Movilidad.

Respecto a la metodología para el calculo de los costos, le informo que para determinar el costo kilómetro, se confeccionó una matriz, con distintos parámetros y rubros a considerar. Dicha matriz, se incorporó a los pliegos, y fueron aprobadas mediante Decreto 784/2018, por lo que las empresas deben ajustarse a ella, al igual que el EMoP.

Dicha matriz resulta adecuada para cuantificar los componentes de costos de una empresa, tanto en nuestro sistema de transporte como en otros similares situados en diferentes ciudades del mundo.

Respecto a la antigüedad del parque móvil, le informo que la antigüedad promedio del mismo es de 5 años, habiéndose renovado durante este 2025, casi el 13% de las unidades.

BUSONI CARLOS

Visto lo manifestado por el señor Busoni Carlos en representación de la oficina de derechos humanos de la Municipalidad de Maipú, en relación al aumento que se produjo en la tarifa, se informa que es potestad del poder ejecutivo establecer la misma, por lo que sugiero realizar el planteo en la Subsecretaria de Transporte.

Se informa, además, que, del total de la tarifa actual, ingresa al estado cerca del 46 %, producto de las gratuidades existentes, que paso a enumerar:

''



GRATUIDAD	DESCUENTO
Estudiante PRIMARIO	60% de descuento
Estudiante SECUNDARIO	50% de descuento
Estudiante UNIVERSITARIO	50% de descuento
Personal de BOMBEROS VOLUNTARIOS	Gratuito 100% de descuento
CELADORES	Gratuito 100% de descuento
Personal DOCENTE	Gratuito 100% de descuento
Personas con DISCAPACIDAD	Gratuito 100% de descuento
JUBILADOS	50% de descuento
MAYORES DE 70 AÑOS	Gratuito 100% de descuento
USUARIO FRECUENTE	desde el viaje 1 al 20. Sin descuento
	desde el viaje 21 al 40. 40% de descuento
	desde el viaje 41 al 80. 50% de descuento
	a partir del viaje 81. 20% de descuento
LEY 7811	Gratuito 100% de descuento

A dicha enumeración, se le agrega la tarifa Social, con un descuento aproximado del 55 % en el valor de la misma.

Respecto al planteo sobre la eliminación del servicio directo Maipú-UNC, sugiero sea planteado dicho reclamo en la Subsecretaria de Transporte.

''



EMOP

Ente de la Movilidad Provincial

Respecto al planteo de que el año próximo la tarifa del transporte debería ser de 0 pesos, sugiero realizarlo ante los organismos competentes.

GRIFFONE GLADYS

De acuerdo a lo manifestado por la Sra. Gladys Griffone, en su carácter de funcionaria de la Municipalidad de Lavalle, informo lo siguiente:

Respecto al planteo sobre la antigüedad de la Licitación que data del año 2009 y la necesidad de realizar una nueva Licitación, sugiero realizarlo ante la Subsecretaria de Transporte, al igual que el planteo sobre la cantidad de distritos del departamento de Lavalle que no cuentan con servicio de Transporte.

Sobre el relevamiento realizado para detectar las necesidades de transporte de los habitantes del departamento de Lavalle, sugiero solicitar información a la Subsecretaria de Transporte.

Respecto a lo manifestado sobre la tarjeta sube implementada recientemente y que los beneficios de la misma no han llegado al departamento, y además que muchas paradas no están cargadas en la app del Mendotran, sugiero sea la Subsecretaria de Transporte, quien responda ese punto.

Respecto de que la tarifa desde Lavalle a Mendoza, pasaría a costar en el 2026 \$6.000, le informo que dicha tarifa a partir del 01 de enero de 2026, será de \$ 3.900.

GRIFFONE ENZO

''



EMOP

Ente de la Movilidad Provincial

De acuerdo a lo manifestado por el Sr. Enzo Griffone, en su carácter de Usuario y representante de la Municipalidad de Lavalle, informo lo siguiente:

Respecto a lo manifestado sobre cómo ha perjudicado a los estudiantes las políticas del gobierno Nacional, no es este el ámbito donde se deben plantear.

Respecto al planteo sobre que en esta audiencia se está tratando un nuevo aumento en la tarifa, se informa que lo que se trató en la audiencia es la actualización de los costos de las concesionarias de transporte. Es potestad del Poder ejecutivo la decisión de aumentar o no la tarifa. Se aclara que la tarifa desde Lavalle a Mendoza a partir del 01/01/2026, será de \$ 3.900.

Respecto a lo manifestado sobre el mantenimiento de las unidades, se informa que este Ente de la Movilidad, controla el estado y seguridad de las unidades, habiendo confeccionado durante el año 2025, 52 actas de infracción a la empresa Prestaciones S.A..

MARTINO PARES, GUADALUPE

De acuerdo a lo manifestado por la Sra. Guadalupe Martino, en su carácter de estudiante y presidenta del Concejo deliberante del departamento de Lavalle, informo lo siguiente:

Respecto al planteo sobre la cantidad de distritos que no cuentan con servicio de Transporte en el departamento de Lavalle, y las pocas frecuencias, sugiero realizar el reclamo ante la Subsecretaria de

''



EMOP

Ente de la Movilidad Provincial

Transporte, para que analicen la documentación técnica sobre encuestas digitales presentada por uds.

Respecto a la tarifa, le informo que en esta audiencia se trata la actualización de los costos del transporte. El aumento en la tarifa es potestad del Poder Ejecutivo. Independientemente de lo expuesto, se informan las gratuidades a las que pueden acceder los usuarios del transporte, a las que se les suman los descuentos por el uso de la tarjeta sube implementada en departamento de Lavalle:

''



GRATUIDAD	DESCUENTO
Estudiante PRIMARIO	60% de descuento
Estudiante SECUNDARIO	50% de descuento
Estudiante UNIVERSITARIO	50% de descuento
Personal de BOMBEROS VOLUNTARIOS	Gratuito 100% de descuento
CELADORES	Gratuito 100% de descuento
Personal DOCENTE	Gratuito 100% de descuento
Personas con DISCAPACIDAD	Gratuito 100% de descuento
JUBILADOS	50% de descuento
MAYORES DE 70 AÑOS	Gratuito 100% de descuento
USUARIO FRECUENTE	desde el viaje 1 al 20. Sin descuento
	desde el viaje 21 al 40. 40% de descuento
	desde el viaje 41 al 80. 50% de descuento
	a partir del viaje 81. 20% de descuento
LEY 7811	Gratuito 100% de descuento

A dicha enumeración, se le agrega la tarifa Social, con un descuento aproximado del 55 % en el valor de la misma.

"



EMOP

Ente de la Movilidad Provincial

SANJURJO VICTORIA

Visto lo manifestado por la señora Sanjurjo Victoria, en su carácter de representante de la Juventud peronista de Lavalle, respecto a la falta de recorridos y frecuencias ocasionando aislamiento en distintos distritos del departamento, sugiero la presentación del pedido ante la Subsecretaria de transporte donde se plantee dicha situación.

Respecto a la utilización de colectivos comunes y no los correspondientes a la Media Distancia, sugiero realizar el planteo ante la Subsecretaria de Transporte, que es quien autoriza las unidades que prestan el servicio de transporte.

Respecto a lo planteado sobre la onerosidad de las tarifas, si bien es potestad del Poder Ejecutivo la fijación de las mismas, se enumeran a continuación, tal como lo expresado en párrafos anteriores, los descuentos y gratuidades vigentes:

''



GRATUIDAD	DESCUENTO
Estudiante PRIMARIO	60% de descuento
Estudiante SECUNDARIO	50% de descuento
Estudiante UNIVERSITARIO	50% de descuento
Personal de BOMBEROS VOLUNTARIOS	Gratuito 100% de descuento
CELADORES	Gratuito 100% de descuento
Personal DOCENTE	Gratuito 100% de descuento
Personas con DISCAPACIDAD	Gratuito 100% de descuento
JUBILADOS	50% de descuento
MAYORES DE 70 AÑOS	Gratuito 100% de descuento
	desde el viaje 1 al 20. Sin descuento
USUARIO FRECUENTE	desde el viaje 21 al 40. 40% de descuento
	desde el viaje 41 al 80. 50% de descuento
	a partir del viaje 81. 20% de descuento
LEY 7811	Gratuito 100% de descuento

A dicha enumeración, se le agrega la tarifa Social, con un descuento aproximado del 55 % en el valor de la misma.

FRANCISCO CARTELLO

De acuerdo a lo manifestado por el Sr. Cartello, como representante del Centro Empleados de Comercio, le informo en base a lo manifestado:

''



EMOP

Ente de la Movilidad Provincial

Respecto al planteo sobre los consumos incluidos en la matriz de costos, y que no se controlan, se le informa que para determinar el costo kilómetro, se confeccionó una matriz, con distintos parámetros y rubros a considerar. Dicha matriz, se incorporó a los pliegos, y fueron aprobadas mediante Decreto 784/2018, por lo que las empresas deben ajustarse a ella, al igual que el EMoP. Dicha matriz resulta adecuada para cuantificar los componentes de costos de una empresa, tanto en nuestro sistema de transporte como en otros similares situados en diferentes ciudades del mundo.

Algunos parámetros de la matriz inicial, fueron modificados luego de auditorias realizadas a las empresas. Se le informa, además, que mediante la Resolución 2984/2024 del EMOP, se realiza un control de los gastos de mantenimiento de las unidades en que incurren las empresas.

Respecto al planteo de que las tarifas de Mendoza son una de las mas bajas del país, y que según lo expresado por el Sr. Cartello, es solo para los primeros 10 km, le informo que tal situación no es así, ya que existe una sola tarifa para todo el Gran Mendoza (salvo los servicios diferenciales que tienen una tarifa mayor). Ejemplo los usuarios del grupo 700 que llegan hasta El Carrizal, pagan la tarifa mínima.

Respecto a la propuesta sobre paradas segura, sugiero presentar el reclamo ante la Subsecretaria de Transporte.

RIVAROLA CARLOS ARTURO

Visto lo manifestado por el Sr. Rivarola, en su carácter de usuario del transporte público, informo en base a lo planteado:

''



EMOP

Ente de la Movilidad Provincial

Respecto a lo planteado sobre que “el valor del boleto debería ser flotante, si aumenta el pasajero kilómetro, baja el precio y si disminuye el pasajero km, sube el precio, y que se tiene que aplicar el precio real del boleto, y una vez que se establezca el sistema, aplicar las gratuidades”, este no es el organismo al que debe realizar el planteo, ya que como lo expresado anteriormente, es potestad del Poder Ejecutivo, la fijación de las tarifas.

Independientemente de lo expresado en el párrafo anterior, esta Subdirección de tarifas del Emop, realiza el cálculo del costo km, pero también determina cuanto es la tarifa que permite cubrir ese costo km. Para ello saca el cociente entre el costo por km determinado, y el Índice de pasajeros km. (IPK) Por supuesto que, si el IPK aumenta, baja la tarifa que cubre los costos y el sistema tiende a ser más eficiente. Se informa además que dentro de la fórmula para el pago de los costos a los concesionarios, hay un componente que analiza si los pasajeros aumentaron o disminuyeron respecto a igual periodo del año anterior. Se subsidie a la demanda, o se subsidie a la empresa, el subsidio va a seguir existiendo.

CARLOS ARENAS

Visto lo manifestado por el Sr. Arenas, en su carácter de usuario, y en representación de PROCONSUMER Mendoza se informa en base a lo que surge de su presentación.

Respecto al planteo que desde que se inició el Mendotran, falta el 80 % del parque automotor, paradas, refugios y demás, sugiero realizar el planteo ante la Subsecretaría de Transporte.

Respecto al reclamo de los usuarios de las Líneas 653, 610,611, 546,535,547 sugiero que informe al respecto la Subsecretaría de

”



EMOP

Ente de la Movilidad Provincial

Transporte, al igual que los planteos sobre la Sociedad de Transporte Mendoza STM y sobre el Grupo 400 de Alta Montaña.

En relación a lo planteado sobre el mantenimiento de las unidades, se informa que las empresas tienen la obligación de realizar las revisiones técnicas de las unidades de acuerdo a lo establecido en la Ley 9086 y la Resolución 2205/2024. El Ente de la Movilidad realiza todos los días controles a las unidades, y se controla el cumplimiento de la revisión técnica obligatoria, multándose a quienes no cumpla lo establecido en la normativa.

Respecto al planteo sobre las deficiencias en las paradas de colectivos, sugiero informe al respecto la Subsecretaria de Transporte.

Respecto a lo planteado sobre el aumento en la antigüedad del parque móvil, sugiero realice el pedido a la Subsecretaria de Transporte. Independientemente de ello, le informo que el parque móvil del servicio urbano tiene una antigüedad promedio de 5 años, habiéndose renovado durante el año 2025, un 13% de unidades cero km

Habiendo respondido las principales observaciones y/ o consultas realizadas por los oradores, se remiten las presentes actuaciones a los efectos de la continuidad del trámite.

CDRA. LILIANA FOGLIENI
SUBDIRECCION DE CONTROL Y
TARIFAS

''



Gobierno de la Provincia de Mendoza
República Argentina

Hoja Adicional de Firmas
Comprobante

Número:

Mendoza,

Referencia: CONTESTACION DESGRABADO AUDIENCIA DEL 29-12-2025

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 14 pagina/s.