



SEÑOR PRESIDENTE

DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO
HONORABLE CONCEJO DELIBERANTE

DE LA CIUDAD DE LA PLATA

Quienes suscriben la presente:

SINDICATO INDEPENDIENTE DE REMISEROS, entidad sindical con personería gremial N.º 1757, en representación de trabajadores comprendidos dentro de su ámbito de actuación;

y

CÁMARA EMPRESARIAL DE PROPIETARIOS DE AGENCIAS DE REMIS (C.E.P.A.R.), entidad con personería jurídica N.º 24159, en representación del sector empresario de agencias habilitadas;

constituyendo domicilio a los efectos correspondientes y acreditando representación mediante la documentación pertinente, comparecen y respetuosamente dicen:

I. OBJETO

Que venimos a solicitar que, previo al tratamiento de proyectos de modificación normativa vinculados al transporte individual de pasajeros mediante aplicaciones digitales, esa Comisión disponga una instancia previa de evaluación técnica, institucional y regulatoria respecto del funcionamiento actual del sistema habilitado y de las modalidades actualmente desarrolladas mediante plataformas.

La presente solicitud no tiene por objeto cuestionar la utilización de aplicaciones ni la incorporación de innovación tecnológica.



Por el contrario, se solicita que se evalúe si determinadas modalidades de prestación desarrollan actividades funcionalmente comparables con las actualmente realizadas dentro del sistema habilitado y si corresponde considerar criterios regulatorios consistentes para actividades equivalentes.

II. ANTECEDENTES

El sistema de remises habilitado en el Partido de La Plata constituye una actividad regulada municipalmente mediante la Ordenanza Municipal N.º 9215 y normas complementarias.

Las agencias habilitadas desarrollan su actividad cumpliendo obligaciones administrativas, fiscales, operativas y organizativas que incluyen infraestructura, atención continua, herramientas tecnológicas, mecanismos de control y seguimiento del servicio.

Asimismo, la actividad cuenta con representación institucional tanto del sector empresario como sindical y se desarrolla dentro de un marco organizativo y colectivo vigente.

III. INCORPORACIÓN DE TECNOLOGÍA AL SISTEMA HABILITADO

Se pone especialmente en conocimiento de esa Comisión que el sistema actualmente habilitado ya incorpora herramientas tecnológicas consistentes en:

- a) solicitud digital de viajes mediante aplicaciones;
- b) despacho automático de unidades;
- c) geolocalización;
- d) seguimiento operativo en tiempo real;
- e) control de recorridos;
- f) administración digital de viajes;
- g) trazabilidad operativa.

Por ello, el uso de aplicaciones móviles no constituye por sí solo una característica exclusiva de nuevas modalidades de prestación.



IV. NECESIDAD DE EVALUACIÓN FUNCIONAL

Se solicita que, previo a cualquier modificación normativa, se evalúe si determinadas modalidades de transporte gestionadas mediante plataformas desarrollan funciones operacionalmente comparables con las actualmente realizadas por agencias habilitadas.

A tal efecto se solicita analizar, entre otros aspectos:

- a) captación del pasajero;
- b) asignación del vehículo;
- c) seguimiento del servicio;
- d) administración operativa;
- e) determinación de condiciones económicas;
- f) mecanismos de control;
- g) trazabilidad del viaje.

V. MARCO REGULATORIO E INSTITUCIONAL

Las entidades firmantes consideran pertinente que se analice si actividades funcionalmente equivalentes deben ser objeto de tratamiento regulatorio equivalente o si corresponde establecer mecanismos específicos de adecuación normativa.

Asimismo, se solicita ponderar que el sistema actualmente habilitado ya funciona dentro de una estructura institucional, operativa y colectiva existente.

En consecuencia, se solicita determinar:

- a) si determinadas modalidades presentan equivalencias funcionales con el sistema habilitado;
- b) cuáles son los criterios jurídicos y regulatorios que justifican tratamientos diferenciados;



- c) si corresponde considerar mecanismos de adecuación o incorporación regulatoria.

VI. PRUEBA QUE SE OFRECE

Se deja ofrecida la siguiente documentación para acompañar oportunamente:

1. Copia de personerías y documentación institucional de las entidades firmantes.
2. Documentación que acredite representación y funcionamiento institucional.
3. Anexos I, II, III y IV; técnicos y comparativos que permitan evaluar el funcionamiento operativo del sistema actualmente habilitado.

VII. PETITORIO

Por lo expuesto solicitamos:

1. Se tenga por presentada esta solicitud.
2. Se convoque a instancia de exposición técnica.
3. Se otorgue participación institucional a las entidades representativas del sector.
4. Se evalúe técnicamente la equivalencia funcional entre modalidades de prestación.
5. Se considere el análisis precedente antes del tratamiento de modificaciones regulatorias.
6. Se agreguen los anexos acompañados como parte integrante de la presente.



ANEXO I

–CUADRO COMPARATIVO DE FUNCIONES OPERATIVAS Y MARCO REGULATORIO

Función analizada	Agencias habilitadas de remís	Plataformas digitales	Referencia regulatoria actual
Recepción del pedido del pasajero	Sí	Sí	Ordenanza Municipal N.º 9215
Solicitud mediante aplicación móvil	Sí	Sí	Ordenanza Municipal N.º 9215
Asignación de vehículo	Sí	Sí	Ordenanza Municipal N.º 9215
Geolocalización del vehículo	Sí	Sí	Ordenanza Municipal N.º 9215
Seguimiento del viaje en tiempo real	Sí	Sí	Ordenanza Municipal N.º 9215
Administración operativa del viaje	Sí	Sí	Ordenanza Municipal N.º 9215
Control del servicio	Sí	Sí	Ordenanza Municipal N.º 9215
Traslado del	Sí	Sí	Ordenanza



Función analizada	Agencias habilitadas de remís	Plataformas digitales	Referencia regulatoria actual
pasajero entre puntos determinados			Municipal N.º 9215
Registro y trazabilidad del viaje	Sí	Sí	Ordenanza Municipal N.º 9215
Gestión de conductores o vehículos	Sí	Sí	Ordenanza Municipal N.º 9215
Prestación continua del servicio	Sí	Según modalidad	Ordenanza Municipal N.º 9215

Observación:

La presente matriz tiene finalidad exclusivamente descriptiva e institucional.

La referencia normativa corresponde al régimen actualmente aplicable al sistema habilitado de remises.

Respecto de otras modalidades, esta presentación solicita únicamente que se evalúe si corresponde considerar mecanismos de adecuación o tratamiento regulatorio.



ANEXO II

– EJEMPLO DESCRIPTIVO DEL FUNCIONAMIENTO OPERATIVO DEL SISTEMA HABILITADO

Objetivo:

Describir el circuito operativo actualmente utilizado por agencias habilitadas que incorporan herramientas digitales para la prestación del servicio.

Ejemplo de secuencia operativa:

Solicitud del pasajero ; Aplicación de agencia habilitada ; Recepción del pedido por sistema de despacho ; Asignación automática o asistida de vehículo ; Confirmación al pasajero ; Seguimiento georreferenciado del vehículo : Inicio del viaje ; Control operativo y trazabilidad

Finalización del viaje y cierre del servicio

Funciones observables:

- Recepción digital del viaje.
- Asignación de unidad.
- Geolocalización.
- Seguimiento operativo en tiempo real.
- Registro del recorrido.
- Administración del servicio.
- Control permanente del estado operativo.

Observación:

La incorporación del presente anexo tiene carácter exclusivamente descriptivo.



Su objeto consiste en aportar elementos técnicos para el análisis institucional respecto del funcionamiento actual del sistema habilitado y su incorporación de herramientas tecnológicas.

ANEXO III –

EJEMPLOS DE HERRAMIENTAS TECNOLÓGICAS UTILIZADAS EN EL SISTEMA HABILITADO

Objetivo:

Ilustrar la incorporación de herramientas digitales actualmente utilizadas por agencias habilitadas para la prestación del servicio.

Los siguientes ejemplos tienen finalidad exclusivamente descriptiva y no representan un listado exhaustivo.

A. Sistema de despacho y control operativo – GEO DAC

Funciones observables:

- recepción digital de solicitudes de viaje; • administración de pedidos;
 - asignación de unidades; • geolocalización; • seguimiento operativo;
 - control de flota; • registro del servicio.
- B. Plataforma de solicitud y gestión de viajes – MAGIIS

Funciones observables:

- solicitud de viajes mediante aplicación móvil; • interacción digital con el pasajero; • asignación de vehículo; • identificación del servicio; • seguimiento del recorrido; • registro del viaje; • herramientas de administración operativa.

Observación:



La incorporación de herramientas tecnológicas dentro del sistema habilitado evidencia que la utilización de aplicaciones digitales constituye actualmente una modalidad operativa ya presente en la actividad regulada.

La referencia a soluciones tecnológicas concretas posee finalidad exclusivamente descriptiva y no implica valoración jurídica respecto de terceros ni afirmación sobre encuadres regulatorios.

Se solicita que estos antecedentes sean considerados al momento de analizar si determinadas modalidades de prestación presentan equivalencias funcionales con el sistema actualmente regulado.

ANEXO IV

– INDICADORES ECONÓMICOS COMPARATIVOS

Objetivo:

Aportar información económica descriptiva respecto de la evolución de la actividad de transporte individual de pasajeros desarrollada mediante vehículos habilitados.

Unidad de análisis:

Turno operativo de 12 horas.

Período comparativo:

Marzo 2020 – Marzo 2026.

Indicador	Marzo 2020	Marzo 2026	Variación aproximada
Facturación bruta por turno (12 hs)	\$70.000	\$110.000	+57%
Cantidad promedio de viajes por turno	24	14	-41,7%
Viajes por hora	2,00	1,17	-41,5%



Inflación acumulada (IPC – referencia período)	Base 100	+3.400% aprox.	Contexto macroeconómico
Precio GNC (\$/m ³)	\$18–22 aprox.	\$650–850 aprox.	+3.000% aprox.
Precio vehículo de referencia – Fiat Cronos 0 km	\$909.900 – \$1.078.300	\$31.600.000 – \$39.180.000	+3.400% aprox.

Observaciones:

1. El dato de inflación se incorpora únicamente como referencia macroeconómica de contexto.
2. El valor del GNC corresponde a precios de referencia y podrá sustituirse por valores documentados del sector para mantener homogeneidad metodológica.
3. El vehículo utilizado como referencia corresponde al Fiat Cronos por tratarse de una unidad representativa dentro de la actividad.
4. Los datos de viajes y facturación fueron aportados por el sector y poseen finalidad exclusivamente descriptiva.
5. La presente información se incorpora únicamente como antecedente económico complementario para el análisis institucional y regulatorio.

Fuentes de referencia:

- IPC acumulado: INDEC (serie de precios al consumidor).
- GNC: referencias públicas de mercado nacional.
- Vehículo de referencia: listas públicas de mercado automotor.

