MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO

SUB-DIRECCION DE MESA GENERAL DE ENTRADAS,
NOTIFICACIONES Y ARCHIVO GENERAL.

Año: 2026

Fecha de Iniciación: 18/05/2026

Matrícula	Número	Alcance	Cuerpo	Copia Cuerpo
0	248	0	0	0

INICIADOR

649 - SECRETARIA DE AMBIENTE Y ESPACIO PUBLICO

DOMICILIO

MOTIVO

PROYECTO DE ORDENANZA

UBICACION CATASTRAL

MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO
FOLIO
1

Ref. Exp. 248/2026

A SEÑORA LAURA LEALI

SECRETARÍA LEGAL Y TÉCNICA

S_____/_____D

INFORME TÉCNICO – JURÍDICO

I. OBJETO

El presente informe tiene por objeto analizar la situación operativa, técnica y jurídica vinculada a la prestación del servicio público de transporte automotor de pasajeros correspondiente a la Línea Municipal N° 707 del Partido de San Isidro, explotada por la firma Micro Ómnibus General San Martín S.A.C. (M.O.G.S.M.), a fin de determinar la procedencia de impulsar las medidas administrativas e institucionales necesarias para garantizar la continuidad, regularidad y eficiencia de dicho servicio público esencial.

La evaluación comprende tanto el estado actual de prestación del servicio como los antecedentes administrativos relevantes, el marco normativo aplicable y las distintas acciones adoptadas por el Municipio tendientes a sostener la continuidad operativa de la línea frente a los reiterados incumplimientos registrados por parte de la empresa prestataria.

En particular, se analiza la configuración de causales objetivas de incumplimiento grave, paralización injustificada, abandono material del servicio e incapacidad operativa y económica para sostener la adecuada explotación de la línea, circunstancias que afectan directamente la normal prestación del servicio público y comprometen de manera sustancial el interés público involucrado.

Asimismo, corresponde considerar que el servicio prestado por la Línea 707 reviste carácter esencial para la movilidad urbana del distrito, en tanto constituye una herramienta indispensable para garantizar el acceso cotidiano de los vecinos a centros de trabajo, establecimientos educativos, servicios de salud, nodos ferroviarios y principales corredores de conectividad interna del Partido.

En este contexto, y teniendo especialmente en consideración la necesidad de resguardar el derecho de los usuarios a una prestación continua, regular, segura y eficiente, así

MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO
FOLIO
2

como el deber del Municipio de ejercer el poder de policía sobre los servicios públicos de su competencia, el presente informe concluye en la necesidad de promover la declaración de caducidad de la concesión y/o permiso de explotación actualmente detentado por la prestataria, la reversión de los recorridos y trazas a la jurisdicción municipal y la adopción de las medidas institucionales necesarias para la regularización integral del servicio.

A tales fines, se propicia la intervención del Honorable Concejo Deliberante a efectos de que ese honorable cuerpo deliberativo sancione el proyecto de ordenanza que se acompaña, en virtud de las competencias que le resultan propias conforme la Ley Orgánica de las Municipalidades, la Ordenanza General N° 144 y el restante marco normativo aplicable.

II. ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS

La Línea Municipal N° 707 constituye uno de los servicios históricos de transporte público de pasajeros de jurisdicción comunal dentro del Partido de San Isidro, encontrándose su explotación a cargo de la empresa Micro Ómnibus General San Martín S.A.C. (M.O.G.S.M.), firma que además opera otras líneas de carácter provincial con incidencia directa en el distrito, entre ellas las líneas 333, 407 y 437.

La prestación del servicio municipal comprende actualmente diversos ramales que conectan sectores estratégicos del Partido, particularmente las localidades de Boulogne, Villa Adelina, Martínez y San Isidro, constituyendo una de las principales herramientas de movilidad interna para una importante porción de la población residente.

De acuerdo con los antecedentes relevados, la relación jurídica que vincula históricamente a la prestataria con el Municipio presenta una antigüedad considerable, surgiendo referencias documentales vinculadas a la explotación de los servicios comunales 707 y 234 desde larga data, incluyendo antecedentes administrativos obrantes en actuaciones municipales y documentación histórica de la Dirección de Tránsito, así como constancias relativas a la composición del parque móvil y cuadros tarifarios oportunamente informados por la empresa.

Especial relevancia reviste la reconstrucción de los antecedentes administrativos vinculados al origen y continuidad de la explotación de los servicios comunales posteriormente integrados a la actual Línea Municipal N° 707, particularmente respecto de la ex Línea 234 y de los servicios oportunamente prestados por las firmas Transporte Martínez, G.A.B. S.H. y posteriormente Blanquita S.A.

MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO
FOLIO
3

Con fecha 19 de mayo de 1995, la empresa Transporte Martínez dejó de prestar el servicio correspondiente a la entonces Línea 234, lo que motivó la inmediata intervención municipal a fin de evitar la interrupción del servicio público.

Mediante Decreto N° 1223 de fecha 22 de mayo de 1995, el Departamento Ejecutivo requirió a Micro Ómnibus General San Martín S.A.C. que informara si se encontraba en condiciones de asumir la prestación del servicio, celebrándose posteriormente un Acta Compromiso mediante la cual la empresa aceptó prestar el servicio con carácter transitorio, manteniendo recorridos, frecuencias y condiciones operativas equivalentes, con una vigencia inicial de ciento veinte (120) días.

Dicha acta fue ratificada mediante Decreto N° 1225 de fecha 22 de mayo de 1995, aprobándose posteriormente el correspondiente Plan de Explotación y prorrogándose sucesivamente su vigencia mediante nuevos convenios complementarios, en todos los casos bajo lógica provisoria y hasta tanto pudiera concretarse la regularización definitiva del sistema.

Posteriormente, mediante Decreto N° 29 de fecha 20 de diciembre de 1995, se dejó sin efecto una de las prórrogas vigentes y se dispuso una nueva prestación provisoria del servicio, expresamente sujeta a la futura concesión mediante licitación pública, avanzándose incluso con la aprobación de pliegos y el correspondiente llamado licitatorio durante los años 1996 y 1997. Una vez reiniciado el proceso en forma posterior a una acción de impugnación presentada, la empresa oferente G.A.B SH reafirmó la propuesta presentada y continuó prestando servicios. Luego, dicha empresa fue absorbida por la empresa "Blanquita S.A".

Con posterioridad, frente a la quiebra de la empresa Blanquita S.A., el Municipio volvió a instrumentar en el año 2005 un nuevo esquema de explotación provisoria con Micro Ómnibus General San Martín S.A.C., nuevamente mediante Acta Compromiso, convenios complementarios, decretos de ratificación y ordenanzas aprobatorias, con sucesivas prórrogas de ciento veinte (120) días y bajo idéntica lógica de continuidad transitoria del servicio.

La secuencia administrativa relevada permite advertir que la explotación de dichos servicios no se consolidó bajo una concesión definitiva e irrestricta, sino mediante sucesivos instrumentos de carácter transitorio, precario y prorrogable, orientados prioritariamente a garantizar la continuidad de la prestación mientras se procuraba la regularización institucional del sistema.

Sin perjuicio de ello, y pese a la continuidad material de la explotación durante años, la situación del título habilitante presenta particularidades que exigen especial atención

MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO
FOLIO
4

administrativa, toda vez que existen elementos que permiten presumir el vencimiento de los permisos o autorizaciones originarias sin que se hubiera producido una regularización definitiva e integral del régimen bajo las condiciones actualmente exigidas por la normativa vigente.

En ese marco, la continuidad operativa del servicio se habría sostenido fundamentalmente por razones de interés público vinculadas a la necesidad de no interrumpir la prestación de un servicio esencial para los vecinos del distrito, evitando generar vacíos de cobertura que afectaran la movilidad urbana cotidiana.

Durante los últimos años, y especialmente a partir de los cambios producidos en el esquema de subsidios al transporte y del progresivo deterioro económico-financiero de la empresa prestataria, comenzaron a verificarse reiteradas dificultades operativas, conflictos laborales, reducción de frecuencias, disminución de unidades en circulación y sucesivas interrupciones parciales y totales del servicio, circunstancias que derivaron en un progresivo agravamiento de la calidad del servicio prestado.

En esta línea, se informa que, con fecha 9 de abril de 2026, la empresa remitió Carta Documento dirigida al Municipio de San Isidro, recepcionada por Mesa General de Entradas el día 15 de abril de 2026, mediante la cual informó la existencia de un conflicto gremial con su personal dependiente que, según manifestó, afectaba la normal prestación de la Línea Municipal N° 707.

En dicha presentación, la empresa vinculó la paralización del servicio con el paro de sus trabajadores originado en la falta de pago de salarios, atribuyendo dicha situación principalmente a la supuesta falta de percepción de compensaciones tarifarias provinciales previstas en la Resolución RESO-2026-19-GDEBA-MTRAGP y a las dificultades económico-financieras derivadas de dicho esquema .

Sin perjuicio de ello, la propia presentación importa el reconocimiento expreso de la paralización del servicio y de la imposibilidad de sostener la prestación en condiciones normales, circunstancia que debe ser valorada conjuntamente con el restante material técnico obrante en las actuaciones.

La consideración integral de dicha presentación, así como su incidencia jurídica respecto del incumplimiento verificado, deberá efectuarse con la debida intervención de las áreas técnicas y legales competentes, sin que su sola invocación resulte suficiente para desplazar la obligación primaria de garantizar la continuidad de un servicio público esencial.

MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO
FOLIO
5

La situación operativa y económica descripta se ve además agravada por el contexto general de crisis financiera que afecta a la empresa, reflejado en las reiteradas dificultades para sostener la regularidad del servicio, el cumplimiento de obligaciones operativas y la adecuada prestación del mismo.

Dicha circunstancia se evidencia en la persistencia de conflictos laborales, interrupciones reiteradas, reducción de frecuencias y sucesivas medidas adoptadas para intentar sostener la explotación, sin que ello logrará revertir la insuficiencia estructural del servicio ni garantizar condiciones adecuadas de continuidad y eficiencia.

Frente a dicho escenario, el Municipio no permaneció ajeno ni pasivo, sino que impulsó diversas medidas de acompañamiento técnico y operativo orientadas a preservar la continuidad de la prestación, incluyendo reconfiguraciones de recorridos, unificación de ramales, modificaciones experimentales de trazas y otras acciones de mitigación destinadas a mejorar los índices de eficiencia y evitar el colapso del sistema.

No obstante ello, lejos de revertirse la situación, el deterioro continuó profundizándose hasta desembocar en la paralización total y efectiva del servicio, verificándose actualmente la ausencia absoluta de prestación de la Línea 707 en todos sus ramales, con el consiguiente perjuicio directo para miles de usuarios del Partido.

La situación descripta configura un escenario excepcional que obliga al Municipio, en su carácter de autoridad responsable de garantizar la continuidad de los servicios públicos locales, a adoptar decisiones inmediatas, razonables y jurídicamente fundadas que permitan restablecer el normal funcionamiento del sistema de transporte comunal.

III. IMPORTANCIA DEL SERVICIO PÚBLICO

El Partido de San Isidro integra el Área Metropolitana de Buenos Aires y constituye uno de los distritos con mayor densidad de movilidad intraurbana de la zona norte del conurbano bonaerense, presentando una fuerte dependencia del transporte público de pasajeros como herramienta estructural para el desarrollo cotidiano de la actividad económica, educativa, sanitaria y social de sus habitantes.

Con una población que, conforme los resultados definitivos del Censo 2022, alcanza los 297.282 habitantes, distribuida en las localidades de Villa Adelina, Boulogne Sur Mer, Martínez, Acassuso, San Isidro y Beccar, el distrito presenta una dinámica de desplazamientos predominantemente internos, con una importante concentración de viajes entre Boulogne y los principales centros urbanos del Partido.

MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO
FOLIO
6

En materia de conectividad, San Isidro cuenta con una amplia red de transporte integrada por servicios ferroviarios, líneas nacionales, provinciales y municipales, totalizando treinta y una (31) líneas de colectivos que prestan servicio dentro del Partido, complementadas por tres líneas ferroviarias y diez estaciones de tren distribuidas en el territorio .

Del análisis territorial surge que aproximadamente el 97% de la población se encuentra a menos de 400 metros de la traza de alguna línea de colectivo, lo que demuestra la centralidad del transporte automotor como instrumento de integración urbana y acceso efectivo a derechos esenciales como la salud, la educación y el trabajo .

Dentro de ese esquema, la Línea Municipal N° 707 cumple una función particularmente relevante, especialmente en los corredores que vinculan Boulogne, Villa Adelina, Martínez y San Isidro, articulando zonas residenciales con centros de trasbordo ferroviario, establecimientos educativos, centros sanitarios y áreas de concentración laboral.

La propia matriz de viajes intra partido evidencia que la mayor intensidad de desplazamientos se produce dentro de la localidad de Boulogne y en los pares de viajes con destino a la ciudad de San Isidro, resultando precisamente estos sectores los principales ámbitos de cobertura de la línea bajo análisis .

Asimismo, los principales nodos de concentración de transacciones de transporte público se ubican sobre los ejes Márquez–Rolón, los alrededores de la Estación San Isidro de la línea Mitre, el centro de trasbordo informal del cruce Márquez y Panamericana y la estación Boulogne del Ferrocarril Belgrano Norte, sectores directamente vinculados con la prestación brindada por la Línea 707.

Por ello, la afectación de este servicio no constituye una mera contingencia operativa de una empresa prestataria, sino una alteración sustancial en el normal funcionamiento del sistema de movilidad urbana local, con impacto directo sobre miles de usuarios que dependen diariamente de dicha prestación para desarrollar actividades esenciales.

La continuidad, regularidad y eficiencia del servicio público de transporte no constituyen únicamente una obligación de la empresa, sino una exigencia constitucional derivada de la tutela de los derechos de los usuarios y consumidores, del principio de continuidad del servicio público y de la obligación estatal de garantizar condiciones adecuadas de acceso a prestaciones esenciales.

En consecuencia, la paralización total o la prestación deficiente de la Línea 707 compromete, principalmente, el interés público comprometido, razón por la cual la

MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO
FOLIO
7

intervención municipal no sólo resulta jurídicamente posible, sino institucionalmente obligatoria.

IV. SITUACIÓN OPERATIVA Y ECONÓMICA DE LA LÍNEA

La Línea Municipal N° 707 se encuentra actualmente explotada por la empresa Micro Ómnibus General San Martín S.A.C. (M.O.G.S.M.), la cual, además, presta servicios sobre líneas provinciales con incidencia territorial dentro del Partido de San Isidro, circunstancia que históricamente le ha permitido una integración operativa entre distintos servicios bajo una misma estructura empresaria.

La línea posee declarados cuatro (4) ramales principales dentro del sistema de boleto electrónico, a saber: Ramal A (Boulogne – San Isidro), Ramal B (Boulogne – Martínez), Ramal Naranja (Villa Adelina – San Isidro) y Ramal 8 (Boulogne – Martínez), constituyendo una red de conectividad interna de significativa relevancia para el traslado cotidiano de pasajeros dentro del distrito .

De acuerdo con los parámetros operativos relevados para el mes de diciembre de 2025, luego de implementadas las últimas modificaciones de recorrido solicitadas por la propia empresa, la línea registraba un parque móvil total declarado de noventa y nueve (99) unidades y un Índice de Pasajeros por Kilómetro recorrido (IPK) promedio de 2,13.

Dicho indicador reviste especial importancia en el análisis de sostenibilidad económica del servicio, toda vez que permite medir la cantidad de pasajeros transportados por cada kilómetro recorrido, constituyendo uno de los principales parámetros utilizados para evaluar la eficiencia operativa y la razonabilidad económica de la explotación.

Según lo manifestado por las propias autoridades de M.O.G.S.M. en reuniones realizadas con estas autoridades, la sustentabilidad económica de la línea requería alcanzar un IPK superior a 2,5, circunstancia que no se verifica en la práctica, evidenciando una situación de insuficiencia estructural en la ecuación económica del servicio .

A ello, debe sumarse al supuesto impacto generado por las modificaciones introducidas en el esquema de compensaciones y subsidios al transporte público, particularmente a partir de la Resolución N° 45/2024 de la Secretaría de Transporte de la Nación de fecha 30/10/2024, mediante la cual, según lo indicado por la empresa, se alteró el sistema de compensaciones que anteriormente se determinaba en función de oferta, demanda y cupo de gasoil, pasando a un esquema basado exclusivamente en la demanda efectiva.

Como consecuencia de dicho cambio, y en el marco de reuniones realizadas con sus representantes, la empresa sostiene que sufrió una reducción significativa en las

MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO
FOLIO
8

compensaciones percibidas, estimándose para septiembre de 2024 una diferencia aproximada de PESOS DOSCIENTOS CUARENTA MILLONES ($240.000.000) entre el esquema anterior y el nuevo régimen de subsidios, pasando de compensaciones estimadas en $731,3 millones a aproximadamente $492,1 millones.

Este nuevo contexto incrementó sustancialmente la necesidad de mejorar los índices de eficiencia operativa, particularmente mediante el aumento del IPK, circunstancia que motivó sucesivos pedidos de revisión y reconfiguración de recorridos formulados por la propia empresa ante el Municipio.

Corresponde señalar, que las modificaciones introducidas en el régimen de compensaciones y subsidios al transporte público fueron invocadas por la empresa como uno de los factores que habrían incidido en la sustentabilidad económica de la explotación, particularmente en relación con la imposibilidad de afrontar obligaciones salariales y operativas.

No obstante ello, tales circunstancias deben ser analizadas como parte del contexto general de explotación y no constituyen, por sí solas, una causal suficiente para justificar la interrupción unilateral ni la paralización total de un servicio público esencial, cuya continuidad constituye una obligación primaria frente a los usuarios y frente a la administración concedente.

En efecto, el régimen de subsidios y compensaciones al transporte público posee naturaleza accesoria y complementaria respecto de la explotación principal, encontrándose destinado a coadyuvar al sostenimiento del sistema y a amortiguar determinadas distorsiones económicas, pero sin sustituir la obligación esencial del prestatario de garantizar la regularidad, continuidad y eficiencia del servicio asumido a su exclusivo riesgo empresario.

En tal sentido, quien asume la explotación de un servicio público lo hace dentro de un marco regulatorio dinámico y sujeto a variaciones económicas, financieras y normativas propias de la actividad, debiendo contar con la capacidad técnica, operativa y patrimonial suficiente para afrontar contingencias razonablemente previsibles derivadas de modificaciones en los costos de explotación, en las políticas públicas de financiamiento o en las condiciones macroeconómicas generales.

Admitir que la sola alteración o reducción de subsidios habilita al concesionario o prestatario a discontinuar unilateralmente el servicio implicaría trasladar íntegramente al interés público y a los usuarios el riesgo propio de la actividad empresaria, desnaturalizando los principios fundamentales que rigen la prestación de servicios

MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO
FOLIO
9

públicos y afectando gravemente la seguridad jurídica y la continuidad de prestaciones esenciales.

Asimismo, corresponde ponderar que la empresa mantuvo la explotación del servicio durante extensos períodos bajo condiciones económicas y regulatorias fluctuantes, percibiendo ingresos derivados tanto de la recaudación tarifaria como de distintos mecanismos de asistencia estatal, circunstancia que evidencia la existencia de una estructura operativa preexistente cuya sostenibilidad no puede considerarse exclusivamente dependiente del esquema de subsidios invocado.

De allí se desprende que la eventual incidencia del esquema de subsidios no desplaza la responsabilidad derivada del incumplimiento material verificado ni altera la configuración objetiva de las causales de caducidad analizadas en el presente informe.

Sin embargo, pese a las medidas adoptadas y a los intentos de reorganización operativa, la empresa no logró revertir la insuficiencia estructural de la explotación ni garantizar una mejora efectiva en la calidad del servicio, persistiendo los problemas de frecuencia, disponibilidad de unidades, cumplimiento de obligaciones laborales y sostenibilidad financiera.

En consecuencia, las circunstancias relevadas permiten concluir que la prestataria ha incurrido en incumplimientos graves, reiterados y sostenidos respecto de las obligaciones esenciales asumidas en el marco de la explotación del servicio público, comprometiendo su continuidad, regularidad y eficiencia. Tales incumplimientos no pueden ser atribuidos exclusivamente a factores externos o coyunturales.

En ese contexto, las dificultades económicas invocadas, las modificaciones en el régimen de subsidios y las contingencias operativas verificadas no resultan aptas para eximir ni atenuar la responsabilidad derivada del incumplimiento material constatado, máxime cuando la prestataria no acreditó haber adoptado medidas idóneas, suficientes y oportunas tendientes a garantizar las condiciones mínimas de prestación comprometidas frente a la Administración y a los usuarios del sistema.

Por ello, corresponde considerar que la situación descripta configura un incumplimiento imputable a la exclusiva responsabilidad de la empresa prestataria, por resultar consecuencia directa de su deficiente capacidad de explotación, administración y sostenimiento del servicio público a su cargo.

V. MEDIDAS DE MITIGACIÓN ADOPTADAS POR EL MUNICIPIO

MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO
FOLIO
10

Frente al progresivo deterioro de la prestación y a las dificultades operativas manifestadas por la empresa, el Municipio de San Isidro no permaneció ajeno a la problemática, sino que intervino activamente mediante distintas acciones técnicas y administrativas orientadas a preservar la continuidad del servicio y evitar la interrupción de una prestación esencial para la movilidad urbana del distrito.

Dichas medidas no tuvieron carácter meramente formal, sino que constituyeron verdaderos mecanismos de acompañamiento institucional destinados a sostener la explotación del servicio, mejorar los índices de eficiencia operativa y evitar el colapso de la prestación.

En primer término, y a solicitud de la propia empresa, se avanzó durante el año 2025 -en los actuados EX-2025-36701-SI-SSMOV- en la unificación de los ramales denominados ex 700 cartel rojo y blanco, con el objetivo de mejorar los índices de ocupación y optimizar el rendimiento económico del servicio. Cabe señalar que en su pedido, la propia empresa señala que solicita el cambio con *"el afán de tratar de mejorar los servicios públicos de pasajeros en el partido de san isidro, brindar un mejor servicio y evitando la circulación excesiva de vehículos"*, tal como se desprende del IF-2025-00036851-SI-SSMOV.

Mediante Decreto N° 544/2025 de fecha 22 de mayo de 2025, dictado en el marco de la Ordenanza Nº 9390, se aprobó dicha reconfiguración operativa, luego del análisis técnico correspondiente realizado por las áreas competentes del Municipio. Esta fue otra más de las medidas adoptadas en forma activa por parte del Municipio, en este caso buscando evitar la circulación excesiva de vehículos -lo que genera mayor costo operativo-. Todo ello con el objeto de preservar la continuidad del servicio y evitar la interrupción de una prestación del mismo.

Con anterioridad a dicha modificación, el Ramal 8 presentaba, según información aportada por la propia prestataria, un IPK de apenas 1,4, claramente insuficiente para sostener la explotación. Luego de implementada la unificación y efectuado el correspondiente seguimiento técnico mediante IF-2025-00195190-SI-SSMOV, se verificó una mejora sustancial de dicho indicador, alcanzando un IPK de 2,5, sin registrarse incidentes viales ni afectaciones relevantes a la prestación.

Posteriormente, durante el segundo semestre de 2025, se trabajó en la evaluación técnica de modificaciones sobre los recorridos correspondientes a los ramales azul, rojo y verde, con el objeto de reducir la circulación excesiva de unidades, mejorar las frecuencias y optimizar la calidad general del servicio (tramitado por medio del expediente EX-2025-127445-SI-SSMOV).

MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO
FOLIO
11

Dicho análisis quedó plasmado en el IF-2025-00198627-SI-SSMOV de fecha 22 de septiembre de 2025 y en su rectificatorio IF-2025-00205481-SI-SECAMEP de fecha 26 de septiembre de 2025, donde se concluyó la factibilidad de implementación de tales modificaciones bajo el objetivo de garantizar la continuidad del servicio, mejorar los índices de IPK, optimizar los recorridos y sostener la conectividad sin afectar la cobertura territorial.

Con posterioridad, se dictó el Decreto N° 1164/2025, también en el marco de la Ordenanza Nº 9390, mediante el cual se instrumentó formalmente la implementación de dichas modificaciones, consolidando administrativamente las medidas adoptadas y permitiendo su aplicación efectiva experimental dentro del esquema de prestación del servicio.

Transcurrido el período de implementación experimental, y conforme surge del IF-2026-69056-SI-SSMOV, el análisis posterior arrojó como resultado una reducción del 42% en la cantidad de kilómetros recorridos y una disminución del 21,7% en la cantidad de pasajeros transportados, verificándose simultáneamente un incremento proporcional de pasajeros en horas pico y una dism nución en horas valle.

Estas medidas evidencian de manera objetiva que el Municipio agotó instancias previas razonables, proporcionales y técnicamente fundadas antes de arribar a la situación actual, procurando sostener la prestación mediante mecanismos menos gravosos que la caducidad del permiso o la reorganización integral del sistema.

No obstante ello, pese a la mejora circunstancial de ciertos indicadores operativos y al acompañamiento institucional brindado, la empresa no logró traducir dichas ventajas en una mejora real de la calidad del servicio, persistiendo deficiencias en las frecuencias, falta de modernización de unidades, conflictos laborales y reiteradas interrupciones de la prestación.

Las medidas de mitigación adoptadas no sólo acreditan la razonabilidad y buena fe de la actuación municipal, sino que permiten concluir que la actual situación de paralización no responde a una decisión intempestiva o arbitraria de la administración, sino al fracaso material de todas las instancias previas implementadas para sostener la continuidad del servicio.

En consecuencia, el desaprovechamiento de las condiciones excepcionales de sostenimiento brindadas y la persistencia de incumplimientos reiterados terminaron derivando en una situación de colapso operativo incompatible con las obligaciones esenciales asumidas por la prestataria, configurándose así los incumplimientos graves y

MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO
FOLIO
12

totales que se evidencian en la actualidad, imputables a la exclusiva responsabilidad de la empresa explotadora del servicio.

VI. INCUMPLIMIENTO GRAVE Y CESE MATERIAL DEL SERVICIO

A la fecha de elaboración del presente informe, la Línea Municipal N° 707 se encuentra sin prestación efectiva de servicio desde el día 20 de abril de 2026, verificándose una paralización total de todos sus ramales, circunstancia que constituye el punto más crítico dentro del proceso de deterioro operativo que se viene registrando desde tiempo atrás.

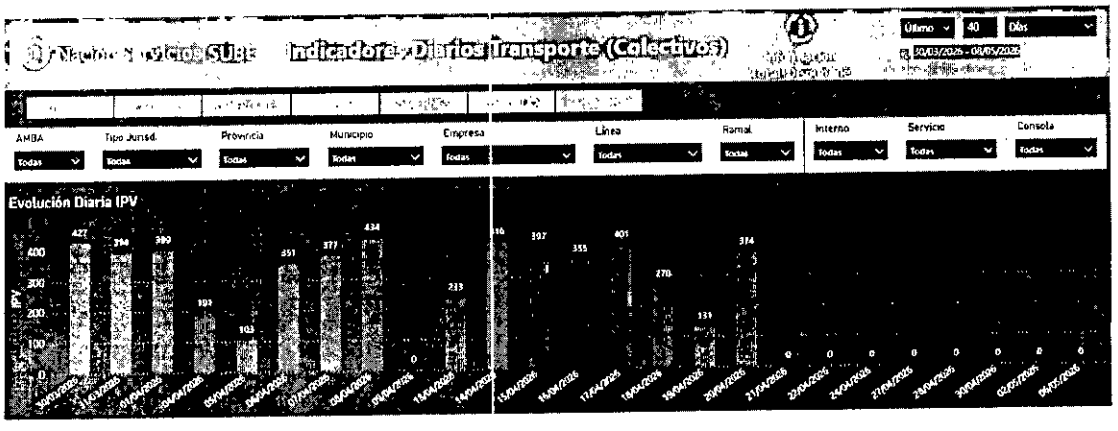
La interrupción actual no constituye un hecho aislado ni extraordinario, sino la culminación de una secuencia prolongada de incumplimientos reiterados, conflictos operativos y suspensiones parciales que afectaron de manera persistente la regularidad del servicio, no obstante los innumerables esfuerzos efectuados por esta administración en pos de que la empresa revierta los mismos.

Del relevamiento efectuado por el área técnica surge que, entre enero de 2025 y la fecha de elaboración del informe, se registraron al menos cincuenta y tres (53) días de suspensión del servicio, incluyendo distintos períodos de interrupción parcial y total, culminando finalmente en el cese absoluto de la prestación a partir del mes de abril de 2026.

Particularmente, se verificaron suspensiones durante enero, febrero, julio, agosto y diciembre de 2025, así como nuevas interrupciones durante febrero, abril y mayo de 2026, reflejando una situación persistente de inestabilidad operativa incompatible con los estándares mínimos exigibles a un servicio público esencial.

A ello se suma un elemento de singular relevancia objetiva: el análisis de validaciones del sistema SUBE permite acreditar de manera directa el cese material del servicio, observándose que hasta el día 20 de abril de 2026 existían validaciones normales y habituales de pasajeros, mientras que a partir del día 21 de abril las registraciones descienden abruptamente a cero (0), manteniéndose dicha ausencia total de validaciones durante los días subsiguientes.

MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO
FOLIO
13



Esta circunstancia permite constatar de manera objetiva e independiente la ausencia absoluta de prestación efectiva, descartando cualquier interpretación vinculada a meras reducciones parciales de frecuencia o contingencias transitorias, y configurando una verdadera paralización total de la explotación.

Se estima, además, que cada jornada sin prestación efectiva de la Línea 707 afecta aproximadamente treinta mil (30.000) transacciones SUBE correspondientes a un día hábil laboral y escolar promedio, lo que dimensiona con claridad el impacto social directo que genera la ausencia del servicio sobre la población usuaria.

El perjuicio no se limita únicamente a la movilidad individual de los usuarios, sino que repercute directamente sobre el acceso al trabajo, la educación, la salud, los servicios públicos esenciales y la conectividad general dentro del Partido, comprometiendo de manera sustancial el funcionamiento normal del sistema urbano.

Asimismo, a pesar de las reestructuraciones autorizadas y de las mejoras operativas impulsadas por el Municipio, la empresa no logró acreditar mejoras sostenidas en frecuencias, modernización de unidades ni cumplimiento adecuado de sus obligaciones laborales, persistiendo conflictos gremiales y dificultades estructurales que profundizaron la crisis de explotación.

La situación descripta configura de manera objetiva causales directas de caducidad previstas en el régimen normativo aplicable, particularmente las contempladas en el artículo 7 inciso f) de la Ordenanza General N° 144, relativo a la incapacidad o contumacia de las empresas prestatarias cuando dificulten la continuidad y eficiencia del servicio, y en el inciso g) del mismo artículo, referido a la paralización injustificada y/o abandono del servicio .

Asimismo, corresponde señalar que, aun frente a circunstancias extraordinarias que eventualmente pudieran afectar la prestación, el artículo 8 de la citada normativa exige a

MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO
FOLIO
14

la prestataria la inmediata comunicación a la autoridad concedente y la puesta a disposición de los bienes afectados al servicio, extremos que no surgen debidamente cumplimentados en las presentes actuaciones.

En consecuencia, no se verifica únicamente una deficiencia prestacional, sino una alteración sustancial y objetiva de la finalidad esencial del servicio público, configurándose un supuesto material de abandono de explotación que obliga al Municipio a adoptar las medidas necesarias para garantizar la inmediata regularización del sistema y la continuidad de la prestación.

VII. MARCO NORMATIVO APLICABLE

La situación bajo análisis debe ser abordada desde un marco normativo integral que comprende normas constitucionales, legislación provincial, normativa municipal específica y disposiciones regulatorias aplicables al servicio público de transporte automotor de pasajeros de jurisdicción comunal.

ORDEN NACIONAL:

El artículo 42 de la Constitución Nacional reconoce expresamente los derechos de los consumidores y usuarios de bienes y servicios, garantizando condiciones de trato digno, protección de intereses económicos, acceso a servicios eficientes y adecuados mecanismos de control de calidad y eficiencia en la prestación.

En materia de servicios públicos, dicha protección adquiere especial relevancia, en tanto el Estado no sólo debe garantizar la existencia formal del servicio, sino también su continuidad, regularidad, seguridad y razonabilidad.

La interrupción total o la prestación deficiente del servicio de transporte público compromete directamente estos derechos constitucionalmente protegidos, imponiendo a la administración la obligación de adoptar las medidas necesarias para restablecer su normal funcionamiento.

Corresponde considerar también la Resolución N° 200/1995 de la Secretaría de Transporte de la Nación, de fecha 3 de mayo de 1995, en cuanto establece criterios regulatorios vinculados al funcionamiento del sistema de transporte automotor y al control de las condiciones de prestación, consolidando el principio de continuidad y regularidad como ejes centrales del servicio público.

Su aplicación complementa el análisis normativo general y refuerza la obligación de garantizar estándares mínimos de prestación compatibles con el interés público comprometido.

MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO
FOLIO
15

ORDEN PROVINCIAL:

Respecto de las normas emanadas por autoridades provinciales, obran múltiples antecedentes, entre los cuales se destacan como aplicables al caso en estudio la Constitución provincial, la Ley Orgánica de las Municipalidades (Decreto Ley 6759/1958), el Decreto-Ley Nro. 7466/1969, el Decreto-Ley Nro. 16378/1957 y su reglamentario Decreto 6864/1958 y la Ordenanza General Nº 144.

En ese sentido, es de destacar que el artículo 38 de la Constitución de la Provincia de Buenos Aires reconoce la protección de los consumidores y usuarios y refuerza la obligación estatal de controlar la calidad y eficiencia de los servicios públicos, resguardando el interés general por sobre cualquier situación particular de los operadores privados.

Esta manda constitucional fortalece el deber institucional del Municipio de intervenir frente a la paralización o deficiente prestación de un servicio esencial como el transporte público local.

Por otra parte, tanto el Decreto-Ley 6769/1958, el Decreto-Ley Nro. 7466/1969 y la Ordenanza General Nº 144 establecen expresamente la competencia municipal en materia de transporte público de pasajeros.

En lo particular, el Decreto-Ley 6769/1958 dispone, en su artículo 27 inciso 22 la facultad de reglamentar el transporte en general y, especialmente, los servicios públicos de transporte de pasajeros, mientras que el artículo 52 atribuye al Honorable Concejo Deliberante la facultad de disponer la prestación de los servicios públicos locales, incluyendo el transporte comunal.

De ello surge con claridad que la organización, control, continuidad y regularización del servicio correspondiente a la Línea Municipal N° 707 constituye una competencia propia del Municipio de San Isidro, tanto desde la órbita del Departamento Ejecutivo como del Honorable Concejo Deliberante, según las atribuciones específicas de cada órgano.

Asimismo, la circunstancia descripta y el grave cuadro de deterioro operativo verificado en la prestación del servicio, configura la situación de emergencia prevista en el artículo 232 de la Ley Orgánica de las Municipalidades, en tanto se encuentra comprometida la continuidad de un servicio público esencial, con afectación directa al interés público, a la movilidad urbana y al normal desenvolvimiento de las actividades cotidianas de la comunidad, lo que obliga a la adopción de medidas excepcionales y transitorias tendientes a resguardar la continuidad, regularidad y accesibilidad mínima de la

MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO
FOLIO
16

prestación, evitando la profundización de los perjuicios derivados de una eventual paralización total del servicio.

A su vez, la Ordenanza General N° 144 regula expresamente el régimen aplicable a las concesiones y permisos vinculados a la prestación de servicios públicos municipales.

Su artículo 6 dispone que la caducidad de las concesiones debe resolverse mediante ordenanza, salvo el mero vencimiento del plazo contractual, circunstancia que determina la necesaria intervención del Honorable Concejo Deliberante cuando la extinción se funda en incumplimientos materiales y no únicamente en el transcurso del tiempo.

Por su parte, el artículo 7 prevé causales directas de caducidad, entre ellas el incumplimiento grave, las violaciones laborales, la incapacidad que afecte la continuidad y eficiencia del servicio y la paralización injustificada o abandono de la explotación, supuestos que encuentran clara correspondencia con la situación actualmente verificada.

Asimismo, el artículo 8 habilita a la Municipalidad a adoptar las medidas necesarias para asegurar la inmediata continuidad del servicio cuando existan situaciones de paralización, abandono o incapacidad operativa, reforzando el deber de intervención activa por parte de la administración.

Finalmente, el artículo 9 contempla la posibilidad de autorizaciones provisorias mediante ordenanza cuando resulte necesario asegurar la continuidad del servicio, constituyendo una herramienta institucional relevante para evitar vacíos de cobertura mientras se avanza en la regularización definitiva del sistema.

En consecuencia, el marco normativo expuesto no sólo habilita jurídicamente la actuación municipal, sino que impone a la administración el deber de intervenir frente a la paralización objetiva del servicio, priorizando la continuidad de una prestación esencial por sobre la mera subsistencia formal de una explotación materialmente abandonada.

VIII. INTERVENCIÓN DEL HONORABLE CONCEJO DELIBERANTE Y NECESIDAD DE ORDENANZA

La situación analizada debe resolverse con la intervención institucional del Honorable Concejo Deliberante para disponer la caducidad del permiso de explotación y avanzar en la regularización integral del servicio.

MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO
FOLIO
17

La principal fuente normativa en este punto surge de la Ordenanza General N° 144, cuyo artículo 6 establece expresamente que la caducidad de las concesiones debe resolverse por ordenanza, salvo en aquellos supuestos en que opere exclusivamente el vencimiento natural del plazo.

En el presente caso, la situación no se limita a una mera finalización temporal de un permiso, sino que se verifica una configuración objetiva de incumplimientos graves, paralización injustificada, abandono material del servicio e incapacidad operativa para sostener su adecuada explotación, circunstancias que exigen un acto institucional de mayor jerarquía y estabilidad jurídica.

Asimismo, la propia Ley Orgánica de las Municipalidades, en su artículo 52, atribuye al Honorable Concejo Deliberante la competencia para disponer la prestación de los servicios públicos locales, incluyendo el transporte comunal, lo que refuerza la necesidad de su intervención cuando se trata de decisiones estructurales que afectan directamente la organización del sistema.

La participación del HCD no constituye una mera formalidad procedimental, sino una garantía institucional que fortalece la legitimidad, razonabilidad y defensa futura del acto administrativo, particularmente frente a eventuales cuestionamientos judiciales, medidas cautelares o reclamos patrimoniales que pudieran promoverse.

En ese marco, la intervención legislativa local no sólo permitiría declarar la caducidad correspondiente, sino también establecer el esquema institucional necesario para la reorganización del servicio y la implementación de mecanismos transitorios orientados a garantizar la continuidad de la prestación mientras se define la solución operativa definitiva.

Ello permitiría dotar al Departamento Ejecutivo de las herramientas necesarias para instrumentar medidas urgentes de cobertura, incluyendo autorizaciones precarias y transitorias, articulaciones con organismos provinciales competentes y demás acciones administrativas indispensables para evitar vacíos de prestación que afecten directamente a los usuarios.

Las alternativas operativas y de reorganización transitoria del servicio será desarrollada en el apartado siguiente, sin perjuicio de señalar que la intervención del Honorable Concejo Deliberante constituye el presupuesto institucional necesario para su posterior implementación.

La sanción de la correspondiente ordenanza permitiría así consolidar una decisión fundada, integral y jurídicamente robusta, no sólo orientada a formalizar la caducidad

MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO
FOLIO
18

del actual esquema de explotación, sino también a brindar el marco adecuado para restablecer de manera inmediata la regularidad del servicio público esencial comprometido.

Por ello, la vía más razonable consiste en promover la intervención del Honorable Concejo Deliberante mediante el correspondiente proyecto de ordenanza, acompañando el sustento técnico y jurídico desarrollado en el presente informe.

IX. REORGANIZACIÓN TRANSITORIA DEL SERVICIO Y CONTINUIDAD DE LA PRESTACIÓN

La paralización total de la Línea Municipal N° 707 no sólo impone la necesidad de adoptar una decisión respecto del permiso de explotación actualmente vigente, sino también la obligación inmediata de garantizar la continuidad material del servicio público de transporte para los usuarios afectados.

La protección del interés público comprometido exige que toda medida institucional vinculada a la declaración de caducidad se encuentre acompañada por herramientas concretas que permitan evitar vacíos de cobertura y asegurar la continuidad de la conectividad urbana dentro del Partido, minimizando el impacto sobre los usuarios y resguardando el principio de continuidad del servicio público.

En tal sentido, el área técnica municipal ha venido evaluando distintas alternativas operativas vinculadas a la reorganización de los recorridos actualmente afectados, contemplando la posible redistribución de trazas, la absorción parcial por líneas ya existentes dentro del distrito, la extensión de recorridos de servicios compatibles y la instrumentación de soluciones transitorias mediante permisos precarios o mecanismos excepcionales de cobertura que permitan sostener la prestación sin afectar la accesibilidad territorial de los vecinos.

Dicho análisis ha considerado especialmente la necesidad de preservar los principales corredores de conectividad, los nodos de trasbordo ferroviario, los accesos a establecimientos educativos, centros de salud y áreas de concentración laboral, procurando que cualquier esquema de reorganización mantenga condiciones razonables de cobertura, frecuencia y regularidad del servicio.

Asimismo, se han mantenido instancias de trabajo y conversaciones con organismos competentes del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires a fin de evaluar alternativas de articulación que permitan encauzar una solución operativa sostenible, particularmente en lo referido a la eventual integración de determinados recorridos a

MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO
FOLIO
19

líneas de jurisdicción provincial o a la adecuación de trazas existentes que permitan absorber parcialmente la demanda actualmente afectada.

Si bien dichas alternativas continúan sujetas a evaluación técnica, administrativa e institucional, puede señalarse que se ha avanzado en el análisis conjunto de posibles mecanismos de solución, orientados a garantizar la continuidad del servicio y evitar una afectación prolongada sobre los usuarios del sistema.

En consecuencia, la reorganización transitoria del servicio no se presenta como una medida aislada o improvisada, sino como el resultado de un proceso de evaluación técnica y articulación institucional que busca asegurar una transición ordenada y compatible con la tutela del interés público comprometido.

Sin perjuicio de ello, frente a una situación de urgencia que requiere respuestas inmediatas, se estima conveniente que el proyecto de ordenanza que acompañe el presente informe contemple expresamente la autorización suficiente para arbitrar todas las medidas administrativas, legales y técnicas necesarias para garantizar el restablecimiento del servicio.

En ese marco, se propone facultar al Departamento Ejecutivo para:

- Gestionar y celebrar acuerdos con el Ministerio de Transporte de la Provincia de Buenos Aires para la integración de los recorridos a líneas de jurisdicción provincial o la extensión de trazas existentes.
- Otorgar permisos precarios y provisorios a empresas operadoras que acrediten capacidad técnica, parque automotor disponible y aptitud suficiente para asumir la prestación, priorizando aquellas que ya operen servicios dentro del Partido o en zonas adyacentes.
- Realizar contrataciones directas o impulsar procedimientos de urgencia compatibles con las excepciones previstas en la Ley Orgánica de las Municipalidades, cuando ello resulte necesario para asegurar la cobertura inmediata de los recorridos vacantes.
- Implementar cualquier otra medida excepcional orientada a mitigar el impacto sobre los usuarios, garantizando en todos los casos condiciones adecuadas de seguridad, regularidad y continuidad del servicio.

La definición concreta de la solución operativa definitiva deberá instrumentarse en forma coordinada con las áreas técnicas competentes y con los organismos provinciales que correspondan, priorizando siempre la efectiva continuidad del transporte público y la adecuada cobertura territorial de los vecinos afectados.

MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO
FOLIO
20

En consecuencia, la reorganización transitoria del servicio no constituye una cuestión accesoria dentro del presente proceso, sino una condición esencial para que la declaración de caducidad pueda ejecutarse de manera razonable, ordenada y compatible con la tutela del interés público comprometido.

X. CONCLUSIÓN Y RECOMENDACIÓN

Del análisis técnico, operativo, administrativo y jurídico desarrollado en el presente informe surge de manera objetiva la existencia de una situación crítica y excepcional respecto de la explotación de la Línea Municipal N° 707, actualmente a cargo de la empresa Micro Ómnibus General San Martín S.A.C. (M.O.G.S.M.), caracterizada por una prolongada secuencia de incumplimientos, deterioro operativo, insuficiencia económica, conflictos laborales e interrupciones reiteradas que culminaron finalmente en la paralización total del servicio.

La ausencia absoluta de prestación efectiva desde el mes de abril de 2026, acreditada tanto mediante los relevamientos operativos como a través de la constatación objetiva de cero validaciones en el sistema SUBE, permite tener por configurado un supuesto material de abandono de explotación incompatible con la continuidad de un servicio público esencial para la movilidad urbana del Partido.

A ello se suma que el Municipio, lejos de adoptar decisiones intempestivas o arbitrarias, agotó previamente diversas instancias razonables y proporcionadas de acompañamiento institucional, incluyendo reconfiguraciones de recorridos, unificación de ramales, modificaciones operativas y otras medidas orientadas a sostener la continuidad de la prestación, sin que tales acciones lograrán revertir la crisis estructural existente.

El cuadro actual configura causales directas de caducidad previstas tanto en la normativa municipal específica como en la Ordenanza General N° 144, particularmente en lo relativo a la incapacidad operativa, el incumplimiento grave, la paralización injustificada y el abandono material del servicio.

Asimismo, el marco normativo aplicable impone la necesaria intervención del Honorable Concejo Deliberante para formalizar dicha decisión mediante el correspondiente acto, garantizando seguridad jurídica, estabilidad institucional y adecuada defensa del interés público comprometido.

En consecuencia, esta área considera procedente impulsar la declaración de caducidad del permiso y/o autorización de explotación correspondiente a la Línea Municipal N°

MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO
FOLIO
21

707, la reversión de los recorridos y trazas a la órbita municipal y la adopción de las medidas necesarias para la regularización integral del servicio, asegurando simultáneamente la continuidad operativa mediante los mecanismos transitorios que técnicamente resulten adecuados.

A tales fines, se propicia la elevación del correspondiente proyecto de ordenanza al Honorable Concejo Deliberante, acompañando el presente informe como sustento técnico y jurídico suficiente para la adopción de las decisiones institucionales necesarias.

La prioridad de la administración no reside en la mera extinción formal de un permiso, sino en garantizar la continuidad, regularidad y eficiencia de un servicio público esencial, resguardando de manera efectiva el derecho de los vecinos del Partido de San Isidro a una movilidad urbana adecuada, segura y continua.

Por ello, y en resguardo del interés público comprometido, corresponde avanzar con la regularización integral del sistema y con las medidas institucionales que permitan restablecer de manera inmediata el normal funcionamiento del servicio.

Ing. Guillermo Maximiliano Parisi
Subsecretario de Movilidad
Municipalidad de San Isidro

CLARA SANGUINETTI
SECRETARIA
DE AMBIENTE Y ESPACIO PUBLICO
MUNICIPALIDAD DE SAN ISDIRO

MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO
FOLIO
22

Ref Exp. 248/2026

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El presente proyecto de Ordenanza procura dar pronta solución a la situación excepcional que viven los vecinos -desde abril del corriente- afectados por la parálisis total del servicio de la Línea de Transporte Público de Pasajeros Municipal N° 707, operada en la actualidad por la empresa "Micro Ómnibus General San Martín S.A.C.".

El transporte público de pasajeros constituye un servicio público esencial, cuya finalidad principal es garantizar el acceso efectivo de los vecinos a derechos fundamentales como la salud, la educación, el trabajo y la conectividad urbana cotidiana. Por ello, la continuidad, regularidad y eficiencia de dicha prestación no sólo integra una obligación propia del operador del servicio, sino también un deber institucional del Estado Municipal en ejercicio de su poder de policía y de su responsabilidad como autoridad concedente.

En el orden provincial, se destacan como normas aplicables al caso en estudio la Constitución provincial, la Ley Orgánica de las Municipalidades (Decreto Ley 6759/1958), el Decreto-Ley Nro. 7466/1969, el Decreto-Ley Nro. 16378/1957 y su reglamentario Decreto 6864/1958 y la Ordenanza General N° 144. Concretamente, la Ley Orgánica de Municipalidades atribuye al Departamento Deliberativo la competencia para reglamentar el transporte en general y, especialmente, los servicios públicos de transporte de pasajeros. A su vez, la Ordenanza General N° 144 establece expresamente causales de caducidad vinculadas con el abandono del servicio, la interrupción injustificada, el incumplimiento grave de las obligaciones operativas y la imposibilidad de garantizar la continuidad y eficiencia de la prestación.

Este Departamento Ejecutivo, a través de sus áreas competentes, y con carácter previo al estado crítico que se vive en la actualidad, ha impulsado distintas medidas de mitigación tendientes a mejorar y sostener la continuidad del servicio prestado. Entre ellas, se incluyen modificaciones de recorridos, la reconfiguración de ramales y acciones de acompañamiento institucional, que fueran oportunamente remitidas a vuestro Alto Cuerpo en el marco de los expedientes números EX-2025-36701-SI-SSMOV y EX-2025-127445-SI-SSMOV. No obstante lo expuesto, ello no ha logrado revertir la crisis estructural preexistente, sino que, como es de público conocimiento, desde el mes de abril de 2026 que la Línea Municipal N° 707 se encuentra sufriendo una parálisis total del servicio, circunstancia acreditada objetivamente mediante el cese absoluto de validaciones en el sistema SUBE.

Toda vez que se encuentra acreditado que la empresa "Micro Ómnibus General San Martín S.A.C." ha incurrido en reiterados incumplimientos a la normativa vigente, consistentes en interrupciones parciales y totales del servicio, suspensión reiterada de frecuencias, reducción de unidades en circulación, conflictos laborales persistentes, deficiencias operativas estructurales e imposibilidad de sostener condiciones adecuadas de regularidad y continuidad en la prestación, es que corresponde declarar la caducidad en virtud de las causales expresamente previstas en el artículo 7° de la Ordenanza General N° 144, particularmente en lo relativo a la incapacidad operativa, el incumplimiento grave, la paralización injustificada y el abandono material del servicio.

Ello resulta un paso elemental, y necesario, para que este Departamento Ejecutivo procure garantizar -de manera inmediata- la continuidad de un servicio público esencial para miles de vecinos.

Dios Guarde a Vuestra Honorabilidad.-

Ing. Guillermo Maximiliano Parisi
Subsecretario de Movilidad
Municipalidad de San Isidro

CLARA SANGUINETTI
SECRETARIA
DE AMBIENTE Y ESPACIO PUBLICO
MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO

MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO
FOLIO
23

PROYECTO DE ORDENANZA

ARTÍCULO 1°: Declárase la caducidad del permiso y/o autorización de explotación correspondiente al servicio público de transporte automotor de pasajeros de la Línea Municipal N° 707, en todos sus ramales, actualmente explotada por la empresa Micro Ómnibus General San Martín S.A.C. (M.O.G.S.M.), en virtud de los graves e ininterrumpidos incumplimientos de las obligaciones operativas asumidas, la paralización injustificada y el abandono material del servicio, circunstancias que han afectado sustancialmente la continuidad de una prestación pública esencial.

ARTÍCULO 2°: Autorízase al Departamento Ejecutivo a arbitrar de manera inmediata todas las medidas administrativas, legales y técnicas necesarias para garantizar la continuidad y el restablecimiento del servicio público de transporte automotor de pasajeros en las trazas afectadas por la caducidad dispuesta en la presente Ordenanza. A tales fines, podrá:

1) Gestionar y celebrar acuerdos con el Ministerio de Transporte de la Provincia de Buenos Aires para la integración de los recorridos de la Línea Municipal N° 707 a líneas de jurisdicción provincial y/o mediante la extensión de otras trazas existentes de líneas de jurisdicción provincial; e

2) Implementar cualquier otra medida excepcional que tienda a mitigar el impacto sobre los usuarios y restablecer el servicio, garantizando en todos los casos las condiciones adecuadas de seguridad, regularidad y continuidad del servicio.

ARTÍCULO 3°: Comuníquese al Departamento Ejecutivo, etc.-

MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO
FOLIO
24

Ref. Exp. 248/2026

A SEÑORA LAURA LEALI

SECRETARÍA LEGAL Y TÉCNICA

S_____/_____D

Por medio de la presente se eleva el Informe Técnico-Jurídico elaborado en forma conjunta por la Secretaria de Ambiente y Espacio Público Clara Sanguineti y el Subsecretario de Movilidad Maximiliano Parisi, relativo a la situación operativa, administrativa y jurídica vinculada a la prestación del servicio público de transporte automotor de pasajeros correspondiente a la Línea Municipal N° 707 del Partido de San Isidro, actualmente explotada por la empresa Micro Ómnibus General San Martín S.A.C. (M.O.G.S.M.).

Del análisis efectuado surge la existencia de reiterados incumplimientos en la prestación del servicio, interrupciones parciales y totales, conflictos operativos persistentes y, finalmente, la paralización total de la línea en todos sus ramales, circunstancia que afecta de manera directa la continuidad de un servicio público esencial para la movilidad urbana del distrito y configura causales suficientes para promover la declaración de caducidad del permiso y/o autorización de explotación vigente.

En función de ello, y en atención a las previsiones de la Ley Orgánica de las Municipalidades, la Ordenanza General N° 144, el régimen provincial aplicable en materia de transporte y el restante marco normativo analizado, se acompaña asimismo el correspondiente Proyecto de Ordenanza mediante el cual se propicia la declaración de caducidad, la reversión de recorridos a la órbita municipal y la autorización al Departamento Ejecutivo para arbitrar las medidas administrativas, legales y técnicas necesarias para garantizar la continuidad y el restablecimiento del servicio.

Se remiten ambas actuaciones para su consideración, análisis y prosecución del trámite que corresponda, en resguardo del interés público comprometido y de la adecuada prestación del servicio público de transporte para los vecinos del Partido de San Isidro.

CLARA SANGUINETTI
SECRETARIA
DE AMBIENTE Y ESPACIO PUBLICO
MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO

MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO
FOLIO
85

Ref Exp. 248/2026

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El presente proyecto de Ordenanza procura dar pronta solución a la situación excepcional que viven los vecinos -desde abril del corriente- afectados por la parálisis total del servicio de la Línea de Transporte Público de Pasajeros Municipal N° 707, operada en la actualidad por la empresa "Micro Ómnibus General San Martín S.A.C.".

El transporte público de pasajeros constituye un servicio público esencial, cuya finalidad principal es garantizar el acceso efectivo de los vecinos a derechos fundamentales como la salud, la educación, el trabajo y la conectividad urbana cotidiana. Por ello, la continuidad, regularidad y eficiencia de dicha prestación no sólo integra una obligación propia del operador del servicio, sino también un deber institucional del Estado Municipal en ejercicio de su poder de policía y de su responsabilidad como autoridad concedente.

En el orden provincial, se destacan como normas aplicables al caso en estudio la Constitución provincial, la Ley Orgánica de las Municipalidades (Decreto Ley 6759/1958), el Decreto-Ley Nro. 7466/1969, el Decreto-Ley Nro. 16378/1957 y su reglamentario Decreto 6864/1958 y la Ordenanza General N° 144. Concretamente, la Ley Orgánica de Municipalidades atribuye al Departamento Deliberativo la competencia para reglamentar el transporte en general y, especialmente, los servicios públicos de transporte de pasajeros. A su vez, la Ordenanza General N° 144 establece expresamente causales de caducidad vinculadas con el abandono del servicio, la interrupción injustificada, el incumplimiento grave de las obligaciones operativas y la imposibilidad de garantizar la continuidad y eficiencia de la prestación.

Este Departamento Ejecutivo, a través de sus áreas competentes, y con carácter previo al estado crítico que se vive en la actualidad, ha impulsado distintas medidas de mitigación tendientes a mejorar y sostener la continuidad del servicio prestado. Entre ellas, se incluyen modificaciones de recorridos, la reconfiguración de ramales y acciones de acompañamiento institucional, que fueran oportunamente remitidas a vuestro Alto Cuerpo en el marco de los expedientes números EX-2025-36701-SI-SSMOV y EX-2025-127445-SI-SSMOV. No obstante lo expuesto, ello no ha logrado revertir la crisis estructural preexistente, sino que, como es de público conocimiento, desde el mes de abril de 2026 que la Línea Municipal N° 707 se encuentra sufriendo una parálisis total del servicio, circunstancia acreditada objetivamente mediante el cese absoluto de validaciones en el sistema SUBE.

Toda vez que se encuentra acreditado que la empresa "Micro Ómnibus General San Martín S.A.C." ha incurrido en reiterados incumplimientos a la normativa vigente, consistentes en interrupciones parciales y totales del servicio, suspensión reiterada de frecuencias, reducción de unidades en circulación, conflictos laborales persistentes, deficiencias operativas estructurales e imposibilidad de sostener condiciones adecuadas de regularidad y continuidad en la prestación, es que corresponde declarar la caducidad en virtud de las causales expresamente previstas en el artículo 7° de la Ordenanza General N° 144, particularmente en lo relativo a la incapacidad operativa, el incumplimiento grave, la paralización injustificada y el abandono material del servicio.

Ello resulta un paso elemental, y necesario, para que este Departamento Ejecutivo procure garantizar -de manera inmediata- la continuidad de un servicio público esencial para miles de vecinos.

Dios Guarde a Vuestra Honorabilidad.-

Jose Sanchez Sorondo
Secretario de Gobierno

M. Manuela López Menéndez
Jefe de Gabinete

Ramón M. Lanús
Intendente
Municipalidad de San Isidro

MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO
FOLIO
26

PROYECTO DE ORDENANZA

ARTÍCULO 1°: Declárase la caducidad del permiso y/o autorización de explotación correspondiente al servicio público de transporte automotor de pasajeros de la Línea Municipal N° 707, en todos sus ramales, actualmente explotada por la empresa Micro Ómnibus General San Martín S.A.C. (M.O.G.S.M.), en virtud de los graves e ininterrumpidos incumplimientos de las obligaciones operativas asumidas, la paralización injustificada y el abandono material del servicio, circunstancias que han afectado sustancialmente la continuidad de una prestación pública esencial.

ARTÍCULO 2°: Autorízase al Departamento Ejecutivo a arbitrar de manera inmediata todas las medidas administrativas, legales y técnicas necesarias para garantizar la continuidad y el restablecimiento del servicio público de transporte automotor de pasajeros en las trazas afectadas por la caducidad dispuesta en la presente Ordenanza. A tales fines, podrá:

1) Gestionar y celebrar acuerdos con el Ministerio de Transporte de la Provincia de Buenos Aires para la integración de los recorridos de la Línea Municipal N° 707 a líneas de jurisdicción provincial y/o mediante la extensión de otras trazas existentes de líneas de jurisdicción provincial; e

2) Implementar cualquier otra medida excepcional que tienda a mitigar el impacto sobre los usuarios y restablecer el servicio, garantizando en todos los casos las condiciones adecuadas de seguridad, regularidad y continuidad del servicio.

ARTÍCULO 3°: Comuníquese al Departamento Ejecutivo, etc.-

Jose Sánchez Sorondo
Secretario de Gobierno

M. Manuela López Menéndez
Jefe de Gabinete

Ramón M. Lanús
Intendente
Municipalidad de San Isidro

MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO
FOLIO
27

Ref.: Expte. N° 248/2026.-

SAN ISIDRO, 18 de mayo de 2026.-

Señor
Presidente del
HONORABLE CONCEJO DELIBERANTE
Sr. Jorge Álvarez
S / D.

Tengo el agrado de dirigirme a Usted, con el objeto de someter, por su intermedio, a consideración y sanción del Departamento Deliberativo, el Proyecto de Ordenanza adjunto, sobre cuyos fundamentos paso a extenderme en la respectiva Exposición de Motivos.

Sin otro particular, saludo a Usted con mi mayor consideración.

José Sánchez Sorondo
Secretario de Gobierno

M. Manuela López Menéndez
Jefe de Gabinete

Ramón M. Lanús
Intendente
Municipalidad de San Isidro