

SOLICITA FORMACION DE CONCURSO PREVENTIVO

Señor Juez:

José Troilo, en mi carácter de presidente del directorio de **TRANSPORTE IDEAL SAN JUSTO S.A.(30-54622964-1)**, con el patrocinio letrado de Marcelo Horacio Cangueiro, abogado (C.S.J.N. Tomo 28 Folio 168), constituyendo domicilio “Ad Litem” en Maipú 1252 piso 8º, C.A.B.A. – Estudio Cangueiro Ruiz - (Zona de notificación 15 te: 4021-7000, mail mcangueiro@crabog.com) y electrónico en 20146804595, a V.S. me presento y digo:

I.

Personería

Conforme surge de las copias certificadas del Estatuto Social, del acta de Asamblea General Ordinaria de elección de autoridades de fecha 17 de noviembre de 2023 y acta directorio de distribución de cargos de fecha 29 de noviembre de 2023, que forman parte del **Anexo I** que se acompaña al presente, resulto ser Presidente de **TRANSPORTE IDEAL SAN JUSTO S.A.** (en adelante indistintamente TIJS o la “Sociedad”), con sede social en Salta 1820 C.A.B.A., solicitando se me tenga por parte en el mencionado carácter

II.

Objeto

Cumpliendo con lo decidido por el Directorio de la Sociedad que represento, en la reunión celebrada el día 26 de Junio de 2025, volcada al acta correspondiente, cuya copia certificada se acompaña como **Anexo II**, venimos a solicitar la formación del concurso preventivo de Transporte Ideal San Justo S.A. (en adelante “TISJ”), en los términos de la Ley 24.522 (en adelante “LCQ”).

La decisión del Directorio de la Sociedad será ratificada en los términos del artículo 6 de la LCQ por asamblea de la sociedad que se celebrará el día 31 de Julio de 2025,

III.

Antecedentes – Actividad Comercial

III. (i) Antecedentes de la constitución de la Sociedad, de sus modificaciones y de su inscripción (art. 11 inciso 1° de la LCQ).

La sociedad fue constituida el 5 de diciembre de 1958, y su estatuto fue inscripto en el Registro Público de Comercio (hoy Inspección General de Justicia) el 5 de diciembre de 1958, en el Legajo 338 al folio 170.

El estatuto fue modificado en varias oportunidades, el 19 de agosto de 1975 inscripta en el Libro I Folio 8, el 26 de noviembre de 2001 inscripta bajo N° 16185 Libro 1 Tomo 2, el 6 de diciembre de 2016 bajo número 24.164, Libro 82, y el 9 de marzo de 2022 bajo el numero 3658 Libro 107.

III. (ii) Texto Ordenado Estatuto Social.

El estatuto social de la Sociedad dispone que la sociedad tendrá por objeto explotar todo lo concerniente al transporte de pasajeros “... *a tal fin podrá realizar todos los actos, trabajos y operaciones que se vinculen directamente con los mismos; explotar concesiones, licencias o permisos otorgados por los poderes públicos, adquirir y / o arrendar bienes muebles, inmuebles, semovientes y/o automotores, como así también, empresas constituidas.... Adquirir el activo y pasivo de fondos de comercio y toda clase de derechos y acciones.... Formar parte de otras sociedades de cualquier índole, celebrar por medio de sus representantes legales todos los actos y contratos ... que directamente tiendan al cumplimiento de su objeto social y favorecer su desarrollo...*” (Artículo Tercero). El domicilio legal inscripto se fijó en la calle Salta 1820 de esta Ciudad. La duración de la sociedad será de 99 años a contar desde la primera inscripción.

La Administración de la sociedad estará a cargo de un directorio compuesto por tres a diez miembros titulares, y tres a diez miembros suplentes. El número de componentes del directorio será determinado por la asamblea. Los directores deben tener una antigüedad de tres años como accionistas de la sociedad y permanecerán en sus cargos por un término de dos ejercicios, pudiendo ser relectos.

La fiscalización de la sociedad se ejercerá por un consejo de vigilancia integrado por tres miembros titulares, nombrados por la asamblea, que también elegirá igual número de suplentes.

La sociedad prescinde de la sindicatura.

El ejercicio comercial, cierra el 30 de junio de cada año.

Como **Anexo III** se acompaña contrato constitutivo y sus modificaciones de la Sociedad, debidamente inscriptas, en legajo completo de la I.G.J.

La sociedad está registrada en la I.G.J. bajo el número 1.670.333

III. (iii) Directorio

El Directorio se encuentra integrado por:

Presidente: José Troilo.

Vicepresidente: Roberto Oscar Ciccioli,

Directores: Patricia Viviana Laborde, María del Carmen Martínez.

Cabe señalar que conforme surge del artículo Séptimo del Estatuto de la Sociedad, el Directorio se renueva por mitades todos los años.

III. (iv) Capital Social

El capital social es de \$ 13.860.000 representado en 6300 acciones, nominativas, no endosables, clase A, de valor nominal \$ 2200 cada una y de un voto por acción.

III. (v) Las Sociedades Vinculadas.

Tal como surge del último estado contable de la Sociedad cerrado al 30 de junio de 2024, la misma tiene participaciones en varias sociedades comerciales, dedicadas a la misma actividad de transporte público de pasajeros o a actividades afines.

De acuerdo con ese balance esas participaciones están valorizadas en \$ 3.182.194.287 surgiendo su detalle de la Nota 2.6. de esos estados contables.

Esas sociedades vinculadas son: 1) TAI S.A., 2) TRANSPASS S.A., 3) Ideal Management S.A., 4) Transportes Sol de Mayo C.I.S.A., 5) DUVI S.A., 6) BUENOS AIRES BUS S.A., 7) LINEA EXPRESO LINIERS S.A. y 8) BUS DEL OESTE S.A.

Las sociedades indicadas con los números 4, 5, 6, 7 y 8 son todas sociedades que se dedican o han dedicado al transporte público de pasajeros, explotando diversas

líneas nacionales, provinciales o municipales. Mientras que la sociedad indicada con el numero 3 se dedica a la gestión y administración de los recursos provenientes de los pagos que realiza el estado concedente en concepto de Compensación Tarifaria, o de la recaudación por la tarjeta SUBE.

La participación accionaria en esas sociedades fue adquirida con el objeto de integrar horizontalmente la actividad, por ser complementarias para cubrir el servicio dentro del mismo radio territorial. Juntamente con el aprovechamiento de la economía de escala en lo que se refiera a la compra y mantenimiento del parque móvil, a la gestión y administración del flujo proveniente de las Contribuciones Tarifarias y de la recaudación por la tarjeta SUBE.

Las mencionadas sociedades, personas jurídicas individuales cada una de ellas, conforman un grupo societario en lo que se refiere a la existencia de un interés grupal en la toma de alguna de sus decisiones.

IV.

La Sociedad. Su Actividad

IV. (A) La actividad empresarial

La actividad de la Sociedad es la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, como tal, opera diversas líneas en la Ciudad de Buenos Aires, Provincia de Buenos Aires, y la Municipalidad de La Matanza y de Cañuelas. A través de las líneas nacionales 96 y 185, la línea provincial 205 y la línea municipal 621 con sus diferentes ramales, cuyos recorridos pueden ser vistos en la página web de la CNRT.

Actualmente, la sociedad posee 826 empleados en relación de dependencia y cuenta con una flota de 264 buses afectados a la prestación del servicio.

El transporte público de pasajeros se define como un servicio que facilita el desplazamiento de personas, con rutas y horarios preestablecidos, accesible a cualquier persona a cambio de una tarifa. Es fundamental para la movilidad urbana. Este servicio es un servicio público esencial, lo que significa que debe ser ofrecido de manera continua, regular, general, obligatoria y uniforme, para satisfacer las necesidades de la comunidad.

Debido a tal carácter de servicio público, los regímenes de tarifas se encuentran regulados por la Secretaría de Transporte, dependiente del Ministerio de Economía, las tarifas solo pueden ser modificadas por el organismo citado.

La fijación de tarifas en el transporte público de pasajeros es un proceso que involucra diferentes aspectos, incluyendo costos de operación, regulaciones gubernamentales, y la necesidad de garantizar la sostenibilidad del sistema. En general, la autoridad determina las tarifas que se cobrarán a los usuarios, considerando la estructura de costos de las empresas de transporte.

Luego de la crisis del año 2001 el régimen tarifario sufrió un cambio trascendente ya que, para ayudar a los usuarios del servicio, el estado decidió retrasar la tarifa no ajustándola de acuerdo con los cambios ocurrido en el poder adquisitivo de la moneda – inflación- ni en el aumento de la estructura de costos de las empresas, reemplazando ese ajuste por Compensaciones Tarifarias, mal llamados subsidios.

Hasta mayo de 2012 se utilizaron criterios de distribución basados en parámetros vinculados principalmente con la demanda (recaudación 50% y pasajeros 25%) y en menor medida con los costos (kilómetros recorridos 25%).

A partir de junio de 2012 se dio preponderancia a los parámetros vinculados con los costos (o con la oferta de los servicios) incorporándose los parámetros unidades y agentes computables, consumo de gasoil y antigüedad del parque móvil, en reemplazo de los parámetros recaudación y pasajeros.

Esta profunda modificación significó cambios muy importantes en las compensaciones que se le liquidaron a las empresas, ya que prácticamente no se tenía en cuenta la cantidad de pasajeros que transportaba cada línea, sino que se consideraban solamente en la distribución elementos representativos del costo del servicio.

Por esa razón a partir de diciembre de 2012 se incorporó a los criterios de distribución lo que se denominó el “subsidio a la demanda”. El subsidio a la demanda representaba una distribución de una parte de las Compensación Tarifaria en función de los pasajes vendidos y de la recaudación, basado en los datos que brinda el sistema SUBE.

La compensación a la demanda estuvo compuesta por los siguientes elementos:

- a) Compensación por tarifas especiales con descuentos al pasajero.

Este concepto comprende el Atributo social, Boleto escolar y estudiantil y Boleto integrado

b) Compensación por kilómetro o por “tarifa técnica”: Representa un adicional creciente a medida que el viaje es más largo.

c) Compensación global o redistribución de ingresos: Esta compensación se encuentra derogada por el régimen normativo actual.

d) Otros componentes

Desde el mes de julio de 2017 (Res. MT 505/17) y hasta la entrada en vigor de la Resolución del Ministerio de Transporte N° 1144/18, se implementó la “Compensación por ingreso medio por kilómetro”.

El informe técnico de fecha 5 de diciembre de 2018 de la Dirección de Gestión Económica de Transporte Automotor resulta la única fundamentación técnica en la mencionada Resolución del MT N° 1144/18, y explicaba la metodología aplicada para la determinación de la compensación por kilómetro o por tarifa técnica.

La Resolución del Ministerio de Transporte N° 528/2019 no modificó la metodología aplicada para la determinación de la tarifa técnica, pero si introdujo la metodología de “clusterización”.

Esta consistió en la “Metodología de cálculo de costos de explotación del transporte urbano y suburbano de pasajeros por automotor de jurisdicción nacional de la región Metropolitana de Buenos Aires”.

Estas compensaciones son calculadas mediante el procedimiento de distribución aplicable a la asignación específica (demanda) en función de los ingresos por boletos.

Se agrupó a las distintas líneas de transporte urbano de pasajeros de cada grupo de tarifación en “clusters”, estableciendo para cada grupo un subsidio determinado.

Se consideraron a los fines del proceso de clusterización las siguientes variables: Usos, parque móvil, kilómetros, velocidad comercial, IPK (índice de pasajero por kilómetro), recaudación.

1. Recaudación

Cuando esta técnica se aplica a la división de los agrupamientos tarifarios en subgrupos a partir de las similitudes existentes respecto a sus costos o rentabilidad, un error, por más mínimo que sea, puede significar un perjuicio económico irreparable para algunos prestadores.

Jamás las Autoridades del sector revisaron los resultados ni las consecuencias de tal metodología, de haberlo hecho, hubiera comprobado los injustos e irreparables perjuicios que sufrieron con la aplicación de esta a ciertos operadores.

La Auditoría General de la Nación en, Actuación AGN Nro. 767/13 aprobada por la Resolución No. 89 del 15 de junio de 2017 destacó que el cambio de parámetros en la distribución de subsidios (sic) prácticamente neutralizó la utilización de datos proporcionados por el SUBE.

Si bien en los considerandos de la citada Resolución 1144/2018 se referencia el informe indicado, para justificar el redireccionamiento de las Compensaciones Tarifarias hacia la demanda, incrementando la utilización de los datos del SUBE para el cálculo de las Compensaciones a distribuir, no se logró el objetivo.

El resultado fue absolutamente contrario a dicho propósito.,

Durante todo el período de vigencia de las Compensaciones Tarifarias, la Autoridad del Transporte (Léase Ministerio o Secretaría de Transporte), modificaron los sistemas de distribución, provocando desequilibrios entre los operadores, quienes, por sus diferentes características, o bien fueron beneficiados o por el contrario notoriamente perjudicados.

Así es como en la actualidad, rige la Resolución S.T. 45/2024, la cual aprueba nueva metodología de construcción de las tarifarias técnicas y procedimiento de cálculo de distribución de las Compensaciones Tarifarias. A partir de su vigencia, la distribución de las Compensaciones Tarifarias tomó como única variable, la demanda propiamente dicha.

Las empresas reciben estos fondos mensualmente, y se utiliza para cubrir los costos operativos del servicio, incluyendo combustible, salarios, mantenimiento y otros gastos.

IV(B) El Cobro de las Compensaciones Tarifarias. La cesión de la Cobranza

IV.B.1. Como se dijo, las empresas de transporte perciben sus ingresos a través de un sistema de compensaciones tarifarias implementado por el Estado. La conformación de los fondos y la forma de su distribución, los organismos encargados y los requisitos para ser beneficiarios de la compensación tarifaria, se encuentran establecidos dentro del marco regulatorio compuesto por leyes, decretos y resoluciones que se han ido dictando a lo largo de los años. Los más significativos son:

Decreto 976/2001: Por medio de este decreto, entre otras disposiciones, se creó un Contrato de Fideicomiso en el cual el Fiduciante sería el Estado Nacional, y el Fiduciario el Banco Nación, quien recibiría el dinero proveniente de la Tasa sobre el Gasoil, establecida en ese mismo Decreto.

Decreto 652/2002, dispuso que, de los recursos del FIDEICOMISO definidos en el artículo 20 del Decreto N° 976/01, el equivalente al CIEN POR CIEN (100%) de la Tasa sobre el Gasoil, se destinará a distintos fines, entre los cuales se encontraba el SISTEMA DE COMPENSACIONES AL TRANSPORTE (SISCOTA),

Ley N° 26.028, estableció un impuesto sobre la transferencia a título oneroso o gratuito, o importación, de gas oil, con afectación específica, entre otros destinos, a compensaciones tarifarias para las empresas de transporte público de pasajeros por automotor.

Esta norma, ratificó los Decretos N° 652 de fecha 19 de abril de 2002 y N° 301 de fecha 10 de marzo de 2004, mediante los cuales se modificó la estructura del SISTEMA DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE (SIT), incluyendo en el mismo el SISTEMA VIAL INTEGRADO (SISVIAL) y el SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE TERRESTRE (SITRANS), mientras que este último quedó conformado por el SISTEMA DE COMPENSACIONES AL TRANSPORTE (SISCOTA), el SISTEMA FERROVIARIO INTEGRADO (SIFER) y el SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE AUTOMOTOR (SISTAU), encontrándose éste último a cargo de las compensaciones tarifarias para el transporte público de pasajeros por automotor de carácter urbano y suburbano.

Decreto 678/2006, estableció el REGIMEN DE COMPENSACIONES COMPLEMENTARIAS (RCC) al SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE AUTOMOTOR (SISTAU), destinado a compensar los incrementos de costos incurridos por las empresas de servicios de transporte público de pasajeros por automotor de carácter urbano y suburbano bajo jurisdicción nacional que prestan servicios en cierto ámbito geográfico.

Por otra parte, los fondos recaudados de los usuarios por medio de Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE) , son recibidos por intermedio del Banco de la Nación Argentina, a través de Nación Servicios S.A. quien resulta responsable de la recaudación y procesamiento del SUBE.

Es decir, tanto los fondos que se perciben por parte del Estado en concepto de Compensaciones Tarifarias, como los fondos recaudados a través del sistema SUBE, son recibidos por la empresa ya sea como beneficiaria del Contrato de Fideicomiso entre el Estado Nacional y Banco Nación, o a través de Nación Servicios S.A., quien recibe y procesa la recaudación de SUBE.

IV.B.2. El art 26 del Decreto 976/2001 mencionado, permite a los beneficiarios tanto la cesión en garantía, en propiedad fiduciaria o en plena propiedad de los fondos provenientes que le pudiera corresponder , disponiendo que : “ *...quedan expresamente facultados para ceder en garantía prendaria o en pago, o a transferir como fiduciantes y en propiedad fiduciaria, los derechos crediticios, a los efectos de constituir fideicomisos o fondos de inversión directa, de carácter fiduciario y singular, de acuerdo con lo previsto en la Ley N° 24.441 y su modificatoria y en el artículo 74 inciso ñ) de la Ley N° 24.241 y sus modificatorias, respectivamente. En este último caso, los fiduciarios se ajustarán a lo dispuesto en el artículo 5° de la Ley N° 24.441 y su modificatoria*”.

En el marco de esa normativa, y para facilitar su operatoria comercial, la Sociedad cedió los derechos de cobro provenientes de los pagos que el Estado debía realizar en concepto de Compensaciones Tarifarias, como los correspondientes a ingresos por el sistema SUBE, a la sociedad Ideal Management S.A., de la que es accionista, con la contraprestación de pagar las deudas de la Sociedad que se indican en cada cesión.

Esa modalidad se justificó en la situación de emergencia del autotransporte público de pasajeros, que fue agravándose a raíz del incesante incremento de los costos operativos, y el incremento en los montos de los juicios laborales.

De esta manera, se aseguraba a los empleados, la percepción de sus remuneraciones en tiempo y forma, el cumplimiento de las cargas sociales respectivas y compensar los gastos operativos en la medida que los fondos cedidos alcanzaran a tal fin.

En definitiva, los fondos de la empresa son percibidos por Ideal Management S.A. y es ésta quien libra los pagos que debe hacer la empresa.

En ese contexto, la Sociedad suscribió los siguientes contratos de cesión:

El 2 de julio de 2002, mediante Escritura N° 36 celebrada ante la Escribana Norma Rainstein, titular del registro notarial 1315, la concursada en su carácter de cedente, celebró con Ideal Management S.A. en su carácter de cesionaria, una Cesión de Pago de Derechos Beneficiarios, por medio de la cual le transfirió los derechos y acciones que tiene y le corresponde, y pudiere llegar a corresponderle, con relación a los derechos beneficiarios de las compensaciones tarifarias de las cuales resulta beneficiaria dentro del ámbito del SITRANS (SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE TERRESTRE) para percibir compensaciones tarifarias como empresa de transporte automotor de pasajeros del ámbito Nacional, Provincial y Comunal. La cesionaria destinaria los fondos a satisfacer los pagos que la Cedente ordene mediante comunicación inmediatamente posterior, a la acreditación de los importes objeto de la cesión.

Esta cesión, fue complementándose con sucesivas incorporaciones ya sea de fondos recibidos y a su vez cedidos, como de aplicaciones de dichos fondos. Se detallan a continuación las siguientes modificaciones:

El 22 de junio de 2004 por Escritura N° 191, pasada al folio 470 del registro notarial 1096, a cargo de la escribana Aida Lopez Vergara de Scroggie, la cesionaria asume en forma expresa la obligación de los bienes cedidos en los términos de los artículos 2 y 3 de la Resolución de la Secretaria de Transporte N° 337, de fecha 31 de mayo de 2004.

El 28 de septiembre de 2006 por Escritura N° 481, pasada al folio 1146, del registro notarial 1096, a cargo de la escribana Aida López Vergara de Scroggie, la Sociedad cedió los derechos a percibir del Sistema Integrado de Transporte (SISTAU)

normado por el Decreto 652/02 del PEN, Ley 26.082 y sus Decretos Reglamentarios N° 564/05 y N° 118/06, de la Secretaría de Transporte, y/o del Régimen de Compensación Complementaria (RCC) al SISTAU y los que se dicten para tal fin, y para futuros pagos, con relación a todas sus líneas de Jurisdicción Nacional, Provincial y Comunal, para que la Cesionaria administre pago de bienes y servicios adquiridos por la Cedente, y al pago de salarios y cargas sociales, gastos operativos de compra de insumos y/o repuestos, y/o pago de servicios, todas actividades destinadas a la prestación del servicio público de autotransporte de pasajeros.

El 13 de Marzo de 2006 por Escritura N° 92, pasada al folio 233 del registro notarial 1096, a cargo de la escribana Aida López Vergara de Scroggie. la concursada cede a la cesionaria todos los derechos y acciones que tiene y le corresponde y pudiere llegar a corresponderle con relación a los derechos beneficiarios a percibir por acreencias establecidas por el decreto del Gobernador de la Provincia de Buenos Aires N° 3.262 del 28 de diciembre de 2005 y en general a las acreencias por compensaciones, de la rebaja del boleto estudiantil secundario de acuerdo a lo normado por la Resolución N° 529/05 de la Dirección de Transporte, dependiente del Ministerio de Infraestructura Vivienda y Servicios Públicos de la Provincia de Buenos Aires, conforme a lo ordenado por el Decreto 3262/05, o el que se dicte para tal fin y para futuros pagos.

El 9 de febrero de 2012, por Escritura N° 14, pasada al folio 29 del registro notarial 4937, a cargo de la escribana Victoria Scroggie, la concursada cede todos los derechos y acciones que le corresponden y pudiere llegar a corresponderle con relación a los fondos correspondientes a través del Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE) cuya implementación fue ordenada por el Poder Ejecutivo Nacional a través del Decreto N° 84 (BO 2009/02/05) a la Cesionaria, la cual destinara las acreencias que se transfieran al pago relativo a la plantilla salarial de la cedente, como a sus cargas sociales referidas al personal y gastos destinados exclusivamente a la prestación de servicio público de autotransporte de pasajeros o que posibiliten su cumplimiento, y a los pagos relativos al combustible o compra de insumos o servicios destinados a tal fin y/o a cualquier obligación de la cedente, autorizando a la cesionaria a abrir cuenta bancaria para la acreditación de los mismos.

El 9 de marzo de 2015, por Escritura N° 24, pasada al folio 73 del registro notarial 1096, a cargo de la escribana Aida López Vergara de Scroggie. se amplía la cesión instrumentada en la Escritura N° 14 anteriormente detallada. Por conveniencia

comercial y operativa, se amplía el objeto de la cesión, facultando a la cesionaria a garantizar con la cesión de dichos usos y/o fondos del aludido sistema SUBE, las operaciones de cargas a la Red AME y todas aquellas operaciones y/u obligaciones de carácter comercial que esta última (AME – Administradora de Monederos Electrónicos S.A.) ha asumido con Nación Servicios S.A. en el Marco del Acuerdo de Red de Carga oportunamente suscripto por las partes y cualquier acuerdo modificatorio, complementario y/o nuevo acuerdo que pueda ser suscripto entre Administradora de Monederos Electrónicos S.A. y Nación Servicios S.A.

Se acompañan las cesiones descriptas, como **Anexo XIV**.

V.

Cumplimiento de los requisitos previstos por la Ley 24.522

A continuación, se detalla el cumplimiento de cada uno de los requisitos exigidos por la ley 24.522.

V.1. Presupuesto objetivo . Estado de Cesación de Pagos

El presupuesto objetivo necesario para la existencia del concurso preventivo, es el estado de cesación de pagos, entendido como la situación de endeudamiento y de exigibilidad inmediata que no puede ser afrontada normalmente con el producido de la actividad económica, ya sea por falta de generación de flujos de fondos necesarios para cubrir sus costos y pagar sus deudas o por la pérdida del crédito comercial necesario para continuar operando.

A continuación, se explicarán las causales que dieron origen al estado de cesación de pagos.

V.1.1. Principales causas del estado de cesación de pagos de La Sociedad

La principal causa del estado de cesación de pagos que afecta a la Sociedad es el déficit comercial operativo que viene padeciendo la empresa, derivado de la deficiencia de las compensaciones tarifarias que no logran cubrir los costos operativos, generando un déficit sistemático que ha dañado el patrimonio de la Sociedad, y estrangulado su situación financiera.

A esa causa se agregan (i) la acumulación de saldo técnico por el Impuesto al Valor Agregado que no puede ser utilizado eficazmente y se ve desvalorizado producto de la inflación, (ii) el aumento de los costos por la litigiosidad laboral y la determinación

de valores exorbitantes en la justicia laboral, y (iii) el aumento de la siniestralidad por accidentes de tránsito con los consiguientes costos.

(i) El déficit comercial operativo:

El déficit comercial operativo que ha dañado la capacidad financiera de la Sociedad colocándola en estado de cesación de pagos, se debe tanto a una merma en los ingresos como a un aumento en los costos.

A continuación, se detallarán las causas de tal situación.

Como ya se ha indicado, la tarifa del servicio de transporte público la fija el Estado, debiendo esa tarifa garantizar la sostenibilidad del sistema, teniendo en cuenta el sistema de costos de las empresas.

Ese sistema, luego de la crisis del año 2001 sufrió un cambio trascendente ya que, como se dijo, el Estado decidió retrasar la tarifa reemplazando ese ajuste por Compensaciones Tarifarias.

A lo largo de los años esas Compensaciones Tarifarias se determinaron por distintos parámetros (personas transportadas, cantidad de unidades, kilómetros recorridos por esas unidades, etc.) pero siempre por debajo del costo real operativo de las empresas.

Prueba indudable de tal situación es el Decreto de necesidad y urgencia N° 70 de fecha 20 de diciembre de 2023 (DNU-2023-70-APN-PTE), que declaró la emergencia pública en materia económica, financiera, fiscal, administrativa, previsional, **tarifaria**, sanitaria y social hasta el 31 de diciembre de 2025. Que, particularmente, del Decreto de necesidad y urgencia N° 70/23 se desprende la existencia de **considerables desequilibrios en las tarifas** y que *“...la situación exige la adopción de medidas urgentes, que no admiten dilación alguna, con el objetivo de romper ese círculo vicioso de empobrecimiento generalizado y crisis recurrentes.”*.

Veamos como esos atrasos, deficiencias y errores en las Contribuciones Tarifarias dañaron a la Sociedad.

La tarifa, más la compensación tarifaria, debían dar como resultado un ingreso al permisionario que permitiera mantener inalterable la ecuación económica – financiera de los respectivos contratos, lo que no aconteció.

El cambiante régimen de las compensaciones tarifarias generó profundas asimetrías cuyo resultado ha sido que el sector en general, se sumergiera en una crisis inédita cuya consecuencia, ha sido la dilapidación del patrimonio y la afectación de los parámetros operativos de las empresas del sector.

El régimen de compensaciones tarifarias ha sufrido desde su instauración, diversas modificaciones, mediante sucesivas resoluciones del Ministerio de Transporte de la Nación y/o de la Secretaría de Transporte de la Nación, en las que los ítems significativos del costo fueron determinados mediante precios alejados de los valores reales de mercado, se dispusieron cambios en las metodologías de distribución y en la fijación de las tarifas técnicas, en forma inequitativa y consecuentemente ruinosa.

Así, los denominados balances de compensaciones, para las empresas comprendidas en el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), reflejaron una y otra vez, “montos a cubrir” insuficientes.

Es decir, las respectivas “Metodologías de cálculo de costos de explotación” contenidas en las sucesivas resoluciones, constituyeron una derivación a partir de precios irreales y/o ficticios.

Desde la Resolución del Ministerio de Transporte N° 443/2022 inclusive, se omitieron factores de corrección o índices de actualización que profundizaron el perjuicio para las empresas.

Los costos se determinaban para ser aplicados por varios meses, agregando la frase “para los meses subsiguientes hasta tanto se apruebe un nuevo cálculo de costos”, lo que deterioró el ingreso de las empresas.

A ello, debe agregarse que el pago de las compensaciones tarifarias se realizaba con demora, provocando una nueva pérdida en su valor producto de la alta inflación, y la ausencia de factor o índice de corrección para mantener el valor constante de los precios determinados originariamente en cada Resolución.

Va de suyo que, si los precios determinados no fueron los precios reales y que, si a su vez los mismos se encontraban sujetos a un deterioro constante por la inflación por no haberse previsto ningún factor de corrección, el denominado “monto a cubrir” no resultó ajustado a valores reales.

Veamos un ejemplo numérico de lo expresado:

Porcentual de incremento del “monto a cubrir”: enero 2022 – setiembre 2022: 33,57% (Resolución M.T. 443/2022).

Porcentual de incremento del “monto a cubrir”: diciembre 2021 (Resolución M.T. 509/2021 \$ 22.098.302.660) – setiembre 2022 (Resolución M.T. 443/2022): **36,09%**

Porcentual de incremento del “monto a cubrir”: enero de 2022 (Resolución M.T. 443/2022) – Setiembre 2022 (Resolución M.T. 804/2022) \$ 30.959.751.082: **37,49%**

Porcentual de incremento del “monto a cubrir”: diciembre 2021 (Resolución M.T. 509/2021) – Setiembre 2022 (Resolución M.T. 804/2022): **40,10%**

Hemos tomado en consideración todas las variables posibles, para comparar la más favorable (40,10%) con otros índices de corrección aplicables en general.

Índice de precios al consumidor INDEC – Base diciembre 2021 – Setiembre 2022: **66,06%**

Índice de precios internos al por mayor IPIM: **64,74%**

La fuente informativa en ambos casos ha sido: www.cpacf.org.ar – Actualización de montos.

Es decir, existe una ostensible diferencia aun tomando el IPIM, del orden del 24,64%, considerando el porcentual de incremento más favorable para la Administración del 40,10%.

Esta notoria diferencia, se profundiza en las sucesivas resoluciones de actualización de costos, a saber: Resolución M.T. 178/2023 (períodos enero de 2023 a agosto de 2023), Resolución M.T. 424/2023 (períodos abril de 2023 a setiembre de 2023), Resolución M.T. 615/2023 (períodos octubre de 2023 a febrero de 2024), Resolución S.T. 15/2024 (períodos enero 2024 a abril 2024), Resolución S.T. 4/2024 (mayo 2024 a junio

2024), Resolución S.T. 34/2024 (períodos julio 2024 a octubre 2024) y Resolución S.T. 8/2025 (enero 2025 a junio 2025).

Por ejemplo, La Resolución S.T. 615/2024, reitera el error de sus precedentes 804/2022, 178/2023, y 424/2023 al omitir considerar la recomposición de los montos a cubrir señalados en la precedente Resolución M.T. 443/2022 y en los consecuentemente devengados en las resoluciones precitadas números 804/2022, 178/2023, 424/2023 y 615/2023, que configura uno de los fundamentos de los recursos en trámite por ante los expedientes EX -2022-126958218-APN-DGD#MTR, EX-2023-39119089-APN-DGD#MTR, EX -2023-90012158-APN-DGD#MTR, y EX -2023-14475578-APN-DGD#MTR interpuestos por la Cámara Empresaria de Autotransporte de Pasajeros (C.E.A.P.), entidad empresarial a la cual la Sociedad se encuentra asociada.

Se acompaña como **Anexo XIII**, copia de los recursos administrativos interpuestos por la CEAP.

En el recurso en trámite, se señaló que esa “necesidad” de “actualizar los costos” expuesta en los Considerandos de la Resolución M.T. 804/2022 no se encontraba correctamente reflejada, por dos razones esenciales, a saber:

a. Consumaba mediante la falta de readecuación de los “montos a cubrir” estimados en la Resolución M.T. 443/2022, una notoria injusticia y falta de equidad, dado que las diferencias resultaban ser notables y como tales, esenciales a los fines de reestablecer el equilibrio de la ecuación económica – financiera. Si estimamos conforme la variación del IPIM mes octubre 2023, las **diferencias devengadas adeudadas** durante la vigencia de la Resolución M.T. 443/2022 y la Resolución 804/2022, las mismas ascienden a fines de octubre de 2023 a la suma de **\$ 188.933.729.759.- (Base setiembre 2022 /octubre 2023 índice IPIM – Fuente INDEC, más tasa pura no inflacionaria del 6% anual calculada por el mismo período).**

b. Consumaba un congelamiento de precios e insumos básicos irreales, alejados de los existentes en el mercado, durante seis meses, sin un factor de readecuación que permitiera compensar los efectos de la inflación.

c. Congelaba los “montos a cubrir”, por la misma razón que se expone en el párrafo precedente.

Lo mismo aconteció con la Resolución M.T. 178/2023, recurrida por esta entidad empresaria (EX-2023-39119089-APN-DGD#MTR).

Ahora bien, en la oportunidad de recurrir la Resolución M.T. 178/2023, en el punto VI.2.a del escrito recursivo, se señaló que como consecuencia del arrastre de los insuficientes cálculos de costos tomados en consideración desde la Resolución M.T. 443/2022, continuando con dicha política ilegítima e insuficiente en la Resolución 804/2022, la suma inicial que debía arrojar el Balance de Compensación correspondiente al mes de enero de 2023, debía ascender a \$ 49.506.547.900 y no a \$ 44.723.759.450 como se indicaba en la Resolución M.T. 178/2023 para dicho mes.

En consecuencia, si proyectábamos dicho monto de \$ 49.506.547.900 durante los meses restantes hasta llegar a octubre de 2023 (último índice IPIM publicado – base diciembre 2022), el balance de compensación tarifaria debería ascender para cada mes a las siguientes cantidades:

Enero 2023: \$ 73.764.756.371
Febrero 2023: \$ 78.559.465.534
Marzo 2023: \$ 84.058.628.121
Abril 2023: \$ 88.345.618.156
Mayo 2023: \$ 94.441.465.809
Junio 2023: \$ 101.146.810.149
Julio 2023: \$ 108.732.820.623
Agosto 2023: \$ 116.344.118.066
Setiembre 2023: \$ 137.286.059.317

Sin embargo, las Compensaciones Tarifarias que resultan de la Resolución M.T. 178/2023 y de la Resolución 424/2023, fueron las siguientes:

Enero 2023: \$ 40.683.967.953 (Resolución M.T. 178/2023)
Febrero 2023: \$ 39.518.053.864 (Resolución M.T. 178/2023)
Marzo 2023: \$ 41.513.027.390 (Resolución M.T. 178/2023)
Abril 2023: \$ 45.664.957.485 (Resolución M.T. 424/2023)
Mayo 2023: \$ 51.053.319.555 (Resolución M.T. 424/2023)
Junio 2023: \$ 54.941.023.281 (Resolución M.T. 424/2023)
Julio 2023: \$ 59.402.767.234 (Resolución M.T. 424/2023)
Agosto 2023: \$ 59.818.009.009 (Resolución M.T. 424/2023)
Setiembre 2023: \$ 62.995.887.060 (Resolución M.T. 424/2023).

Por lo tanto, las diferencias adeudadas por la aplicación del IPIM correspondiente a los meses enero 2023 a octubre 2023 inclusive, **a valores nominales y corregidos por la aplicación del IPIM más la tasa no inflacionaria**, eran las siguientes:

Enero 2023: \$ 34.734.827.839 (Ponderado a octubre 2023 IPIM base diciembre 2022 más 6% anual).

Febrero 2023: \$ 40.798.275.195 (Ponderado a octubre 2023 IPIM base enero 2023 más 6% anual).

Marzo 2023: \$ 44.247.424.760 (Ponderado a octubre 2023 IPIM base febrero 2023 más 6% anual).

Abril 2023: \$ 44.174.483.794 (Ponderado a octubre 2023 IPIM base marzo 2023 más 6% anual).

Mayo 2023: \$ 44.689.790.064 (Ponderado a octubre 2023 IPIM base abril 2023 más 6% anual).

Junio 2023: \$ 47.360.931.539 (Ponderado a octubre 2023 IPIM base mayo 2023 más 6% anual).

Julio 2023: \$ 50.316.654.456 (Ponderado a octubre 2023 IPIM base junio 2023 más 6% anual).

Agosto 2023: \$ 57.091.370.147 (Ponderado a octubre 2023 IPIM base junio 2023 más 6% anual).

Setiembre 2023: \$ 78.004.680.869 (Ponderado a octubre 2023 IPIM base junio 2023 más 6% anual).

En consecuencia, las diferencias adeudadas en el período enero 2023 a setiembre 2023, ascendían a \$ 441.418.438.663 (Vigencia de las Resoluciones M.T. 178/2023 y 424/2023), calculados a la fecha de interposición de recurso administrativo.

Todo ello hacía un total adeudado en concepto de diferencias de compensaciones tarifarias debidamente ponderadas mediante la aplicación del índice IPIM – INDEC a octubre 2023, correspondientes al período enero 2022 a setiembre de 2023 inclusive, con más la tasa de interés del 6% anual al 31-10-2023 de \$ 630.352.168.422 REGION AMBA (vigencia de las Resoluciones M.T. 442/2022, 804/2022, 178/2023 y 424/2).

Ahora bien, si a dicho monto, aplicamos el índice IPIM, en sus variaciones para los meses de octubre de 2023 a diciembre de 2023 inclusive (7,6%, 11,1% y 54%, respectivamente), la suma adeudada asciende a \$ 1.160.460.339.200. y el monto a cubrir correspondiente a enero de 2024, debería haber ascendido a \$ 143.604.389.665.-

En todas las oportunidades, el sector, a través de sus entidades empresariales representativas, formularon ante el poder concedente todo tipo de reclamos ya sea en audiencias con los funcionarios responsables del área, o bien mediante recursos administrativos, recursos de amparo por mora, y hasta mediante la promoción de una demanda judicial caratulada “CEAP c/MINISTERIO DE ECONOMÍA – SECRETARÍA DE TRANSPORTE – RES. 804/22 s/Proceso de conocimiento” Expte. CAF 017055/2024, en trámite por ante el Juzgado Nacional Contencioso Administrativo Federal nro. 1, Secretaría nro. 1, a la cual la Sociedad ha adherido expresamente.

Hasta el día de hoy, la relación sinalagmática originaria de los respectivos permisos no fue reestablecida mediante la determinación de costos que permitieran satisfacer tal reclamo absolutamente legítimo y justo.

Como corolario de lo expuesto señalamos que:

- a. La retribución del permisionario se mantuvo totalmente alejada del costo real del servicio. Cabe mencionar a título de ejemplo que, en noviembre de 2024, la tarifa SUBE (\$ 371,13) sumadas las Compensaciones Tarifarias, importaba un precio del pasaje de \$ 863, cuando el costo real a dicha fecha del pasaje debía ser de \$ 1220,27 sin IVA (Es decir, que la diferencia a cargo de las empresas ascendía a \$ 357,27).
- b. Por las incidencias de los atributos sociales y del boleto integrado, la tarifa final percibida a través del SUBE es aproximadamente un 10% inferior a los \$ 391 – que es la tarifa recientemente aprobada-.
- c. Actualmente el costo real del pasaje es de \$ 1400, por lo que la diferencia a cargo de las empresas aplicándose las incidencias de los atributos sociales y del boleto integrado, es de \$ 576.
- d. Los aumentos de la tarifa a cargo del usuario importan la reducción de las Compensaciones Tarifarias, es decir, no generan mayores ingresos al permisionario.

e. Se registran diferencias adeudadas con motivo del congelamiento durante diversos períodos.

f. El costo aprobado en cada Resolución, siempre se ha determinado en base a precios irreales, alejados del mercado, en los ítems más significativos.

g. Los costos de gerenciamiento y del capital invertido, sufrieron reducciones injustificadas, constituyendo verdaderas vías de hecho, por las cuales existen reclamos administrativos.

h. Se incumplió con lo normado por la Resolución M.I.T. 37/2013, especialmente en lo referente a la recomposición obligada de la tarifa en los casos en los que se registren variaciones superiores al 6%.

i. Las Compensación Tarifaria representan un porcentaje elevado del total de ingresos, consecuentemente el pago atrasado ha provocado desequilibrios financieros cuyos costos jamás fueron compensados por el Poder Concedente.

No hace falta muchas más explicaciones para advertir que el desfase indicado, mantenido en el tiempo provocó un daño patrimonial a la Sociedad que se ve reflejado en la caída de su patrimonio neto, en la antigüedad del parque móvil, en la necesidad de financiarse generando deuda con los entes fiscales y finalmente en la imposibilidad de atender los vencimientos corrientes que imponen la necesidad de esta presentación concursal.

(ii) La acumulación de saldo técnico por el Impuesto al Valor Agregado que no puede ser utilizado eficazmente y se ve desvalorizado producto de la inflación.

La actividad del transporte público de pasajeros percibe un I.V.A. reducido (10,5%) pero está obligado a tributar por sus compras (rodados, cubiertas, repuestos, asesores profesionales, etc.) la tasa del 21%.

Esa diferencia genera sistemáticamente un saldo favorable de IVA a la Sociedad.

Si bien ese saldo técnico figura en el activo de la Sociedad, como se puede apreciar en los estados contables acompañados por un valor de \$ 2.704.084.965 (Crédito Impositivo Nota 2.2), en realidad más que un activo es una pérdida para la Sociedad.

Ello así en tanto significa la inmovilización de una enorme cantidad de dinero que queda sin poder ser utilizada y provoca, en consecuencia, un estrangulamiento financiero a la sociedad.

Con la paradoja que es el mismo Fisco que impide la utilización plena de ese saldo favorable de la Sociedad, para pagar otras deudas que la sociedad tiene para con el Fisco, como por ejemplo cargas sociales, que justificaría puedan ser compensadas y de esa forma liberar en gran parte a la Sociedad de los pasivos fiscales previsionales.

(iii) El aumento de los costos por la litigiosidad laboral y la determinación de valores exorbitantes en la justicia laboral

Como surge de informe previsto por el inciso 8 del art 11 de la LCQ que se acompaña como **Anexo X**, la Sociedad tiene un elevado número de empleados en relación de dependencia, regidos en la mayoría de los casos por las Convenciones Colectivas de la Unión Tranviaria Automotor.

La situación económica general del País con altas tasas de inflación en los últimos años, paritarias que impusieron importantes aumentos salariales y mejoras en las condiciones de trabajo (trabajo nocturno, horas extra, adicionales no retributivos etc.), sumados a los problemas económicos de la empresa, generaron por una parte un aumento en la litigiosidad laboral con medias de fuerza inclusive, que provocaron a su vez despidos con y sin causa.

Tal problemática situación se vio agravada por las pautas que las sentencias laborales impusieron para intentar compensar la pérdida del valor de la moneda, generando pautas irracionales, con capitalización de intereses periódicas por fuera de las normas del Código Civil y Comercial, provocando un incremento exponencial de los pasivos laborales por sumas realmente astronómicas.

El pago de esas sentencias, y de las costas también incrementadas en la misma medida que la deuda principal, es otra de las causas que han provocado el desequilibrio económico financiero que motiva esta presentación concursal.

(iv) El aumento de la siniestralidad por accidentes de tránsito con los consiguientes costos.

Es de público y notorio conocimiento que las empresas de transportes público de pasajeros por vía de automotores en el ámbito del AMBA enfrentan un alto nivel de accidentes de tránsito, producto del aumento del parque automotor y la complejidad de la circulación vehicular.

Ese constante aumento de la siniestralidad ha llevado a que la autoridad de aplicación exija que las empresas del sector cuenten con un seguro de responsabilidad civil específico.

La particularidad del riesgo asegurable y los problemas históricos que han enfrentado las compañías de seguros dedicadas a asegurar al sector, con caídas y liquidaciones sorpresivas de empresas aseguradoras que impactaron negativamente en las empresas de transporte ha llevado a que las empresas recurran a mutuales de seguros, integradas exclusivamente por empresas del sector y que solo aseguran responsabilidad civil por accidentes viales.

Ese es el caso de la Sociedad que integra la mutual METROPOL SOCIEDAD DE SEGUROS MUTUOS.

El tipo de póliza que emiten estas empresas aseguradoras monoramicas incluyen una franquicia a cargo de la empresa de transporte asegurada, de forma que existe una responsabilidad patrimonial exclusiva de la empresa de transporte hasta el límite de la franquicia, como forma de que exista un cuidado por parte de las empresas dirigido a evitar los siniestros.

La contracara de esa franquicia es permitir a la empresa de Transporte tener una forma segura de ponderar el impacto que un siniestro tendrá sobre el patrimonio de la empresa, habida cuenta que lo que exceda la franquicia debe ser pagado por la compañía aseguradora.

Sin embargo, esa ecuación ha quedado absolutamente desvirtuada por la jurisprudencia que decidió aumentar el valor de la franquicia hasta el momento del efectivo pago del siniestro, más un adicional por intereses más proporcional de costas y no por el valor de la prima pagada.

Ello ha significado un incremento sustantivo en los desembolsos que se ha visto obligado a realizar la Sociedad a los damnificados por el accidente vial, o a la

compañía aseguradora en el caso de que ésta hubiera pagado íntegramente la indemnización.

Esa realidad se tradujo en un deterioro de la situación económica financiera de la Sociedad, a la par de una deuda significativa con la compañía aseguradora.

Este costo, como algunos otros, no ha estado previsto en los cálculos para la determinación de las Compensaciones Tarifarias.

V.1.2. Época en que se produjo la cesación de pagos (art. 11 inciso 2º de la LCQ).

La cesación de pagos se produjo cuando se volvió permanente el déficit de ingresos provenientes del Estado por Compensaciones Tarifarias como de Nación Servicio por la recaudación de la tarjeta SUBE, para cubrir los costos operativos y el pago de los impuestos que gravan la actividad, desembocando en un constante incremento de la deuda con los organismos fiscales, en especial con la AFIP (hoy ARCA), sin que el Estado diera respuesta eficaz a los reclamos dirigidos a compensar ese déficit derivado del errado cálculo de las Compensaciones Tarifarias.

Esa situación ocurrió durante el mes de mayo de 2025 cuando se produjo un aumento en los salarios del personal como consecuencia de la negociación paritaria del 13 de mayo del corriente año, y que el Estado no reconoció ni en las Compensaciones Tarifarias ni en un aumento del precio del pasaje.

Es decir que ese aumento ha sido absorbido íntegramente por la empresa.

El costo de la mano de obra representa el 45% del costo total de las empresas de las empresas de transporte, lo que significa que el aumento de salarios tiene un impacto significativo en los costos de la empresa y que debe ser necesariamente cubierto por los ingresos sea por tarifa sea por compensaciones tarifarias. Al no quedar cubierto ese costo, la delicada situación económica financiera de la empresa se agrava al extremo de quedar en estado de cesación de pagos.

Si bien el incremento de salario básico de convenio inicial para el chofer decidido en la paritarias indicadas, puede parecer bajo, cuando se analiza el incremento en los viáticos que pasaron de \$ 6.870 por día por empleado para el mes de abril de 2025,

a \$ 9.300 para el mes de junio de ese mismo año, se advierte que el aumento porcentual resulta relevante al igual que su impacto en los costos, con una plantilla de personal numerosa.

Resultan hechos reveladores de ese estado de cesación de pago, la imposibilidad de pago de las facturas de diferentes proveedores y la falta de pago de los cheques emitidos por la cesionaria de la cobranza, dados en pago de esas acreencias que se detallan en el **Anexo IV**.

VI.

Requisitos sustanciales

(i) Estado detallado del Activo y del Pasivo (art. 11 inciso 3° LCQ)

Se acompaña como **Anexo V** el Estado detallado y valorado del Activo y del Pasivo actualizado a la fecha más cercana posible (12 de junio de 2025) a la fecha de presentación, con indicación precisa de su composición, las normas seguidas para su valuación, la ubicación, estado y gravámenes de los bienes y demás datos necesarios para conocer debidamente el patrimonio de la sociedad que represento.

En **Anexo VI** adjunto, se acompañan las copias certificadas de los títulos de propiedad de los bienes registrables de propiedad de la sociedad.

(ii) Balances correspondientes a los últimos tres ejercicios (Art. 11, inciso 4° LCQ)

Se acompaña como **Anexo VII** copia de los Estados Contables, correspondientes a los tres últimos ejercicios cerrados, esto es ejercicios cerrados el 30 de junio de 2022, 2023 y 2024, con las memorias e informes respectivos.

(iii) Nómina de Acreedores (Art. 11, inciso 5° LCQ)

En **Anexo VIII**, se acompaña una nómina de los acreedores de la sociedad, con indicación de sus domicilios, montos de los créditos, causas, vencimientos, codeudores, fiadores o terceros obligados o responsables y los privilegios.

Por separado, se acompaña un legajo por cada uno de los acreedores que surgen de esa nómina, donde consta copia de la documentación que da sustento a la deuda

denunciada, con un dictamen de contador público sobre la correspondencia existente entre la denuncia efectuada y los registros contables de la empresa. Así como acerca de la inexistencia de otros acreedores según las constancias de los registros y documentación existente.

Asimismo, en **Anexo IX** se detallan los procesos judiciales o administrativos en trámite, indicando la radicación de estos.

El art. 21 de la LCQ dispone para aquellos juicios de contenido patrimonial por causa o título anterior a la presentación en concurso, en los que la concursada sea parte demanda, la suspensión del trámite y su radicación ante el Juzgado del concurso.

Por ese motivo, se deja solicitado a V.S. ordene librar oficio a todos aquellos Juzgados donde pudiera tener lugar el inicio de juicios de esas características, solicitando al Juez interviniente, su remisión a este Juzgado y Secretaría.

Por último, se acompaña en **Anexo X**, nómina de empleados, con detalle de domicilio, categoría, antigüedad y última remuneración recibida. Se acompaña además declaración sobre la existencia de deuda laboral y de deuda con los organismos de la seguridad social certificada por contador público.

(iv) Libros de Comercio y Societarios (art. 11 inciso 6° LCQ)

Se acompaña en **Anexo XI** la descripción de los libros societarios, con indicación de los antecedentes de su rúbrica y último folio utilizado.

Los libros detallados y la totalidad de la documentación de respaldo de las registraciones se ponen a disposición de V.S. a fin de su presentación cuando así lo disponga.

(v) Concursos anteriores (art. 11 inciso 7° LCQ)

Declaro bajo juramento que la sociedad que represento no ha solicitado con anterioridad la formación de concurso preventivo.

VI.

Medidas Cautelares.

VI.1. Medida Cautelar: Orden de No pago de cheques de pago diferido .

Como se explicó en el Capítulo IV de este escrito, a raíz de su organización operativa, y las cesiones efectuadas a favor de Ideal Management S.A., la empresa no cancela por sí sus gastos operativos, sino que los mismos son pagados a través de la mencionada sociedad, siendo esta la libradora de los cheques en pago de las distintas facturas de compras y servicios realizados a favor de la empresa.

La empresa, ha ordenado emitir a Ideal Management cheques cuya fecha de pago es posterior a la fecha de esta presentación concursal, para cancelar obligaciones con causa anterior a la misma.

Esos valores, fueron emitidos por Ideal Management S.A. a los fines de cancelar obligaciones comerciales y tributarias de la empresa. La nómina detallada de dichos cheques, se acompaña como Anexo IV.

De conformidad con lo normado por el artículo 16 primera parte de la LCQ, mi representada no puede efectuar actos – como serían el pago de los cheques en cuestión - que importen alterar la situación de los acreedores por causa o título anterior a la presentación en concurso, dando lugar a las sanciones previstas por el art. 17 de la LCQ en el caso de llevar a cabo los mismos.

En atención a esta posibilidad, y a la especial circunstancia descripta, donde los pagos de obligaciones de la empresa son realizados por Ideal Management S.A., la reglamentación del Banco Central de la República Argentina (en adelante BCRA) dispone como causal de rechazo de cheques , la orden judicial (Comunicación “A” 3244 del 30/03/01, 6.1.3.6. Orden judicial (medidas cautelares, cierre de la cuenta, etc.)), se solicita a V.S. la siguiente medida cautelar para no violar la prohibición contenida en el artículo 16 primera parte de la LCQ, ni el principio de igualdad de los acreedores dirigida a:

(i) A los bancos en los que Ideal Management S.A. tuviera cuenta corriente y/o hubiera librado cheques, a los fines del rechazo de los cheques de pago diferido detallados en Anexo IV, por la causal “orden judicial”. solicitando; que siendo de causa o título anterior se oficie a los bancos girados haciéndose conocer la fecha de presentación y que los mismos no deberán resultar abonados ni ser computados por el BCRA como causal de inhabilitación como cuentacorrentista por los cheques emitidos antes del concursamiento con vencimiento posterior.

Se cita en consonancia:” Cámara Nacional de Apelaciones en lo Comercial, sala A • 20/05/2014 • Emprendimientos del Sud S.A. s/ concurso preventivo s/ incidente de apelación art. 250 CPCC • La Ley Online • TR LALEY AR/JUR/33179/2014

La medida cautelar dirigida a ordenar la prohibición de pago de cheques de pago diferido emitidos por la concursada antes de la presentación concursal pero con fecha de vencimiento posterior es procedente, pues ello se torna razonablemente compatible con los intereses que el proceso tiende a asegurar, en la medida que tiende a preservar la igualdad de acreedores e impide que se entorpezca la explotación de la empresa que es dable resguardar en beneficio común de aquéllos.”

Se haga constar en los oficios a los Bancos girados que (i) se abstengan de pagar los cheques de pago diferido detallados en el listado que oportunamente se acompañara al oficio a ellos dirigido, haciéndoles saber de la medida cautelar ordenada.(ii) Hacer constar que la causal de rechazo es “orden judicial “, y ordenar no aplicar – o en su caso dejar sin efecto – las sanciones y/o multas aplicadas por el rechazo de cheques de pago diferido librados con anterioridad a la fecha de presentación en concurso.

(ii) A los tenedores de cheques de pago diferido: a los fines de que se abstengan de depositar los cheques de pago diferido librados por Ideal Managment S.A. en pago de obligaciones correspondientes a la concursada, con causa o título anterior a la fecha de presentación en concurso. Se adjunta como Anexo XII, listado de tenedores de cheques de pago diferido.

(iii) A Ideal Management S.A. a los fines de prohibirle la emisión y/o pago de cheques por obligaciones correspondientes a la concursada, de causa o título anterior a la fecha de presentación en concurso.

VL2. Medida Cautelar Secretaria de Transporte:

1.Se ordene librar oficio a la Secretaría de Transporte a los fines de anoticiarla de la presentación en concurso de Transporte Ideal San Justo S.A. (CUIT 30-54622964) y de la vigencia a partir de esa fecha, de la prohibición contenida en el artículo 16 de la Ley 24.522.

Es decir que, los pasivos que pudieren existir en concepto de cargas sociales, seguros, y demás obligaciones incumplidas con fecha anterior a la presentación en concurso preventivo, no son exigibles por existir un impedimento legal para su pago.

Como ha quedado evidenciado con las constancias adjuntas, la empresa, a raíz del denunciado estado de cesación de pagos, en particular tiene dificultades para cumplir con las obligaciones previsionales y el pago de los seguros obligatorios. Ambas obligaciones, son de cumplimiento ineludible entre los requisitos que exigen los organismos de control tales como la Secretaría de Transporte, para el mantenimiento del beneficio de las contribuciones tarifarias.

Por ese motivo, se solicita a V.S. se dicte una medida de no innovar para que la Secretaria se abstenga de llevar a cabo cualquier acto que implique la suspensión o penalización de la empresa en lo que concierne al permiso para operar la línea o en lo que respecta a las compensaciones tarifarias que se perciben, en tanto esas acreencias son inexigibles por las razones indicadas.

También se solicita a V.S. que, de conformidad con lo normado por el art. 274 de la LCQ, a la luz de la situación crítica que se encuentra atravesando mi representada, y a los únicos efectos de viabilizar la continuidad de la actividad de la empresa y el pago de los salarios de los 826 empleados en relación de dependencia, se dicte una medida de no innovar a los efectos de ordenarle a la Secretaria de Transporte de la Nación que se abstenga de penalizar a mi mandante, reducir o suprimir el subsidio asignado y/o decretar la paralización o caducidad de los permisos para la prestación del servicio otorgados

Por ese motivo, solicito a V.S. como medida cautelar, la orden de no sancionar y/o excluir de los derechos crediticios que las distintas normas dispone para las empresas de transporte colectivo de pasajeros, ante los incumplimientos en los que pudiera haber incurrido con fecha anterior a su presentación en concurso.

VI.3. Medida Cautelar: CNRT

Las empresas de transporte, tienen la obligación de cumplir ante la CNRT, con una serie de requisitos y normativas que aseguran la correcta prestación del servicio y la seguridad de los usuarios y terceros. Estas obligaciones incluyen el cumplimiento de recorridos, frecuencias y tarifas autorizadas, la utilización de vehículos y conductores habilitados, y el mantenimiento adecuado de instalaciones y vehículos. Además, deben brindar información clara y veraz sobre los servicios ofrecidos, respetar los derechos de los usuarios y cumplir con las normativas de seguridad vial y laboral.

También tienen la obligación de pagar la Tasa Nacional de Fiscalización y de las multas pendientes, según corresponda, de acuerdo a las infracciones que hubiera cometido.

La falta de pago ya sea de la Tasa, como de las multas, habilita a esta entidad, a no dar curso a diversos trámites que se gestionan ante ella, como por ejemplo, el alta y baja de los vehículos utilizados para la prestación del servicio.

Siendo ello así, a los fines que las deudas por dichos conceptos de causa o fecha anterior a la presentación en concurso, puedan imposibilitar la realización de trámites ante la CNRT, solicito como medida cautelar, se ordene librar oficio a dicho organismo a los fines de : (i) Hacer saber la presentación en concurso de Transporte Ideal San Justo S.A. (ii) No computar las deudas por Tasa o multas a los fines previstos por el organismo, anteriores a la presentación en concurso, toda vez que pesa sobre la concursada la prohibición de pagar las mismas, de acuerdo a lo normado por el artículo 16 primera parte de la Ley 24.522.

Ello en tanto la realización de trámites de alta de rodados es permanente para la empresa, y permite que preste sus servicios de manera eficiente y con las frecuencias que exige la propia autoridad reglamentaria.

La medida solicitada, toda vez que la empresa presta sus servicios en la Provincia de Buenos Aires, La Matanza y Cañuelas, deberá ser dirigida a: Ministerio de Transporte de la Provincia de Buenos Aires, Municipalidad de La Matanza y Municipalidad de Cañuelas.

VI.6. Medida cautelar ARCA

Conforme surge de la contabilidad de la empresa, y fuera explicado en el Capítulo V de esta presentación, en el cual se hizo referencia a que, por su actividad, la empresa percibe un I.V.A. reducido (10,5%), pero a su vez, se encuentra obligada a tributar el 21% por sus compras. Esa diferencia, genera sistemáticamente un saldo favorable de I.V.A. a la sociedad, que se comprueba a través de las registraciones en sus estados contables.

Ese denominado “saldo técnico”, solo puede ser aplicado al pago del Impuesto al Valor Agregado, el cual, habida cuenta la diferencia señalada no puede ser utilizado y se va acumulando, generando el saldo técnico a favor que además que congelado a su valor histórico sin ningún tipo de ajuste o actualización.

Resulta indudable que la falta de disponibilidad de esos fondos pone en grave riesgo el giro normal de las actividades, ocasionando un perjuicio irreparable que compromete su continuidad.

Resulta en consecuencia absolutamente necesario la obtención de una medida cautelar que permita compensar el saldo técnico existente, con otras obligaciones con el fisco, pudiendo ser aplicadas por ejemplo al pago de las cargas sociales y/o aportes y contribuciones, mientras dure el proceso concursal y la empresa pueda reordenar sus pasivo y mantener la fuente de trabajo, y la prestación de un servicio público esencial para toda la zona de influencia donde opera la empresa, permitiendo la movilización de una enorme cantidad de pasajeros que se movilizan desde el conurbano a sus lugares de trabajo.

En tal sentido, se ha dicho que cabe diferenciar entre la compensación legal y la facultativa, mientras la primera produce sus efectos a partir del día en que ambas deudas comenzaron a coexistir, la segunda los produce únicamente a partir del día en que la misma es opuesta o invocada. La razón por la que la ley de procedimiento tributario se limita a mencionar como medios extintivos de las obligaciones el pago, la compensación y la prescripción, excluyendo otras modalidades -novación, transacción, confusión, renuncia, remisión- es consecuencia directa del denominado principio de inderogabilidad de la obligación tributaria o de "indisponibilidad de las situaciones jurídicas subjetivas. Este principio sostiene que la Administración no puede renunciar al crédito tributario, ni

transmitirlo a un tercero, aun con causa onerosa, ni tampoco puede aceptar un cambio o novación en el lapso pasivo de la obligación. Ahora bien, la posibilidad de compensar, expresamente previsto en el ordenamiento legal tributario encuentra fundamento en el principio de neutralidad fiscal, el cual propugna que la movilidad de capitales y recursos de una economía debe realizarse dentro de un contexto en el cual las decisiones de los agentes económicos se basen en los precios de los factores de producción y no en el tratamiento tributario que reciban (Nazareno Héctor - Barra Orlando - Iparraguirre Roberto, Lecciones de Finanzas Públicas, Tº II, pág. 559). De tal forma, resulta contrario al principio de neutralidad que los contribuyentes no puedan compensar débitos y créditos con el fisco, pues en tal caso el régimen de imposición tributaria afecta necesariamente la dinámica de la circulación económica con los bienes y servicios al distorsionar las decisiones de los agentes económicos, quienes tendrán en consideración los problemas financieros que les ocasiona la imposibilidad de compensar con el fisco y las especulaciones que éste efectuará a partir de tal circunstancia. En suma, impidiendo la compensación, el sistema tributario entorpece la actividad económica de la cual obtiene recursos. (conf. Causa n°: 18884/12/2. - TARCOL SA S/ CONCURSO PREVENTIVO S/ INCIDENTE DE REVISION DE CREDITO POR AFIP - DGI. 15-08-2017 Kölliker Frers - Uzal.).

Por lo expuesto solicito se libre oficio a ARCA ordenando que permita la utilización por parte de la concursada, del saldo técnico del Impuesto al Valor Agregado para el pago de otras deudas tributarias nacionales y en especial los aportes y contribuciones del personal.

VI.6. Medida cautelar: Acreedores con garantía prendaria y reales con habilitación de días y horas inhábiles.

Conforme surge de la nómina de acreedores adjunta como **Anexo VIII** y de los títulos de los vehículos aportados como documental de respaldo del estado detallado del activo y del pasivo (Anexo V), existen 9 unidades prendadas por Banco del Sol S.A.

Solicito con carácter cautelar la medida prevista por el artículo 21 de la LCQ que establece que en las ejecuciones de garantías prendarias no se admitirá el remate de la cosa gravada ni la adopción de medidas precautorias que impidan su uso por el

deudor, si no se acredita haber presentado el pedido de verificación del crédito y su privilegio.

Se cita en consonancia "...La última parte del art. 21 LCQ dispone que " en las ejecuciones de garantías reales no se admitirá el remate de la cosa gravada ni la adopción de medidas precautorias que impidan su uso por el deudor, sin no se acredita haber presentado el pedido de verificación del crédito y su privilegio". En otras palabras, dichas acciones no quedan afectadas por el efecto suspensivo, salvo que no podrá rematarse la cosa gravada ni podrán trabarse medidas cautelares que impidan el uso del bien por parte del deudor hasta tanto se acredite la presentación en el concurso, del pedido de verificación del crédito y su privilegio". (Instituciones de Derecho Concursal, Darío J. Graziabile. Tomo II. La Ley, página 452)

Toda vez que no se tiene conocimiento respecto a la promoción de acciones en su contra de garantías reales (prendas acordadas) por no estar notificada de ellas o secuestro prendario previsto por el artículo 39 del régimen de prenda con registro Decreto Ley 15348/46 (los cuales se sustancian inaudita parte) , solicitamos adicionalmente a la medida dispuesta por el artículo 21 de la LCQ ya referido, la medida cautelar prevista por el artículo 24 de la misma norma, que dispone: " En caso de necesidad y urgencia evidentes para el concurso, y con el criterio del artículo 16, párrafo final, el juez puede ordenar la suspensión temporaria de la subasta y de las medidas precautorias que impidan el uso por el deudor de la cosa gravada, en la ejecución de créditos con garantía prendaria o hipotecaria" lo que solicito a efectos de garantizar la continuidad de la prestación del servicio de transporte público de pasajeros que brinda la empresa, circunstancia que confiere verosimilitud del derecho a lo petitionado y acreditación del peligro en la demora.

En razón de ello solicito que con habilitación de días y horas inhábiles y al momento de dictarse el auto de apertura se disponga la medida cautelar solicitada, a los fines que el acreedor prendario Banco del Sol S.A. se abstenga de adoptar medidas que impidan a Transporte Ideal San Justo el uso de los vehículos prendados ordenándose la notificación por oficio al acreedor prendario.

VI.7. Medida Cautelar: Banco de la Nación Argentina y Nación Servicios S.A.: Se decrete como medida cautelar, la abstención de suspender las

transferencias de las compensaciones tarifarias (transferidas por el Banco de la Nación Argentina) y la recaudación del SUBE (transferidas por Nación Servicios), por posibles deudas de la concursada con ARCA, CNRT, Secretaría de Transporte, ANSES. A ese fin, se ponga en su conocimiento la presentación en concurso, y la prohibición que pesa sobre la concursada de cancelar créditos con causa o título anterior a la fecha de presentación, dentro de los cuales pueden existir créditos correspondientes a los referidos organismos.

La medida solicitada resulta imprescindible para la continuidad del normal desenvolvimiento de la empresa, y el cumplimiento de sus obligaciones. Ello en tanto, como se dijera, la sociedad no cuenta con ingresos directos, sino que los recibe a través de las dos entidades mencionadas, pudiendo afirmar que la medida tiende a sostener operativamente y en funcionamiento a la empresa deudora, ello a fin de lograr una propuesta concordatoria satisfactoria a sus acreedores en el marco de este proceso.

VII.

Documentación

Se acompañan los siguientes Anexos de Documentación:

Anexo I: Personería del Presidente del Directorio

Anexo II: Acta de Directorio que decide la presentación en concurso

Anexo III: Estatuto y sus modificaciones

Anexo IV: Detalle de cheques

Anexo V: Estado detallado del Activo y del Pasivo (art. 11 inciso 3° LCQ)

Anexo VI: Copias certificadas de Titulos de Propiedad

Anexo VII: Balances correspondientes a los últimos tres ejercicios (Art. 11, inciso 4° LCQ)

Anexo VIII: Nómina de Acreedores y sus legajos (Art. 11, inciso 5° LCQ)

Anexo IX: Detalle de procesos judiciales y administrativos

Anexo X: Nómina de Empleados

Anexo XI: Libros de Comercio y Societarios (art. 11 inciso 6° LCQ)

Anexo XII: Listado tenedores de cheques de pago diferido.

Anexo XIII: Copia de los recursos administrativos interpuestos por la CEAP.

Anexo XIV: Cesiones a Ideal Management S.A.

Asimismo, se acompaña al presente, legajo por cada uno de los acreedores denunciados, dando así cumplimiento a lo ordenado por el inciso 5°, del artículo 11 de la ley 24.522.

VIII.

Solicitan plazo.

Con la presentación efectuada, se ha dado cumplimiento a cada uno de los requisitos exigidos por el art. 11 de la LCQ.

No obstante, en los términos del artículo 11, último párrafo de la Ley 24.522, solicito que en el supuesto de considerar V.S. necesario que se amplíe la información brindada, o se aclare al respecto, se conceda el plazo de diez días que dispone la norma, para cumplir con los recaudos legales que sean necesarios.

IX.

Competencia

V.S. resulta competente para entender en las presentes actuaciones, por tratarse la deudora de una persona jurídica privada, con domicilio social inscripto en la calle Salta 1820 C.A.B.A .

X.

Autorizaciones

Quedan autorizados a compulsar las presentes actuaciones, retirar escritos, extraer fotocopias, diligenciar oficios, cédulas ley, etc. los abogados: Clementina Sánchez Farache, Gabriela Dominguez,

XI.

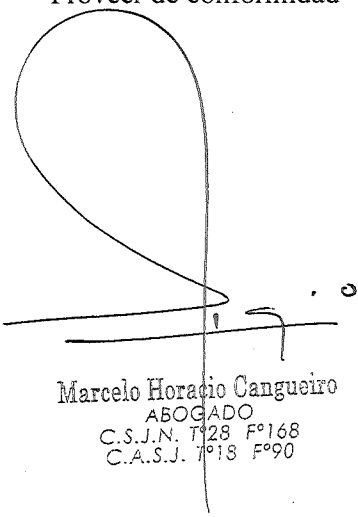
Petitorio

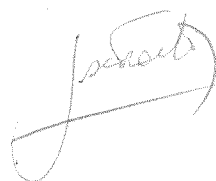
Por lo expuesto, de V.S. solicito:

- (i) Me tenga por presentado, por parte en el carácter invocado y por constituido el domicilio legal indicado.
- (ii) Por acompañada la documentación descripta en el Capítulo VII.
- (iii) Tener por cumplido en legal tiempo y forma, los requisitos establecidos por el art. 11 de la LCQ. En caso de ser necesario, otorgar el plazo solicitado en el punto VIII de este escrito.
- (iv) Se ordene la presentación de la denuncia en el Registro de Juicios Universales.
- (v) Se provea las medidas cautelares solicitadas en el Capítulo VI.
- (vi) Se autoricen a los abogados indicados en el Capítulo X.
- (vii) Oportunamente se ordene la apertura del concurso preventivo de la Sociedad

Proveer de conformidad

SERA JUSTICIA


Marcelo Horacio Canguero
ABOGADO
C.S.J.N. 7°28 F°168
C.A.S.J. 7°18 F°90



SE PRESENTAN – CONSITUYEN DOMICILIO

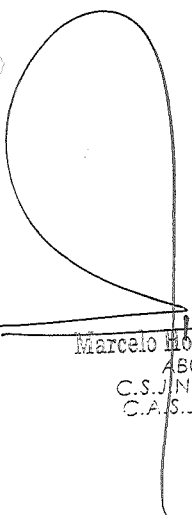
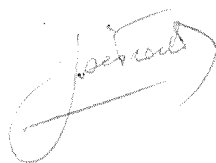
Señor Juez:

José Troilo, Roberto Oscar Ciccioli, Patricia Viviana Laborde y María del Carmen Martínez, todos por nuestro propio derecho, constituyendo domicilio en Maipú 1252 Piso 8° CABA, junto con el letrado que nos patrocina Marcelo Horacio Canguero, inscripto ante el CPACF al T° 28 F° 168, domicilio electrónico 20146804595, a V.S. decimos.

Que venimos a dar cumplimiento a lo normado por el artículo 12 de la LCQ, a tal fin constituimos domicilio en el arriba indicado.

Proveer de conformidad que

SERA JUSTICIA



Marcelo Horacio Canguero
ABOGADO
C.S.J.N. T°28 F°168
C.A.S.J. T°19 F°90