

SUMARIO

1. Apertura
2. Decreto de Convocatoria
3. Palabras del señor Presidente
4. Palabras del señor Subsecretario de Gobierno, doctor Lapadula
5. Exposiciones de los participantes de la audiencia pública
6. Expresiones de los señores concejales

AUDIENCIA PÚBLICA**PLIEGO DE LICITACIÓN DE TRANSPORTE**

- 1 -

APERTURA

-En la ciudad de Mar del Plata, a los dieciséis días del mes de agosto de dos mil, reunidos en el recinto de sesiones del Honorable Concejo Deliberante, con la presencia de concejales, funcionarios municipales, representantes de las entidades intermedias y vecinos de la ciudad, y siendo las 10:15 dice el

Sr. Presidente (Pagni): Damos inicio a la audiencia pública consultiva convocada para el día de la fecha por el Concejo Deliberante a efectos de tratar el proyecto de Ordenanza del llamado a licitación para contratar la prestación del servicio público de transporte urbano colectivo de pasajeros bajo el régimen de la concesión.

- 2 -

DECRETO DE CONVOCATORIA

Sr. Presidente: Por Secretaría se dará lectura el Decreto de Convocatoria.

Sr. Secretario (Pezzi): (Lee) “Decreto N° 114. Mar del Plata, 19 de julio de 2000. Visto el Decreto N° D-875 sancionado el 29 de junio próximo pasado, y CONSIDERANDO Que a través del mismo se encomienda la convocatoria a una Audiencia Pública sobre el llamado a licitación para contratar la prestación del servicio público de transporte urbano colectivo de pasajeros bajo el régimen de la concesión, tramitado por expediente 1338-D-00. Que la Ordenanza N° 12.336 y el Decreto del Honorable Concejo Deliberante N° D-870 constituyen el marco normativo para la realización de la Audiencia Pública. Que teniendo en cuenta que el tema origen de la convocatoria, resulta de interés de todos los sectores representativos de nuestra ciudad, es oportuno la realización de la misma. Por ello, en uso de sus atribuciones el Presidente del Honorable Concejo Deliberante **DECRETA: Artículo 1°:** Convócase a Audiencia Pública Consultiva en el marco de la Ordenanza N° 12.336 y del Decreto del Honorable Concejo Deliberante N° D-870, a efectos de tratar el proyecto de Ordenanza del llamado a licitación para contratar la prestación del Servicio Público de Transporte Urbano Colectivo de Pasajeros bajo el régimen de la concesión en el Partido de General Pueyrredon. **Artículo 2°:** Fíjase el día 9 de agosto de 2000 a las 10:00 horas, la realización de la Audiencia Pública Consultiva, a llevarse a cabo en el Recinto del Honorable Concejo Deliberante. **Artículo 3°:** Designase una Comisión “ad-hoc” encargada de la organización administrativa, la que estará integrada por el Secretario del H. Concejo, Dr. Carlos J. Pezzi; el Subsecretario Administrativo, CPN. Carlos A. Dughetti; la Directora de Administración, Sra. Claudia E. Pérez; la Directora de Comisiones, Dra. Delia I. Lucifora y el Director de Actas de Sesiones, Referencia Legislativa y Digesto, Sr. Marcelo E. Barbieri. **Artículo 4°:** Determinase como lugar de consulta de la documentación y antecedentes referentes al tema objeto de la convocatoria, la Dirección de Comisiones (entrepiso del ala izquierda del edificio municipal). **Artículo 5°:** Los participantes deberán inscribirse en la Dirección de Comisiones desde el día 26 de

julio de 2000 hasta el 8 de agosto de 2000 a las 13:00 horas, horario en que se cerrará la lista de oradores; debiendo acreditar su identidad y/o representación legal en forma fehaciente. **Artículo 6°:** Comuníquese, publíquese en el Boletín Municipal y a través del área de Prensa del Honorable Concejo Deliberante, procédase a difundir la realización de la Audiencia Pública Consultiva. Firmado: Roberto Oscar Pagni, Presidente del HCD; Carlos José Pezzi, Secretario del HCD”. “Decreto N° 117. Mar del Plata, 28 de julio de 2000. Visto el Decreto n°114 de fecha 19/07/2000, y CONSIDERANDO Que por el mismo se convocó a Audiencia Pública Consultiva para el día 9 de agosto del corriente, a efectos de tratar el proyecto de Ordenanza del llamado a licitación para contratar la prestación del Servicio Público de Transporte Urbano Colectivo de Pasajeros bajo el régimen de la concesión. Que los miembros de la Comisión de Transporte y Tránsito, solicitan postergar la misma para el día 16 de agosto. Por ello el Presidente del Honorable Concejo Deliberante **DECRETA: Artículo 1°:** Modifícase la fecha de realización de la Audiencia Pública Consultiva, a efectos de tratar el proyecto de Ordenanza del llamado a licitación para contratar la prestación del Servicio Público de Transporte Urbano Colectivo de Pasajeros bajo el régimen de la concesión, la que se llevará a cabo el día 16 de agosto de 2000, a las 10:00 horas, en el Recinto del Honorable Concejo Deliberante. **Artículo 2°:** Modifícase la fecha hasta la cual podrán inscribirse los participantes en la Dirección de Comisiones, la que será hasta el 15 de agosto de 2000 a las 13:00 horas. **Artículo 3°:** Comuníquese, publíquese en el Boletín Municipal y a través del área de Prensa del Honorable Concejo Deliberante, procédase a difundir la modificación de la fecha de realización de la Audiencia Pública Consultiva. Firmado: Roberto Oscar Pagni, Presidente del HCD; Carlos José Pezzi, Secretario del HCD”.

- 3 -

PALABRAS DEL SEÑOR PRESIDENTE DEL H.C.D.

Sr. Presidente: Antes de comenzar la audiencia queremos agradecer la presencia de ustedes, de las asociaciones a las cuales representan y a aquellos que vienen en su propia representación. Esta es la segunda audiencia pública que se va a desarrollar bajo el régimen de la Ordenanza de audiencia pública, tal cual se desarrolló la primera, primero van a intervenir los representantes de las asociaciones -o sea de las personas jurídicas- y después los particulares. El funcionamiento de esta audiencia es regido por la Ordenanza que crea el sistema de audiencia pública y supletoriamente el Reglamento Interno del Concejo Deliberante, y quienes van a participar son aquellos que se han inscripto en nombre propio o de asociaciones intermedias, los concejales, invitados especiales y funcionarios vinculados al área. El uso de la palabra se da por cinco minutos y por única vez; y concejales y funcionarios podrán intervenir para formular aclaraciones en cualquier etapa de la audiencia. Luego de finalizada se designaran dos miembros de la audiencia para firmar el acta designados por los participantes, finalizado esto se transcribirá en un boletín que va a imprimir el Concejo Deliberante y su reproducción va a ser absolutamente gratuita y todos van a poder acceder a la misma. Para hacer una breve reseña y conocer los aspectos más relevantes del proyecto de Ordenanza va a exponer primero el Subsecretario de Gobierno, Doctor Alfredo Lapadula, quien también se va a ceñir al tiempo de cinco minutos. Doctor Lapadula, tiene la palabra.

- 4 -

PALABRAS DEL SEÑOR SUBSECRETARIO DE GOBIERNO DOCTOR ALFREDO LAPADULA

Sr. Lapadula: Gracias, señor Presidente. Buenos días señor Presidente, señores concejales, vecinos. Tal cual el compromiso asumido por esta Administración y acorde a lo dispuesto por los artículos 52°, 230° y 232° de la Ley Orgánica de las Municipalidades, el Departamento Ejecutivo remite en el mes de abril de este año al Honorable Concejo Deliberante un proyecto de pliego para la licitación del transporte público urbano colectivo de pasajeros de la ciudad de Mar del Plata, bajo el régimen jurídico de la concesión de servicio público, que de acuerdo a la normativa vigente debe ser inexorablemente llevada a cabo mediante el régimen de la licitación pública.

*-Siendo las 10:25 se retira el concejal Pagni, ocupando la Presidencia la concejal Viñas.
Continúa el*

Sr. Lapadula: El proyecto fue fruto de un minucioso y acabado estudio llevado a cabo durante la primer gestión el Intendente Aprile, que concluye en el mes de marzo de este año, y nosotros terminamos esa tarea elevando el proyecto que hoy se pone a consideración del Honorable Cuerpo. Para desarrollar proyectos se tomaron fundamentalmente en cuenta opiniones y sugerencias de la Universidad Nacional de Mar del Plata, a través de sus distintas facultades, fundamentalmente de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo y de la Facultad de Ciencias Económicas y Sociales. También tomamos expresamente en cuenta las consideraciones efectuadas y los datos remitidos por el Departamento de Estadística de la Municipalidad del Partido de General Pueyrredon. La metodología aplicada es de carácter muy simple, si bien es la primera en medio local o en la ciudad de Mar del Plata. A grandes trazos se analizó e interpretó todo lo referido al desarrollo urbano en sus aspectos demográficos, económicos y fundamentalmente a la red de transporte urbano de pasajeros. Se hizo un estudio de flujo de pasajeros y de tránsito, de circulación vehicular, se hizo una determinación y análisis de la red vial, esto es fundamentalmente lo que en el ramo se llama “estudio de pisos”, y se efectuó un análisis general del transporte urbano de pasajeros como se venía desarrollando hasta este momento o como se viene desarrollando hasta este momento. El proyecto elevado a consideración del Honorable Cuerpo ha sido dividido en títulos y capítulos, en todos ellos se contemplan los diversos aspectos que hacen al que va a ser en definitiva el contrato que va a regir la relación entre los concesionarios y el poder concedente, que será el Municipio de General Pueyrredon. No me voy a extender en el desarrollo del pliego, todos ustedes ya lo han visto, lo han estudiado, pero sí citar algunos aspectos de los que nosotros consideramos principales en esto, tales como la creación y la figura del operador único, de una unión transitoria de empresas que contemple una figura del operador único para operar -tal su nombre- el sistema general del transporte. Se ha incorporado también la figura del reparto por kilómetro y no por pasajero como hasta el momento se viene desarrollando. Se incorpora también un sistema que va a tender a controlar más eficientemente al servicio del transporte público tal cual es el sistema de eje o posicionamiento satelital, esto lo habrán visto todos ustedes en el pliego. Se incorpora la modalidad de boleto combinado, lo que va a permitir trasladarse al usuario de un lugar a otro de la ciudad durante un lapso de tiempo determinado, abonando el costo de un solo boleto. Se incorpora también cláusulas referidas a la instrumentación en un lapso no mayor a los tres años y a la adaptación de los vehículos para transporte de personas con capacidades diferentes. Esto es a grandes trazos lo que plantea el pliego -que reitero- todos ustedes tienen en su poder o han podido leer para su conocimiento. Fundamentalmente nosotros cumplimos con la palabra empeñada en la campaña electoral, cual fue la normalización del sistema de transporte público de pasajeros. Está expuesto a Vuestra Honorabilidad y hoy es expuesto ante los vecinos de la ciudad. Creemos necesario en esta instancia recordar que con este pliego o con este proceso licitatorio concluido, finalizará un período de más de cincuenta años de precariedad en el sistema de transporte colectivo de pasajeros de Mar del Plata. Esto es muy importante para nosotros. Sabemos que está costando mucho y va a costar aún mucho más, pero estamos decididos y aspiramos sinceramente a que esto tenga un buen fin. Esperamos y anhelamos ver aprobado el pliego de licitación de transporte de pasajeros antes de fin de año. El pliego será la herramienta válida para concluir -decimos- con décadas de un irregular servicio de transporte público de pasajeros. Es la herramienta que nosotros tenemos. Para finalizar queremos decirle a los vecinos que estamos abiertos a cualquier inquietud de su parte, estimo que lo mismo que los señores concejales que son los que van a evaluar en definitiva el proyecto y quienes deberán aprobarlo, y que como algunas vez nos enseñó Florentino Ameghino: “cambiaremos de idea tantas veces como adquiramos nuevos conocimientos”, a eso venimos a esta audiencia pública. Gracias.

- 5 -

EXPOSICIONES DE LOS PARTICIPANTES DE LA AUDIENCIA PÚBLICA

Sra. Presidenta (Viñas): Tiene la palabra el señor Jorge Vallcorba, en representación del Centro de Jubilados y Pensionados.

Sr. Vallcorba: Buenos días. En el artículo 1º de esta licitación se habla de grupos de 9 líneas y que se efectuará la adjudicación por línea. En el artículo 3º se habla de exclusividad por 10 y/o 13 años. En una palabra, quedaremos cautivos de un monopolio y sin alternativa, al igual que la luz, gas, OSSE, etc. Estamos cansados de los monopolios estatales y privados que lo único que hacen es chuparnos la sangre. Que se haga una licitación abierta, sin privilegios, y cuando una línea no cumple, podamos elegir otra. ¿Por qué debemos seguir como hasta ahora, pudiendo cambiar? Esta licitación no es democrática. En los artículos 27º.1.1, 28º.1 y 28º.2 se adjudican puntos de preferencia a empresas que presten o hayan prestado servicio en General Pueyrredon. Este privilegio nos afecta como usuarios, porque perpetúa que sigan estos mismos empresarios a los cuales hay que mendigar años un alargue de recorrido, o un pequeño desvío, o una frecuencia mayor o servicio nocturno, porque son insensibles a nuestras necesidades. Título III página 758, Régimen Tarifario: tarifa fijada \$ 0,65.= y \$ 0,80.=. En el año 1991, comienza la convertibilidad, la tarifa era de \$0,35.=; ahora la actual es de \$0,65.= casi 100% de aumento. Se llegó a esto por aumentos escalonados bajo presión empresaria, pero la realidad es que desde 1991 a la fecha solo aumentó el gasoil y un 12% los sueldos de los conductores. El resto de los insumos se mantuvo o bajó de precio. Entonces, ¿de dónde surge esta tarifa como base?. Pedimos se fije una tarifa de \$ 0,50.= de máxima y con ese tope, licitar. En cuanto a \$ 0,80.= para boleto adquirido a bordo: 1º) es ilegal vender boletos a bordo, por razones de seguridad. 2º) que se implemente como mínimo mil lugares de recarga o descartable al precio del boleto plano hoy de \$ 0.65.= y no de \$ 0,80.= Con respecto a barrios alejados de la periferia, implementar unidades más chicas y económicas y que se cobre el boleto plano, para que no sea un castigo vivir más lejos. Página 759: pases gratuitos para el personal municipal que la autoridad de aplicación determine. Pedimos que se eliminen, porque la Municipalidad puede pagarlos y no que el resto de los usuarios cargue con estos subsidios. 3º) Fondo de Transporte: Si bien está contemplado en el pliego, no se menciona porcentaje. Entendemos que es una necesidad perentoria que se apruebe el mismo porcentaje; en caso de no ser así, que se baje desde ya el precio del boleto, aparte de pagar los meses que deben los actuales empresarios, porque la ciudad está llena de baches. Si una simple combi con dos promotores de productos y dos banderas, debe pagar casi \$100.= por día a la comuna para transitar y trabajar, no entendemos por qué no se contempla un canon para los 400 colectivos de varias toneladas de pesos, transportando días y noches por las mejores calles y avenidas de la ciudad, rompan el pavimento, hagan temblar casas y nos llenen de baches y de humo. ¿Por qué no un canon? También esperamos que se contemple la reconversión, con tiempo, a unidades eléctricas o similares de cero contaminación ambiental. Solicitamos además que en esta licitación y/o reestructuración estén presentes delegados elegidos por las asociaciones de fomento o asociaciones de consumidores o usuarios, como lo establece la Constitución Nacional en sus artículos 42º y 43º. Además debe crearse un ente regulador encargado de supervisar y controlar el cumplimiento del servicio completo como prevé esta licitación y con presencia, vos y voto del usuario, elegidos por las asociaciones de fomento, usuarios y organizaciones intermedias. Nada más.

Sra. Presidenta: Gracias. Señor Juan Antonio Bilbao de AMETAP.

Sr. Bilbao: A.M.E.T.A.P. entiende que la falta de un ordenamiento temático y las restricciones de tiempo impuestas para exponer sobre un tema tan importante para la comunidad marplatense, como es la problemática del transporte de pasajeros de la ciudad, tendrá como resultado un popurrí de ideas sin fundamentos económicos, técnicos y/o sociales serios, que les hubiese otorgado fuerza para su consideración posterior. Si bien el transporte público de pasajeros en la imagen que trasmite a los usuarios y opinión pública, aparece como una simple operación de servicios por la cual se paga un precio o tarifa, su problemática, en los aspectos de planificación, organización y administración, exige profundos conocimientos técnicos y económicos que no pueden ser resueltos en charlas de café. Es por ello, que frente a esta dialéctica infernal, con que se viene alimentando a los medios desde siempre; dialéctica a la cual se le da carácter político pero que carece en absoluto de contenido técnico-económico, A.M.E.T.A.P. ha propiciado permanentemente, ante el Municipio, la constitución de mesas de trabajo o comisiones especiales para que con un orden temático adecuado se estudien los problemas del transporte y se elaboren propuestas que sí, puedan ser consideradas en una audiencia

pública. Lamentablemente, las sugerencias no han sido escuchadas y los resultados están a la vista. Esta A.M.E.T.A.P. siempre apoyó la reestructuración del transporte sobre la base, en primer lugar, de los conceptos de racionalización del sistema eliminando recorridos en competencia y regulando la oferta de servicios a los niveles reales de demanda, bajo la figura de un operador único como responsable de la prestación de los servicios y, consecuentemente, la distribución de ingresos en base a un promedio único, y en segundo lugar, instrumentar con ajuste a derecho el reconocimiento de los derechos como concesionarios de los actuales prestatarios. Estos aspectos fundamentales para la resolución de los problemas del transporte de la ciudad fueron plasmados en el Acta Compromiso del 23/12/98. A.M.E.T.A.P., que representa al sector mayoritario del empresariado marplatense cumplió, en tiempo y forma, con lo acordado con el Departamento Ejecutivo Municipal y representantes del H.C.D. El Municipio no cumplió, desconociendo los compromisos firmados e ignorando los conceptos básicos y conclusiones de los estudios realizados por la Comisión Especial que tuvo a su cargo el Estudio de Reestructuración del Transporte Urbano de Mar del Plata. Prueba de lo expuesto es lo siguiente: 1º) Se desconoció el Acta Compromiso del 23/12/98 y se envió al Honorable Concejo Deliberante el pliego de bases y condiciones para el llamado a licitación pública de los servicios para su aprobación. 2º) Se aprobó mediante una Ordenanza, mal llamada de reestructuración de servicios, una modificación de recorridos que lejos de crear mejores facilidades para los usuarios, complica la situación y agrava el estado de superposiciones y de competencia entre las empresas, violando en los procedimientos previos, expresas normas que impone la legislación de transporte y de procedimiento administrativo vigentes. Voy a pasar a señalar los aspectos más fundamentales de las observaciones. No se puede hacer un análisis pormenorizado porque ello demandaría un tiempo muy importante, el pliego es muy amplio, tiene muchos artículos, entonces voy a hacer un enfoque global y general, porque obviamente como el pliego está aprobado en general viene la discusión en particular después. Existe una cantidad importante de errores en el articulado del pliego, más de cuarenta artículos es necesario analizar minuciosamente. Con criterio equivocado, el pliego restringe la posibilidad de oferta de cada oferente a tres grupos de líneas como máximo. Esta condición permite concluir que como máximo podría haber 9 empresas adjudicatarias y como mínimo 3. Se condiciona la constitución del operador único entre las empresas adjudicatarias. Consecuentemente, impide que las empresas interesadas puedan constituirse en UTE previo a la licitación, es decir, presentarse como operador único ofertando por la totalidad de las líneas que se licitan. La posibilidad del operador único previo, como oferente, permite una racionalidad y coherencia total en la propuesta debido a que existirá un criterio único en cuanto al parque móvil ofrecido, plan de renovación de unidades, plan de inversiones, instalaciones, programas de mantenimiento, uniformidad de flota, etc. La presentación de propuestas con la limitación expuesta y con la condición de constituir a posteriori el operador único lleva implícito la condición que los oferentes se pongan de acuerdo, previo a la licitación, lo cual, obviamente, está prohibido. Se mantiene un sistema de tarifas con franquicias para estudiantes secundarios, docentes y empleados municipales arbitrario y discriminatorio. En efecto, las franquicias de estudiantes y docentes y la gratuidad de los municipales es subvencionada por el sector social de menos ingresos que viaja en el transporte público de pasajeros. Se exigen montos de garantía de oferta y de contrato que no tienen antecedentes similares en licitaciones de este tipo de servicios, realizadas en el ámbito Nacional y/o Provincial. Basta señalar que el monto de la garantía de contrato es aproximadamente equivalente a la inversión que debería realizar un oferente, en equipos de transporte e instalaciones por la totalidad de los servicios que se licitan. Esta condición es de cumplimiento casi imposible porque primero una garantía o aval bancario tendría un costo muy elevado y como alternativa para contratar un seguro de caución no se contarían con las garantías necesarias. Con relación a las cláusulas que fijan el patrimonio mínimo que deben acreditar los oferentes ocurre algo similar. Si bien es necesario aclarar que es discrecional por parte del Municipio fijar los montos que estime conveniente, el contenido del pliego en este aspecto, se contradice con lo manifestado públicamente de manera reiterada, de crear un marco licitatorio que otorgue facilidades o prioridades a las empresas locales. Los montos fijados son excesivamente altos con relación a los que fija la Nación y la Provincia para licitaciones similares y por supuesto las empresas locales no pueden satisfacer dicho requisito. Esto es lo mismo que decirle a alguien: "Mire, lo invito a la fiesta del sábado; usted va a ser el invitado principal". -Llega el sábado y el portero no lo deja entrar diciéndole "que la invitación es correcta pero que no puede entrar porque tiene que ser alto, rubio, de ojos azules y estar vestido de

frac". En otras palabras, pareciera que ciertas cláusulas del pliego apuntan a que puedan presentarse, únicamente, empresas poderosas de Buenos Aires, marginando al empresariado local. Tanto las condiciones del pliego como el modelo de contrato permiten concluir que no existirá un contrato consensuado y bilateral. La realidad es que, aquellos que ganen la licitación firmarán un contrato de adhesión mediante el cual se contraen obligaciones y no derechos. Prueba de ello es que la Municipalidad podrá fijar unilateralmente las tarifas y disponer el establecimiento de nuevos servicios sin otorgar derecho de defensa a las empresas concesionarias, por la alteración de sus ecuaciones económico financieras. Por último, corresponde señalar que el sistema diseñado en las especificaciones técnicas particulares, agravará rápidamente el estado de crisis actual del sistema llevándolo al colapso total, con el consiguiente perjuicio para los usuarios y por supuesto para los responsables de la prestación. No quiero ser dramático con mis afirmaciones, pero la realización de un estudio serio de la evolución de la demanda en los últimos años y en especial en el corriente año y su relación con la programación realizada por la Municipalidad en el pliego permiten pronosticar los resultados con gran certeza. Adjunto al presente informe se incorpora un análisis de la proyección de tráfico y el resultado económico del sistema para el año 2000. Evaluación preliminar de la reestructuración de servicios según Cláusulas Particulares del Pliego de Bases y Condiciones. Es importante realizar una evaluación de los parámetros de tráfico especificados en el P. de B. y C. y correlacionar los mismos con la realidad de la evolución de la demanda que se ha registrado, especialmente en los últimos 3 años. El contenido del pliego tiene su origen en el informe producido por el ingeniero Batalla, realizado en el año 1998. La información estadística que tomó como base dicho profesional en su informe fue anterior a 1998 y trabajó con proyecciones que no se correspondieron con la realidad acontecida, tanto en el año 1998 como en 1999, y -por supuesto- con la tendencia del año en curso. En el desarrollo siguiente se demuestra cuál sería el resultado económico de la operación del sistema, hipotéticamente en el año 2000, si la reestructuración —tal como está planteada en el pliego- se hubiera puesto en vigencia el 10 de enero.

Indicadores de tráfico del año 1999.

Pasajeros equivalentes=	97.464.000
Pasajeros que pagan	=85.846.000
Kilómetros recorridos	=40.724.000
Recaudación (\$)	= 63.352.000

Estimación para el año 2000

Pasajeros equivalentes (1999)=	97.464.000
Pérdida de pasajeros equivalentes (-8,4 %)=	8.187.000
Pasajeros equivalentes (2000)=	89.277.000
Recaudación estimada (\$)=	58.030.000
Disminución de recaudación por transbordos (7,5%) (\$)=	4.352.000

Disminución de recaudación por

modificación tarifas suburbanas (\$)=	514.000
Recaudación resultante (\$)=	53.164.000
Kilómetros recorridos (2000 s/pliego)=	36.968.000

En el informe del Ing. Batalla se ha considerado que la reducción de kilometraje (3.306.000 Km.) representa una economía anual proporcional al costo por kilómetro. Es inexacto. La reducción de costos sería proporcional a la reducción de kilómetros si los costos fijos y de personal pudieran adecuarse a la nueva realidad de manera instantánea, o al menos, en el corto plazo. Esto no es así porque las estructuras empresarias se pueden adecuar en el mediano plazo y, especialmente, porque el pliego lo impide al exigir que se mantenga la actual planta de personal con los niveles salariales vigentes. En consecuencia, la reducción de costos será equivalente al menor costo en gastos directos (combustibles, lubricantes, neumáticos, reparaciones y repuestos, etc.) del menor kilometraje anual a realizar. Estimativamente este menor costo se calcula en $0,50 \text{ \$/Km.} \times 3.306.000 \text{ Km.} = 1.653.000 \text{ \$}$. Se puede concluir que una disminución de la recaudación de $\$ 10.188.000$.= afectará de manera grave

a los prestadores del servicio; menor recaudación ésta que nunca podrá ser compensada con el menor costo de explotación señalado. Lo expuesto en este apartado pone en evidencia la necesidad de realizar una revisión y profundizar la problemática económica contenida en el pliego transporte y de procedimiento administrativo vigentes. Gracias.

-Aplausos de la barra

Sra. Presidenta: Señor Angel Bartolomé Faguaga, tiene la palabra.

Sr. Faguaga: Buenos días. Lo que traíamos nosotros es parecido a lo que dijo el vecino del Centro de Jubilados. Nosotros lo que queremos es la pronta licitación del transporte. En primer lugar para entrar a la licitación, las empresas que vayan a entrar, pedimos que hayan salido esa deuda famosa que tienen del 3% con el Municipio. Después crear, vecinos con la Municipalidad, centros de control, para poder controlar las frecuencias, la limpieza de los micros, el trato de algunos choferes con los usuarios. Y que no siga siendo castigado el vecino con los \$0,80.= -porque ese es un castigo que se le ha dado- y es la falta de lugares para vender las tarjetas, porque hay muchos barrios alejados de Mar del Plata que no tienen donde comprar la tarjeta, tienen que venir al centro. Entonces nosotros queremos que pongan más bocas de expendio. Nosotros queremos que esto se realice, y lo más pronto posible porque estos empresarios también podrían haber puesto más bocas de expendio, pero esto es para nosotros un aumento encubierto de \$0,80.= centavos, aunque digan que no pero es un aumento encubierto. Nosotros pedimos esto porque pensamos que es lo lógico, con ese 3% se puede arreglar calles, que a veces no pasan por calles los micros porque dicen que están en mal estado, lo hemos vivido. Pedimos porque hay muchos barrios que en este momento no tienen micros, que se vea que no hay micros en muchos barrios. Nosotros pedimos también más frecuencias porque hay micros que tienen muy pocas frecuencias, hay micros que están pasando entre 35, 40, 45 minutos y no puede ser, queremos más frecuencias de micros en este momento. Y en la licitación pedimos el control, que se formen grupos con la Municipalidad para poder tratar esto. Gracias.

Sra. Presidente: Señor José Boscarol, representante del Consejo Asesor de la Tercera Edad, tiene la palabra.

Sr. Boscarol: Buenos días, señores concejales y público en general. En nombre y representación de el Consejo Asesor de la Tercera Edad en la Municipalidad de Mar del Plata, venimos a presentar lo siguiente: el Consejo Asesor de la Tercera Edad hace llegar a ustedes y al colegiado, nuestra preocupación frente a algunos de los artículos del pliego de licitación del Transporte Urbano de Pasajeros de nuestra ciudad. Las presentes actuaciones son producto de ocho años de trabajo de la Comisión de Transportes del Consejo Asesor de la Tercera Edad que hemos hecho llegar continuamente al Concejo Deliberante y al Ejecutivo de la Municipalidad. Las mismas fueron aprobadas por unanimidad en la sesión plenaria de dicho Consejo del día 10 de agosto del 2000, de acuerdo a acta N° 117 del mismo. En principio no solo adherimos, sino que compartimos todas las modificaciones sugeridas por nuestros pares del Consejo Asesor de los Discapacitados, Fejumarzo y de O.M.A. ampliado algunos ítems de los mismos a saber: Artículo 11°: Que también se tenga en cuenta -si es que las hay- a Cooperativas de Transporte de Pasajeros, legal y debidamente constituidas, a las que se les exigirá las mismas condiciones, resultando una ventaja económica para los usuarios, ya que para las cooperativas, la unidad de transporte es su herramienta de trabajo, mientras que para las empresas comerciales es una inversión de capital o elemento de lucro. Artículo 27°: De la Evaluación de las Propuestas- Nos encontramos en total desacuerdo con los incisos 27.1 ; 27.1.1; 27.1.2; 27.1.3; 27.1.4; 27.1.5 y artículo 28° en su totalidad. Solicitamos derogación de todo puntaje, que el llamado a licitación sea abierto para todos los oferentes, sin ventajas ni privilegios de puntaje para ninguno, con el fin de romper cualquier monopolio existente o por existir, dando así, la posibilidad del ingreso a nuestra ciudad de otras empresas o cooperativas, exigiéndoseles a las que resultaren adjudicadas, asuman el formal compromiso de mantener a todos los trabajadores de Mar del Plata en las mismas condiciones de haberes y beneficios de que gozan actualmente, con el agregado de que la tarifa o boleto, nunca, ni en ningún caso sea superior al que rige actualmente en nuestra ciudad eliminando

desde ya el diferencial de \$ 0,80.= . Artículo 42.3: Con motivo de los problemas que hay en el ascenso y descenso de pasajeros, el pliego habla de 15 metros de reservado, a lo que nosotros solicitamos que sean los primeros o últimos 40 metros de cada cuadra, porque quizás sea conveniente pensar que quizás sea mucho mejor que la parada sea al principio de la cuadra y no al final, porque tiene más fácil entrada, pero reservando siempre 40 metros para que no haya ningún problema, según convenga para un mejor servicio, realizándose en el sector determinado un andén que permita al conductor estacionar junto al cordón sin entorpecer el tránsito, siendo lo ideal la demarcación en las avenidas de la vía para el desplazamiento del transporte de pasajeros como por ejemplo la avenida Córdoba en Capital Federal. Art.42.3- Que las paradas si bien están establecidas cada 200 metros, a veces por circunstancias especiales se prolongan un poco más pero que nunca sean más allá de los 300 metros entre las mismas. En fin, lo que proponemos es que el sistema sea racional, coherente, funcional y económico para el beneficio de todos. Señores nada más y muchas gracias.

Sra. Presidente: Muchas gracias, tiene la palabra el señor Ricardo Forte de ASMAR

Sr. Forte: (el que habla en realidad es el señor César Benvenuto) El señor Forte es sordo, motivo por el cual solicito permiso para leer lo que ha preparado. “Tema turismo accesible: La ciudad de Mar del Plata tiene probadamente la mayor afluencia turística del país, durante todo el año, e incrementada desde Enero hasta Marzo. Esto es fundamental por acarrear los recursos de las personas turistas, no solamente de las personas comunes, por decirlo de alguna manera, sino también de las personas discapacitadas que visitan nuestra ciudad. Un dato curioso: el censo del año 1991 demuestra que las personas discapacitadas son el 14% de la población argentina. Es un número porcentual importante. En nuestra ciudad debe fomentarse la accesibilidad al único medio habitual de transporte urbano que es el colectivo. Aplicar y respetar las normas de la ley provincial 24.314, en su artículo 22° para lograr la accesibilidad al transporte de las personas con movilidad reducida. Incorporación de sistemas mecánicos de ascenso y descenso de pasajeros con movilidad reducida, en los que el piso del vehículo se equipare en altura con el cordón de la vereda. Incorporar espacio para ubicación de muletas, silla de ruedas o bastón. En el frente del limpiaparabrisas, espacio de arriba, colocar los logos señalizadores de transporte accesible, sordera y motores, para visualizar que ese vehículo está adaptado, así hasta que todos los vehículos lo estén. El poste de cada parada, orientado de modo sesgado será el que contenga la información, quedando separado del refugio, informando mediante señalización adecuada la ubicación de cada parada de colectivos, la cabecera desde 1 a 2 y cabecera desde 2 a 1, el mapa de recorrido con el nombre de la calle en la que se está transitando y el nombre de las transversales, el lugar exacto en donde se está en ese momento, las rutas horarias, informaciones útiles como teléfonos del hospital local, policía, bomberos, defensa civil, ente municipal turístico y especialmente el teléfono de la compañía de transporte a la que pertenece esa línea de colectivos, por si se necesitara llamar para denuncias o extravíos. Esta información será escrita para visuales en el interior de un acrílico transparente y en sistema Braille y Planos Hápticos para no videntes, en placas termoformadas (se adjunta croquis). La misma información figuraría en el interior del vehículo, para visuales en la parte superior de las paredes laterales y para personas ciegas en la parte media de las paredes laterales. Pases Gratuitos: Aplicar y hacer respetar el artículo 22° de la Ley Nacional 22.431 y el artículo 22° de la Ley Provincial 10.592, que otorgan pase gratuito a las personas discapacitadas que se encuentren cursando estudios y concurren a establecimientos educativos o de capacitación y/o necesiten rehabilitación o tratamientos y por eso concurren a talleres o centros de salud en tratamientos programados. Las personas discapacitadas que no se encuentren cursando estudios, ni en tratamientos programados, acreditando su condición de discapacidad con certificado expedido por autoridad competente, solamente por su condición de discapacidad -que no es poco- se pide se les otorgue una rebaja del 50% sobre el valor del boleto. Esto obraría como un reconocimiento especial a las personas del tercer sector que necesitan concurrir permanentemente a sus asociaciones. Conclusiones: Esta es una propuesta para llegar a mejorar nuestra ciudad, contemplando la atracción turística que las personas especiales podrían tener si la ciudad es cada vez mas accesible, demostrando una asombrosa atención y servicio ofrecidos por los transportes públicos. Mar del Plata necesita utilizar sus recursos sociales y la nueva tecnología, no solamente para las personas discapacitadas, es cierto, pero utilizarlas en ellas sería

muestra de respeto social y convivencia en un clima de armonía, proponiéndonos como la Ciudad de la Verdadera Integración. Esperamos que el transporte público pueda ser muestra de ello. Gracias.

Sra. Presidente: Tiene la palabra el señor Carlos Fernández, de la asociación de fomento Parque y Valle Hermoso.

Sr. Fernández: Ante todo buenos días a todos los presentes a esta audiencia pública por el tema del Transporte Público de Pasajeros. Esta entidad está de acuerdo con el municipio que el actual servicio de transporte debe adecuarse a la próxima licitación, para brindar una mejor prestación a los usuarios, referente a sus unidades, frecuencias y recorridos. Respecto a lo último, los nuevos recorridos no cubren en su mayoría las necesidades de los usuarios, a la vista está que la disconformidad y malestar por parte de los mismos, no sólo se puso de manifiesto al momento de implementarse el nuevo sistema, sino que fomentistas de distintos sectores de la ciudad, al tener conocimiento de la modificación de los recorridos de las distintas líneas, pusieron en conocimiento ante quienes componen la comisión reestructuradora, los inconvenientes que surgirían por los cambios y quita de recorridos en algunos sectores de la ciudad, por ejemplo la implementación de sistemas de rondín. A pesar de ello se puso en vigencia parte de lo estipulado en este proyecto, aunque algunas empresas impusieron arbitrariamente los recorridos en la medida que se veían favorecidos. En lo que respecta a nuestro barrio nos vemos afectados, entre otros aspectos, que la línea 525 de la empresa Martín Guemes, antes llegaba a la zona del puerto en forma directa, si bien gran parte de ese recorrido era ocioso, el impuesto actualmente no llega siquiera hasta un centro hospitalario tan importante como lo es el Hospital Materno Infantil, que no sólo perjudica a nuestro barrio sino que involucra a otros comprendidos en el mismo recorrido. Por otro lado y luego de extensas tramitaciones, hemos solicitado al municipio, se contemple el ingreso de la línea 525 por calles internas de nuestro barrio, esto se pidió previo a los proyectos del actual sistema. Para quienes no tengan conocimiento, nuestro barrio se compone de 83 manzanas, y el actual recorrido pasa por una calle lateral del mismo, que es la avenida Tetamanti, teniendo conocimiento de esto las autoridades de la Secretaría de Gobierno del Municipio, debiendo los usuarios de la zona caminar entre 15 y 20 cuadras para acceder a éste servicio. A este inconveniente le sumamos el padecimiento que afrontan los mismos ante las inclemencias del tiempo, ya sea por lluvias, intenso frío, calor y la falta de refugios adecuados. Ante lo solicitado el municipio contempló en la nueva reestructuración el ingreso tan anhelado, de la línea en su recorrido como se lo había pedido pero condicionado a que sólo se implementaría, incorporando un sistema de rondín. La Asociación de Fomento al tomar conocimiento de esta propuesta, se opuso rotundamente, ya que en una oportunidad, y sin previa consulta, el Municipio y la empresa Martín Guemes nos impusieron un sistema similar el cual fue rechazado por los usuarios por motivos que son de conocimiento tanto del municipio como de la propia empresa, lo cual motivó que por Decreto N° 128 y posterior Ordenanza N° 11535/97 se restituyera el servicio normal, hasta la actualidad. Por lo expuesto solicitamos ante esta audiencia que los reclamos efectuados precedentemente, sean tenidos en cuenta, por lo cual reiteramos lo siguiente: No al rondín; disponer el ingreso de la línea 525 por las calles internas de nuestro barrio sin tener en cuenta la reestructuración del transporte; que las decisiones tomadas por el Municipio sean consultadas a los vecinos a través de las Asociaciones de Fomento, de esa manera se pueden evitar inconvenientes como los que surgieron en este proyecto; prolongar el recorrido de la línea 525 hasta el Hospital Materno Infantil. Por último estamos dispuestos a brindar el apoyo necesario a todas las entidades Fomentistas, siempre que se trate de problemas que atañen al desarrollo y calidad de vida de nuestros vecinos. Muchas gracias.

Sra. Presidente: Gracias. Tiene la palabra el señor Galileo Gabilán, de la sociedad de fomento Termas Huincó.

Sr. Gabilán: Autoridades y público aquí presente, muy buenos días tengan todos ustedes. Vengo en representación de una humilde Asociación de Fomento llamada Termas Huincó la cual ya le ha presentado al señor Intendente un petitorio con 400 firmas para que no se cambie el recorrido de los colectivos 551, 552, 554 y 553 del barrio, porque creemos que estaban muy bien diagramados. No venimos aquí a pedir clemencia, ni venimos a llorar, venimos a pedir lo justo de justicia. Hace décadas

que por nuestros barrios transitan esos colectivos y ahora nos encontramos un día inesperado que se cambiaron los recorridos, entraron otros colectivos de otras líneas de los cuales creo que queda uno, porque los otros ya se fueron por voluntad propia. Nosotros, como vecinos de nuestro barrio pedimos que nos tengan en consideración porque no se consultó ni con el usuario, ni con las Asociaciones a quienes debieran de haberle preguntado por donde se debían de haber realizado el viraje de los colectivos. Señoras y señores yo como vecino de mi barrio he de estar decidido a defender todo lo que la Municipalidad haga en bien propio del pueblo, eso no cabrá ninguna duda, pero sí quiero hacerles presentes que somos un barrio que estamos decididos a protestar todas las veces que haga falta porque consideramos que somos los que pagamos, somos los que tenemos derechos y aquellos que transitamos en los colectivos somos los de más bajos recursos. Que se tenga en consideración también eso con el pueblo argentino. También queremos hacerles presentes a nuestras autoridades que es hora de que en Mar del Plata tengamos las líneas de colectivos como corresponde en la actualidad en que vivimos, es una vergüenza y estamos cansados de andar en carretones, eso no son colectivos, son carretas sin nada de amortiguación, cuando agarran un bache que por desgracia hay algunos en la ciudad se nos descuelga la columna vertebral del golpe que pega. Los colectivos ganan lo suficiente para tenerlos bien preparados, limpios y en orden al personal que los maneja. Lo hacemos aquí presente, sabemos que hay muy buenos conductores de colectivos, pero tenemos otros que cuando pasan de Juan B. Justo al sur parece que aquellos vecinos de allá no somos los mismos, no somos seres humanos, ahí prenden su buen cigarrillo, la radio a todo lo que da y no le dan un pepino de importancia al usuario. Cuando los conductores han necesitado el apoyo del pueblo, nosotros se lo hemos dado, así que también pedimos. No quiero reiterar con lo que otros compañeros aquí en el uso de la palabra han dicho sobre el problema de la limpieza y sobre todo de las paradas. Pero eso sí, soy una persona con bastantes décadas, no crean que tengo veinte, pero vayan sabiendo que hay cosas inhumanas, los invito a que miren la parada frente a lo que era la Casa Boo, como hay que subir a los colectivos. Señores con mucha comodidad paran sus coches ahí y nosotros los ancianos, los discapacitados nos tenemos que ir al medio de la calle para tomar el colectivo. Es hora que la Municipalidad ponga inspectores y sancione como corresponde a esos individuos que se meten donde no les corresponde. Muchas Gracias.

Sra. Presidente: Gracias. Señora Ofelia Panizzi, tiene la palabra.

Sra. Panizzi: Buenos días concejales, buenos días a todos. Nosotros en el barrio Constitución hemos hecho una pequeña compulsión con la gente y tenemos el problema que nos han sacado un colectivo que iba a la terminal, no sabemos por qué no se ha consultado a nadie. Queremos saber qué pasa. Siempre nos pasa lo mismo, siempre los usuarios somos los que tenemos que sufrir los cambios, que no se si no están bien diagramados, qué es lo que el pasajero tiene que esperar. Es histórico el problema del transporte, nos dejan en la calle cuando quieren, tenemos que salir a suplir esas necesidades que tienen, como podemos la gente de las asociaciones de fomento, pienso que esto debe ser algo definitivo. A nuestro entender sería muy caro una consultora, pero tendría que ser algo que en Mar del Plata tuviéramos realmente una solución, porque hace años que el Ejecutivo, el Deliberativo, el empresario, todos tienen algo en común o no tienen nada en común o no pasa nada, pero la cuestión es que el tema del transporte nunca se soluciona. Yo quisiera saber qué es lo que pasa, que pasan años y siempre hay inconvenientes, quienes son los que tienen que intervenir en esto. Les agradezco mucho. Buenos días.

Sra. Presidente: Gracias. Tiene la palabra la señora Silvia Mensi.

Sra. Mensi: Muy buenos días. Lo que diremos es muy breve ya que opinamos que una política adecuada de transporte debe contar previamente con una política de ordenamiento y planificación urbana que tenga muy claros el presente uso del suelo y el futuro para poder contar con un diagnóstico a corto y mediano plazo. Ese planeamiento al que nosotros hacemos referencia debe ser lo suficientemente dinámico y elástico como para ir experimentando ajustes de acuerdo a todos los cambios de demanda, tanto en los recorridos como en las frecuencias, que se van a ir produciendo a nuestro juicio en un corto plazo, si vemos todas las tendencias de crecimiento que ha tenido la ciudad

de Mar del Plata en el último tiempo. Debemos tener presente que hoy la eficacia del funcionamiento de una ciudad se mide por la capacidad y redes de los sistemas de transporte urbano. Cuando nos planteamos el análisis de este tema vimos que se presenta el caso de Mar del Plata como un caso muy diferente al de otras ciudades de tamaño similar de otros países a los que siempre se busca como ejemplo y en nuestro caso el transporte público debe analizarse desde dos puntos de vista: 1) Por un lado, como servicio público, pero teniendo en cuenta, que ese servicio está en manos de empresas privadas, también debe tomarse en cuenta como un servicio comercial y eso entonces acarrea conflictos en cuanto a las zonas de servicios, a las frecuencias de los mismos, viendo las fluctuaciones que se notaban en el pliego en cuanto a los valles y los picos en las demandas a lo largo del día y la semana. Como la autoridad política es la que coordina los estudios de planeamiento del uso de suelo, no puede desentenderse de esta problemática y sería a nuestro entender conveniente consensuar de alguna forma a través de un ente regulador, en el que forme parte el municipio, los servidores y los usuarios la elaboración en el futuro de los recorridos, como así también las frecuencias y la calidad de los servicios. El caso de Mar del Plata es el de la mayoría de las ciudades de los países que no están entre los más desarrollados, en los que la estructura urbana tiende a ser muy centralizada. Los especialistas hacen referencia en esta situación casos de largos recorridos de desplazamientos, a elevados índices de contaminación y congestión en los principales nudos de confluencias. Para paliar en parte esta situación, proponen entre las posibles estrategias la de descentralizar funciones a puntos nodales periféricos. Se intenta así establecer un equilibrio entre por un lado la excesiva centralización que puede llegar a generar deseconomías en el centro tradicional y por el otro lado la existencia ya evidente en Mar del Plata, a la descentralización y suburbanización, propio de las ciudades posindustriales. Es decir, Mar del Plata responde a dos modelos, por un lado el de la ciudad de los países no del todo desarrollados con una gran centralización y por el otro lado la de las ciudades posindustriales en los que se crean espacios suburbanos ya estructurados. Es por eso que al principio hablamos de la necesidad de plantear una clara política de ordenación de las funciones urbanas como un punto clave para la ordenación del transporte público. Gracias por atendernos.

Sra. Presidenta: Gracias. Tiene la palabra la señora Mónica Felices, del barrio Hipódromo.

Sra. Felices: Buenos días. Nuestra entidad ya ha entregado al Municipio desde hace mucho tiempo las necesidades que el sector del barrio tiene. Esperamos que esta sea la última vez que nosotros tenemos que presentarnos a repetir lo mismo. Para que la gente se entere, en el barrio Hipódromo no pagan ni \$ 0,65.= ni \$ 0,80.=, sino que pagan \$ 0,95.= porque para recorrer un pequeño lugar de cuadras – tenemos 45 manzanas en el caso nuestro- cobra la empresa \$ 0,30.= porque estamos en lo que se llama zona sururbana. Si vamos a esperar ser urbanos se nos a ir la vida, porque desde la Municipalidad no hay un planeamiento urbano desde hace muchos años, por eso estamos como estamos, tenemos una frecuencia de cada una hora los micros, esto desde hace muchos años, llega las 22:30 o 23:00 y la gente no tiene más micros y esto está sucediendo en Mar del Plata y nunca tuvo una respuesta cierta del Municipio. La respuesta fue: “cuando venga la restructuración a ustedes se les acaban los problemas”. Esto fue hace unos cinco años atrás, seguimos esperando algún parche, como hubo en tantos lados, pero a nuestro barrio no llegó. Estamos a la puerta de la restructuración y vemos que en los boletines que salen con cambio de recorridos dice, línea 511, 512, 511b, en este caso la Peralta Ramos no sufrirá cambios, eso nos indica que no estamos dentro de la restructuración. Nosotros queremos que estos \$ 0,30.= no se paguen más, que la gente tenga el boleto plano, queremos que la frecuencia sea como en el resto de la ciudad, porque consideramos que no somos ciudadanos de segunda como se nos trata, ni de tercera, queremos que a la noche haya frecuencias porque la gente nuestra está trabajando y cuando tiene que volver en una zona –que no se si la han recorrido- donde no hay luz, donde está plagado de asentamientos, donde están pasando todos los días temas de inseguridad a cualquier horario, la gente no lo puede hacer caminando y no es gente que tenga recursos para tomar un taxi o un remise para volverse a casa. Esto es lo que sufre esta parte de la ciudad que no está tan lejos. Es el pedido que volvemos a hacer, no vamos a dejar de hacerlo y si no hay una resolución con la sociedad de fomento tendremos que llegar a alguna otra instancia donde esto se termine. Dentro de lo que nos hemos fijado, sí le pedimos que nos expliquen el por qué del pase a los municipales, nosotros creemos que los pases tienen que ser para las personas con capacidades

diferentes, no me gusta llamarlos discapacitados, para los guardapolvos blancos, como les decimos nosotros a los escolares. Creemos que los municipales cobran un sueldo como otros tantos y no podemos hacer diferencia en este sentido y cargarlo a los hombros del ciudadano de Mar del Plata. Por el otro lado vemos que las frecuencias y los recorridos que según tenemos entendido pueden llegar a cambiar si es verano o invierno, por favor se verifique, no queremos que el microcentro sea un lugar donde tiene que pasar el colectivo cortando con el problema vehicular que tiene Mar del Plata. En las grandes ciudades -a veces miramos a otros países para parecernos- los micros van por las arterias principales, no son remises, no son taxis, son micros, quizás la gente tenga que hacer tres o cuatro cuadras para tomarlos, pero en realidad en esos lugares pasan estas cosas. Por todo esto pedimos que esto se haga rápido, que no pasemos cinco años más, la gente está sufriendo, vivimos en una ciudad y nos sentimos los kelpers de la ciudad de Mar del Plata y creemos que los discapacitados en el tema del transporte fuimos nosotros, no fuimos capaces de fijarnos lo que le pasaba a la gente, de consultarlos como debíamos y tener un sentido común para que el transporte sea lo que debe ser. Es un derecho para los ciudadanos, no es un negocio. Gracias.

Sra. Presidente: Gracias. Tiene la palabra la señora Hebe Aenlle.

Sra. Aenlle: Buenos días, soy integrante del grupo de apoyo al Mal de Alzheimer, que a su vez es una institución integrante del Consejo del Discapacitado y el Consejo de la Tercera Edad del Municipio de General Pueyrredon. Trataremos el marco conceptual del servicio. El transporte de pasajeros es una de las necesidades que plantea el crecimiento y el desarrollo de una comunidad pues sus integrantes deben trasladarse dentro y fuera de la ciudad para llegar a sus trabajos. Para acceder a los espacios de recreación, para su salud, etc. Es decir, que ese transporte público debe responder y satisfacer las necesidades y las características de esa población que es su usuaria, y contemplar que la misma es heterogénea por sus diferencias de edad, de actitudes, habilidades físicas, etc., y que van desde mujeres embarazadas, niños, ancianos y también personas que tienen reducida su movilidad y/o su comunicación. La Asamblea General de las Naciones Unidas en su sesión plenaria del 9 de Diciembre de 1975 proclamo los Derechos de los Impedidos, solicitando simultáneamente que los países miembros adopten medidas para que esos derechos sean protegidos. En sus fundamentos la ONU hizo mención a los Derechos de la Declaración Universal de los Derechos Humanos, a los Pactos Internacionales de Derechos Humanos, así como a la Declaración de los Derechos del Niño y a la Declaración de los Derechos del Retrasado Mental. Por otra parte subrayó la declaración sobre el progreso y desarrollo en lo social, proclamó la necesidad de proteger a los derechos de los físicos y mentalmente desfavorecidos, como así también asegurar su bienestar y su rehabilitación. La declaración de los Derechos de los Impedidos reconoce que “el impedido tiene especialmente derecho a que se le respete su dignidad humana”. El impedido cualquiera sea su origen, la naturaleza o la gravedad de sus trastornos y deficiencias, tiene los mismos derechos fundamentales que sus conciudadanos de la misma edad, lo que supone que en primer lugar, los derechos a disfrutar de una vida decorosa lo más normal posible. Asimismo, el máximo organismo internacional proclamó que “el impedido tiene los mismos derechos civiles y políticos que los demás seres humanos”. Además, la Declaración expresa que “el impedido tiene derecho a las medidas destinadas a permitirle la mayor autonomía posible”. La ONU manifiesta que las personas discapacitadas se calculan en un 10% de la población mundial, y atento a lo expresado observamos que el transporte actual no contempla en su diseño ese sector poblacional, convirtiéndolo, en muchas ocasiones, en inaccesible. Cabe reflexionar, por qué durante años, se han mantenido conductas que no tienen en cuenta la libre transitabilidad, la accesibilidad y el libre uso del entorno físico de la ciudad por parte de toda la población. Lo que hace pensar que las barreras amén de ser estructurales son discriminatorias por parte de quienes tienen el poder y la decisión de revertir estas situaciones. Es uno de los temas a tener en cuenta por los funcionarios, que representan a la población para generar políticas que contemplen “una ciudad para todos”. Un Plan Maestro, Director o Rector – resultado del Planeamiento Urbano- deberá contemplar y considerar todos los servicios y elementos del desarrollo urbano. En este caso especial que nos ocupa y preocupa el transporte público necesita, para cumplir con su cometido que implica su movilidad y la de sus usuarios, estar preparado, condicionado y adaptado a un fin común; lograr la plena accesibilidad y libertad de movilidad para todos. La ausencia de un transporte colectivo de pasajeros

adaptados a las circunstancias descriptas, y la falta de planes que favorezcan la creación y equiparación de oportunidades para esa población a la que debe servir y que es marginada privilegiando el lucro y la rentabilidad, no es lo que queremos. Una sociedad que no tiene en cuenta a todos sus integrantes, es una sociedad que restringe y discrimina la posibilidad de desarrollo del discapacitado, del minusválido, para que se integre a su sociedad, y sin importar su condición social o económica, su lugar de residencia, su creencia religiosa o política. Pretendemos generar una conciencia no discriminatoria e integradora en: La población en general y en el personal del transporte en particular; los empresarios que en numerosas ocasiones no respetan las normas establecidas; los funcionarios, representantes de la población toda, que muchas veces por ignorancia o por desidia o por falta de conocimientos específicos o por falta de sensibilidad comunitaria, no tienen en cuenta estos principios naturales de respeto a la persona humana. Discriminar es una forma de maltrato. Deseamos convivir en una ciudad para todos y para ello trabajamos.

-Aplausos de la barra

Sra. Presidenta: Gracias. Tiene la palabra el señor Daniel Silva en representación de Colegio de Ingenieros de la Provincia de Buenos Aires.

Sr. Silva: En el contexto de esta audiencia pública consultiva, el Colegio de Ingenieros de la Pcia. De Bs. As, formula las siguientes observaciones al pliego. En el artículo 16° en el ítem 16 1.11., dice expresamente: “Consentimiento expreso e irrevocable de la oferente para constituir una Unión Transitoria de Empresas con las demás adjudicatarias de los grupos de líneas. Dicha U.T.E. tendrá por objeto la operación integral del sistema con la modalidad de operador único.” Observaciones al presente Artículo. El transporte constituye un sistema en si. Sus costos por la economía de escala se reducen en la integración, también se facilitan los controles y se concentran las responsabilidades y las garantías patrimoniales que lo garanticen. Creemos que no solo debe haber un solo operador, sino que un solo concesionario responsable de un solo sistema, que cumpliendo las disposiciones de calidad de servicios que determina el Pliego (cantidad y tipo de unidades, su antigüedad, recorridos, frecuencias, etc.) ofrezcan competencias con los otros oferentes a menor precio. Esto implica por lo tanto el desarrollo de una metodología objetiva y precisa que debería ser base contractual de futuros reajustes tarifarios. En el artículo 16°, el ítem 16.2.2: “Detalla que el parque móvil a utilizar, de conformidad con los requisitos exigidos en las especificaciones técnicas. Con mención de cantidad, calidad y características del mismo, indicando antigüedad (no mayor a cinco años), modelo, tipo, capacidad, .. etc.” Las observaciones que nosotros ponemos al presente artículo: Es sabido que una antigüedad máxima de 5 años respecto a la de los 8 a 10 años habituales presentes, conduce a una mayor calidad de servicio, pero también a mayores costos. La decisión es política, Pero debe tenerse presente de no cometer errores, muchas veces frecuentes y a veces intencionados, de utilizar como valor residual para unidades amortizadas en 5 años el del valor residual de las amortizadas en 8 o 10 años, que es aproximadamente el 50% del anterior. Luego este error duplicaría artificialmente el costo del ítem de amortización. Y por tal motivo un incremento artificial en la tarifa. El artículo 27°, en el ítem 27.6 dice: “Infraestructura: Considerando la aptitud de las instalaciones (oficinas, zonas de descanso, talleres, lavadero, depósito y surtidor de combustible, maquinarias y herramientas, etc.) se otorgará puntaje de hasta treinta (30) puntos, a exclusivo criterio de la Comisión de Apertura y Evaluación” Observaciones al presente artículo: Se considera que el sistema de calificación es muy arbitrario. No se coincide con el sistema de puntaje, consideramos que las empresas oferentes deben demostrar en su presentación el estricto cumplimiento de las necesidades del servicio, y a los oferentes que no cumplieran se les desestimaría la oferta, y entre los que la cumplieran se definirían por el mejor precio. No tiene sentido calificar aquello que es obligatorio en el Pliego, salvo, para permitir eventuales arbitrariedades en la calificación. En el artículo 28°, dice el ítem 28.1: “Treinta (30) puntos adicionales, sobre el puntaje obtenido, a aquella empresa que acredite estar prestando servicio en el Partido de General Pueyrredon en el grupo de líneas a las cuales presenta oferta”. Observaciones al presente artículo: No consideramos lógico que las empresas que actualmente prestan servicio tengan una prioridad. El acto licitatorio dejaría de responder a la igualdad de condiciones. Obviamente, además todo, la inclusión de un arbitrario puntaje da preferencia y desincentiva la oferta. En el artículo

29º, el ítem 29.1 dice: "La Comisión de Apertura y Evaluación, aconsejará al Departamento Ejecutivo la aceptación de la propuesta del oferente que haya obtenido mayor puntaje para cada grupo de líneas. Este informe no será vinculante, pudiendo el Departamento Ejecutivo a su exclusivo criterio resolver la adjudicación a la propuesta que estime más conveniente." Consideramos que la arbitrariedad legislada para las atribuciones de la Comisión de Apertura y Evaluación se agravan al determinar que no es vinculante trasladando la arbitrariedad en la decisión al Poder Ejecutivo. En el artículo 63º, el ítem 63.12 dice: "Por superar la flota el promedio de antigüedad autorizado (dos años y medio) luego de cumplidos los tres (3) años de prestación del servicio." Se considera que no es el promedio de la flota la condición a controlar, sino que las unidades en servicio no puedan tener una antigüedad mayor de 5 años. Observaciones respecto del Régimen Tarifario: Se considera que la determinación de la tarifa para proveer a una participación competitiva en la licitación, debe responder a una metodología precisa, completada con los correspondientes ítem de costos, de manera de llegar a un valor final actual de una tarifa presupuestada. Los oferentes que cumplieran las condiciones cualitativas del Pliego deberán determinar los descuentos o adicionales de su oferta respecto de esa tarifa presupuestada, determinándose así la mejor oferta. Los sucesivos cálculos tarifarios durante la vigencia del contrato deberán responder a la metodología del pliego con más o menos descuentos o adicionales que determinaron el mejor oferente. Pretender modificar la tarifa con aprobación del Concejo Deliberante es condicionarse a un explícita y objetiva metodología que introducirá a un nuevo acto de arbitrariedad y por lo tanto de inseguridad hacia los oferentes respecto de su renta presunta, y por tal motivo desincentivando la participación. Gracias.

Sra. Presidenta: Tiene la palabra Alcides Ferreyra de la sociedad de fomento Antártida Argentina.

Sr. Ferreyra: Con la reestructuración de los recorridos de las líneas de colectivos, nos encontramos en el barrio Antártida Argentina, con que nos quedábamos sin colectivo, a pesar de contar por más de 17 años con un servicio regular. Cuando surgió la reestructuración del recorrido de los colectivos se implementó un servicio de rondín, por supuesto con alguna frecuencia menos, que debía empalmar con la línea 592 en el Cementerio Parque, antes éste servicio era cubierto por la línea 594. El rondín fue un favor que hacía la empresa ante un pedido de la Directora de la Escuela 44, sin el cual el barrio quedaba sin servicio público de pasajeros. Ahora, revisando el pliego para la nueva licitación, vemos que la línea 592 no aparece para su licitación y en el recorrido a cubrir por las líneas 594 A y 594 B no está previsto el servicio que debería cubrir a nuestro barrio. Solamente donde dice: "Régimen Tarifario" podemos encontrar los \$ 0,80.= que la línea 594 debe cobrar hacia la Escuela 44 y viceversa, sin ninguna especificación de frecuencia o recorrido. Por tal motivo el barrio Antártida Argentina viene a solicitar que se cubra el servicio de transporte de pasajeros hacia nuestro barrio con una frecuencia no mayor a una hora, con llegada al barrio a las seis treinta de la mañana, para terminar no antes de las veintiuna. Que sea cubierto regularmente por la línea sin necesidad de transbordar. Que los coches destinados a cubrir estas frecuencias al salir de la cabecera exhiban un cartel con el nombre de nuestro barrio. Que todo esto figure en las especificaciones del pliego licitatorio. Sabemos que no exageramos en nuestro pedido, hemos tenido un servicio de transporte de pasajeros por 17 años con un servicio similar al que pedimos. Ese prolongado tiempo de uso nos avala, también sabemos que el uso da derechos. Para el barrio es imprescindible y es un barrio que cuenta ya con muchos años de existencia, para dar una idea diremos que hace cuarenta años los pobladores terminaban de construir la escuela 44. Queremos manifestar que el servicio de "rondín" nos suena a precariedad, que siempre se lo usó provisoriamente como inicio de lo que luego sería una línea regular, aquí es al revés. Consideramos que con el plus que el usuario de los barrios periférico paga por mayor distancia debería ser suficiente y no someterla a más trastornos como lo es tener que transbordar y no termina ahí el castigo pues el vehículo que se pretende usar para rondín es el más viejo y ya no es apto para el transporte de primera. Estamos convencidos que los costos no se reducirán con este sistema, por no ser tantos los kilómetros que hay hacia los barrios periféricos. No queremos el rondín. En otro orden: veremos con agrado la incorporación de coches con accesibilidad y queremos sugerir que la altura de los estribos delanteros y traseros de todos los coches, sea más baja que la de los actuales, puesto que por esto las mujeres bajan colgadas y los chicos saltando, incurriéndose así en poner en peligro la seguridad y la vida del usuario. Además los colectivos rara vez arriman al cordón y seguramente

continuarán sin hacerlo. Antártida Argentina, quiere agregar: que exige que lo nuevo a implementarse no lesione los derechos del usuario, como sucedió con la reestructuración de recorridos y quite de líneas, a la cual consideramos arbitraria e inconsulta. Hacemos saber que los usuarios de Mar del Plata, aleccionados por los abusos que hemos padecido en los últimos tiempos, con todo tipo de prestadoras de servicio, especialmente en el constante recargo en las facturaciones, ya nos estamos organizando para resistir cualquier tipo de atropello que dañe nuestros derechos. Gracias.

-Aplausos de la barra

Sra. Presidenta: Tiene la palabra el señor Julio Sanguinetti en representación del Centro de Ingenieros.

Sr. Sanguinetti: Escuchando las exposiciones y en particular al señor Subsecretario de Gobierno favorablemente, me parece venir del túnel del tiempo. Me acuerdo que hace un año y medio vivía en una ciudad de Mar del Plata, donde en un acta acuerdo se pretendía precisamente legitimar la licitación que hoy felizmente el señor Subsecretario de Gobierno dice que es de cumplimiento inexorable. Hecho favorable y muestra que las cosas cambian. Pero también es verdad que no resulte que todo cambia para que nada cambie. La audiencia pública se convoca en términos de la Ordenanza del Concejo Deliberante pero en el fondo por disposiciones que orden constitucional, artículos 42° y 43° de la Constitución Nacional, que velando por el derecho de los usuarios, en sus derechos difusos ya que no tienen intereses corporativos que los defiendan, exigen ser escuchados y por el 43° que si no son escuchados o si no hay respuestas coherentes a sus reclamos y sus demandas, existe el juicio de amparo. En ese contexto ¿qué dice el artículo 42°, dice: "Las autoridades proveerán a la protección de los derechos de los consumidores y a la defensa de la competencia contra toda forma de distorsión de los mercados, el control de los monopolios naturales y legales al de la calidad y eficiencia de los servicios públicos. No cabe duda de que el Servicio Público de Transporte Colectivo constituye en esencia un monopolio legal que tendrá como se ha dicho aquí a los usuarios como clientes cautivos. Pero estos clientes cautivos ¿quiénes son?, hagan una estadística social y son el 30% de la población de menores ingresos, cuyos ingresos no son superiores en el hogar a los \$400.= o \$500.=. Es a esas personas a las que en el fondo está defendiendo el artículo 42° y sobre las cuales nos vamos a ocupar. Si vamos a una competencia abierta, el Pliego debe abrir la competencia, fomentarla o restringirla. Decimos, la restringe. Cuando exige que no adjudique más de tres líneas, ¿quién va a venir de afuera a participar en una licitación, a una inversión de 150/180 unidades como máximo?, ¿quién va a participar a posteriori en una UTE donde siendo minoría tenga solidaridad en las responsabilidades frente al Municipio o los usuarios?. Si a eso se agrega que se les pretende que responda a la antigüedad. La antigüedad es un derecho del trabajador frente a su empleador y si este pierde una licitación o deja la empresa tiene una indemnización correspondiente, no es el traslado al próximo concedente concesionario lo que corresponde, porque eso se trasladará a la tarifa o condiciona su participación en la licitación. Pero no para ahí la cosa. El artículo 28° establece una cláusula de preferencia a favor de los actuales permisionarios. ¿En qué se beneficia el sistema o el usuario?, quizás los permisionarios actuales, y no lo sé porque he escuchado, sino resulta que por otras cláusulas se introduce un beneficio en este caso para restringir la oferta externa, y por otro lado se condiciona a los propios permisionarios a través de una serie de reglamentos referentes a patrimonio neto y sus deudas. Pero el tema se complica cuando analizamos el artículo 29°, que ha sido mencionado, respecto de una Comisión con decisiones arbitrarias que además cuando informa al Poder Ejecutivo, lo hace en forma meramente declamativa porque el Ejecutivo tiene libertad de resolver a su arbitrio como hizo en el principio. Pero no termina ahí el tema. ¿Quién puede estar interesado en venir a Mar del Plata, ofrecer sus servicios, sin una renta razonable? Vamos al Pliego. Mar del Plata tuvo un pliego, año '84, la Intendencia de Roig, se podrá discutir algunos aspectos, pero conceptualmente era un excelente Pliego y como era público permitía el contralor de los empresarios, por supuesto del Concejo Deliberante, del Ejecutivo, de las tarifas mencionadas y también del usuario. Eso permitió una vez, a mi personalmente, enfrentarme con decisiones del orden público y decir frente a la justicia: "esto está mal", y la justicia pudo decirlo. Entonces entendemos que este Pliego viola la ley de competencia que se pretende en el artículo 42°. Sé perfectamente que es posible no escuchar la voces que se han

escuchado aquí, que llevan a un solo usuario, un solo concesionario, que son razonables y las compartimos. Sé también que es posible que con el voto de una mayoría sustancial en algún momento determinado, se pueda convalidar este Pliego, que ha sido unánimemente criticado. Pero también decimos que el artículo 43° establece las responsabilidades de los funcionarios frente al derecho de amparo planteado por un usuario y frente a la justicia, y en el caso de adjudicar una licitación en forma de un pliego no constitucional por no responder al artículo 42°, el resultado es que los usuarios actuales tendrán derecho a las correspondientes indemnizaciones, porque el derecho que no tuvieron en el acta acuerdo, hoy sí lo tendrían por el funcionario que mal cumplió con las disposiciones constitucionales respecto al derecho de los usuarios.

TRANSCRIPCIÓN DEL MATERIAL APORTADO POR EL DISERTANTE A LA PRESIDENCIA DE LA AUDIENCIA PÚBLICA

El H.C.D. ha convocado a audiencia pública consultiva con referencia al proyecto de Ordenanza para contratar bajo el régimen de concesión la prestación del Servicio Público de Transporte de Pasajeros en nuestro Partido. El llamado a licitación pública es actitud positiva que revierte legítimas pretensiones de adjudicar en forma directa el régimen de concesión a los actuales permisionarios so pretexto de un Acta Acuerdo de Diciembre del '98 que eludía la competencia licitatoria. La convocatoria a esta audiencia pública consultiva se inscribe en las disposiciones del Artículo 5° de la Ordenanza 12336 para iniciativas de gran trascendencia para importantes sectores de la población. Pero también en el marco más amplio de los artículos 42° y 43° de la Constitución Nacional reformada y que en el contexto de una creciente democracia participativa, considera necesario escuchar la voz del usuario en la defensa de sus intereses difusos que suelen no ser adecuadamente escuchados por los poderes públicos en tanto carecen de la presión corporativa de los lobbies empresarios y sindicales. Dice el Art.42° que "Las autoridades proveerán a la protección de los derechos de los consumidores y a la defensa de la competencia contra toda forma de distorsión de los mercados, el control de los monopolios naturales y legales al de la calidad y eficiencia de los servicios públicos. No cabe duda de que el Servicio Público de Transporte Colectivo constituye en esencia un monopolio legal del que una vez adjudicado el régimen de concesión sus usuarios serán cautivos. Estadísticamente en su absoluta mayoría los usuarios integran los hogares con ingresos familiares mensuales inferiores a \$ 500.= y representan un 30/40% de nuestra población urbana. Resulta entonces obvio que para que resulte efectiva la competencia que requiere el artículo 42° el pliego licitatorio en sus disposiciones debe fomentarla, debe promoverla, nunca restringirla. Consideremos que en cambio el pliego en sus disposiciones desaliente la participación de competidores en aparente beneficio una vez más de la permanencia de los actuales permisionarios. El artículo 1° establece que sobre los nueve grupos de líneas no podrá adjudicarse a un mismo proponente más de 3 grupos de líneas. ¿Cuál es la razón técnica? ¿En qué se beneficia el usuario o el servicio? El transporte urbano constituye un sistema. Su integración reduce los costos por elementales economías de escala. En la propia metodología tarifaria los cálculos de costos se refieren al total de 400 unidades en servicio. Cuál es la razón por la que reconociéndose la conveniencia de un operador único que baja los costos, que concentra la responsabilidad patrimonial de la oferta empresaria y que flexibiliza el tratamiento de los necesarios cambios en el tiempo por la evolución de la demanda, se restrinja la adjudicación a no más de 3 grupos de líneas. En esas condiciones parece poco razonable pensar que empresas de fuera de Mar del Plata puedan tener interés en participar en una licitación en la que la inversión en el transporte propiamente dicho no pueda superar las 150/180 unidades y en la que además se les exija por el artículo 32.1. integrar con el resto de las empresas, en minoría pero con responsabilidad solidaria una UTE para la operación integral del sistema. Por el artículo 16.1.7. se exige del eventual adjudicatario absorber el personal de los actuales prestatarios en las condiciones contractuales vigentes, profesionales, antigüedad y remuneraciones. La antigüedad de acuerdo a la Ley de Contrato de Trabajo, es un crédito del empleado respecto de su empleador al cesar su relación de dependencia. Sería por lo tanto, de perder la licitación una deuda eventual de los permisionarios actuales que graciosamente el pliego traslada al nuevo adjudicatario y por lo tanto a los usuarios en la medida de su incidencia a la tarifa. En cuanto a las remuneraciones vigentes es sabido que superan desde hace bastantes años en aproximadamente un 27%, las del convenio colectivo de la UTA en Capital Federal, lo que incide en

un incremento tarifario del orden del 10/12%. Obviamente se trata de derechos adquiridos por los trabajadores y amparados por Ley de Contrato de Trabajo. No parece concebible objetivamente que empresas de Capital Federal por ejemplo, pudieran estar interesadas en competir para que en el caso de resultar adjudicataria se vieran compelidas a elevar sus costos salariales en su lugar de origen por el efecto demostración de la remuneración local. Estas disposiciones que estamos comentando también restringen la competencia y por lo tanto perjudican al usuario. El Artículo 28° establece una cláusula de preferencia a favor de los actuales permisionarios. ¿Cuál es el fundamento de esta preferencia y su compatibilidad con los términos del artículo 42° de la Constitución Nacional en su defensa de la competencia contra toda forma de distorsión? Esta cláusula es netamente discriminatoria y viola el principio de la igualdad ante la ley. Pero el artículo 29° confirma la arbitrariedad del proceso licitatorio, el determinar que una Comisión de Apertura y Evaluación (C.A.E.) aconsejará al D.E. la aceptación de la oferta con mayor puntaje, pero en informe no vinculante que permita al D.E. a su exclusivo criterio resolver por la adjudicación que estime más conveniente. Las especificaciones del pliego que venimos comentando, entorpecen ostensiblemente la oferta y lejos de propender a la competencia empresaria la restringen discriminando en favor de los permisionarios actuales. El desaliento a la competencia que muestra el pliego licitatorio se patentiza al considerar el Régimen Tarifario. La Ley Orgánica Municipal legisla al respecto en sus artículos 230° a 234° asignando la determinación tarifaria el HCD. Este, en 1984 en oportunidad de la intendencia del señor Roig sancionó una ordenanza que desarrolló una metodología tarifaria en su esencia correcta. La metodología aprobada era obviamente de conocimiento público, así como los precios de los insumos, gasoil, aceite, mano de obra, valor de las unidades, etc. que se precisaban en el expediente que originaba cada reajuste tarifario. Ello permitía el control público y así denunciar en su momento ante la Justicia distorsiones en perjuicio de los usuarios que tuvieron, condigna sanción y son de conocimiento público. Pero en Diciembre del '92 por Ordenanza 8823 se declaró el estado de emergencia del servicio de transporte, se declararon caducos los permisos precarios y previa reestructuración general del servicio de transporte, se anunciaba un llamado a licitación nacional e internacional. En el ínterin sobre la base de determinadas mejoras en el servicio se autorizaba al D.E. a realizar adecuaciones tarifarias. Desde entonces hacen ya más de siete años, el HCD viene resignando sus potestades precisadas en la Ley Orgánica Municipal. En lo que hace al pliego, desarrolla una metodología que en sus lineamientos generales parece seguir los criterios de la Ordenanza que aprobara en 1984 el H.C.D., pero se cuida en no definir numéricamente precisiones respecto de la incidencia de insumos y costos lo que impide el cálculo tarifario que formalmente pretende. Es significativo por ejemplo que en el cálculo de la amortización de las unidades cuya antigüedad limita a 5 años, al considerar el valor residual de la unidad amortizada la identifica algebraicamente (V.R.) pero sin asignarle valor porcentual. La Secretaría de Gobierno ha venido reiteradamente considerando el valor residual en sólo 20% del valor de origen, lo que es razonablemente correcto para antigüedades de 8 años. Pero resulta ser la mitad del valor residual de 5 años, lo que encarece artificialmente el costo de amortización en un 50% por lo menos. Sorprendentemente el pliego establece que el valor del boleto plano será de \$ 0,65.= ¿Cómo lo determinó metodológicamente? Cuál es la intención de los redactores del pliego en desarrollar una metodología tarifaria sin las necesarias precisiones para su cálculo, cuya transparencia permitiría a los empresarios oponer sus razones si la estimaran en defecto o la de los usuarios si la estimaran en exceso. Resulta obvio que en la medida de que la tarifa no se determine como consecuencia de una metodología objetiva su razonabilidad resulta inverificable y su determinación es resultado de decisiones políticas, del hecho del príncipe. En esas condiciones no es concebible que empresarios importantes de fuera de Mar del Plata concurren en una licitación en la que se entorpece la competencia y en la que la renta de su inversión no será resultado del cumplimiento de cláusulas contractuales objetivas, sino de arbitrarias decisiones políticas de los funcionarios de turno. No deja de ser sintomático la última reducción de frecuencias y recorridos para economizar el costo de unos 4.000.000. de kilómetros anuales. Si la tarifa de \$ 0,65 es la correcta como consecuencia de la reducción de costos, el boleto plano con tarjeta debiera haberse reducido a unos \$ 0,55.= Si en cambio con la reducción de costos del orden de 10 %, el precio actual de \$ 0,65 fuera el correcto, habrían tenido razón los empresarios en reclamar aumento. En estas condiciones parece claro que lejos de cumplirse con las disposiciones del artículo de la Constitución Nacional en el sentido de proveer a una licitación transparente en defensa de la competencia contra toda distorsión de

los mercados, al control de los monopolios naturales y legales y al de la calidad y eficiencia de los servicios públicos, se está por la vía de una licitación con arbitrario sesgo, pretendiendo convalidar de hecho el acuerdo que a fines de 1998 firmara el señor Intendente con los señores empresarios del transporte. Es verdad que desoyendo observaciones que surgieran de esta audiencia pública consultiva, el D.E. pudiera contar con holgada mayoría para sancionar la Ordenanza que legalizara el pliego licitatorio. Pero no podemos dejar de observar que el artículo 42° de la Constitución Nacional se complementa acertadamente con el artículo 43° que establece que “toda persona puede interponer acción expedita y rápida de amparo siempre que no existe otro medio judicial más idóneo, contra todo acto u omisión de autoridades públicas o de particulares que en forma actual o inminente lesione, restrinja, altere o amenace, con arbitrariedad o ilegalidad manifiesta, derechos y garantías reconocidos por esta Constitución. La eventual declaración judicial de inconstitucionalidad del proceso licitatorio disparará de inmediato demandas de los adjudicatarios a la Municipalidad por la indemnización de daños y perjuicios, que podrán derivar en los funcionarios que advertidos hubieran insistido en el procedimiento inconstitucional. Consideramos correctas las disposiciones del Artículo 16.1.10. por el que se obliga a los oferentes al cumplimiento de la Ordenanza 9664 que instituía el boleto magnético. Pero ni el D.E. ni el H.C.D. han caído en la cuenta del incumplimiento de las disposiciones de su artículo 15° que determina que en la Municipalidad los empresarios debían instalar una computadora de las mismas características de la computadora central que en forma simultánea debía ir recibiendo el total de la información de esta última. Se desconocen las razones por las que el centro de cómputos municipal terminó en la sede de la UTE El Libertador. Por lo tanto se está consintiendo en que el sistema de información municipal esencial en el contralor de pasajeros y kilómetros necesario para la determinación tarifaria, dependa de los propios empresarios a controlar. Creemos necesario el cumplimiento estricto de la Ordenanza 9664. Entendemos que la forma transparente de licitar si se procura una sana competencia implica a partir de un solo concesionario operador del sistema: 1) Determinar las condiciones necesarias de la empresa, antecedentes, patrimonio neto, etc. 2) Definir las calidades del servicio en tanto unidades de transporte, su tipo y antigüedad admisible y los recorridos y frecuencias que determinen el servicio que se licita. 3) Una metodología precisa numérica y no simplemente algebraica para el cálculo tarifario del boleto plano y la determinación de su valor nominal actual a los efectos licitatorios. 4) Los oferentes calificados por el cumplimiento de 1) y 2) competirían cotizando porcentajes de recargo o descuentos sobre la tarifa nominal presupuestada en 3). Esa metodología y sus recargos o descuentos serían la base contractual para Municipalidad y concesionario para determinar los reajustes tarifarios durante el período de concesión. Se concuerda con las disposiciones del artículo 13.7. que exigen a los oferentes acompañar un Certificado Fiscal para contratar vigente. También las del artículo 13.10. y en particular las del artículo 15.9. que establece la inadmisibilidad de ofertas para los deudores de la Municipalidad, que estimamos que obviamente habrá de incluir la deuda por la retención indebida del 3% del Fondo del Transporte.

-Aplausos de la barra

Sra. Presidenta: Tiene la palabra la señora Marta Aztarain, en representación de la Asociación Vecinal el Jardín de Peralta Ramos.

Sra. Aztarain: Buenos días a todos. Yo me quiero referir particularmente a nuestro barrio. Estamos muy preocupados porque en vez evolucionar creemos que hemos involucionado. Acá ya se escuchó hablar de los cortes de las líneas por los distintos barrios y la frecuencia. Lamentablemente nos vemos con la necesidad de decir que los colectivos en el caso de nuestro barrio no llegan a ninguna escuela. Nosotros tenemos cercanas, entre 32, 45 y 50 cuadras, tres escuelas. Lo alumnos tienen que ir caminando, salvo que tengan la suerte de tener una situación económica buena como para contratar una combi. Lamentablemente tampoco saben exactamente donde queda el barrio y donde están las escuelas. Hoy han descubierto que existe una nueva escuela que es la número 80, que está en el barrio Alfar, pues no lo sabían. La número 14 de nuestro barrio, que es la más cercana son 35 cuadras. Los chicos caminan, caminan y caminan, y lamentablemente no tenemos ningún ómnibus que los acerque. Nosotros pedimos que la línea 521, llegue por lo menos hasta la avenida 39. Pedimos que la 526 llegue a la escuela número 80, que ahí funciona también un Polimodal, el número 16. Como vemos esto

tampoco nos ayuda mucho porque la frecuencia de los colectivos en este momento es de 30 a 50 minutos. Si bien en el Pliego dice que son 24, nosotros tenemos temor de que vuelva a pasar lo de ahora, que también dice que son 24, y no pasa. Así lamentablemente nos vemos beneficiados posiblemente con este boleto nuevo que se implementa para la combinación, pero tenemos los colectivos que pasan por la continuación de Edison -que es Jorge Newbery- que van a pasar cada 60 minutos, más 24 y el boleto de combinación me da una hora de máximo. Entonces yo quiero preguntar ¿cómo puedo combinar si no tengo con que colectivo combinar?, pierdo la combinación porque no existe el tiempo, el tiempo es corto. Tampoco ya podemos llegar bien a la terminal de trenes, porque el colectivo nos deja ahora en Colón, que antes nos dejaba en Belgrano o Moreno. Tampoco podemos llegar a la terminal de micros. Por el 501 vine hoy a hablar para ver si existe una posibilidad de que no sea sacado porque es el único que nos lleva al Interzonal, porque tampoco tenemos quien nos lleve al Interzonal. Ustedes dirán hay combinación, pero las combinaciones tienen que tener más tiempo, porque no podemos estar esperando un colectivo una hora, ¿bajo qué?, bajo la nada. Porque vamos a Jorge Newbery y tenemos las paradas cada 400 metros, entonces la gente ya tiene que caminar 400 metros entre una parada y otra, más lo que tiene que caminar adentro del barrio. Nosotros vemos que se está beneficiando a las empresas, lamentablemente por todo lo que se ha escuchado es así. Las empresas tuvieron épocas de bonanza, todos en este momento tenemos mala época. Yo no sé si soy reiterativa, pero a mí me gustaría que me escucharan, sobre todo los concejales que son los que después van a tener que determinar que va a pasar con este Pliego. Yo veo que en las épocas de bonanza nos seguían incrementando el boleto, ahora estamos en una mala época, entonces como ya no tienen posibilidad de incrementar el boleto nos achican los recorridos. Recorremos menos pero nos cubrimos. Pero todos estamos mal. ¿Por qué cuando tuvieron la época de bonanza no hicieron las cosas bien y nos pedían cada vez más del bolsillo? Ahora ya no nos pueden sacar más del bolsillo, entonces hacen un arreglo para cortar los recorridos. Otra cosa que no se tiene en cuenta y que nos tiene realmente preocupados, es cuando hablamos de discapacitados. Los colectivos no están preparados para ellos. Los colectivos tienen escalones muy altos. Ningún colectivo se acerca al cordón. Cuántos hay fracturados, cuántos lastimados, ¿por qué no se acercan al cordón?. Entonces por qué no hacemos los colectivos adecuados para las discapacidades. Por qué no tenemos algo que los eleve si en otras ciudades se hace. ¿Por qué utilizamos un recorrido para invierno y otro para verano? Creo que si queremos que esta ciudad, que alguna vez pensamos, sea una ciudad pensable, los recorridos tienen que ser siempre igual y para todos. Muchas gracias y espero que esto tenga alguna solución.

-Aplausos de la barra

Sra. Presidenta: Gracias. A continuación tiene la palabra el señor Nicolás Rossi, de Acción Ciudadana.

Sr. Rossi: En principio buenos días a todos. Acción Ciudadana se suma a todos los reclamos de todas las instituciones; el objeto de Acción Ciudadana es fomentar la participación ciudadana en las cuestiones públicas, por lo tanto esta es una herramienta que nos sirve a todos, en la cual podemos expresar todas las instituciones, todos los ciudadanos en particular las inquietudes. En este caso Acción Ciudadana concretamente ha decidido impugnar el pliego porque entiende que de alguna manera tiene ciertas irregularidades, sobre todo en el artículo 28° donde se otorga una preferencia a los actuales permisionarios del servicio la cual no la entendemos porque es un servicio que viene con años de ineficiencia, con un servicio que realmente no llena las expectativas de los usuarios deficiente en todos los aspectos, en higiene principalmente, no contempla los derechos de los discapacitados y creemos que no es justo y es violatorio del derecho de igualdad de oportunidades otorgar una preferencia a los actuales permisionarios del servicio. También el artículo 29°, como ya lo han mencionado otras instituciones es violatorio de los derechos constitucionales expresados en el artículo 42° y 43°. De todas maneras Acción Ciudadana ofrece un servicio que ya fue ofrecido anteriormente en la audiencia anterior que se hizo por el tema de residuos, el servicio de moritoneo para el procedimiento de licitación pública, ya lo hemos explicado en su momento, pero el sistema es el siguiente: la idea es que participe el municipio, la empresa concesionaria y Acción Ciudadana como

controlante, se establecen unas reglas de juego, ya se ha practicado en la ciudad autónoma de Buenos Aires con éxito en el tema de subterráneos. Acción Ciudadana trabaja en esto con Transparencia Internacional, dejamos la propuesta y esperamos una respuesta, pero de todas maneras era importante remarcar que nosotros nos oponemos en estas condiciones al pliego y en el artículo 24° de la Ordenanza que regula las audiencias públicas dice: “todo acto legislativo o administrativo dictado en orden a las materias sometidas a audiencia pública que revista carácter consultivo deberá sustentarse en las consideraciones expresas de las razones, objeciones o sugerencias expuestas en la misma”. Creemos que este artículo es muy claro y establece de alguna manera las razones, todas las objeciones que las instituciones planteen hoy tienen que ser oídas y resolver en función a estas. Muchas gracias.

Sra. Presidente: Gracias. Tiene la palabra el señor Benvenuto del Consejo del Discapacitado.

Sr. Benvenuto: El transporte de pasajeros es una de las necesidades que plantea el crecimiento y el desarrollo de una comunidad pues su integrante -la persona humana- debe indefectiblemente, trasladarse dentro de su ciudad para llegar hasta su trabajo, su lugar de educación, su lugar de atención médica, para movilizarse para acceder a los espacios de recreación, para hacer uso de sus tiempos libres, es decir que ese transporte público debe responder y satisfacer las necesidades y las características de esa población, que es su usuario y por lo tanto se transforma en uno de los servicios públicos indispensables. En consecuencia este servicio y en especial el urbano para el transporte colectivo de personas, es uno de los temas que deben indefectiblemente ser incorporados a los estudios que integren y que se planteen en el planeamiento urbano y a las normas y legislación de convivencia humana; que darán como resultado las pautas directoras y los enunciados de la ciudad que queremos. Por otra parte el planeamiento urbano deberá ser el resultado de los estudios que lleve a cabo un equipo interdisciplinario y especializado en temas urbanísticos, para dar respuestas técnicas a las necesidades del desarrollo urbano y las necesidades de su población. No podemos dejar de considerar que el entorno físico urbano o todo aquel servicio público que se implemente para facilitar el crecimiento y el desarrollo de una ciudad, y cuyo objetivo es en definitiva mejorar la calidad de vida de su población, deberá responder a las bases de ese planeamiento urbano y a los principios generales de que cualquier persona -es decir el ser humano- independientemente de sus capacidades, de sus edades, de sus condiciones sociales o económicas, de sus creencias religiosas o políticas, de sus lugares de residencia, necesita poder desenvolverse y/o movilizarse de la manera más independiente y natural posible. El transporte urbano público y colectivo de personas se constituye, por la necesidad de cumplir con su cometido, por su propia movilidad y por la movilidad de sus usuarios en un factor y elemento integrante de esa planificación integral; y porque debe responder esencialmente a otorgar a la persona, como ser humano, las mejores condiciones de movilidad y de accesibilidad. Queremos destacar que no existe ciudad sin población y por supuesto sin población a quien servir -es decir sin usuario- no tiene razón de existencia ningún servicio de transporte público. Cuando el transporte público no satisface las mínimas necesidades -con vehículos no adaptados, con paradas y refugios no accesibles, con recorridos que no responden a los requerimientos- de toda la población -es decir de su usuario-, se transforma en una barrera y es por consiguiente discriminatorio. El Consejo del Discapacitado, integrado por instituciones que trabajan por y para los discapacitados, pero también para todos sin discriminaciones desea hacer conocer su pensamiento sobre este tema y que se tenga en cuenta -y no se confunda el espíritu que nos guía- que en los conceptos vertidos en la presente no se persigue la defensa exclusiva del discapacitado sino la defensa de la comunidad toda; todos integrantes del conglomerado urbano y usuarios del servicio público. Deseamos convivir en una ciudad para todos y para ello trabajamos.

Sra. Presidente: Gracias. Tiene la palabra el señor Gustavo Páez de Fejumarzo.

Sr. Páez: Buenos días para todos. La Federación Fejumarzo, Federación de empleados de jubilados y pensionados en conjunto con OMA y el Consejo Asesor de la Tercera Edad queremos traer unos puntos de ideas, sugerencias para el mejoramiento del servicio de transporte y es nuestra aspiración que las personas que integran la Comisión de Transporte la estudien, la analicen como corresponde y saquen las conclusiones. Paso a enumerar; Artículo 46: Disponer que haya libros de quejas

debidamente habilitados y registrados, en todas y cada una de las unidades de transporte; en las cabeceras de cada línea; en las oficinas de las empresas; en la Municipalidad, en los centros de jubilados y/o en las entidades representativas de la comunidad que de alguna manera integran los Consejos Asesores, para que estos puedan recepcionar las quejas, inquietudes etc., ordenarlas, resumirlas y elevarlas a quien corresponda. Artículo 49: Los pasajeros parados no deben ser en proporción mayor del 65 % de los asientos, para que no vayan hacinados. Artículo 50: Que haya agarraderas fijas y colgantes blandas aptas para las diversas alturas de los Pasajeros, y un escalón auxiliar accionado automáticamente por sistemas ya sean mecánicos, eléctricos, neumáticos, o hidráulicos para el descenso y ascenso de los pasajeros con más seguridad, aconsejándose el descenso por la puerta delantera o del medio. Solo ascenderían por la puerta delantera los pasajeros especiales y los que no pagan boleto, debido a la idiosincrasia argentina sugerimos se coloque al igual que en otras ciudades de la República y el Cono Sur, un buzón colector de boletos para el descenso a la vista del conductor y que además de un control, hace a la higiene de la ciudad y al igual que en la ciudad de Rosario, el mismo completado al dorso con los datos del usuario participe en un sorteo mensual que beneficiará al pasajero. Página 32: se establecerá hasta y no más de 300 metros y difusión del sistema en todos los refugios y/o apeaderos, sin excepción deberán figurar los horarios de partida de las unidades de cada línea día por día. Sugerimos que haya una sola parada por cuadra, que sirvan para todas las líneas que pasen por allí y que los horarios sean tales que no permitan la superposición de dos unidades al mismo tiempo. Cantidad de unidades: se adaptarán de acuerdo al flujo de usuarios para cada línea, pero nunca con una espera mayor de los 10 minutos durante el día y de hasta 30 minutos durante el horario de 1 a 5 de la mañana. Esto es sobre la tarjeta recargable. Con respecto al sistema actual y vigente en Mar del Plata de la tarjeta recargable consideramos que no es este el mejor sistema ni el más adecuado, fue eso si un lamentable desacierto, ya que es muy difícil llevar la contabilidad del saldo remanente en la tarjeta, además de estar pagando anticipadamente un valor sin ningún rédito y se corre el riesgo de tener que discutir con el conductor por cuestiones inciertas a veces de ambos, que crean un incómodo malestar y otros inconvenientes mas. Incluso el sistema de colocar la tarjeta verticalmente de arriba hacia abajo, hace posible introducir en la máquina ya sea voluntaria o involuntariamente algún elemento extraño que pueda llegar a inutilizar el aparato y en este supuesto caso, que luego no es imputable al usuario, este pueda viajar aunque no marque su tarjeta pues bien puede aducir que su tarjeta tiene saldo disponible. En Rosario la tarjeta se introduce de abajo hacia arriba y en otros lugares en forma horizontal, el cambio seria favorable para todos. Teniendo en cuenta que la recaudación es total y única para todas las empresas, una forma ecuánime y progresista de distribución bien podría ser por ejemplo que las mismas se distribuyeran proporcionalmente al resultado de multiplicar: cantidad de pasajeros transportados por cantidad de asientos, por el modelo de la unidad, de acuerdo que cuanto más altos sean estos factores, mayor será la recaudación de cada unidad de transporte. También se pueden tener en cuenta la cantidad de kilómetros recorridos, las horas de trabajo, etc. A todo esto y como incentivo social se puede agregar al índice resultante, un valor de uno a diez que se le pondría por la eficiencia del servicio, el que bien puede surgir de las denuncias por infracciones, quejas, etc. que sean pasibles las unidades. Muchísimas gracias por su atención.

Sra. Presidente: Gracias. Tiene la palabra la señora Irene Skujins.

Sra. Skujins: El transporte urbano público colectivo de personas, debe cumplir con la legislación vigente y las normas de convivencia humana, debe ser accesible a todos y tener en cuenta que todas las personas puedan acceder a ese servicio público, por lo que será necesario capacitar a funcionarios, empresarios, choferes y a la comunidad en general para que tenga en cuenta que una mujer embarazada, un niño, un adulto mayor, una persona con capacidades diferentes tienen los mismos derechos que aquellos que consideramos normales. Los que queremos esta ciudad sufrimos diariamente las dificultades que se presentan a un porcentaje importante de la población para acceder a los colectivos. En la implementación de toda norma destinada a organizar y regular el transporte público urbano de pasajeros y especialmente el de colectivos o similares deberá tenerse en cuenta que las destinatarias de ese servicio son las personas, por lo que las condiciones de confort y habitabilidad de las unidades deben ser óptimas, por lo tanto entendemos que el vehículo deberá: ser accesible y

seguro para cualquier persona; respetar el medio ambiente que se desea para la ciudad; cumplir con las normas de tránsito; ser de fácil adquisición y/o reposición y mantenimiento y con seguridad antivándalos; responder a la reducción al mínimo aceptable de ruidos y de vibraciones; ser confortables y contar con sistemas que faciliten el embarque y desembarque, piso bajo, con rampas y elevadores, no permitiéndose los escalones compensados, con facilidad de maniobras, con una adecuada iluminación y ventilación; contar con un diseño atractivo, interiormente adaptado para el uso de personas con su movilidad física reducida por lo que es necesario que no presenten impedimentos en su circulación interna, no deberán existir escalones, en el piso interior; cada línea contará con la adecuada señalización exterior que permita su inmediata individualización desde cualquier ángulo visual, además será necesario la utilización de un color distintivo que permita que las personas con disminución visual puedan distinguir las distintas líneas sin problemas; mantener contraste de color en las puertas de acceso; adecuada señalización en los bordes de plataforma y de los umbrales de acceso; tener incorporado y con garantía de funcionamiento, un dispositivo electrónico que impida que las puertas se abran con el vehículo en movimiento y no le permita circular con las puertas abiertas; tener incorporado un elemento de seguridad e información, tacógrafo, que registre la velocidad del vehículo en caso de accidente; en las paradas existirá un aviso acústico de llegada; sabemos que existen otras normas técnicas establecidas que regulan la correspondiente habilitación del vehículo, pero consideramos que las condiciones anteriormente citadas deberán estar incluidas específicamente, no considerando que se sobreentienden en dichas normas y ser controlado su cumplimiento. Hemos hablado de personas y no de pasajeros, porque parece ser que cuando una persona se convierte en pasajero debe superar en nuestro sistema de transporte urbano público de colectivo una serie de barreras de acuerdo con el siguiente orden: lograr reconocer la línea a una distancia prudencial; la detención del vehículo lejos del cordón de la vereda, ya sea por propia decisión de la persona que conduce, por el estacionamiento inadecuado de algún otro vehículo o por el apuro de otro peatón que baja al centro de la calzada para detenerlo; ascender al transporte en esas circunstancias convierte a todas las personas en equilibristas sin red, posibles víctimas de accidentes; el arranque inmediato y brusco, no dando tiempo a la persona a ubicarse; los pisos mojados por no haber sido secados adecuadamente; el asiento para personas discapacitadas ocupado; los pasamanos no considerados para personas de baja altura y los existentes en los primeros asientos de las unidades nuevas muy separados; dificultad para el descenso por la misma circunstancia que para el ascenso. Podríamos citar muchos puntos más, todos los que la realidad del uso diario nos permiten comprobar, pero insistimos, hablamos de transportar personas, de no discriminar, de pensar en una ciudad para todos. Muchas gracias.

Sra. Presidenta: Gracias. Tiene la palabra la señora María Elena Cabeza, de la sociedad de fomento José Manuel Estrada.

Sra. Cabeza: Buenos días. Soy la secretaria de la Asociación Vecinal de Fomento José Manuel Estrada y fui designada para participar de esta audiencia pública. Nuestro barrio tiene como límites de su jurisdicción las avenidas Constitución, Della Paolera, Estrada y Marcos Sastre, es por estas arterias que he nombrado circula el servicio de transporte líneas 25 de Mayo y Libertador, además de la calle Acevedo que cruza el barrio en la mitad de este a oeste, por donde circula la línea 543 de la empresa 9 de Julio. Como podrá apreciarse de este enunciado y de la forma como esta distribuido se ve con claridad que una primera dificultad es que los vecinos deben caminar varias cuadras para tomar un micro. Esta dificultad se agrava cuando no se cumplen las frecuencias y sobre todo a la noche, cuando además falta luz y no hay asfalto, ni hablar si le sumamos las inclemencias del tiempo. Cuando estoy hablando de las frecuencias que no se cumplen, nuestra entidad tiene esto comprobado gracias al trabajo realizado por las entidades fomentistas hermanas del norte, que a través del trabajo de los vecinos voluntarios se tomaron la tarea para controlar lo que la municipalidad no controla. El tema del cumplimiento y control de las frecuencias nos parece un tema central, por cuanto hace al servicio que se nos presta y por el cual pagamos un alto precio. Por eso nosotros notamos que a lo largo del tiempo vamos siendo estafados de a poco porque el precio del boleto se mantiene o aumenta para sostener las frecuencias como pasó en 1993 y 1995 y estas no solo no se cumplen sino que disminuyen sensiblemente. Así lo podemos observar nosotros si miramos lo que pasa en nuestro barrio con las

distintas líneas y las normas que fijan las frecuencias: Línea 543, Decreto 89/93, 114 frecuencias; Decreto 1202/96, 94 frecuencias; con la Ordenanza actual 13382; 98 frecuencias; Línea 551, Decreto 89/93, 121 frecuencias; Decreto 1202/96, 121 frecuencias; Ordenanza 13382, 98 frecuencias; Línea 552, Decreto 89/93, 124 frecuencias; Decreto 1202/96, 141 frecuencias; Ordenanza 13382, 115 frecuencias; Línea 553, Decreto 89/93, 119 frecuencias; Decreto 1202/96, 108 frecuencias; Ordenanza 13382, 98 frecuencias; Línea 554, Decreto 89/93, 131 frecuencias; Decreto 1202/96, 112 frecuencias; Ordenanza 13382, 98 frecuencias; Línea 563, Decreto 89/93, 140 frecuencias; Decreto 1202/96, 146 frecuencias; Ordenanza 13382, 133 frecuencias. Es decir sufrimos una permanente merma de frecuencias y el precio del boleto no varió, sino que además inventaron el boleto alternativo, verdadero aumento encubierto. Nos quieren vender al precio de un kilo cuando en realidad nos dan apenas 800 gramos. Cuando me refiero al problema del boleto alternativo lo hago porque es una vergüenza la falta de bocas de expendio en los barrios de recarga de tarjetas magnéticas, lo que obliga a los vecinos a caminar muchas cuadras o pagar el sobreprecio. De esta manera queremos señalar que estamos totalmente de acuerdo con que se realice una licitación pública del servicio de Transporte Público de Pasajeros, pero la misma debe tender a dar un mejor servicio recogiendo estas observaciones que planteamos y que tengamos un mejor servicio. También queremos dejar muy en claro que la licitación debe tener reglas claras y transparentes, que permitan una sana competencia y no podemos entender ni admitir como se puede premiar con un puntaje adicional a los actuales permisionarios, dándoles preferencia cuando han vivido burlándose de los usuarios y del poder concedente. La verdadera preferencia para ellos es que puedan participar del proceso licitatorio en igualdad de condiciones. Deseamos también que en los pliegos de licitación se exprese con claridad la obligación de los choferes de manejar con ajustado criterio a las normas de tránsito, acercándose al cordón de la vereda para que puedan subir y bajar con comodidad los pasajeros. Otra cosa que quiero pedir a la Comisión de Transporte o al doctor Bowden es que por favor aquí en el centro hagan respetar la Ordenanza para que los colectivos se acerquen al cordón, por que es una vergüenza que uno se tenga que bajar a la mitad de la calle y exponernos a cualquier accidente. Muchas gracias.

Sra. Presidente: Gracias. Tiene la palabra Héctor Maciel del barrio Libertad.

Sr. Maciel: Buenos días a todos En primer lugar me quería referir a algunos temas puntuales del barrio Libertad en relación a las últimas modificaciones que hubo de los recorridos. Ya habíamos presentado una nota en la Secretaría de Gobierno sobre este tema y puntualmente se refiere al cambio de recorridos de la línea 522 y 526 que circulaban por la calle 11 de setiembre, la 526 ahora circula por Beruti y la 522 ahora circula por la avenida Libertad. Por esta avenida circula también la línea 531, que se superpone a la línea 522. Se puede decir que son dos cuadras de diferencia entre 11 de setiembre y Libertad, lo que se debe tener en cuenta es que en nuestro barrio, como debe suceder en los distintos barrios, no es lo mismo dos cuadras en zonas iluminadas, con veredas, con calles transitables, etc., que dos cuadras en zonas periféricas, donde hay oscuridad, donde hay problemas de seguridad y no hay veredas, donde se inundan algunas calles, la avenida Libertad a esa altura no tiene desagües, por lo tanto no puedes cruzar cuando llueve. Otro tema que afecta es la escuela 57° y la escuela 34°, que son dos escuelas provinciales y los chicos que iban por 11 de setiembre los dejaban en la puerta y ahora tienen que ir hasta Libertad, cruzar la avenida donde no hay semáforos, yo quisiera que vean este tema. Otro tema es que por la calle Ituzaingo iba a circular el 531, incluso hubo una Ordenanza que obligó a eso, después la empresa no la cumplió. Con esta restructuración nueva iba a circular la 526, por Ituzaingo y tampoco lo hace. Ninguna quiere circular por ahí. Es una calle engranzada, pero circulan por Berutti que también es engranzada y ahí lo que sí nos preocupó es que a pesar de que están obligados a circular por una calle la empresa no lo hace y estamos sujetos a la arbitrariedad de la empresa o donde ellos quieran circular, al final no sabemos quien gobierna. Digo ese ejemplo, porque debe pasar en otros lugares lo mismo. Bueno esos serían los temas puntuales del barrio, ahora quiero hacer algunas consideraciones en relación al sistema. Nosotros creemos que se debería municipalizar el servicio, porque la experiencia de todos estos años no nos parece que haya sido muy buena en relación a como los empresarios han chantajeado y han dominado todo el sistema, como dijo un vecino anterior mío, hubo un momento que se llenaron de plata, vamos a decir la verdad y ahora en el momento de las vacas flacas todos lloramos, pero cuando ganaron mucho dinero

tampoco se bajaba el boleto, no había pase libre para más gente, ni nada. Yo creo que el sistema no tiene que tener un fin de lucro, sino un fin social. Comparto lo que decía otro vecino con respecto a las trabas que tienen los discapacitados al no poder acceder, pero también digo que hay muchos vecinos que no son discapacitados y tampoco pueden acceder al servicio, que no tienen para el boleto, que tienen que ir al hospital, a buscar un alimento, un remedio, lo que sea y andan pidiendo monedas por el barrio, caminando 50 cuadras. Yo creo que tenemos que ir hacia un sistema más solidario de transporte y apoyamos en ese sentido la propuesta que hizo la Federación Vecinal Fomentista, que ahí están expuestos muchos puntos que nosotros compartimos. Muchas gracias por escucharme.

Sra. Presidenta: Tiene la palabra el señor Ledesma del barrio Regional.

Sr. Ledesma: Buenos días a todos. Soy el presidente de la Sociedad de Fomento Regional, represento al procolector Noroeste, que está integrada por 32 entidades de bien público. El transporte público de pasajeros por colectivo atraviesa una crisis estructural e histórica y el principal actor es el usuario. La figura del usuario aparece con singular predicamento en todos los ámbitos donde se debaten los temas vinculados al transporte, todos hablan de nosotros los usuarios. Sin embargo durante el mes de Mayo del 2000 la ciudad de Mar del Plata vivió por varios días una situación poco usual, se dejó de brindar el Transporte público de pasajeros por colectivo, un servicio esencial para el desarrollo de la vida cotidiana de miles de marplatenses. Una ciudad acosada por la recesión económica, por los flagelos de la desocupación se vio sometida a un maltrato más. Los más perjudicados fuimos los usuarios del servicio, convirtiéndonos en la pieza más vulnerable del sistema. Por eso creemos que lo ideal es terminar con la precariedad del servicio de colectivo, que es lo que al usuario lo vuelve vulnerable, la licitación es el camino.

-Siendo las 12:15 reingresa el concejal Pagni y reasume la Presidencia. Continúa el

Sr. Ledesma: Apuntamos a la licitación porque es garantía de transparencia y de eficiencia, puesto que apunta a buscar la mejor oferta, lo que se traduce en resguardo de los intereses públicos que tiene por objeto el bien común, el bienestar general, mediante una eficiente prestación del servicio público de pasajeros por colectivos. Es decir antepone de alguna manera el interés del usuario al interés sectorial, a diferencia de lo que pretenden los empresarios, dando por finalizada la etapa donde la extorsión de estos señores eran los patrones de la ciudad. El paro de mayo fue el fiel reflejo de que decimos en ese momento una vez más los señores del transporte violaron toda norma legal vigente, se burlaron de la ciudadanía y nos hicieron ser cautivos de sus caprichos empresariales. Por favor, terminemos con esto, que el municipio licite y deje claramente establecido los derechos de los usuarios, no se puede dejar de brindar un servicio que es público, que es de todos, no se puede en casos como estos anteponer el beneficio sectorial al colectivo, que si así lo hacemos estaremos violando un principio fundante que hace al concepto de servicio público: por todo esto decimos: licitación ya; boleto cambiado ya; tarjeta cambiante ya; publicación de todas las bocas de expendio y hacer cumplir los recorridos. También queremos decir que los cambios de recorridos no nos favorecen porque quedan los refugios sin utilidad, hay inconvenientes con las madres embarazadas que deben caminar más, creemos que deben seguir con el mismo recorrido, por ejemplo el 572 ya dejó de pasar por la calle Tres Arroyos e iba hasta el Hospital Regional dejando a muchas personas sin posibilidad de llegar hasta ahí; justo ahora que ya salió la licitación para el mejoramiento de las cuatro cuadras de tierra que había. Sobre el 3% que dejaron de aportar, queremos decir que un colectivo lleva entre 70 u 80 personas y una cubierta sale \$ 130.=y una cámara sale de \$ 25 a \$30.=, no le vemos ningún beneficio para el usuario. Señores concejales lo que nosotros pretendemos es que legislen para la ciudadanía. Nada más.

-Aplausos de la barra

Sr. Presidente (Pagni): Gracias. Tiene la palabra el señor Eduardo Layús en representación de la Asociación Vecinal Bosque Grande.

Sr. Layús: Buenos días. Mar del Plata es una ciudad que crece sin planificación, entendida ésta casi como política de Estado. Y en esto vemos que está sujeta a las presiones de determinados grupos económicos que se han apropiado de espacios públicos, han loteado terrenos inundables en propiedad horizontal. Con el transporte está pasando algo parecido desde hace bastante tiempo. Si se aprueba el pliego de licitación bajo los mismos términos, los cuales están presentados en la Ordenanza, vamos a tener el mismo sistema de transporte que venimos sufriendo hasta el día de hoy. Digo esto porque el pliego de licitación está asegurando fundamentalmente no los derechos de los usuarios sino la rentabilidad empresarial. Esta plusvalía que los empresarios han tenido durante años y siguen teniendo, a fuerza de aumentos de las tarifas o de subsidios de distinto tipo. Nosotros creemos que no sólo es posible cambiar el sistema de transporte sino que es necesario cambiarlo. ¿Y de qué manera?, hemos elaborado una propuesta que la Federación Vecinal ha presentado el año pasado y que queremos de alguna manera sintetizar el día de hoy en esta audiencia pública. Fundamentalmente el monopolio del transporte no puede estar en manos de un grupo de empresarios sino que el monopolio lo tiene que tener el Estado Municipal. ¿De qué manera?, controlando todo lo que tenga que ver con el sistema de transporte, empezando por transformarse en operador único. La figura de operador único, que está pautada en el pliego de licitación, establece que son las empresas -los grupos de empresas- que se tienen que asociar para realizar la comercialización y la operación de todo el sistema. Creemos que esto es prácticamente antiético e ilegal podríamos decir, esto de darle la comercialización a los empresarios. Suponemos nosotros que esto puede ser modificado, creemos que es así. ¿De qué manera?, el Municipio a través de la figura de operador único va a transformarse, puede transformarse en el ente recaudador y expendedor de todo el sistema de boleto prepago, y con posterioridad el operador único -el Municipio- abona al empresario por kilómetro recorrido. Esto está establecido en el pliego de licitación pero de manera tal que son los empresarios los únicos que se reparten este dinero. En el pliego que estamos haciendo nosotros, el Municipio resume en un fondo solidario, que nosotros denominamos así, "Fondo Solidario de Transporte", donde se recogen distintos recursos, no solamente los de las tarjetas prepagas, sino recursos que pueden provenir desde otros lugares, como pueden llegar a ser porcentajes sobre el estacionamiento medido, sobre la publicidad, sobre las multas, sobre el canon de explotación -que no está pautado en el pliego y que nosotros proponemos que exista un canon de explotación-, con todo esto hemos estudiado la posibilidad de subsidiar el boleto, subsidio que va a provenir de parte del Estado Municipal a partir de este fondo solidario del transporte. Al empresario se le va a asegurar la rentabilidad empresarial, esto que tanto está en boga hoy. ¿De qué manera?, en el pliego está pautado que los empresarios van a presentar ofertas sobre grupos de líneas y hasta una tarifa de equis pesos, 0,65.= centavos. Lo que debería modificarse es que los empresarios tengan que cotizar, ofrecer para la prestación del servicio, una determinada calidad de servicio en función de determinado tipo de unidades de colectivos no contaminantes, etc., y una oferta de precio por kilómetro, es decir, cada empresa debería decir para el pliego de licitación qué tipo de colectivo va a ofrecer, cantidad de colectivos que va a ofrecer y además decir por ejemplo: "por kilómetro recorrido esta empresa va a cobrar tanto", en función de eso será el pago posterior. Creemos que estar sujeto a una tarifa de 0,65.= centavos cuando no existe el cálculo, existe la metodología para el cálculo pero no está determinado el cálculo en función de que surgen los 0,65.= centavos, se debe modificar a partir del fondo solidario, el boleto puede llegar a costar muchísimo menos, subsidiado por este fondo. Nos oponemos por supuesto a que exista un sistema de boleto a bordo, diferencial de 0,80.= centavos, porque esto incluso está violando leyes y decretos nacionales y provinciales de 1992, que prohíben taxativamente la venta sobre los colectivos. Esto se puede resolver tranquilamente con un sistema de tarjetas recargables o de tarjetas descartables. Cuando hablamos de planificación, estamos planteando también que en Mar del Plata se modifique el sistema de circulación por avenidas, en cuanto a que se construyan bicisendas. Esto al Municipio le representaría la posibilidad de eliminar una trocha por cada avenida principal, los divisores de cada trocha podrían ser construidos por los vecinos que están pasando situaciones apremiantes en cuanto a desocupación, que se podrían construir con elementos descartables. Esto bajaría la cantidad de vehículos particulares, bajaría la contaminación en el microcentro y por supuesto solucionaría el problema de la falta de recursos que planteaba recién otro vecino, para poder circular en colectivo. Gracias.

-Aplausos de la barra

Sr. Presidente: Gracias, arquitecto Layús. Tiene la palabra señora Graciela Gómez en representación del Colegio de Arquitectos de la Provincia de Buenos Aires.

Sra. Gómez: En nombre del Colegio de Arquitectos de la Provincia de Buenos Aires, Distrito IX, agradecemos la oportunidad de estar presentes en esta audiencia pública, con el convencimiento de intentar cumplir con nuestra responsabilidad institucional ante la comunidad. Desde el marco de nuestra incumbencia profesional, sostenemos que el transporte urbano colectivo de pasajeros debe insertarse en una concepción global de planificación de la ciudad, con una perspectiva de futuro superadora de las decisiones coyunturales. Nuevamente, a pesar de la demora en contar con el Pliego de Bases y Condiciones para su análisis y la falta de los estudios efectuados que lo sustentan; no ha impedido un análisis y propuesta de nuestro Colegio, para que sean consideradas por quienes deciden sobre el futuro de nuestra ciudad. Dada la importancia de la reestructuración del transporte urbano colectivo de pasajeros sobre la planificación urbana, es que ponemos a consideración de esta audiencia pública los siguientes aspectos generales en la definición de políticas que hacen a la política de desarrollo urbano: el predio de disposición final de residuos, el transporte público de pasajeros, la estación ferroviaria, el centro de convenciones, el predio ferial, la ciudad judicial, la descentralización comunal, el futuro del puerto, etc., son temas estructurantes de la ciudad, que deben ser concebidos en el marco de una planificación general del desarrollo urbano. El transporte colectivo de pasajeros constituye un instrumento inductor del desarrollo urbano; dado que su presencia o ausencia incide sobre el mercado inmobiliario al generar condiciones diferenciales de accesibilidad. Ello lo transforma en una variable vinculada a situaciones de crecimiento, completamiento o degradación del tejido urbano, por lo que se transforma en una herramienta fundamental en la concepción del desarrollo urbano y social. Por otra parte, la concepción del transporte urbano colectivo de pasajeros debe considerar no solamente el desarrollo urbano a corto plazo, sino que para caracterizar la demanda y fijar recorridos acertadamente, requiere de la previsión -como mínimo- de horizontes temporales similares a los del mismo pliego de licitación. En este sentido, al licitarse el servicio por un período de 10 años -prorrogable por 3 años más- debería contemplarse una proyección de la dinámica y del incremento futuro de la población en dicho lapso, lo que es determinante en la fijación de la cantidad de pasajeros a transportar y en la modalidad y magnitud del crecimiento de la mancha urbana, que son determinantes en la fijación de los recorridos del transporte. La política ambiental: el transporte urbano colectivo de pasajeros no debe planificarse aisladamente respecto a la política ambiental, dado que constituye un generador importante de contaminación, por lo tanto es necesario considerar medios de propulsión de las unidades que generen la menor contaminación posible, especialmente en momentos que las condiciones medioambientales son consideradas como un valor estratégico inestimable en la competitividad de las ciudades. La política habitacional: la localización de los centros de interés ciudadano y el número de viviendas ubicadas en la planta urbana o suburbana generan demandas de transporte colectivo de pasajeros. En consecuencia, la política de transporte no debe considerarse escindidamente de la política de viviendas a la política del transporte en su conjunto. El transporte urbano colectivo de pasajeros no debe concebirse aisladamente del resto de los medios de transporte existentes, tanto públicos; taxis, remises, combis, medios alternativos, etc.; como privados, automóvil, motocicletas, bicicletas. Ello es fundamental para considerar políticas de complementariedad de los distintos medios de transporte o para incidir en la posibilidad de disminuir el uso de los medios de transporte individuales, mediante la fijación de un costo de boleto accesible, más la provisión de un servicio de calidad tendientes a morigerar las problemáticas del tránsito y de contaminación ambiental. La política de tránsito: el transporte urbano colectivo de pasajeros no debe proyectarse aisladamente de la política de tránsito vehicular y peatonal de la ciudad. Ello se fundamenta en que puede utilizarse como medio principal de acceso a áreas microcéntricas, en una política de descongestión del tránsito del área central. La política de infraestructura urbana: el transporte urbano colectivo de pasajeros no debe concebirse escindidamente de una política de provisión de infraestructura urbana adecuada, tal como la pavimentación de calles con una capacidad portante y un ancho de calzada suficiente para receptor dicho servicio; la dotación de alumbrado público que brinde seguridad al usuario; el suministro de refugios que provean protección ante las inclemencias del tiempo y la señalización que informe adecuadamente. Aparte de estas variables de

índole general de aplicación de políticas públicas a escala local; la reestructuración del transporte urbano colectivo de pasajeros debería ser tenida en cuenta en la concepción de las acciones comunales a escala de planes, programas y proyectos enunciados por el Municipio, a saber: respecto al Plan Mar del Plata 2000 II Etapa: Las obras de pavimentación, alumbrado, desagües y equipamiento urbano previstas deberían considerar la cobertura total de los requerimientos de infraestructura necesarios para el correcto desarrollo del transporte urbano colectivo de pasajeros, en pos de garantizar tanto la provisión de un servicio adecuado y seguro para los usuarios, como para resguardar la integridad del parque móvil. Respecto al Programa de Modernización Administrativa y Descentralización Municipal: en caso de implementarse el programa de descentralización comunal, se modificará sustancialmente la demanda del transporte urbano colectivo de pasajeros a partir de la construcción de los municentros. Estos, al generar nuevas centralidades en los barrios, con actividades actualmente provistas exclusivamente en el centro de la ciudad, transformarán significativamente los desplazamientos de la población, invalidando los datos aportados por la matriz de origen-destino confeccionada en oportunidad de la concepción de la red deseada o los datos provistos por el actual sistema de boleteras magnéticas, los cuales teóricamente deberían haber sido considerados por la red de recorridos fijados en el pliego de licitación. Dado que el pliego licita el servicio de transporte urbano colectivo de pasajeros por un período de 10 años -prorrogable por otros tres años más- resulta fundamental la consideración y la concordancia con este programa, con el fin de evitar que los recorridos hoy licitados, en un futuro dejen de responder a la demanda de los usuarios. Respecto a los programas de viviendas a llevar a cabo por el municipio en conjunto con el Estado Nacional y Provincial: como ya enunciamos, la localización y número de viviendas a ubicar en la planta urbana y suburbana generan una demanda de transporte específica. En este marco resulta esencial que la reestructuración del transporte urbano colectivo de pasajeros contemple en su concepción los programas de viviendas recientemente publicados por el Municipio. Respecto a los proyectos de reforma de la peatonal y de la plaza San Martín. La reestructuración implementada de los recorridos del transporte urbano colectivo de pasajeros establece la circulación de micros por las calles Santa Fe y Mitre. Ello -por un lado- interrumpe la efectiva continuidad de la Peatonal San Martín, sujeta a una próxima remodelación en base al proyecto ganador del Concurso de Ideas, diseccionándola en dos partes; y por otro atraviesa la Plaza San Martín, impidiendo la integración entre ambos espacios públicos, intención que otorga sentido al proyecto ganador del Concurso de Ideas sobre la Plaza San Martín. En ambos casos, se generan interferencias irremediablemente incompatibles entre el tránsito de transporte público y el tránsito peatonal con las subyacentes consecuencias sobre la seguridad y la integridad física de los transeúntes. Por lo expuesto, aprovechamos la oportunidad para alertar a las autoridades y la comunidad en su conjunto sobre los riesgos de intentar resolver un problema aisladamente respecto a la multiplicidad de variables inherentes a la complejidad de la ciudad, por lo cual existe el peligro que se verifique la opinión del reconocido arquitecto y planificador urbano, David Kullock, que dice: “aún cuando cada uno de estos proyectos sea correcto en el marco que cada uno persigue, la ausencia de objetivos generales respecto a la ciudad, la carencia de una estrategia de desarrollo y un esquema director actualizado, consensuado y vigente, puede resultar muy probablemente en impactos urbanos indeseables, así como en contradicciones entre los mismos emprendimientos. Por último, reiteramos la necesidad de implementar un plan estratégico para Mar del Plata, ya que podría constituir el instrumento adecuado para abordar un proyecto de ciudad consensuado por la comunidad en su conjunto, por encima de intereses políticos partidarios o sectoriales, comunicando una vez más nuestra disponibilidad desde el Colegio de Arquitectos de la Provincia de Buenos Aires, Distrito IX en pos de lograr entre todos, un futuro creíble.

-Aplausos de la barra

Sr. Presidente: Gracias. Tiene la palabra la señora Mirta Ibarra en representación de la Asociación Vecinal Los Tilos.

Sra. Ibarra: En lo que respecta a la Sociedad de Fomento Los Tilos los problemas que más nos preocupan son: En cuanto al sistema de tarjetas magnéticas, la falta de bocas de expendio en toda la zona de Los Tilos, Virgen de Luján, López de Gomara y La Florida es notoria, ya que para cargar una

tarjeta tenemos que ir o hasta 180 y Constitución -que cierran en invierno a las 22 horas- o hasta la empresa en el final de su recorrido en Constitución al 10.000 que sólo atiende en horario de administración, hasta las 14 horas. Esto nos obliga a pagar indefectiblemente un boleto alternativo de \$ 0,80 centavos, debido a que no existe hasta hoy la posibilidad de pagar arriba del colectivo un boleto plano, que podría efectuarse a través de la monedera, o bien con la implementación de la tarjeta descartable como existe en otras ciudades del país, ejemplo Neuquén y Bahía Blanca, pudiendo ser este un sistema alternativo acorde a la legislación vigente. Además en los casos de rotura de la tarjeta e irregularidades que ocurren a diario, muchos usuarios se perjudican ya que carga en la tarjeta \$2.= o \$5.= que en muchos casos es con el único dinero que cuentan para viajar y la tarjeta marca error, en el único lugar donde le solucionan el problema es en la U.T.E. El Libertador, lo que implica un boleto de 0,80.= más para llegar hasta Independencia y la consecuencia de tener que abonar en el momento que la tarjeta marca error el boleto alternativo de \$0,80.=, quién se hace cargo de esto si consideramos que el transporte es un servicio público que debe beneficiar al usuario. De esta forma en más de una oportunidad no sólo se lo perjudica económicamente, sino también respecto del tiempo que estos deben dedicar a solucionar inconvenientes generados por un sistema ineficiente, ya que siempre los usuarios son la variable de ajuste de quienes sin pensar divagan con sistemas utópicos. Cobro de alternativo: el conductor al cobrar los \$0,80.= está violando un Decreto Nacional 692/92, en su artículo 9º, que prohíbe el expendio y cobro de boleto a bordo, por lo que no es compatible el manejo de dinero sobre las unidades como se está realizando en la actualidad, por lo que se debe prever un sistema paralelo con el fin de eliminar el boleto alternativo, con el fin de acogernos a la legislación vigente. En cuanto al fondo del transporte, que es el 3% de las ganancias que deben pagar las empresas a la Municipalidad para que esta destine esos fondos a la reparación de las calles que los mismos micros usan, y así se terminaría el problema o las excusas de los empresarios que levantan recorridos por el mal estado de las calles, dejando a los usuarios sin el medio de transporte. Si las empresas no están capacitadas para brindar el servicio que los vecinos necesitamos, establecido en el contrato de licitación, entonces que no se presenten, así se evitarían los inconvenientes que ocasionaron a toda la ciudadanía de Mar del Plata. Desde el barrio Los Tilos queremos solicitar que una vez aprobado el pliego y la reestructuración, se realice desde el Municipio y a través de las sociedades de fomento una campaña constante de información sobre los recorridos, frecuencias, lugares de carga y compras de tarjetas a todos los ciudadanos de la ciudad. Por el tema de la reestructuración, en la propuesta en cuanto al recorrido de la línea 532, el nuevo recorrido sigue teniendo parte de su recorrido ocioso, ya que desde que sale de cabecera 1 a 2, realiza 2 veces el mismo recorrido, saliendo de Errea y Beruti, toma Cetz y su continuación Bradley a Florisbelo Acosta, y retorna por Bradley que se transforma en Cetz hasta Beruti. Si en cambio tomara otra calle cuando da la vuelta para retomar Beruti cubriría otras calles que beneficiarían a más vecinos y a la misma empresa, ya que cubre un gran radio de la zona y solucionaría temas como la posibilidad de llegar al Hospital Interzonal sin transbordos, como a la salita del Barrio Libertad y se acercaría a la sala de Apand. La otra línea la 551, lo que es por el barrio Los Tilos no tuvo inconvenientes dentro del barrio, pero muchos vecinos que trabajan en el puerto la utilizan y antes los dejaba cerca de su trabajo pero ahora los obliga a caminar 25 cuadras, lo que les ocasiona problemas en cuanto a los tiempos, y el horario de entrada del trabajo que en la pesca suelen ser diferentes y el que debe entrar a las 4 o 5 de la madrugada, y no encuentra el colectivo que los lleve. No se puede aplicar esta reestructuración sin tener en cuenta el sistema de boleto que se implementará. Un pedido como de emergencia, no sé si a la Comisión de Transporte o a todos los que nos gobiernan, soy una de las tantas víctimas que ocasiona la empresa 25 de Mayo, empezando desde la rotonda de Constitución al fondo, que nos trasladan no como personas sino como animales. Yo puedo contarla mientras que otros no pudieron, Que tomen conciencia lo más urgente posible y solicito que pongan controladores de velocidad. Agradezco esta figura de audiencia pública, que permite la participación de toda la ciudad ante todos los temas que más nos preocupan. Muchas gracias.

-Aplausos de la barra

Sr. Presidente: Gracias, señora. Tiene la palabra la señora Susana Latte en representación de O.M.A.

Sra. Latte: Creo señores concejales que después de escucharnos a nosotros van a tener que hacer un nuevo pliego. O.M.A., que integra también el Consejo Asesor de la Tercera Edad y que acoge en su seno a discapacitados, se suma a todo lo expuesto por el representante del Consejo Asesor de la Tercera Edad, de los discapacitados y de los pares que han expuesto antes que yo. Voy a tener que resumir porque los temas que habíamos preparado ya han sido tocados pero voy a hablar específicamente del régimen tarifario. Un sistema más ágil, seguro, y económico puede ser el boleto magnético descartable, pudiéndose establecer su valor mínimo en dos boletos, y evitar el manipuleo de dinero sobre las unidades de transporte, porque los \$0,80.= que hoy nos cobran cuando decían que no podían manejar dinero lo siguen manejando. Sugerimos que a las bocas de expendio ya establecidas se sumen las estaciones de servicio que funcionan las 24 horas, y principalmente en los apeaderos y refugios que es donde indefectiblemente el usuario debe concurrir para poder utilizar el servicio de transporte, se coloquen pequeños quioscos no sólo para la venta de dichas tarjetas sino para las de telefonía celular, telefónica, y demás artículos. Estos quioscos cumplirán además una función social y humana muy importante, constituyéndose en una genuina fuente de trabajo para los discapacitados, estableciéndose para los mismos un régimen y reglamentación adecuado, evitando competencias desleales. Para que un negocio u operación sea bueno, tiene que serlo para ambas partes; en este caso tiene que serlo para los transportistas y para los usuarios que integran la misma comunidad. Una sugerencia para tener un sistema de transporte ágil, económico y accesible para todos bien podría ser el trazado de los recorridos en líneas rectas por una misma calle de un extremo a otro de la ciudad y transversalmente. Los usuarios pueden viajar de un punto a otro con el menor recorrido y más rápidamente, descendiendo a la altura de la calle más conveniente para tomar allí el transporte transversal que lo llevaría hasta destino, tal como lo haría como si lo hiciera con el eficiente y bien ponderado servicio de subterráneos, cosa que se puede hacer en Mar del Plata por el buen trazado y amplitud de sus calles. Con este sistema bien se puede reducir ostensiblemente los costos de los empresarios y por ende el del boleto a favor del usuario, considerando que el viaje de punta a punta puede oscilar entre los \$0,25.= y \$0,30.=, de modo que un viaje combinado para llegar a cualquier destino nunca sería más de \$0,60.= lo que incrementaría el flujo de pasajeros. Para establecer el correcto sistema tarifario, subsiste el problema de los usuarios con franquicias y privilegios ya que si se beneficia a un sector se perjudica a otro, porque si una determinada repartición, un gremio, o núcleo de personas obtiene esas ventajas, las diferencias las paga el otro sector que tiene que vivir en iguales o peores condiciones en la misma comunidad. Sugerimos que los pases gratuitos de cualquier índole sean bonificados adecuadamente por descuentos a convenir en los impuestos y gravámenes que deban oblar las empresas y subvenciones que las Instituciones abonen a los empresarios. Por ejemplo, la Dirección General de Escuelas bien puede aportar algo para colaborar con el boleto. Para el caso específico de la tercera edad, sugerimos que el consejo asesor que la representa busque un sponsor que por medio de su propaganda subvencione sus pases. Sintetizando: no estaríamos recibiendo ninguna limosna o siendo onerosos porque nos ocuparíamos que las empresas puedan compensar de esta forma su gasto y no podrían aducir carencias en el servicio por transportar personas gratuitamente. De esta forma volveríamos a la propaganda estática en las unidades y en los indicadores verticales y horizontales en la vía pública. Recordemos aquello de : “Viaje sin valijas, compre en.....” o “Compre en la Estrella Española las mejores conservas importadas”, que leíamos en el colectivo y que a veces veíamos a los niños de la escuela que recién comenzaban a leer deletreando las mismas o preguntándole a la mamá que letra es tal o cuál. Fíjense que también puede ser un elemento cultural. Siendo que Mar del Plata se encuentra en este momento subsistiendo del magro flujo turístico que todavía nos tiene en cuenta, tratemos de crear comodidades a los señores turistas que realmente lo gratifiquen y es por ello que sugerimos la creación de una línea costera por todo el Boulevard Marítimo Patricio Peralta Ramos y ruta 11 desde La Serena hasta Santa Clara del Mar, y transversalmente desde la costa hasta Sierra de los Padres, con un servicio de minibús, tal como lo encontramos en la ciudad de Río de Janeiro, donde los niños hasta 10 años paguen el 50% del boleto durante la época estival, lo que permitiría a los señores turistas acceder a los balnearios de la costa sin entorpecer el normal desempeño de los habitantes fijos de la ciudad. La ida sería por avenida Colón y el regreso por el mencionado Boulevard, con la necesaria adaptación para que el recorrido no se aleje de la costa. La línea Sierra de los Padres se desplazaría por la avenida Luro en toda su extensión y su empalme con la ruta 226, tratando de que entre las dos líneas se pueda realizar un sistema de

entronque para aquellos que quisieran realizar un recorrido turístico económico. El sistema deberá mantenerse en época invernal en horarios más espaciados. Si los señores concejales toman conciencia de nuestras sugerencias realmente haríamos de Mar del Plata la “Ciudad Feliz” donde en la década del ‘60 los argentinos sólo pensaban comprarse el departamento en Mar del Plata y era voz pópuli “Cuando me jubile me voy a vivir a Mar del Plata”. Gracias.

Sr. Presidente: Señor Javier Woolands.

Sr. Woolands: Muchas gracias, buenos días. Antes que nada quería dejar constancia de una denuncia de vecinos del barrio El Martillo con respecto al sistema de transporte, inclusive presentamos 400 firmas acá en el Municipio el miércoles pasado, donde se denuncia que se han retirado dos líneas. Una de ellas es la 595, que es la más afectada, que deja a vecinos que caminaban dos o tres cuadras a ocho o nueve cuadras. Otra es la poca posibilidad de conseguir las tarjetas magnéticas para tomar el micro y se ven obligados a pagar \$0,80.= ya que no hay bocas de expendio y el sistema es arcaico. Hemos planteado que en Mar del Plata se puede implementar las tarjetas descartables, tal como se utilizan en Mendoza y así rompemos este negocio de pagar \$0,80.= que paga casi el 40% de la población. Otra denuncia es que la empresa La Marplatense tiene los colectivos tremendamente sucios. Nosotros venimos además representando a la Federación Vecinal Fomentista y queremos dejar constancia que en este mismo recinto y en el Departamento Ejecutivo en febrero de 1999 hemos dejado la propuesta alternativa de nuestra Federación donde planteamos la municipalización del sistema. No hemos tenido respuesta oficial, por eso nos creemos con todos los derechos de pedir que se reforme este pliego de licitación y se incluyan estos planteos de la Federación. La municipalización del transporte pasa fundamentalmente porque el Municipio no puede delegar un sistema público esencial, monopólico, cautivo y que es utilizando por la gente de menos posibilidades económicas y por lo tanto no puede estar en manos de empresas privadas que lucran con esto y que -si miramos cuarenta años para atrás- nunca han beneficiado a los usuarios. Por eso nosotros pedimos que se modifique en el pliego de licitación quién recauda en el sistema, el pliego plantea que son las empresas y nosotros planteamos que sea el municipio, que se pague por kilómetro recorrido, que se genere una tarifa social. El Decreto 1309/71 que plantea la comisión reguladora del transporte público que se puede utilizar como antecedente para crear el consejo popular del transporte y que puedan participar los usuarios y las organizaciones intermedias. Esto es, a grandes trazos, lo que planteamos y que se debata con el resto de la ciudadanía. Nosotros hemos llamado para el 5 de setiembre a un paro de usuarios por los derechos y la dignidad de las personas y hacemos extensivo a los bloques políticos a participar y apoyar esto. Nada más.

-Siendo las 12:50 se retira el concejal Pagni y asume la Presidencia la concejal Tomás Luzzi.

Sra. Presidenta (Tomás Luzzi): Señora Mirta Pomilio.

Sra. Pomilio: Señora Presidenta, concejales, vecinos, la asociación vecinal de fomento José Zacagnini, por representar a un barrio que se ubica a 70 cuadras de distancia del centro de esta ciudad, ha entendido que es una necesidad básica contar con un buen servicio de transporte público para sus habitantes. Por ello ha participado y lo sigue haciendo en forma activa con 40 voluntarios que en forma permanente chequean el cumplimiento de las frecuencias. Los trabajos efectuados fueron publicados y se encuentran en instituciones y bibliotecas como material de consulta para quienes estudian el tema y requieren experiencias concretas y trabajos de campo. Los reclamos efectuados a las autoridades y aún ante la justicia por las irregularidades detectadas han tenido disímiles resultados. Hoy vemos positivo que por fin se convoca a los usuarios y a las instituciones para opinar sobre el tema. No puede pensarse en mejorar el transporte recortando servicios o cambiando recorridos; ellos son el producto de la necesidad y de la vida misma de la ciudad. Los habitantes organizan su vida cotidiana y programan vivir en tal o cual barrio de acuerdo a la vecindad o la mejor manera de llegar a los lugares de trabajo, estudio, etc. Toda una comunidad está organizada en tal sentido. Es inaceptable que se hayan alterado sensiblemente los recorridos de la 541 dejando de lado el paso por el Casino y la Estación Terminal de Omnibus cuando tenemos en el barrio, en un solo complejo habitacional 416

viviendas de empleados de Casinos y muchos asistentes al antiguo Piso de los Deportes, Pileta, etc. Dicho recorte afecta además a quienes se dirigen a la Terminal donde también existen bancos y clínicas, lugares de trabajo y percepción de haberes de los vecinos, como así también Tribunales. Si en tantos años se ha puesto énfasis en el tema transporte es, sin lugar a dudas, porque ha sido un tema sumamente sensible, sobre todo cuando se produce incumplimiento de servicio. La Municipalidad ha abandonado desde hace algunos años el control del cumplimiento de las frecuencias, al punto tal que cuando necesitan datos deben recurrir a las empresas. Todo un disparate. El incumplimiento de las frecuencias conlleva el aumento encubierto de la tarifa -todos lo sabemos- sin embargo se dice que el boleto no ha aumentado. Todo un tema es el inexplicable boleto alternativo, la falta de bocas de recarga y venta de tarjetas de un sistema que es totalmente fraudulento. Todo ello ocurre bajo la mirada de un ejecutivo complaciente con los empresarios e irrespetuoso con la gente. Nuestra ciudad supo ser única en su estilo y calidad de vida, algo que en los últimos años vamos perdiendo a pasos agigantados, al punto tal que los que aquí nacimos y venimos de abuelos marplatenses casi nos sentimos como si nos hubiésemos mudado a otro pueblo, un pueblo más chato, más gris, más triste. No debemos copiar lo que hacen en otros lugares, antes bien debemos elaborar un sistema que nos permita desenvolvemos bien a quienes aquí vivimos, acorde con nuestras necesidades, nuestro clima, evitando transbordos indignos que ponen en riesgo a nuestros mayores, nuestros niños y a los discapacitados, sin humillantes esperas en lugares inadecuados e inseguros. El servicio de transporte hoy se presta con la soberbia de considerarse imprescindible y único medio de movilidad de mucha gente y los ha llevado a pensar en el abuso de ese mercado que creyeron cautivo. Modernizar el transporte no es tener nuevas unidades, es tener nuevas concepciones, tratar a los usuarios como clientes a los que se deben conquistar a diario. La comunidad no puede absorber la falta de capacidad empresarial de algunos transportistas y los funcionarios no deben hacerse cómplices en el perjuicio que se les infiere a los habitantes. Quienes representan a los ciudadanos y sus intereses deben defender la ecuación del mejor servicio al menor precio y no llamar a una licitación con una tarifa atada. No es aceptable, desde ningún punto de vista, que quienes no hayan usado o no usen con asiduidad el servicio hagan en forma exclusiva una red teórica o a través de la computadora. La ciudad es algo más que un plano estático o un informe técnico. Ya se ha visto el caos que se ha provocado en estos días cuando miles de personas debieron alterar su rutina y llegar a destiempo a sus lugares de trabajo o estudio. Ha sido una falta de respeto. Y para finalizar voy a citar una frase que se ha visto en las calles en estos días: "Para ser un viejo sabio, primero hay que ser sabio", de lo que se infiere que si no lo gramos la sabiduría seremos unos viejos tontos, vanidosos o soberbios. La sabiduría tiene que ver con la humildad de aceptar que no se puede ser diez puntos en todo, que no se puede pretender tener la razón siempre, que las grandes cosas se hacen entre todos, pero entre todos en serio. El yo-yo es un juego tonto. Por eso hoy puede ser un día importante, puede ser que empecemos a aceptar que todos tenemos una parte de la solución y que tan sólo debemos organizarnos, porque todos merecemos vivir mejor y ello implica, también, poder viajar con un transporte organizado y eficiente, respetuoso de sus clientes. Gracias.

Sra. Presidenta: Gracias, señora. Pasamos a los particulares. A pedido del señor Romera, esta Presidencia va a hacer lugar y va a alterar el orden. Señor Romera.

Sr. Romera: Bueno, yo venía a hablar de accesibilidad pero, gratamente, he visto que había muchas instituciones que inclusive no tienen que ver con discapacitados que hablaron sobre el tema. Lo agradezco. Como todos ustedes saben, no es un tema nuevo que los colectivos no son accesibles hoy en día a la mayoría de las personas que tienen problemas de movilidad. Para graficar un poco más la situación de los discapacitados, me tomo el atrevimiento de contar un poco lo que yo vivo. En mi caso tengo que moverme en remise o pedirle a alguna persona que me ayude a ir en un auto. En caso de ir en remise -lo que ocurre la mayoría de las veces- gasto entre 6 y 8 pesos diarios solamente para ir a estudiar; lo que significa entre 130 y 160 pesos al mes. Uno dice "bueno, 8 pesos diarios no es mucho gasto" pero si pensamos que también uno debe hacer otros trámites o quiere salir, la suma de dinero es mucha. Dentro de todo, yo tengo esa posibilidad de pagar 130 pesos por mes para ir a estudiar, pero ¿qué pasa con quienes no tienen plata para eso? Quienes pueden pagar un colectivo pero no pueden pagar un remise, me parece que es una situación bastante injusta. La semana del paro todas las

personas convencionales medio como que enloquecieron porque no hubo colectivos; se dieron cuenta que para ir a trabajar debían ir en remise o en bicicleta. Esa situación nosotros la vivimos a diario. Por otro lado, estamos hablando de hacer de Mar del Plata una ciudad turística importante e incluso estamos hablando de ideas de turismo accesible, como ocurre en Costa Rica, Canadá, Hawaii, etc. Tengamos en cuenta que cuando un discapacitado va a un lugar viaja con un montón de personas más y eso es un motivo a tener en cuenta en el momento de hablar de accesibilidad. No tengo mucho más para decir, solamente quiero decirles que hay muchos discapacitados muy capaces y con mucha posibilidad de desempeñar trabajos muy bien pero para eso necesitamos medios de transporte, rampas en las esquinas, etc. y en especial necesitamos de su ayuda. Si ustedes no nos ayudan, por más que nosotros hagamos toda la fuerza que podamos va a ser en vano. Gracias.

-Aplausos de los presentes.

Sra. Presidenta: Señor García Loredo.

Sr. García Loredo: Señora Presidenta, señores concejales, público presente, he escuchado en esta audiencia que este pliego es inconstitucional. De mi parte, creo que es más inconstitucional la forma en que está hoy el transporte en la ciudad de Mar del Plata. Se hace referencia a la metodología del costo del boleto, se incluye las páginas 3 y 8 “ropa de trabajo”, para lo cual debo hacer referencia a la Ordenanza 5970 y al Decreto 1308. Una demuestra que el boleto incluye el uniforme de los choferes y el otro la obligación de utilizarlos; en los últimos diez años no han sido utilizados pero los usuarios los hemos pagado. ¿Cuándo han sido sancionadas las empresas por no dar cumplimiento a esta norma? Los usuarios estamos siendo estafados y vamos a seguir siendo estafados: si de alguna manera estos uniformes han sido entregados, acá alguien se quedó con la corbata. En lo referente al parque automotor, la incorporación del sistema satelital GPS me parece un punto clave para el control del buen funcionamiento del sistema, por lo cual pido se incorpore al texto que el no cumplimiento en los plazos establecidos de la instalación del sistema sea motivo de caducidad automática y se deje expresa constancia que éste será pagado por los empresarios y no significará un futuro aumento del boleto. En cuanto al régimen tarifario, creo que así como se pide al oferente un boleto prepago de hasta \$0,65.= lo que a mí me indicaría como oferente que puedo ofrecer un boleto de \$0,55.= también pido que en el boleto adquirido a bordo de \$0,80.= también se establezca que sea “hasta \$0,80.=” porque yo también podría ofrecer un boleto de \$0,70.=. Aclarado esto, creo que este boleto diferenciado de \$0,80.= debe ser dado de baja porque cuando yo adquiero en el colectivo un boleto de \$0,80.= nadie me ofrece ni un café ni un whisky ni un servicio telefónico, entonces no sé por qué debo pagar un boleto de \$0,80.=. En cuanto al residual de las unidades, propongo que el sistema se fije según el precio de mercado sobre un colectivo modelo 1995 y que quede claramente establecido su valor porque es irreal el 20% utilizado hasta el momento. Solicito se incorpore a este pliego el boleto solidario para los 17.000 desocupados registrados en este Municipio por un tiempo determinado y con una reglamentación acorde a las circunstancias, como un hecho excepcional, recortando presupuesto de distintas áreas y pactando con el empresariado solidario un boleto a costo real, se podría solventar el mismo. De esta manera posibilitaríamos el traslado de quienes necesitan buscar trabajo, que, como no lo tienen, tampoco pueden salir a buscarlo porque no tienen medios. En lo referente a los sobres 1 y 2 creo que debería ser estudiado si corresponde que sea visible en el mismo a qué línea se está haciendo oferta o si sería conveniente que esta consigna fuera en el sobre N° 1. Por último, si tenemos en cuenta el falso residual de las unidades, el mayor porcentaje de ventas de boletos de \$0,80.=, los cuatro millones de kilómetros recorridos equivalentes a seis u ocho millones de dólares beneficiando a los empresarios, el no pago del 3% del Fondo del Transporte, es evidente, señores concejales que el único perjudicado acá es el usuario del transporte.

Sra. Presidenta: Gracias. A continuación tiene la palabra el señor Elías Hasbani.

Sr. Hasbani: Buenas tardes a todos. Me voy a referir exclusivamente a un tema que considero de importancia dentro del sistema de transporte, como es la señalización en todos sus aspectos. Las empresas de transporte público deben ser conscientes que aun cuando de propiedad privada están

directamente vinculadas a finalidades públicas y que aunque tengan fines comerciales no deben soslayar la obligación de satisfacer determinadas necesidades sociales. En este contexto se torna indispensable considerar al transporte urbano de pasajeros como servicio público. El principio de uniformidad en el transporte se refiere a la igualdad en el trato de la prestación y es el derecho de recibir y exigir el servicio en igualdad de condiciones, sin discriminación ni privilegios. La Constitución Nacional indica expresamente que los “consumidores” y usuarios de bienes y servicios tienen derecho a condiciones de trato equitativo y digno. El servicio se establece para satisfacer una necesidad general o colectiva y se trata de prestación de interés comunitario. Hasta el presente estos principios no han sido asumidos plenamente por los prestadores del transporte público de pasajeros, porque no les fue exigido por las Administraciones concedentes. Cuando los poderes del Estado respetan el orden constitucional establecido y logran que el mismo tenga vigencia efectiva y no sólo formal, se vive en un clima de seguridad jurídica. Por el contrario, cuando las reglas preestablecidas no se respetan, el clima es de inseguridad. Por lo tanto, para la calidad del servicio, es imprescindible la incorporación de equipamiento e infraestructura fija, paradas, refugios y centros de transferencia. Esto incluye imagen y diseño externo de los vehículos (pintura), señalización fija y móvil en vehículos y en la vía pública e información a los usuarios. a) Las paradas: que no haya más de dos cuadras entre las paradas sucesivas y que de noche y en momentos de lluvia el transporte “pare” en todas las esquinas para todos los usuarios. Cuando sean personas con discapacidades, ancianos, embarazadas, en el lugar que las mismas lo requieran durante toda hora del día. b) Que las paradas estén señalizadas verticalmente, con indicaciones que contengan los números y resumen de recorridos correspondientes a las líneas. Estas señalizaciones deben ubicarse además perpendicularmente a los cordones de las aceras para poder ser visualizados desde los extremos de las mismas -a semejanza de la señalización de las arterias de la ciudad, obviamente-. En casos particulares y a falta de aquellas debe procederse a la marcación horizontal en “cordones” o calzadas, en postes o columnas con los colores y números de líneas correspondientes, para lo cual se autorizará a los prestatarios a cumplir con la señalización vertical dentro del término de un año a partir de la puesta en servicio de la red. Como nota agregó que ya se llevó a cabo un trabajo de marcación horizontal con intervención de un colaborador comunitario hace alrededor de cinco años. c) Que se cumpla con la Ordenanza 7556, que prohíbe paradas en esquinas donde los colectivos deben girar a la izquierda en función del itinerario respectivo. Como nota agregó que ya se llevó a cabo un trabajo de marcación con traslado de las paradas, mediante el aporte de un colaborador comunitario hace alrededor de ocho años y no se repitió. d) Que los colectivos cumplan con la Ordenanza 7323 que dice “en su exterior, en la parte trasera superior de la carrocería y sobre las dos puertas laterales delanteras, y en ambos laterales de la unidad en sus mitades, deberán llevar indicadores cambiabiles en los cuales constará el número de la línea en que se encuentre prestando servicios, de forma que sean total y absolutamente visibles a los usuarios”. Hasta el presente no se hizo cumplir, en detrimento del espíritu de los legisladores que la aprobaron para evitar problemas a personas con discapacidades o de otras, etc., quienes en ocasiones se ven obligadas a apresurarse y/o colocarse delante de los colectivos, con el peligro que ello supone. Los colectivos deben salir a dar sus vueltas, cada uno con el número de línea correspondiente. Que los colectivos lleven en su interior, a la altura de la cartelera, las planillas, avisos, etc., dirigidos a conductores y a usuarios. Porque generalmente no los tienen o los llevan parcialmente o están mal ubicados. Que los refugios estén instalados en el centro de la ciudad y también en los barrios y tengan la necesaria accesibilidad y buena iluminación artificial. Finalmente, complementando lo ya expresado: Que los vehículos se detengan donde y como corresponda según normas establecidas. Que las paradas, los refugios, etc., respondan a las normas establecidas y no interfieran con otros elementos de la infraestructura o del mobiliario urbano. Que la Municipalidad cumpla con su obligación de eliminar ramas de árboles que interfieren en las paradas de colectivos; y de todo otro obstáculo, como coches estacionados en proximidades de las paradas o en las paradas mismas. Y agregó: que los Poderes Públicos -todos los que están dentro de los mismos y por ende empleados del pueblo- trabajen y produzcan para el 100% de la población, sin discriminaciones de ninguna especie. Además, que apliquen las dos leyes fundamentales de la vida: la primera es la humanitaria –no hace falta aclarar-; la otra, la legal, a través de la fría letra de las normas dictadas por los legisladores y otros.

-Aplausos de la barra

Sra. Presidenta: Tiene la palabra la señora Stella Maris Taddio.

Sra. Taddio: Buenos días a todos. Vivo en el barrio Los Pinares. Y vengo a hablar exclusivamente de la empresa 25 de Mayo, la cual a nosotros nos presta servicio. Me voy a nombrar como clienta de esa empresa. No vengo en representación de nadie solamente en forma particular. Primero quiero aclarar una cosa, soy marplatense y quisiera saber si hay algún representante de la Empresa 25 de Mayo, si hay algún representante de la U.T.A., si hay algún representante de la Sociedad de Fomento Los Pinares -a la cual pertenezco- y si hay algún representante de la Comisión que estuvo a cargo de esta modificación. Sería importante saberlo.

Sra. Presidenta: Sí.

Sra. Taddio: Me siento afectada, no tanto yo sino mi esposo, que después de 35 años de servicio de un día para el otro se encontró imposibilitado de dirigirse a su trabajo. Camina tres cuadras para tomar el micro y después lo deja en Mitre y San Martín, él trabaja en Luro y la costa. En una franja horaria que va desde la 4:30 hs a las 5:45 hs, tanto sea cuando trabaja de noche que sale, y tanto sea cuando trabaja de día que tiene que entrar a su trabajo. No hay un refugio, tiene que caminar 10 cuadras o más a ese horario. Después de 35 años es la primera vez que tenemos este inconveniente. Espero que se solucione. La empresa de transporte 25 de Mayo tiene cinco líneas de colectivos: la 551, 552, 552 A, 553 y 554. La línea 554 la voy a descartar porque nunca hizo el recorrido a la costa, pero sí las demás. Son cuatro. De las cuatro no quedó una. Lo que solicito es si se puede hacer, por lo menos una, la 551 o 552. Acá mencionaron un boleto combinado. A nosotros no nos conviene porque en esa franja horaria mi esposo no puede hacer ninguna combinación. Ninguna. Otro tema que hablaron mucho es de la parte privada y la parte de la empresas, quiero aclarar que no me interesa a mi si es privado o si es del Estado la empresa, la empresa de transporte está simplemente para cumplir una función. Esa función es brindarle un servicio bueno al cliente. Gracias por haberme dado la oportunidad de participar. Nada más.

-Aplausos de la barra

Sra. Presidenta: Señor Luque tiene la palabra.

Sr. Luque: Mi nombre es Sebastián Luque. Mi área de trabajo es la comercialización. Llevo ya 10 años de estudio de un sistema que resuelva la problemática del transporte urbano de pasajeros. Pensándolo desde el punto de vista de la necesidades e intereses de la gente, de los operadores, de los trabajadores y de los políticos. Que cuente con una importante cuota de sensatez y sentido común, para que los que tengan que viajar lo hagan con gusto, los que tengan que invertir no duden en hacerlo, los que tengan que trabajar no tengan que protestar, los que tengan que legislar lo hagan porque es para el bien de todos. Este trabajo debería ser parte de un estudio que se lleve a cabo por un grupo de especialistas de la Universidad de Mar del Plata, de las áreas de urbanismo, ingeniería, abogacía, ciencias económicas, administración, etc., sin dejar de lado a otras organizaciones o instituciones que tengan interés en el tema. Intención que comparto con el Bloque de Acción Marplatense con el fin de lograr un planteo serio y profundo que garantice excelencia en el servicio y rentabilidad para quien lo opera. Me gustaría por otra parte conocer los estudios al respecto que ha realizado el Departamento Ejecutivo, nombraron que habían hecho algunos y a los que nunca tuve acceso, y me gustaría conocerlos para ver qué coincidencia puede haber. En si esos estudios que han hecho dieron como resultado un pliego que hasta lo que he escuchado no coincide con el gusto de los que aquí hemos expuesto. Por lo tanto adhiero a que no es el pliego que necesitamos. Sobre las características del sistema actual no me quiero explayar porque ya todos las conocemos y sabemos de su deficiencia. Pero sí quiero hacer una mención importante sobre la diferencia entre un usuario y un cliente, porque por tratarnos como usuarios es que utilizan el servicio sólo aquellos a los que no les queda ninguna otra alternativa, porque por tratarnos como usuarios es que pierden plata las empresas, si nos trataran como clientes todos preferiríamos usar el servicio de transporte, y si nos trataran como clientes no

perderían así plata. Por lo tanto si durante tantos años nos dieron un servicio con un sistema que no sirve, es momento de pensar en uno nuevo, utilizar un servicio sin opción no significa que nos pueden dar cualquier servicio. Hoy lo primordial no es si es caro o barato, lo importante es que sea bueno y que cubra nuestras necesidades. Porque pagamos un servicio debemos ser considerados clientes y no usuarios. Los aspectos fundamentales del plan que yo elaboro al respecto son los siguientes: Respecto de un ámbito empresarial en el cual la premisa o la consigna es “la unión hace la fuerza”. El deficiente sistema actual, nos muestra un ámbito en el que conviven alrededor de 10 empresas, con unas 40 líneas, que en total tienen un parque automotor de alrededor de 400 unidades. Cada una de estas con sus respectivas estructuras, empleados administrativos, operativos, choferes, etc., etc. Esto implica determinados costos (fijos, semifijos y variables) los que se multiplican por la cantidad de empresas existentes, dando como resultado costos varias veces superior a los que tendría una sola. Es claro y evidente que no se necesitan un montón de empresas con distintos criterios e intereses para poner en práctica un sistema eficiente. Es por esto que decimos y coincidimos que una de las condiciones necesarias para poner en funcionamiento un plan de transporte productivo y eficiente es que haya un sólo operador. Que se encargue de regular, administrar, distribuir tareas y recursos en forma lógica y equitativa, unificando criterios e intereses. Que evite costos y esfuerzos innecesarios y por ende aumente la rentabilidad. En cuanto a los recorridos. Nuevos recorridos. Los Red corridos. Partiendo de la premisa: La distancia más corta entre dos puntos es la línea recta, la idea es transformar el actual esquema de recorridos por una red de corredores rectilíneos en sentido transversal y longitudinal de ida y vuelta, que cubran toda el área urbana de la ciudad. Corredores que deberán estar distanciados entre sí por unas tres, cuatro o cinco cuadras (según el caso), por los cuales circulará una sola línea de colectivos (la única), además del resto de los vehículos. Con frecuencias que van desde los 10' en las horas de mayor movimiento y de 60' durante las de menor; en función de la zona, el tráfico de pasajeros y el horario. De esta manera se podrá llegar a cualquier destino viajando rápida y ágilmente, en forma de L, haciendo combinación o transbordo sin tener que volver a pagar. El ascenso y descenso de pasajeros deberá realizarse en las intersecciones de los corredores exclusivamente, con la posibilidad de que si una persona mayor, un lisiado, un discapacitado o una mujer embarazada pueda descender o ascender en un lugar intermedio, quedando a criterio del chofer acceder a la petición. Tengamos en cuenta que con esta red de corredores la distancia más larga a la parada será de dos cuadras o tres a lo sumo. En este sistema como dijimos antes debe estar operado por una sola empresa u operador quien será el responsable de la administración lógica del sistema, cuyos protagonistas serán los corredores, las unidades, la adquisición de los pasajes y la recaudación.

TRANSCRIPCIÓN DEL MATERIAL APORTADO POR EL DISERTANTE A LA PRESIDENCIA DE LA AUDIENCIA PÚBLICA

El sistema que padecemos. ¿Qué nos propone el sistema actual? Largos tiempos de espera en las paradas e irregularidad en los horarios. Por lo general un sólo colectivo no basta para llegar a destino. Travesías interminables dada la sinuosidad de los recorridos. Si en auto se demora 10 minutos para llegar desde un lugar a otro, en colectivo se puede demorar 40 minutos promedio. Mal trato por parte de los choferes. Falta de información sobre líneas y recorridos. Acecho de punguistas y oportunistas. Incomodidad producto de la antigüedad de los vehículos y de la sobrecarga a que los someten. Altos costos del boleto (hoy cuesta trasladarse en la ciudad entre \$0,65 y \$0,80.) Altos índices de polución. Una importante responsabilidad de los colectivos, por el mal estado de las calles por donde circulan. Entorpece el tránsito vehicular. Protagoniza el alto índice de accidentes. Usuarios Vs. Clientes. Por tratarnos como usuarios es que utilizan el servicio sólo aquellos a los que no les queda ninguna otra alternativa. Por tratarnos como usuarios es que pierden plata. Si nos trataran como clientes, todos preferiríamos usar el colectivo. Si nos trataran como clientes, no perderían plata. Por lo tanto si durante tantos años nos dieron un servicio con un sistema que no sirve, es momento de pensar en uno nuevo. Utilizar un servicio sin opción, no significa que nos pueden dar cualquier servicio. Hoy lo primordial no es si es caro o barato, lo importante es que sea bueno y que cubra nuestras necesidades. Porque pagamos por un servicio, debemos ser considerados como clientes. Administración Lógica del Sistema. El que parte y reparte. El Operador: Será el responsable de la administración lógica del sistema, cuyos protagonistas serán: los corredores, las unidades, la adquisición de pasajes y la

recaudación. Los corredores: Diagrama de una red de, entre 100 y 140, corredores rectilíneos de ida y/o vuelta en sentidos transversales y longitudinales; por los que circularán los colectivos además del resto de los vehículos. Estos estarán separados entre si (según el caso) por 3, 4 ó 5 cuadras; con los que se cubrirá toda el área urbana de la ciudad. Las unidades: Se contratarán la cantidad de unidades necesarias para cada corredor y el operador será el que se encargará (equipando las unidades con sistema de seguimiento satelital) de controlar el buen cumplimiento de las frecuencias y las normas fijadas. Los colectivos cobrarán por jornada trabajada, por viaje realizado o por kilómetro, quienes deberán circular por el corredor en forma sistemática de una punta a la otra. Las unidades serán provistas de tarjetas recargables y de equipos para la recarga, equipados con gabinetes de seguridad conectados con la policía. La adquisición de pasajes: Este trámite debe ser sumamente sencillo y seguro, por eso decimos que el lugar indicado es en el colectivo y operado por el mismo pasajero (con el asesoramiento del chofer si fuera necesario) y realizando esta operación mientras el vehículo esté detenido, para evitar accidentes. La venta se deberá realizar con importes exactos y sin vueltos, durante una franja horaria (que podría ser de 6 a 21 hs. por ejemplo). Para así evitar que en horarios nocturnos las unidades tengan dinero. Desalentar el pasaje unitario, cobrándolo sustancialmente más caro, será fundamental para que el pasajero adquiera el hábito de cargar varios pasajes por vez. A mayor cantidad de pasajes mayor el beneficio, esto agiliza muchísimo la operación y le da una incomparable simplicidad al sistema. La recaudación: Deberá ser realizada por el equipo de carga y recarga de tarjetas, que tendrá que funcionar con un sistema que permita introducir la tarjeta por un lado y el dinero por otro. De esta manera se carga la tarjeta con los correspondientes pasajes y deposita el dinero en el gabinete de seguridad. Dicha recaudación, será retirada de la unidad (al llegar a acumular una determinada cantidad de dinero), por una empresa recaudadora de caudales y depositada en el banco. Minimizando así la tarea del chofer y los riesgos de robo. Tecnología necesaria. La cosa técnica. Existen en el mercado nacional e internacional distintas alternativas de equipos que pueden ser de utilidad. Pero lo importante es que pueda contar con las siguientes características: Que opere con tarjetas inteligentes equipadas con microchips, recargables y personalizadas, como también descartables. Que estas puedan dar crédito de hasta dos pasajes para que la gente pueda viajar si se quedó sin dinero o está fuera de horario para recarga y que luego le realice el débito correspondiente. Que permita programar un horario determinado para la recarga de tarjetas. Que posibilite hacer combinación sin que por eso vuelva a cobrar pasaje. Que realice la operación en dos segundos y pueda ser operada por el pasajero. Que bloquee el vehículo mientras se realiza la carga de tarjetas y/o si la puerta esta abierta. Que cobre con descuentos a jubilados, estudiantes y lisiados. Que la emisión del comprobante sea optativa. Que cobre importes exactos sin vueltos. Que esté conectada con la base y con la policía a través de un sistema de monitoreo satelital. Que registre: capacidad de pasajeros transportados y cantidad de dinero recaudado. Que cuente con caja de seguridad y que funcione con billetes. ¿A qué apuntamos? A ofrecer un servicio de Transporte Urbano de Pasajeros acorde a los tiempos que corren, brindado calidad y excelencia. Pero por sobre todas las cosas rentable. A aumentar el volumen del mercado. A disminuir los costos de empresas, municipios y pasajeros. A disminuir los tiempos de viaje y de espera. A que sea más conveniente usar el servicio público que el vehículo propio. A ordenar y agilizar el tránsito. A viajar en forma ágil y rápida. A disminuir el índice de accidentes y la polución. A mejorar la rentabilidad de este negocio.

Sra. Presidenta: Tiene la palabra el señor Muar.

Sr. Muar: Buenos días. Mi inquietud es sobre los transportes hacia el cementerio Parque. Yo que tengo la desgracia de viajar muy seguido al cementerio Parque, creo que un colectivo de cada línea tendría que entrar dentro del cementerio. Porque el cementerio Parque ahora es lo único que tenemos la gente de nivel medio para abajo, porque el que tiene medios no va al cementerio Parque, tiene un coche y va a los cementerios privados. Entonces pido si tenemos la suerte de poder que una de cada línea puede llegar hasta el cementerio y no hasta el lugar en donde paran en este momento los colectivos, sino que hay pistas 500, 600 metros más porque la gente mayor, y yo lo comparto con ellos, no vengo por lo mío sólo, yo puedo caminar y voy muy seguido, entonces pediría por esa gente grande, mayor que yo, que aparte de los 500 metros más lejos que tienen que caminar, que tienen que ir hasta donde tienen sus seres, es mucho más lejos. Tengan un poco de piedad por ellos y hagan el

bien. Que vaya una línea de colectivo por lo menos para que no tengamos que gastar el doble de lo que gastamos, y lo que no tenemos. Voy a pedir también por la línea 554 que iba por la calle Rosales, y que hay muchos chicos que van al colegio-que yo tengo la suerte de conocerlos-, ahora pasa por la calle 39 y tienen que caminar 10 cuadras para tomar el colectivo. Nada más. Gracias.

-Aplausos de la barra

Sra. Presidenta: Gracias. Tiene la palabra el señor Cilia.

Sr. Cilia: Voy a hablar como pasajero, como ciudadano y como observador. Si los empresarios del transporte de pasajeros tomaran conciencia que los espacios de frecuencias amplios constituyen el “nicho” que les baja el índice de pasajeros-kilómetro, los evitarían, pues en ellos se han instalado el servicio de remises y el aumento de la legión de “caminantes” en los trechos cortos y medianos (todo efecto tiene una o más causas). Tomarán conciencia y descubrirán que como estrategia de presión para obtener el aumento de tarifas ha sido un error de gerenciamiento. Ante la insuficiencia del control municipal, sugería hace unos cinco años en un artículo en La Capital, que para garantizar el respeto y control de las frecuencias de instalación de control satelital (GPS) se podía resolver este problema. Afortunadamente después de cinco años aparece ahora en el pliego de licitación. Con respecto a las UTE, con el criterio de simplificar y conformar un grupo responsablemente solidario frente a la Municipalidad, se está alentando y oficializando la conformación de un grupo corporativamente autodefensivo y monopólico -que actualmente lo es-, en oposición a la legislación vigente anti-tiust. Ello facilita la conformación informal de un fuerte grupo de presión que permite los lockout patronales para obtener demandas coercitivas, directas e indirectas. Además en función de mi profesión he viajado a algunas capitales y como observador, he observado como funcionan las empresas de transporte, y voy a citar solamente un caso. En Lisboa (Portugal) hay competencia entre las líneas. Una de ellas, que se llama “Carris”, le vende el boleto por la mañana y le sirve hasta las 24 horas ese sólo boleto para subir a todas sus líneas, subterráneo, tranvía, combi, trolebús y ómnibus, un solo boleto. Es decir que es posible, y hay otras que ofrecen servicios mucho menores, la gente según la distancia, el lugar elige la empresa. Aquí este sistema de la UTE no permite que distintos grupos compitan entre sí con excelencia, con eficiencia. ¿Por qué? Porque se ponen de acuerdo, y ustedes esto lo observan frente a un pedido de tarifa, etc., como actúan monopólicamente. Esto es anticonstitucional y no ético que la Municipalidad los ampare y los conforma. En el artículo 39º: Interrupción por desperfectos. Dice: “el prestatario deberá proporcionar los medios necesarios para llegar a destino” -le faltaría poner-, con prontitud y sin cargo. Creo que es una omisión que merece ser incluida. En el Capítulo II, parque automotor: Inciso a) No está claro que cada vehículo no podrá superar los cinco años de antigüedad durante la vigencia del contrato, porque si para postularse ahora pueden tener cinco años, tendrán cinco años más y habrá vehículos por diez años, el mismo vehículo vetusto que funciona actualmente. Sería para revisar esa aparente contradicción según mi punto de vista. Un agregado al b) 10: Todas las empresas deben incorporar en sus vehículos -esto yo en varios artículos lo he insistido pero no aparece por ningún lado- tres indicadores de línea: Uno frontal del vehículo, uno en el lateral derecho, próximo a la puerta de ingreso, uno en la parte posterior externa del vehículo -obvia explicar los beneficios, pero por ejemplo el posterior permite que cuando un individuo llegue a la línea y se está yendo, le conviene recurrir a otra, es decir que estamos agregando mejor calidad de vida y de transporte-. Todos en tamaño notable para una fácil identificación. A simple lectura colegirán las ventajas, seguridades y economías de tiempo que esta idea trae aparejada para una mejor calidad de vida. Régimen tarifario: El sistema de adquisición de boleto a bordo debe garantizarse por sobre cualquier otra disposición gremial y/o estatal por tratarse de una región turística. Aprendamos a pensar con criterio regionalista, ¿por qué?, porque esta es una región turística y el turista no puede padecer el no poder subir a un colectivo porque no tiene la tarjeta. Plan de inversiones: Apartado c), habría que agregar: “En el pintado de las unidades debe aplicarse colores diferenciados por empresa -porque escuché a algún funcionario que iban a unificar con colores- particularmente en la parte frontal para facilitar la identificación a distancia, como primera visualización y el número de línea notable, como segunda identificación. Muchas gracias.

-Aplausos de la barra

Sra. Presidenta: Tiene la palabra el señor Molina.

Sr. Molina: Buenos días a todos los presentes. Señora Presidenta, ante todo quiero aprovechar la oportunidad para agradecer esta posibilidad que le dan a la ciudadanía de expresarse en el Honorable Concejo Deliberante, sobre los problemas que atañen a todos los vecinos, y prueba de la importancia lo da el resultado positivo sobre el consenso generalizado que quedó expuesto en la audiencia pública del 28 de junio pasado, con referencia a la implementación del programa de reciclado. Por eso señora Presidenta tal vez en cinco minutos no podamos desarrollar tantas inquietudes como usuario de la ciudad, con respecto a la licitación pública de transporte, ya que la misma consta de 71 artículos con sus respectivos incisos, contando además con las cláusulas específicas, técnicas y a la vez con el agregado de nueve anexos que tratan sobre recorridos, mapas, diagramas operativos de kilómetros y frecuencias. Por lo tanto al Anexo VII foja 872, de la frecuencia minuto, creo como usuario que no debe ser mayor a los cuatro minutos. El motivo es el siguiente, si un ciudadano pierde una de las frecuencias del transporte en ese lapso, hay doce minutos y nos conlleva a -hoy como está la patronal- perder el trabajo. Los marplatense sabemos que desde la periferia de la ciudad, cuna de los obreros de distintos ramos, la frecuencia se deberá acortar en los horarios laborales. Por lo tanto señora Presidenta continuando con el Anexo VII con referencia a la línea 571 A, cabecera 1 a 2, cabecera 2 a 1, entiendo como vecino del barrio Autódromo, al encontrarme a quince cuadras de la calle Trinidad Tobago -ex 232- y Tripulantes del Fournier -ex 31- y al interpretar que la ruta no especifica en dicho contexto la vuelta al barrio Autódromo. Solicito se tenga en cuenta el siguiente proyecto de Comunicación, que elevaré para que sea tratado en este pliego licitatorio público, que dice por las calles donde deberá transitar la empresa de transporte. A la vez quiero recordarle que los niños que concurren a la escuela, desde hace más de dos meses, deben caminar aproximadamente 20 cuadras, así también como la emergencia que tenemos por nuestro hijos hacia la sala de primeros auxilios que se encuentra a la misma distancia. Trasladarse a los hospitales, tanto Interzonal como Materno Infantil, con las consecuencias inimaginables o imaginables, que no queremos ver a veces cuando la necesidad no nos toca de cerca a nosotros, por eso solicito que sea tratado o tenido en cuenta este proyecto. Señora Presidenta la realidad nos indica a la sociedad que no hubo aumento de sueldo a los trabajadores argentinos, por lo tanto este aumento encubierto al sacar más de cien unidades, creemos que deberá ser tenido en cuenta para elaborar un boleto obrero y/o social, porque Mar del Plata es una de las ciudades con más desocupación y es demostrativo que con más desocupación que el resto del país, porque hay casi 5000 inscriptos en el Plan Barrios o en el Plan de Emergencia Laboral. El proyecto de Comunicación dice: “Artículo 1º: Del Anexo VII- Líneas 571 A – Cabecera 1 a 2: Salida de Trinidad Tobago y tripulante del Fournier por esta a Río de la Plata (ex-246), Rosales, 238, Tripulantes del Fournier. Artículo 2º: Cabecera 2 a 1: Regreso de Tripulantes del Fournier por esta a Río de la Plata (ex-246), Rosales, 238, Tripulantes del Fournier, Trinidad Tobago. Artículo 3º: De forma.” Agradeciendo desde ya, y quiero invitar a la opinión pública en general y a los concejales, porque días atrás por un medio televisivo vi algo que como ecologista me tocó muy de cerca, y es la indiscriminada matanza de las ballenas en el territorio argentino. Nada más, señora.

-Aplausos de la barra

Sra. Presidenta: Tiene la palabra la señora María Petulla.

Sra. Petulla: Es la primera vez que participo de una experiencia como esta que me permite expresar mi modesta opinión sobre un tema como el que hoy nos convoca, un tema que desde hace muchos años viene preocupando a miles de vecinos que al igual que yo, hemos sido los parientes pobres de los empresarios y autoridades municipales, y mansamente hemos acatado lo que cada uno resolvió por nosotros en su momento. Vengo como usuaria del transporte público de pasajeros de Mar del Plata, una usuaria que ya está harta de que funcionarios y concejales que tal vez hace años que no suben a un colectivo, decidan por quienes a diario padecemos levantamiento de recorridos, alteración de frecuencias, lock out patronales y otras cuestiones que detallaremos más adelante. Los usuarios

estamos cansados del destrato de que somos objeto por parte de las empresas y por parte de la Municipalidad. Porque nos destratan cuando las empresas nos hacen subir a unidades con escalones altísimos, imposible de subir para una señora mayor, con vidrios astillados y algunas veces rotos que quedan medio abiertos en época invernal, que no tienen manijas para abrir y cerrar las ventanillas, con falta de pasamanos en los asientos para sostenerse y algunas veces por qué no, con la falta de algún asiento o cuando debemos peregrinar en busca de algún negocio que recargue la tarjeta magnética. En mi caso particular, el lugar más cercano está a unas 15 cuadras de donde vivo. También nos destrata la Municipalidad cuando no controla el funcionamiento de las unidades del transporte porque no hay un solo inspector en la calle protegiendo al usuario. No hay inspector que le diga a un automovilista: “señor, usted aquí no puede estacionar porque es parada de ómnibus”. No hay exigencia de parar junto al cordón para los choferes y de esa manera facilitar el ascenso o descenso de personas mayores o imposibilitadas. No vemos quien controle la higiene de las unidades y obligue a las empresas a lavarlas por dentro y por fuera al llegar a un extremo del recorrido. No vemos a nadie controlando el humo negro que sale de los caños de escape. No sabemos de ningún llamado de atención para los choferes que arrancan a toda máquina llevando a chicos en el estribo y con la puerta delantera abierta. ¿Dónde está el control de las frecuencias?, nadie sabe al salir de su casa a la hora que llegará a su lugar de destino, y cuando con toda educación e ingenuamente le preguntamos al conductor: “¿cada cuánto pasan?”, lo más posible es que nos respondan: “no sabría decirle”. ¿Esa discontinuidad no influye en el precio del boleto? ¿Por qué en algunas líneas el último coche pasa por el centro antes de la una de la mañana, haciendo que gente que sale su trabajo, deba recurrir a otra línea que lo deja mucho más lejos, con el consiguiente peligro, o muy a su pesar utilizar taxi o remis? ¿Por qué nos hacen viajar en colectivos que dan lástima por estar tan viejos y no reemplazan por otros más modernos y funcionales y no por las porquerías que nos han traído últimamente? ¿Dónde está la Municipalidad para controlar estas deficiencias y defender al usuario de los abusos y de quienes parecieran ser los dueños de la ciudad? ¿Por qué no escuchar a los fomentistas, que son los genuinos representantes de los vecinos y autores del mejor proyecto sobre transporte de pasajeros, a través de la Federación Vecinal de Fomento? ¿Por qué no podemos comprar la tarjeta en los comercios de la cercanía? A los señores empresarios les pedimos que se acuerden de invertir en nosotros, que capaciten a sus choferes. Queremos viajar como seres humanos. Queremos que se nos considere y se nos respete y que recuerden que existe una palabrita llamada marketing. Por último, quiero señalar que de aquí en más, los usuarios vamos a tener que organizarnos, no sé si como unión, como comisión o como asociación o como quieran llamarlo, vamos a tener que ganar los espacios que hasta ahora no hemos sabido o no hemos podido conseguir. Tenemos que participar de las decisiones y hacer conocer nuestra opinión, porque a los usuarios de Mar del Plata, durante muchísimo tiempo, y tomando algo de León Felipe: “nos han dormido con cuentos y sabemos todos los cuentos”.

-Aplausos de la barra

Sra. Presidenta: Señor Salinas.

Sr. Salinas: Después del fracaso de los técnicos y sabelotodos del transporte, es bueno que se escuche la voz del ciudadano común y más bueno será, señores concejales y miembros del Departamento Ejecutivo, que se atiendan esas opiniones. Justamente los ciudadanos comunes hemos criticado el apresuramiento y los términos rígidos que se imponían en la solución del tema del transporte y acertamos. Y acertamos también ahora al decir que esta licitación puede sumar un nuevo problema y no una solución. Debemos partir de la base que el transporte urbano no es un negocio privado sino que es un servicio social y como tal lleva implícito cumplir con los pedidos que se han hecho en esta audiencia si se tiene en cuenta que es un servicio social y que tiene que ser una base de sustentación para explotarlo, ejercerlo, gestionarlo como servicio social. Este servicio no alcanza solamente al usuario sino también a toda la sociedad. El pliego que se discute es vulnerable tanto por lo que contiene como por lo que no contiene y decimos que llamativamente no tiene referencia alguna a otros sistemas adoptados con experiencias probadas en cuanto al transporte urbano de pasajeros en ciudades evolucionadas y podemos decir que hay ciudades que han incorporado los servicios que aquí se reclaman al transporte público de personas. Extraña que la propuesta no la justifiquen así aunque sí se

ocupa de garantizar la rentabilidad del empresario, que opera sin riesgo porque tiene asegurada esa rentabilidad. Tampoco se brinda la información que recoge el sistema de tarjetas magnéticas que nos podía dar la información referente a kilómetros recorridos, pasajeros transportados, recaudación, etc que no se da como oficial sino que se recogen por opinión de sectores con diferentes intereses. La Federación Fomentista ha considerado esto y ha dado ejemplos de otras ciudades del mundo, donde ahí están contempladas muchas cosas que pueden ser utilizadas ahora. La Federación no ha copiado a esos sistemas pero sí ha utilizado ejemplos válidos, como son la gestión forzosa cuando se cae la operación por parte de quien lo tiene adjudicado o la reconversión por amortización que aquí se ha hablado pero que no se ha tenido en cuenta en ningún momento. Los contadores saben muy bien de qué hablamos cuando decimos reversión por amortización. Si se avanza con este pliego, es muy probable que terminemos, como tantas otras cosas de esta Administración, en la justicia, sobre todo cuando el Intendente ha dicho públicamente que esta licitación está garantizando a los actuales prestadores, que son imbatibles al presentarse en la licitación. Eso lo ha dicho el señor Intendente, no me pongan caras extrañas, tengo la grabación de LU6 cuando habló en ocasión de la huelga del transporte. No se asegura en este pliego el control del servicio por parte de la Municipalidad ni contempla tampoco la participación del verdadero dueño, que es el usuario. Y falta una idea de futuro; la representante del Colegio de Arquitectos se acercó a ello pero nosotros lo asociamos como idea de futuro con el transporte bajo nivel. Acá no se está contemplando esa posibilidad, que es la que están adoptando ciudades modernas y ciudades milenarias que también han tenido que incorporar el servicio bajo nivel. Quiero redondear diciendo que el usuario del transporte es el dueño porque el usuario está pagando el capital invertido, de acuerdo a la ecuación económica del sistema, y un interés por ese capital. En términos del crédito bancario quien toma un crédito para comprar un bien y paga el crédito y los intereses, cuando termina de pagar es dueño de ese bien; en cambio, en el sistema de transporte estamos amortizando permanentemente y pagando intereses sobre ese capital permanentemente y de lo único que es dueño el usuario es de pagar la tarifa que le fijan sin que él tenga ninguna participación. Por eso hablamos y repetimos que debe establecerse en el pliego la reconversión del capital por amortización hecha a cargo del usuario, pero en el caso que propone la Federación Fomentista sería pagado por el fondo solidario en el cual tienen que participar todos los sectores de la comunidad porque el transporte no puede ser solamente sostenido por el usuario porque se benefician muchos otros sectores de la sociedad.

Sra. Presidenta: Señor Piris.

Sr. Piris: Buenas tardes, queremos agradecer el haber sido incluidos en la lista de participantes de esta audiencia. No vamos a reiterar lo dicho por otros vecinos pero sí queremos referirnos puntualmente al servicio prestado en el sur de la ciudad. Recordamos uno de ellos porque nos parece paradigmático en relación a lo que ha ocurrido en los últimos años en relación al tema del servicio de transporte. La línea 717, aprobada años atrás en este Concejo Deliberante, en una de las fundamentaciones respecto a su creación para unir Sierra de los Padres con el sur de la ciudad, decía que se debía tener en cuenta que el valor del boleto era el mismo para unir dos extremos de la ciudad. Meses después argumentó la empresa que los vecinos de Sierra de los Padres que tomaban la 511, tomaban la 717 e imposibilitaban a quienes querían ir a Sierra. De allí que esta línea fue modificada en cuanto a su valor –por supuesto más caro- y el recorte de este servicio, que nosotros teníamos hasta más allá del Faro de Punta Mogotes. Podríamos ejemplificar con varios casos más en los cuales los vecinos de la zona de Mogotes al sur han sido perjudicados en cuanto a recorrer las 18 o 20 cuadras como el caso de las líneas 523 y 524 que venía por Buenos Aires y ahora lo hace por Güemes. Recordábamos recién con unos amigos que en la Conferencia de Río decían que tantos años sin hablar y solamente cinco minutos para hablar. En este caso sirve decirlo porque tenemos mucho para decir sobre el transporte y por ahí o no sabemos sintetizar o el tiempo es breve. De todas maneras queremos rescatar el transporte público como un servicio solidario. En Montevideo, el servicio de transporte es subsidiado por varios aportes que se realizan y uno de los resultados es que los fines de semana los abuelos no pagan boleto, viajan gratuitamente con sus nietos porque el derecho a recorrer la ciudad es de todos los ciudadanos. Debemos apostar desde los números al tema de la solidaridad y esperamos que desde las fundamentaciones de los distintas entidades que conformamos la Federación Vecinal Fomentista

encontremos un espacio orgánico en la Municipalidad en el cual a través de encuentros sistemáticos nos permitan opinar con respecto a lo que los vecinos nos acercan. Gracias.

Sra. Presidenta: Señora Delia Signés.

Sra. Signés: Buen día. Soy una vecina del barrio General San Martín. Antes tenía la posibilidad de tomar tres líneas de micros, que eran la 551, 552 y 592, y ahora solamente dejaron la 551. Yo voy a detallar un poco los recorridos que hacían y ahora hacen estos micros. Línea 551: en sus recorridos de acuerdo a la reestructuración, lo hace por la avenida Edison, luego por Sicilia y de ahí por Talcahuano, etc. Debería modificarse parte de ese recorrido, haciéndolo por calle Sicilia, luego dos cuadras por Luis Agote y tomar Génova hasta Talcahuano. Aclaro que la calle Génova se encuentra en mejor estado para transitar con respecto a Sicilia (mejor estado de transitabilidad, mejor iluminación). Línea 552: de acuerdo a la nueva reestructuración, esta línea lo hace por García Lorca, Talcahuano, avenida Mario Bravo, avenida Jacinto Peralta Ramos, avenida Independencia, etc. Hace aproximadamente un año el recorrido lo hacía por García Lorca, Rafael del Riego (que actualmente en ciertos tramos se encuentra en muy mal estado) y luego por Génova hasta avenida Jacinto Peralta Ramos. Esto es lo que debería modificarse; últimamente esta línea tomaba García Lorca, bajaba por Talcahuano hasta Génova. Además hay superposición de los recorridos de las líneas 552 y 592, a partir de las avenidas Mario Bravo y Jacinto Peralta Ramos. Sería importante que por lo menos la 552 venga por Talcahuano; inclusive mucha gente se ha visto perjudicada al no tener esta línea, por ejemplo, alumnos de las escuelas que quedan por la avenida Jacinto Peralta Ramos y avenida Independencia y Formosa, lo cual les implica caminar seis cuadras. Simplemente eso quería expresar. Gracias.

-Siendo las 14:00 reasume la Presidencia el concejal Pagni.

Sr. Presidente (Pagni): Tiene la palabra el señor Germán Báez.

Sr. Báez: Hoy se nos convoca para opinar sobre el pliego de licitación que regulará el transporte de colectivos durante los próximos catorce años. No voy a entrar en el comentario de tediosos detalles y cálculos sobre el desgaste hora-kilómetro de los neumáticos de las unidades, ni si las ventanillas en invierno deben estar cerradas o abiertas, ni si el boleto es plano, redondo o cuadrado. Perdemos el tiempo y no aportaremos ninguna solución brillante al problema; además para eso están los técnicos que siempre saben más que uno. El tema lo enfocaría por el lado de a quién cuernos le importa el tipo que a las seis de la mañana espera el bondi para ir al laburo. Hay que hacerse a la idea, hace frío en invierno, y no es lo mismo esperar dos minutos que diez. Además si el tipo llega tarde se lo descuentan a fin de mes. El tipo además viaja mal, apretado, pero paga un boleto caro porque sabe que está en el tercer mundo y se la tiene que bancar. El chofer por ahí lo mira con una cara y el tipo piensa: "Y a éste yo que le hice?". Al tipo, a esta altura del recorrido país, ya no le importa si el servicio es subsidiado, financiado, privatizado, porque el tipo sabe o presiente que es el gil que va a seguir financiando todo el sistema con el pago de su boleto. Y conste que le parece bien pagar por algo que necesita para trasladarse de un punto a otro, porque no tiene auto porque no puede. Porque el tipo del que les hablo no es el que eventualmente viaja en colectivo porque le vino en gana no sacar el auto del garaje, o el que viaja para ir a joder un rato al centro. El tipo lo necesita para ir a laburar, otros lo necesitan para ir a estudiar, otros para ir al hospital público, y así. Por lo tanto, vemos que lo que mueve a que el tipo viaje en colectivo es la necesidad, no es un capricho, ni un gusto bohemio; no le queda otra, vive en sociedad y está entrampado. No elige ni los horarios de los colectivos, ni la cara del chofer, ni el valor del boleto, ni el recorrido. El tipo cuando nace ya tiene un recorrido establecido por alguna maldita licitación pasada. Y después durante años aprende a subirse al bondi en la misma esquina, que quizá no sea la esquina que conviene al costo hora-combustible de la empresa, pero es la esquina que él conoce, la esquina del barrio donde se establecieron comercios, la esquina quizá mejor iluminada, en fin, la esquina de siempre. Por eso el tipo se rechifla con que le cambien la historia una vez que se había acostumbrado hasta a la cara de los choferes, a quienes tiernamente empezaba a comprender sus penurias, las calles llenas de pozos que el Municipio no arregla, las quejas del patrón por un llantazo, estar más de doce horas con el traste pegado al asiento. El usuario anónimo, para no

decir otra vez el tipo, se rebela porque piensa que todos “cambios” no son mas que maniobras oscuras del poder para complicarle un poco mas la jodida existencia. Pensar que antes tomaba un bondi que al tipo lo dejaba en su destino; ahora tiene que transbordar y transbordar después de cierta hora -ya se sabe- es peligroso. Al tipo le prometen que todo será controlado por satélite, las frecuencias serán exactas. Baja en una esquina, y a los tres minutos vine la otra línea, primer mundo: vaya a tomar un café que el satélite no falla. Pero luego de pensar en el asunto, hace trabajar el balero -porque todavía le queda un resto de lucidez- y se plantea la pregunta clave: ¿es la reestructuración del transporte para beneficiarme a mi? ¿O será que los funcionarios, los concejales, los empresarios, la misma historia de siempre, el mismo manoseo indignante? ¿No será que nos quieren joder otra vez? Es posible, le responde su desgastada conciencia, no creas todo lo que te dicen tus gobernantes porque es muy posible que traten de ocultarte la verdad, el meollo de todo este circo. Entonces, el tipo estalla de rabia y jura por la Santísima Virgen que no usará jamás el servicio público de transporte. Si es necesario se comprará en cuotas una bicicleta, que es más saludable y no contamina. No me suben más a un colectivo -piensa ya con ganas de irse a dormir- por lo menos hasta que vuelvan los tranvías. Y ahí se sumerge en un plácido sueño con una ciudad que fue feliz mientras tuvo tranvías. El tipo a las seis de la mañana tendrá que levantarse para iniciar otra jornada viajando otra vez en colectivo, de parado y a los tumbos, pero seguramente le quedará el agradable recuerdo del tranvía. Muchas gracias.

Sr. Presidente: Señor Avilés, tiene la palabra.

Sr. Avilés: Los términos siguientes han sido utilizados en las presentaciones: audiencia pública, reestructuración, licitación, sistema, empresas, precio del boleto, transparencia, etc. El régimen que se esta aplicando en esta reunión ofrece carencias y falencias tales que resulta mal denominado. No es esto una audiencia pública cabal. El documento de base que se ofrece, limitado concretamente al pliego, es insuficiente dado que no se agregan -estoy convencido que esto es así porque no existen- antecedentes, cálculos y explicitaciones que podrían dar fundamento, como una alternativa, al articulado y cláusulas que lo integran y que en muchos casos están entre los más significativos. Tampoco se garantiza el quehacer público municipal de lo que se acepte, adapte o rechaze en relación con lo que aquí se diga. Ya en 1983 propuse en mi informe de reforma de la comuna las audiencias públicas pero -si hoy se lo relee- se observará que aquella propuesta difiere radicalmente con lo que aquí se está haciendo. De todos modos es un aporte-nicho. Prosigo entonces, esta llamada reestructuración no es tal. La reestructuración -una genuina reestructuración- está específicamente regulada por una ordenanza vigente -ley local- que no se cumple, ni se habla de ella, ni aparece en la documentación enviada al Tribunal de Cuentas ni a Asesoría de Gobierno Provincial. Es la 7815 que fija las pautas del quehacer para formular los planes alternativos -repito alternativos- a corto, mediano y largo plazo dentro de parámetros urbanísticos, técnico-operativos, económicos, ecológicos, sociales, etc. Esto implica un concurso nacional e internacional de consultores con antecedentes y fundamentalmente experiencia. Se esta actuando en la más absoluta ilegalidad por una parte y, consecuentemente, lo que se ofrece a la ciudad es el resultado de labores que califico de torpes. Estamos tratando bases de un contrato de más de mil millones de dólares. Debió ser imperioso gastar menos del uno por mil en honorarios a lo que lo mejor del mundo pueda ofrecer para la reestructuración que Mar del Plata merece. La licitación que se propone tampoco es tal: el esquema de privilegios que se pretende acordar a los actuales permisionarios viola las reglas de equidad republicana y la ética administrativa para un quehacer que se cuenta entre uno de los más corruptos en todo el país y siempre. Obsérvese al respecto la estructura de puntajes para determinar el oferente ganador. Lo que se llama sistema no es tampoco, precisamente, un sistema; es crudamente una manifestación de las relaciones de fuerza que fueron incubándose por décadas y que hoy manifiesta de forma incontrastable la también incontrastable dominación por parte de la conjugación de intereses estratégicos en forma de alianza entre grupos empresarios y organizaciones sindicales. Esto que es una incalificable violación al estado de derecho repite en Mar del Plata lo ocurrido, por ejemplo, en la resistencia a la contribución al fondo docente. Hoy mismo, señor Presidente, lo anuncian los diarios: 1200 colectivos con sus choferes en la conducción, no empresarios, provocarán un caos en la Capital para protestar y obtener la modificación de una sentencia de nada menos que la Corte suprema de la Nación que afecta al sector, precisamente, capitalista. Retorno a Mar del Plata. Esto se hubiese

superado si el conflicto que recientemente paralizó el servicio hubiese durado 10 días más. Para ese entonces -estoy convencido- la respuesta popular organizada y solidaria hubiera demostrado contundentemente el carácter superfluo del servicio de colectivos actual y hoy no estaríamos aquí. Una forma de desplazarse se habría revertido e instaurado otra -solidaria- de forma irreversible. ¿Se imagina usted, señor Presidente, una Mar del Plata sin prácticamente colectivos por innecesarios?. Es posible, se puede. Las llamadas empresas tampoco son tales. Al establecerse las pautas de garantías de cumplimiento del contrato y la aptitud económico-patrimonial se establecen requerimientos ridículos por su insignificancia de ser comparados con los parámetros de cualquier administración pública que se respete a sí misma. Ejemplificando, si se hubiese consultado a un organismo tal como el Banco Mundial las referidas condiciones mínimas requeridas en el pliego hubieran sido multiplicadas por 20 al menos porque para presentarse como empresa a una licitación de tal porte hay que ser una empresa. Pero una vez más el todo se ofrece para legitimar una situación de hecho, histórica y perversa. Lo que sí es o debiera ser una empresa es la sociedad de estado de transporte público de pasajeros creada por la ordenanza 6879 vigente, repito vigente. Esto constituye el mandato cardinal -y no otro- que tiene el Honorable Concejo Deliberante pero de esto tampoco se habla, no obstante la flagrante ilegalidad de lo actuado y aun, en su virtualidad, de esta audiencia pública. El precio del boleto cumple las funciones de una boya y el boyar no define equitativamente un costo-sacrificio para el usuario de un servicio público. Si llevamos el cálculo de precios en términos horas-trabajo de salarios mínimos entre la experiencia de la primera reestructuración del transporte y hoy nos encontramos que en aquel entonces significaba 8 minutos por boleto; hoy resultan 49, es decir, se multiplica por más de 6 en términos reales estrictos. Nadie, salvo si es un desheredado mental, puede admitir que esto debe proseguir y peor -lo que es posible- empeorarse. Hay un exacción social para ese período que estimo en más de 300 millones con responsables no tan difusos. ¿Cuáles son los ejes de una propuesta superadora de las lecciones aterradoras que nos muestra la experiencia y lo no menos aterrador como futuro si proseguimos en el camino actual? Las siguientes: a) aplicar el derecho municipal vigente. Vale decir, la ordenanza 6879 de la sociedad de estado de transporte colectivo de pasajeros (con una actualización de base cooperativa) y la 7815 de reestructuración del transporte. Se me preguntará si esto equivale a una municipalización-cooperativización del servicio. Sí, es la respuesta, hace 33 años pienso lo mismo y cada vez con mayor convicción. b) Organizar un esquema de compras de insumos críticos público consolidado para todo el sistema de transporte y así ahorrar al menos el 9% del total de los costos. c) Formular el plan de recorridos y frecuencias de forma tal que, con precio \$ 0,25 por boleto, conlleve el sistema a un índice pasajero-coche-kilometro entre 3,70 y 4. d) Compensar el exceso de costos que pueda surgir de la diferencia entre la recaudación derivada del índice pasajero-coche-kilómetro citado y el total mediante un subsidio. El ajuste del subsidio será anual y también anual-estacional será un gravamen por estacionamiento en toda la red de calles del partido. Así se habrá de mantener inalterable el precio del boleto a \$ 0,25 siempre, aunque aumente el precio del gasoil o lo que fuese. Ese costo del boleto significaría hoy un incremento del 20% en el neto mensual disponible para los sectores de ingresos salariales mínimos. e) Derogar en su totalidad los regímenes de pases y subsidios encubiertos, distorsivos actuales, además de innecesarios en su casi totalidad dado que todo el sistema estaría subsidiado. e) Incorporar a cada unidad en circulación una persona para tareas de apoyo particularmente a desvalidos y ancianos. Se reclutarán entre contribuyentes deudores del tributo municipal básico en régimen de compensación entre desocupados y aquellos de mínimos ingresos. Acotación: una calidad de servicio de este orden jamás será provista por empresas privadas con licitación o sin ella. f) Poner en funcionamiento una red de bicisendas que en una extensión aproximada de 200 kilómetros permita reducir significativamente la necesidad de utilización de colectivos. Además que provea al mejoramiento ecológico, del tránsito, el de la salud de la población, a la protección de vidas de ciclistas. Todo eso -que no es poco- lo que es poco es el costo: menos del uno por mil del total del contrato y recuperable por contribución de mejoras. g) Montar una base de datos relacional-computarizada para compatibilizar la demanda y oferta de servicios de transporte privado a fin de, en la proporción precisa, ser afectados como red solidaria en situaciones emergentes del incumplimiento o lockout de los actuales prestatarios. Como conclusiones poder decir lo siguiente. La primera es vinculable a elementos de diagnóstico y propuesta precedentes: si lo que se haga y no se haga permite que el actual sistema, particularmente con sus actuales prestatarios, persista en Mar del Plata, en lugar de avanzar se retrocederá. Irreversiblemente retrocederá. La segunda

conclusión la formulo como pregunta-propuesta: ¿ Por qué no apelamos al arbitraje inapelable del pueblo vía consulta popular-referéndum a realizarse simultáneamente con las elecciones para la renovación parcial de los cuerpos legislativos dentro de 14 meses? ¿Por qué no?

Sr. Presidente: Señor Righi, tiene la palabra.

Sr. Righi: Buenos días. Señores concejales, en primera instancia, deseo agradecer la ocasión que se nos brinda de poder opinar, no sé si con la oportunidad de que nuestras sugerencias sean realmente escuchadas o como mero formalismo, pero una vez más intentaremos comunicar nuestras necesidades. Pertenezco a la comunidad del norte del Partido de General Pueyrredon -Estación Camet y zonas aledañas- en la cual existen cientos de usuarios del servicio de transporte público, y digo usuarios, no clientes. Esto se debe a que desde siempre estamos sometidos a un monopolio el cual nos trata como a reses, donde la frecuencia no es respetada, donde los inspectores solamente se dedican a controlar que uno haya pagado el valor real del boleto y no su propio funcionamiento, donde la inspección del servicio respecto al estado y antigüedad del parque móvil deja a la luz enormes irregularidades, donde los períodos medios o los períodos valles los cumplen o no según sus ganas, donde en los períodos picos es usual que no nos levanten por venir llenos y a veces hasta en dos frecuencias consecutivas que para nosotros significa casi 60 minutos de espera, donde no existe el período nocturno, es decir que estamos aislados completamente en el sentido de la movilidad por espacio de 5 horas, donde las quejas inscriptas en el libro de quejas de la empresa prestataria solamente sirve para que se rubriquen nuevos libros y nadie nunca tome alguna medida. Pero no todo es queja. Después de leer las cláusulas generales de la próxima licitación, entiendo que en la teoría casi todo estaría contemplado. Solamente me quedaría comentar algunos aspectos concretos sobre los cuales recae algún temor y son puntualmente los siguientes. Padecemos un desconcierto los pobladores de Estación Camet, en primera medida porque no se contempló el ingreso del transporte al pueblo, lo cual obliga a nuestros niños, a nuestros ancianos y a toda la población a caminar mas de 15 o 20 cuadras, no importando si llueve, si hace calor, si nuestras manos están azules de frío para poder acceder al mismo. Algunos ingresan y hacen esa extensión del recorrido porque vienen no sé de donde, otros no lo hacen por otras razones. La cuestión que de 8 o 10 micros que ingresan de los tantos que nos transportan no podemos hacer ningún uso, ya que de esperarlos en el interior del pueblo podríamos permanecer horas en esa actitud. Solicitamos entonces concretamente que todos las unidades, no importando de donde vengan, ni adonde vayan ingresen todas sin excepción al barrio El Tejado. Esto significa una extensión del trayecto de algunas cuadras, 3 o 4 minutos a lo sumo, pero un beneficio para nuestros hijos y ancianos que dejarían de padecer esta situación y los haría sentirse menos desiguales, menos kelpers. Sufrimos la carencia de una máquina de recarga en la zona, debemos hacerlo en Mar del Plata. Tememos que el privilegio otorgado a los actuales prestatarios en forma de puntos al momento de la licitación nos condene a otro período de vejación de nuestros derechos. Tememos que luego de la adjudicación del servicio el adjudicatario no sea controlado debidamente y se encuentre con la oportunidad de desmerecer el servicio en homenaje a su propio lucro. Tememos que ustedes, los técnicos encargados de lo logístico, no hayan incluido en su estrategia una oficina municipal donde recibir todos los reclamos, la cual sea eficaz, eficiente y objetiva en todos los aspectos. Señores, quiero expresarles que no estamos dejando esa situación a la buena de Dios, se la dejamos a nuestros representantes, defensores de nuestra dignidad, de nuestros derechos y no solamente de nuestras obligaciones tributarias. Desde ya muchas gracias por haberme brindado este espacio.

Sr. Presidente: Tiene la palabra el señor José Pérez.

Sr. Pérez: Quería agradecer que nos den esta oportunidad de expresarnos, porque yo personalmente me inscribí para hacer uso de la Banca 25 por los \$3 y \$4 -que no vienen al caso ahora- hace tres meses, y ya pasó todo. Yo no soy experto en transporte, soy un ciudadano más y no represento a nadie, pero les quiero decir a los que pusieron el boleto a 0,80.= centavos por si no lo saben, se lo voy a decir yo, es el 23% más de 0,65.= centavos, es 0,15.= centavos, a muchos no le hace nada a mi tampoco nada, pero a mucha gente sí le hace. Hay mucha gente que ni tiene para darle leche a sus hijos ni para comprar el pan, o que no tienen trabajo. Entonces yo le diría a los que votaron eso, a los que pusieron

el boleto a 0,80.= centavos, con todo respeto, porque hay otro tema que les quiero decir, yo pienso que el que está gobernando no se puede equivocar, o se puede equivocar mínimamente porque somos humanos, el de afuera, el que está en la calle se puede equivocar o hablar cualquier pavada, pero el que gobierna no, porque perjudica a miles de personas o cientos y hace sufrir a mucha gente. Volviendo al tema de los 0,80.= centavos, los 0,15.= centavos es el 23%, si alguno no lo sacó yo se los digo, es el 23%, entonces los que votaron eso, no sé si el Intendente, la Comisión, el Presidente del Honorable Concejo Deliberante, no sé quién fue ni cuántos fueron, no me interesa tampoco que me lo digan, pero yo pienso que esa gente está discriminando a la gente pobre, porque el que tiene plata va y carga la tarjeta con 10, 20 boletos y no tiene problema, pero hay gente que va con 0,5.=, eso lo he vivido yo. ¿La discriminación con quién es?, con la gente pobre, con el que menos tiene, que no tiene ni para comer o no tiene trabajo. Entonces pienso que a los desocupados tendrían que darle una tarjeta mensual con la foto actualizada, que lo pague el Municipio. Vuelvo a repetir, una tarjeta mensual y que todo lo pague el Municipio. Entonces que esa gente –los desocupados- viajen gratis. El otro tema de los 0,15.= centavos muchos dicen que es una pavada. A todos los que firmaron o dispusieron que se cobre 0,80.= yo le propondría algo por justicia nada más -no por ninguna especialidad científica- que cuando vayan a comprar un auto, los concejales o quien votó eso, de \$10.000.= -que es el valor de un coche común- le cobren \$12.300.=, ¿y por qué?, porque usted es un concejal que votó que los pobres o los que no tienen plata o los que no tienen la tarjeta pague 0,80.=. Yo quisiera ver la cara de ese concejal cuando va a comprar el auto, -o lo que sea- digo un auto, cualquier artefacto que salga \$1.000.= y le cobren \$1.230.=, quisiera ver la cara que ponen. Porque al que tiene plata no le hace nada ni 0,15.= centavos ni 0,20.=. Yo ando en bicicleta o ando en colectivo y tengo auto, este no es un problema mío, yo lo digo por el general de la gente. Otro tema que me parece que es importante, hace unos meses el amigo Aprile en Tandil, acá tengo el recorte de un diario, declaró: “Es criminal entregar un cargo público a un incapaz”, yo no lo voté, la otra vez no me acuerdo pero ahora no lo voté. Debe haber muchos criminales acá en Mar del Plata por este tema. Acá está lo que gana el amigo Aprile, \$13.139, 60.=, y según se dice acá, se lleva \$6.714.=. Les pido con todo respeto y humildad que piensen mucho las cosas que hacen, cuando se equivocan, como se pueden equivocar con este tema, con el tema alumbrado, con el tema de los \$3 y \$4, que es una estafa sideral al pobre, porque al rico lo protegen. Muchas gracias.

-Aplausos de la barra

Sr. Presidente: Tiene la palabra el señor Eduardo Niella.

Sr. Niella: Señor Presidente, a partir del año 1996 se ha provocado una seria distorsión en la forma en como debía -y como estaba arreglado en nuestro Municipio- llevarse adelante este proceso de la licitación del transporte. La Ordenanza 8823 establecía claramente, y reglaba con claridad como debía hacerse este procedimiento. A partir del dictado de un Decreto del Departamento Ejecutivo, que creó una Comisión Especial, todo esto comenzó a verse trastocado y nos encontramos hoy con esta situación, donde por haberse apartado de aquellas normas se ha mezclado todo y lo que era la reestructuración del transporte –que era un tema- se vio mezclado con la selección del prestador de ese servicio, y al haberse mezclado esta situación y por querer privilegiar -como una decisión política- a los actuales prestadores, mezclamos lo que era la reestructuración con la selección del prestador, y nos encontramos con esta situación, que es la que estamos hoy, donde tenemos un pliego, que por todas las críticas que aquí se han vertido, y que no voy a reiterar, pero solamente si usted toma la lectura del artículo 1º del pliego, donde dice que se va a regir este pliego por las cláusulas particulares, cuando vamos a buscar las cláusulas particulares en el pliego no están. Y también hay otra grave contradicción, porque en este artículo 1º se consagra el pago por el boleto cortado, y luego en el artículo 32º.6. se coloca como una condición del contrato a firmarse, el pago por kilómetro recorrido, con lo cual estamos ya desde el artículo 1º entrando en una cantidad de contradicciones y posibles conflictos de interpretación que nos van a llevar seguramente a los Tribunales. Pero el otro gran elemento que queda aquí es que al haberse mezclado la situación de la reestructuración con la selección del prestador, ha hecho que nos encontremos frente a una licitación, la más importante que va a tener este Municipio por el monto que el contrato implica, que va a ser otorgada -si se aprueba

este pliego- en forma total y absolutamente gratuita, y esto ya ha sido advertido en el pliego del año '97 por la Secretaría de Legal y Técnica de aquel momento, que informaba que en aquel pliego tampoco se hacía alusión a esta situación de que no hay canon y por lo tanto se va a otorgar la prestación de un servicio tan importante como este en forma gratuita. La única contraprestación que quedaría sería el pago del 3% del fondo de transporte. Y atrás de toda esta situación, se nos dice que todo va a estar mejor cuando también inventando otra historia con los famosos setenta años, que no están probados porque ahí tengo el expediente que presentaron los transportistas y cuando vamos a ver el elemento de prueba, ellos dicen que la prueba la aporta el Municipio, haciendo toda una apertura a prueba, pero no prueban ellos este derecho que dicen que tienen, vamos a mejorar todo esto por la puesta en marcha porque se va a licitar, pero en esta licitación falta el elemento central que es el marco regulatorio, aquí hay más de cincuenta normas, cincuenta Ordenanzas y otros tantos Decretos del Departamento Ejecutivo, que son el actual marco regulatorio del servicio de transporte, pero que no se tocan ni se revisan en esta licitación, algunos se toman y se incorporan al pliego, otros no, no se derogan expresamente y entonces nos encontramos con la situación de que no tenemos el adecuado marco regulatorio, hecho esencial para un proceso privatizador, que a partir del cual el Estado pueda ejercer con total claridad su principal rol, que es el rol de controlador y de poder de policía, para lo cual sería necesario de la necesidad de la existencia de un ente regulador donde estén representadas todas las partes. Y esta misma situación de falta de control, es que en la actualidad al ponerse en vigencia la reestructuración, la total ausencia, cada uno hizo lo que quiso y cada uno empezó la reestructuración cuando quiso. Entonces todo esto nos lleva a presuponer por qué por el sólo hecho de licitar el servicio sin el adecuado marco regulatorio y sin el ente regulador que pueda ejercer con total firmeza, porque ya la Cámara nos dijo cuando nos presentamos en la denuncia por el tema de las frecuencias, que los métodos de las multas como sanción resultaban totalmente ineficaces y debían ser revisados por la Municipalidad. Entonces resumiendo señor Presidente, nos encontraríamos en una situación donde no tenemos ninguna garantía que por el sólo hecho de la licitación sin el adecuado marco regulatorio y sin el ente regulador que ejerza el poder de contralor, no vemos que vaya - sinceramente- a modificarse y a prestarse un mejor servicio para los usuarios.

-Aplausos de la barra

Sr. Presidente: Tiene la palabra el señor Alberto Pannoni.

Sr. Pannoni: Señor Presidente, cierto es que cuando uno pretende conocer las respuestas alguien nos cambia las preguntas. Yo vine a esta audiencia en pos de aportar desde mi poco conocimiento técnico, algunas reflexiones sobre el pliego del llamado a licitación para el servicio de transporte público. Pero escuché con detenimiento las exposiciones de las personas que me antecedieron en la palabra y me he dado cuenta que no hemos avanzado, lo que es peor hemos retrocedido. Y hemos retrocedido en perjuicio de lo que es la voluntad de la gente, de lo que es la voluntad de los munícipes marplatenses que son los verdaderos interesados en que este problema del transporte se resuelva. Los usuarios no están de acuerdo con la reestructuración implantada, lo cual hizo que en lugar de analizar el pliego retrograde mi argumento al principio de esta cuestión y es lo que acaba de plantear Niela, que no podemos mezclar los intereses de quienes pretenden detentar la prestación del servicio público de pasajeros con aquella decisión política del señor Intendente de reestructurar el servicio. Porque esta audiencia pública tal vez llega tarde, esta audiencia se tendría que haber provocado previo a la aprobación de la Ordenanza que reestructuraba el servicio, porque sino nos encontramos con una realidad, que es que hacemos opinar a la gente sobre el hecho consumado, cuando lo único que nos resta es llamar a licitación. No podemos plantearle al público, al soberano, esta dicotomía de haber resuelto ya cual es el servicio, y que opinen sobre este servicio en pos de aprobar quien va a ser el prestador de este servicio. Y creo que debemos sincerar definitivamente cual es la problemática, porque si no conocemos el problema difícilmente le demos solución. Debe haber prudencia de quien gobierna para la oportunidad de la decisión política en lo que hace a la reestructuración del transporte. Debe haber responsabilidad en los funcionarios para llevar adelante la decisión política, y también debe haber prudencia en el interés privado para acompañar este proceso desde la mejor posición. Hoy por hoy -a pesar de los 70 años de historia- las empresas que prestan el servicio público de pasajeros

en la ciudad de Mar del Plata, no tienen una habilitación legal para concretar con el Estado. Y esta es una realidad que plantea la ley 12.205, que impide al Estado contratar con empresas que tengan deudas con el fisco. Esto significa que las empresas registran por una mala aplicación por la Ordenanza que dispuso la suspensión de afectación de partida del 3% del fondo de transporte, se suspendió en mala aplicación la percepción de la Gabela, de una importante suma del erario público municipal, que hubiera significado por ejemplo la no toma del último empréstito que ha solicitado el Intendente al Banco Provincia de Buenos Aires. Interpreto que más allá de las disposiciones políticas, de los intereses de los particulares, debe primar el interés de la sociedad marplatense, que dice que este servicio, en especialidad sensible al desarrollo de la vida comunitaria, debe primar la ley, debe llamarse a licitación y que todos concurren en igualdad de posibilidades, porque va a ser la única manera de eficientizar el servicio cuando quien lo preste se preocupe de esa eficiencia y no de un mezquino interés particular. Gracias.

-Aplausos de la barra

Sr. Presidente: Tiene la palabra el doctor Osvaldo Lalanne.

Sr. Lalanne: Quiero agradecer a quienes han posibilitado la realización de esta Audiencia Pública. Es meritorio. Deja entrever una luz de esperanza por el resultado final de esta experiencia inédita de la llamada reestructuración del transporte urbano de pasajeros. A esta altura, numerosos han sido los expositores que me han precedido. Significativo el número de talentos que, desde su visión, pretenden efectuar su aporte en este delicado tema. Creo que entre todos lo conseguiremos, porque la riqueza de esta experiencia radica, precisamente, en la diversidad de opiniones. ¿Qué no se ha dicho hasta ahora desde los usuarios, los vecinalistas y los técnicos? Desde hace muchos años que venimos luchando para desmistificar la idea de que sobre el transporte solo pueden hablar los técnicos. Muchas veces los que decían saber mintieron, a sabiendas, y por intereses subalternos. Por esos intereses llegaron a estigmatizar de la peor manera a quienes no pensaban como ellos. Gracias a Dios el tiempo permite certificar lo que cada uno es. También con el tiempo van apareciendo éstas formas de ejercicio democrático que autorizan algún grado de participación popular, sin necesidad de acreditar otro mérito que el de ser un ciudadano comprometido. A esta altura del debate es poco lo que se puede decir sin pecar de reiterativo, no obstante, quiero dar a conocer mi opinión sobre los tres aspectos en que se basa la prestación del servicio: los recorridos, las frecuencias y la tarifa. Sobre este trípode descansa todo el sistema y aquí, precisamente, radica la base de la controversia entre lo que quieren los funcionarios y lo que quiere la gente. Para los primeros, reestructurar es cambiar los recorridos y así, nace “la red deseada”. Para un ciudadano hoy, reestructurar el transporte significa algo más, significa poseer un servicio eficiente a un precio justo. Y un servicio eficiente no es un peor servicio. Para un ciudadano hoy, servicio eficiente, tarifa justa, recorrido apropiado, en suma respeto y dignidad son conquistas que se consiguen en democracia. Numerosos y dolorosos ejemplos existen por doquier que desmienten éste aserto: ajuste, liberalismo salvaje, más tributación, pauperización, flexibilización, subocupación, desocupación, hambre y miseria para que, agreguemos una nueva frustración con la reestructuración. ¿Pudiendo hacerla bien por qué la vamos a hacer mal? ¿No representa un peor servicio, el proyecto creado sobre un plano donde dibujaron “troncales”, “transversales”, “colectoras” y “circulares”, y como su consecuencia, aparecen “los transbordos”, “el boleto combinado” y otras yerbas? ¿Es moral reestructurar el sistema de transporte público sobre la base de una disminución de la calidad de vida de los usuarios? Si nuestro sistema es de origen a destino y de boleto plano, ¿por qué lo vamos a cambiar ahora? Si el sistema actual, cuando se controla, funciona bien. Le apuntaron, justo, a los recorridos. La única pata del trípode mencionado que se hizo con la gente. Que respondió a necesidades concretas. Y, que se extendieron –los recorridos– por obra y reclamo de cada sociedad de fomento. Que es lo mismo que decir “de los vecinos”. Y éste no es un hecho menor. Sobre los recorridos concretos descansan las decisiones de la gente. Esto se tiene muy en cuenta a la hora de elegir la escuela o el trabajo o al estudiar el acceso a la salita, el Materno o la Terminal. Más aún, a la hora de elegir el lugar donde vivir. Solo una generalizada consulta con las sociedades de fomento permitirá contar con un panorama exacto. Y, aún así, es poco lo que puede hacerse en la periferia ya que en ella, los recorridos son lógicos. Los cambios están cantados. No hace falta ser un experto para

saber que existen superposiciones en el centro, que producen kilómetros ociosos y que ellas son producto de una “inconveniente” competencia entre empresas.

*-Siendo las 14:40 se retira el concejal Pagni y ocupa la Presidencia la concejal Tomás Luzzi.
Continúa el*

Sr. Lalanne: De las frecuencias poco se ocupan. Y cuando lo hacen, es para disminuirlas; como sucedió con el Decreto 1202, fundamentando su sanción en la caída de la rentabilidad empresaria. ¿Quién no ha perdido rentabilidad en nuestro país? ¿Serán precisamente los empresarios del transporte? Y de la tarifa, poco se habla. Solo se recuerda que hace años que no aumenta. No es cierto. Nadie sabe explicar por qué se creó y qué pasó con el boleto alternativo o con la eliminación del 3%. Recordemos que existe depresión de ingresos y salarios, que hay hambre y miseria, que hay inequidad e injusticia y que estamos reglamentando un servicio público cuyos usuarios son los que más necesitan. La tarifa, como precio del pasaje y retribución del servicio prestado por el transportador constituye una tasa, está determinada por el poder público, debe ser razonable, justa y uniforme y debe procurar una retribución razonable al empresario, la Corte Nacional tiene abundante jurisprudencia en el sentido de limitar el derecho del empresario a un lucro justo y razonable. Para terminar, la trayectoria empresaria, el modelo de ejecución propuesto y la tarifa a cobrar permitirán que cada oferente pueda exponer a la consideración pública su oferta marcando las diferencias que permitan determinar quién ofrece lo mejor al menor precio. No tiene ningún sentido originar una licitación pública con el precio del boleto atado. Por el contrario, la tarifa debe ser una condición de la oferta y, la menor por igual servicio, debe ser condición de triunfo, para el proponente, por que se beneficia al usuario. Señora presidenta, recorridos, frecuencias y tarifa, en suma, se entrelazan y condicionan entre sí. Es función del Honorable Concejo Deliberante encontrar el parámetro que permita que coexistan el razonable lucro empresario con un servicio acorde a la calidad de vida que como políticos decimos querer para nuestros vecinos. En el pago chico nada pasa desapercibido, los premios y castigos se adjudican a la vuelta de la esquina. Gracias.

-Aplausos de la barra

Sra. Presidenta (Tomás Luzzi): Tiene la palabra la señora Claudia Adobbati .

Sra. Adobbati: Buenas tardes, señora Presidenta, señores concejales y público presente. Mi tema es el usuario y el transporte como servicio público. Deseamos dejar constancia que estamos convencidos - que es imprescindible para lograr nuestro objetivo que es entendemos el mismo que tienen las autoridades municipales- de transformar a Mar del Plata en una ciudad moderna, accesible y no discriminatoria, que debemos contar con un estudio y un ordenamiento superior, producto del tan necesario planeamiento urbano y su consecuente plan director o maestro que sea ordenador y organizador del cual surgirán como resultado las pautas directoras y los enunciados de la ciudad que queremos. Ese planeamiento urbano, ese plan director, será el resultado de los estudios que lleve a cabo el correspondiente equipo interdisciplinario y especializado en temas urbanísticos, como decíamos ordenador y organizador y nos dará las orientaciones para la puesta en marcha de toda la implementación física que nos marquen las necesidades de la infraestructura urbana, del equipamiento y del mobiliario urbano; que son las respuestas que la autoridad debe dar a las problemáticas que crean el crecimiento y el desarrollo de un conglomerado urbano y cuyo objetivo final es mejorar la calidad de vida de su población. El transporte público urbano de pasajeros es uno más de los servicios que se deben implementar para satisfacer esas necesidades, no existe ciudad si no existe la población de ese conglomerado urbano y por supuesto sin usuario no tiene razón de existencia el servicio de transporte público y por lo tanto su planificación debe responder a esas directivas generales a las que se ha hecho referencia y complementarse con los demás servicios de la ciudad. Deseamos dejar constancia de las falencias que detectamos en nuestro servicio público de transporte y en su relación con su usuario, la persona humana, a quien debe servir y por lo tanto, primero, señalar una vez más las deficiencias e irregularidades existentes en la prestación del citado servicio público y recalcar que a pesar de las sucesivas administraciones municipales, no se haya logrado diseñar y poner en práctica una política

estatal firme, coherente y eficaz en defensa del público usuario, verdadero destinatario de los beneficios que este servicio debiera brindar. Segundo, hacer llegar nuevamente nuestro reclamo ante la injusta discriminación soportada por quienes debido a sus diferentes capacidades o su edad u otras circunstancias que limitan sus capacidades para movilizarse, orientarse o comunicarse, siguen sin poder utilizar las actuales unidades del transporte público, por no cumplir las empresas con las normas legales vigentes que tampoco se hacen cumplir y por permitirse la habilitación y la circulación de unidades que no cumplen con las mismas. Tercero, recordar que persiste el incumplimiento de la legislación municipal vigente para el otorgamiento de pases gratuitos a personas con discapacidad. Estamos convencidos que la misma debe reformularse, al igual que toda la norma que legisla el otorgamiento de las credenciales, pero ello no quita que la actitud no se aplique como corresponde. Sobre este punto quiero hacer una aclaración personal. Yo esto lo viví en carne propia y mis compañeros discapacitados también, porque antes el pase se le daba a todas las personas discapacitadas, ahora no es así. Si la persona discapacitada no va a un instituto o a un centro de rehabilitación, no le dan el pase. Yo dejo flotando dos preguntas para que las puedan analizar. Hay muy pocos casos de discapacitados que tenemos trabajo, pero hay otros que no lo tienen, entonces qué ley se transformó para quitar el pase a los discapacitados para que pueda pasear o pueda hacer su vida normalmente. Porque si esto no se reforma, entonces tenemos que tener una sociedad de igual a igual, donde todo el mundo, amputado, ciego, parálítico –como mi caso- tenga un trabajo y no sea discriminatorio. Somos muy pocos los que poseemos ese beneficio. Entonces trabajemos o no trabajemos, yo creo –y es mi opinión personal- que esa ley o ese Decreto, se va a tener que rever, porque yo viajo a otras provincias, y el mismo colectivero no me cobra el boleto urbano. Voy a dar un caso concreto. Un día yo subí a un colectivo creyendo que tenía el pase, me lo había olvidado -como cualquiera nos olvidamos cualquier monedero en la casa- le quise pagar y me había olvidado el monedero –les juro-, no tenía ni un peso, y me bajó del colectivo. Entonces quiero que esto quede en claro para que se pueda rever, porque si tenemos los no en cada puerta que vamos, si hay una ley que se pueda rever, estoy de acuerdo que durante varios años se mal usaron los pases de los discapacitados. Había un montón entregados que los usaba cualquier persona que no tenía una limitación física o mental, en eso estoy de acuerdo que lo controlen, pero si uno es discapacitado, yo soy discapacitada hoy y mañana, y cada vez que renuevo el pase me da risa porque me piden certificado de discapacidad. Yo nací discapacitada y voy a morir discapacitada, no tengo remedio. Cuarto, lamentar el hecho de que desde el año 1992 hasta la fecha ni el Departamento Ejecutivo, ni el Departamento Legislativo hayan prestado la debida atención a la extensa lista de informes, proyectos, denuncias y/o sugerencias que sobre estos temas los consejos asesores vienen efectuando, menoscabándose así el valor que toda sociedad democrática debe asignar al diálogo entre mandatarios y mandantes y sin tener en cuenta además que las distintas propuestas tienen la base de los conocimientos y experiencias personales que tienen sus integrantes. Quinto, alertar sobre la persistencia del actual estado de indefiniciones e irregularidades que lesiona seriamente las posibilidades de nuestra sociedad, sin discriminaciones al pleno ejercicio de sus derechos fundamentales. Que –insistimos- es producto de la falta de ese planeamiento urbano y de ese plan director organizador y ordenador al que hicimos referencia. Sexto, hacer conocer nuestra posición sobre que la pretensión del empresariado del transporte público de pasajeros, de que se le otorgue una nueva prórroga de las concesiones precarias vigentes resulta contraria a la defensa del bien común y a los principios de la igualdad de oportunidades que marcan las leyes, y solamente atiende a sus propios intereses. Deseamos convivir en una ciudad para todos y para ello trabajamos.

-Aplausos de los presentes

- 6 -

EXPRESIONES DE LOS SEÑORES CONCEJALES

Sra. Presidenta: Hemos concluido con el listado de los participantes de la audiencia pública. Los concejales van a ser uso de la palabra. Concejales Pulti, tiene la palabra.

Sr. Pulti: Señora Presidenta, muy brevemente. Al comienzo de la audiencia, el Subsecretario de Gobierno citó a Florentino Ameghino diciendo que “cambiaríamos de idea en la medida en que se adquieran nuevos conocimientos”, y yo creo que la audiencia pública de hoy es una incitación muy clara, muy honesta, muy objetiva a que se cambien varias ideas. No tengo ninguna duda que el brillo de la última exposición ahorra esfuerzos en las conclusiones, porque ha sido de una claridad meridiana. Yo pensaba citar por ejemplo a algunas referencias que hizo la representante del Colegio de Arquitectos, que insiste con una cuestión que se ha tratado en muchas oportunidades, desgraciadamente nunca sin llegar a buen puerto, cual es la de incluir esta problemática en el marco de una planificación general del desarrollo urbano. Indudablemente eso es un paso político inteligente que el Municipio debe adoptar. Y también es seria la advertencia que en ese sentido se hizo respecto de que el mejor diseño, está claro que este del transporte a nuestro juicio no lo es, pero aún si lo fuera, el mejor diseño, el mejor proyecto en sí, en la medida que no está concatenado, profundamente vinculado, en un concepto general de desarrollo urbano, puede no dar ningún fruto y al contrario puede dar los peores frutos. La última expositora ha recogido en el comienzo de su exposición, también esta cuestión. Nosotros queremos destacarla, tomando, haciendo propia la consigna que lanzara en el comienzo de la exposición y que recientemente citáramos al Subsecretario de Gobierno. Hay varias ideas que cambiar a partir de esta audiencia pública. Vamos a tomar, y en esta conclusión quisiéramos de parte nuestra destacar también el hecho de que no han habido expositores que avanzaran en la defensa del pliego que la mayoría aprobó -sin el consentimiento nuestro- en una sesión de días pasados en términos generales. No han habido defensores de ese pliego. No han habido quienes abundaran en las ventajas y en las conveniencias de ese pliego, ha sido unánime el conjunto de observaciones. En muchas oportunidades con los señores concejales hemos tenido controversias, incluso algunas con ciertos tonos elevados o hasta con cajas destempladas, respectos de cuestiones que aquí hoy también unánimemente se han recogido. La referencia al boleto diferencial, a ese castigo injusto que sufren los usuarios de la ciudad, la referencia al no pago y a la irregularidad que constituye ese no pago y a la admisión irregular, ese no pago del 3% del fondo de transporte que por motus propio han resuelto llevar adelante los señores de transporte, también ha sido recogido por los señores expositores en su totalidad diría yo. La exhortación a cumplir con la ley, que creo yo constituye una cuestión de sentido común, pero no está de más, al contrario está muy oportuna, enriquecedora, que surja de voces de vecinos, de fomentistas, de personas independientes, de colegiaciones profesionales, que son claras en ese sentido, y a las cuales a ninguna de ellas en ninguno de estos temas que estamos mencionando se les puede atribuir una intencionalidad partidaria o política. Ha sido también observada la quita de recorridos, la reestructuración que también aprobó la mayoría, impulsando el plan de gobierno que nosotros disentimos, como en estos otros puntos, porque ha quitado el servicio en muchos barrios, y ese es un dato que indudablemente tiene que ser tomado en cuenta, tiene que ser incorporado, y creo que estos conocimientos que hoy adquiere el señor Subsecretario de Gobierno debe incorporarlos al cambio de sus ideas con el Secretario de Gobierno y con el Departamento Ejecutivo respecto a lo que han estado impulsando. Ha sido muy coherente el planteo de los vecinos y todos sabemos que los vecinos no se reunieron en ningún lugar en una asamblea para fijar una línea de coherencia. Esto refleja muy claramente que esa coherencia surge de la experiencia que en la práctica social cotidiana, diaria, ellos la están viviendo, y podríamos decir en más de un caso, sufriendo. Creo que el pedido que se hizo en más de un expositor respecto de donde han surgido los fundamentos técnicos que fueron a dar con el pliego que se envió al Concejo Deliberante, nosotros lo hemos pedido en muchas oportunidades, hoy lo piden los vecinos y lo hacemos propio una vez más. Es necesario que se conozcan todos los estudios que forjaron la opinión que llevaron al pliego que hoy se somete por primera vez a una audiencia pública. Me parece que eso es absolutamente imprescindible. Y a propósito de la finalización, que en este caso me parece que no es imprudente que yo termine, está bien que yo termine en este punto, en todo caso las cosas tenemos muchas oportunidades de decir las, creo sin embargo que no ha sido eso prudente en todos los expositores, no se puede -como acá se dijo también- resolver esta cuestión ni dar por cumplido el paso como si fuera un paso burocrático, con la intervención acotada a cinco minutos, de gente que a todas luces desbordan conocimientos, desbordan experiencia social, desbordan aptitud para enriquecer este pliego, por lo cual el bloque de Acción Marplatense deja planteada la sugerencia de que ni por asomo sea esta la última audiencia pública respecto de esta cuestión, que deben hacerse varias antes de proceder a la aprobación final del pliego y

que ese pliego además tiene que tener una instancia de carácter científico, que acredite la presencia de los estudios que aquí han sido reclamados.

-Aplausos de la barra

Sra. Presidenta: Concejal Salas, tiene la palabra.

Sr. Salas: Creo que es importantísimo lo que hemos escuchado en el día de hoy en esta audiencia pública. Nosotros le diría que en el 90% de los temas hemos coincidido con los vecinos y con los colegios respectivos. Tenemos que decir que somos un bloque de sólo cinco concejales y que muchas de las cosas que hoy volcaron los vecinos también las hemos manifestado desde nuestra banca. Creemos que aún estamos a tiempo de reestructurar el transporte en beneficio de los usuarios, y esperamos –como bien decía el concejal Pulti- que esta audiencia pública haya servido para –siendo muy vulgar- abrir el juego, dar de nuevo, porque creemos que se puede generar un sistema muy superior al actual, que se puede generar un sistema brindándole al usuario un servicio de transporte superior a un precio menor. Y teniendo en cuenta que para nosotros lo que se está discutiendo hoy es un pliego, como bien lo decía el doctor Pannoni, se está discutiendo la selección del prestador y para nosotros lo fundamental es la reestructuración del sistema de transporte. Y lo decíamos en Colegio de Arquitectos en una charla que nos invitaron, que esto es como pedirle a un arquitecto que nos haga una casa pero no tenemos planos, y cuando nos preguntan cuál es la medida de la cocina le decimos que al tanteo, que la haga como quiera, de 20 metros, de 150. Y creemos que esta audiencia pública debe ser el puntapié inicial para cambiar algunas posturas, para escuchar a la oposición y para escuchar fundamentalmente a los vecinos, que supuestamente este pliego de reestructuración del transporte y fundamentalmente la reestructuración de los recorridos, había sido consensuado con todas las instituciones intermedias, y esto no es lo que refleja la audiencia pública del día de hoy, que esperamos que sirva para fundamentalmente rectificar algunas ideas que se han venido volcando, no sólo en este Concejo sino a través del Ejecutivo Municipal. Nada más.

-Aplausos de la barra

Sra. Presidenta: Concejal Fernández Puentes, tiene la palabra.

Sra. Fernández Puentes: Señora Presidenta, la preocupación, con el riesgo de la desprotección de la persona, del usuario, hoy se habló aquí de persona más que de usuario, si no logramos que la calidad sea la matriz de esto que estamos tratando que es un pliego que va a definitivamente a regularizar la relación que existe entre el Estado y el prestador de un servicio público. Digo la calidad porque rescato esto de los vecinos, su preocupación por la calidad, expresado en las frecuencias, expresado en los recorridos, expresado en la limpieza, expresado en las características del transporte. Y la calidad necesariamente tiene que estar ligada al control, más aún en un servicio como este que es casi monopólico. El Estado no es socio de la empresa privada cuando hablamos de la prestación de un servicio público. El Estado concesiona, delega en un tercero la prestación de este servicio público, y por lo tanto es su obligación garantizar que este contrato, que este vínculo, se dé en un marco jurídico que sea sumamente respetuoso de la legalidad, en vigencia hoy -tal vez no hace 30 o 40 años-. Pero hoy el imperativo que estamos recibiendo nosotros es avanzar decididamente en licitar el servicio de transporte. Con estos objetivos, con esta matriz, con esto que hemos escuchado hoy como objetivo de esa licitación. La licitación si usted quiere Presidenta como instrumento para lograr, ¿por qué?, porque por otra parte lo único que puede darle a esta relación contractual una estabilidad en el tiempo necesaria como para generar los cambios que necesita generar, porque esa es otra cuestión que recogimos hoy. La disconformidad, el descontento con algunas cuestiones no con otras pero sí críticas, críticas constructivas, críticas para mejorar. El servicio público de transporte de colectivos debe ser licitado, esto es una exigencia, es excluyente, es cumplir con la ley. Y debemos nosotros con el mandato que hemos recibido de los ciudadanos hacer, debemos trabajar en este pliego para hacer todos los cambios que sean necesarios, los aportes que sean necesarios porque queremos que este instrumento que vamos a utilizar, le sirva básicamente a ese marplatense que está parado en la esquina

esperando el colectivo y que siente que hoy tuvo posibilidad de expresarse y quiere resultados. Compartimos señora Presidenta esto que decía la señora que habló última, deseamos convivir en una ciudad para todos, es más deseamos, muchos soñamos convivir en una mejor ciudad para todos. Y por esto vamos a trabajar, nuestro compromiso es este, trabajar con los oídos bien abiertos y con el convencimiento que mucho de lo que se ha dicho hoy está siendo trabajado, mucho de lo que se ha dicho hoy necesita ser aún más trabajado. Gracias señora Presidenta.

-Aplausos de la barra

Sra. Presidenta: Concejal Baragiola, tiene la palabra.

Sra. Baragiola: Antes que nada como presidenta de la Comisión de Transporte del Honorable Concejo Deliberante quiero agradecer en representación de mis compañeros de Comisión a todas la entidades y particulares que han participado en esta audiencia. Seguramente no será la última, seguramente todos estos aportes que hoy tenemos realizados en esta audiencia, van a ser evaluados por la Comisión, la cual tiene la tarea a partir de mañana de comenzar a trabajar con todo lo planteado en el día de hoy y con todo lo que se planteará en el futuro con las reuniones que iremos generando, porque seguramente que cinco minutos es poco y es necesario reunirnos con la gente que ha planteado en esta audiencia su temario. De aquí en más agradecer también a los bloques que componen este Concejo, estar dispuestos a buscar un consenso mediante el trabajo, que seguramente generaremos día a día y buscar que en un tiempo más tener este pliego de transporte que hoy está en el Concejo Deliberante, plasmado con todas la ideas que hoy hemos recogido aquí y por otro lado buscar que realmente tengamos un pliego eficiente, un pliego que transmita a la gente la seguridad que hoy no les da el servicio de transporte que tenemos en la ciudad. Desde ya muchísimas gracias y seguramente que nos volveremos a ver en corto tiempo.

-Aplausos de la barra

Sra. Presidenta: Corresponde designar dos miembros para firmar el acta. Concejal Baragiola tiene la palabra.

Sra. Baragiola: Propongo al señor Hasbani

Sra. Presidenta: Concejal Romanín, tiene la palabra.

Sr. Romanín: Propongo al concejal Galarreta.

Sra. Presidenta: Quedan designados el concejal Galarreta y al señor Hasbani. No habiendo más asuntos que tratar se da por finalizada la audiencia pública.

-Es la hora 15:18

Elías Hasbani
P/ los expositores

Pablo Javier Galarreta
Concejal

Roberto Oscar Pagni
Presidente