



## **Honorable Concejo Deliberante**

### **Municipalidad del Partido de Gral. Pueyrredon**

**Presidencia:**

SÁENZ SARALEGUI, Guillermo Raúl

**Secretaría:**

TONTO, Juan Ignacio

**Subsecretaría:**

PÉREZ, Claudia Edith (a/c)

**Concejales Presentes:**

ARROYO, Guillermo Fernando  
BARAGIOLA, Vilma Rosana  
BONIFATTI, Santiago José  
CARRANCIO, Alejandro Ángel  
CARRARA, Marcelo Gabriel  
CIANO, Ariel  
CORIA, María  
FERNÁNDEZ, Marcelo Herminio  
GEMINIANI, Iván Lorenzo  
GONZÁLEZ, Angélica  
GUTIÉRREZ, Marcos Horacio  
LAGOS, Verónica Silvina  
LORIA, Mauricio Sebastian  
MARTÍNEZ BORDAISCO, Ariel  
MORRO, Mercedes  
RODRÍGUEZ, Claudia Alejandra  
RODRÍGUEZ, Daniel José  
RODRÍGUEZ, Mario  
SÁENZ SARALEGUI, Guillermo Raúl  
SANTORO, Marina Laura  
SÍVORI, María Virginia  
TARIFA ARENAS, Balut Olivar  
VEZZI, Natalia Paola  
VOLPONI, Guillermo

**Concejales Ausentes:**

SERVENTICH, Patricia Mabel (c/licitencia, reempl. por  
GEMINIANI, Iván Lorenzo)

## **Actas de Sesiones**

\*

**PERIODO 104°**

**- 3ª Reunión -**

**-1ª Sesión  
Extraordinaria-**

\*\*\*\*\*

**Mar del Plata, 22 de marzo  
de 2019**

**SUMARIO**

1. Apertura de la sesión
2. Decreto de reemplazo señora concejal
3. Decreto N° 1485
4. Decreto de Convocatoria
5. Declaración de urgencia e interés público

**DICTAMEN DE COMISIÓN****ORDENANZA**

6. Fijando los valores de la tarifa del boleto plano para el servicio de transporte público colectivo de pasajeros (nota 5-NP-19)

- 1 -

**APERTURA DE LA SESIÓN**

*-En la ciudad de Mar del Plata, Partido de General Pueyrredon, a los veintidós días del mes de marzo de dos mil diecinueve, reunidos en el recinto de sesiones del Honorable Concejo Deliberante, y siendo las 20:27, dice el*

**Sr. Presidente:** Con la presencia de veinticuatro señores concejales se da inicio a la sesión extraordinaria convocada para el día de la fecha.

- 2 -

**DECRETO DE REEMPLAZO SEÑORA CONCEJAL**

**Sr. Presidente:** Se deja constancia que con motivo de la licencia otorgada a la concejal Patricia Mabel Serventich se ha dictado, ad referendum del Honorable Cuerpo, el Decreto N° 98 para su otorgamiento e incorporación del concejal suplente Iván Lorenzo Geminiani.

- 3 -

**DECRETO N° 1485**

**Sr. Presidente:** A continuación invito a ver el video “Historias de Abuelas – La identidad no se impone”, trabajo realizado por personal del teatro Auditorium Centro Provincial de las Artes.

*-A continuación se proyecta el video mencionado.*

- 4 -

**DECRETO DE CONVOCATORIA**

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

**Sr. Secretario:** (Lee) “Decreto N° 99. Mar del Plata, 21 de marzo de 2019. Visto el expediente n° 1350-V-2019, y CONSIDERANDO: Que por el mismo, varios Señores Concejales han solicitado convocar a Sesión Pública Extraordinaria para el día 22 de marzo de 2019. Que los asuntos a tratar reúnen los recaudos exigidos por el artículo 68° apartado 5) de la Ley Orgánica de las Municipalidades. Por ello y de acuerdo con lo establecido en el artículo 73° del Reglamento Interno, el Presidente del Honorable Concejo Deliberante **DECRETA:** Artículo 1°.- Cítase al Honorable Concejo Deliberante a Sesión Pública Extraordinaria para el día 22 de marzo de 2019 a las 12:00 hs. a efectos de considerar la Nota n° 5-NP-2019 iniciada por la CAMETAP, quien solicita recálculo de la tarifa del servicio de Transporte Público Urbano de Pasajeros, que cuenta con Dictamen de Comisión. Artículo 2°.- Para el tratamiento del asunto incluido en el presente, el Honorable Concejo Deliberante deberá cumplimentar lo dispuesto por el artículo 68° apartado 5) de la Ley Orgánica de las Municipalidades. Artículo 3°.- Comuníquese, etc. Firmado: Guillermo Sáenz Saralegui, Presidente del HCD; Juan Ignacio Tonto, Secretario del HCD”.

- 5 -

**DECLARACIÓN DE URGENCIA E INTERÉS PÚBLICO**

**Sr. Presidente:** A efectos de dar cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 68°, apartado 5) de la LOM, corresponde declarar de urgencia e interés público el asunto incluido en la convocatoria. Sírvanse marcar sus votos: aprobado.

**DICTAMEN DE COMISIÓN****ORDENANZA**

- 6 -

**FÍJANSE LOS VALORES DE LA TARIFA DEL BOLETO PLANO  
PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO  
DE PASAJEROS  
(nota 5-NP-19)**

**Sr. Presidente:** Concejal Arroyo.

**Sr. Arroyo:** Señor Presidente, hemos llegado ya a estas horas avanzadas de la tarde-noche, después de once días de paro nocturno del transporte colectivo urbano de pasajeros de General Pueyrredon, conflicto que afecta a la comunidad toda y que nosotros debemos destrabar; somos los concejales de este Cuerpo Deliberativo quienes tenemos la potestad para hacerlo. En función de eso y ante la dificultad que se está viviendo, hemos estado en varias reuniones de Labor Deliberativa, y como presidente del bloque oficialista he mantenido varias reuniones con el Intendente Municipal y el mismo decidió enviar una solicitud a este Cuerpo a los efectos de intentar destrabar el conflicto, nota que le voy a hacer llegar a la Presidencia y que voy a solicitar se dé lectura por Secretaría. Gracias.

**Sr. Secretario:** (Lee) “Al señor Presidente del Honorable Concejo Deliberante, don Guillermo Sáenz Saralegui. Tengo el agrado de dirigirme a Ud. a los fines de poner en su conocimiento, y por su intermedio, al Cuerpo Deliberativo que preside, que el Departamento Ejecutivo Municipal solicita por la presente a ese Honorable Cuerpo la autorización para fijar la tarifa del transporte público urbano colectivo de pasajeros del Partido de General Pueyrredon en razón de la situación actual que atraviesa el citado servicio público de carácter esencial a raíz de las medidas de fuerza adoptadas desde hace 11 días por la Unión Tranviarios Automotor (Seccional Mar del Plata) durante la frecuencia nocturno y ante la inminencia de un paro de actividades por tiempo indeterminado del personal de las empresas concesionarias. De sancionarse, en el sentido indicado, una Ordenanza en la sesión extraordinaria fijada para el día de la fecha la decisión del Departamento Ejecutivo, se sostendrá en la atribución que establece el artículo 5º de la ley provincial 7466, modificada por la ley 12.953 y en mérito de los antecedentes legislativos en esta materia obrantes en esta Municipalidad. Sin otro particular, saludo a Ud. muy atte. Dr. Carlos Fernando Arroyo, Intendente Municipal”.

**Sr. Presidente:** ¿Concejal, usted quiere incorporar la nota leída a la nota 5-18, que es la que está en tratamiento?

**Sr. Arroyo:** Sí, señor Presidente, eso es lo que vengo a solicitar.

**Sr. Presidente:** En consideración la moción realizada por el concejal Arroyo: aprobada. Concejal Carrara.

**Sr. Carrara:** Gracias, señor Presidente. Desde el bloque queríamos hacer un racconto de cómo fue el camino administrativo de la nota 5-NP-19, donde la CAMETAP solicitaban la readecuación de la tarifa plana del transporte colectivo de pasajeros, que –como es normal- se trató en la Comisión de Transporte y Tránsito y, como es habitual también, se solicitó el informe correspondiente a la dependencia municipal pertinente. Luego que llegó el informe, se trató en Comisión con la presencia de los funcionarios del área correspondiente, se debatió y finalmente se votó un despacho donde se proponía que el valor de la tarifa fuera de \$18,81. Luego pasó a la Comisión de Legislación y en el transcurso de ese trámite administrativo hubo reuniones convocadas por el Ministerio de Trabajo en las cuales estuvieron los empresarios, los trabajadores de la UTA y el Departamento Ejecutivo y el Concejo Deliberante, estuvimos presentes en dos oportunidades. Escuchamos las voces de presentes en esta situación particular y la última de las reuniones fue en la Presidencia del Concejo Deliberante. Finalmente, en la Comisión de Legislación de la semana pasada se aprobó este último despacho hasta llegar al día de la fecha. Queríamos dejar plasmado cuál fue el trabajo que se llevó a cabo estos dos meses con este expediente en particular, tratado en la Comisión de Transporte y luego en la de Legislación. Gracias, señor Presidente.

**Sr. Presidente:** Concejal Tarifa Arenas.

**Sr. Tarifa Arenas:** Gracias, señor Presidente. Después de poco más de ocho horas por fin arrancamos esta sesión, donde lamentablemente se le va a meter una vez más la mano en el bolsillo a los vecinos. De alguna forma tenemos que hacer un repaso de cómo terminamos en esta situación y esta situación es parte de las consecuencias de la política económica nacional. Esta política económica decidió de un momento a otro eliminar los subsidios, total, que pague la gente, que paguen los usuarios del transporte público. En la provincia de Buenos Aires nos encontramos con que la primera idea de la Gobernadora era trasladar los subsidios a los Municipios los que no tuvieran los recursos suficientes se los iban a trasladar directamente a la gente. No es extraño que hubiera carteles arriba de los micros que decían “Que no te saquen el subsidio, que el boleto se va a \$40”, el que anda en colectivo seguramente los ha visto. Cuando uno creyera que el Intendente, jefe político de la ciudad, debiera defender a los marplatenses y batanenses porque para eso se lo votó (o al menos uno cree que es la intención que tuvo en su momento), el Intendente en lugar de salir a pelear para que no se eliminen los subsidios o se aumente o se garantice un volumen importante para que el boleto no tenga que aumentar, les pidió a los legisladores que aprobaran el Presupuesto, un Presupuesto de ajuste por supuesto. Tenemos en la ciudad de Mar del Plata, varios legisladores nacionales y provinciales que quieren ser representantes de los marplatenses también; ahora, en la Nación la única que votó en contra de ese Presupuesto de ajuste fue la diputada Fernanda Raverta; en Provincia el único que votó en contra fue el diputado Rodolfo Iriart.

Tenemos ahí para ir viendo quiénes son los que dicen representar a la ciudad, que tienen voz y voto en Nación y en Provincia, pero votan a favor de un Presupuesto de ajuste, que de alguna forma garantiza esta eliminación de subsidios. Después, hay otro elemento a tener en cuenta que es el estudio de costos. Cuando trajeron el mismo, los técnicos dijeron “el número es \$18,90, no va a ser más ni va a ser menos”. Nos dijeron que los subsidios van a ser de 650 millones de pesos, que es lo mismo que recibimos el año pasado, que no va a haber más y que el Intendente no iba a aportar un peso a ese volumen de subsidios. Pero de golpe nos encontramos con que, un par de semanas después y luego de un par de reuniones de la Comisión de Transporte que se suspendieron, se pasó a cuarto intermedio, luego se convocó formalmente a la Comisión y de golpe se suspendían las reuniones en las cuales se debía discutir y trabajar sobre el transporte público de General Pueyrredón. Ese es otro elemento a tener en cuenta, hasta ahora lo único que se ha discutido es el precio y ver si se juntan las voluntades para aumentar ese precio pero de la política de transporte, nada, cero discusión al respecto. Volviendo a las reuniones, luego de un par de reuniones suspendidas de la Comisión de Transporte, apareció un nuevo estudio de costos. Este nuevo estudio de costos plantea sorpresivamente \$18,81.=, nueve centavos menos. Creo que eso es tomarle el pelo al usuario, decirle que ese estudio de costos está bien, que no deja lugar a dudas. Hay un punto que siempre lo mencionamos porque tiene unos valores que necesariamente se debe corregir, que no tiene que decir ese valor que está porque el pliego claramente lo que nos pide que se haga en el estudio de costos es que se determine cuánto cuesta el servicio y cuánto cuesta cada kilómetro de ese servicio. Entonces nos dicen que los 10.000 km cuestan alrededor de \$4.800.=, o sea, \$0,48.= el km. De alguna forma, Presidente, el costo en ese punto sale \$0,68.=, o sea, veinte centavos más. ¿Por qué no corrigieron ese punto en lugar de corregir los otros que no sabemos qué corrigieron pero les dio nueve centavos menos? Así con una infinidad de puntos. Por ejemplo, las cubiertas. ¿Quién de los presentes pueden decir “che, los empresarios van a pasar siempre el precio más bajo? Nadie, es el revés, ¿qué empresario te va a pasar el precio más bajo en un estudio de costos? El empresario nos pasa alrededor de \$14.300.= por cubierta; el Ejecutivo dice que sale \$16.800.=, \$2.500.= más. Y quieren que nosotros confiemos en este estudio de costos y pongamos las manos en el fuego y digamos que está bien hecho. Cuando nosotros pedimos la documentación respaldatoria o pedimos datos concretos o las fuentes de información, nos dijeron “búsquenla en Internet” y hasta se ofendieron porque dijeron “estás dudando de nuestra profesionalidad”. Nosotros no estamos dudando, señor Presidente, pero tenemos derecho a acceder a esa información pública para después pararnos frente al usuario y decirle que hicimos nuestro trabajo, corroboramos cada punto del estudio de costos y esos son los valores, no hay otros. Pero así como están dadas las cosas, es muy complejo poder explicarle al usuario que las cubiertas para el Ejecutivo salen 16.800.= y para el empresario salen \$14.300.=; que en el punto “Lavado y Engrase” hay veinte centavos más. Hay más cosas, Presidente. La forma en que se fundamenta, leyes que no son, hay un montón de cosas más. Ahora nos encontramos con la noticia de la delegación de facultades. Esta delegación de facultades también nos hace un poco de ruido porque entendemos que para modificar el despacho que están planteando no necesitan una mayoría simple. Una cosa es que en las Comisiones se discuta un aumento de boleto y otra cosa distinta es que se discuta una delegación de facultades; en Comisión se discutió un aumento, lo aprobaron ustedes. Distinto sería si hoy hubiera un despacho en minoría que proponía la delegación de facultades; sería un caso distinto. Y además, en esta delegación donde supuestamente se va a respetar a rajatabla la forma en que se calcula o dice el pliego se tiene que calcular la tarifa, que es la misma que nosotros cuestionamos, señor Presidente. ¿Cuál va a ser la diferencia? Que el Intendente va a tener un cheque en blanco, que hoy garantizan algunos bloques políticos (UCR, Acción Marplatense) que va a usar este mismo estudio de costos, que no brinda la documentación respaldatoria, el mismo que nos genera dudas. Esa es la herramienta que le están dando al Intendente y que nosotros vamos a votar en contra, señor Presidente. Porque de alguna forma entendemos que la delegación de facultades implica un aumento, señor Presidente, que va a estar ajeno al control de los concejales. Nosotros, señor Presidente, creemos que esto es consecuencia de algo muy importante. Este año vencen los pliegos y no es una noticia nueva; no se hizo absolutamente nada desde Cambiemos para trabajar y mejorar el servicio de transporte público. Desde 2016 empezamos a presentar distintas iniciativas en aras a mejorar el transporte: cambio de recorridos, información arriba de las unidades, etc. En 2017, el concejal Gutiérrez presentó un proyecto pidiendo que el Intendente no prorrogue y que llame a licitación, en forma clara y precisa. Arrancamos el 2018 sin ninguna reacción y como nosotros queríamos discutir mejoras en el servicio presentamos un proyecto para trabajar y abrir las puertas del Concejo Deliberante y que los actores que tuvieran ganas de trabajar en este sentido vinieran al Concejo Deliberante. Así nació la Mesa de Trabajo Viajé Mejor, donde juntamos algunos elementos para poder trabajar en la mejora del transporte público. ¿Qué nos dijeron en el medio? “Nosotros no vamos a prorrogar, vamos a llamar a licitación” y así nos tuvieron con todo ese cuento. El anterior aumento de boleto a éste que se está tratando hoy, un concejal de Cambiemos puso como condición que mandaran los pliegos para votar el aumento, ni siquiera eso cumplieron. Es más, dijeron en los medios que había presentado un anteproyecto de pliego y nunca mandaron nada, Presidente. Un mes después, presentaron el anteproyecto y en la gacetilla de prensa decía exactamente lo mismo que decía en octubre; simplemente cambió que una vez sí presentaron formalmente el pliego. ¿Por qué menciono esto? Porque el pliego dice cómo debe ser el servicio pero también dice cómo vamos a sostener ese servicio. El pliego vigente es el que permite que cuando el empresario se levantó un día y sienta que la ecuación financiera no da pueda venir al Concejo Deliberante a pedir un aumento y pareciera que nosotros terminamos siendo una suerte de Ministerio de Trabajo definiendo las paritarias de los trabajadores con los empresarios, cuando la tarea de los trabajadores es reclamarle a los empresarios y la tarea de Ejecutivo es ir y reclamar a los empresarios que garanticen la prestación del servicio. No somos nosotros los que tenemos que intervenir en esa ecuación. Nosotros lo que tenemos que garantizar es que el estudio de costos que salga de este Concejo Deliberante sea claro, transparente y cristalino. Por eso nosotros, señor Presidente, vamos a votar en contra de esta delegación de facultades, que es un aumento de boleto. Nada más por ahora.

**Sr. Presidente:** Concejal Coria.

**Sra. Coria:** Gracias, Presidente. Un poco quería agregar, siguiendo el hilo de la presentación que hizo el presidente de la Comisión de Transporte, que en base a eso y tal cual lo hemos anticipado en las reuniones mantenidas en el día de hoy que estamos proponiendo una modificación en el texto del proyecto. Una modificación que estamos alcanzando en este momento por la cual –algo anticipó el concejal preopinante- nosotros estaríamos “autorizando al Ejecutivo a fijar la tarifa del boleto del transporte público de pasajeros desde la promulgación de la presente hasta el 1º de diciembre de este año de acuerdo a lo que indiquen los estudios técnicos económicos, según la metodología establecida por la Ordenanza 16.789”. Cabe recordar que la metodología enmarcada en esta Ordenanza es la que nosotros tomamos como punto de referencia cada vez que tratamos el tema del cálculo de la tarifa, no la presentación que se realiza sino justamente la aplicación de esta Ordenanza, que es lo que dice el pliego vigente. Este proyecto prevé en el artículo 1º lo que leí, el artículo 2º establece que “el Departamento Ejecutivo establecerá la modalidad por la que se procederá al incremento autorizado mediante el artículo 1º y un artículo 3º que establece que “el Departamento Ejecutivo remitirá en forma trimestral al Honorable Concejo Deliberante un informe escrito que deberá contener determinados ítems” que luego se pueden leer por Secretaría, pero que tiene que ver con la cantidad de kilómetros recorridos, etc, con consultas que muchas veces surgen cuando nosotros analizamos alguna solicitud. Estamos pidiendo que sea acompañada esta modificación. Entendemos algunas de las consideraciones y que esta discusión sobre el estudio de costos parece que nunca termina de zanjarse, pero nos parece que en este momento esta modificación que estamos planteando sería la alternativa viable para salir de una situación en la que están inmersos los vecinos de la ciudad. Antes de esta situación, nosotros ya veníamos debatiendo y tratando de cumplir con lo que establece la Ordenanza en cuando al cálculo de costos. Así que esta es la modificación es la que estamos proponiendo que sea considerada y que finalmente sea sancionada.

**Sr. Presidente:** Bien. Si ningún otro concejal va a hacer uso de la palabra, ponemos a votación ...Concejal Fernández.

**Sr. Fernández:** Gracias, señor Presidente. Me quedé esperando porque pensé que iba a haber alguna otra consideración desde el oficialismo, no solamente quedarnos con esto. No obstante esto, quiero hacer uso de la palabra respecto de este tema y de por qué llegamos a esta instancia un día viernes –día no habitual de sesiones del Concejo Deliberante-, por qué llegamos a una sesión extraordinaria en el marco de un paro nocturno sostenido por las empresas hace ya once días, por qué llegamos a esta tarde-noche en la que los choferes agremiados en UTA han iniciado un paro a partir de las 18 horas. Las razones principales pasan por las desprolijidades a las que nos tienen acostumbrados los concejales que integran el oficialismo. Estas desprolijidades que ponen en serios aprietos a muchos vecinos porque lamentablemente las formas en la que se trata un expediente donde se le fija un valor a un servicio público no son claras, no son transparentes y han merecido innumerables objeciones por parte de los bloques que no somos oficialismo, inclusive serias objeciones de concejales oficialistas que han impedido llegar a una votación con la mayoría con que cuentan, que son 13 votos. Todos sabemos que, si quisiera, el oficialismo tendría los votos para aprobar un aumento de tarifa; no obstante eso, felizmente uno ve que hay unas cuestiones que se ven en los expedientes que nos merecen críticas porque tenemos certezas cuando estamos tratando un expediente en el que fijamos un determinado valor al boleto. Las referencias que tengan que hacerse hacia el Bloque de Acción Marplatense tienen que ir siempre dirigidas a un bloque que intenta de representar de la mejor manera a los vecinos, que se ha hecho cargo de una gestión municipal durante ocho años y quienes integramos orgullosamente este bloque jamás hemos rehuído a los debates, nunca nos levantamos del recinto y más cuando tenemos que hablar del valor del boleto. Pueden recordar desde que estoy sentado acá los que integramos este bloque jamás nos levantamos y nos retiramos cuando teníamos que hablar y fijar el valor del boleto y hoy una vez más vamos a llegar a esta instancia en la que se está debatiendo como cuestión de fondo una delegación de facultades que lamentablemente ha tenido sus idas y venidas. Como dije al principio de este uso de la palabra, quiero referirme al expediente. Ya hablé de las desprolijidades en cuanto al tratamiento en Comisiones que no se realizaron en día y hora, expedientes inclusive que habiendo estado con Comisión asignada no eran puestos en el orden del día, en su momento contamos con la presencia de los funcionarios pero cada vez que vienen los funcionarios a contarnos de qué manera elaboran el estudio de costos nos quedan un sinnúmero de preguntas que no son respondidas. Quiero dejar en claro que hay distintas maneras de hacerse de la información para llegara al valor definitivo del boleto, de las distintas maneras uno puede ir a buscar información de un estudio de costos porque estamos hablando de valores de mercado. Uno puede ir a un comercio a preguntar, tenemos la posibilidad también que desde Internet, podemos googlear poner determinado artículo y obtener un valor asignado. Pero respecto a la prestación de un servicio basta con usarlo de vez en cuando y escuchar a las personas que lo utilizan todos los días, y también preguntar a las personas que viven en lugares donde hay muchas complicaciones con la prestación del servicio y que nos la manifiestan. Hoy hay algunos datos que son muy importantes y que son relevantes, estamos hablando de un servicio público que implica miles de millones de pesos que pagan, por un lado, los usuarios que usan el transporte público y, por otro lado, una cantidad de centenares de millones de pesos que aportaba el Estado Nacional hasta el año pasado y hoy lo está aportando la Provincia. Los datos que podemos obtener y que son muy importantes sobre la nota 5-NP-19 y que son los datos relevantes que nos brinda la tarjeta SUBE desde su universalización desde el mes de noviembre del año 2016, uno puede acceder a la página del Ministerio de Transporte e ingresar al link de transporte y se puede ver datos que tiene que ver con el servicio de transporte que brindan a las 5 empresas concesionarias en el partido de General Pueyrredón. Estos datos que uno pude cotejar tiene otros dos datos que son complementarios a los que uno puede ver en la pagina del ex Ministerio. Son las solicitudes que hacen los empresarios cada vez que nos ingresan los pedidos, tiene datos que le dan un sustento a su reclamo y como dijo un concejal, uno entiende que en eso el que quiere aumentar algo va a poner los costos que sean cotejables pero tal vez muy pocas veces vaya a poner el valor menor que pueda conseguir

en el mercado. Cuando hablamos de datos que sirven de inicio al tratamiento de un expediente, uno encuentra que a partir de la información que hay en la página de la tarjeta SUBE, y a partir del cotejo del pedido que hace la CAMETAP y el estudio de costos, hay algunos datos que nos llaman poderosamente la atención y que en todo caso por esa misma razón, pedimos que sean corregidos. Lo planteamos cuando vinieron los funcionarios y para que cualquiera lo pueda seguir cuando repasa esa nota 5-19, al que fue agregada un pedido que entró por la Secretaría de Gobierno el mismo expediente, quiero hacer el repaso de algunos datos que son significativos y algunos ya se han hecho referencia. La Cámara de Empresarios del Transporte Automotor al inicio de la nota, en la página 9, después de las consideraciones y las comparaciones que hacen con otros valores tarifarios de distintas ciudades del país (que en algún momento me gustaría hacer las comparaciones con las ciudades más importantes, cómo es el servicio en esas ciudades más importantes que no podía decir que tiene un paralelo significativo con la ciudad de Mar del Plata en cuanto a cantidad de habitantes), la CAMETAP nos dice que durante el año 2018 tuvieron ingreso por boletos pagos de \$1.043.682.000.- porque hubieron –lo dice la CAMETAP en su nota- 91.720.000 pasajeros que pagaron el boleto. Este dato de los pasajeros es muy importante, porque tiene una directa relación en el momento de poner un índice que es el que se divide al final de toda la cuenta, empezamos con estos datos y al final la dividimos por el número que nos da la cantidad de pasajeros y la cantidad de kilómetros recorridos. Las dudas están al inicio del expediente, están cuando uno habla de pasajeros que pagan el boleto, la CAMETAP nos dice que son 91.720.000 y sorpresivamente el estudio de costos que nos remite el Ejecutivo nos dice (a pesar de lo que dicen los empresarios) que los pasajeros que pagaron el boleto fueron 90.521.328, es decir, una diferencia entre la nota de la CAMETAP y el estudio de costos de 1.500.000 pasajeros, que no están contabilizados por parte del estudio de costos del Ejecutivo. Ese estudio de costos también nos dice que en contraposición a lo que nos dijeron los empresarios que tuvieron ingresos por \$1.043.000.000 y la Municipalidad, a través de las personas que elaboran el estudio de costos nos dicen que ingresaron \$953.000.000. Acá estamos hablando de una diferencia de \$90.000.000 que el Municipio dice que no deben ser contabilizados porque los empresarios no los recibieron. Primera pregunta y por supuesto sin respuesta. Así llegamos con este expediente al día de la fecha y así llegamos porque los concejales no oficialistas manifestamos nuestras dudas que no fueron respondidas, y concejales del oficialismo con la misma duda dijeron que tampoco pueden votar un expediente que arranque de esta manera. De las contestaciones que nos mandaron después, ninguna corroboró porque en algún momento nos dijeron que los empresarios tomaban un número sin IVA y luego resulta que en el estudio de costos la Municipalidad misma nos dice que los \$953.000.000.- los tomó como recaudación bruta. La CAMETAP dice: “En el año 2018 recorrimos 36.678.000 kilómetros con cada una de las frecuencias”; el municipio nos dice: “Las empresas recorrieron 36.200.000 kilómetros”. Estamos hablando de una diferencia de 400.000 kilómetros, que en todo caso podría ser debidamente aclarada en el marco del expediente. Las preguntas que quedan siempre flotando es que las frecuencias mínimas por línea que deben recorrer las empresas de acuerdo a la ordenanza que rige el sistema y las modificatorias habla de que todas las empresas cumplirían a la perfección los servicios si recorrieran 36.126.000 kilómetros. Esto lo digo porque los empresarios dicen que toman el dato SUBE con una corrección de un 5% a diferencia de acuerdo a lo que han venido recorriendo; la Municipalidad nos dice que vamos a tomar nada más que el 2% porque es lo que dice la Ordenanza 16.789. Ahí recorremos la Ordenanza 16.789 y tomamos este ítem para usarlo como referencia. Esto no nos cierra, señor Presidente. Como he dicho en numerosas oportunidades, creo que nadie que hable con vecinos de la ciudad va a hablar que el sistema de transporte público funciona perfecto, nadie va a decir que los vecinos están contentos con las frecuencias que se cumplen, nadie va a encontrar un vecino que está bueno porque a la noche sigue circulando lo colectivos, porque las Ordenanzas los obliga a que así sea y el valor que están pagando también les impone esa obligación, porque es un valor directamente relacionado entre el valor de la tarifa y el servicio que deberían prestar las mismas. Cualquiera que tenga algún vecino conocido en el barrio Parque Palermo, Parque Hermoso, Nuevo Golf, Las Dalías, La Herradura, barrios que han quedado esperando durante el año 2018 y en algunos casos esperando más de un mes, que el colectivo cumpliera con el recorrido que se había interrumpido con el mal estado de las calles, va a decir que el servicio es bueno. En algún caso me tomo el tiempo de ver qué significa “frecuencias incumplidas” y para que tengamos una idea, cada vuelta completa de cada empresa son 50 kilómetros, cada frecuencia incumplida en una hora son 50 kilómetros, son 33 líneas las que circulan, y si una sola frecuencia se incumplieran por todas la línea estaríamos hablando de centenares de miles con solamente un incumplimiento. Hemos recibido reclamos de vecinos que a la noche no saben a qué hora viene el colectivo porque la aplicación “¿Cuándo llega?” no funciona y los barrios que hice referencia lo han reclamado y hasta notas han hecho que están en tratamiento. Vamos a otros datos, que también tienen relevancia en un estudio de costos que motivan que hagamos muchas preguntas y que lamentablemente esas muchas preguntas en la mayoría de los casos quedan sin respuestas. A fojas 10 de la nota 5-NP-19 podemos tomar los datos que nos envía la CAMETAP al momento de pedir el aumento. Dice “Pago más caro de lo que pagaba en el último estudio de costos que nosotros mandamos”, el estudio de costos que estuvo en tratamiento en el año 2018 y que motivó un aumento escalonado a partir de agosto y después de noviembre. La CAMETAP nos dice “estoy pagando más caro el aceite de motor, el lubricante, la grasa que utilizo para la caja de cambios, y el lubricante de la caja de dirección”. Dice también que el aceite del motor, lo estoy pagando más caro porque ahora el litro me sale \$59.-El estudio de costos del Ejecutivo, a fojas 65) dice “el aceite de motor vale \$84.- no vale \$59.00.- como dice la CAMETAP, vale más caro. Por eso tenemos que aumentar el boleto. Los señores concejales entienden que estas preguntas que hacemos es porque uno las puede visualizar en el expediente, ese expediente, que tiene un número final del \$18.81.- ese expediente que generó dudas y preguntas que generó a los concejales no oficialistas le generó algún concejal del oficialismo. La CAMETAP nos dice: “El lubricante para la caja de dirección me sale \$57.70.-; para la Municipalidad al estudio de costos le sale \$84.90.- más caro en un sistema que tiene 421 vehículos y que circula frecuencias por un total de alrededor de 36.000.000 de kilómetros. La verdad que es este caso estoy más cerca –que muchas veces le creo poco- de la CAMETAP que al estudio de costos y por eso son las preguntas. Cuando hablaban del lubricante para la caja de cambios y diferencial, la CAMETAP nos dijo

“nosotros queremos un aumento porque el valor de ese lubricante es de \$62.- el litro; la Municipalidad dice que vale \$81.60.-. La referencia a los neumáticos también es significativa, lo dijo el concejal Tarifa Arenas, y cuando hablamos de millones de pesos, hablamos de 421 vehículos y de 6 neumáticos por vehículos, es decir 2.526 neumáticos. Acá también estoy más cercano a creer a la CAMETAP que nos paga \$14.300 y no como si lo fuera a comprar yo en donde en una gomería me van a vender el mismo neumático a \$16.800, la diferencia que yo tengo que comprar uno y ellos tiene que comprar 2.526 a lo largo del año, por eso estoy más cercano a creerle a ellos que el valor era menor. Para tranquilidad hoy no tenemos los choferes en la barra, pero para que tomemos nota de esto. El estudio de costos -porque la CAMETAP nos pide un aumento- tiene la consideración de cantidad de choferes que no se condice con ninguna información, ni del mismo expediente ni de los expedientes que iniciamos para tener certezas de la información que brindan las empresas al momento de obtener los subsidios por parte de Provincia este año, y hasta el año pasado del Ministerio de Transporte. Nosotros consideramos en el estudio de costos para dar un aumento 1.052 choferes, multiplicamos 421 x 2.05 con doce años de antigüedad. La Municipalidad, al momento de contabilizar los seguros por ART, nos habla de un total de personal asegurado de 965 personas, no 1.052 y para sumar a la cantidad de personal que tienen las empresas en relación de dependencia, nosotros contabilizamos 8 empleados de mantenimiento, más 17 empleados administrativos, más 12 que son los inspectores que es el personal de tráfico, eso da un total de 1.093 empleados. El estudio de costos que nos manda la Municipalidad -y lo pudimos cotejar después con los formularios 931 que constan en otro expediente- habla que el total de las empresas es de 965, tal cual nos dice a otra foja el estudio de costos. El que entre a la página de [argentina.gov.ar/transporte](http://argentina.gov.ar/transporte) van a obtener la información rápidamente y pueden cotejar empresa por empresa el número es siempre más cercano a los 965 que a los 1093 con toda la antigüedad que nosotros le incluimos cuando le ponemos un valor a la tarifa. Con esto digo que la diferencia es renta para las empresas, o contabilizada al momento de cumplir con los pagos que nos vienen reclamando el personal de la UTA por las sumas que se les adeudan esos \$5.000.- en dos tramos y el porcentaje que le corresponda de aumento por paritarias. Llego hasta aquí con otra observación. Uno de los datos que motivó la corrección del \$18.90.- a \$18.81.- fue porque varios nos preguntamos qué pasaba con el personal terciarizados, todos entendemos a qué nos referimos cuando hablamos de personal terciarizado cuando la CAMETAP dice “personal terciarizado” y cuando el estudio de costos dice con las mismas palabras personal “terciarizado” acá están mirando el mismo diccionario o equivocado o están escribiendo de distintas maneras, pero en esto coinciden lo que dice el estudio de costos con la CAMETAP en la palabra “tercerizado” y también coinciden con el estudio que le pide al Municipio que le pague en concepto de gastos que son \$36.000.000.- al año, que tuvieron una corrección porque había unas facturas que fueron objetadas y depuse motivó ese descuento de \$18.90.- al \$18.81.- Otra consideración – que no quiero dejar pasar de ninguna manera- es que a pesar que hemos reclamado y que nos parece que es un error en el cálculo, en la forma de volcarlo, a pesar de todas las veces que se ha hecho de esa manera, creo que hoy más que nunca debemos tener en claro -por lo menos de nuestra parte- que persistir en contabilizar 421 vehículos como si todos fueran 0km es una ganancia excesiva a los empresarios (que con todo lo que dije acá de diferencia ya podrían haber pagado a sus choferes ya hace unos cuántos días) y le garantizamos una renta exorbitante. Voy hacer un detalle más allá que está escrito, porque todos debemos tomar nota que al momento de generar una renta, de acuerdo lo que dice la Ordenanza, los beneficiamos de dos maneras a los empresarios porque la Ordenanza que regula el sistema - que es la 16.789- dice que la renta debe contabilizarse con un 7% de ganancia; quienes realizan el estudio técnico encontraron un lugar de la biblioteca que existe y está vigente una Ordenanza que dice, a pasar de lo que dispone la que regula los pliegos, de que los empresarios en vez del 7% tienen que tener el 11% de ganancia. El 7% de ganancia sobre colectivos que fueran todos 0km no es lo mismo que el 11% sobre colectivos que fueran todos 0km. Como se pude ver a fojas 9, se habla de vehículos que tienen distintos modelos, voy a repasar los primeros 4 para que se tomen nota: 63 son 2018, 51 son 2017, 46 son 2016, 35 son 2015, 36 son 2014, y 72 son 2013. Solamente descontándole algo y reconociéndole como que todo fuera en 2017 creo que todos estaríamos hablando de 421 vehículos con por lo menos un \$1.000.000.-; estaríamos hablando de una suma sideral, digo sideral para el bolsillo de los vecinos que tiene que pagar el boleto a fin de cuentas, porque nosotros somos los que votamos el aumento. En varias oportunidades en el tratamiento de expedientes y siempre recurriendo a la información valiosa que nos brindan las páginas a las que tenemos acceso que es información que proviene de las declaraciones juradas que llegan desde los Municipios y que provienen de los datos que brinda el Ministerio del uso de los fondos públicos, hablamos de los subsidios. La nota de la CAMETAP dice en la página 9 -que es la del inicio de este estudio de costos- “nosotros recibimos o contabilizan \$788.000.000.- en subsidios”; el estudio de costos que nos manda el ejecutivo municipal habla de \$650.000.000.-. Cuando uno habla de lo que recibieron las empresas durante el año 2018 tenemos que tener en cuenta que este monto que reciben las empresas es un proporcional al valor del boleto y en el año 2018 fueron más los meses que el boleto valía \$9.85.- que los actuales \$13.55.-; en agosto valió \$11.56.- y en noviembre recién valió \$13.55.- la proporción hizo que en el año 2018 la empresas recibieran \$650.000.000.-. En el mes de febrero cuando entras este pedido y este estudios de costos de la Municipalidad, quienes son visionarios del futuro y por eso piden el aumento a la CAMETAP porque dicen que no quieren complicarle la vida a la ecuación financiera de las empresas (que son quienes realizan el estudio de costos) ya sabían que con el boleto a \$13.55.- en el mes de enero de este año, las empresas estaban recibiendo \$65.000.000.-. Siempre hacen proyecciones de los aumentos, de la proyección hasta del dólar, la proyección de las sumas no remunerativas que van a recibir, todas esas proyecciones las hacen pero cuando hablan de los datos duros, los que son significativos para ponerle un poquito de equidad al valor del boleto, ya se olvidan de las proyecciones y ahí hablan de lo pasado, hablan de enero de 2018 y estamos en enero del año 2019. Para esta fecha ya sabemos que recibieron \$65.000.000.- en enero y \$69.000.000.- en el mes de febrero en conceptos de subsidios. La división que hacen en una cuenta cuando hablan de los kilómetros recorridos y de los subsidios, el Ejecutivo nos dice que las empresas recibieron \$650.000.000.- en el 2018, la divido por la cantidad de kilómetros recorridos y el número me da \$17.00.- al valor total, y ahí le tengo que descontar \$17.00.- por kilómetro al valor de toda al suma que estuve haciendo. Llegan al monto de los subsidios, hablan de las proyecciones

de aumento y cuando hablan de los subsidios hablan del año 2018, cuando el boleto valía \$9.85.- \$11.56.- y \$13.55.- Se olvidan de lo que tiene a la vista porque ya viajaron a La Plata para firmar un acuerdo con la Provincia, ya saben los montos que recibieron mínimamente este año. Si el boleto no aumentara y nos quedáramos con el \$13.55.- ya con la proyección con los meses de enero y febrero, estaríamos hablando de una cantidad neta de subsidios para las empresas de \$804.000.000.-, no \$650.000.000.-. Esto lo quiero dejar absolutamente claro, porque cuando se fije el valor de la tarifa porque hay inflación este año, porque hay una paritaria y porque el dólar también cambia, las cuentas de quienes elaboran el estudio de costos en la Municipalidad nunca consideran para el futuro lo que ya saben, y que les va a bajar el valor del boleto. Con los meses de enero y febrero, valor del boleto a \$13.55.- las empresas ya saben, el Estado Municipal y los concejales también que las empresas como mínimo van a recibir \$804.000.000.- y no \$ 650.000.000.- como dice la nota del expediente. Este estudio de costos que nos manda el Ejecutivo tiene además en esa nota un agregado, que también quedó flotando porque hay un expediente que todavía debería ser considerado en algún momento, que es una nueva nota que una vez más nos sorprenden los empresarios un boleto a \$24.-. Hoy les decía que la nota del estudio de costos de los empresarios mencionaba que los pasajeros que pagaban que eran 91.720.000.- (lo dijeron en la nota 5 a fojas 9), el estudio de costos de la CAMETAP ingresando el 12 de febrero dice que no eran 91.700.000 de personas que pagaban el boleto, eran 90.521.000, tal cual dijo el estudio de costos del Ejecutivo. Corrigieron la cantidad de pasajeros y el número es exactamente igual al que nos mandó el Ejecutivo Municipal en la contestación de ese estudio de costos. Las empresas dijeron, en el estudio de costos que motiva la nota 5 para fijar el valor del boleto a \$ 18.81.-, que recorrieron 36.678.000.- kilómetros; eso nos dice la nota 5 a fojas 9. La nueva nota agregada una vez más corrige el número -acá debo decir oh, sorpresa- y el número es exactamente igual al que nos manda el Ejecutivo Municipal con el estudio de costos para poner el valor del boleto a \$18.81.-. Las empresas dicen “ahora me di cuenta que recorrí 36.228.000.- kilómetros” y el estudio de costos del Ejecutivo dice que “las empresas 36.228.000.- kilómetros”. El número es exactamente igual. Por eso estas dudas que hoy las planteamos y que motivan que critiquemos el desarrollo del estudio y tratamiento de este expediente porque ni siquiera el cotejo con nada nos cierra. Lo único que sabemos es que hay inflación, que el dólar es más caro que cuando pusimos el valor del boleto a \$11.56.- y luego \$13.55.-; son dos datos que los sabemos y que la paritaria de este año de alguna manera debe ser considerada responsablemente por quienes tenemos que levantar la mano y fijar un valor del boleto. Eso lo sabemos, lo tenemos muy en claro, pero las dudas quedan flotando lamentablemente, señor Presidente, porque cuando se corrige yo no sé por qué razón pero tanto el estudio de costos como la CAMETAP cuando se ponen de acuerdo, la verdad que no aclaran más porque oscurecen. Corrigen la cantidad de pasajeros y dicen la empresas de la CAMETAP en esa nota que no está considerada -la de \$24.-) “nos dimos cuenta que los pasajeros que pagaron el boleto eran 90.521.000”. Ahora lo que se olvidaron de corregir en esa nota -por el corte y pegue será- es que la recaudación es exactamente la misma \$1.043.000.000.-, no lo corrigieron. Uno mira el expediente hasta que tuvo tratamiento, hasta que tuvo un despacho -sacado realmente con fórceps- y que motivó las dilaciones que llegamos a la fecha por supuesto. Pero cuando vemos cómo aclaran entre pedido y pedido, cómo buscan un nuevo valor del boleto, ni la CAMETAP ni la Municipalidad -ni siquiera poniéndose de acuerdo en el número fino- aclaran absolutamente nada, señor Presidente. Las correcciones que se hagan, los montos que se utilicen, la diferencia que nos genera a nosotros cuando uno coteja los kilómetros recorridos, cuál sería el valor si uno también considerara no solamente el diagrama de frecuencias cumplidas o incumplidas. Son preguntas que van a quedar flotando en este proyecto de Ordenanza en el que se le está cediendo las facultades al Ejecutivo. Hoy queda pendiente una pregunta que es cómo se controlan los kilómetros, señor Presidente. Nosotros preguntamos en un expediente para que nos digan cuál es la fuente de la que se toman los kilómetros recorridos, porque es imposible que la CAMETAP nos diga un número -en este caso 36.228.329 kilómetros recorridos durante el año 2018- y que el Ejecutivo nos diga que es exactamente igual. Porque al número neto de recorrido de los kilómetros, la Municipalidad utiliza el 2% -que le suma- para llegar a los 36.228.329 kilómetros y la CAMETAP cuanto corrige hace el mismo número pero nos dice en la nota (y también lo dice en la foja 9) que el factor de corrección de ellos o sea lo que le sumo en exceso por los kilómetros improductivo es del 5%. O sea que la CAMETAP le suma el 5% de kilómetros improductivos y el Municipio el 2% y al número que llegan, es el mismo. ¿Cómo no vamos a tener preguntas para hacernos, señor Presidente? ¿Por qué decimos que el valor del boleto no tiene que ser de \$18.81.-? Hoy cuando hablaba de la diferencia de tomar todos vehículos cero kilómetros y decir “veamos como son las cuentas entre el 7% de ganancia como dice la Ordenanza y el 11% que encontramos en alguna Ordenanza que todavía está vigente” y también para que tomemos nota señor Presidente del empobrecimiento que le hemos generado a la empresa, ese 4% de diferencia con lo que nosotros lo hemos gratificado de ganancia por sobre lo que dice la Ordenanza en el año 2018 solamente, debemos contabilizar que la diferencia esa es de \$95.620.000.- a favor de las empresas; después lo diluimos con los boletos que se pagan, con los kilómetros recorridos. Para finalizar, señor Presidente quiero dar lectura una vez a lo que dice la Ordenanza 16.789 y solicito permiso para leer señor Presidente. Cuando se llega a la tarifa técnica con este recorrido en el que intenté dejar en claro que nosotros intentamos estudiarlo seriamente, intentamos hablar con claridad para que todos comprendan por qué tenemos la posición que tenemos, por qué hacemos las preguntas que nos hacemos y que ponemos a consideración de los demás concejales y al Ejecutivo mismo. La tarifa técnica que derivó en \$18.81.-, se llega casi al fila de la Ordenanza y antes de hablar de las obligaciones que tienen las empresas de acuerdo a las frecuencias, dice en unos de sus párrafos finales ese número de \$18.81.- “al tratarse la fórmula anteriormente transcripta de la adoptada por el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, y siendo la misma confeccionada en base a servicios del Gran Buenos Aires, y a fin de adaptarla al sistema de transporte de General Pueyrredon, al resultado final de \$18.81.- se le descontará el 15%”. Eso es lo que dice la Ordenanza al final, que es lo que nosotros pedimos, que se haga esa cuenta y que entiendan que creyendo todo cada uno de los ítems a los que hicimos referencia, el valor definitivo del boleto nunca puede ser actualmente \$18.81.- señor Presidente porque la Ordenanza indica otra cosa. Además esta la dejamos para después, porque entiendo que para esta altura de los acontecimientos y del paso de estos meses del año, tanto quienes elaboran el estudio de costo,

como el Intendente Municipal, como los que nos paramos acá en Luro e Hipólito Yrigoyen cuando entramos y bajamos del auto, vemos y el que quiera prestar atención, presta atención. Y se va a dar cuenta que hay un número importante de vehículos que brindan el servicio de transporte público que tiene publicidad en la luneta trasera, y también hay un número importante de colectivos -alguno he tomado- que tienen publicidad interna, que se ha podido cotejar que son muchos los que también tienen publicidad interior. La Ordenanza dice a continuación de lo que dije de este descuento del 15%, y esto lo vamos a dejar para después para la consideración de los equipos técnicos porque tienen los datos efectivos. Uno puede hacer un repaso de las líneas a las que hemos visto acá, parándonos media hora en Luro e Hipólito Yrigoyen y tomando nota, diciendo el color del vehículo, luneta con publicidad, o anotando cuando me subo alguna de las líneas digo "este tiene publicidad interior". Publicidad interior y publicidad exterior que no fue considerada para nada por quienes deben ser los controladores y los que autorizan la publicidad. Porque el Ejecutivo Municipal cuando nos mandan el estudio de costos el 13 de Febrero corrigen a pedido de la Comisión de Transporte, un estudio de costos que ya fijaba un monto de \$18.90. El 13 de Febrero el Ejecutivo que tiene las oficinas en la calle Independencia y Roca, que uno imagina que cada vez que entran a la oficina debe pasar algún colectivo que tiene publicidad en la luneta y si sos el controlador te debería llamar la atención. Yo imagino eso, capaz que equivocadamente, o capaz que no, capaz que miran al piso y no se dan cuenta. También me imagino cuando están tomando mate o café miran a la ventana y también se dan cuenta que hay colectivos que tienen publicidad en la luneta trasera. Y como son los que autorizan y los que deben descontar valores, o por lo menos darnos certezas a los concejales que debemos levantar la mano, también debería haber sido considerada, si no el 13 de Febrero, el 15 de Febrero cuando nos volvieron a mandar alguna otra corrección a pedido del presidente de la Comisión de Transporte. Señor Presidente, el párrafo al que hago referencia y que lo vamos a dejar a consideración para que luego se coteje dice que "en caso de existir subsidios o ingresos de publicidad autorizados, se los tomará como ingresos adicionales y serán disminuidos de los costos de la tarifa técnica". Hasta acá llego, señor Presidente, con las apreciaciones por ahora, es para dejar sentado que miramos con ojo crítico y que realmente queremos lo mejor para las empresas, porque realmente queremos aportar a la sostenibilidad, pero queremos también garantizar que los chóferes y quienes brindan servicios a cada una de las empresas cobren en término y como corresponde sus sueldos. También, y por sobre todas las cosas si se me permite señor Presidente, estamos muy preocupados por que el Partido de General Pueyrredon tenga un servicio de excelencia. Si nosotros no somos claros, si nosotros no nos ponemos un poquito del lado del usuario, esto no va a pasar o se va a seguir dilatando como ha pasado hasta ahora, en donde se ha tenido la oportunidad de debatir claramente que servicio queremos y que este Ejecutivo ha dejado pasar la oportunidad. Solamente las iniciativas que han llevado adelante y de las que hemos participado en varias reuniones los señores concejales, nos permiten hacer aportes en el marco de esa jornada. Porque ni siquiera en ese pliego que nos mandaron -y como se hizo referencia también- en forma tardía tomaron las Ordenanzas con modificaciones que hemos propuesto, o que muchos de los concejales hemos propuesto han sido consideradas. Gracias por ahora, señor Presidente.

**Sr. Presidente:** Gracias concejal. Tiene la palabra el concejal Ciano.

**Sr. Ciano:** Gracias, señor Presidente. Tal como lo anticipara oportunamente mi compañera de bloque, la concejal Mercedes Morro y como anticipáramos en las largas discusiones y conversaciones en la reunión de presidentes de bloque, no vamos a acompañar este proyecto de Ordenanza. Entendemos y por supuesto que comprendemos, sabemos que hay inflación en nuestro país, sabemos que eso es responsabilidad del gobierno nacional, sabemos que lamentablemente durante el año pasado tuvimos un record de cerca de 50 puntos de inflación. También sabemos que en varias oportunidades se ha debido ajustar la tarifa del transporte público de pasajeros, pero este no es el momento indicado para hacerlo. Lo planteamos hace 4 meses cuando también se discutió el mismo tema, señalamos que el Gobierno Nacional que encabeza el Presidente Macri, había aumentado las tarifas de forma absolutamente extraordinaria y esto golpeaba a cada uno de los vecinos, no solo de General Pueyrredon sino de todo el país. Planteamos asimismo la incongruencia del Intendente Arroyo, que el día que ganó las elecciones dijo que iba a bajar las tasas y no lo dijo siguiendo el "teorema de Baglini", es decir cuando estaba lejos de alcanzar el poder que uno lo puede entender, sino no que lo dijo la misma noche, aquí cerca, cuando festejaba haber ganado la elección dijo que iba a bajar las tasas Municipales y lo que ha hecho ha sido aumentarlas de manera exponencial en estos tres años. Y como siempre decimos y sostenemos como oposición responsable, entendemos que hay que tomar decisiones de este tipo muchas veces. Pero insistimos en que este no es el momento, y la delegación de facultades que se va a votar va a implicar que el Intendente Arroyo aumente el boleto de colectivo, con lo que no estamos de acuerdo. Entendemos que está lejos del sentido común, lo que creemos que va a hacer el Intendente Arroyo y el responsable es él de lo que sucede en la ciudad. Es el responsable político. Es quien no ha podido solucionar una cuestión que ya lleva once días, es quien hoy en última instancia ha solicitado esta delegación de facultades, y es el Intendente Arroyo el responsable de lo que pasa en la ciudad. En consecuencia, señor Presidente, nosotros entendemos que aumentar el boleto es no tener en cuenta la realidad que viven los vecinos y por eso votamos en forma negativa.

**Sr. Presidente:** Gracias, concejal. Tiene la palabra el concejal Boniffati.

**Sr. Boniffati:** Gracias, señor Presidente. Este pedido de delegación de facultades al Intendente Municipal para que sea él el que aumente el boleto, no es sólo eso. También de alguna manera, señor Presidente, es un pedido para avalar la política de transporte del Gobierno. Hace pocos días, en la Comisión de Transporte cuando se discutió la prórroga, decíamos que la política de transporte del Intendente Arroyo fracasó. Fracasó en el momento en el que sabiendo que licitar el transporte público de pasajeros es un proceso que lleva por lo menos un año y medio de tiempo, no mandaron el pliego con un año y medio de anticipación al vencimiento de los contratos. La política de transporte del

Intendente Arroyo fracasó cuando 45 días después que mandaron el pliego, mandaron una prórroga de 3 años. Pero también la política de transporte del Intendente fracasa cuando a un estudio de costos, a pedido de un concejal, se le sacan tres facturas, se le agregan dos facturas y además tampoco pueden garantizar que ese concejal después acompañe la propia solicitud de aumento. También fracasa cuando nos tomamos el trabajo de analizar el pliego que sí se envió muy tarde, pero se envió, y es un corte y pegue del año 2005, que casi no ha recontactado ninguno de los pedidos de la sociedad civil y no tiene rasgos de modernización ni de cambio del corazón el sistema de transporte. Señor Presidente, creemos que acompañar este aumento del boleto, acompañar esta delegación de facultades, es de alguna manera también avalar la política de transporte del Intendente Municipal, que como lo dijimos en aquella oportunidad y hoy con todas las letras es un fracaso y por eso no vamos a acompañar lo que hoy se nos solicita.

**Sr. Presidente:** Gracias, concejal. Tiene la palabra el concejal Mario Rodríguez.

**Sr. Rodríguez:** Gracias, señor Presidente. Ya es muy tarde, hemos iniciado con mucho retraso esta sesión extraordinaria, pero quisiera decir dos o tres cosas porque me siento obligado a hacerlo en función de dejar bien sentada mi posición al respecto. Pero además puede ser la última vez que creo y ojalá que discuta este tema en el Concejo Deliberante en función de los mandatos que se vencen en el mes de diciembre. A mí me ha tocado transitar ocho años en este Concejo Deliberante -termino mi segundo mandato el 10 de diciembre de este año- me ha tocado votar a favor de aumentos de boleto, me ha tocado votar en contra, me ha tocado votar a favor siendo oposición y siendo oficialismo. Siempre lo hice conforme a lo que entendía que era lo mejor para la gente. Nunca es grato votar un aumento de boleto, es un tema muy sensible que suma una complicación más a las que tienen los vecinos de nuestra ciudad. Ahora, cuando se dice que este no es el momento, ¿cuándo es el momento?, ¿cuándo vamos a tratar este tema? Yo escucho a la gente, hace once días que no hay servicio nocturno y por supuesto que deberíamos haber tomado una decisión antes de que ese paro nocturno se diera, pero hace once días que la gente está esperando que nosotros les demos una respuesta. Hoy a ese paro nocturno se suma el paro decretado de manera absolutamente irresponsable a las 18:00 horas; no era necesario. Ya venían sufriendo los usuarios, los vecinos de nuestra ciudades un enorme trastorno aquel que iba y venía del trabajo o de estudiar, aquel que abría un comercio o lo cerraba, aquel que tenía que ir a un horario no habitual para nosotros, pero si habitual para él para desarrollar su tarea de trabajo diaria y al cual le hemos complicado su vida y su economía familiar. Si este no es el momento para hablar de este tema y solucionarlo esta noche, ¿cuándo es el momento? En este momento ningún marplatense que usa el transporte público de pasajeros puede hacerlo, ni ahora, -y si no lo resolvemos- ni durante toda la noche. Recién a las 6:00 de la mañana van a poder algunos acceder a ese transporte, ¿Y este no es el momento? Por supuesto que debería haber sido hace unos días atrás, por supuesto que este conflicto no debería haber existido, por supuesto que la delegación de facultades si no estaban los consensos habría que darla y habría que haber aceptado hace varios días atrás. Pero estamos metidos en este conflicto y a nosotros la gente nos eligió para que le resolvamos los problemas. Y hoy el mayor problema que tiene la gente es que no puede transitar por la ciudad. Ustedes han visto la cantidad de gente que camina y camina a la madrugada y a la noche porque no tiene como llegar a su trabajo o a su lugar de estudio ¿Lo han visto? ¿Lo hemos visto? ¿Somos concientes de donde estamos parados, de la necesidad de resolver hoy este tema? ¿Tenemos real conciencia de esto? ¿O porque nos movemos de otras formas no tenemos conciencia de esto? Por supuesto y vuelvo a decir, nunca es grato votar un aumento o ceder facultades, el propio Intendente Arroyo debe ser conciente y me parece que hoy lo ha entendido porque el votó en su momento esta delegación de facultades en 2014 con el gobierno anterior. Tengo la desgracia y el que habló en ese momento por Agrupación Atlántica no fue el Intendente, fue en ese momento el concejal Cano. Planteando y por supuesto esta situación, que a nadie le es grato -vuelvo a decir- pero había que resolver una situación y acá se habla del “teorema del Baglini”. El “teorema de Baglini” es bueno que lo refresquemos, habla de la responsabilidad y de las distintas formas de responsabilidad que tiene uno estando en la oposición y estando en el oficialismo. Pero cuando llegamos a este momento en el cual tenemos hace once días a la ciudad sin servicio nocturno, la verdad que todos tenemos algo que hacer al respecto. Hay algo que es muy duro para nosotros, que es ceder las facultades aunque le estemos poniendo condiciones para que el Ejecutivo haga lo que nosotros no supimos, no pudimos, o no quisimos hacer. Pero hay algo que es mucho peor que es no poder llegar al trabajo, no poder llegar al lugar de estudio, eso me parece que lo tenemos que poner en la balanza. Ustedes saben que en algunos casos hemos sido muy críticos y hemos participado por ejemplo de jornadas de trabajo, donde planteamos la necesidad de que desde la Provincia y desde la Nación se tuvieran en cuenta estas situaciones, de que la quita de subsidios de la Nación trasladándose a la Provincia iba a obligar a que la Provincia no se hiciera cargo (en realidad la Provincia podría haber tenido otra actitud) y se la trasladó a los Municipios. Ahora también hay que recordar que algunos plantearon con dramatismo y por suerte no se cumplió, que esa transferencia de subsidios a los Municipios iba a implicar en General Pueyrredon un aumento de la tarifa entre \$30.- y \$40.-. Por suerte no se dio, ese augurio no fue tal, sino hoy estaríamos hablando de otra situación. Nosotros en este tema hemos tenido como Bloque de la Unión Cívica Radical acuerdos y desacuerdos, porque cada uno sabe lo que tiene que hacer, entiende de la mejor manera posible el momento de una decisión trascendente como ésta. En el 2014 votamos dividido, en esta ocasión teníamos diferencias, pero hemos podido procesar esas diferencias y entendimos que lo más saludable, lo más inteligente, era hacerle comprender al Ejecutivo que tiene que aceptar la cesión de facultades que hoy estamos entregándole. Pero además hemos planteado la necesidad de que se informe debidamente en qué instancia está el servicio que estamos brindando. Porque como lo dijimos en más de una ocasión, cualquier aumento por mínimo que sea es caro si el servicio es malo. Entonces hoy necesitamos claramente saber dónde estamos parados. Y es por eso que estamos planteando algunas cuestiones que tiene que ver con transparentar, o por lo menos informar debidamente desde el Ejecutivo para terminar con estos informes de costos distintos que llegan, un informe de costos que nunca apareció por parte del Secretario de Hacienda que iba a tirar por la borda todo lo anterior. Necesitamos que el Ejecutivo efectivamente nos dé un informe certero de dónde estamos parados. Pero además le

estamos exigiendo al Ejecutivo, que nos envíe un listado de las sanciones que les han aplicado a las empresas, porque a veces siento que desde el Departamento Ejecutivo se tiene más en consideración las necesidades de los empresarios que las necesidades de los usuarios. Se habla mucho de garantizar la rentabilidad de las empresas y no se habla nada, o poco y nada de si esta la gente en condiciones de pagar estos aumentos. Si la capacidad contributiva de los vecinos de nuestras ciudades, dan como para este aumento que estamos discutiendo en el día de hoy. Por eso es que hemos incorporado esto, para que efectivamente se nos diga si a estas empresas que nos han tomado de rehenes, o han tomado de rehenes durante la noche a los vecinos de la ciudad, van a ser o han sido efectivamente sancionadas, multadas. Porque ellos tienen obligaciones, porque no son empresas privadas, son empresas que están disfrutando de una concesión que nosotros les hemos dado de un servicio público. Y tiene una obligación, deberían haberla ejecutado esa obligación de garantizar servicios mínimos, y si no el Ejecutivo Municipal debería haber planteado servicios de emergencia. No puede ser que no se actúe durante once noches que el servicio no se brindó. Por eso es que nosotros hemos acompañado a esta cesión de facultades, como lo hicimos en 2014 algunos votando en contra, otros votando a favor estas solicitudes al Departamento Ejecutivo. Vuelvo a decir, señor Presidente, nunca es gratis esto, siempre la crítica va a venir haga lo que uno haga. Nosotros no nos podemos ir esta noche sin haberle solucionado el tema a la gente -por costoso que sea la decisión que vamos a tomar- por la necesidad que tienen los vecinos de recuperar ese servicio. Por supuesto que por eso hemos avanzado en darle al Ejecutivo la herramienta, pero también poniéndole condiciones que tienen ver con los estudios técnicos que se han elaborado y estas condiciones adicionales de las cuales hablé. Pero hoy tenemos que resolver este tema, la gente no está pudiendo ir a trabajar, gente no está pudiendo ir a estudiar, ir y volver del estudio, ir y volver del trabajo, tenemos que tomar nota de lo que implica como trastorno en la vida familiar de cada uno estas situaciones. Por eso, señor Presidente, nosotros desde la Unión Cívica Radical como dijo nuestro miembro informante, Cristina Coria, vamos a acompañar la cesión de facultades en los términos en los cuales hemos consensuados.

**Sr. Presidente:** Gracias, concejal. Tiene la palabra el concejal Carrancio.

**Sr. Carrancio:** Gracias, señor Presidente. Quiero hacer algunas acotaciones con respecto a lo que se ha venido debatiendo acá en el recinto. La verdad que más allá de que yo ya había fijado una posición al momento del tratamiento en las Comisiones, hoy nos encontramos con una situación nueva. Un hecho nuevo, que es una modificación del despacho que venía de la nota original que planteaba un escenario nuevo, que es la delegación de facultades al Ejecutivo sujeto a determinadas cláusulas o condiciones. La verdad que me parece que nadie de los veinticuatro concejales que estamos acá -y comparto lo que decía el concejal Mario Rodríguez- quiere ver a una ciudad con un paro del transporte público de pasajeros. Y también comparto lo que recién decía el concejal Rodríguez cuando haciendo -obviamente de manera figurada- una analogía de que hay una situación de rehenes. La verdad que yo también lo veo de esa manera, hay muchos rehenes, están de rehenes los usuarios y creo que también nosotros a veces nos sentimos rehenes en algunas situaciones acá en este Concejo al momento de tomar estas decisiones que son difíciles. Y somos rehenes porque tenemos que salir en una suerte de garantes de una paritaria que a veces nos excluye, o mejor dicho que no nos es propia, en eso me parece que a veces es difícil. Obviamente hay que entender que la situación hay que resolverla, creo que acá todos los que tenemos el espíritu es encontrar una solución en donde se pueda encontrar un justo equilibrio entre las necesidades empresariales para poder afrontar la prestación del servicio, también no castigar en demasía el bolsillo de los usuarios que utilizan este servicio que en su gran mayoría es gente que tiene dificultades de poder afrontar estos gastos de transporte y por ahí no tiene la suerte de poder utilizar otros medios porque no tiene los medios económicos. Por eso a mí me parece que hay que ser responsables y hay que ser cuidadosos. Hay algunas cuestiones y condiciones en las cuales yo estuve leyendo la proposición de despacho que hay en cuanto a la delegación de facultades y nos encontramos ante una delegación que por ahí -como decía también Balut- plantea una suerte de cheque en blanco a las autoridades y sujeto a algunas condiciones como que los aumentos deberían darse en virtud de un estudio hecho por el área técnica pertinente. Estudio que, si prestamos atención a toda la serie de inconsistencias e irregularidades que la verdad que llaman la atención y hemos encontrado en la comparación, que muy bien y concienzudamente ha hecho el concejal Fernández, nos encontramos que estamos dando una posibilidad de un aumento futuro en lo que corre del resto del año, a un estudio técnico que acá se ha demostrado (y nadie ha salido a rebatir los cuestionamientos que planteaba el concejal Fernández) con casos en que el estudio técnico que hace el Ejecutivo termina siendo superior en costos al que plantea el propio empresario, lo cual el condicionamiento que estamos dejando para que se pueda hacer un futuro aumento, no ahora o cuando sea hasta que termine la fecha impuesta, va a surgir de un estudio que está siendo cuestionado y nadie ha salido a defender. En ese sentido, a mí me plantea muchas dudas la posibilidad de poder plantear hoy esta delegación de facultades. Por eso yo, en varias de las reuniones que habíamos tenido, planteaba que me parecía que había que trabajar un poco más esta solución que podíamos encontrar, obviamente me parecía una muy buena noticia que el Intendente decidiera ponerse al frente de la problemática y haya salido a tratar de resolverlo, y me parecía que en esta decisión que tomó en este día porque la verdad que era algo que notas periodísticas se había mostrado contrario a esta posibilidad y ahora hoy tomó una decisión que a mí la verdad me parece también acertada porque un Intendente no puede mostrarse ajeno o abstraerse de la situación de un paro de once días que teníamos en la ciudad. Ahora, me parece también que había otras herramientas para poder llegar a un resultado y que el Intendente también tiene otra fuerza al momento de sentarse con las partes involucradas y poder plantear una posible resolución que nos deje un manto mayor de claridad en un montón de cuestiones y también en el procedimiento que va a venir. Porque ahora la verdad que nos encontramos que no sabemos cuáles pueden llegar a ser los futuros estudios de costos que pueda potencialmente haber, con un estudio muy cuestionado y que nadie ha salido a defender, la verdad que no escuché a nadie que le contestara las inconsistencias que planteara en algunos casos el concejal Tarifa Arenas y en otros casos el concejal Fernández, y en ese marco me parece que el Intendente podía haber conseguido quizás una posibilidad de

rever un poco más la cuestión, mostrar mayor transparencia, mayor claridad al momento de terminar esta cuestión, y celebrando la posibilidad de un involucramiento más activo en esta cuestión, darnos a nosotros por ahí una posibilidad de unos días más para poder resolver alguna cuestión y llegar a una posible solución, por lo menos en mi humilde opinión, creo que mucho más justa y más cercana a las necesidades de la gente que creo que es lo que nos estamos encontrando hoy. Es cierto por ahí lo que se dijo acá, de que nosotros tenemos que pensar en todos los usuarios de colectivo que hoy ven afectadas sus posibilidades de utilizar el transporte público. Ahora, me parece que tampoco podemos caer de rehenes ante cada posible paro o ante una amenaza de paro nosotros tengamos que salir a resolver una paritaria que, vuelvo a decir, creo que nos es ajena. Por estas cuestiones que estoy planteando, me parece que hoy -por lo menos a mi criterio- no están dadas las condiciones para poder acompañar la delegación de facultades y desde ya voy a adelantar mi voto negativo a este expediente. Muchas gracias.

**Sr. Presidente:** Concejal Claudia Rodríguez.

**Sra. Rodríguez:** Señor Presidente, nosotros vamos a solicitar permiso para abstenernos, pero como nunca rehuimos a la posibilidad de debatir porque es lo que hemos hecho todos estos días y toda la jornada de hoy, por supuesto como entendíamos que en una sesión pública es donde se tenía que dar el debate, lo vamos a hacer, y vamos a argumentar esta abstención. Ha hecho el concejal Fernández un racconto importante en relación a que estamos convencidos que hay un estudio de costos que no refleja la realidad, por todos los detalles que el concejal dio a conocer; como bien se dice, tampoco se rebate eso desde el oficialismo. Ahora, siempre todos los análisis que hacemos aquí tienen, además de los fundamentos técnicos, los fundamentos políticos, y es allí donde nosotros vamos a fundamentar esta situación porque creemos claramente que se ha perdido mucho tiempo, se han perdido un montón de días. Días que quizás a nosotros no nos tienen grandes consecuencias, pero que han tenido graves consecuencias para los vecinos de Mar del Plata y de Batán que durante once noches no pudieron contar con el servicio público del transporte. Señor Presidente, nosotros creemos que hay una gran irresponsabilidad de la alianza gobernante, creemos que Cambiemos en Mar del Plata es el responsable de esto, ya no hacemos un distinguo entre Ejecutivo y Deliberativo, aquí hay una fuerza gobernante que llegaron para hacerse cargo de la ciudad, que le prometieron a los vecinos de Mar del Plata y Batán que se iban a hacer cargo de la ciudad y que les iban a permitir vivir mejor. Nosotros entendemos que aquí se han cruzado (como también lo hemos dicho públicamente) todas las internas palaciegas y el que estuvo todo el día acá en el Palacio habrá visto la infinidad de reuniones de pasillo y demás, lo cual es legítimo, no me estoy asustando de eso, pero atravesaron esas cuestiones y se tuvo más prioridad en eso que en la necesidad de que Mar del Plata tuviera normalizado su transporte público. ¿Por qué lo digo así? Esta historia empieza para el Ejecutivo el 25 de enero cuando el Intendente dice que va a vetar un aumento excesivo en el precio del boleto. Después el 18 de febrero habla de los costos políticos, y acá justamente es donde hace el propio Intendente la diferenciación. Habla de la oposición y dice “es muy fácil desde la oposición decir qué hay que hacer mientras uno es gobernante; lo que pasa es que no quieren pagar el costo político”. Entonces ahí nos hace ver claramente que aquí el problema era que nadie quería pagar el costo político. Nosotros creemos que gobernar la ciudad es hacerse cargo de todas las situaciones priorizando a quienes representa y quienes lo eligieron. Después, el Intendente dice que la facultad no es de él, nos trata a los concejales de celosos, hace una serie de consideraciones, después hace consideraciones de otro tenor, después el Intendente dice que el aumento del boleto no debe exceder los \$18,81.- y dice al final “si la cosa se pone más complicada, veremos si podemos tramitar algún subsidio”. Es decir, hace un comentario como de vecino “che, capaz que en algún momento podemos tramitar algún subsidio”. Esa es la seriedad que se le ha dado al tratamiento del pedido de aumento por parte de los empresarios. Bueno, nosotros creemos, señor Presidente, que alguien le tiene que poner algún parámetro para que esto pueda volver a la normalidad. Muchos aquí sabemos cómo puede terminar esto, tenemos experiencia aquí, hemos tenido situaciones que se han vivido en este Concejo Deliberante, que han vivido concejales y funcionarios de distinto tipo, dirigentes políticos y demás en relación a situaciones hasta violentas que se han vivido aquí. Así que todos sabemos cómo puede derivar esto y en qué puede terminar. Bueno, no se puede poner a nadie de rehén en esa situación. Ahora, esas responsabilidades nos caben, nosotros no queremos ser cómplices de aquellos que creen que se puede poner a la ciudad en un caos y que no pasa nada. Porque pasa y cuando le pasa a la ciudad nos pasa a todos, no importa en qué lugar estemos, si estamos en el Ejecutivo o en el Deliberativo. ¿Por qué era necesario e importante que llegara acá una nota del Intendente pidiendo que se le deleguen las facultades? Porque también hay otro contexto político no menor, que es que el propio Intendente le ha hecho unos cargos al Concejo Deliberante y ha dicho que el mismo se excede en sus funciones, y está judicializado ese tema. Entonces, para alguien que había dicho públicamente que no iba a aceptar facultades, a este Concejo Deliberante era necesario que le llegara ahora un pedido finalmente de delegación de facultades. Lamentamos que el Intendente se haya tomado once días para tomar la decisión que tendría que haber tomado hace once días atrás; lo lamentamos profundamente porque en el camino se quedaban los vecinos en las esquinas con poca información, con nada de conocimiento, se quedaban las personas que querían ir al trabajo, las personas que están buscando trabajo, las personas que necesitan urgentemente un servicio médico y tienen que ir hasta el hospital y que no contaban con el servicio de transporte público. Mar del Plata no necesita más caos, ya tiene bastante Mar del Plata, tampoco soporta que más de 900 personas que dependen del transporte público no puedan ver mejorado su salario porque justamente si hay algo que le falta a Mar del Plata son personas con salario que puedan consumir aquí y la cuestión de la crisis económica sea distinta. No necesitamos más sectores deprimidos o sin salario o más comerciantes que ven cómo tienen que bajar las persianas o más empresas medianas, chicas y grandes que también están sufriendo una grave crisis económica, devenido de las políticas de gobierno que Cambiemos representa, que el gobierno de Cambiemos ejecuta. Esas responsabilidades no se las pueden endilgar a nadie. Señor Presidente, nosotros tenemos el convencimiento que tenemos, ya lo ha explicado claramente el concejal Fernández, por eso no vamos a bajar la responsabilidad que tenemos del control, vamos a seguir siendo controladores para que este proceso sea totalmente transparente. Por eso adherimos de alguna

forma a lo que se le pide en las condiciones de cómo se van a delegar las facultades. Y vamos a seguir insistiendo porque tenemos en virtud de pedidos de informes que ha hecho el concejal, las otras consultas que en algún momento nos las van a tener que decir. Nos van a tener que decir cómo impacta la publicidad en el costo de boleto, la publicidad que explota hoy la Cámara de Empresarios del Transporte. Nos van a tener que decir definitivamente cuántos son de verdad los kilómetros que se recorren, los boletos que se cortan, los subsidios que se perciben. De eso no vamos a dejar de decir cosas, no vamos a dejar de ejercer ese control, porque también forma parte de nuestras responsabilidades. Nosotros creemos que este gobierno de Cambiemos en Mar del Plata, el Intendente Arroyo, su Secretario de Gobierno, los funcionarios de Transporte, han perdido la oportunidad histórica de quedarse con un logro importante, que era verdaderamente cambiarle la vida a los marplatenses y batanenses confeccionando unos nuevos pliegos de transporte. No lo hicieron. No había otra oportunidad, no era el gobierno anterior que lo podía hacer, ni va a ser el gobierno que viene, porque el que viene lo que va a heredar va a ser la precariedad, va a ser la prórroga de unos contratos a estos mismos empresarios, entonces tampoco el contexto futuro va a ser el mejor; el ideal, va a ser otro. Se perdieron la oportunidad histórica. Hace más de un año, señor Presidente, que Acción Marplatense tiene presentado un proyecto para constituir una comisión mixta de elaboración de los pliegos, que debía tener representantes del Deliberativo, del Ejecutivo, de las instituciones intermedias, de todos los vecinos de Mar del Plata y Batán opinando, proponiendo qué modificaciones había que hacer, de todas aquellas instituciones y empresas que nos pudieran decir cómo podíamos efectivizar la tecnología para aplicarlo a un moderno y mejor servicio público. Ese expediente está -como por supuesto muchas de las cosas que nosotros hemos dicho y propuesto- totalmente olvidado, creo que ni tratado. Señor Presidente, se dijo acá que los vecinos están inmersos en esta problemática; no coincidimos: a los vecinos los sumergieron en esa situación, los vecinos no se pueden responsabilizar de eso, los vecinos son los que necesitan el transporte público. Si a nosotros nos preguntan ¿confían en el estudio de costos? No. Aunque parezca contradictorio, ¿confían en el Ejecutivo? No. Estamos esperanzados en que hoy después de todas estas horas de debate y de situaciones, hoy la alianza gobernante entienda que tiene que gobernar, que la alianza gobernante tiene que hacer lo que dijo que iba a hacer que es acompañar al Intendente a gobernar la ciudad de Mar del Plata. No terminó el proceso de los cuatro años de mandato, se les termina el 10 de diciembre, bueno, hasta el 10 de diciembre tienen que hacerse cargo de todas las situaciones. Por eso hoy, después de decir todo lo que hemos dicho en relación al estudio de costos y demás, nosotros vamos a pedir nuestra abstención porque creemos que nosotros no somos responsables de lo que le pasa a los vecinos en materia de transporte público, que nosotros sí tenemos la posibilidad de controlar y no nos queremos perder la oportunidad de seguir controlando para seguir diciendo lo que hemos dicho hasta ahora, denunciando si es necesario lo que tenemos que denunciar, y apelamos a que esto que ha ocurrido hoy sea solamente el punto inicial para que la alianza gobernante de Cambiemos haga lo que tenga que hacer hasta el 10 de diciembre en Mar del Plata. Nada más.

**Sr. Presidente:** Concejal Coria.

**Sra. Coria:** Gracias, Presidente. Lamentablemente he devuelto el bibliorato, pero la verdad que yo aprecio enormemente el cuidado que pone el concejal Fernández y también el concejal Tarifa Arenas al tema del análisis del cálculo de tarifas, tema que discutimos intensamente en la Comisión. Hay un tema que me gustaría aclarar de los tantos que se plantearon (que no es que nunca los respondemos, la verdad es que lo tratamos, lo discutimos en la Comisión) y que tiene que ver con el tema del subsidio. Si bien el proyectado en función de los meses que ya se han transferido a las empresas que es lo que corresponde a los meses de enero y de febrero, ya quedó claro y hay un informe (que en este momento no recuerdo la foja pero que está firmado por el funcionario Baldonado, que es también quien suele participar de los análisis del costo de la tarifa) que dice que el monto de subsidio no va a superar los seiscientos y pico de millones que es el tope establecido para este año, no el proyectado de los \$788.000.000.- que estaba diciendo el concejal Fernández. Por el momento, nada más.

**Sr. Presidente:** Concejal Gutiérrez.

**Sr. Gutiérrez:** Pedimos la votación nominal.

**Sr. Presidente:** En consideración la abstención de Acción Marplatense; sírvanse marcar sus votos: aprobada. En consideración la delegación de facultades al señor Intendente; pasamos a la votación nominal.

*-Efectuada la votación nominal, votan por la afirmativa los concejales: Arroyo, Baragiola, Carrara, Coria, Geminiani, Loria, Martínez Bordaisco, Rodríguez Mario, Sáenz Saralegui, Vezzi y Volponi. Total: 11 votos. Votan por la negativa los concejales Bonifatti, Carrancio, Ciano, González, Gutiérrez, Lagos, Morro, Rodríguez Daniel, Santoro, Sívori y Tarifa Arenas. Total: 11 votos. Se registran las abstenciones de los concejales Fernández y Rodríguez Claudia.*

**Sr. Presidente:** La votación arroja 2 abstenciones, 11 votos positivos y 11 votos negativos. Haciendo uso del artículo 83° en mi facultad de Presidente del HCD, el resultado de la votación del expediente es aprobado por mayoría con mi doble voto. No habiendo más asuntos que tratar, se da por finalizada la sesión.

*-Es la hora 22:24*

Juan Ignacio Tonto  
**Secretario**

Guillermo Sáenz Saralegui  
**Presidente**

**A P É N D I C E****Disposición Sancionada**

O-18.374: Autorizando al D.E. a fijar la tarifa del boleto del transporte público colectivo de pasajeros hasta el 1º de diciembre de 2019 (Sumario 6)

**INSERCIÓN****ORDENANZA**

- Sumario 6 -

**FECHA DE SANCIÓN** : 22 de marzo de de 2018

**NÚMERO DE REGISTRO** : O-18.374

**NOTA H.C.D. N°** : 5

**LETRA NP**

**AÑO** 2019

**ORDENANZA**

**Artículo 1º.-** Autorízase al Departamento Ejecutivo a fijar la tarifa del boleto del Transporte Público de Pasajeros, desde la fecha de promulgación de la presente y hasta el 1º de diciembre de 2019, de acuerdo a lo que indiquen los estudios técnico-económicos según la metodología establecida por la Ordenanza 16789.

**Artículo 2º.-** El Departamento Ejecutivo determinará la modalidad en la que se procederá al incremento autorizado mediante el artículo 1º.

**Artículo 3º.-** El Departamento Ejecutivo remitirá en forma trimestral al Honorable Concejo Deliberante un informe escrito que deberá contener:

- a) Cantidad de kilómetros recorridos totales (mensual y acumulado del año).
- b) Cantidad de kilómetros recorridos por cada empresa.
- c) Recaudación total (mensual y acumulado del año).
- d) Cantidad de pasajeros (mensual y acumulado del año).
- e) Control de los recorridos realizados por cada empresa.
- f) Control del cumplimiento de las frecuencias.
- g) Listado de actas de constatación labradas por la autoridad de control durante los años 2018/2019 por el incumplimiento irregular del servicio.

**Artículo 4º.-** Comuníquese, etc.-