

---

**JORNADA DE TRABAJO INFORMATIVA  
PLIEGO LICITACIÓN PÚBLICA SERVICIO COLECTIVO DE PASAJEROS**

---

**JORNADA DE TRABAJO INFORMATIVA PLIEGO LICITACIÓN  
PÚBLICA DEL SERVICIO COLECTIVO DE PASAJEROS  
15-12-04**

- 1 -  
**APERTURA**

**Sr. Pérez:** Bienvenidos a la jornada de trabajo informativa, donde se nos va a dar una descripción del pliego que contiene el llamado a Licitación Pública del Servicio de Transporte colectivo de Pasajeros. Vamos a hacer un comentario con respecto a la mecánica que ha fijado el Cuerpo a efectos del tratamiento de un tema particular tan importante como es el de esta licitación. Hemos acordado llevar esta reunión a efectos de hacer públicos los contenidos que están en el proyecto de Ordenanza, que contiene el pliego, para aquellas personas que no tienen posibilidades de acceder a las copias del mismo que están en Internet, están en la página de la Municipalidad y están en la página del Concejo Deliberante. Hoy lo que vamos a hacer es un recorrido, un pantallazo de los aspectos generales desde el punto de vista jurídico, técnico de la concesión y de lo que creemos que es en realidad también muy importante que es, el proyecto con los diagramas operativos, con los distintos paquetes de líneas que se pretende licitar. La Comisión de Transporte del Concejo a partir del día miércoles de la semana que viene, vamos a comenzar a charlar con aquellas personas o entidades o grupos de entidades que han hecho ya presentaciones relacionadas con aspectos contenidos en el pliego y que han sido ya formuladas por escrito. Hay por lo menos tres notas particulares, de distintas entidades y de vecinos de la ciudad, que plantean modificaciones o reformas al proyecto enviado oportunamente al Concejo Deliberante. Le vamos a dar la palabra al Director General de Transporte y Tránsito, al señor Guillermo Alonso, él va a hacer una síntesis de los aspectos principales del pliego y posteriormente la gente del Departamento Técnico va a pasar a explicitar los proyectos que contienen la parte de los diagramas operativos con los grupos de líneas en planos que van a estar, divididos en grupos de líneas para que los vecinos puedan seguirlos con alguna precisión. Esto ya está contenido en el proyecto que está cargado en Internet, nada más que está por escrito, los diagramas de qué calle a qué calle etc. Esto de alguna manera lo que hace es graficar el trayecto de las líneas. Guillermo...

**Sr. Alonso:** Buenos días a todos y agradecerle a los señores concejales la invitación para poder discutir o conversar aspectos referidos a la actual licitación del Transporte Público de Pasajeros. Esto surge a partir de una iniciativa conjunta entre el Departamento Ejecutivo y el Departamento Deliberativo en el convencimiento que es necesario regularizar el servicio del transporte en la ciudad de Mar del Plata. Creo que esto es una posibilidad histórica que se da que los dos departamentos discutan aspectos del pliego, más allá de la determinación que tuvo el Intendente de enviar posteriormente el pliego al Concejo Deliberante para su tratamiento. Mi exposición va a ser muy corta porque creo que en definitiva es la gente del Departamento de Transporte Público la que tiene que exponer sobre los recorridos, sobre aspectos de frecuencias y sobre temas puntuales referidos a lo que puede ser la futura concesión. La idea principal es transparentar el sistema a través de una licitación pública, tener en cuenta que hoy el servicio es precario, por lo tanto eso nos imposibilita desde el Departamento Ejecutivo poder llevar adelante determinadas inspecciones, determinados controles, que son necesarios para una mejor prestación del servicio y para resguardar los intereses de los usuarios. El servicio público consiste en un servicio en manos del Estado el cuál entendemos que es beneficioso para la ciudad de Mar del Plata que se haga a través de un prestador privado. Tenemos experiencias en el pasado de intentos de estatización del servicio que no han prosperado y en definitiva el servicio es prestado en la ciudad de Mar del Plata desde hace muchísimos años a través de operadores privados. Como dije anteriormente el servicio es prestado en forma precaria, lo cuál tiene algunos aspectos negativos, teniendo en cuenta que a nosotros nos imposibilita el poder controlar y el poder diagramar determinadas cuestiones y por supuesto les imposibilita a los prestatarios actuales del servicio, el poder realizar a futuro algún tipo de inversión sin tener la garantía que ellos puedan prestar el servicio en el transcurso del tiempo. La idea que se plantea es una licitación, una licitación a partir de la cuál y una vez otorgado el servicio y concesionado el servicio, los prestadores van a tener un lapso importante en el tiempo para prestar ese servicio en la medida que lo

---

**JORNADA DE TRABAJO INFORMATIVA**  
**PLIEGO LICITACIÓN PÚBLICA SERVICIO COLECTIVO DE PASAJEROS**

---

hagan cumpliendo los requisitos que impone la licitación y eso va a posibilitar un rédito económico para las empresas pero a su vez un mejoramiento en la calidad del servicio, sobre todo en lo que tiene que ver en la renovación de unidades que está previsto y que después va a ampliar la gente del Departamento de Transporte Público. Lo que se ha hecho conjuntamente con la Comisión que conformó el Concejo Deliberante para el estudio de este tema, es analizar todos los aspectos del pliego, desde las condiciones generales de cualquier pliego de licitación, teniendo en cuenta las especificaciones que tienen que ver únicamente con el transporte y por supuesto las especificaciones particulares, que tienen que ver con la metodología que se va a utilizar para el pago a las empresas que en este caso va a ser por kilómetro recorrido, no como se hace actualmente que es por boleto cortado para decirlo en términos claros y simplificarle a la gente y al público presente. Esto generará una mejor distribución de los ingresos entre las empresas, por lo tanto entendemos que la discusión sobre los recorridos, sobre los pisos, o sobre la superposiciones que puede haber, no va a ser importante a la hora de distribuir los ingresos entre las empresas. Se ha tenido en cuenta la situación actual del transporte, los lugares dónde llega el transporte teniendo en cuenta que hoy la mayor dificultad se da en algunos lugares más alejados de Mar del Plata. El pliego también contempla y no en el momento sino a futuro, la posibilidad de futuras ampliaciones teniendo en cuenta que Mar del Plata está creciendo día a día y los requerimientos en las zonas más alejadas indudablemente son cada vez mayores. El Departamento de Transporte Público se ve obligado diariamente a recoger todas las inquietudes de los lugares más alejados de algunos barrios de la ciudad de Mar del Plata, de algunos lugares que han tenido un crecimiento en los últimos años y que el transporte hasta este momento o hasta hace algún tiempo no llegaba y en la actualidad está llegando. Por otro lado el Departamento de Transporte Público mantiene reuniones permanentes con las sociedades de fomento que así lo requieren para ver cuáles son las necesidades. Todas esas necesidades que se han planteado sobre todo en este último año están reflejadas en el pliego de licitación, sin perjuicio que en el futuro se puedan seguir planteando algunas modificaciones por lo que decía anteriormente el crecimiento que tiene la ciudad de Mar del Plata y eso, si bien no está contemplado en este momento porque es muy difícil o es prácticamente imposible saber cuál va a ser el crecimiento poblacional de la ciudad, pero si está contemplado a futuro. Así que yo no se Norberto si me estoy olvidando algo en este momento, pero básicamente la idea es regularizar la situación jurídica que tenemos con las empresas de transporte, ya sea con éstas empresas o con futuras empresas que puedan concurrir a la ciudad de Mar del Plata para participar de la licitación. Básicamente establecer reglas de juego claras entre el Estado y un prestador privado y que esto le posibilite al usuario tener un mejor servicio. Así que si a vos te parece Norberto podemos empezar con las cuestiones puntuales referidas al pliego y yo le pediría a Fernando Bertucci que nos indique un poquito cuáles son los temas sobre todo en cuánto a recorridos, sobretodo las áreas de cobertura que va a tener el transporte en la ciudad de Mar del Plata, ¿cuál es la situación actual? ¿cuál puede ser la situación a futuro? Y sobre todo explicar en líneas generales cómo funciona un esquema de frecuencia teniendo en cuenta que muchas veces la queja es que en determinados sectores de la ciudad tenemos una frecuencia muy diferente a la que podemos tener en el micro centro de la ciudad de Mar del Plata, por eso, que Fernando nos explique cómo se compone una metodología para poder calcular una frecuencia.

- 2 -

**DESARROLLO DE LA JORNADA**

**Sr. Pérez:** Cuando termine la exposición podemos contestar las preguntas. Primero se va a dar la información. Antes de pasarle a Fernando yo creo que hay dos temas que habría que aclarar, conceptuales. Que lo que se propone es un régimen jurídico de una concesión de servicio público, para lo cual se tiene que llamar a licitación. Que el servicio va a estar dividido en seis grupos de líneas. Que la adjudicación se efectuará por grupo de líneas, teniendo la posibilidad cada oferente de presentarse en uno o varios grupos, no pudiendo adjudicarse al mismo proponente mas de dos. Y el plazo, que el plazo de vigencia de la concesión y la posibilidad de prórroga es; la vigencia de la concesión doce años a partir de la fecha efectiva de iniciación de los servicios y vencido el término de la concesión el Departamento Ejecutivo con acuerdo del Concejo Deliberante podrá disponer la prórroga de la misma por única vez por el término de tres años. Esto último atado a una serie de cuestiones relacionadas con un sistema de prueba de conformidad de las personas servidas, que está establecido en el pliego mediante el cuál anualmente

---

**JORNADA DE TRABAJO INFORMATIVA**  
**PLIEGO LICITACIÓN PÚBLICA SERVICIO COLECTIVO DE PASAJEROS**

---

tiene que haber una serie de encuestas de opinión a efectos de que si las empresas que cumplen el servicio pasan esta prueba puede pensarse recién ahí la ampliación por prórroga de tres años.

**Sr. Alonso:** Aclarar que el pliego contiene un plan de inversiones muy interesante y esto tiene que ver con la renovación de las unidades que van a tener que realizar las empresas adjudicatarias del servicio, en la cuál se le impone, si bien la legislación nacional a nosotros nos permitiría ser un poco más flexibles en la cantidad de años que podrían tener las unidades, nosotros entendemos que Mar del Plata merece tener algo diferente, de hecho durante muchos años se ha tratado de pelear por tratar de bajar la antigüedad de las unidades, por eso el pliego hace mucho hincapié en el tema del plan de inversiones que tienen que hacer las empresas en lo que tiene que ver con la renovación de unidades y a su vez en los mecanismos de control que va a tener el Estado para llevar adelante una tarea eficiente como es la incorporación de tecnología que a nosotros nos permita poder controlar en tiempo real, si los micros están circulando o no, la frecuencia que están desarrollando, la cantidad de pasajeros que están transportando en ese momento. Quería hacer esa aclaración, de todas maneras quedo a disposición para cualquier otra consulta y le pediría a Fernando si puede desarrollar un poco el tema de los grupos de líneas y los recorridos de las líneas.

**Sr. Bertucci:** Buenos días. Primero voy a hacer una pequeña reseña de cómo se llega a este grupo de líneas y porqué se tomó esta metodología ya que hay dos o tres posibles cuándo se hace un cambio en los recorridos del transporte. Después de un estudio bastante grande que se hizo en el año '98 y algunas encuestas posteriores que nos daban la factibilidad técnica de los cambios nos encontramos con algunos nudos que son propios de la ciudad, que salen de los libros técnicos para ya ser problemas de la ciudad. En esto nos encontramos con la movilidad que tienen los escolares dentro de la ciudad – para ser más explícito y para dar un ejemplo claro – hay muchos chicos del barrio 2 de abril que se desplazan hasta la zona centro para venir a estudiar - y entonces esto nos trae algunos inconvenientes de hacer un cambio colapsado del sistema. El sistema que nosotros elegimos es una red de transición donde hicimos una reserva de kilómetros para poder hacer los cambios y no movernos de lo que en su momento se trató que fueron los 32.000.000.= de kilómetros para tener una base contractual. A partir de ahí se reservó un porcentaje para hacer los cambios y los alargues de recorridos que indudablemente con el transcurso de los años van a venir. El transporte no es una cuestión cristalizada, no se puede contratar algo que se cierra acá y acá queda. Indudablemente todos los días por su dinámica va cambiando. Es cierto lo que han comentado los que me precedieron con respecto a que todos los días estamos recibiendo algún tipo de inquietudes, en algunos casos hay factibilidad, en otros casos no y muchas veces dependen de infraestructuras que no tenemos, o sea, de pisos, de lugares de accesibilidad para el transporte público y en otros casos las estamos estudiando con mucha seriedad porque a partir del contrato significa mucha la responsabilidad de dar cualquier tipo de alargue porque va restando ese porcentaje de reserva que tenemos y que es necesario hacerlo con toda razonabilidad. Generamos seis paquetes de líneas que el grueso son las líneas actuales, con algunos cambios, y nos permitió esto a partir de la caducidad de la empresa Guemes, nosotros por obligación y por una cuestión de emergencia tuvimos que generar una rápida respuesta, pero nos sirvió como probeta para algunos casos sobretodo reforzar las troncales y sacar superposiciones de competencias entre líneas que no tenían ningún sentido y que restaban kilómetros al servicio. ¿Qué significa restar kilómetros al servicio? Que todos los alargues que ahora se pueden llegar a hacer es a partir del ahorro de kilómetros que se hacen sobre las superposiciones y competencias que anteriormente existían. Los paquetes están divididos en seis. El paquete uno o sea el “510” es la actual empresa Peralta Ramos. Tiene algunos cambios- para ser claros- en el pliego, la línea “513”, que fue una línea que en su momento se armó de emergencia para reemplazar parte de lo que era la línea “521” de la Guemes, que daba servicio a la zona sur de la ciudad llegando hasta la puerta del bosque Peralta Ramos, se varía el recorrido llegando a lo que por pedido de los barrios...

**Sr. Pérez:** ¿Podemos ir, mientras hablas, mostrando lo planos?

**Sr. Bertucci:** Si como no.

---

**JORNADA DE TRABAJO INFORMATIVA**  
**PLIEGO LICITACIÓN PÚBLICA SERVICIO COLECTIVO DE PASAJEROS**

---

**Sr. Pérez:** Se van a mostrar ahora los planos por paquetes de líneas. Sabemos que no es fácil de ver pero por lo menos lo van a ir marcando... en el pliego está especificado calle por calle.

**Sr. Bertucci:** Vamos a empezar con la línea "511" que es la primera línea del grupo del "510". Nace en 244 y Luro o sea la calle Ramón Carillo y Luro, hace la troncal Luro completa hasta la costa, la costa Buenos Aires, de ahí empalma hasta la Terminal – yo lo hago en grandes rasgos para que...luego si quieren están las copias escritas de cada una de las cosas – y ahí la línea "511" tiene cuatro o cinco variantes importantes, después hay otras subvariantes pero las más importantes son cuatro. Y una vez que llega, llega al puerto, hace el recorrido puerto, de ahí la primer variante es todo por la costa hasta el Faro o sea el sector del Alfar. Otra de las variantes desvía desde el Puerto haciendo Édison derecho y conectando con el Golf Acantilados – para que nos demos cuenta hasta dónde llega – pasando un poco El Griego – está el Golf de Acantilados, de ahí se mete en el barrio de Acantilados, hace una "U" entra al barrio y sale dando servicio a toda esa zona. Hay otro que hace Acantilados que también es un subservicio. Cada uno de esos servicios componen hoy lo que es la "511". Tenemos el diagrama de frecuencias que por una cuestión de práctica es muy difícil darlo así en el aire, pero están escritos y el que lo necesite se lo vamos a dar personalmente. Voy a detenerme un cachito en esto porque por ahí es importante. La idea de la frecuencia no es trabajar con las frecuencias como hasta ahora. Lo que nosotros queremos hacer es – que hemos hecho algunas experiencias y nos ha dado muy buen resultado – es grillar la frecuencia. ¿Qué significa grillar la frecuencia? Tener horarios fijos de pasada de colectivos donde el usuario sepa a qué hora pasa el micro. ¿tiene una frecuencia de diez minutos? Desde que parte de la hora "0" a la hora "0" cada una de las bajadas de ese micro están por horario. Esa grilla que esté publicada dentro de cada una de las unidades y pueda estar a mano – inclusive publicada en página Webb- para que el usuario sepa a qué hora puede tomar el colectivo, tener un horario fijo. Por eso es que planteamos algunas situaciones técnicas para poder controlar eso. Hoy sería medio imposible controlarlo de esa manera, por eso las frecuencias están dadas por horas, o sea tantos servicios por hora. La idea es controlar y que tengan un horario fijo de pasada cada una de las unidades. ¿Qué significa? Son seis unidades por hora, son a diez minutos una unidad de la otra, se le fijará un horario que tendrá en la grilla el horario de salida de cabecera y distintas secciones importantes que va a tener dentro de la ciudad, por ejemplo. Sale a tal hora de Luro y 244 va a llegar a Luro y 180 a tal hora, a tal hora llega a Luro e Yrigoyen, a tal hora llega a la Terminal, esas secciones horarias para que el público usuario pueda tener realmente cuáles son los horarios de pasadas de los micros. Esto hace que la espera de la unidad no sea en la parada sino que realmente se pueda programar. Nos ha dado resultado en algunos barrios, en algunas grillas que hemos armado a partir de la emergencia y lo hemos plasmado para que esto sea en toda la ciudad y en todos los recorridos de la ciudad. La línea "512" también está dividida en dos, "A" y "B", la "512" natural llega hasta la Terminal haciendo el mismo piso que la "511", porque en realidad todas estas líneas trabajan secuenciadas una de la otra para dar servicio en la troncal más importante que es la troncal Luro. Es la única que da servicio de Luro de punta a punta, por lo tanto se secuencia para dar en esa troncal servicio. La "512" termina en Terminal y vuelve otra vez a su recorrido habitual. La "512 B" gira en la calle Champagnat llegando y dando servicio hasta el hospital Regional y vuelve otra vez a su recorrido habitual que es hacia el centro. La "513" que fue una línea que nosotros creamos por emergencia, la dejamos fijo, que reemplazaría lo que es la vieja línea "521". Hoy su recorrido lo hace por calle troncal Luro. Por pedido de los distintos barrios se corrió a lo que era el viejo recorrido de la "521" y va por entre medio de las dos troncales, que es Colón y Luro, haciendo el mismo recorrido que hacía antes la "521" en todo ese sector. Pero la diferencia es que cuándo llega a centro vuelve a tomar troncal Luro y hace el piso hasta Terminal y Terminal hasta la puerta del bosque o sea Mario Bravo y Vergara hace el mismo piso de la "521". Tienen muy poca diferencia, lo único que en vez de ir por Luro va a ir por adentro cortando al medio las dos troncales que son Colón y Luro. Esto es un pedido que hicieron los barrios en este caso, Empleados de Comercio, San Cayetano, toda esta zona, que pidieron este servicio que volviera a restablecerse. Nosotros hicimos los estudios y creemos que la factibilidad era buena. Por lo tanto habiendo piso, hay solo una parte adónde hay que hacer algún tipo de obra de infraestructura de piso, podíamos volver a ese tipo de recorrido. Ahí termina lo que es el paquete grande de la "510", después está la "717" y la "581" que formaliza el mismo paquete. La "581" es una línea que hace toda la parte costa, desde el GADA para situarnos, entra al barrio Camet, Las Dalías y sale por Fray Luis Beltrán a la costa nuevamente y hace todo el recorrido de la costa hasta el puerto. Es la única línea costera que siempre

---

**JORNADA DE TRABAJO INFORMATIVA**  
**PLIEGO LICITACIÓN PÚBLICA SERVICIO COLECTIVO DE PASAJEROS**

---

hubo y que es una línea de servicio especial, siempre fue precaria y nosotros queremos ponerla como línea directa de la ciudad. Y la línea “717” que es un servicio urbano mixto, que es la que conecta el centro de la ciudad o sea desde la terminal hasta Sierra de los Padres, Colinas Verdes y demás, toda la zona de la ruta “226” da servicio a toda la ruta “226” dentro de lo que es el Partido. Ahí tenemos algunos cambios en estudio que nos han pedido que todavía no los tenemos terminados y nos reservamos esos cambios para esos porcentajes que tenemos porque todavía tenemos algunas reuniones pendientes con vecinos de la zona, nos han pedido algunos cambios. Eso a grosso modo sería lo que es el paquete de la “510”. Como verán no hay grandes cambios sino que se han hecho algunos cambios a lo actual para modificar un servicio y hacerlo más eficiente en alguna zona. El otro paquete que sigue es el paquete de la “520” y “590”. Nosotros reflejamos estos números para que la gente pudiera saber de qué líneas estamos hablando de las actuales o de las que existían. La “520” y la “590” es el residuo de lo que era la ex empresa Guemes. Entonces tenemos la línea “522” que surte todo el barrio Virgen de Luján, barrio Libertad, baja por el barrio 9 de Julio – yo lo digo así porque nombrar las calles me parece...para hacerlo un poco más rápido, más sintético – es el mismo recorrido que actualmente tiene y que tuvo siempre la “522” con una sola diferencia, que a partir de lo que es la Terminal en adelante va todo por adentro, en ningún momento baja a costa. Hace todo lo que la “522” hace por la zona de adentro dando servicio hasta el Faro. Todo el barrio Punta Mogotes, todo lo que es barrio Lourdes, Primera Junta, o sea toda la parte de adentro que antes hacia la misma línea que estaba dividida en dos y una bajaba a la costa. Esa parte se suprimió por no ser necesaria. Creemos que la costa está bien servida por los servicios que ya están dados y de hecho está probado que así es. Entonces no tenía sentido una competencia en sectores dónde podemos ahorrar kilómetros y podemos utilizarlos para otro tipo de servicios. En el caso de la “523”, nace de parque Palermo, hace el mismo recorrido que anteriormente y termina en la zona Alfar. En este caso la “523” va a sufrir el cambio de temporada de todos los años para que lleguen las líneas a la zona costera. Eso es necesario porque mucha gente de este sector o sea del sector del barrio Las Heras, parque Palermo y demás trabajan en los sectores costeros y utilizan esta línea para bajar al trabajo temporario. Entonces nosotros respetamos por temporada esa línea. La “593” es una línea larga que tiene 62 kilómetros de recorrido. Es una línea que empieza en parque Palermo también, cruza todos los barrios que va, Las Heras, Fortunato de la Plaza. El martillo, viene bajando, General San Martín, da servicio hasta el puerto. Del puerto gira hacia el centro tomando la zona de Las Avenidas hasta la calle Galicia, en la calle Galicia toma por Juan B. Justo hasta la calle Independencia y de ahí se dirige al centro. Del centro vuelve a dar toda la vuelta por el centro, da servicio en la zona centro y vuelve. Este es uno de los recorridos más largos de las líneas de Mar del Plata. La “591” es una línea que va también de parque Palermo – aclaro esto porque las cabeceras siempre son una por paquete- en este caso hay una sola línea que no tiene la misma cabecera que es la “522” pero por una cuestión de servicio. Normalmente se trata de unificar cabeceras porque es la forma logística de poder manejar las líneas. La “591” tiene el mismo recorrido que tiene hoy. En su primer etapa nosotros habíamos hecho una división en el barrio San Carlos o sea una línea “591” “A y B” que dividía, esa parte la suprimimos porque realmente una por cuestiones de seguridad y otra por cuestiones realmente que estaba siendo haciendo kilómetros ociosos dejamos una sola de las dos que es la que actualmente está funcionando. Ese es el paquete de la “520” y la “590” en grandes rasgos. Y la “525” hace el servicio de Parque y Valle Hermoso, baja por Tettamanti, luego se mete en el barrio Las Heras, hace todo un servicio.. esta línea ahora les voy a hacer un comentario al respecto. La línea va por Las Heras, Fortunato de la Plaza, entra al barrio Santa Mónica por la calle San Juan y de ahí se va hasta la calle Luro. Cuando fue la emergencia, primero armamos un rondín de emergencia luego establecemos la línea, el primer corte lo hicimos en Luro y San Juan y el segundo corte ahora lo hicimos en Luro y Santa Fe. La idea es que la línea “525” tome todo su recorrido hasta llegar al hospital Materno Infantil. Esta es una línea que nos dio la idea y la pauta con el tema de los chicos al colegio, esto fue fundamental. Cuando nosotros tuvimos que generar nuevamente la línea porque de toda esta zona se surtían a los colegios que están en esta zona, los chicos bajaban de esta zona a estudiar a los colegios que están en la zona de Luro y San Juan y eran mucha cantidad, de los distintos barrios. Una vez que pudimos poder en marcha nuevamente, realmente el nivel de problemas de esa línea bajó y sobre todo trabajamos grillados. Esta es una de las líneas que hicimos grilla y funcionó bien. Ahora viene el paquete de la 530, la actual empresa 12 de Octubre tiene tres líneas asignadas, la 531 y la 532 y la 533, que reemplazó la que era la 526, que hacía desde Beruti y 228 hasta el puerto. Nosotros con la 533 reforzando el servicio de la propia 12 de Octubre generamos a partir de la Estación Terminal que hiciera el recorrido

---

**JORNADA DE TRABAJO INFORMATIVA**  
**PLIEGO LICITACIÓN PÚBLICA SERVICIO COLECTIVO DE PASAJEROS**

---

de la 526 a puerto. En el caso de la 533, con respecto al recorrido actual le hicimos un cambio también por pedido de los distintos barrios y una vez que llega al recorrido de 180, por Beruti, en vez de seguir como la 531 y la 532, cruza por enfrente a lo que es hoy OSSE, cruza Monseñor Zabala hasta lo que es el barrio López de Gomara, cuando llega a Monseñor Zabala gira hasta la rotonda Libertad y ahí se vuelve a meter en la troncal de Libertad. En su momento esto lo hacía la 526 y esta zona había quedado sin ningún tipo de servicio. Le dimos servicio a partir de esto. Esto ya está incorporado en el pliego de Bases y Condiciones, es una línea muy cortita. Línea 540 y 550, este es un paquete grande de líneas, la misma tiene dos cabeceras, en realidad tiene tres, pero dos cabeceras importantes, son las líneas que surten la zona norte de la ciudad con el puerto en gran medida y van siendo abarcativas de todo lo que es la troncal Constitución hacia el centro y del centro al puerto, con la diferencia que son las líneas que se introducen dentro de los barrios del puerto, o sea lo que es El Progreso, San Martín, Cerrito Sur, Juramento, toda esta zona, que son las líneas 51, 52 y 53. La línea 54 queda como hasta ahora, hace la troncal Jara, es directa desde 180, lo que sería Arturo Alió, hace toda la troncal Jara hasta la avenida Fortunato de la Plaza, ex 39 y ahí baja por esta troncal hasta llegar el puerto. La 555 es la que reemplaza la 592, que nace en el cementerio parque y va a hacer toda la troncal Independencia, no va a tocar el centro, va a hacer una troncal directamente por Independencia que es un servicio que hoy no existe. Va a ir todo por Independencia derecho hasta el acceso norte y de ahí hasta la calle Estrada y va a terminar en la cabecera de 180. Este servicio de la troncal Independencia es nuevo, no existe una troncal que haga la conexión de norte a sur por la avenida Independencia y no va a tocar el centro. Con esto lo que queremos dar es una velocidad comercial y que el vecino que tome el colectivo que se quiera desplazar a la zona sur de la ciudad lo puede hacer rápidamente por la avenida Independencia. Esta avenida es colectora de todas las líneas transversales o sea que en caso de necesitar combinar para ir a otro lado va a ser mucho más rápido. La línea 541 y 542 y 543 quedan exactamente como están ahora, con alguna modificación dentro del barrio Las Dalías que se está estudiando porque ahí falta infraestructura de calle, el resto queda exactamente como están ahora. Lo novedoso de la línea 555 es que va a ser una de las pocas líneas que no toca el centro, las otras por necesidad lo tienen que tocar, pero la idea de esto era darle una velocidad comercial a una línea larga que trasvase la ciudad en forma perpendicular al resto. La línea 560, son dos líneas la 562 y 563, hablamos de las líneas actuales la 63A y la 63B, quedan exactamente igual, tenemos en estudio el barrio Jorge Newery por el tema del barrio Caribe. El barrio que sigue, si se puede hacer infraestructura se puede dar servicio con la línea 562, más alargado dentro del otro barrio. El resto de la línea sigue exactamente como hasta ahora, las dos líneas convergen en el puerto. En esto no hay cambios. La línea 570, es la 71, 72 y 73, que nacen en el barrio Belgrano, nosotros ahora estamos haciendo un estudio de factibilidad a pedido del barrio Autódromo para hacer un alargue de una de esas líneas que ya está casi terminado. Estamos esperando una obra que se inició ahora que es la pavimentación e iluminación de lo que es la calle Tripulantes del Fournier, que es una obra muy importante que le daría servicio al barrio Belgrano y al transporte público de pasajeros. A partir de ahí vamos a dar un nuevo servicio que ya está planificado y se va a incorporar dentro de lo que es el pliego. La 573 sigue con el mismo recorrido actual, hicimos una modificación con el consenso del barrio Pampa para poder darles un servicio distinto. La 571 y 572 siguen con el mismo servicio. La 571B sube por la calle Alberti y a partir que pasa la terminal doblaba por la calle Guemes, ahora doblan todos en Alsina por una cuestión de transitabilidad pedimos que todas doblen por Alsina porque la calle Guemes se colapsaba en verano y esto hacía retrasar muchísimo los micros, por eso se desvió por calle Alsina. Una vez que llegan a la esquina de Alsina la 71 A dobla por Alsina y la 71 B sigue por Alberti y da el servicio que antes daba la 592 en la zona de Playa Grande. Esto nos ha ahorrado un montón de kilómetros, porque antes hasta acá llegaba la línea 592 que dimos servicio con esta línea. Hasta ahora todas las encuestas nos han dado positivo, no hemos tenido mayores quejas al respecto. Las líneas terminan en el puerto. Todas las líneas de la actual empresa Pueyrredon van a trabajar grilladas y a su vez van a trabajar combinadas, no en lo que es el boleto, sino en lo que es la frecuencia, porque hay gran parte que la vamos a poder cubrir. La otra línea que está dentro del paquete es la 720, que es la interurbana mixta que es la actual empresa Batan. En estos días estamos trabajando después de una reunión que tuvimos en Batan para hacer un cambio de recorrido en la parte de cabeceras, se corrió la cabecera y se va a hacer un recorrido dentro de lo que es hoy la ciudad de Batan, mañana o pasado tenemos una reunión para trabajar en el tema y ver qué infraestructura tiene para poder hacer los cambios. De lo que hablamos con los vecinos de Batan con el resto del recorrido no tienen inconveniente y va a ser exactamente igual, lo único que se modificaría es

---

**JORNADA DE TRABAJO INFORMATIVA**  
**PLIEGO LICITACIÓN PÚBLICA SERVICIO COLECTIVO DE PASAJEROS**

---

que se va a correr la cabecera al barrio Las Lomas de Batán para poder dar un mejor servicio. Este es el paquete de líneas en general. A mí me gustaría dar algunas precisiones con respecto a cómo se va a controlar, con respecto a por qué grillar, sobre todo porque creemos que el pago por kilómetros exige un mayor y un más ordenando control con respecto al transporte. ¿Qué significa? Si vamos a pagar por kilómetro tenemos que tener la certeza de los kilómetros que hacen cada una de las unidades. La única manera técnica de poder lograrlo, después de algunas evaluaciones técnicas que hicimos es por el sistema de posicionamiento global o sea el sistema satelital de posicionamiento. Este sistema no es algo venido de la NASA ni nada por el estilo, de hecho hay una empresa de remises de Mar del Plata que ya lo está incorporando, o sea que no estamos hablando de nada raro, que en su momento podía ser algo tecnológicamente inviable, hoy es un sistema que lo tienen de protección los camiones y muchos vehículos, no es algo raro y nos sirve a nosotros para tener en tiempo real la cantidad de kilómetros y unidades que están funcionando en la ciudad. La velocidad comercial que llevan, si exceden esa velocidad comercial y si tiene algún problema por las coordenadas sabemos dónde se detuvo el micro y qué fue lo que pasó, inclusive hasta para una situación de emergencia, si pasa algo arriba del colectivo el chofer tiene la posibilidad de accionar el mecanismo que le permite tanto a la empresa, como en este caso al sistema de control que es la Municipalidad, saber que ese vehículo está en emergencia. Una emergencia puede ser que una persona se haya descompuesto arriba del micro, haya sufrido algún tipo de vandalismo u otra cosa. Esto realmente es muy importante y a su vez sirve para planificar cualquier tipo de reemplazo que hay que hacer a un colectivo que se haya deteriorado en el camino, es una máquina y se puede romper. Eso en grandes rasgos sería lo que es el sistema de posicionamiento global, porque por ahí dicho así parece una cosa muy difícil, pero en realidad es un sistema que ya está incorporado en lo cotidiano del transporte del país. Con respecto a otras especificaciones técnicas que se hablaron, las unidades de transporte público de pasajeros a nivel nacional y provincial tienen permitido una antigüedad de veinte años. En la ciudad de Mar del Plata la antigüedad es de 10 años y nosotros en el pliego somos un poquito más exigentes, porque pedimos un promedio de iniciación de 7 años, pero a los cuatro años el promedio tiene que bajar a cinco años de antigüedad, o sea el promedio total del parque de cada una de las empresas no puede superar los cinco años. Esto es por ahí una gran inversión, pero lo que nosotros buscamos con esto es que el servicio sea bueno y no pase como ha pasado que el colectivo se queda en la mitad del camino, perdiendo de esta manera presentismo, perdiendo trabajos, llegando tarde a los lugares de estudios. Lo que buscamos es que el servicio sea lo suficientemente eficiente dentro de las posibilidades para que este tipo de cosas no ocurran más allá de una rotura ocasional que puede pasar a cualquier máquina que está funcionando. ¿Alguna otra cosa?

**Sr. Benedetti:** Sería interesante que explique las frecuencias en términos generales.

**Sr. Bertucci:** La frecuencia máxima que nosotros calculamos en cualquiera de las líneas son 20 minutos. ¿Qué significa esto? A partir de la frecuencia de 20 minutos para abajo se han trabajado. O sea que los sectores más alejados de la ciudad no puede pasar más de 20 minutos de tener un colectivo. En algunos casos excepcionales, como en el caso de la línea 525, por una cuestión de servicio no se puede cada 20 minutos y se trabaja a 36 o 38 minutos. Eso está grillado, está funcionando de esa manera y va a quedar así. El resto de las líneas van a trabajar debajo de la frecuencia de 20 minutos. En algunos casos la frecuencia es muchísimo menor, como el caso del paquete de la 511, todo lo que es troncal Luro ustedes van a tener frecuencia de ocho servicios por hora, más o menos de seis o siete minutos y en horario pico inclusive van a andar a menor frecuencia. Todo este sistema está basado, planteado en kilómetro para que ninguna de las frecuencias supere los 20 minutos. En los casos de los urbanos mixtos, línea 717, 720, no es así por que los servicios se plantean desde otra manera. Así y todo aclaro que por ejemplo el servicio de Batán va a tener un servicio de 18 minutos en horario pico. El servicio de Sierra de los Padres es un servicio que se va a pautar en horas y posiblemente se baje un servicio a 30 minutos más o menos, depende de lo que nos dé el servicio por los distintos recorridos que tiene la 717, las distintas llegadas que tiene. Todos los servicios van a estar planteados debajo de los 20 minutos, todos. El servicio de frecuencia es que baje a 20 minutos todos los servicios y creemos que un servicio mínimo es a 20 minutos, no puede haber más de 20 minutos. Esto es lo que está plasmado en el pliego, yo sé que hoy hay servicios y unidades que están sobre esto, lo que estoy aclarando es lo que lleva el pliego, la realidad hoy nos marca otra cosa. Hay servicios que están muy por encima de esto, nosotros estamos tratando de

---

**JORNADA DE TRABAJO INFORMATIVA**  
**PLIEGO LICITACIÓN PÚBLICA SERVICIO COLECTIVO DE PASAJEROS**

---

revertirlo en este momento en mucho de esos casos para tratar de dar un mejor servicio. Sabemos que la 522, la 543 y algunas otras líneas están sobre este servicio. Lo que se apunta en el pliego y lo que se apunta en el servicio es que ninguno pase los veinte minutos.

*-Ante una pregunta fuera de micrófono, dice el*

**Sr. Presidente:** El tema de los discapacitados está bien reflejado en el pliego la cantidad de unidades que van a tener que ser adaptadas para poder dar servicio al sistema de discapacitados. Es más, el único premio que tiene el pliego es para aquella empresa que proponga mayor cantidad de vehículos adaptados.

**Sr. Pérez:** Una aclaración importante sobre este tema. Este pliego no contiene preferencias, esta fue una definición que fue tomada por el Concejo al momento de enviar que no exista un puntaje preferencias con respecto a las actuales empresas que prestan el servicio. Los premios en puntajes se buscó en tres ejes principales. El de poder contar con el sistema de posicionamiento global al inicio de la licitación, el de traer unidades cero, con un puntaje muy alto, al inicio de la licitación y el de traer una mayor cantidad de unidades con sistemas de acceso para personas con capacidades diferentes al inicio de la licitación. Eso son los únicos tres temas donde se puntualizó un esquema de preferencia al que se presenten, no como era en otros pliegos anteriores.

**Sr. Bertucci:** Termino con este tema, los servicios nocturnos van a ser pautados en dos etapas, uno lo que es la temporada estival y el resto del año se obliga a las empresas a tener un servicio mínimo nocturno que excede en algunos casos los 20 minutos porque no es necesario que anden tantos colectivos, pero todos van a tener la obligación de circular durante la 24 horas del día, significa que los servicios nocturnos van a tener que cumplirlos todos. El mínimo servicio nocturno es uno por hora después de las 24:00. El nocturno empieza a la cero hora hasta las 4:50 de la mañana. Algunos servicios empiezan antes, porque todo depende de cómo esté armado el diagrama operativo, pero desde esa hora todos los servicios a una hora mínimamente deben funcionar.

**Sr. Pérez:** Sobre los temas técnicos del pliego que se explicitaron, sobre los diagramas y los recorridos aquel que tenga una duda puede pedir la palabra.

**Sr. Secoratto:** Según lo que dijeron recién los técnicos se retira la línea 591, queda una sola... Hay dos líneas 591 A y 591 B....

**Sr. Bertucci:** No sé si usted me entendió mal o yo me expliqué mal, la línea 591 A y B quedan exactamente como están, excepto en el lugar donde se dividían, en la zona del barrio San Carlos. Ahí se unifican para terminar dentro del barrio San Carlos. Es en el único lugar donde se cambia a lo que era anteriormente la 591. Todo el servicio que brinda en la zona del barrio El Martillo, el barrio Las Heras la línea 591 A y B no se modifica absolutamente nada en lo actual.

**Sr. Secoratto:** Fenómeno. Hace varios años que estamos pidiendo una modificación, nota que tiene el Presidente y los miembros de la Comisión de Transporte en la cual pedimos que la línea 592 B pase por Talcahuano al 400 que hay un consultorio para jubilados, que pase por el Hospital de la Comunidad y por la maternidad. No es un capricho, ni es un lujo, ese colectivo viene de zona de gente que tiene muchas carencias, Belgrano, Las Heras y toda esa zona y nosotros tenemos el circuito en el cual contradice a todo lo que dice Fulco. Fulco dijo en una oportunidad que no podía hacerse eso porque había líneas que tenían derecho de piso y según tenemos entendido nosotros en este momento desapareció el derecho de piso. Entonces pedimos que se tenga en cuenta la modificación propuesta por El Martillo, Las Heras y otras entidades al 591 B. No pretendemos lujos, muchos de ustedes tendrán un pariente que tiene que caminar desde Independencia hasta Talcahuano con 60 o 70 años, con lluvias o sin lluvias, con viento o sin viento. Algunos de ustedes tendrán una hermana, una hija o una parienta parturienta y tiene que caminar desde Independencia hasta Santa Fe. Con el circuito propuesto no tiene que caminar esa gente, va hasta la puerta y no va a haber superposición, no va a respetar el derecho de piso..... Esa es la posición de El Martillo. Vamos a presentar una nota mañana. Gracias.

---

**JORNADA DE TRABAJO INFORMATIVA**  
**PLIEGO LICITACIÓN PÚBLICA SERVICIO COLECTIVO DE PASAJEROS**

---

**Sr. Pérez:** Vamos a hacer una aclaración al respecto. Nosotros hemos recibido al momento de la confección del pliego, hay una cantidad de notas presentadas por otras entidades con propuestas para discutir. El motivo específico de esta reunión era mostrar el proyecto que se elevó al Concejo Deliberante y posteriormente por cada uno de los sectores vamos obviamente como lo expliqué al principio, los miércoles a las 11:30 la Comisión de Transporte va a tratar cada uno de los pedidos específicos de las entidades.

**Sr. Benedetti:** Quisiera aclarar una cosa simple. Acá no hay derecho de piso para nadie porque es una licitación absolutamente nueva y nadie tiene derecho adquirido. Quiere decir que acá no hay derechos adquiridos anticipados para nadie.

**Sr. Bertucci:** Voy a agregar algo. Con respecto al pedido del señor Secoratto, nos ha llegado y estamos en estudio con respecto a eso, todavía no se ha terminado el estudio de las presentaciones que han hecho los distintos barrios a partir de la publicación del pliego y de los recorridos. En su oportunidad verteremos la opinión correspondiente, me parece un poco prematuro hacerlo en este momento. Con respecto a la línea 591, la modificatoria es solamente dentro del barrio San Carlos porque se desviaba por dos cuadras una línea de la otra, no tenía sentido que así lo hiciera. No pasa lo mismo dentro de lo que es el barrio Las Heras, El Martillo y demás donde la línea 591 A y B, tiene su sentido la división porque van equidistantes una de la otra y dan servicio a distintos lugares del barrio.

**Sr. Pérez:** Les doy la palabra y les pido que se presenten.

**Sra Díaz:** Buenos días, yo represento en este momento a la Cooperativa de Trabajo de Transporte de Pasajeros, La Nueva Marplatense y quiero hacerle una pregunta al concejal Benedetti. Acaba de decir que no hay derecho adquirido para ninguna línea, entonces por qué lo dividieron en grupos que hoy son las prestatarias 510, Peralta Ramos, el señor Aloisi, 540 y 550, 25 de Mayo, el señor Ferraresi o Insa y la 570 Empresa Pueyrredon que es el señor Rondinara, aunque esto es un anteproyecto y no está aprobado, en sí todavía se puede debatir, modificar o cambiar.

**Sr. Benedetti:** En el anteproyecto del pliego no hay derecho adquirido para ninguna línea. Los números de las líneas no tienen nada que ver con los posibles dueños de las líneas. La licitación es abierta a toda persona que reúna las condiciones del pliego y todos tienen igualdad de oportunidades e igualdad de posibilidades de presentarse. No hay preferencias, no hay nombres, no hay nada en el pliego que indique que gana fulano o mengano. Si los señores que usted menciona quieren presentarse, tienen el mismo derecho que usted, más aún en el caso particular de cooperativas, es la primera vez en el pliego que se pone que se pueden presentar cooperativas.

**Sra. Díaz:** Eso ya lo sé concejal, pero mi pregunta era si por un lado incluyen a las cooperativas dentro de las cláusulas generales y por el otro lado piden que tomen grupos de líneas de dos, de tres, estamos hablando de la única que queda libre, la 530 y la 560.

**Sr. Benedetti:** No señor no es así. Están todas libres.

**Sra. Díaz:** ¿La cooperativa puede pedir por ejemplo la ex Marplatense solamente?

**Sr. Benedetti:** No, pero esto es una cuestión racional de organización. Las líneas se van superponiendo para hacer frecuencia, no se puede hacer 500 líneas independiente, tenemos que tener racionalidad y la racionalidad indica que los paquetes de líneas nos aseguran los servicios.

**Sra. Díaz:** Esta bien concejal. Usted me imagino que conoce la Ley 20337, que es la Ley de Cooperativas, cómo se forman y por quienes están integradas, eso a ellos le da un margen que no pueden tener un patrimonio de \$ 6.000.000.-, tener colectivos 0 kilómetro. ¿Por qué por un lado incluyen a las cooperativas y por otro lado ponen artículos o cláusulas donde cierran a las cooperativas?

---

**JORNADA DE TRABAJO INFORMATIVA**  
**PLIEGO LICITACIÓN PÚBLICA SERVICIO COLECTIVO DE PASAJEROS**

---

**Sr. Pérez:** Se me ocurre, que es importante destacar, que se está licitando un servicio de Transporte Público de Colectivo en una concesión a doce años con posibilidad de tres más y obviamente las propias leyes provinciales y nacionales, exigen que haya determinado tipo de reaseguro para la prestación del servicio que quizás una cooperativa de cinco, seis o siete choferes no la puede dar, pero una cosa es que vos puedas presentarte para una cuestión de orden precario y otra cosa es la concesión de un servicio público, el Estado debe garantizar que se pueda proseguir con el servicio y no me parece –más allá de la cuestión específica de la cooperativa de ustedes- no me parece que sea un dato no destacable que es el primer pliego donde se posibilita la participación de las cooperativas a pesar de incluso algunas observaciones de tipo contable y legal, que nos hicieron las áreas del ejecutivo. Tuvimos objeciones, constan en el expediente, el Concejo decidió dar esta oportunidad a pesar de esas objeciones que se nos planteaban.

*Ante una acotación fuera de micrófono de la señora Diaz, dice el*

**Sr. Pérez:** Vos sabés tan bien como yo que no tiene nada que ver con esto.

*Nueva acotación fuera de micrófono y dice el*

**Sr. Benedetti:** No tiene nada que ver. Yo a lo que voy es que las exigencias del pliego son menores que las establecidas en todas las licitaciones del transporte que se hacen en el país. Están todas en el orden del 3% de la exigencia de las garantías y acá estamos en el 2%. Quiere decir que estamos facilitando la presentación. Es todo lo contrario de lo que se dice.

**Sr. Pérez:** Yo voy a pedir dos cuestiones, me imagino además que es por una cuestión de respeto entre los que estamos. Discutamos los temas específicos relacionados con el pliego.

**Sr. Giuliani:** Buenos días, yo soy Domimngo Giuliani, formo parte de la Comisión de Adultos del Consejo Deliberante y estamos acá. Nosotros también hemos presentado a través de la mesa, hemos estado reunidos con la Comisión de Transporte, lo único que les pediría, hasta cuándo hay plazo para que la Comisión de Transporte inician la recorrida con las siguientes Comisiones, eso primero, después tengo otro punto más.

**Sr. Pérez:** Le comento la mecánica que nos hemos impuesto para intentar escuchar, si bien intentar escuchar a todo el mundo, tampoco estar quince años discutiendo esto, obviamente. Hicimos la mecánica siguiente lo comenté también al principio. Los miércoles en las reuniones ordinarias de la Comisión de Transporte, a partir del miércoles que viene ya tenemos un par de entidades entre las cuales está la de ustedes, junto con Hasbani y otras entidades de discapacitados que han presentado propuestas, los vamos a recibir; pero para darle el tratamiento legislativo con alguna celeridad, lo que nos hemos impuesto es: este expediente pasa por tres Comisiones, la Comisión de Transporte, la Comisión de Legislación y la de Hacienda. Lo que hacemos es los miércoles a las tres de la tarde reunimos las tres Comisiones en forma conjunta a los efectos de evitar que –esto para explicarlo desde la mecánica legislativa- se sanciona un despacho de pliego en la Comisión de Transporte, en Legislación se le hacen modificaciones, tiene que volver a Transporte; entonces ubicamos una fórmula legislativa que nos permite el reglamento nuestro que es tratar el despacho en una reunión conjunta de las tres Comisiones a efectos de escuchar a la mayor cantidad de concejales y darle celeridad en el tratamiento para poder tener cuanto antes el pliego de licitación. No nos hemos fijado un término definitivo en cuanto a escuchar propuestas, insisto, que son como las que presentaron ustedes, a través de una propuesta, o como la sociedad de fomento aquella; una nota, lo vamos a hacer los miércoles a las 11:30 horas y una vez que tengamos más o menos de alguna manera peinadas todas las entidades de la ciudad, ya haremos seguramente el despacho definitivo para votarlo como corresponde en una sesión pública.

**Sr. Giuliani:** Gracias por la información. La otra pregunta, yo les preguntaría a los funcionarios presentes, si esos planos que están mostrando e informando, si eso va a quedar en la ciudad, ubicado

---

**JORNADA DE TRABAJO INFORMATIVA**  
**PLIEGO LICITACIÓN PÚBLICA SERVICIO COLECTIVO DE PASAJEROS**

---

como publicidad para que toda la gente de la ciudad se entere cuáles van a ser los recorridos y adonde van a estar ... porque hasta ahora mucha gente no está enterada, hoy estamos enterados nosotros, pero me gustaría también que esto se pusiera en las calles más importantes donde transita mucha gente o en las esquinas y avenidas, para que la gente sepa, por ejemplo en la zona puerto, centro, las más importantes donde transita mucha gente, para que se enteren, porque la gente pregunta “¿me deja este colectivo?”. Entonces este plano me gustaría verlo en las calles de la ciudad de Mar del Plata, nada más.

**Sr. Bertucci:** Una vez teniendo los recorridos definitivos, que sean los aprobados dentro de la licitación, hay todo un trabajo de imagen con respecto a los colores y a las señales verticales, que también ya está preparado y propuesto para ser lo que es justamente la información al usuario. Nosotros hemos hecho dos o tres propuestas distintas de imagen, justamente para tener en los lugares más importantes de la ciudad, los planos de recorrido del transporte público urbano de pasajeros. Esto indudablemente es una cuestión de años que Mar del Plata no tiene una información fehaciente en la calle, sobre todo en una ciudad turística. Lo hemos trazado para que por ahí alguno pueda saber o lo ha visto, como la opción más importante que hemos visto, es una que es como la de los subtes en Buenos Aires, o sea la gráfica van marcando la línea y los lugares más importantes de la ciudad para que la gente sepa por donde va pasando el colectivo. No marca el recorrido total, sino las partes más importantes como una cuestión visual. Después está la información día a día que es el recorrido total que va a estar publicado en todos lados. De hecho estamos trabajando en la digitalización de los planos para que queden después publicados en la páginas web oficiales y aquellos que quieran surtirse de esas páginas web.

**Sra. Verdaguer:** Yo soy Cintia Verdaguer estudiante de psicología y estamos acá varios estudiantes de la universidad y de institutos terciarios, que venimos en principio a pedir que se tenga en consideración el proyecto de boleto universitario-terciario al 50% que nosotros hicimos el pedido en su momento, hicimos llegar el proyecto a la Comisión y también hemos pedido reunión con el Interendente Katz para discutir la cuestión, con el cual no hemos podido reunirnos y en principio queremos pedir que nos reciban el miércoles que viene cuando se va a recibir a la gente que está pidiendo el boleto para jubilados y discapacitados, para poder discutir el proyecto. Yo no sé si la Comisión lo ha discutido, sabemos que en el pliego no figura, como también nos preocupa que no figura la garantía de los pases gratuitos para los escolares de EGB, y para el polimodal.

**Sr. Bertucci:** Voy a aclarar. El pliego dice claramente, digamos que el análisis de costos las empresas lo van a tener que hacer sobre la actual Ordenanza de tarifas. La Ordenanza dice lo que es gratuidad, lo que es al 50%, lo que es el boleto diferenciado, lo que es el boleto a bordo y lo que es el boleto urbano y urbano mixto. Está en el anexo cada uno de los valores, desde el valor cero que es el pase EGB, al valor 50% de docentes, no docentes y estudiantes de polimodal y así van subiendo en la escala hasta el valor 1,95.= que es el máximo que tiene la ciudad de Mar del Plata.

**Sra. Verdaguer:** Y lo que figura es el compromiso de las empresas a hacerse cargo de esos servicios.

**Sr. Bertucci:** Y es que no pueden hacerse cargo si no cumplen la Ordenanza. La Ordenanza de tarifas vigente, es la Ordenanza que está. Ellos tienen que sacar sus cálculos a partir de esa Ordenanza. El que se presente va a tener que hacer su estudio técnico financiero a partir de los costos que hoy Mar del Plata impone por Ordenanza.

**Sra. Verdaguer:** Por otro lado si me pueden contestar si ustedes evaluaron el proyecto de boleto universitario, terciario, en qué estado está eso, porque nosotros no hemos tenido respuesta y estamos desde agosto tratando de gestionarlo. Nosotros tenemos ahora para dejarles un pedido de nuevo tratamiento para poder discutir el tema y poder incorporarlo al pliego, porque consideramos que la no incorporación en el pliego nos condena a quince años, si es que se puede extender el plazo más allá de los doce, a no tener esta posibilidad para muchos estudiantes, sabiendo que es una de las causas de deserción más importantes, los estudiantes eligen entre pagar el boleto de colectivo y comer; pagar el boleto de colectivo o los apuntes y está costando mucho. Tenemos una alta deserción, hemos logrado los avales del Consejo Académico, del Consejo Superior, todo eso figura dentro de lo que es el proyecto que hemos

---

**JORNADA DE TRABAJO INFORMATIVA**  
**PLIEGO LICITACIÓN PÚBLICA SERVICIO COLECTIVO DE PASAJEROS**

---

presentado y queremos tener una respuesta, hasta ahora no hemos tenido, hace casi seis meses, ninguna respuesta.

**Sr. Pérez:** Es importante destacar lo siguiente: nosotros tenemos dos proyectos si no me equivoco en Comisión. Un primer proyecto que acompañó entonces el concejal Pampín, presentado por la Agrupación Arturo Jauretche de la facultad de derecho. Posteriormente ingresó un proyecto de la concejal Martínez Zubiaurre que es un poco más amplio, donde plantea también el tema de los terciarios. Esta es mi opinión estrictamente personal y no comprometo a ninguno de los demás concejales. Lo que yo pedí a la agrupación Arturo Jauretche fue –y ellos dijeron que tenían esa información- que nos hicieran conocer como había, en las ciudades que estaba implementado el sistema de boleto terciario o universitario; influido en el costo de la tarifa e influido la cantidad de gente que subía al servicio, porque aparece al principio una cuestión que dice el que no lo puede pagar, si paga el 50% se sube al servicio. Lo que creo que puede resultar absolutamente antipático, pero es así, es que el sistema de pases no lo sostiene toda la comunidad. El sistema de pases es de alguna manera una especie de impuesto regresivo, lo pagan los que menos tienen. En la ciudad aquel que tiene – y hago una situación ridícula – dos autos o tres autos cero kilómetro y no toma colectivo, no contribuye a pagar los pases de la educación, que son gratuitos, a pagar los pases de los maestros que son el 50%. El sistema de pases lo que hace es sostener sobre el usuario el costo. Nosotros lo que pedimos en principio era en los lugares donde había habido una experiencia – me dijeron que en Rosario creo que era y en Córdoba la gente de la Jauretche – pedir si nos podían arrimar la información de cómo había influido eso en el esquema de tarifas. Hasta el momento no tenemos esa información.

**Sra. Martínez Zubiaurre:** A mí la duda que me queda de lo que vos estás planteando – y después discutiremos seguramente en la Comisión cada uno de los puntos – si se va a pagar por kilómetro recorrido, que importa la cantidad de personas que se suban al micro.

**Sra. Verdaguer:** El boleto, o los pases, pueden estar solventados por los empresarios. Nosotros lo que estamos considerando el impacto en la ganancia de los empresarios sería mínimo. Si ese impacto en la ganancia empresaria es mínimo – porque de hecho, realmente la Comisión de Transporte no tiene los estudios necesarios, la Comisión de Transporte no tiene los estudios de ese impacto- y en función de eso ese impacto bueno.....por eso, está bien pero se puede hacer una proyección en función de un boleto universitario, lo cuál tiene impacto en la ganancia, no es que el resto de la comunidad paga los pases. Eso en todo caso tendríamos que discutirlo en función de las prioridades que se ponen a la hora de ponerle un freno a los empresarios.

**Sr. Pérez:** Eso tiene una incidencia específica cuándo fijas el boleto. Acá hay gente que me está pidiendo la palabra, si las dos personas que me pidieron la palabra allá atrás, me dan permiso, como estamos hablando de un tema específico, le pasaría a otra persona que quiera hablar del mismo tema.

**Sr. Giamberardino:** Yo soy Diego de la Facultad de Derecho Agrupación Jauretche. Puntualmente la preocupación es que estuvimos ya en Comisión de Transporte, estuvimos con Porrúa reunidos, eso fue cuándo pedimos la entrevista con el Intendente, nos pasó a que .....con Porrúa y él se comprometió a que iba a ser evaluado por el Departamento Ejecutivo y que iba a ser evaluado por los contadores, con lo cuál nos prometió una futura reunión. Esto fue hace un mes y medio más o menos y la reunión nunca llegó que supuestamente iba a ser la semana siguiente. El tema fundamental de la preocupación es ver cuál es la viabilidad que le dan al proyecto y cuál es el interés en tratarlo o en estudiarlo que tiene el Ejecutivo.

**Sr. Pérez:** Si los demás concejales están de acuerdo yo me puedo poner en contacto con ustedes y con el Ejecutivo para darle una respuesta inmediata a esto.

**Sra.:** Bueno muchas gracias. Nosotros venimos en nombre de un sector del barrio Florentino Ameghino, somos cuatro vecinas. Nosotros venimos por dos temas que son importantes, uno la emergencia que tenemos en este momento y el otro lo que puede llegar a pasar con el tema de la licitación que estaríamos dispuestos también a poner nuestra opinión sobre el tema de los recorridos. Pero en este momento la caída

---

**JORNADA DE TRABAJO INFORMATIVA**  
**PLIEGO LICITACIÓN PÚBLICA SERVICIO COLECTIVO DE PASAJEROS**

---

de la línea de la "Martín Guemes", la "513" no la cubre toda, señor. La "513" cubre por Luro hasta Buenos Aires y Luro, después toma la "521", entra por la terminal y todo eso. Pero nosotros los que estamos dentro del barrio, estamos totalmente desprotegidos. Porque estamos, por ejemplo la línea "521" entraba de Luro para la zona de Libertad. Ahora, nosotros escribimos una nota que mandamos acá a la Comisión, explicando que la "522" que da hasta Libertad y 228 fuera de línea iba por el recorrido después de la "521" a la terminal de la Peralta Ramos, ¿me ubico? Como pasaba fuera de línea nosotros hicimos una nota que no le costaría nada a la "522" seguir tomando pasajeros hasta Luro, porque la "513" a nosotros no nos sirve. No nos sirve por un tema de seguridad, de lluvia, de cuadras, además también de frecuencias, porque esto de las frecuencias es terrible. Entonces cuando – no sé si alguien se enteró – hubo gente que se fue a quejar a la Peralta Ramos por esa pasada por la calle 532 sin levantar gente, dejaron de pasar ahora, fuera de línea. Pero termina la línea en 228 y Libertad, está bien esa nos traería al centro, pero el tema es la seguridad. Nosotros caminar media cuadra, una cuadra, o un chico de la escuela, ¿sabe lo que es?, que llegue sin zapatillas, sin las cosas de la escuela, sin nada o lastimados, porque no llevan un centavo y a nosotros también. Entonces nosotros ¿qué tenemos que hacer? El tema seguridad desde que dejó de estar la Martín Guemes ahí, pasó a ser tremendo porque le voy a decir una cosa a pesar del mal manejo de la Martín Guemes teníamos un poquito de seguridad, porque por lo menos los patrulleros iban, porque los colectiveros iban y venían, nos dejaban en las esquinas. ¿Quiere que le diga una cosa? Los taxis y los remises llevan únicamente a partir de las 20:00 horas en el invierno y a partir de las 21:00 horas en el verano a la gente que conoce o van a buscar. Porque a la señora que está acá este invierno a las 19:30 de la noche en la puerta de la casa le tiraron un tiro que casi la mataron. Entonces, por dos razones nosotros quisiéramos que nos – en este momento porque yo sé que lo de la licitación va a tardar, por supuesto, es lógico, porque si además se escucha a toda la gente que quiere ser escuchada, va a tardar- por lo menos que nos resuelvan el tema de la emergencia, a ver qué hacemos.

**Sr. Bertucci:** Yo la voy a invitar el día de mañana si a usted le queda cómodo, en el horario que usted quiera al Departamento Técnico de Transporte, usted y las personas que han venido hoy – vamos a tratar el tema puntualmente y vamos a buscar una solución inmediata, porque ese es un tema que le podemos llegar a buscar una solución. Y después veremos en la licitación o no, vamos a tratar de solucionar ese tema.

**Sr. :** Yo quisiera que en este momento es la emergencia porque, es la emergencia en este momento, después lo demás podemos dar nuestro granito de arena.

**Sr. Bertucci:** Yo le voy a dar la dirección y el número de teléfono del Departamento y combinamos en el día de mañana una reunión y vamos a tratar de buscar una solución a esa situación. Que creo que más que el tema de la licitación. Este es un tema de emergencia.

**Sra.:** Lo de la licitación, después podemos venir, discutir con ustedes....

**Sr. Bertucci:** Yo creo que es una cuestión de emergencia y nosotros estamos preparados para dar respuesta a este tipo de cosas también.

**Sra.:** Estamos muy, muy mal, estamos.

**Sr. Bertucci:** Como no.

**Sra. Díaz:** Bueno la pregunta se la quiero hacer al señor Alonso ya que explicó y habló del tema de las cláusulas generales del pliego. Dentro del pliego no se tuvo en cuenta el respeto al decreto 692/92 por lo que escucho que Bertucci dice que se va a seguir manteniendo el mismo sistema prepago de boleto, es decir, la tarjeta por un lado y el boleto plano por el otro lado para los que no tienen tarjeta. ¿La compra de la tarjeta es un pago adelantado que se le hace al señor empresario no es cierto?

---

**JORNADA DE TRABAJO INFORMATIVA**  
**PLIEGO LICITACIÓN PÚBLICA SERVICIO COLECTIVO DE PASAJEROS**

---

**Sr. Alonso:** No, no, no, porque eso va depositado en la cuenta del fideicomiso y a partir del viaje realizado la misma cuenta o el banco por simplificarlo le deposita al titular de la empresa el importe del viaje.

**Sra. Díaz:** Perdón, o sea que ¿usted me está hablando de la Ordenanza 10.882 que está en vigencia y la están respetando?

**Sr. Alonso:** La 10.882, sí

**Sra. Díaz:** ¿Y cuál es el sistema de fideicomiso que tiene el banco Provincia en este momento, parta con esta Ordenanza, por favor?

**Sr. Alonso:** Bertucci le va a contestar técnicamente mejor cómo funciona en fideicomiso, yo después si quiere le amplío con respecto al sistema de pago.

**Sr. Bertucci:** El sistema prepago de admisión de usuarios está contemplado desde que se creó a la fecha, por un sistema de una cuenta de fideicomiso y una cuenta de recaudación. El sistema de cuenta de recaudación hace que caigan todos los boletos prepagos, comprados con anticipación a una cuenta de recaudación la cuál administra el banco provincia según un contrato de fideicomiso firmado. Todos esos saldos son inmovilizados....

**Sra. Díaz:** ¿Perdón, desde qué año?

**Sr. Bertucci:** Está renovado desde el año pasado, el año pasado se renovó el tercer contrato de fideicomiso. El contrato de fideicomiso da las pautas que son las siguientes. Únicamente se autoriza a descontar de la cuenta los viajes realizados y que cada empresa tiene que presentar diariamente que conforman el “clering” inter-empresario. O sea que el monto del prepago siempre está en la cuenta del fideicomiso, no se puede utilizar ese dinero para otro fin que no sea pagar el viaje cancelado. El que no ha sido cancelado, el monto, queda en esa cuenta de fideicomiso y está inmovilizado, no puede ser utilizado por ninguna empresa ni por el banco mismo. El banco no puede hacer inversiones con ese dinero. Hace de cuidador del dinero, cuida ese dinero y distribuye según lo que tiene que autorizar en este caso la UTE Libertador, que es la UTE que funciona en la redistribución de los ingresos. Nosotros hacemos un control, desde el Departamento Técnico, con respecto a lo que se retira y a lo que está depositado, nadie puede retirar más de lo que hizo en usos de transporte. Para ser más claro, si una empresa vendió arriba del colectivo cien boletos a bordo y cortó cincuenta boletos con tarjeta, al otro día se le van a pagar esos cincuenta boletos.

**Sra. Díaz:** Perdón, ¿está diciendo que el chofer puede seguir vendiendo boleto arriba del colectivo? Por lo tanto está bien lo que yo digo que el decreto es el '92.....

**Sr. Bertucci:** Yo le voy a explicar. La municipalidad puede o no adherir al Decreto. Es un Decreto Nacional.

**Sra. Díaz:** Quiere decir que no está adherida, entonces.

**Sr. Bertucci:** No, No adhiere y le voy a explicar porqué, por una situación de emergencia. Porque Mar del Plata es una ciudad con estacionalidad y con turismo, entonces nosotros teníamos que buscarle un mecanismo para que la ciudad tuviera la posibilidad de posibilitar el viaje al turista que llegara a la ciudad y no tuviera la tarjeta. No es solamente Acá, en Rosario existe el boleto a bordo, en Mendoza existe el boleto a bordo, en distintas ciudades han tenido que llegar a esta situación porque los sistemas prepagos son así. El sistema de monedera lentifica tanto el sistema a bordo que si usted va a Capital en cualquiera de los grandes lugares de Capital, llámese Retiro, Constitución le venden el boleto abajo, antes de subir al colectivo, de lo cuál no sé qué tipo de controles tienen. Lo que si yo sé es que la máquina que hoy tengo arriba de la unidad, sea por un boleto pago a bordo o por un boleto franqueado por tarjeta, yo tengo la

---

**JORNADA DE TRABAJO INFORMATIVA**  
**PLIEGO LICITACIÓN PÚBLICA SERVICIO COLECTIVO DE PASAJEROS**

---

información día a día e lo que se está vendiendo. Esto nos permite a nosotros tener un análisis, poder desarrollar estrategia. No sé como funciona el sistema en Capital Federal, pero indudablemente ese Decreto fue hecho para el área metropolitana en un primer momento porque utilizaban monederas.

**Sra. Díaz:** Perdón, hay provincias del norte que lo están implementando y lo están respetando, como Tucumán, Santiago del Estero, Mendoza, Córdoba, que están implementando y están usando monederas. Por ejemplo Tucumán es una provincia que hace muchos años que está implementando las monederas y no hay asaltos arriba de los micros y no hay choferes muertos.

**Sr. Bertucci:** Si las provincias del norte que están implementando ahora lo están bajando. No Mendoza tiene boleto a bordo. Salta en este momento va a incorporar tarjeta magnética. Si, nosotros gracias a Dios eso tampoco lo tenemos. Tenemos algunos asaltos pero sabe cuál es el problema, En Buenos Aires, en Capital Federal – porque si usted va a las estadísticas de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte – se va a dar cuenta que como no se pueden robar la plata que tiene el chofer se roban el colectivo con gente y todo y arrancan las monederas. Esto está debidamente documentado o sea que la cuestión de seguridad no pasa por si cobran o no cobran a bordo, la seguridad pasa por otros ítems.

**Sra. Tarillo:** Buenos días. Soy María Tarillo del Consejo del Discapacitado. Quisiera hacer una pregunta porque escuché que tienen contemplado los pases. Yo lo que quisiera es que nos explicaran de qué manera se van a hacer las adaptaciones en los micros, si es que eso también está contemplado.

**Sr. Bertucci:** Mire, estamos trabajando al respecto, porque inclusive hay algunas modificaciones legales que se han provocado últimamente con respecto a Nación y Provincia y hemos hecho las consultas de cuáles son los equipos autorizados, tanto sea para el área metropolitana como para algunas provincias. Y qué resultados les han dado, porque para nosotros son experiencias nuevas. Yo he hablado con algunas de las ONGs de discapacitados de la ciudad, las cuáles se han comprometido a acercarme algún tipo de documentación al respecto sobre todo sobre cuestiones técnicas y de costo porque nosotros realmente no lo tenemos y ellos nos dijeron que en la semana nos iban a alcanzar qué tipo, si son rampas hidráulicas, mecánicas, de qué naturaleza serían más convenientes.

**Sra. Tarillo:** Nosotros tenemos acá una persona, que es la que trabaja a la par nuestra en el Consejo y que viene gracias a que lo trae SERVISA y a que con mucho esfuerzo se paga el vehículo y a veces tiene algún pase para venir en SERVISA. Diego Camerucci, que es un estudiante y ya lo deben conocer, porque es un luchador en todo esto, él también tiene como para acercarles costos y diferentes cosas, porque si no realmente tendrían ustedes que explicarle a cada discapacitado en sillas de ruedas porqué si tiene un pase se tiene que quedar en la esquina viendo pasar el colectivo, es algo bastante doloroso. Entonces por eso quería saber si lo habían contemplado.

**Sr. Bertucci:** Si, si, inclusive el pliego contempla...

**Sr. Camerucci:** Hola, te acordás que ya vinimos...

**Sr. Bertucci:** Lo hemos charlado anteriormente, si...

**Sr. Camerucci:** Yo lo que escuchaba recién, que ustedes por ahí lo iban a tener en cuenta digamos como prioridad. Pero yo lo que quiero es una garantía, digamos que venga una empresa que tenga cinco micros, de qué me sirve a mí, yo lo que quiero es que tenga una frecuencia que...por lo menos contar con un micro cada....yo que sepa.

**Sr. Bertucci:** Esa es la idea.

**Sr. Camerucci:** Porque mirá, en SERVISA, las empresas sale como nueve pesos. Yo te digo ¿quién va en taxi? Tanto que se habla de la integración, de todo. Y quién puede salir, ¿cómo hacemos?

---

**JORNADA DE TRABAJO INFORMATIVA**  
**PLIEGO LICITACIÓN PÚBLICA SERVICIO COLECTIVO DE PASAJEROS**

---

**Sr. Bertucci:** La idea, nosotros copiamos un poco el tema de...esto en realidad es así porque no teníamos experiencias propias de la ciudad anteriores, de las experiencias dadas de Capital y otros lados para que todas las líneas tuvieran servicios y poder informar en qué horarios pasan esos servicios para que la gente con otro tipo de capacidades puedan manejarse en el transporte público de pasajeros. Para nosotros también es nuevo y nos hemos basado siempre y hemos charlado contigo inclusive y otros muchachos amigos que nos hemos reunidos son los que en este momento se han comprometido a trabajar con nosotros y desde ya se los agradezco, para poder, estas unidades que nosotros exigimos poder verter la cuestión técnica de cómo van a ser. Y las frecuencias también las vamos a tratar para saber cuáles son los servicios. Nosotros en este momento estamos haciendo un trabajo de campo al respecto, porque vuelvo a repetir, para nosotros es una experiencia totalmente nueva y agradecemos desde ya a todas las asociaciones que nos han dado una mano muy grande en todo esto.

**Sr. Camerucci:** Está bien, te entiendo...

**Sr. Bertucci:** Quiero Diego, que quede claro. Está en el pliego de bases y condiciones y si no se reforma es, como va a quedar la obligación por parte de las empresas, es obligatorio porque está en el pliego, si eso te saca la duda. No vamos a trabajar sobre una hipótesis técnica si no tuviéramos la obligación a los empresarios de que lo tienen que hacer.

**Sra. Tarillo:** Yo lo que quiero recordarles que el Consejo del Discapacitado fue creado por una Ordenanza por la Municipalidad del Partido de General Pueyrredon, que estamos funcionando en la calle 25 de mayo 3665, todos los días martes a las 18:00 horas y que nucleamos a las ONGs que atienden a la discapacidad. Les agradeceríamos mucho que si ustedes quieren convocarnos el teléfono es 475-1649. Porque les voy a hacer un comentario al margen que a lo mejor no tiene nada que ver con la licitación del transporte. Ayer tuvimos que hacer un relevamiento de las playas y evidentemente la información no estaba de dónde funcionábamos y el señor Paleo nunca nos encontró, aunque el relevamiento lo hicimos solos. Es para recordarles que estamos funcionando ahí y el número de teléfono así nos pueden encontrar.

**Sr. Bertucci:** Lo mismo digo. Los chicos tienen la dirección y el número de teléfono de nuestro Departamento y vuelvo a repetirles, yo les agradezco mucho a distintas organizaciones que nos han dado una mano muy grande en todo esto porque indudablemente lo han hecho con mucha responsabilidad y mucha seriedad el tema y nosotros estamos tratando de responderles con la misma seriedad que con ella han abordado el tema.

*-Ante una pregunta dice el*

**Sr. Bertucci:** No hay ningún inconveniente, nos conocemos y vos sabes que están las puertas abiertas del Departamento para cuándo vengan a hablar y les pedimos que sea lo antes posible también porque tomémonos el tiempo necesario para hacer las reformas que creamos conveniente en lo técnico.

*-Ante una consulta dice el*

**Sr. Pérez:** Las reuniones exacto. Si, si, a partir del miércoles que viene comienzan las charlas.

**Sra. Verdaguer:** Quería hacer una pregunta, porque me quedó la duda en relación al planteo dentro del pliego en relación al pago por kilómetro recorrido. En el pliego se establece que el pago a las empresas va a ser por kilómetro recorrido, si no me equivoco, por lo que el argumento para plantear en relación a los pases, a los boletos con descuentos no sería un argumento válido. El impacto que puede llegar a tener la mayor cantidad de pases, el boleto al 50% para jubilados que cobran la mínima o para los discapacitados o para los estudiantes, aquellos pases que se incorporen no tendrían incidencia en la medida que la cantidad de pasajeros no influiría en el pago por kilómetro recorrido.

**Sr. Alonso:** Quiero hacer una aclaración con respecto a eso, el pago por kilómetro se va a realizar en base a la recaudación que van a tener las empresas. Acá no es que el Estado va a pactar un costo por kilómetro

---

**JORNADA DE TRABAJO INFORMATIVA**  
**PLIEGO LICITACIÓN PÚBLICA SERVICIO COLECTIVO DE PASAJEROS**

---

y a partir de ese costo le va a pagar a las empresas. Eso es en base a la recaudación que van a tener las empresas. A partir de ahí se va a determinar el costo del kilómetro y en base a eso se va a pagar.

**Sra. Verdaguer:** Entonces no es un pago por kilómetro recorrido.

**Sr. Alonso:** Es un pago por kilómetro recorrido en base a una recaudación.

**Sra Verdaguer:** Sería ponderado en base a una recaudación, no es lisa y llanamente.

**Sr. Alonso:** Te puedo poner un ejemplo grosero, el Estado meritúa que el kilómetro vale \$ 10.- entonces lo paga \$ 10.- No, no es así. En base a la recaudación y los kilómetros que se recorren es cómo se determina el costo del kilómetro y en base a eso se hace el pago a cada una de las líneas.

**Sra. Verdaguer:** O sea que es por pasajeros y kilómetro recorrido.

**Sr. Alonso:** No, no es por pasajero, es en base a la recaudación

**Sr. Verdaguer:** Pero la recaudación tiene que ver con los pasajeros que suben...

**Sr. Alonso:** Sí, los pasajeros también involucran la cantidad de gente que viaja con pases. Cuando uno habla de cantidad de pasajeros transportados involucra la cantidad de gente, sobre todo los del EGB, que viajan con pases y sin costo. Por eso es en base a la recaudación y no en base a la cantidad de pasajeros.

**Sr. Salas:** ¿Me dejas ampliar un poco este concepto? Yo fui uno de los que en el año '96, '97 decía que el transporte público en la ciudad de Mar del Plata tenía que ser pagado por kilómetro recorrido. La idea es hacer el sistema más equitativo, porque si vos hoy por ejemplo le decís a un empresario que tiene que ir al Bosque de Peralta Ramos cada 12 minutos, en realidad era la frecuencia que nosotros estimábamos como necesaria, te dice "no, la gente que espere, voy cada 30", cada 12' no me conviene porque hago muchos kilómetros y gano poco dinero. Pero hay otras empresas que tienen recorridos más ventajosos, cortan más boletos por kilómetro recorrido. Hay empresas que tienen rentabilidad y otras que no la tienen. El sistema no es equitativo. Por eso dijimos que todos los boletos cortados vayan a una caja común y al final del día les pagamos a los empresarios los kilómetros recorridos, o sea que va a haber un precio por kilómetro por día, porque ese día medís los kilómetros recorridos totales y tenes la recaudación total del día. Dividís la recaudación total dividida la cantidad de kilómetros y les pagas empresa por empresa en base a los kilómetros recorridos. Si no cumplieron, si hay empresas que no cumplieron con los kilómetros estipulados les vas a pagar menos de la recaudación y parte de ese dinero va a ir a una caja compensadora para subsidios que serán evaluados por el Concejo Deliberante. Por eso cuando Pérez recién explicaba el tema de los subsidios es realmente así, pero hay algo para discutir en profundidad respecto a lo que ustedes dicen. En la primer reunión de la Comisión de Transporte decía que estos temas hay que hablarlos y discutirlos en profundidad, porque hay que ver si disminuye la caja. Si les damos a ustedes un boleto del 50% hay que ver si disminuye la caja. ¿Porqué digo esto? Porque la semana pasada me vino a ver el director del CEF un amigo de toda la vida y yo le decía "sabés qué pasa, que si nosotros bajamos la recaudación se nos encarece el boleto" porque vos después haces una relación, para hacer el precio del boleto vos haces la cantidad de kilómetros que recorres por año y tenés en cuenta la cantidad de boletos que cortas por año. Pero él me decía ¿"sabes que pasa? que hay tres mil chicos de los barrios que vendrían al CEF que hoy no suben a los micros" si vos le pones un boleto, para nosotros de cincuenta centavos seguramente subirían, entonces hay que ver si baja la recaudación, por ahí aumenta. Probablemente lo mismo esté pasando con ustedes, probablemente lo mismo tengamos que tener en cuenta con los jubilados que cobran la mínima, también le tendríamos que dar un boleto alternativo. Yo siempre digo que hay países del mundo como Panamá por ejemplo, si hay algún privilegiado en Panamá son los jubilados, los ancianos. Tienen colas especiales en los bancos, tienen créditos especiales, en la Argentina parece que los tuviéramos olvidados. Me parece que el día que hablemos de los pases, tenemos que hablar de todos los pases. Porque lo que dijo Pérez es la realidad. El pase subvencionado de un docente de una escuela, lo paga el trabajador que por ahí trabaja en el puerto y toma dos micros para ir desde Batán hasta el puerto.

---

**JORNADA DE TRABAJO INFORMATIVA**  
**PLIEGO LICITACIÓN PÚBLICA SERVICIO COLECTIVO DE PASAJEROS**

---

Lo que quiero decir es que esta discusión no está cerrada, no está cerrada en absoluto, es una discusión que tenemos que darnos de acá en adelante, no hay demasiado tiempo pero me parece que nos tenemos que dar para encontrar un equilibrio entre las dos cosas. Por supuesto que para mí la educación es fundamental, soy profesor de la Facultad de Ingeniería desde hace treinta años así que imagínate...lo que no podemos hacer con esto es demagogia barata eso nada más, Porque te vuelvo a repetir quieras o no, cualquier tipo de subsidio que en realidad también se podía discutir si este tipo de subsidio no lo tendría que dar el municipio. Esa sí es una discusión que nos tenemos que dar, ojo, porqué, porque lo que dijo Pérez es tal cuál. ¿Porqué digo si este tipo de subsidio no lo tendría que dar el municipio? Porque en el municipio se supone que aportan más los que más tienen. En cambio en el sistema de transporte lo que dijo Pérez es una realidad el que tiene auto no aporta nada y este trabajador que paga dos boletos para ir desde Batán al puerto está subvencionando a un docente de un colegio secundario.

**Sra. Verdaguer:** En relación a lo que vos planteabas recién efectivamente es una decisión política de ustedes elegir este sistema de transporte y no otro. Ustedes lo están definiendo así, ustedes elaboraron este pliego, por lo tanto el compromiso tiene que ver con estos concejales que se están reuniendo a discutir este pliego y no otro. El compromiso del municipio podría expresarse en un pliego o en otro sistema de transporte y eso no es una responsabilidad mía como estudiante, eso es responsabilidad de los concejales que están acá adentro, por lo tanto no podemos correr la pelota, esto debería haberse discutido acá, no es algo que nosotros venimos a plantear – porque pareciera que nosotros venimos a plantear algo que acá no se ha discutido – Efectivamente acá adentro hay gente que ha propuesto otros sistemas de transporte y eso no se discutió con la profundidad con la que ustedes intentan ahora plantear que estarían dispuestos a discutirlo., Entonces, si vamos a discutir cuál es la responsabilidad del municipio en esto son los concejales los que se tienen hacer cargo de eso y definir en todo caso otro sistema de transporte que sea más adecuado para cubrir las necesidades de la población. Para cubrir las necesidades de la población es la municipalidad y es el Concejo Deliberante el que puede evaluar cuáles son esas necesidades y tratar de cubrirlas. En todo caso no es responsabilidad nuestra, que somos algunos de los afectados como son otros sectores de la sociedad, por las crisis económicas, por el problema del dinero para poder sostenernos en los estudios. Entonces no somos nosotros los responsables de que esto sea de este modo, en todo caso la responsabilidad asúmanla aquellos que han estado discutiendo este pliego y no otro, insisto, porque podrían haber tomado otra definición y no lo hicieron. Es una oportunidad histórica, sabemos que esto va a durar doce o quizás quince años., lo cuál implica mayor responsabilidad en la discusión y no es nuestra la responsabilidad esa. Por otro lado yo lo que quiero para cerrar, porque esta es una discusión que por ahí en este espacio no la vamos a poder profundizar mucho más, es tener el compromiso por parte de la Comisión de Transporte para tener una reunión el miércoles que viene junto con los demás sectores o quizá el otro, perfecto el otro miércoles, nosotros ya pedimos...

*-Ante una acotación fuera de micrófono continúa el*

**Sr. Salas:** Primero le quiero decir a la estudiante que habló que el proyecto sobre el pase de los universitarios lo presentó un concejal de mi bloque que fue Gabriel Pampin, yo presido el Bloque Justicialista. Segundo que no me tiene que decir que la responsabilidad es mía porque yo la asumí cuándo asumí de concejal. La responsabilidad del transporte, nosotros tenemos una cuota de responsabilidad. Por supuesto que el Departamento Ejecutivo tiene la suya. Yo no me voy a hacer cargo del desastre que fue el transporte en los últimos años en la ciudad de Mar del Plata, porque por ejemplo en el pliego anterior que lo tildé de “mamaracho” terminó en la nada. Me voy a hacer cargo de mi responsabilidad. En este sentido la estudiante que expresó recién de que tratamos en profundidad otros temas y este no, no sé en qué se basa, a mí me gustaría saber en qué se basa. Nosotros intentamos tratar en profundidad todos los temas, ahora también tenemos la obligación de contarle cuál fue el criterio de la Comisión para esbozar este pliego que no está cerrado, este es el momento de la discusión yo se lo dije a Pampín, nosotros no estamos cerrados, presentalo al proyecto. Este es el momento de la discusión, nosotros hicimos un anteproyecto. Desde un bloque que es de la oposición trabajamos con el oficialismo, con el Departamento Ejecutivo para hacer un pliego de transporte y el momento de discutirlo y de perfeccionarlo es éste y demás está decir que me gustaría que aclare que otros temas o qué sistema de transporte le parece a ella que hay que realizar. Es mi responsabilidad y estoy diciendo, desde el año '96 estoy pidiendo

---

**JORNADA DE TRABAJO INFORMATIVA**  
**PLIEGO LICITACIÓN PÚBLICA SERVICIO COLECTIVO DE PASAJEROS**

---

este.....porque acá se está hablando de un sistema de transporte más equitativo cobrado por kilómetros. Esto no está absolutamente cerrado.

**Sr. Pérez:** Yo abono lo que dice Eduardo por una cuestión que creo que también tenés que aceptarla porque uno puede tener ideas distintas con respecto a las cosas. Son efectivamente distintas entonces por ahí a mi me cuesta en principio entender si las proyecciones no me lo dicen así, un sistema de pases que aparece en principio como regresivo sea una cuestión progresista. A mi si me dicen que un sistema de pases que posibilite – no, no estoy cambiando el tema – que posibilite el acceso al que menos tiene en tanto y en cuánto no lo banque el que menos tiene lo voy a firmar con las dos manos. Un sistema que no sea regresivo para que los que menos tienen sostengan a otros que pueden, eso no lo voy a votar.

*-Ante comentarios fuera de micrófono dice la*

**Sra. Gorrichio:** Buen día. Mi nombre es Lucía Gorrichio, soy estudiante de la Facultad de Humanidades de la Universidad de Mar del Plata y soy además consejera superior de la Universidad por el caso estudiantil de mi Facultad. Nosotros presentamos esta nota que comentaba Cintia de incorporación y cuándo hablamos de que en realidad creemos que la profundidad del tema no está dada, tiene que ver con que creemos que constantemente se relega la educación y la salud en todos los órganos de gobierno que existen y a veces es responsabilidad del Ministerio de Educación, a veces es responsabilidad de la Universidad y muchas veces puede ser responsabilidad de este recinto y ahí es cuando se dice “los concejales ya lo discutieron, los concejales ya lo plantearon” Está la posibilidad concreta de favorecer el acceso a la educación de este recinto y más particularmente del Ejecutivo. Nosotros sabemos la responsabilidad que le compete a Katz. Pedimos reuniones – creo que por lo menos cuatro – reuniones que nos negó, el intendente que se jacta de ir al frente y dar reuniones constantemente no estaba ni siquiera para decirnos lo del boleto es imposible, no lo vamos a hacer porque a los empresarios no les conviene, ni siquiera para eso Katz nos dio una entrevista como para plantearlo. Es lo que nosotros ya suponíamos, hay 33.000 estudiantes en la Universidad de Mar del Plata y los terciarios de Mar del Plata sabemos que no todos tiene el acceso al boleto, no todos lo necesitan, por eso decimos que es universal, porque no todos lo vamos a usar, quienes tenemos trabajo, son los mismos estudiantes que se presentan a una beca, no nos presentamos todos, se presenta el que lo necesita. En realidad en lo que se basa este proyecto, es que no puede ser que haya colectivos vacíos y estudiantes que no puedan llegar a la facultad cuando llueve, no es posible eso, aumentaría la demanda efectivamente como lo está planteando Salas, porque subirían más estudiantes y tienen que pagar la mitad, de eso estamos convencidos, tiene sustento. De todas maneras al empresario que no le convenga que haya determinados pases que no se presente al pliego, no es responsabilidad nuestra pensar en la ganancia de determinados empresarios. Nosotros pensamos en las necesidades que hay en esta ciudad para poder estudiar y llegar a la Universidad. Eso es lo que nosotros en realidad estamos planteando, no es ninguna locura y me parece que las proyecciones tienen que estar hechas. ¿Cuánto puede perder un empresario? No distorsionen el discurso, es mentira que en realidad lo estaría sosteniendo el resto de los trabajadores, es un debate falso que están intentando meter en la ciudadanía como para decir si unos viajan gratis, otros pagan más y eso no es cierto, no va entrar en nuestro discurso porque sabemos que no es así, nosotros creemos que tendría que ser menor para que más estudiantes puedan llegar a las facultades, pero además si llega a haber un impacto que sabemos que es casi inexistente justamente por eso, que sea de parte del empresario que lo esté bancando, a menos que haya interés de representar más a determinados grupos empresariales que a la población marplatense. A menos que esté ese interés, si no lo está y nadie está dispuesto a decirlo, me parece que lo que queda es lo otro y no desmerecer y no desprestigiar el debate, sabemos que hay proyectos distintos y sabemos Salas que no estamos en condiciones por disposiciones por ahí políticas y presencias en este recinto, proponer otros tipos de proyectos y por eso nos atamos a estos. Nosotros pensamos que lo ideal es un proyecto de municipalización, eso está claro para nosotros, no tiene que haber ganancia de ningún empresario porque el transporte tiene que ser un bien social y un servicio social, como no tiene que haber en la salud y en la educación. Ese es nuestro proyecto, ahora somos conscientes que nuestra debilidad ideológica y política y que es minoritaria esta posición, no entramos a debatir eso porque sabemos que no lo ganamos, entonces este es el pliego que ustedes discutieron, esto es lo que ya salió del debate, bueno ante esto nosotros por lo menos pedimos que se contemple el acceso a la educación. Nada más.

---

**JORNADA DE TRABAJO INFORMATIVA**  
**PLIEGO LICITACIÓN PÚBLICA SERVICIO COLECTIVO DE PASAJEROS**

---

**Sra. Barciulli:** Soy Susana Barciulli, soy asambleísta de la Universidad Nacional de Mar del Plata por la Universidad Nacional de Mar del Plata. Yo cuestiono lo que vos dijiste recién desde el siguiente lugar. Vos decís que no vas a votar un proyecto, un pliego que sea regresivo. Eso implica partir desde un punto de vista que vos te posicionas en ese lugar porque precisamente el lugar del cual partís es que el transporte en realidad no es público, sino privado, estás partiendo desde ese lugar. Porque estás partiendo del lugar de que en realidad el transporte debe estar a cargo de empresas privadas, comerciales, que tienden a un fin, que todos sabemos cuál es su fin, que es la ganancia. Si nosotros tuviéramos un sistema de transporte realmente público que cumpliera la función social, como decía Lucía que debía cumplir, tenderíamos y ustedes también tenderían por supuesto a un transporte municipalizado que realmente cumpliera con el objetivo de ser público y que llegue a todos. Por eso vos partís y hablas desde un sistema regresivo que no estás dispuesto a votar y que vos dijiste hoy que en realidad partiste de la base de que lo subvencionan por supuesto los que menos tienen. Partiendo de tu lugar desde ese proyecto, por supuesto lo subvencionan los que menos tienen, lo que te olvidaste de incluir – supongo que te habrás olvidado – es que cuándo estabas diciendo que lo subvencionan los que menos tienen, te olvidaste de incluir que en esta parte usuarios-empresa cuánto en todo caso en tu sistema subvencionarían las empresas. Porque vos partiste de la idea de que solamente subvencionan los que menos tienen, entonces creo que vos estás calificando a partir de tu posición, política, ideológica y por lo tanto de sostener un determinado proyecto. El proyecto es empresarial puramente, no es público, no es social, porque si no por lo menos incluirías cuánto van a subvencionar las empresas, no estás poniendo eso. Por supuesto ideológicamente yo parto de otro tipo de proyecto totalmente diferente, de otro pliego y realmente tomo tu compromiso de que el miércoles 29 vamos a estar sentados para discutir con la Comisión de Transporte.

**Sr. Pérez:** Si, es exactamente así, tenemos concepciones completamente distintas por una cuestión que yo creo que vos planteas, no es real, la primera y eso no es la discusión ahora. No me interrumpas, con respeto te escuché, con respecto escucháme, no me interrumpas. Yo no estoy de acuerdo con un sistema municipal, de colectivos municipales, con empleados municipales manejando los colectivos municipales, no estoy de acuerdo con ese tipo de sistemas si es el que ustedes proponen. Estoy de acuerdo con un sistema de concesión dónde haya un prestatario privado que preste un servicio que es público y que podrá no resultarte semánticamente bien pero es así. Es un servicio público que el Estado concede a través de la legislación que le permite que un privado preste ese servicio público. Como hay otros servicios públicos también que están concesionados en forma privada. Mi visión es que a mí me interesa ver el tema de las proyecciones porque lo que dice Eduardo es cierto, lo charlamos en la Comisión y los dos tuvimos una opinión parecida dijimos, queremos ver como influencia, porque tenemos algún convencimiento de que en vez de restar puede llegar a sumar. El mismo planteo que hacía el director del CEF que lo hizo en la Comisión, nosotros también lo vemos con una base en principio de lógica. Decimos que hay una cantidad de gente que hoy no puede acceder, que sí accede por la mitad, por ahí es mucha más la gente la que accede al servicio que la gente que hoy se queda afuera. Razón por la cuál esto no iría en contra de ninguna manera del sistema. Por ahí no lo escuchamos eso, por eso lo planteo porque le pedimos en su momento a la gente de la Jauretche, el concejal Pampín tenía alguna información, le pedimos poderla ver en los números porque una cosa me parece importante más allá de cualquier definición irónica que tengamos, cuándo tengamos que tomar una definición veamos las proyecciones, veamos las estadísticas, veamos cómo influyen estos sistemas en otros sistemas parecidos que hay dentro del país. Pero insisto y de acuerdo específicamente con lo que dijo Eduardo. Estamos dispuestos a tratar absolutamente todos estos temas a despojarnos de cualquier tipo de interés de tipo partidario y de mucho menos, acá hay una Comisión que trabajó integrada por cuatro de los bloques del Concejo, en conjunto con el Departamento Ejecutivo y este proyecto de pliego es exactamente eso. Un proyecto de pliego, si te digo que tenés absolutamente razón, en que por lo menos las bancadas que lo hemos llevado adelante este proyecto vamos a acompañar este sistema de concesión de un servicio público. Yo te diría que es casi un imposible pensar que ahora nosotros vamos a cambiar de postura y a plantear un sistema de colectivos municipales, manejados por empleados municipales con un esquema de municipalización completa. Existen otros sistemas que tienen que ver con la municipalización, el concejal Cordeu ahora lo va a plantear, tiene que ver con un control de la municipalidad de otra manera y está absolutamente abierto a toda la discusión. Lo que te digo con absoluto respeto y me parece bien que vos lo reconozcas es que

---

**JORNADA DE TRABAJO INFORMATIVA**  
**PLIEGO LICITACIÓN PÚBLICA SERVICIO COLECTIVO DE PASAJEROS**

---

vamos a discutir seguramente sobre este esquema de pliego. Nosotros tomamos una definición con respecto a un esquema, que es el de la concesión de un servicio público....

*-Ante una pregunta fuera de micrófono continúa el*

**Sr. Pérez:** Yo estoy de acuerdo por la concesión del servicio público. Yo creo que es mejor desde el punto de vista operativo un servicio... no porque actualmente tenemos un sistema precario que es terrible. Estamos buscando una concesión ¿qué es la gran diferencia entre una concesión desde el punto de vista el control municipal sobre el sistema? Disculpáme no me interrumpas, después preguntas con todo respeto, te escucho con todo respeto. En un sistema de concesión la gran diferencia que hay con respecto al tema, es que hay un contrato con derechos y obligaciones específicas que hoy no está en los sistemas precarios. Ese contrato tiene que ver en principio en gran medida con la forma de penalizar los incumplimientos a ese contrato. ¿A qué me refiero? Por ejemplo hoy, una frecuencia hoy incumplida por un prestatario de servicio se discute en el Tribunal Municipal de Faltas. Se entiende como una falta, como puede ser pasar un semáforo en rojo o no tener puesto el cinturón de seguridad, ¿se entiende? Hoy un incumplimiento por parte de este sistema precario hace que vayamos a la Justicia de Falta primero y después a la justicia correccional a discutir una multa, eso vos sabés bien en qué termina, te lo estoy explicando. Nosotros no estamos de acuerdo en hacer una inversión y que la municipalidad sostenga con recursos de las tazas de Alumbrado, Barrido y Conservación y de Seguridad e Higiene un esquema de trescientos cincuenta o cuatrocientos colectivos y de la cantidad de empleados para eso...

*-Ante una pregunta fuera de micrófono continúa el*

**Sr. Pérez:** En el esquema del planteo de una concesión uno de los temas que nos parece absolutamente fundamental es que la municipalidad tiene un determinado manejo sobre el dinero y en el cuál los incumplimientos por parte de las prestatarias esta vez son descontados por la Municipalidad y tienen una única apelación administrativa adentro. Me parece que eso cambia de alguna manera en forma estructural lo que es el sistema precario al sistema de concesión. Hay otros sistemas, hay otra gente que puede tener otra alternativa, Cordeu la va a plantear ahora, tiene otra alternativa distinta, escuchémoslo.

**Sr. Cordeu:** El origen de esto surge de esa Comisión Mixta de Reestructuración que trabajó durante algunos meses, la cuál yo fui parte integrante. El resultado de este pliego que se elevó al Departamento Ejecutivo, está basado en los consensos de la mayoría de esa Comisión de Reestructuración y así lo tomó el Intendente Municipal. Nosotros hemos tenido diferencias en el tratamiento del pliego, que si bien no planteamos la discusión política dentro de la Comisión de Reestructuración, presentamos una nota con nuestras observaciones al Intendente Municipal y todo eso fue elevado, menos la nota nuestra al Concejo Deliberante, porque creemos que la decisión política del sistema de transporte es en el ámbito del Concejo Deliberante donde se tiene que dar. Y nosotros estamos dispuestos a darla en lo que hace a una confrontación de propuestas. Yo creo que si planteamos la discusión dentro de lo sectorial o dentro de los reclamos de cada uno de los sectores de la sociedad, nos estamos equivocando un poco en lo que hace al concepto del servicio de transporte. Yo creo que lo que tenemos que determinar a través de un amplio debate en la sociedad y en todos los sectores interesados es ¿qué servicio de transporte vamos a tener en el futuro y qué rol va a tener el Estado municipal? Y esto es fundamental. Nosotros planteamos que es un servicio municipal. En lo que hace a un sistema mixto como hablaban ustedes que yo no lo creo, no hace a quién presta el servicio, sino a quién tiene la gestión del servicio. Y nosotros creemos que la administración municipal debe tener la gestión del servicio, por eso estamos pidiendo el cumplimiento e la Ordenanza votada en el año '87 en la cuál se establecía la Sociedad de Estado de Transporte de Mar del Plata, en las cuáles estaban también representados todos los actores del sistema y que eran los encargados de prestarla. Nosotros vamos a insistir en el tratamiento, porque el pliego, el pliego general es un pliego licitatorio común a todas las licitaciones. Y este pliego puede ser direccionado en base al concepto que tengamos cada uno de lo que debe ser el servicio de transporte. Y nosotros vamos a incidir o por lo menos vamos a proponer en el tratamiento en particular, la reforma necesaria en los distintos artículos a los efectos que direccionemos el pliego a una gestión municipal. Por lo tanto estamos planteando la abolición del boleto a bordo, estamos planteando la totalidad de los ingresos que sean administrados desde el

---

**JORNADA DE TRABAJO INFORMATIVA**  
**PLIEGO LICITACIÓN PÚBLICA SERVICIO COLECTIVO DE PASAJEROS**

---

sistema por parte de la municipalidad. Vamos a pedir el pago efectivo en kilómetros recorridos porque ahí viene la discusión. Si nosotros planteamos la cosa como está en el pliego donde la totalidad de los ingresos se dividan por los kilómetros que se recorren y eso se reparte entre las empresas, creo que no estamos cambiando mucho. Yo creo que en un pliego donde se va a pagar por kilómetro recorrido, tendría que cotizarse el kilómetro recorrido, y esto no es nuevo y es una experiencia que estamos haciendo nosotros. Nosotros nos basamos en cosas que se están haciendo en varias capitales de Latinoamérica, en Curitiba, en Bogotá, donde las empresas cotizan por kilómetro recorrido y el kilómetro tiene un valor internacional. En distintas capitales redondea el valor de un dólar el kilómetro recorrido, entonces en ese sentido y si nosotros pagáramos a las empresas en realidad por la cotización que hacen en el pliego, ya no importaría quién sube al colectivo porque eso está en el orden de la gestión municipal y eso tiene que distribuirlo, de acuerdo a los beneficios que quiera dar a los distintos sectores. Nosotros hemos ido más allá también de toda esta cuestión y vemos la imposibilidad de ir planteando. Nosotros hemos pedido también que toda la sociedad contribuya en el mantenimiento del servicio de transporte. Los sectores industriales y comerciales de Mar del Plata, se benefician con el transporte sin hacer ningún aporte al mismo y nosotros estábamos planteando una tasa por disponibilidad del servicio, por la cual podría el sistema municipal financiar aquellos sectores más perjudicados de la sociedad que hoy no tienen acceso al colectivo. El sistema que plantea de reparto de los ingresos del sistema es una de las cosas que nosotros cuestionamos. Nosotros creemos que la comercialización de las tarjetas tiene que ser por parte de la administración municipal y que no debe existir el boleto pago a bordo, cosa que el estado municipal o el ente de control, tenga todos los ingresos del servicio; las empresas no pueden licitar la publicidad, no pueden hacer el negocio con la publicidad de las tarjetas, ni siquiera con la venta de las tarjetas porque están regulando el mercado de compra de los usuarios de las tarjetas, aumentando el boleto. Yo creo que lo que se hable acá es un debate muy importante y creo que tiene que participar toda la ciudad, estamos comprometiendo doce años del futuro del transporte y para eso yo creo que la ciudad debe intervenir. Ayer por ejemplo, yo escuchaba en una charla de Sabatella, los esquemas de participación ciudadana que él había hecho dentro de la administración de Morón, con distintos sectores y distintos foros vecinales, en los cuáles se discute toda la legislación municipal y todos los pliegos licitatorios. Creo que debemos nosotros convocar a los vecinos, tomarnos el tiempo necesario para el debate y que lo que hagamos no comprometa el destino del transporte durante doce años, porque vamos a sentir las consecuencias.

**Sr. Pérez:** Si alguien más quiere hacer uso de la palabra con todo gusto...

**Sra. Martínez Zubiaurre:** Yo en realidad en algunas cosas me parece que coincido con el concejal Salas, cuando dice que los que más tienen no aportan a este sistema de transporte y es cierto. Lo que yo veo es que es falso decir que se está pagando por kilómetro recorrido, porque él mismo dice que se paga sobre la base de la recaudación y se distribuye sobre los kilómetros que las empresas cubren y el actual sistema es pago por boleto cortado con lo cual estamos hablando de recaudación y después cómo se lo dividen las empresas si, dentro de esto va a entrar la venta de los boletos, las tarjetas magnéticas, la comercialización de la propaganda, con lo cual me parece que son varios items. Seguramente esto va a ser discutido en la Comisión y estaremos o no de acuerdo. En principio me parece que el valor, la base del valor unitario del kilómetro tiene que ser previamente fijado por la Municipalidad si se va a pagar por kilómetro recorrido, con lo cual ahí sí estaríamos hablando de kilómetro recorrido y no de recaudación.

**Sr. Alonso:** Una aclaración. Yo creo que es muy difícil determinar previamente cuál puede ser el valor del kilómetro teniendo en cuenta que tenemos que tener en claro cuál es la recaudación exacta, que son valores que fluctúan día a día y tienen que ver a veces hasta con las condiciones climáticas la variación del ingreso en las empresas. Simplemente esa aclaración, de todas maneras creo que el pliego tiene previsto un plan de inversión que va a posibilitar tener mejores unidades y eso seguramente va a redundar en un mejor servicio y en que la gente empiece a acceder con más frecuencia al transporte público de pasajeros y por lo tanto a un mejor nivel de recaudación.

**Sra. Martínez Zubiaurre:** Yo coincido con eso, de hecho tengo un informe tuyo donde me especificás cuanto es la recaudación de las empresas, que me lo diste este año. Con lo cual en base a ese informe que vos me aportaste me parece que se puede establecer algún sistema. Te vuelvo a repetir, me parece que lo

---

**JORNADA DE TRABAJO INFORMATIVA**  
**PLIEGO LICITACIÓN PÚBLICA SERVICIO COLECTIVO DE PASAJEROS**

---

que la gente termina de no entender es que se habla que se va a pagar por kilómetro recorrido cuando en realidad se va a pagar en base a la recaudación y sobre esa recaudación se va a dividir por los kilómetros que las empresas recorran, no es lo mismo. Yo creo que lo que pasa es eso, que la gente no termina de entender, que en realidad no se está pagando por kilómetro recorrido, sino por la recaudación dividida en las empresas.

**Sr. Alonso:** Yo no quiero entrar en un debate, es cierto que te aporté sobre las recaudaciones, no recuerdo bien sobre qué período pero entiendo que del año pasado y parte de este año. Lo que sí quiero significar que nosotros podemos establecer a partir de la recaudación, que más o menos nosotros podemos estimar la recaudación, de ahí a tener la recaudación fija, podemos tener prefijado la cantidad de kilómetros que se recorren, la recaudación te repito a veces tiene que ver con inclemencias climáticas y eso modifica sustancialmente las recaudaciones., Por eso no podemos establecer un valor fijo ya para determinar como pago por kilómetro, porque si no entiendo que si nosotros ponemos eso en el pliego y las recaudaciones no son las que tenemos como expectativas, terminaría el Estado subsidiando parte de ese costo. Entonces creo que en la medida que el Estado concesiona el servicio aclarar porque por ahí se habló de una privatización, yo quiero especificar que esto no es una privatización. Privatización hemos tenido en otra década en el país donde hemos vendido empresas, esto no es una privatización, acá el servicio público está en manos del Estado, lo presta un prestador privado en este caso, eso es lo que determina el Departamento Ejecutivo y entiendo que muchos de los bloques que integran el Concejo coinciden con esta postura, así que entiendo que si nosotros partiéramos de un valor fijo, estaríamos expuestos a tener que subsidiar en algún momento parte de ese costo.

**Sra. Martínez Zubiaurre:** Sí seguramente lo discutiremos esto más fino en la Comisión, hay países que también creo que tienen cuestiones climáticas y sin embargo no lo aplican por kilómetro.

**Sr. Alonso:** Te pongo como ejemplo, yo aspiro a que las recaudaciones sean cada vez mejores. Uno de los objetivos que se plantean en el mensaje de elevación que hace el Intendente, es mejorar el servicio para que la gente empiece a moverse más en el transporte público de pasajeros. Tenemos graves problemas de circulación en el microcentro de la ciudad de Mar del Plata, tenemos graves problemas de circulación en muchos lugares de Mar del Plata. La idea es que la gente se acostumbre a tomar el transporte público y deje el vehículo, así que la idea es mejorar sustancialmente las recaudaciones. Eso seguramente nos va a dar un pago superior en kilómetros por lo tanto nos daría un margen de rentabilidad para las empresas mejor o por lo menos prefijar el margen de rentabilidad de las empresas, hay que tener en cuenta también los costos fijos que tienen las empresas, aquí veo gente de la Unión Tranviarios Automotor, ellos saben positivamente que uno de los mayores costos que tiene el transporte es el salario. Mar del Plata tiene la suerte para los trabajadores del volante de Mar del Plata de tener uno de los mejores convenios de todo el país, así que eso redundará en costos muy elevados, al margen del resto de los costos que sería muy largo especificar. Así que por ahí no coincido –y esto es simplemente un comentario, no intento discutir en este ámbito- sobre si se deba prefijar o no el costo del kilómetro. Yo creo que el costo del kilómetro tiene que ser la ecuación entre la recaudación que se tengas y por supuesto la cantidad de kilómetros recorridos.

**Sr. Pérez:** Concejal Benedetti.

**Sr. Benedetti:** Una aclaración solamente. Hoy el transporte ya está subsidiado en un 30% de su costo por el gobierno nacional. Esto creo que es para tenerlo en cuenta en el análisis.

**Sr. Alonso:** La posibilidad del subsidio a nivel nacional nos posibilita poder hoy mantener el boleto en los valores que lo mantenemos, seguramente si las empresas no tuviesen la posibilidad de acceso a un subsidio, aclaro que no son las empresas de Mar del Plata, el subsidio del transporte se implementó a nivel nacional, en transporte de jurisdicción nacional, después se fue trasladando a otras jurisdicciones, nosotros tenemos la posibilidad de acceder a un subsidio dirigido a las empresas a través de un subsidio en dinero y un subsidio a un gasoil en costo menor; eso nos posibilita mantener hoy esta cuestión de no

---

**JORNADA DE TRABAJO INFORMATIVA**  
**PLIEGO LICITACIÓN PÚBLICA SERVICIO COLECTIVO DE PASAJEROS**

---

tener que aumentar el boleto. Seguramente si no existiese ese subsidio, la discusión en cuanto al valor del boleto sería otra.

**Sr. Pérez:** Agradecemos a todos la presencia y cerramos la reunión.

*-Es la hora 12:35*