



**HONORABLE CONCEJO DELIBERANTE**  
*Municipalidad del Partido de General Pueyrredon*

**AUDIENCIA PÚBLICA**  
**INFORMATIVA**

**PLIEGO DE LICITACIÓN**  
**TRANSPORTE PÚBLICO**  
**COLECTIVO DE PASAJEROS**

**Realizada en el recinto de sesiones del**  
**Honorable Concejo Deliberante de**  
**General Pueyrredon**

**4/2/21**

- 1 -

**APERTURA DE LA AUDIENCIA**

*-En la ciudad de Mar del Plata, Partido de General Pueyrredon, a los cuatro días del mes de febrero de dos mil veintiuno, reunidos en el recinto de sesiones del Honorable Concejo Deliberante, y siendo las 11:05, dice el*

**Sr. Locutor:** De acuerdo a lo establecido en el artículo 15° de la Ordenanza N° 12.336, que rige la realización de las Audiencias Públicas, el listado de oradores se confeccionó conforme al orden cronológico de inscripción, agrupándose en primer término a quienes representen a entidades intermedias, y en segundo término a quienes lo soliciten en carácter individual. Las personas inscriptas para participar en la Audiencia Pública contarán con 3 minutos de tiempo máximo para exponer y se les avisará faltando 1 minuto. Aquellas personas que se han inscripto a título personal y además en representación de una entidad, se encontrarán registradas en el listado de entidades intermedias y se les otorgará el uso de la palabra en una única oportunidad. Aquellas personas que se han inscripto en representación de una firma o una empresa privada, se los considerará como inscriptos a título personal. En caso de llamarse a una persona inscripta y que la misma no conteste, se reiterará el llamado y si no se encontrara presente de manera virtual, se continuará con el orden de inscripción correspondiente perdiendo la posibilidad de participar. El listado de oradores ha sido publicado en el link de la página del Concejo Deliberante. Están acompañándonos en este recinto el señor Presidente de este Honorable Cuerpo, el concejal Ariel Martínez Bordaisco, lo acompaña el señor Secretario de Gobierno, Santiago Bonifatti, el señor Subsecretario de Movilidad Urbana, Dante Galván, el concejal Agustín Neme, presidente de la Comisión de Transporte y Tránsito de este Honorable Cuerpo, también destacamos la presencia de Agustín Iturbe, Director de Movilidad, y Gustavo Tonello, Jefe de División pertenecientes al equipo técnico de la Subsecretaría de Movilidad Urbana. Ponemos en conocimiento de todos ustedes también que en el recinto nos acompaña la concejal Paula Mantero, el concejal Horacio Taccone, el concejal Ariel Ciano, y en la virtualidad los concejales Mercedes Morro, Roberto Páez y Daniel Rodríguez. Señor Presidente, tiene usted la palabra.

**Sr. Presidente:** Buenos días para todos y para todas, gracias Alejandro por explicar la modalidad y el proceso que va a tener adelante esta Audiencia Pública. Quiero destacar la presencia de todos los vecinos y vecinas y referentes de distintas instituciones de nuestra ciudad; como dice el objeto de la Ordenanza que citó Alejandro recién, esta Audiencia Pública ha sido convocada como escucha, que es lo que dice la Ordenanza, es decir, a la hora de sopesar una decisión por parte de este Departamento Deliberativo y por supuesto también en un proyecto que involucra al gran trabajo que ha hecho el Departamento Ejecutivo, la idea era la convocatoria de esta Audiencia para que de forma transparente, democrática, participativa, todos los vecinos y vecinas de nuestra ciudad, distintas instituciones, puedan venir aquí a dar su opinión, a manifestar sus planteos, a compartir con nosotros hoy aquí el análisis que pueden hacer sobre la base de este pliego de bases y condiciones y por supuesto también del sistema de transporte del cual ese pliego tiene posible como basamento jurídico. E involucra también una definición, dado que ni la LOM ni Ordenanza alguna obliga a este Departamento Deliberativo ni a este Ejecutivo, en este caso, en estos debates, llevar adelante una Audiencia Pública, pero sí demuestra una decisión política que es la de escuchar, y sobre la base de la misma, de esos planteos, tomar definiciones y poner en juego decisiones que se están tomando hoy aquí en este departamento. Entendemos tanto Ejecutivo como Deliberativo -que fuimos quienes decidimos llevar adelante esta Audiencia Pública- que los mejores proyectos o las discusiones de futuro como las que estamos dando hoy aquí, se construyen mejor escuchando y abriendo la puerta, poniendo una silla en la mesa de la discusión a todas las instituciones y vecinos de nuestra ciudad. Así que sólo dar inicio a este espacio -como decía recién- deliberativo y democrático, y comenzar con la escucha que es para lo que estamos todos y todas hoy reunidos aquí. Así que gracias, agradecerle al presidente de la Comisión de Transporte que ha hecho y sigue haciendo un gran trabajo en el proceso de discusión, así como también todos los concejales, presidentes de los bloques, que vienen discutiendo y debatiendo con seriedad este proceso tan importante y de futuro como es el transporte público en nuestra ciudad. Así que Alejandro, te dejo a vos para que coordines e iniciamos, abrimos, este proceso de escucha de nuestra ciudad.

- 2 -

**DESARROLLO DE LA AUDIENCIA**

**Sr. Locutor:** Hacemos oportuna esta ocasión también para agradecer la presencia del concejal Nicolás Lauría, que nos acompaña aquí en el recinto de sesiones. Llamamos en primer término al señor Evaristo Buccico, del Sindicato de Empleados de Comercio Zona Atlántica.

**Sr. Buccico:** Buenos día para todos, a las autoridades del Concejo Deliberante, a las autoridades del Ejecutivo, a las instituciones presentes. Día importante para todos nosotros, un día en el que tenemos que escucharnos, tenemos que debatir sobre nuestro transporte público, en especial a la institución que nosotros representamos que en parte va a adherir a la posición que seguramente en su momento Miguel Guglielmotti de nuestra central obrera con claridad va a expresar, que nos afecta todos los días, afecta a los trabajadores de la ciudad cuando no funciona con la celeridad y con la frecuencia que necesitamos que funcione, que afecta a los trabajadores cuando no pueden llegar a tiempo a su trabajo, cuando tienen que pagar más de un boleto porque no existen los boletos complementarios para aquellos que tienen que tomarse más de una línea de colectivos. Entendemos que es una oportunidad importante que no tenemos que desperdiciar, que tenemos que reflexionar y tomarnos el tiempo necesario, si bien sabemos que existieron las instancias de debate, creemos oportuno que en esta situación especial que estamos viviendo de pandemia tengamos la

oportunidad de darnos un tiempo más para debatir, para repensar, para ver cómo hacemos que este sistema sea más funcional para los trabajadores, para que llegue a más barrios y de manera más eficiente. Por un lado, para que también sea eficiente para los compañeros y compañeras que trabajan en los colectivos en la ciudad de Mar del Plata, que muchas veces se ven también afectado por temas de seguridad, por temas de falta de logística cómo desempeñan su tarea, pero también para aquellos usuarios que producto de que muchas veces no tienen las herramientas para costear y para tener un servicio eficiente. Creo esta una instancia importante y –repito- en lo que seguramente va a profundizar Miguel, vamos a adherir claramente a la posición de la central obrera. Esperamos sí que no nos adelantemos, esperamos 15 años para debatir un pliego de licitaciones, creo que tenemos que tener las instancias necesarias en las que podamos afrontar y asumir con responsabilidad algo que en definitiva afecta a quienes utilizan este servicio todos los días que son los vecinos y las vecinas de Mar del Plata. Así que, simplemente corto y conciso, esperando que sea una instancia de profundo debate y podamos arribar a las mejores de las soluciones y al mejor pliego de licitaciones posible para cambiar un sistema que sabemos que tiene muchas deficiencias en la actualidad.

**Sr. Locutor:** Vamos a hacer oportuna esta ocasión para agradecer las presencias de las concejales Sol De la Torre y María José Sánchez que se han sumado aquí en el recinto de manera presencial. Convocamos a Daniela Rusyniak, de Organización Mar.

**Sra. Rusyniak:** Buen día. Quería celebrar los intentos que se hacen con el nuevo pliego para reordenar el tema de la calidad del servicio, pero desde nuestra organización creemos que son insuficientes. De acuerdo a lo establecido en los artículos 48° y 50° es como que hay un conflicto de intereses, es como “el lobo cuidando a las gallinas”. También en el pliego se establece que son las empresas las que deben proveer los vehículos y el combustible para que se movilicen los inspectores, se deja en manos de las empresas cómo debe ser esa movilidad. Es raro también que deje a las empresas que puedan no cumplir con las inspecciones del Municipio so pena de una multa; quizá la pregunta sería si es más rentable para la empresa pagar una multa que someterse a la infracción. En la misma línea, se establece que las empresas sólo deben cumplir con el 60% de los estándares de calidad del servicio establecidos, mientras somos los usuarios los que seguimos pagando el 100% de la tarifa. La propuesta que realizamos es que se vean las medidas por las que se motoriza el control de los estándares de calidad y que no queden en manos de las empresas sino que sea el Municipio el que se haga cargo de asegurar esa información y de la recolección de esos datos. Nada más.

**Sr. Locutor:** Convocamos a continuación a Juan Carlos Tracnec, de la sociedad de fomento 2 de Abril. Hacemos oportuna la ocasión para agradecer la presencia de los concejales Marcos Gutiérrez y Vito Amalfitano, que se suman a la presencialidad.

**Sr. Tracnec:** Buen día para todos. Primero, quiero agradecer el espacio para dar nuestro punto de vista. Asimismo quiero agradecer la oportunidad que nos dieron de un trabajo que hace muchos años para que el colectivo entre al barrio 2 de Abril y llegue hasta el barrio El Retazo, agradecer a la organización MAR que ha hecho un esfuerzo terrible para que se pueda lograr esto que junto con el ingeniero Otero fueron los que trabajaron fuertemente en esto y han hecho posible esta gran logro para nuestra zona. Creo que ahí iba incluido lo que es la línea 543, que llegaría hasta el barrio El Retazo; en ese sentido me gustaría que incluyan la línea 542 -que también entra al barrio- para que sea fluida la llegada del transporte para la gente que vive en el fondo el barrio. Creemos que dentro de este pliego no está contemplado el crecimiento de la zona norte desde Constitución hacia Colonia Barragán. También creemos que la ciudad merece tener una mejor calidad de servicio, que no están dadas las circunstancias desde hace muchos años, de hecho no se encuentran muchas personas que hablen bien de este servicio. Quería decir también que en el rondín que va a Estación Camet tiene otro precio y debería ser un solo boleto para toda la ciudad; creo que debería ser un acto de justicia y dado que el servicio es un desastre no merecemos pagar un boleto diferenciado. Si bien es grande la ciudad, no estamos contemplados como para pagar un boleto diferenciado. Gracias por la oportunidad de poder expresarme.

**Sr. Locutor:** Convocamos a continuación al señor Sergio Salinas Porto, de FETIA.

**Sr. Salinas Porto:** Muchas gracias, buenos días, es un gusto poder compartir con ustedes la opinión que tenemos desde FETIA y también la preocupación por el pliego de transporte público que se viene debatiendo desde hace unos días. Indudablemente el transporte es un servicio que se debe enmarcar como un derecho esencial administrado por el Estado pero a su vez llevado a cabo por privados; este es un tema que implica que el Estado debe ser un Estado presente controlando lo que hacen los privados respecto al servicio que presta. Nuestra Federación adhiere a la Agenda 2030 de la ONU que firmó nuestro país en 2015 y al que adhiere nuestro Municipio en 2018, y que en su artículo 9° dice que “es imperioso desarrollar infraestructura fiables, sostenibles, resilientes para fomentar el desarrollo económico y el crecimiento humano, haciendo especial hincapié en el acceso al transporte. Entendiendo que el Estado debe proteger a los usuarios de este Municipio, tenemos algunos ítems que vamos a detallar en este momento. Por un lado, hemos detectado que se otorgan puntos a favor de las empresas pero nunca hemos visto que se le quiten puntos a las empresas cuando incumplen estos mismos ítems por los cuales se les otorgan puntos; esto es algo a tener en cuenta como oposición y antecedente si queremos de nuevo contratar a estos transportistas que nos brindan el servicio. No vemos modificaciones en los recorridos para llegar a más vecinos y vecinas y esto tiene que ver también con una falencia que tiene el sistema municipal por el cual muchos vecinos deben caminar varias cuadras para llegar a una parada de colectivos, sobre todo en los extremos de la ciudad, que quedan desamparados. Voy a ser puntual en esto: la línea 555 que debe llegar a Lomas del Golf no está llegando a destino o por lo menos no está llegando en tiempo y forma, el de las 5:30 de la mañana casi nunca cumple el horario, el de las 12:30 también. Son

temas que dejan desamparados a un sector de la ciudad. El otro tema es la necesidad que tiene este Municipio de tener una empresa testigo, necesitamos una empresa testigo que vaya marcando el precio real y justo que debe tener el pasaje de colectivo, que nosotros sabemos –al igual que ustedes y los vecinos- es excesivo y que sólo beneficia a un solo segmento, que es el empresarial. Necesitamos un estado que haga real la fiscalización de las frecuencias y el estado de los micros; realmente hay poca gestión en este tema desde el gobierno anterior pero además miremos la continuidad de ese gobierno anterior, que es del mismo signo político del de hoy. Esta concesión de 27 años que queremos dar –espantosa, horrorosa, que da escalofrío- porque son 20 años más cinco años de gracia y dos más, hipotecamos gobiernos que pueden venir. Por otro lado, me parece que hay que analizar cuál es el marco, por qué tenemos que entregar un pingüe negocio a empresas que ni siquiera tenemos hoy una cláusula antimonopólica para garantizar que estos tipos luego no se transformen en uno solo. Esto ya lo hemos visto. Pero además hay otra cosa: hay cambios de impacto tecnológico, sobre todo en ciudades más modernas e inteligentes, que no permiten hacer contratos a 25 años cuando quizás dentro de 3 años cambian las tecnologías o tenemos mayor crecimiento poblacional. Tenemos que repensar un pliego que permita un impacto directo a los vecinos y vecinas y esto no significa hacer un contrato con estos empresarios por 25 años sino que significa pensar y repensar la ciudad de manera que pueda ser una ciudad sustentable en el tiempo. El tema de la accesibilidad es un tema preocupante; todos los vehículos deberían tener piso bajo, sin excepción, porque alguien que necesita piso bajo no puede esperar que pasen tres micros para poder subirse a uno. Necesitamos ver también cómo va a ser la cuadrícula de transporte; si el transporte va a seguir con el mismo recorrido hacia el centro y el Casino y todos confluyendo en Luro e Independencia o empezamos a pensar un nuevo diagrama donde podamos transportarnos rápidamente de los lugares más alejados al centro, a los hospitales o donde sea y en forma eficiente. Por último –y concluyo- necesitamos revistar el tema de la tarifa. Nada más.

**Sr. Locutor:** Sí, señor Presidente, entiendo que usted quería decir algunas palabras.

**Sr. Presidente:** Muy brevemente. La mecánica que nos hemos impuesto es que puedan hablar todos los que se han inscripto, hay más de 220 inscriptos y hemos dado, para que todos se puedan expresar, tres minutos por expositor y el locutor está avisando cuando falta un minuto de exposición para que puedan ir redondeando sus ideas. Nadie va a cercenar el uso de la palabra pero solicitamos economía discursiva a efectos de garantizar que todos puedan expresar su opinión.

**Sr. Locutor:** Hacemos propicia la ocasión para agradecer las presencias de las concejales Cristina Coria, Vilma Baragiola y Liliana Gonzalorenna en la presencialidad y del concejal Gandolfi en la virtualidad. Continuamos ahora con Daniel Barragán, de la Defensoría del Pueblo de General Pueyrredon.

**Sr. Barragán:** Buen día, un gusto saludar a todos los presentes, Hace dos años que estamos a cargo de la Defensoría del Pueblo de General Pueyrredon y en ese transcurso han llegado a ese lugar recurrentes reclamos en cuanto al funcionamiento del transporte colectivo de pasajeros. Por eso vemos con gusto que se ponga a consideración un nuevo pliego porque entendemos que en ese marco y dado que creemos una buena metodología el conversar con todos los sectores, hay algunas cosas que quisiéramos plantear. En principio, nosotros decimos que el transporte debe ser universal, igualitario y no monopólico. Entendemos que 27 años de concesión es un tiempo muy extenso, la tecnología seguramente puede llegar a hacer que al final de esos años el transporte no exista tal como nosotros lo vemos y la ciudad seguramente va a ser muy diferente a la actual, con un crecimiento demográfico muy distinto. Por mi edad, no voy a ver el vencimiento de esta concesión en 2048. Decimos que debe ser universal porque debe estar garantizado el acceso a todos los puntos de la ciudad y a todas las personas, inclusive las de capacidades diferente. Hoy eso no está absolutamente garantizado. También decimos que eso debe tener un acceso igualitario, es decir, igualdad de uso. Hoy la tarifa está vinculada a los kilómetros recorridos y creemos que hay que cambiar ese paradigma porque no puede ser que quien vive en la ruta 226 a la altura de Colinas Verdes o quien vive en el arroyo Las Brusquitas o en cualquier extremo del Partido de General Pueyrredon tenga que pagar más cuando ya paga más de luz porque no tiene agua corriente y tiene bombeador, porque paga más de gas porque no tiene red de gas natural. Entendemos que todo el distrito debería tener una tarifa plana por la cual desde todos los puntos se pueda acceder con el mismo precio de pasaje. Entendemos también que es necesario garantizar –creemos que en el pliego no está con claridad establecidos- los artículos que establezcan que efectivamente el transporte público de General Pueyrredon no sea monopólico. Todos sabemos que, más allá de lo que se establecen por las líneas, prácticamente en Mar del Plata y Batán tenemos un monopolio y creemos que no se garantiza el artículo 232º de la LOM que habla de una desmonopolización. Esto lo debe garantizar el nuevo pliego y 27 años es mucho. Creemos que hoy hay un monopolio y los mismos son todos criticables y cuestionables y dejamos planteado que no vaya a ser cosa que cambiemos un monopolio por otro que a lo mejor venga de afuera y sea más amigo. Muchísimas gracias.

**Sr. Locutor:** A continuación, convocamos a Miguel Ángel Guglielmotti, de la CGT Regional Mar del Plata.

**Sr. Guglielmotti:** Buenos días a todos. En primer lugar, agradecer institucionalmente como DGT este espacio de participación y al mismo tiempo permítanme expresar una solicitud, que tiene que ver con que las sugerencias y planteos que aquí se manifiesten tengan al menos un espacio posterior de debate. Ni a los vecinos, ni a las vecinas, ni a las instituciones intermedias de esta ciudad, ni a la Defensoría del Pueblo nos sirve tener reuniones que sólo sean de catarsis y queremos que estas sugerencias sean tenidas en cuenta y debatidas, si bien no es vinculante –tal como lo explicó el Presidente del Concejo Deliberante- nos parece que la importancia de las opiniones tiende a mejorar un nuevo pliego de transporte. Entrado directamente en el tema puntual que nos ocupa, venimos de un sistema actual de transporte que se ha quedado en el tiempo, con muchísimas deficiencias, y en base a propuestas de nuestras

organizaciones que componen la CGT, vecinos de nuestra ciudad, y estudiando el nuevo pliego visualizamos que no hay mejoras sustanciales a la problemática que hoy sufren los usuarios. En primer lugar, recorridos que no llegan ni llegaran a diferentes puntos de la ciudad, barrios que están y continuarán estando aislados. En segundo lugar, no está previsto mejorar las condiciones de infraestructura (garitas, refugios, cuestiones de vialidad). En tercer lugar, nos parece que ofrecerles a este nuevo pliego una concesión por 25 años es extremadamente excesivo, fundamentalmente teniendo en cuenta la dinámica evolutiva y el crecimiento demográfico, que bajo estas reglas y un plazo tan extenso marginarían del servicio público a pasajeros y a muchos más marplatenses que los que hoy ya se encuentran marginados y muy lejos de tener un buen servicio de transporte público. En cuarto lugar, nos parece fundamental al mismo tiempo generar mecanismos de control que deben surgir quizás de este Cuerpo Legislativo, la regulación y seguimiento con las empresas en el nuevo pliego de transporte público de pasajeros. Hemos escuchado las últimas declaraciones por parte de funcionarios del Ejecutivo Municipal que manifestaron las dificultades que tienen para realizar los controles hoy en servicio de transporte público. Es fundamental que sea debatido y tenido en cuenta un gran cuerpo de contralor para el nuevo pliego del transporte público. En quinto lugar, sostenemos y manifestamos nuestra adhesión a la propuesta de la Defensoría del Pueblo de generar un transporte universal, igualitario y no monopólico en el nuevo pliego. Tomar también en cuenta a los empleados de comercio y los boletos complementarios ya que los empleados de comercio son grandes usuarios de este transporte público; recuerdo necesidades concretas para ese sector de los trabajadores. Insisto que una extensión de tiempo tan prolongada que va a atravesar muchísimos gobiernos municipales nos parece que no es precisamente lo ideal para plantear un transporte en una ciudad que va a ir evolucionando, que va a ir creciendo. Con las modificaciones que ha sufrido en el 2020 el mundo del trabajo claramente no va a brindar las respuestas necesarias que los marplatenses y batanenses necesitamos. Así que simplemente queríamos expresar estos puntos que hemos resaltado y gracias nuevamente por darnos la posibilidad de participar.

**Sr. Locutor:** Convocamos a continuación a Alejandro Martínez, del Partido Obrero.

**Sr. Martínez:** Buenos días a todos. Nosotros hemos solicitado intervenir en esta Audiencia Pública y consideramos que la cuestión del transporte público es absolutamente vital y estratégica en la ciudad. Entendemos que el debate ya está encaminado en un sentido con el que nosotros no coincidimos, se está debatiendo el pliego de bases y condiciones y una reprivatización del sistema de transporte, en presencia de un grupo de empresarios que vienen detentándolo desde hace décadas y que precisamente si hay algo que lo define es que tiene la costumbre y se le ha permitido precisamente no cumplir con los pliegos de concesión, pasando por arriba las cuestiones vitales de ese pliego. Queremos señalarle a la población que el pliego de bases y condiciones es a medida de este grupo empresario que hoy detenta el servicio. Es imposible prácticamente que otro grupo pueda competir con ellos y no es nuestra intención tampoco representar los intereses de otro grupo empresario ni muchísimo menos. Nosotros queremos abrir el debate sobre la necesidad de que se estaticé el servicio de transporte público de pasajeros de Mar del Plata, bajo el control de los trabajadores. Consideramos que se está recibiendo alrededor \$1.000.000.000.- de subsidios para sostener el transporte, es decir, que estos fondos tranquilamente podrían ser destinados directamente al mejoramiento y a la organización de un servicio público estatal y bajo el control de los trabajadores. El grupo empresario -que hoy está detentando el servicio y que va a ser seguramente, si sigue este curso el debate, y las resoluciones del Ejecutivo actual, renovada de su concesión- ha incumplido y está en la justicia los delitos que ha cometido, como los desvíos de subsidios del Estado precisamente. Ni el poder político actual ni los anteriores han querido profundizar en esta cuestión, porque lo que está en la justicia hoy es simplemente la investigación de dos meses de desvíos de subsidios de alrededor de \$16.000.000.- en 2016, pero no es investigado para atrás ni para adelante a donde habrían destinados estos fondos, no se han abiertos los libros de las empresas. Es decir que en estas condiciones es muy difícil y está todo encaminado para esta nueva reprivatización del servicio. Para finalizar, queremos abrir el debate de la necesidad para que el servicio de transporte público sea estatal bajo el control de los trabajadores, en defensa de los usuarios, en defensa de su derecho al transporte público y en defensa de los trabajadores, que también son víctimas. Buenos días.

**Sr. Locutor:** Convocamos a continuación a Fernando Rizzi, de la Defensoría del Pueblo.

**Sr. Rizzi:** Buenos días a todos. Quiero agradecer la oportunidad de participación de la ciudadanía en temas tan trascendentes que van a involucrar al transporte de todo el Partido de General Pueyrredon durante muchos años. Solicitamos que los planteos que se hagan sean efectivamente tratados en particular para que esto no sea una mera catarsis. Nosotros, desde la Defensoría del Pueblo y sin perjuicio de lo que ya han dicho y seguirán diciendo mis compañeros, avalamos el informe de la Subcomisión de Movilidad Urbana del PLAMAC (Plan Municipal de Accesibilidad) en cuanto a la accesibilidad de las unidades, a la accesibilidad del servicio, y acompañamos al Concejo Municipal de Discapacidad (COMUDIS), a la COMUBAU (Comisión Municipal de Barreras Arquitectónicas y Urbanísticas), en cuanto al pedido de mayor cantidad de vehículos adecuados a las personas con movilidad reducida, es decir, la cuota de vehículos de piso bajo. Mar del Plata se ha intentado postular ante ONU como una ciudad amigable con las personas adultas, la ley 26.378 aprobó con rango constitucional la Convención de las Personas con Discapacidad y establece que se tomarán las medidas para garantizar el acceso a las personas con discapacidad en igualdad de condiciones con las demás al transporte. El punto 4.5 del pliego establece una cuota del 9% a los grupos empresarios al inicio de la relación contractual, lo cual nos parece una barbaridad desde el punto de vista que entendemos que según este informe de la subcomisión de Movilidad que mencionábamos establece que al menos el 35% de las unidades debería tener piso bajo al inicio de la relación contractual. De cumplirse lo que establece el pliego, recién a los diez años de concesión habría una alternancia de un micro con piso bajo y un micro común. Gran cantidad de personas discapacitadas, 120.000 personas adultas mayores con serias dificultades para subir al transporte colectivo, por lo tanto el pedido –en coincidencia con los organismos que mencioné y las comisiones que mencioné–

es que suba el porcentaje de los tres grupos empresariales a un 30% o 35% de unidades con piso bajo al inicio de la relación contractual. Muchas gracias y buenos días a todos.

**Sr. Locutor:** Convocamos a Luis Salomón, de la Defensoría del Pueblo.

**Sr. Salomón:** Buenos días, gracias. Tal como hablaban mis compañeros de la Defensoría y los demás expositores sobre distintos aspectos del pliego, hay distintas cuestiones del mismo que no alcanzarían a ser el mejor pliego posible del transporte para que llegue a cada vecino de General Pueyrredon. Hablamos de una concesión de 27 años y hay muchas cosas que hay que solucionarlas hoy, que se pueden solucionar hoy y que deberían empezar a solucionarse hoy. Mar del Plata tiene, por cada una de las rutas, barrios casi hasta el límite del Partido de General Pueyrredon y el transporte no llega allí con la frecuencia que necesita cada vecino. Esas son cuestiones que se pueden ir modificando hoy pero que el Municipio no modifica porque con 20 inspectores que controlan ese tipo de cuestiones no solamente tienen que controlar 500 colectivos sino también 2147 taxis y 750 remises. Es decir, el Municipio tampoco invierte en los organismos de contralor. Es cierto que Mar del Plata de acá a 27 años va a ser muy distinta a la que tenemos hoy en día. Si no discutimos en serio soluciones de fondo, sea quien sea el gobierno, los vecinos son los que van a seguir sufriendo las mismas deficiencias del transporte público y no igualará oportunidades en algo tan importante como el traslado y la movilidad de los vecinos. Hay muchas modificaciones a realizarle a este pliego y eso dependerá de una discusión seria, a conciencia y sin mezquindades. Esperemos que podamos tener un mejor transporte público de pasajeros para todos los vecinos de General Pueyrredon. Muchas gracias.

**Sr. Locutor:** Convocamos a continuación a Pablo Galarreta, de la Fundación Acción por la Comunidad.

**Sr. Galarreta:** Buen día a todos, gracias por permitir la participación en este proceso de decisión política en este instrumento que es la audiencia pública, que voté como concejal. Realmente se dejó de utilizar por mucho tiempo, sería más que interesante recobrar el texto originario, donde justamente fijaba que para estos asuntos necesitaba la audiencia pública para sancionar luego una Ordenanza. El pliego en tratamiento es también un proyecto de Ordenanza, es una decisión política y por lo tanto debería tener los fundamentos de sus inicios y está al fondo, es el último anexo. Primera cuestión que me llama la atención: donde estamos discutiendo cuestiones conceptuales, en vez de estar al principio, está al final. Encontramos grandes contradicciones y quiero hacerlas públicas. En el artículo 9º se establece que este pliego se trabaja en el marco de la LOM; hemos observado una serie de contradicciones. En el mismo artículo se dice que se va a respetar la Ordenanza 6.903, que es la que fija la fórmula para determinar el valor del boleto, y en el Anexo II del pliego se fija otra fórmula para fijar el valor del boleto si se aprueba este pliego. Espero que se inclinen por el marco normativo que sea más beneficioso para los usuarios. Hay otra contradicción. Hay una comisión evaluadora que se va a convocar para analizar las ofertas pero luego que se establece que su decisión no es vinculante, entonces me pregunto para qué es la comisión evaluadora. Otra duda, es que el pliego en su artículo 232º prohíbe la precariedad del servicio, entonces la definición de un escenario de emergencia debiera estar incorporado en esta normativa. Otra contradicción está relacionada con los años de la concesión y quiero ser claro en esto. La concesión por veinte años, con una prórroga de cinco años y otra de dos años contradice la LOM, que dice que la posibilidad de una prórroga puede ser por un tercio, es decir que serían seis años y medio. Planteo esas formalidades porque creo que esta decisión política es fundamental para el futuro de los marplatenses y batanenses, tal como han manifestado todos los vecinos. Necesitamos más debate sobre esto porque estamos discutiendo un sistema que si el mismo no responde a la conectividad que demanda la población nos va a llevar nuevamente al fracaso. Muchas gracias.

**Sr. Locutor:** Gracias. Convocamos ahora a Nora Demarchi, del Programa Diseño Universal y Desarrollo Humano, FAUD, UNMdP.

**Sra. Demarchi:** Buenos días, muchas gracias por tener este espacio. La Facultad de Arquitectura y la UNMdP, la cual represento en la COMIBAU, han estado trabajando muchos años sobre el tema del transporte con distintas gestiones, también con ésta, y en función de ello tenemos algo para decir. Primero, que adherimos a lo planteado por la Defensoría del Pueblo y lo ya expuesto en el informe que hemos realizado en la subcomisión de movilidad del PLAMAC, conformada por personas con discapacidad, por el COMUDIS y la COMIBAU. Actualmente, con la COMIBAU y otros espacios que se van sumando estamos elaborando un nuevo informe referido al pliego a fin de que queden por escrito todas estas observaciones. Es importante mencionar que cuando se hizo la presentación del SITU por parte del ingeniero Galván y su equipo, realmente lo avalamos porque nos pareció una propuesta proactiva, superadora y con inclusión directa y transversal al tema de la accesibilidad y el diseño universal y esa propuesta la pueden ver porque forma parte del pliego en el Anexo V, página 161. Plantea en detalle al SITU como un sistema urbano resiliente que enseña de tal manera que puede ser ingenioso, reflexivo, redundante, flexible, robusto, inclusivo e integrado. Sin embargo, esto no se pone de manifiesto explícitamente en el pliego. Hay como dos cuestiones -la propuesta y el pliego- y entendemos que en el mismo no se manifiesta con fuerza y rigor de exigencia lo planteado en esta propuesta y además -ya lo han dicho otros expositores- no resulta una herramienta válida para el cumplimiento y reclamo de los incumplimientos por parte de las empresas, o sea que no puede reclamar ni el gobierno ni las instituciones civiles. Nos preocupa la falta de participación del usuario y ya tenemos experiencia que pasó todo esto con el pliego anterior, fundamentalmente en lo relativo a los micros de piso bajo, que el mismo informe menciona que el 18% de la población son personas mayores y el 12% son personas con discapacidad, lo que significa que estamos dejando afuera de la demanda a un 30% de personas o posibles usuarios del transporte. Sólo se consideran los micros de piso bajo para la línea anular, ¿qué pasa con los barrios? Hasta el segundo año no hay micros, es inadmisibles. Nosotros pedimos un 305 al inicio de la concesión y una secuencia mayor. Del resto, adhiero a todo lo

planteado al respecto. Muchísimas gracias y haremos llegar al gobierno y a todos los concejales este informe que vamos a elaborar en función del pliego.

**Sr. Locutor:** Muchas gracias, Nora. A continuación convocamos a María Eva Belza, de la sociedad de fomento Playa Los Lobos.

**Sra. Belza:** Buenos días a todos y todas. Desde la sociedad de fomento Playa Los Lobos nos hemos dado al trabajo – con mucho esfuerzo- de leer el pliego, de compartirlo con los vecinos y vecinas, consultar cómo viene el tema del transporte y no es algo que desconozcamos sino que, por el contrario, acá sufrimos mucho en todo el sur de la ciudad. A veces da la sensación de que no está integrado el sur de la ciudad al resto de los servicios que sí tiene la ciudad. Consideramos que, en tanto ciudadanas y ciudadanos que habitamos la ciudad de Mar del Plata, merecemos un trato de calidad en el servicio y de inclusión respecto al transporte. En ese sentido, vemos que este pliego – tristemente- no incluye. La insuficiencia de las frecuencias está a la vista, en el Anexo que está en el pliego para tal fin, y voy a dar un ejemplo muy concreto. Una persona sale de trabajar en el centro de la ciudad luego de las 19 horas –como nos pasa a muchos de nosotros- y tiene solamente tres servicios para regresar a la casa; luego de las 22 horas no tiene ninguna y debe esperar hasta la 1 de la mañana. Esto no es nuevo. Por eso decimos que el nuevo pliego no incluye y que el nuevo pliego atrasa porque nos está llevando a la misma situación de la que ya sabemos que partimos, que es una suma de dificultades donde muchos vecinos y vecinas deben tomar la decisión, por ejemplo, de quedarse a dormir en la ciudad y no regresar a sus hogares porque el costo que significaría eso es muchísimo mayor. Y esto tiene que ver con las frecuencias. Las frecuencias son insuficientes y eso deriva en la no inclusión de los vecinos y vecinas que vivimos en los barrios suburbanos. Adhiero también a lo que se mencionó en lo referido al cálculo de la tarifa; hay fórmulas allí que no tienen en cuenta el alto costo de vida y entender que quienes usamos el servicio público de transporte somos trabajadores y trabajadoras. Del derecho a un transporte de calidad, accesible y popular dependen un montón de derechos más: el derecho al trabajo, a la salud, a la recreación, a la educación. En ese sentido, este pliego no es nuevo porque no sólo atrasa y plantea un escenario de acá a excesivos 27 años sino que además nos deja a merced de situaciones que ya conocemos; por ejemplo, estar en la ruta de noche o muy temprano o de madrugada en invierno y que el colectivo no sólo no pase a horario sino que no frene. Esto sucede, no lo estoy inventando y todos los que toman el colectivo saben que es así. Y acá hay una cuestión importante y es el tema del control. El piso bajo escasea para las formaciones que se plantean en este nuevo pliego, pero tiene “piso bajo” el control. Ese 60% que se requiere para que la calidad del servicio sea evaluada es muy bajo. Si hay control debe haber participación ciudadana; se establece un libro de quejas, nadie va a ir a la terminal del final del recorrido para tomar el libro de quejas cuando el colectivo no le pare, le haga perder el presentismo en el trabajo o no pueda llevar los niños a la escuela. Este nuevo pliego no incluye, este nuevo pliego atrasa y no consideramos que sea nuevo. Solicitamos a las autoridades que se revise y que se haga algo realmente inclusivo para todos los vecinos y vecinas de la ciudad de Mar del Plata.

**Sr. Locutor:** Muchas gracias. Hacemos propicia la ocasión para agradecer la presencia de la concejala Verónica Lagos, que se ha sumado a la presencialidad en el recinto. A continuación convocamos a María Cecilia Zampini, de la Asociación Vecinal de Fomento Los Acantilados.

**Sra. Zampini:** Buenas tardes, gracias por el espacio. Voy a ser redundante en algunas cuestiones que se vienen planteando, sobre todo con la accesibilidad y la inclusión. Este pliego no es nuevo, es una repetición del mismo pliego que nos viene dando tantos problemas a los vecinos de General Pueyrredon. Dante Galván, en la Comisión de Transporte del martes, nos ofrecía como la solución a todos los problemas de los vecinos del sur una estación de transferencia, cuando en realidad, puede estar bien, puede acercar soluciones, pero en realidad lo que necesitamos los vecinos del sur y del sur-sur y de los barrios que están por fuera de esa línea anular, soluciones que estén situadas en los barrios, que impacten en la vida cotidiana de todos los vecinos y que atienda a todas las problemáticas que se fueron enumerando y que seguramente se van a enumerar después. Porque estos problemas existen a lo largo y ancho del Partido, con las especificidades de un Partido tan extenso. Si bien el tema de la tarifa plana me parece que es sumamente importante y democrático, creo que también hay que pensar en la posibilidad de tarifas segmentadas, sobre todo en las zonas rurales. Creo que desde el centro o desde donde se piensa este nuevo pliego no se tiene en cuenta la dinámica de la vida en los barrios, en la periferia y en los distintos parajes. Acá la gente paga una misma tarifa o a veces un poquito más por hacer 25 o 30 kilómetros que por recorrer veinte cuadras, por eso la posibilidad de tarifas segmentadas entre los barrios (sobre todo los que están a lo largo de la ruta 11 o la ruta 2 o la ruta 226) sería algo interesante. Por otro lado, no es serio que las herramientas de control estén en manos de los mismos empresarios, con software manejado por los mismos empresarios; las herramientas de control deberían estar en manos de organismos públicos, por ejemplo, las Defensorías. Otras preguntas son las siguientes. Primero, qué mejoras va a haber en el 501, que es la única línea que conecta la zona sur con el HIGA y que está dentro del grupo de líneas urbanas. Segundo, cuáles van a ser los mecanismos para la ampliación de frecuencias y recorridos, sobre todo los que están por fuera de la línea anular, teniendo en cuenta la gran población que tiene Mar del Plata. Otra pregunta importante es cuál es la proyección de construcción de garitas por fuera de la línea anular, quiénes las van a construir y si están pensadas algún tipo de dispositivo digital que tenga que ver con la seguridad porque quienes esperan el colectivo mucho tiempo se encuentran siempre vulnerables a un posible delito. Nada más, gracias.

**Sr. Locutor:** Convocamos a continuación a Silvia Borrilli, del CEPE.

**Sra. Borrilli:** Buenos días. Agradezco la participación, vengo en representación del CEPE, que hace varios años viene registrando la demanda del transporte público y de las áreas rurales, en 2016 generamos una propuesta en tal

sentido, la fuimos mejorando y adaptando la realidad y ahora, en el marco de los encuentros que se vienen realizando por el pliego del transporte público colectivo de pasajeros, ofrecimos nuestra propuesta al Ejecutivo y con sorpresa y preocupación vemos que nuestra propuesta no está incluida. Después de escuchar todas las intervenciones que se fueron dando en los diferentes encuentros ha quedado ampliamente demostrado que habitantes y trabajadores de las áreas rurales y semirurales carecen de un servicio público que los iguale con el resto de los ciudadanos de las áreas consolidadas de la ciudad. Al carecer de este sistema de transporte público digno, en esas áreas suceden situaciones realmente infames. Niños y adultos que deben trasladarse uno, dos y hasta cinco kilómetros por calles de tierra hasta tomar uno o dos colectivos para poder ir a la escuela o a sus trabajos o a los centros de salud, con frecuencias menores a las habituales y con horarios muy reducidos. Todo esto en el marco de calles de tierra, con barro y calles inundadas cuando llueve, inseguridad, etc. Frente a esa realidad, ¿cuáles son las consecuencias de la vida cotidiana de la gente que habita en las zonas rurales y semirurales? Ausentismo y deserción escolar, familias que deben recurrir a contratar transporte privados muy costosos, mujeres que no pueden utilizar cochecitos para llevar a sus bebés, personas con movilidad reducida sin posibilidades de trasladarse, ausentismo laboral y su consecuencia de inestabilidad, imposibilidad de contar con un servicio de ambulancias, jóvenes que tienen muchas dificultades para planificar su vida de relación y salir a divertirse, mujeres que sufren situaciones de inseguridad y evitan trasladarse en determinados horarios y además de todo esto, la carencia de transporte público en cada uno de los sectores rurales y la falta de un camino de interconexión afecta directamente la actividad productiva de General Pueyrredón ya que impacta negativamente en el cordón frutihortícola y en la producción industrial. Nuevamente queremos expresar que adherimos a los numerosos reclamos que se vienen planteando y reiteramos que es imperioso que se atienda esta demanda tan generalizada y que ocasiona tantas desigualdades y pérdidas de derechos. Para finalizar, recuerdo que hablan de escucha activa, invitan a la participación convocando a diversas reuniones, piden que les acerquemos propuestas, organizan esta audiencia pública donde hay 221 anotados para exponer, todos aportamos tiempo, propuestas, conocimientos y nos comprometemos; ahora, realmente me pregunto si escuchan. La verdad que me parece que no.

**Sr. Locutor:** Gracias. Convocamos seguidamente a María Inés Benítez, de la Asociación de Fomento Playa Serena.

**Sra. Benítez:** Buenos días. En principio, lamento muchísimo que se haya tenido que reducir el tiempo porque tres minutos obviamente no nos alcanza para transmitir las necesidades de nuestra comunidad. Lo primero que quiero manifestar es que estamos vulnerando derechos de nuestros vecinos cuando hablamos de un pliego que no va a contemplar la necesidad de los vecinos. Esto tiene que ver con la salud, cuando nuestros vecinos tienen que hacer diez kilómetros para ir hasta el HIEMI o esperar dos años para ver si ese servicio se amplía en la zona sur, algo que estamos convencidos que no debe ser así. Algo preocupante también es que sorprende que hayan convocado a la Dirección de Políticas de Género para incluir sus necesidades y poner medio renglón en un pliego donde sólo mencionan que se van a tomar mujeres conductoras; no contempla las garitas seguras, resguardo y seguridad a las mujeres en situación de violencia al momento de tomar un servicio de transporte con la lejanía que tienen nuestras vecinas de la zona, no contempla el cupo laboral trans, no contempla una carga de emergencia en las tarjetas de colectivo para llegar a centros de asistencia o la comisaría de la mujer de Juan B. Justo, no contempla prevención arriba de los colectivos, no contempla la ley Micaela a choferes y a quienes sean los oferentes. Es lamentable realmente no poder contar con todo lo que merece tener un transporte y nos preocupa y asusta que no se contemplen cuestiones fundamentales para toda la comunidad. Es preocupante que no se contemple que la comunidad tiene muchísima lejanía con los centros de salud. Los 33 CAPS se tienen que conectan entre sí porque no todos los CAPS tienen asistencia y profesionales, o sea que tienen que ser derivados y eso no está contemplado. Cuando se dice que de 37.000 kilómetros van a pasar a 3.000 kilómetros más evidentemente es que la zona sur no está contemplada. Por eso nosotros también decimos que este “nuevo” pliego no es nuevo porque durante mucho tiempo los vecinos vienen soportando un servicio de transporte pésimo, paupérrimo, sin ningún beneficio a los vecinos y trabajadores. Así que lamentamos que este “nuevo” pliego no sea nuevo para todos los vecinos que se verán perjudicados nuevamente no por dos años ni por cinco sino por veintisiete años. Lamentamos también que no nos involucren como comunidad porque muchos de ustedes están ahí porque los ciudadanos les dimos un voto de confianza. Buenas tardes.

**Sr. Locutor:** Continuamos entonces con Silvia Aballay, del Consejo Municipal de Discapacidad.

**Sra. Aballay:** Buenos días. Primeramente quiero agradecer el espacio que nos brindan. Soy la licenciada Silvia Aballay, vicepresidente del COMUDIS y en representación de las ONG e instituciones que lo integran. Quiero expresar cinco ítems respecto al tema que nos convoca. El primero es la incorporación de la ley 26.378 a la normativa de dicho pliego. Incorporación del pedido que hizo el PLAMAC del 35% inicial de colectivos con piso bajo a la flota. Que la incorporación total del piso bajo a la flota se realice en diez años como plazo máximo y no en veintisiete. Incorporación laboral de personas con discapacidad en el servicio de transporte en cualquiera de sus funciones. Solicitud de control del servicio de transporte por parte del Estado. La ley 26.378 dice que “hay que promover, proteger y asegurar el goce pleno y en condiciones de igualdad de todos los derechos humanos y libertades fundamentales a todas las personas con discapacidad y promover el respeto de su dignidad” y allí está integrada la Convención Internacional de las Personas con Discapacidad. Eso es todo, muchas gracias por la oportunidad que nos brindan.

**Sr. Locutor:** Continuamos con el señor César Ventimiglia, de la Asociación Civil Mirada Ciudadana.

**Sr. Ventimiglia:** Buenos días. En principio, hablo en representación de la asociación civil Mirada Ciudadana, cuyo objetivo principal es propender a la participación ciudadana, así que felicitamos la iniciativa de convocar a esta

Audiencia Pública, aunque sería mucho más positiva si ésta fuera vinculante de manera que las propuestas de todos quienes aquí opinamos puedan tener un efecto concreto y no queden en una simple expresión de deseos. A nosotros nos preocupa un tema que es el de los choferes truchos, hay una causa penal del 2017 por la cual fueron imputados unos siete empresarios del transporte público de pasajeros por la utilización de los nombres de más de 300 vecinos beneficiarios de planes sociales a quienes hicieron figurar como choferes truchos, con lo cual se obtuvieron subsidios de manera fraudulenta. Esta causa está en trámite, seguramente se va a elevar a juicio oral en los próximos meses; me manejo con información periodística, de manera que cualquiera lo puede corroborar. Nos preocupa mucho el tema, por lo que creemos que debería incluirse una cláusula similar a la que figura en la ley de empleo público nacional que impide que pueda ingresar al empleo público todo aquel que tenga proceso penal pendiente que pueda derivar en una condena de cumplimiento efectivo o por delitos contra la administración pública. Esto lo decimos porque es sumamente riesgoso de repente tener que verificar que en las sociedades que se presentan como oferentes en la licitación figuren personas que tal vez en unos meses puedan ser condenados. En ese sentido, consideramos importante incluir esta cláusula, es importante preservar los fondos públicos que van a administrar estos empresarios y cuando hablamos de dinero público hablamos de dinero del público más vulnerable, que es aquel que utiliza el servicio público colectivo de pasajeros. En resumen, consideramos fundamental incluir esta cláusula en el pliego de bases y condiciones de la futura licitación para no correr ese riesgo. Dejamos a salvo que es seguro que se deberá garantizar el derecho a la presunción de inocencia pero no es menos cierto que, en una causa donde se produjo semejante maniobra para obtener subsidios de manera fraudulenta, no podemos correr el riesgo que esos mismos empresarios administren por un cuarto de siglo el dinero que genere este negocio del transporte público de pasajeros. Además, pensamos que puede haber una responsabilidad importante de tipo penal para aquellos concejales o funcionarios políticos con responsabilidad en el tema si conociendo esta situación no incluyeran esta cláusula en el pliego de bases y condiciones. Muchas gracias.

**Sr. Locutor:** Continuamos ahora con la señora Karina Huarte, del Colectivo Faro de la Memoria.

**Sra. Huarte:** Buenos días. En principio, el Colectivo Faro de la Memoria apoya lo expresado por los representantes de las distintas sociedades de fomento de la zona sur y sur-sur de la ciudad de Mar del Plata, que no son más que reclamos realizados sobre el transporte colectivo de pasajeros desde hace largo tiempo. El pliego nuevo no es nuevo para la zona sur y sur-sur sino que es una continuidad del pliego que padecemos hace ya quince años. Queremos referirnos puntualmente a la perspectiva ambiental del pliego, que consideramos ausente. No proyecta adecuación energética de las unidades a pesar que la concesión se extenderá por veintisiete años, tampoco un estudio de impacto ambiental en los lugares donde se instalarán las estaciones nodales, ni garantiza espacios verdes en las mismas. Todo esto en contradicción con los compromisos asumidos por esta misma gestión del Intendente Montenegro durante 2020 con la Red Argentina de Municipios contra el Cambio Climático, cuya meta era profundizar políticas públicas de acción climática e impulsar la transición hacia una gestión sostenible. Gestión sostenible y ciudad sustentable son conceptos imprescindibles si proyectamos una ciudad turística de acá a veinte años pero que consideramos se encuentran vacíos de contenido en este pliego. Por lo tanto, este pliego atrasa. Por otro lado, y como último tema, queríamos considerar el tema del transporte de las tablas de surf en las unidades. Nuestra ciudad es considerada la capital nacional del surf y sólo una línea de colectivos estaría garantizando el transporte de las tablas de surf para nuestros deportistas, que es la línea 581, por lo que todos aquellos deportistas que vivan en barrios periféricos no tendrían acceso a transportar este elemento para realizar su deporte. Por lo tanto, consideramos que el pliego no incluye. Muchas gracias, buenas tardes.

**Sr. Locutor:** Gracias. Convocamos seguidamente a Karina Scarafia, de la Unión Vecinal Félix U. Camet.

**Sra. Scarafia:** Buenos días. En esta oportunidad, quiero repetir una pregunta que hice ante la Comisión de Transporte el martes 2 de este mes; dicha pregunta iba dirigida a las referencias que se toman para el aumento del boleto. Reitero la pregunta para luego aclarar la respuesta que me dieron en forma privada por mail. En el pliego del 2005 decía que el consumo por kilómetro recorrido es de 3,858 y que la velocidad comercial es de 18 km. Resulta que el consumo está tomado de una Ordenanza del AMBA; la velocidad comercial en el AMBA es de 14 km, que no es la misma que en Mar del Plata, que es de 18 km por hora con paradas cada 200 metros. En el nuevo pliego habla de extender las paradas a 300 metros y en la línea anular sería cada 400 metros; esto quiere decir que en el nuevo pliego la velocidad comercial sería mayor a los 18 km por hora. Por otra parte, también se toma para el aumento de boleto la frecuencia de colectivos, donde más de un expositor dejó en claro que no se cumplen. Entonces el pedido puntual es que en la aplicación se agregue no sólo cuándo va a pasar el colectivo sino también la frecuencia y no sólo en la aplicación porque hay adultos mayores que no tienen acceso a la aplicación o no saben usarla por lo que sería obligación que fuera visible en las unidades y en las garitas de colectivos los horarios. Esto nos permitiría un verdadero control ciudadano sobre la frecuencia de los colectivos. Por ejemplo, en la línea 581, de lunes a viernes el colectivo debería pasar entre las 5 y las 11 de la noche cada 20 minutos; los sábados serían dos colectivos por hora y los días domingos y feriados un colectivo cada 45 minutos. Esto no se cumple; cualquiera que se para en cualquier parada –y no sólo de la 581- las frecuencias no se están cumpliendo. Ahora voy a la contestación que me dieron por privado. Me contestan que “el consumo de combustible se ha realizado en base a jurisdiccionales nacionales, tanto para el ámbito urbano como interurbano, en ningún momento se nombra al AMBA”. Yo me puse a investigar y a la Resolución que se toma como base es la 1176, para ciudades densamente pobladas, esto aumenta el consumo y las velocidades comerciales que se toman son de 14 km por hora. Mar del Plata no es una ciudad densamente poblada, excepto en verano y solamente sobre la costa. Entonces les pido por favor que ya que el consumo establecido en jurisdicción nacional no es obligatorio que tomen los kilómetros recorridos en Mar del Plata y no en ciudades densamente pobladas, que Mar del Plata claramente no lo es. Nada más.

**Sr. Locutor:** Gracias. Hacemos oportuna la ocasión para darle la bienvenida al concejal Guillermo Volponi, que se ha sumado a la audiencia aquí en el recinto. A continuación convocamos a María Elena Gutiérrez, de la Red de Acompañantes a Víctimas de Violencia de Género CTA Autónoma.

**Sra. Gutiérrez:** Buenos días, gracias por la participación en esta audiencia. No voy a hablar ni de las obras ni de la insuficiencia de los recorridos y las frecuencias. Simplemente voy a manifestar que bajo ningún punto de vista vamos a aceptar un pliego que sea por 20 años; no pueden tener posibilidades de ser evaluadas esas concesionadas en tanto tiempo. Los pliegos, mínimamente, tienen que ser de cinco años porque si no, ¿cómo hacemos una evaluación los usuarios quienes somos los que mantenemos el transporte? Proponemos que debemos frenar el tratamiento de este pliego de alguna manera para que pueda ser modificado y todos podamos construir un pliego que represente realmente a los usuarios y usuarias. Consideramos que hay que crear un organismo de control donde los usuarios no solamente puedan acceder a un libro de quejas a hacer una denuncia sino que se pueda regular activamente el servicio de transporte público. Según el censo de 2010, el último que se hizo porque el del año pasado no se hizo, teníamos una población de 600.000 habitantes, esto no es cierto; cómo puedo hacer una proyección de un pliego de transporte para una ciudad que no sabe qué cantidad de habitantes tiene, qué población habrá dentro de veinte años, cómo va a ser la ciudad. Es una falta de criterio y de sentido común. Por lo tanto, lo que proponemos es que se frene el tratamiento para poder construir un pliego en el cual tengamos datos verídicos y un panorama real de lo que es la ciudad porque si ahora las frecuencias no alcanzan, los recorridos son insuficientes, las obras no existen, ¿qué va a pasar en estos veinte años con el crecimiento poblacional? Nuestro punto de vista es que este pliego no puede ser por esa cantidad de años; ya el actual ha tenido una duración excesiva de quince años, así que es un absurdo que se plantee una concesión por veinticinco años. Nada más, buenos días y gracias.

**Sr. Locutor:** Gracias. Convocamos a continuación al señor Norberto Lemmi, del Centro de Investigaciones Microeconómicas Alternativas.

**Sr. Lemmi:** Buen día. Soy Norberto Lemmi, arquitecto y me expreso en representación de CIMA. Desde 1063, luego de diferentes experiencias, los colectivos automotor dominan plenamente la escena del transporte local, creciendo en volumen de unidades como única solución al sistema urbano e interurbano de transporte público local. El sistema radial original se fue acentuando y los viejos trazados y recorridos se fueron extendiendo hacia la periferia pero sin dejar de pasar por el microcentro histórico de nuestra ciudad cabecera, originando una verdadera telaraña donde se entrecruzan la mayoría de las líneas sin mejoramiento en la cobertura del Partido, la frecuencia entre unidades, los tiempos de traslado entre puntos extremos y los costos para el usuario. Mientras tanto, otras localidades de Argentina –como la ciudad de Mendoza, por citar una- han ido impulsando la convivencia de distintos tipos de transporte, rompiendo la dependencia automotor diesel y optimizando el diseño de recorridos. Eso se traduce en mejores respuestas en calidad de servicio, mayor oferta y efectividad en el traslado. Ingresando ya en la convocatoria a licitación pública nacional e internacional de transporte público de pasajeros del Partido y específicamente su pliego de condiciones, proponemos modificaciones y aportes respecto del Título I, Capítulo I, artículo 3° “Descripción del sistema”. En el marco general que nos ocupa, paralelamente al SITU, proponemos un SED, Sistema Evolutivo y Dinámico. Decimos “evolutivo” porque el continuo desarrollo de Mar del Plata no puede gestar una experiencia de transporte que quede congelada por muchos años sin considerar los adelantos tecnológicos permanentes en materia vehicular y por otro lado un pliego hermético que no permita ir incorporando nuevas tecnologías. Del mismo modo, la utilización de energías más saludables, sostenibles y limpias medioambientalmente hablando, por lo cual la electricidad es una solución al problema que nos ataca en forma muy intensa. Es premisa que en forma gradual, paulatina y planificada ir sustituyendo los vehículos impulsados por energía diesel. Decimos “dinámico” porque en los últimos diez años y tomando el censo 2010 el mismo ubicó al Partido de General Pueyrredon en el sexto lugar, sobrepasando a provincias enteras en ese sentido. El crecimiento acelerado de Mar del Plata, Batán, Sierra de los Padres, Acanitidos y Chapadmalal entre otras localidades obligarán a modificar coberturas con cláusula de revisión periódica y participación ciudadana en materia de recorridos, coberturas y alcances. Para un correcto desempeño del SITU y del SED propuesto hay que tener en cuenta el estado de las calles que utilizan los vehículos y la composición de las mismas. Resulta indispensable que paralelamente con la definición de los trazados se consolide un plan integral de optimización de calles para el desenvolvimiento de los recorridos. Respecto del artículo 4° del mismo Título y Capítulo “Exclusividad” nos preguntamos cuál es el alcance de las exclusividades. ¿Será excluyente otro concesionario por igual servicio o excluye otro tipo o medio de transporte? Sería irreparable para nuestro Partido que la exclusividad se interprete comprensiva de cualquier otro medio o tipo de transporte, por eso proponemos un SITU gradual multimodal. Eso significa que si bien el sistema base hoy está constituido por vehículos colectivos diesel, proponemos incorporar a partir del tercer año vehículos eléctricos trolebuses que irán reemplazando paulatinamente a la plantilla más obsoleta y paralelamente proponemos desarrollar “el tren de los barrios”, que si bien sabemos que no forma parte del presente pliego no condiciona ni dificulta de ninguna forma el desempeño de lo estrictamente desarrollado en el presente pliego. Agradecemos esta posibilidad de participar y creemos que al presentar esta propuesta generamos un disparador y un aporte a tan complejo tema que deberá tener como principal protagonista al usuario y nos ofrecemos a seguir sumando propuestas que hoy por una cuestión de tiempo nos vemos impedidos de ampliar como corresponde. Muchas gracias.

**Sr. Locutor:** Gracias. Convocamos a continuación a Daniel Machado, de la asociación vecinal de fomento Jardín.

**Sr. Machado:** Muy buenos días a todos, agradecemos el espacio. Después de escuchar a todos los que expusieron hasta el momento y dado lo acotado del tiempo pretendo no redundar en problemáticas muy concretas que ya fueron

expuestas, quiero expresar en representación de mi barrio –Jardín de Peralta Ramos- que es la misma situación de otros barrios y quisiera visibilizar la imposibilidad de nuestras comunidades de acceder a los derechos de salud, educación, seguridad y demás derechos que le son privados por no contar con un transporte público en las cercanías porque nuestros vecinos y vecinas deben caminar más de diez calles (si a eso se le puede llamar calles) o en el caso puntual para ir al HIGA deben esperar un colectivo que tiene una frecuencia de una hora entre micro y micro o para el HIEMI deben caminar esa cantidad de calles y luego tomar dos líneas para llegar; lo mismo ocurre para llegar al complejo universitario. Siempre exponemos lo de siempre; lo que pretendemos no es privilegio sino igualdad de condiciones con el resto de los ciudadanos y ciudadanas de General Pueyrredon. Para cerrar, quisiera decir que nos parece aberrante que un Ejecutivo que tiene un mandato de cuatro años firme un pliego de un servicio tan sensible para la comunidad en su conjunto por un período muy mayor al de su mandato, por lo que me pregunto si esto es jurídicamente posible. Muchísimas gracias por el espacio y un saludo a todos y todas.

**Sr. Locutor:** Convocamos seguidamente a Lorena Thesz, en representación de la Federación de Asociaciones Vecinales de Fomento y la Asociación Vecinal Santa Celina.

**Sra. Thesz:** Buen día a todos y todas. En principio queremos decir que lamentamos que se esté definiendo el sistema de transporte para los próximos 25 o 27 años en tan poco tiempo, con tan poco debate con la sociedad civil. Si bien a fines del año pasado fuimos convocados los fomentistas por el Ejecutivo para exponernos la propuesta de esta línea anular, no contábamos en ese momento con el borrador del pliego de licitación y hace muy poco que lo tenemos a la vista para estudiarlo y debatirlo. La verdad que las cuestiones que venimos exponiendo no se ven reflejadas en el mismo y preocupa que la primera cuestión que estamos poniendo sobre la mesa es que este pliego está planteado sobre la misma base del sistema actual, que sabemos que no da respuesta a los vecinos del Partido porque la prioridad está centrada en la rentabilidad empresarial y no sobre el derecho al acceso justo y digno de los vecinos de tener un sistema de transporte acorde a sus necesidades. Puede resultar atractiva la propuesta de la línea del anillo anular pero sigue planteado sobre la lógica del centro y macrocentro y desconoce los barrios consolidados de Juan B. Justo hacia Mario Bravo y de Mario Bravo hacia el sur, con lo cual esos barrios quedan afuera de las conexiones que hoy estamos pidiendo del servicio actual. Si la propuesta de este pliego ya sabemos que no da respuestas a las necesidades de los vecinos, qué va pasar dentro de cinco, diez o veinte años sin contemplar el crecimiento del Partido ni contemplar a los vecinos. Otra cosa que nos preguntamos es si está previsto el sistema general del servicio, porque desconoce la infraestructura necesaria para que los usuarios puedan tener un ascenso y descenso de los vehículos como corresponde (garitas que no hay o en mal estado, espacios para esperar el colectivo que están a desnivel respecto a la subida al micro que pueden producir accidentes o producen incomodidad a mujeres con niños o adultos mayores, falta de luminarias, estado de las calles). Todo esto está por fuera de la contemplación que tiene el pliego de licitación. El plazo de concesión también nos preocupa, también se ha mencionado. Le pido al Intendente que pueda revisar el pliego, que las inquietudes manifestadas en esta Audiencia puedan ser volcadas en el pliego y pido asimismo a los concejales y concejalas que sean comprometidos con lo que van a votar. Nada más, muchas gracias.

**Sr. Locutor:** Gracias. Convocamos a continuación a Gabriel Lema, del MTE.

**Sr. Lema:** Buenas tardes a todos y todas, muchas gracias por el espacio. El martes pasado tuvimos una reunión con la Comisión de Transporte y hoy nos volvemos a conectar porque nos quedamos muy preocupados porque nos dijeron que esa reunión era para tener intercambios de preguntas y respuestas y la realidad es que no hemos tenido respuestas concretas a ninguna de las preguntas que hemos hecho. Como trabajadores vemos muchos déficits en ese pliego, ni siquiera tenemos finalizadas cosas del pliego anterior, entonces por qué quieren nuevamente meter un pliego nuevo cuando todavía no terminaron de ejecutar el anterior. Creo que el Estado Municipal debería considerar que acá estamos representados el 80% de la ciudad y por lo tanto nos debería escuchar y que así como tomaron la decisión política de hacer esta Audiencia que también tomen la decisión política de frenar un poco esto y podamos ser parte de todas esas decisiones porque hay muchas partes de ese pliego donde no “entramos” como ciudadanos marplatenses, muchas cosas establecidas en el pliego no nos favorecen en nada. Por ejemplo, una pregunta que hice y no me contestaron es qué propuesta de inversión había con el 3% que ellos deberían invertir de todas las ganancias. No hay una propuesta de inversión en infraestructura; entonces si la propuesta anterior del pliego de quince años no se ejecutó, ¿quién nos asegura que tal vez sí en esta oportunidad se cumpla? En 27 años la ciudad va a crecer mucho y quisiéramos saber cuáles son las propuestas de inversión en infraestructura que tienen y en qué se va a ejecutar ese 3%. Ninguna de esas preguntas se nos contestó, entonces seguimos con la preocupación. Otra de las respuestas que no nos supieron dar es el estiramiento de los horarios de los colectivos. En resumen, queremos que el Estado considere que esto no puede salir ya, sabemos que tienen los votos contados y que lo van a hacer salir sí o sí, pero quiero que respeten a la ciudad de Mar del Plata de que hoy estamos dando nuestra posición en decir “frenemos esto y vayamos a un acuerdo conjunto que favorezca a la ciudadanía marplatense” y no que esto se cierre esta semana, que la próxima se vote y después seamos engañados durante 27 años más por la misma empresa. Muchísimas gracias.

**Sr. Locutor:** Gracias. Convocamos a Ayelén Caparra, de Estudiantes Evita.

**Sra. Caparra:** Buenos días. El transporte público marplatense al momento actual está pensado sin incluir a los estudiantes, especialmente los de niveles superiores, quienes venimos reclamando por nuestro derecho a la implementación del boleto estudiantil, enmarcado en la ley provincial 14.735 del 2015 y siendo desoídos sistemáticamente. Este pliego no hace más que reforzar la idea de que en el esquema de planeamiento de ciudad que propone Juntos por el Cambio no somos relevantes ya que por 25 años seguirá sin contemplarse esta deuda fundamental. Además, los recorridos de colectivos están pensados de manera que la Universidad no termine de unirse

con todos los puntos de la ciudad. La sumatoria de estas características indicaría que el Municipio no desea fomentar la educación universitaria, al menos no la que se imparte en el complejo universitario de la calle Funes. Contrario a las creencias de este sector político y la famosa frase de que “los pobres no llegan a la universidad”, los sectores populares estudiamos pero el valor del boleto es bastante inaccesible ya de por sí a muchos trabajadores y los estudiantes no somos la excepción. Un estudiante que vive en barrio Constitución, por ejemplo, necesita tomar cuatro colectivos por día para llegar y volver de la Universidad, lo cual representa un presupuesto muy alto. Ante esta circunstancia, la opción clara es tomar dos colectivos y recorrer un trayecto entre las paradas y el destino a pie para poder ahorrar pero esto presenta una problemática adicional –la de género- que tampoco está contemplada a pesar de las múltiples denuncias al respecto sobre hechos de violencia de esta índole que se han dado en cercanías de la Universidad. Muchos estudiantes salimos de la Universidad a las 22 hs y nos vemos obligadas a caminar solas diez cuadras para poder llegar a las paradas de nuestros colectivos y por la falta de frecuencia nocturna en recorridos no céntricos esperamos más de veinte minutos con el riesgo que ello implica para nosotras. Lo mismo les sucede a compañeras que viven en zonas rurales, como Chapadmalal y Batán y deben tomar el 715 o aquellas que vuelven a sus ciudades vecinas –como Miramar- después de cursar. Necesitamos que el Municipio garantice intercambiadores seguros y cerca del complejo universitario para poder volver sin miedo a nuestras casas. Nuestra Universidad es de calidad y cada vez más estudiantes se anotan para poder acceder a sus carreras; sin embargo, este pliego nos invisibiliza y nos da la espalda una vez más. En conclusión, necesitamos ser incorporados en las planificaciones a largo plazo, que el Municipio y el Intendente Montenegro garantice nuestros derechos y apuesten al futuro educativo y al crecimiento poblaciones de nuestra ciudad en favor de todos. Muchas gracias.

**Sr. Locutor:** Muchas gracias. Convocamos seguidamente a Tomás Marco, de la Unión de Estudiantes Secundarios.

**Sr. Marco:** Buenos días. Desde la Unión de Estudiantes Secundarios nos parece importante, en primer lugar, remarcar la fuerte desigualdad que hasta la fecha se produce con los estudiantes secundarios de las zonas periféricas en materia de frecuencias, disponibilidad, recorridos y horarios en comparación con la zona céntrica de nuestra ciudad, que siempre está mucho más abastecida en este servicio. De todas formas, esto no es una sorpresa en la ciudad, que está gobernada por defensores y participantes de una educación del mérito que defiende la escuela privada que llega para instalarse como un servicio y no como un derecho. Sin embargo, es importante que remarquemos las dificultades que este nuevo pliego traería a la población de estudiantes secundarios en la ciudad. Las frecuencias diurnas de por sí ya generan varias dificultades para llegar a la escuela, en especial para los estudiantes que no viven a una distancia que puedan llegar caminando a la escuela, deben levantarse mucho más temprano y si les pasa el colectivo pierden la asistencia. Tampoco contempla las frecuencias nocturnas, que ocasiona una gran inseguridad a cualquier estudiante que salga de la escuela más allá de las 19 horas, luego de esa hora deben esperar dos o tres horas que pase un colectivo. No contempla tampoco la densidad demográfica de nuestra ciudad, según la cual la población estudiantil secundaria vive en zonas no céntricas y deben llegar a sus escuelas en los horarios que correspondan sin tener que realizar esfuerzos que impliquen levantarse a las cinco de la mañana para llegar a la escuela a las ocho. Aún así, un problema central es que el pliego proponga una concesión de 25 años, el tiempo que se propone es completamente inaccesible. En ese tiempo, la ciudad va a crecer, los estudiantes van a egresar, recibirse y trabajar. El pliego tiene que pensar en otra ciudad y que los estudiantes que vivan en ella no van a ser los mismos dentro de 25 años; no plantea ni reformas ni mejoras; sólo plantea mantener un status de la meritocracia sobre el que el oficialismo y los sectores de poder de la ciudad puedan seguir basando sus aspiraciones individualistas y mercantilistas de la educación. Les pedimos que incluyan a todos. Un mejor transporte es una parte crucial de la educación que queremos para lograr el futuro que soñamos. Necesitamos que el Intendente Montenegro tenga en cuenta la ciudad en la que vive, que gobierne para todos.

**Sr. Locutor:** Gracias. Convocamos ahora a Alejandro Moviglia, del Consejo Escolar.

**Sr. Moviglia:** Buenas tardes. Primero, celebrar y agradecer este espacio, que es de escucha pero espero que también sea de apunte, sobre todo porque quienes me precedieron hicieron aportes interesantes y muy críticos respecto a la situación del transporte en la actualidad y que se deberían tener en cuenta. Mi intervención tiene que ver con el Consejo Escolar, institución que represento. Presidí la comisión de Transporte de dicho organismo durante dos años y por eso quiero aportar una mirada muy específica desde ese lugar con algunos datos que da el Consejo Escolar y que tienen que ver con la vinculación entre educación y accesibilidad. El Consejo Escolar contrata colectivos, combis, remises, para cubrir vacíos cuando no hay transporte para acceder a una escuela; el Consejo Escolar pide la contratación a Política Socioeducativa Especial para contratar y “tapar” esos espacios. Hoy hay 25 escuelas del distrito General Pueyrredon que no tienen acceso a través de colectivos de línea; son casi 1.500 alumnos y alumnas que dependen de los micros escolares que pone la provincia de Buenos Aires, por lo tanto sin esta política el servicio local de transporte urbano no podrían garantizar que estos alumnos puedan acceder. Además, este servicio sólo contempla los estudiantes pero también debemos tener en cuenta que hay padres, madres, trabajadores, docentes, auxiliares que tampoco pueden acceder si tampoco tienen un vehículo. Tener en cuenta que en general, son las zonas rurales las que quedan afuera, las que no son alcanzadas por el servicio del transporte: paraje San Francisco, El Coyunco, Aeroclub, La Polola, El Colmenar, Boquerón, etc, son innumerables las zonas donde viven comunidades que sufren este problema a diario. Como la población crece, cada vez se necesitan más micros contratados por la Provincia para llevar a los chicos a estas escuelas cuando hay otros distritos en los que la tendencia es al revés: la Municipalidad va solucionando los problemas de los circuitos de transporte y se van achicando la necesidad de un “parche” provincial. En General Pueyrredon pasa al revés: cada vez se necesitan más “parches” porque cada vez el transporte público es más insuficiente y encima está la cuestión de un pliego de concesión a 25 años. ¿La “planificación” es que todo siga igual por 25 años? Me parece que el Municipio tiene la responsabilidad y la

oportunidad de discutir la vinculación estratégica necesaria entre transporte y educación para poder garantizar un derecho. Para ello se necesita un sistema de transporte que garantice la accesibilidad. Muchas gracias.

**Sr. Locutor:** Convocamos a continuación a Paula Suero, de la organización MAR.

**Sra. Suero:** Buenas tardes a todos y todas. Primero, solicitamos que la escucha de esta Audiencia sea real y se incorporen las cuestiones que está señalando la comunidad y exista un amplio debate. Voy a expresar algunas breves observaciones sobre tres cuestiones puntuales: las estaciones de trasbordo, el transporte interurbano y la accesibilidad. Respeto a las estaciones de trasbordo, el pliego no especifica en qué terrenos se van a construir las tres estaciones terminales de integración; por lo tanto no hay estudios de impacto ambiental ni de usos de suelo. Tampoco sabemos qué costo tienen esas terminales ya que el pliego no especifica cuánto nos va a costar estas tres estaciones terminales de integración que las empresas deben construir en un plazo máximo de nueve años y que vamos a financiar los usuarios. Eso lo vemos en el artículo 3.1 del pliego. Como propuesta consideramos que es importante que se especifique la ubicación, inversión e impacto de estas terminales y que se incorporen plazos mínimos para la construcción de las mismas. Respecto al transporte interurbano, seguirá habiendo una hora de espera y no habrá colectivos después de las 20 horas en muchos barrios ya que las frecuencias de transporte interurbano no varían; esto podemos constatarlo en el Anexo I, punto 6.3.1 del pliego. Con respecto a la accesibilidad, sólo el 9% de los colectivos tendrá piso bajo para personas con movilidad reducida; sólo la línea anular tendrá colectivos con piso bajo para personas con movilidad reducida y el resto de las líneas comenzarán a incluirlos recién a partir del segundo año del nuevo pliego. Por último, y respecto a la accesibilidad, las empresas tienen 16 años para adecuar la flota, tiempo que consideramos excesivo y acá nuevamente apuntamos que los plazos establecidos para esta adecuación no sean plazos máximos sino mínimos. Cuando hacemos estos señalamientos en cuanto a las mejoras de las frecuencias y la accesibilidad estamos solicitando que el sistema de transporte tenga una perspectiva de género porque las pocas frecuencias y accesibilidad al mismo afecta principalmente a las mujeres, que somos quienes más usamos el transporte público de pasajeros: en General Pueyrredon, el 62% de las personas que utilizan el transporte público son mujeres. Muchas gracias.

**Sr. Locutor:** Gracias. Continuamos con Marcos Franco, de la Asociación Vecinal El Martillo.

**Sr. Franco:** Buenas tardes. Hemos escuchado ya varias voces y creo que en realidad lo que está aquí en discusión es el rol del Estado. En algún momento de nuestra historia pasamos a creer que lo que el Estado no podía gestionar, lo privado sí y la verdad que teníamos quince años de una concesión privada con incluso problemas legales. Resulta que en estos días escuchamos que el Ministerio de Transporte dispuso 20.000.000 de pesos en subsidio para 2021. Queremos para eso el Estado y para que nuestros representantes piensen más allá de la coyuntura. Ninguno de los concejales y concejales planteó que el transporte público debe ser un servicio esencial, ¿a ninguno se le ocurrió? Sería un puntapié inicial para lo que sí escuché muy tíbicamente, que tiene que ver con la idea de una línea testigo. Innovación, precio, calidad. Allá sale \$25 pero tiene micros eléctricos. Eso es inversión. Allí está sentado Santiago Bonifatti, él ha formado parte de muchos préstamos del BID y podría encargarse, entre otras cosas, de esa cuestión. ¿Por qué entonces no regulamos el servicio como ese esencial? En cuanto al tema tarifa, la Universidad debe proveer una fórmula para calcular la tarifa, pero ¿qué facultad lo hace: la de Exactas o de la Humanidades? Porque la frialdad de los números no representa la sangre caliente del que debe madrugar día a día para ir a ganarse el pan día a día y no sabe si el micro pasa o no? ¿Tomamos conciencia de eso? Sabemos que la pandemia aceleró la desigualdad y son muchas las mujeres que hacen de mamá y papá y llevan al colegio a sus hijos, gastan cuatro boletos por día y, si tienen suerte de tener otro trabajo por la tarde, utilizan dos boletos más. Son \$210 por día, \$1000 por semana, \$4.000 por mes. Un salario promedio alto en nuestra ciudad es de \$40.000.=, o sea que la movilidad se llevaría el 10% de ese sueldo. Un consejo sería entonces que se compren una bicicleta –hay buenos créditos con el Ahora 12-, en un año no gastan un peso más, se cuidan, cuidamos el medio ambiente y, si tenemos suerte y los representantes del pueblo entienden a quién representan, por ahí empezamos a tener una ciudad con más bicisendas, como pasa en Salta, que tiene la misma cantidad de habitantes y hay bicisendas por todos lados. Un tema que no escuché es el de la publicidad en los micros. Llegó la hora de regularla y dejar de pensar en subsidios eternos y empresarios extorsionadores. ¿Aparece eso en la fórmula de la Universidad? ¿Y el medio ambiente? ¿Le piensan exigir inversiones cada dos o tres años en un porcentaje a una flota que pase a electricidad? Bajaría costos, generaría menos huella de carbono. Este pliego no tiene nada de innovación; fue entregado tarde para evitar estos debates que debieran ser vinculantes. Además este pliego es tramposo porque de las inversiones en asfalto, refugios, luminarias y demás no aparecen en el Presupuesto votado este año. ¿Es casual el ajuste a la Defensoría del Pueblo, lugar donde los usuarios pueden reclamar y ser escuchados? En los barrios, el principal problema de la movilidad es la falta de escuelas provinciales y municipales que llevan a los vecinos a tener que tomar un colectivo para llevar a sus hijos a otra escuela que no sea la del barrio. Eso evitaría llevar mucha gente en horarios pico y generaría un sentido de pertenencia al barrio. Insisto, seamos inteligentes, innovadores y solidarios. El transporte público es un servicio, no es un negocio. El sábado debería cobrarse el salario de los choferes, ¿qué creen que va a pasar cerca de la medianoche? Está en los concejales y concejales evitarlo. Cierro con esta frase: “Debemos estar dispuestos a renunciar a la vida que planeamos para poder vivir la vida que nos espera” Esta frase es de un escritor y profesor estadounidense; parece ser una frase de quienes nos plantean que este pliego debe ser aprobado. La verdad, no tenemos que resignarnos. Señores concejales: declaren servicio esencial al transporte y todo puede cambiar. Muchas gracias.

**Sr. Locutor:** Gracias. Llamamos ahora a Claudia Vega, de la Asociación Civil Colectiva por un Mundo Igualitario.

**Sra. Vega:** Buenos días. En principio, celebrar esta audiencia pública y adherirme a las alocuciones anteriores. Brevemente quiero centrarme en dos puntos. Nuestra organización sostiene la defensa y promoción de los derechos de la diversidad y disidencia; nuestro país desde 2010 tiene leyes que van ese sentido. En setiembre de 2015 se aprobó en nuestra provincia la ley de cupo laboral travesti y trans y, remitiéndonos a nuestro Municipio, el 14 de julio de 2017 se aprobó en forma unánime la Ordenanza de adhesión al cupo laboral travesti y trans. Esto quiere decir que no solamente el Municipio debe contemplar en su planta permanente sino también las empresas prestatarias de servicios, por lo que no contener perspectiva de género y diversidad el pliego no está a la altura de la implementación concreta de estas normativas. Digo eso porque luego de leer las 180 páginas del pliego, que solamente nos remitamos a ocho renglones en la perspectiva de género y diversidad no es contener perspectiva de género y diversidad sino que concretamente se deben plasmar estos derechos, que son ley en nuestro país y en nuestro Municipio. Entonces, es imposible aprobar un pliego a 25 años que ya no contiene perspectiva de género y diversidad; en principio, esto marca un retroceso y un incumplimiento. Claramente marcamos que no estamos de acuerdo con un pliego a 25 años que no contenga todos estos derechos, que no puedan ser revisados, teniendo en cuenta que en 11 años se han probado todas estas leyes y Ordenanzas, sin tener taxativamente enunciados con perspectiva de género y no una enunciación de ocho renglones que no contiene todas estas normativas en forma concreta ni contempla una información adecuada para quien debe prestar ese servicio y tampoco contempla el cupo laboral. Mínimamente debe estar contemplada esta legislación que instrumente nuestros derechos. El pliego debería dar la posibilidad de que las gestiones que vengan en el futuro puedan incorporar otras normativas que en adelante que el colectivo feminista y de la diversidad necesita porque es necesario seguir profundizando estas legislaciones. Por lo tanto, estamos en desacuerdo que este pliego, así redactado, que contenga esta normativa, sea aprobado; llamamos a los concejales y concejalas a que tengan en cuenta que desde el feminismo y desde las diversidades tienen que estar contemplados estos derechos. Además, que sea un pliego con mucho menos plazo de concesión porque es imposible que en 25 años que no se tengan estos derechos y no puedan ser revisados, implica un amplio retroceso porque estas leyes fueron sancionadas e implementadas a costa de la muerte de personas por no tener esos derechos. A ocho años de la ley de identidad de género la población travesti y trans sigue no teniendo una expectativa de vida que supere los 35 o 40 años, es imposible que este pliego no contemple estas normativas. Muchas gracias por este espacio.

**Sr. Locutor:** Convocamos a Facundo Barrionuevo, de los Comités Barriales de Emergencia.

**Sr. Barrionuevo:** Buenas tardes. En primer lugar, agradecer la posibilidad de este espacio, que de todas formas es una responsabilidad del Concejo Deliberante generar esta audiencia pública para escuchar a las instituciones, vecinos y vecinas. En mi caso particular, traslado formalmente la voz de los CBE más allá que muchos de los oradores forman parte de este entramado que surgió en el marco de la cuarentena. Es así que en esta representación, nuestros CBE han debatido en las últimas semanas y bastante a las apuradas en nuestro espacio de debate de las cuestiones de la infraestructura urbana. De modo que el tema de este debate a las apuradas y los tiempos que ha implicado para nosotros ya es una falencia sustancial que no debemos permitirnos como ciudadanía. Estos debates sensibles, sobre todo sobre cuestiones planteadas a tan largo plazo, requieren de un debate reposado en este Concejo Deliberante. Visualizamos en este sentido que tal como está planteado este pliego de transporte, está más orientado a un negocio privado que a un servicio público, donde la falta de una ingeniería interna del pliego da la pauta que el diseño tiene más que ver con el beneficio de los empresarios que la garantía de un servicio de transporte adecuado para la movilidad de los vecinos y vecinas. Los tiempos planteados son largos para el beneficio del empresario pero aletargados para la solución de temáticas sensibles para las comunidades barriales. Ya está dicho que el monopolio empresarial a esta altura es inconcebible, las perspectivas a 27 años es imposible que contemplen el desarrollo urbano de las ciudades, incluso lo que tiene que ver con el uso y modo de combustible. Hay múltiples temáticas imposibles de prever cuando se plantean plazos tan extensos. No vemos entonces dentro del pliego una ingeniería interna que prevea problemáticas que ya han sido sufridas la ciudadanía marplatense, tales como la lucha salarial de los trabajadores e incluso la necesidad de los empresarios, eso es un entramado social complejo que aparece como una dificultad que este pliego no puede solucionar. Para finalizar, cito los puntos fundamentales que hemos señalado los CBE para que se tome nota. 1) Las frecuencias, no aparecen con claridad las modificaciones al sistema actual. 2) Un trabajo profundo y real sobre los recorridos sobre zonas sensibles de la ciudad, como la zona sur y norte de la ciudad. 3) La cuestión de la diversidad funcional en el acceso a las unidades. 4) El sistema de garitas y luminarias. 5) La necesidad de una línea municipal testigo, que dé la posibilidad de control público y de la gestión municipal. 6) El precio del boleto. 7) Los controles cruzados de la ciudadanía y la participación ciudadana en el servicio de transporte. Esos son los puntos sobresalientes que como CBE hemos querido señalar en este proceso. Pedimos a todos los sectores políticos que no acompañen este pliego, que no salga si debate y a las apuradas. Muchas gracias por el espacio.

**Sr. Locutor:** Muchas gracias. Invitamos a Pablo Toro, del Comedor Makana.

**Sr. Toro:** Muy buenos días. Nosotros queríamos decir hoy cómo puede ser que el Subsecretario de Movilidad es el mismo que fue Director del Plan Maestro de Transporte y Tránsito de la gestión de Pulti que hoy tenemos y vemos hoy que el Ejecutivo pone en sus manos este pliego. Muchos de los que están en el Concejo Deliberante lo conocen a Dante Galván y ahora también avalan -por medio de los votos que van a dar- este nuevo pliego. Salvo la línea anular, es un corte y pegue del anterior y no cambió ningún tipo de recorrido. Lo invito a él o a alguno de sus colaboradores a que se suba a algún colectivo y vea un recorrido. Acá, en el barrio Las Heras lamentablemente se traslada de madrugada ya que el personal que trabaja en el Puerto y en la pesca se tiene que presentar entre las 4 y las 6 de la mañana y solamente en ese nuevo pliego están puestos cinco colectivos entre las 4 y las 6 de la mañana para el barrio Las Heras. El 523 que va al Puerto, de 4 a 5 de la mañana, pone un solo colectivo, de las 5 a las 6 de la mañana, dos

colectivos. Esto provoca a que los trabajadores se tengan que movilizar por medio de remises y tenemos un gran gasto. Así que invitamos a los concejales que después levanten la mano en el Concejo Deliberante que se acuerden que Dante Galván fue Director del Plan Maestro de Transporte y Tránsito de la gestión de Pulti y que es el Subsecretario de Movilidad que tenemos hoy. Trece años para implementar el 100% de este nuevo pliego, período en el cual las unidades de transporte van a poder gozar de todos los beneficios, van a estar terminadas las tres estaciones de trasbordo con todos los negocios que eso conlleva (eso podría hacerse en otro pliego de licitación) con una serie de locales comerciales que va a manejar la misma empresa que tenga la licitación del transporte urbano de pasajeros. Queremos expresar la sumisión y la complicidad que existe en el poder político de Mar del Plata ante el poder económico. Muchísimas gracias.

**Sr. Locutor:** Invitamos a continuación a Karina Agüero, de Sudestada por un Desarrollo con Equidad.

**Sra. Agüero:** Buenas tardes. Como nosotros desarrollamos temas relacionados con diversas poblaciones vulnerables, decidimos analizar el pliego y estuvimos escuchando los comentarios, opiniones y respuestas que se dieron en la Comisión de Transporte. En base a todo lo antes dicho, vimos varias cosas que nos parecían que iban en detrimento a lo que es el servicio actual y de muchos barrios, sobre todo las personas de la zona sur y la zona norte. Adherimos a todos los comentarios antes dichos sobre todo en lo referido a la zona sur que se quedan sin colectivo después de las ocho de la noche y que muchas veces se tienen que tomar el Costa Azul el cual les sale \$100.- el pasaje y los deja en la ruta con mucha inseguridad para llegar a sus casas. Una de las cosas que nos llama la atención es que este pliego está hecho sobre encuestas y estudios que se hicieron entre siete y diez años atrás. El martes dijo Dante Galván que si se mejora el pliego y se ingresan modificaciones, recién ahí iban a estar en contacto con el usuario y ver sus necesidades, lo cual me parece que en cualquier planificación lo primero que hay que hacer es estudiar el lugar y los usuarios. En este caso no permitieron la intervención de los usuarios -que son los que más saben del servicio- y tampoco se acercaron hacer encuestas actuales; una encuesta de hace siete años atrás no tiene la misma validez ni peso que tiene hoy. Otra de las cuestiones que nos pareció importante es el tema de los vehículos de piso bajo. Ya lo dijo Nora y desde la Defensoría del Pueblo también, ingresar la línea anular únicamente con los vehículos de piso bajo sería ilógico y que se tomen dieciséis años para completar la flota también, sobre todo cuando cada diez años vencen los vehículos. Tendrían que ampliar el porcentaje para que haya mayor cantidad de vehículos de piso bajo y a su vez reducir el tiempo; obviamente hay que hacer garitas que permitan que la persona pueda acceder a un piso bajo y para eso van a tener que hacer la modificación. Imagino que es mucho menos costosa que los intercambiadores pero no sólo se pueden hacer en determinados lugares de la ciudad sino que modificar las garitas nuevas para llevarlas a la altura de los 40 cm es más factible y rápido de realizar que los intercambiadores que mencionan. Los vecinos del norte y del sur ya dijeron que tienen que tomar varios colectivos para llegar de una punta a otra. Algo que nos llamó la atención es el tema del trasbordo. Dante dijo que supuestamente no se pagaba y que con un solo boleto ibas a poder hacer el viaje y cambiar de colectivo, pero en el pliego dice “se incorpora la integración tarifaria que posibilita el trasbordo entre dos líneas del SITU dentro de una entrada temporal y con el valor monetario que establezca el poder concedente”, es decir, que esto te está dando un gris en donde dice que con más de un boleto vas a poder hacer el trasbordo. Las personas que están realizando el pliego no pensaron en Mar del Plata, trajeron un pliego de otro lado y lo están tratando de instaurar acá, no saben cómo se mueve la ciudad, no saben cómo se manejan los usuarios, tampoco piensan en los comerciantes por donde pasan los medios de transporte, no utilizan el medio de transporte y hablan desde afuera. Están posicionados y si los escuchás te hablan de comentarios y aplicaciones que manejan en CABA y no en Mar del Plata. Entonces para hacer una modificación ante todo hay que conocer la ciudad, subirse a los micros, recorrer, saber del servicio y preguntarles a los usuarios que es lo que realmente necesitan. Muchas gracias.

**Sr. Locutor:** Llamamos a la señora María Julia Cerdá, del Conservatorio de Música Luis Gianneo.

**Sra. Cerdá:** Buenas tardes, soy militante del Movimiento Terciario Evita, parte de la conducción del Centro de Estudiantes del Conservatorio, y también vengo a hablar en representación de estudiantes terciarios del Partido de General Pueyrredon de la Malharro, del Instituto de Profesorado de Arte de Almagro, del Instituto N° 19, de la Escuela “Arte de Fuego”, con quienes hemos podido llegar a un posicionamiento conjunto en torno a este pliego. En principio, creemos que el pliego de transporte que propone el gobierno de Juntos por el Cambio sin dudas está construido de espaldas a los estudiantes, y a favor de los intereses empresariales que son monopólicos, está pensado para ser rentable y no para planificar los próximos 25 años de nuestra ciudad pensando en su expansión, y particularmente los cientos de miles de estudiantes que ingresarán al sistema educativo, que incluyen institutos que son de gestión municipal, por lo que vemos que el transporte está acá siendo planteado por fuera de la propia gestión municipal del sector educativo, de la formación de profesionales para el futuro, y en este caso, ni más ni menos que docentes nivel primario y de diferentes disciplinas artísticas. Entonces lo que se apreció en este pliego que propone Montenegro, son recortes. Los recorridos de muchos colectivos se ven afectados como por ejemplo el recorrido que proponen para el 533. ¿Cómo van a hacer las compañeras que salen de cursar a las 22 hs. en Libertad y Champagnat para volver a su casa en el Puerto si este recorrido se ve recortado? Caminando 10 cuadras solas, de noche, con lo que sabemos que esto implica para las mujeres con una frecuencia que de noche es casi nula, realmente nos preocupa profundamente que la planificación de un sector que es estratégico y central en nuestra ciudad, carezca de perspectiva de género. ¿Cómo van a los compañeros de cualquier zona rural de nuestra ciudad para cursar en cualquier instituto de la ciudad? Los recorridos de estas zonas se ven afectados de manera totalmente perjudicial. Lo que nos dice esto es que para la gestión actual del Municipio cursar una carrera de educación superior va a ser mucho más fácil cuanto más cerca del centro vivamos, es decir, un privilegio. Es un pliego de transporte que genera en su contenido desigualdad, y ni hablar de que perjudica por los precios a los compañeros y a las compañeras, que además de

estudiar, trabajan, tienen hijos y también otras responsabilidades. El otro tema son las tarifas. Únicamente tomando un colectivo para ir y otro para volver del Instituto por mes, un estudiante gasta \$2.000.-, que es el 89% del Programa Progresar; nos están diciendo indirectamente que nos olvidemos de, por ejemplo, cubrir materiales, y tomando cuatro colectivos por día, esto asciende a \$4.000.-. Sin lugar a dudas necesitamos boleto educativo efectivo, necesitamos becas del Municipio, necesitamos horarios puntuales y recorridos y frecuencias -sobre todos nocturnas- pensadas con los estudiantes. Actualmente somos más de 10.000 los estudiantes que pertenecemos a los distintos institutos superiores, no universitarios en nuestra ciudad. En los próximos 25 años van a ingresar entonces más de 250.000 estudiantes solamente en nivel terciario en Mar del Plata; de ustedes depende que esta cifra no baje en el futuro y que estudiar no sea un privilegio. Muchas gracias.

**Sr. Locutor:** Invitamos a Flavia Fochezatto, de Argentina Querida.

**Sra. Fochezatto:** Buenas tardes a todos, soy de la organización Argentina Querida. Una de las cosas que nosotros reclamamos, más allá de que el ingreso del colectivo, como dijo la compañera anterior, es prácticamente nula la posibilidad que tenemos las mujeres que estamos en más situaciones de vulnerabilidad de caminar por los barrios, sobre a cualquier hora de la noche, sabemos que estamos en tiempos difíciles donde la seguridad es lo que prima. Apoyo el comentario de la compañera que hablaba sobre caminar después de las 21:30 o 22 hs. desde la facultad hacia una línea de colectivos que nos queda a 10 o 15 cuadras. Acá, en los barrios de la periferia, nos pasa exactamente lo mismo, no podemos acceder a eso, por lo tanto exigimos que dentro de las cosas que diga este proyecto, se aumente la cantidad de frecuencias, aumente la cantidad de líneas de colectivo, y a su vez también lo que queremos exigir es que no solamente se piense en el piso bajo que es tan necesario el aumento de este tipo de colectivos para las personas con discapacidad motriz, sino que también se consideren otros tipos de discapacidades porque pareciera que a Mar del Plata lo único que le preocupa son rampas y baños con accesibilidad para personas con discapacidad y ahí se terminaría la vida de ellos, cuando en realidad también trabajan, también consumen el transporte público de pasajeros, también salen a comer, también salen a sus laburos. Así que estaría buenísimo que se consideren todo tipo de discapacidades, que las garitas estén preparadas para personas ciegas, que puedan tener acceso a la información a través de braille, a través de diferentes metodologías que nosotros utilizamos dentro de la escuela para que nuestros alumnos se adapten, pensar en una inclusión verdadera para todos y todas y no solamente una rampa de un colectivo. Me parece que esto va mucho más allá, que hay mucho para construir, que un pliego que se discute en tan poco tiempo, sin considerar la diversidad que hay entre ciudadanos y ciudadanas, no me parece justo porque dejamos gente afuera, no solamente a los usuarios comunes, sino también a los que se les dificulta llegar de la manera habitual con la cual llegamos nosotros. También me gustaría dejar en claro esto de exigirle al Ejecutivo Municipal, que tome el coraje y que utilice las políticas como herramientas para llegar a todos como corresponde, que para eso está ocupando ese cargo que muchos marplatenses han elegido, y que de una vez por todas se termine el monopolio del transporte público de pasajeros. Me parece que es una decisión política esto, que está en manos de todos, de aquellos que son oficialistas y que son de la oposición. Me parece que esta reunión tiene que quedar, más allá de una tomada de notas, en una decisión verdadera y no que pase como al principio de la pandemia cuando todos hicieron vista a un costado y aumentaron el boleto desmedidamente cuando miles de compañeros se quedaron sin poder acceder a sus trabajos y a sus changas diarias. Me parece que es momento de tomar coraje, me parece que es tomar acción sobre el rol que les compete, me parece que es momento también de que el gobierno municipal y que todos sus asesores se involucren, y que, como dijo la compañera, se tomen un colectivo y vean lo que es viajar hacia la periferia. Nada más, muchísimas gracias.

**Sr. Locutor:** Convocamos a Silvana Coronel, de Asamblea Avatar.

**Sra. Coronel:** Hola a todos y todas, buenas tardes. Yo voy a dar una visión desde la asamblea a la cual pertenezco que es la asamblea que luchó y defendió la reserva del Puerto, que es Avatar. También soy arquitecta y trabajé en varias licitaciones públicas. Lo que primero quiero contarles a todos es que es asombroso que este pliego no tenga un capítulo dedicado a los aspectos ambientales con la profundidad que se encaran otros pliegos como así también lo referido a la accesibilidad como contaban otras compañeras. Adhiero asimismo a todas las exposiciones anteriores, a las falencias que tiene este pliego que realmente es lo que nos llama la atención. Observamos que no hay en el pliego un capítulo que exija un plan de manejo ambiental, como requisito para la adjudicación, como sí es común encontrar en otros pliegos. Las implicancias ambientales que implica el transporte, en relación al desarrollo de obras de infraestructura como el desplazamiento, genera distintos tipos de comunicación tanto en la etapa de construcción como en la etapa de funcionamiento, la contaminación del aire, las emisiones gaseosas a la atmósfera de motores de combustión a base de hidrocarburos de una flota envejecida, genera un alto impacto que contradice la meta de descarbonización asumida para el 2030 en relación al transporte público. No se menciona en el pliego lo referido a la transición de estos modelos gasoleros a modelos que funcionen con GNC, eléctricos, biodiesel o tipo euro 3 que son los que menos contaminan. Otro tipo de contaminación que no se aborda en este plan de gestión son, la contaminación sonora, la gestión de residuos, las partículas en suspensión, los derrames de aceite o gasolina y sus correspondientes protocolos de acción ante vuelcos, derrames, pérdidas e incendios, así como tampoco el monitoreo ambiental de estas contingencias. No hay en el pliego requerimientos para las tres estaciones de la futura infraestructura ni plan de ubicación ni consenso que sea aprobado por la comunidad en relación a su emplazamiento; tampoco estas estaciones tienen una evaluación de impacto ambiental, social, económico o urbano. Entendemos que es prioridad acompañar el recorrido de los micros que se propone con las mejoras de las calles para que se cumpla la accesibilidad universal; estas calles están en mal estado y anegadas en muchísimos barrios como han contado nuestros compañeros, especialmente en el sur. También notamos la falta de una propuesta simultánea y movilidad sustentable, no motorizada, que incluya la peatonalidad y las bicisendas. Esas son las observaciones generales. La

gestión ambiental del transporte urbano bajo criterio de desarrollo sustentable requiere de políticas, estrategias, programas y acciones para mitigar, prevenir y corregir el impacto de las actividades desarrollando buenas prácticas ambientales. La Argentina expresa su adhesión a los 17 objetivos del desarrollo sostenible celebrados en la ONU, y en este pliego, en la página 162, se refiere a que hay un cumplimiento de ello y reconoce que el Municipio de General Pueyrredon forma parte de las ciudades por el pacto global de las Naciones Unidas, por lo que dice que el diseño del SITU se inscribe dentro de los objetivos del desarrollo y menciona que es una política pública para cumplir con ellos, pero se olvidan en las menciones del objetivo N° 13, que se refiere justamente a combatir el cambio climático omitiendo así las acciones que refiere a tomar medidas urgentes para combatir justamente la contaminación específica que el sector del transporte produce con estas emisiones. También se olvidan de los acuerdos para limitar el calentamiento global, reducir emisiones de gases como el carbono y contribuir a la disminución de la contaminación atmosférica. En relación al cuerpo normativo que rige para la consideración de dimensión ambiental en los sistemas de transporte, se destacan los convenios internacionales celebrados en Argentina, la ley general del ambiente que exige evaluación de impacto-ambiental, y las leyes relacionadas según las jurisdicciones. En el artículo 49° de la página 44 que sólo tiene cuatro párrafos (eso es llamativo) no dice nada de esta evaluación de impacto, sí dice que se registrará por la normativa vigente y yo lo que quiero informarles a todos es que esto es obligatorio, no se puede no tener una evaluación de impacto, y que la misma, según la ley general del ambiente, es de acceso público, tiene su propia Audiencia Pública, y debemos tomar vista de ese informe impacto-ambiental y expresarnos sobre él. La evaluación es un procedimiento administrativo que permite predecir las implicancias ambientales del sistema de transporte de forma anticipada contribuyendo a la búsqueda de alternativas para el desarrollo de las obras de infraestructura y la prestación del servicio, que permita reducir significativamente. Lo que también me asombra es que hay un manual de evaluación de gestión ambiental de la Dirección Nacional de Vialidad, que fue justamente construido como un instrumento de gestión nacional como aporte a las provincias para evaluar estos tipos de proyectos y no se tiene en cuenta. Esperamos, como ciudadanos conscientes de nuestro derecho al ambiente sano según la Constitución Nacional, acceder al informe de impacto-ambiental, expresar nuestra opinión y consideramos que las exigencias de este pliego son insuficientes en lo que refiere a la gestión ambiental del transporte urbano.

**Sr. Locutor:** Llamamos a Adriana Olivera, de la Facultad de Arquitectura de la UNMdP.

**Sra. Olivera:** Buenos días, muchas gracias al Concejo Deliberante y a su Presidente por la oportunidad de expresarnos en nombre de la Facultad de Arquitectura. Primero, queremos destacar la coincidencia que todos hemos tenido a lo largo de las diversas jornadas precedentes realizadas de la Comisión de Transporte en el sentido que el sistema actual es obsoleto y que no responde a las necesidades de los usuarios, entre otras negatividades que otros conocemos. Segundo, nos interesa esbozar algunos interrogantes o comentarios que el pliego nos genera -algunos de los cuales fueron esbozados en la Comisión de Transporte- siempre con la certeza de que estos interrogantes contribuirán a mejorar al pliego en un servicio esencial. Queremos destacar que la propuesta debería perseguir un sistema de movilidad sustentable como forma de distribuir de una manera equitativa y justa al sistema de transporte público, lo que hace a una ciudad más democrática y accesible a todas las personas que sobre su territorio se desplazan. Para ello se deben atender diferentes frentes de acción simultáneos: desde lo ambiental, desde lo social y desde lo económico. Así es que la sostenibilidad ambiental implica la reducción de las emisiones, la reconfiguración de los vehículos propulsados por los derivados del petróleo, del ruido que generan este tipo de motores, la articulación con la red de ciclovías y la promoción de desplazamientos peatonales en los centros principales. La sostenibilidad social se alcanza con un sistema accesible permitiendo igualar oportunidades, en tanto reconocer a la movilidad y a la accesibilidad como un derecho humano y no como un privilegio. La sostenibilidad económica implica la redistribución de los recursos de una manera más eficiente para maximizar los beneficios y minimizar los costos externos de la movilidad. Queremos dejar en claro que no se cuestiona el trazado del diseño de la propuesta en esta oportunidad; se entiende que existen estudios que avalan el delineamiento del sistema, sino que lo que se pone en discusión es la ausencia de la integralidad con las etapas de estudios precedentes y necesarios que el sistema requiere. La propuesta se basa en crear el modelo imperante lo que en la literatura especializada se denomina el cambio de paradigma: proponer ciudades desde una escala humana en lo que se destaca que es desde las personas y de otros modos de desplazamiento más sustentables como el uso de la bicicleta o el transporte público. Varios estudios han demostrado que la densidad, la diversidad del uso de la tierra y los diseños orientados a los peatones generalmente reducen las tasas de viaje y fomenta formas no estadísticamente significativas aunque sus influencias parece ser bastante marginales; se ha estudiado que los entornos construidos influyen en las demandas de viaje. La propuesta del SITU desarrollaría y consolidaría tres nuevas centralidades en la ciudad en los sitios de implantación de las tres estaciones de integración propuestas: la del Puerto, la del Regional y la de Libertad, en cercanías de áreas de asentamiento de población permanente de menores recursos. En ese sentido, queremos destacar que parte de las transformaciones que en dichas áreas se producirán, sea por procesos de invasión sucesión o de gentrificación, nos parece fundamental la existencia de una normativa que acompañe estas implantaciones para que no queden libradas al mercado generando la expulsión y el desplazamiento a los sectores residenciales más desfavorecidos y sitios más alejados aún de la planta urbana de la ciudad. Los estudios particulares de desarrollo orientado al transporte de dichas áreas capaz de integrar infraestructura de transporte y desarrollo urbano, debe ser de elevada importancia ya que integrar el transporte urbano y el desarrollo de la tierra es imperativo para crear un futuro urbano sostenible. La posibilidad de captación de población o su expulsión, los cambios en los usos del suelo, la valorización de los predios circundantes para la actividad comercial o la pérdida de esta valorización para la actividad residencial, son aspectos que no pueden dejarse de lado. Experiencias previas en otras ciudades demuestran que por lo general la localización de transporte masivo traen como consecuencia la desvalorización de la tierra para las actividades residencias y sólo se incrementan para el emplazamiento de servicios destinados a complementar las actividades necesarias circundantes a la estación. En síntesis, la política pública de movilidad sustentable debería basarse de un sistema capaz de triangular

las acciones de uso de suelo, normativa urbana y autotransporte público de pasajeros y en este caso sólo se menciona este último. Agradecer desde la Facultad de Arquitectura y acompañar y ofrecer para realizar los estudios que sean necesarios para complementar esta propuesta. Muchas gracias.

**Sr. Locutor:** Invitamos a Carlos Gustavo Gómez, del CICOP.

**Sr. Gómez:** Buenas tardes. Celebramos que esta Audiencia sea pública pero también vemos que no nos escuchan. Como profesionales de la salud de la Municipalidad de General Pueyrredon y de los hospitales de la ciudad vemos que este sistema y este pliego en estas condiciones, vemos que este trazado sigue dejando fuera a la población en cuanto al acceso de la salud. Nosotros necesitamos que se contemple el boleto sanitario, es una problemática que han comentado todos los que me anteceden; una es la falta de acceso y el costo que lleva para la actividad que sea concurrir a donde sea. Si ponemos en voz de las personas que asisten a los centros de salud nos encontramos con que tienen que pagar cuatro boletos para ir y volver a su domicilio y la mayoría de las situaciones en que las personas se acerca al centro de salud, son derivados por los profesionales a otros lugares porque los centros de salud han sido también diezmados, recortando su presupuesto, dejando de tener la asistencia que tenían y no se puede hacer una radiografía por ejemplo de una persona antes de realizar un diagnóstico si no es enviándola a un lugar de referencia como puede ser el CEMA o el IREMI. Pongamos un ejemplo. En el Centro N° 2 se sacó todo lo que era la aparatología y sistema de rayos X que funcionaba adecuadamente y muy bien, no se volvió habilitar en ningún de otro centro cercano y nosotros debemos derivar a un niño para que se realice una radiografía por diagnóstico al Hospital Materno Infantil, al CEMA o al IREMI y luego ese chico tiene que volver porque tampoco tenemos un sistema interconectado donde se puede observar la radiografía realizada. Si por ejemplo la mamá decide por cercanía, comodidad y horario (porque el IREMI cierra a las 15:00 horas) ir hasta el Materno, para ver esa radiografía entonces tenemos que esperar al día siguiente para que otro profesional la envíe a través de algún medio personal como una imagen de whatsapp. Entonces vemos que no se puede considerar un pliego donde quede excluida la población en cuanto a la salud tanto por el acceso y la cercanía. Por otro lado, vemos que se deja de lado cada vez más las zonas denominadas rurales y hoy son grandes urbes donde tienen que caminar mucho los vecinos. Necesitamos un boleto sanitario que pueda ser ofrecido a la madre que lleva a su hijo a un centro asistencial y no mal utilizar un recurso como es solicitar una ambulancia solamente para que se traslade como una cuestión social y no como algo de necesidad y urgencia, que debería ser el uso de la ambulancia. En el pliego se contempla la prohibición de fumar pero no la prohibición de bebidas alcohólicas arriba del colectivo. En cuanto a la higiene de las unidades consideramos –y hemos hecho nuestros aportes- para que las unidades se limpien en las terminales y no solamente en las cabeceras donde salen porque cuando llegan luego de haber atravesado toda la ciudad el chofer tira un poco de agua con un poco de detergente o desodorante y eso no es suficiente para considerar eso como higiénico. Por otro lado, decimos muy seriamente que este pliego de transporte no permite el acceso al sistema de salud; deja una población fuera de la salud como un derecho. Gracias.

**Sr. Locutor:** Gracias. Invitamos a Olga del Valle, del CAPS Playas del Sur.

**Sra. Del Valle:** Buenas tardes a todos y todas. Acuerdo en lo que expusieron muchas de las personas que hablaron, también quiero destacar lo que dijo Daniela al comienzo de la Audiencia con que debe ser supervisada la calidad del servicio, la frecuencia y los recorridos por un ente estatal; considero que toda política debe ser supervisada para su cumplimiento real. Voy a ir puntualmente al espacio que represento, que es el CAPS Playas del Sur, en el que trabajo como médica. El área programática que cubre el CAPS tiene una gran superficie, entre las cuales se encuentran barrios que están en el sur-sur de Mar del Plata hasta Las Brusquitas (El Marquesado, Playa Los Lobos, Chapadmalal, etc) que tienen muy poca accesibilidad. El transporte público, desde nuestro punto de vista, sirve para garantizar el acceso al derecho a la salud y para acceder a los hospitales segundo nivel y al CEMA, pero ese servicio de transporte es deficiente y con un alto costo para la gente que vive en esa zona. Nuestra sala ofrece un servicio de 24 horas, con un equipo multidisciplinario que da respuesta con médicos generalistas, pediatras, clínicos, odontólogos, gastroenterólogos, salud mental, trabajo social, enfermería y vacunación. Esto lo detallo para que tomemos conciencia de lo que estamos hablando; las personas deben venir a la sala para vacunar a sus hijos, también para tener acceso al medicamento y deben pagar una tarifa diferencial de \$53.= por personas ida y vuelta, teniendo en cuenta que los niños mayores de 2 años pagan boleto, ida y vuelta. Si hablamos de una familia con dos hijos y la mamá estamos hablando de tres pasajes ida y vuelta, es un dineral. En caso que no puedan acceder porque están lejos del recorrido o porque las calles son intransitables, podrían tener la opción de tomar el Costa Azul pero pagando una tarifa de \$210.= por pasaje. Esto implica un enorme gasto para la familia y también hay que tomar en cuenta las frecuencias: estos micros tienen frecuencia cada una hora. A veces estamos hablando de verdaderas “boca de lobo” en las garitas porque no hay luminarias en la ruta, a pesar que es zona urbana y vive mucha gente que debe movilizarse diariamente para trabajar o para acceder a los centros de salud. Si nosotros tenemos una sala de 24 horas y atendemos por la noche, quiere decir que tenemos la posibilidad de atender a pacientes toda la noche y si salen a la ruta a tomar un colectivo están en una oscuridad absoluta. Hay mucho más para decir pero se me termina el tiempo. Agradezco mucho la posibilidad de participación, estoy feliz de ver jóvenes que están participando en esta Audiencia y por favor solicito que revisen ese pliego que tiene muchas deficiencias. Gracias.

**Sr. Presidente:** Gracias. Invitamos a continuación a Graciela Ramundo, de la CTA Regional Mar y Sierras.

**Sra. Ramundo:** Buenas tardes. En principio, quisiera hacer una reflexión ya que creo que soy la última oradora y ya pasó bastante tiempo desde que empezó la Audiencia. Es muy interesante la participación, la importancia de los aportes, se nota que el pliego ha sido estudiado, cada institución que participó se ha tomado el trabajo de leer el

pliego a pesar e no hubo mucho tiempo. Han presentado problemas reales que nos afectan a cada uno de los que estamos acá y a quienes representamos. Este pliego evidentemente no garantiza los derechos a la salud, a la educación, la movilidad libre por la ciudad, tampoco el derecho de trabajar de muchos ciudadanos que en horarios muy tempranos o muy tarde a la noche deben movilizarse en diversos lugares de la ciudad, como así también el acceso al transporte. Por otro lado, con las palabras que dijo hace poco el señor Galván, donde reconocía que el gobierno municipal no podía hacer los controles necesarios del transporte público, es bastante preocupante ver cómo, luego de eso, el mismo funcionario es parte de un gobierno que propone una concesión por 25 años cuando hoy no puede controlar la concesión vigente. Esto lo notamos quienes nos transportamos a diario en colectivo. Las unidades sucias, en mal estado, las frecuencias que no se cumplen; sabemos que cuando no se cumplen las frecuencias el empresario se ahorra mucha plata y el ciudadano que utiliza el servicio está perdiendo tiempo y derechos. Les pido que escuchen y tomen nota de los aportes que se están haciendo. ¿Cómo se puede hacer un pliego diciendo que está centrado en los usuarios cuando todos estamos viendo que este pliego está hecho a medida de los empresarios? No queremos modelos de afuera ni el monopolio que se está acentuando cada vez más. Coincido asimismo con lo expresado por las otras dos centrales de trabajadores, por la Defensoría del Pueblo, por los representantes de los estudiantes, sociedades de fomento y de los CAPS. Se dice que el tema del piso bajo es por las calles, pero resulta que el arreglo de calles también es un problema del gobierno municipal. No hay botón antipánico, no hay micros de piso bajo, tampoco infraestructura para los que no ven, las garitas están descuidadas, no hay corredores seguros, la Provincia debe pagar el traslado de estudiantes porque de otra forma no llegarían a la escuela. Muchos hablaron de lo que se paga para ir a la escuela o un centro de salud, pero también vamos a muchos más lugares, como al trabajo, y también tenemos derecho a movernos libremente por nuestra ciudad. Así que pido que escuchen estas demandas y lo hagan pensando realmente en los usuarios. Gracias.

**Sr. Locutor:** Gracias. Pasamos al listado de particulares inscriptos. Convocamos a Eduardo Niella.

**Sr. Niella:** Buenas tardes. Como dijo San Luis de León “estamos como estábamos ayer”, continuamos como continuábamos ayer. El 16 de agosto de 2000 se celebró una audiencia pública similar a ésta en ocasión de tratarse un pliego, y si volvemos a releer aquella audiencia pareciera que el tiempo no ha transcurrido y que todo sigue igual, habiendo habido dos procesos licitatorios anteriores a partir de esa Audiencia. El primero, desde 2001-2002, mediante Ordenanzas 13.838 y 13.839, luego declaradas desiertas por Ordenanza 14.808. La segunda, la licitación de 2005, que es la actualmente vigente. Prácticamente no se producen modificaciones respecto al estado actual del transporte. Nadie está pensando en mejorar un servicio que –como aquí se ha visto por las exposiciones que hemos escuchado- es insatisfactorio y todos anhelamos a que mejore. Seguramente este proyecto que se ha traído no es el que va en ese sentido, tal cual hemos escuchado aquí, porque nadie lo ha defendido ni se ha sentido representado en este proyecto. Tenemos una serie de consideraciones que podríamos hacer. Ya en 1995 probamos en sede judicial que las frecuencias no se cumplían, con actas notariales, y en aquella oportunidad dijo que el sistema de multas que establecía el Municipio era ineficiente e ineficaz. Y seguimos con el sistema de multas y de sanciones que nada hacen para que mejore el servicio. ¿Por qué? Porque evidentemente todo sistema, para que funcione, debe tener un adecuado sistema de control y a este proyecto le falta –como le faltaron a los proyectos anteriores que he citado y se dijo en aquella Audiencia Pública- el marco regulatorio. Tenemos cientos de normas que no están sistematizadas ni ordenadas y falta el órgano de contralor para este sistema. El Municipio no puede ceder estos dos elementos. Si vamos a concesionar el servicio a los privados, debe haber un fuerte marco regulatorio y un eficiente sistema de contralor; si no, no hay sistema posible que funcione. Para que este sistema funcione hay que establecer el sistema de pago por kilómetro recorrido que, si no se cumple, inmediatamente el Estado Municipal a través del control de la caja (sistema prepago de admisión de usuarios) le aplique la sanción no pagándole al prestatario por el servicio que no brinda. Muchísimas gracias.

**Sr. Locutor:** Gracias. Invitamos ahora a Francisco Montanelli.

**Sr. Montanelli:** Quería decir primeramente el transporte público de pasajeros es un servicio que no sólo debe cubrir las necesidades de desplazamiento de los vecinos sino que, a su vez, debe constituir el principal medio de movilidad urbana de una localidad. Creemos que este servicio debe garantizar igualdad de oportunidades, con solidaridad y con una forma racional, con un bajo impacto ambiental y realizado de manera sustentable. Es decir, debemos propiciar un sistema de transporte público que sea la primera opción de movilidad del ciudadano y no únicamente la de aquellos que no tienen otra posibilidad de movilidad. Como miembro del Foro de Transporte, instamos a la puesta en marcha de las medidas previstas en la Ordenanza vigente 6979, que crea la Sociedad de Estado Transporte Colectivo de Pasajeros. Creemos que esa es la principal medida para que se contemplen los intereses de los usuarios, los trabajadores, de los prestadores y que se cumplan con las políticas de inclusión social e integración territorial que necesita nuestro Partido. Por lo tanto, seguimos cuestionando este tipo de pliegos que desconocen la existencia de la sociedad de Estado como autoridad de aplicación y creemos que se debe retomar la Ordenanza 6979, que faculta – desde hace treinta años- a crear esta sociedad de Estado para gestionar el transporte y realizar las concesiones que crean oportunas. De todas maneras, voy a hacer dos consideraciones sobre el pliego vigente y el pliego presentado por el Ejecutivo Municipal. En primer lugar, hay dos ejes centrales, que son contemplar solamente las necesidades de transporte en el centro y microcentro de la ciudad y, en segundo lugar, creemos que la línea anular por lo tanto es un claro ejemplo en este sentido. Por otro lado, creemos que la extensión por más de 20 años de esta concesión es excesiva y debería ser fragmentada de alguna forma para poder, en menor tiempo, cumplir con el mismo. Es una duración excesiva por las modificaciones tecnológicas y que no pueden ser contempladas hoy en el pliego. Acercaremos nuestra propuesta de manera más amplia y desarrolladas en un documento. Desde ya, muchas gracias por la participación y dejarnos expresar nuestra opinión.

**Sr. Locutor:** Gracias. Invitamos ahora a Joaquín Cazal.

**Sr. Cazal:** Buenas tardes a todos y todas. En principio quiero adherir a algunas cuestiones que se han manifestado, creo que el pliego requiere modificaciones, el tiempo de concesión también me parece excesivo y es muy importante también el tema de la accesibilidad. Todo ello se debe dar dentro de un marco regulatorio que esté bien cumplimentado. Aclaro que soy trabajador del transporte, o sea, que vivo esta realidad todos los días. Este debate es importantísimo y lo mismo que seamos escuchados, que lo que nosotros digamos se escuche, se analice y se tenga en cuenta para modificarse. Un compañero, Alejandro Martínez, habló del transporte estatal. Teniendo en cuenta cómo está funcionando el transporte hoy y cómo nosotros cobramos nuestro salario, esto es casi un hecho; hasta el mes pasado cobrábamos el 88% de nuestro sueldo de manos del Estado, entendiéndolo que la pandemia hizo que los subsidios aumenten. Más allá de eso, muchas veces nuestro cobro de salarios está condicionado al pago de subsidio de la Provincia o de Nación a la UTE, dejando de lado a la empresa batán, que trabaja allí. Por lo tanto, creo que hay que evaluar cuánto está invirtiendo el Estado para que el transporte funcione y quizás la estatización no sea una mala idea teniendo en cuenta que el Estado está poniendo casi la totalidad de los sueldos sin contar los subsidios al gasoil, etc. Respecto al marco regulatorio, voy a reiterar lo que dije en otra de las reuniones. Sería interesante que Dante Galván y su equipo controlaran hoy el transporte, teniendo en cuenta la cantidad de usuarios que van parados. Sabemos todos los usuarios de colectivos que esto ocurre, que los colectivos van “explotados” a las horas pico. Estaría buenísimo que empiecen a regular eso, teniendo en cuenta que en unos meses empiezan las clases y eso va a generar más cantidad de usuarios, como para dar una muestra cabal que se puede llevar adelante un sistema nuevo, de calidad y controlado. Desde la empresa se está pidiendo a los inspectores de la empresa que le digan a nuestros compañeros que lleven gente parada y que lleven el colectivo hasta donde no pueda entrar más nadie. Si la empresa con sus inspectores puede hacerlo, me parece que la Municipalidad debería contrarrestar esto desde hoy y no esperar que se haga a partir de la votación de un pliego o concesión. Empecemos a trabajar ahora para que este nuevo pliego, con las modificaciones que haya que hacerle se pueda llevar a cabo; si no, vamos a seguir viviendo más de lo mismo. Otra cosa que no se nombra en el pliego es a los trabajadores; sería importante que haya también algún tipo de cláusula respecto de la obligación de las empresas con el pago de salarios y su cumplimiento como patronal de sus obligaciones ya que eso genera muchas veces conflictos como paros o suspensiones repentinas del servicio. Muchas gracias, buenas tardes a todos y todas, y esperamos volver a encontrarnos.

**Sr. Locutor:** Invitamos a continuación a Adela Lorenzo.

**Sra. Lorenzo:** Buenas tardes. En principio, adhiero a mucho de lo que se ha dicho hasta ahora. Y quería decir además que este pliego no nos considera a los vecinos y vecinas y que se necesita más tiempo para un tratamiento entre todos y poder agregar todo lo que nos falta: la cuestión de medio ambiente, la cuestión de género, tarifa, duración de la concesión, etc. Así que lo que propongo es que se siga tratando el pliego porque hay muchas cosas para corregir. Muchas gracias.

**Sr. Locutor:** Convocamos ahora a Liliana Ortiz.

**Sra. Ortiz:** Buenas tardes. Quiero agradecer este momento y fundamentalmente contar la problemática que tenemos en nuestro barrio, Antártida Argentina, camino a Miramar al fondo, más conocido como “el barrio del basural”. Tenemos un rondín por el que venimos peleando continuamente por los horarios, las distancias que tenemos que caminar, tenemos cambios en el cementerio, en invierno a las cinco y media de la tarde ya está de noche y nuestros hijos no pueden ir o venir de estudiar, hacer deportes, no podemos hacer nada. Estamos en un barrio sin nada y rehenes de un colectivo o rondín. Solicitamos que tengan en cuenta que necesitamos un colectivo de línea. No tenemos colectivo para ir al HIGA ni para nada; estamos “presos” en un barrio donde hay más de cien familias y no podemos hacer prácticamente nada. Tenemos unos horarios que la gente para ir a trabajar toma un colectivo pensando que a lo mejor no pueden volver porque el rondín no vuelve o porque se rompió o porque se les dio las ganas de no pasar. Es así la situación. Pedimos que ustedes tengan presente en ese pliego a nuestro barrio. Necesitamos un colectivo de línea hacia el centro, hacia el Puerto, hacia el HIGA, no tenemos nada. Así es nuestra situación. Nuestro barrio existe y queremos que nos tengan en cuenta en cuanto al transporte y que nuestros hijos puedan hacer una vida normal. Nosotros en verano –un verano normal, no atípico como éste que estamos en pandemia- tenemos que regresar a nuestros hogares a las 19:30 porque después ya no tenemos más micro y todo lo que suceda desde esa hora hasta el otro día a las 6:40 de la mañana corre por nuestra cuenta o algún vecino que nos pueda hacer el favor de trasladarnos a algún lugar por si pasa algo. Así estamos todos los días. Tenemos que ir hasta la punta del Cementerio para hacer un trasbordo con los otros micros de línea y es triste pensar que nuestros hijos pueden ser robados o violados, se mueren de frío, se mojan con la lluvia. Pido entonces que piensen que Mar del Plata no se termina en Juan B. Justo, va mucho más allá. Gracias.

**Sr. Locutor:** Convocamos a continuación al señor Jordi Pérez Tarragona.

**Sr. Tarragona:** Buenas días, mi nombre es Jordi Pérez Tarragona, saludo atentamente y agradezco al Concejo Deliberante por otorgarme la posibilidad de expresarme. Estos son los espacios por donde se comienza a construir la democracia. ¿Les parece que por 25 años el transporte público quede como está? Me parece insólito como ciudadano que no estemos discutiendo otra cosa. Lo que dijo Liliana Ortiz condensa todo lo que quiero decir; me genera impotencia que no podamos pensar entre todos un sistema de transporte para General Pueyrredon, sentarnos a discutir qué es más beneficioso para nosotros y nosotras. Lo que estamos haciendo no es pensar entre todos y todas, esto es

otorgarle beneficios a un par de empresas cuando los beneficios deberían ser para los habitantes de nuestra ciudad. No hay recorridos nocturnos, no hay garitas y se viene el invierno, hay nuevos barrios que no tienen líneas de colectivos, unidades que no son inclusivas. ¿Tan bajo es el nivel de discusión? ¿No nos merecemos otra cosa? Acá saco las banderías políticas. ¿No tenemos gente capacitada con un poco de creatividad para pensar otro tipo de transporte? Un transporte que sea más inclusivo, con más perspectiva de género, que acompañe las necesidades de la gente, más ecológico, más organizado, más transparente, que abarque a todo General Pueyrredon y no sólo a la ciudad de Mar del Plata. Tengo 24 años y me entristece saber que cuando tenga 49 el transporte en Mar del Plata va a seguir siendo igual. Más espacios verdes, un tren urbano, bicisendas. Es deprimente pensar que los problemas de transporte los vamos a tener que cargar durante un cuarto de siglo más. Siento que la ciudadanía que propone este pliego de licitación jamás tomó un colectivo. Miren la cantidad de gente comprometida que hay hoy, ¿no nos merecemos algo mejor? Muchas gracias.

**Sr. Locutor:** Gracias. Continuamos con Rodrigo Romera.

**Sr. Romera:** Buenas tardes. Muchas gracias por permitirnos expresarnos en esta Audiencia. Repito lo mismo que dijeron todos los demás, que estaría bueno que esto más allá de ser un espacio de expresión sea un espacio de escucha y de cambio, de reflexión. Voy directamente a los puntos que estimo plantear desde el lado de la discapacidad. 1) Pido cambio de denominación de “unidades de piso bajo” por “unidades de accesibilidad universal” y que todos gocemos del derecho de usar un transporte de colectivo. 2) La inclusión en el pliego en cuestión de la normativa dispuesta en la ley 27.044, que otorga jerarquía constitucional a la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. 3) Al menos un 35% inicial de la flota con colectivos accesibles, tal como lo pide la comisión de movilidad urbana del PLAMAC, ya que el 9% inicial no es suficiente y menos centralizado en el servicio anular porque deja afuera a toda la población que tiene movilidad y sensorialidad reducidas y que vive en las afueras de la ciudad. Me surgen dos preguntas: 1) Ese 9% el que hablan, ¿completa el 100% del servicio anular o nos van a poner sólo algunos micros y vamos a tener que seguir esperando un vehículo accesible? 2) ¿Cómo van a hacer que ese vehículo despliegue la rampa sobre la vereda si no vamos a tener, en principio, paradas con dársenas sobresalidas? Yo vivo en Arenales y Pringles, ir a la parada de Juan B. Justo y Arenales y pretender que el colectivo baje su rampa sobre la vereda es imposible, no me lo cree nadie. 4) Incorporación a la totalidad de la flota de unidades de accesibilidad universal y la totalidad de las paradas con iguales características en un plazo máximo de diez años, no dieciséis. 5) Incorporación laboral de personas con discapacidad al servicio en cualquiera de sus funciones. Celebramos que haya incorporación de choferes de sexo femenino, pero no entendemos por qué no se habla del cupo LGBTQ y por qué no se habla del cupo de personas con discapacidad. 6) Cumplimiento de la Ordenanza 6979/87, por la cual se crea la sociedad de Estado del transporte público colectivo de pasajeros. 7) El plazo de 27 años resulta excesivo. Estimamos que diez años con opción a diez más es más que prudente. He escuchado y leído a muchas personas que han mencionado que no es inclusivo y demás y considero que aquí hay un error de concepción; el pliego no nos debe incluir, el pliego debe cumplir con la norma y la norma nos corresponde a todos. Muchas gracias.

**Sr. Locutor:** Gracias. Continuamos con Verónica Scarnichia.

**Sra. Scarnichia:** Buenas tardes. Yo soy del barrio Las Lilas, tenemos las líneas 573 A y B, el trayecto viene desde el barrio Autódromo, pasa por el barrio Don Emilio, Las Américas, Regional y cuando llega a Las Lilas, por ejemplo, en el horario de las 7 de la mañana cuando los chicos van al colegio y la gente a trabajar, a la parada de Tres Arroyos y Alberti los colectivos llegan completamente llenos, no levantan a nadie y el siguiente –que viene a los diez minutos- tampoco levanta gente porque viene igual o más de lleno, por lo cual los chicos que entran 7:30 ala escuela llegan tarde. Lo que solicitamos es que se pueda separar el recorrido o que hagan recorridos distintos porque, por ejemplo, en 180 y Alberti estaría el 512 B, en Estado de Israel y Alberti tenemos el 563 y hasta Tres Arroyos el 573. O sea, no hay líneas que nos lleven directamente, todos van hacia el centro y cuando llegan a Independencia y Luro se divide. Lo que necesitamos es que haya más unidades y sobre todo en los horarios pico o que haya alguna línea que en horario escolar sea para los niños que van a la escuela. Otra cosa que quería recalcar es que no hay carga de tarjeta en los barrios (antes estaban en los supermercados, ahora los sacaron) y muchas veces hay que ir a cargar en el centro y el sistema no funciona. Y si la tarjeta no está cargada, el colectivo no te lleva. Estos son los problemas que tenemos en nuestro barrio. También me parece un disparate dar en concesión el servicio por 27 años, no lo veo razonable, así que por favor revean todo y escuchen a los usuarios, que de última somos los que tomamos el servicio y sabemos cómo funciona el sistema en cuanto a frecuencias, recorridos y tarifa. Realmente así como está este pliego no nos sirve a ninguno. Nosotros no estamos muy aislados pero sin embargo el sistema funciona muy mal en nuestro barrio. Gracias.

**Sr. Locutor:** Invitamos a continuación a Romina Figueroa.

**Sr. Figueroa:** Buenos días, soy del barrio El Colmenar, de Batán. Nuestra problemática es la frecuencia del colectivo, que es cada una hora, con una cobertura de 5:40 a 20:40, siendo éste el último que ingresa y egresa al barrio El Colmenar. Necesitamos una ampliación nocturna, hasta las 23:00, siendo que somos estudiantes y trabajadores nocturnos. También, para la circulación correcta de nuestro transporte, es esencial el mantenimiento de las calles asfaltadas y las calles de tierra para que no pase lo que está pasando ahora porque, ante la insistencia de los vecinos para el arreglo de calles, tuvimos la amenaza de las empresas de transporte y remises porque no pudieron transitar en nuestros barrios porque las calles eran intransitables. También necesitamos una estrategia ante los horarios pico porque no queremos quedarnos vulnerables y a la deriva porque no nos para el colectivo o viajamos de

manera poco digna por el amontonamiento de ente. Para finalizar, pedimos que haya un cambio en este nuevo pliego ya que somos personas y merecemos viajar como tales. Muchas gracias.

**Sr. Locutor:** Gracias. Convocamos ahora a Marcelo Sarnachiaro.

**Sr. Sarnachiaro:** Buenas tardes. Mi nombre es Marcelo Sarnachiaro, soy vecino de Sierra de los Padres y represento también a los barrios Santa Paula, Colinas de los Padres, Cuatro Esquinas, San Carlos, El Paraíso y Colinas Verdes. Primero que nada, agradecer la que nos permitan participar en la Audiencia Pública, lástima que no va a ser vinculante. Tengo apuntado algunas cosas que han hablado vecinos de la zona. Uno de los inconvenientes es el que se les presenta a la gente que trabaja en Mar del Plata y que a partir de las doce de la noche no tenemos un micro que ingrese a la zona y como consecuencia muchos jóvenes y vecinos deben buscarse un lugar donde quedarse en Mar del Plata porque no pueden volver. Si una familia tipo –matrimonio con dos hijos- tiene que ir hacia al HIGA o al CEMA, que están sobre Juan B. Justo tienen que tomar más colectivos porque nuestra línea 717 tiene recorrido por Luro hasta el centro y de ahí a la Terminal. Una familia tipo tiene aproximadamente \$230.= de ida y otro tanto de vuelta, imagínense lo que sería eso para una familia con ingresos bajos. Hace 24 años que vivo en Sierra de los Padres y mi manzana –la zona de la capilla- éramos cuatro casas nada más y hoy de veinte terrenos sólo queda uno. El recorrido era mucho más amplio y con el tiempo lo fueron reduciendo; antes el colectivo me dejaba a una cuadra de mi casa y hoy tengo once cuadras y soy uno de los vecinos que lo tengo “cerca” ya que tenemos vecinos que tienen que caminar hasta cinco kilómetros, con calles en mal estado, con barro cuando llueve. En cuanto al tema de salud, sólo los fines de semana tenemos guardia y cuando la gente lo necesita –en especial de madrugada- no tiene forma de llegar a Mar del Plata porque no tenemos colectivo. Otro tema que hemos planteado y presentado a algunos concejales es la posibilidad de tener –como otros barrios- un rondín que nos interconecte entre los siete barrios. Muchos barrios están muy alejados y la zona comercial está o en San Carlos o en Sierra de los Padres; sería interesante que se piense en la gente que menos ingresos tiene y menos posibilidades para que se pueda trasladar para trabajar, para tener acceso a los centros de salud y derecho al esparcimiento y la recreación y que todos tengamos una forma digna de viaje. Desde ya, muchas gracias y esperemos poder ser escuchados por el Departamento Ejecutivo.

**Sr. Locutor:** Alejandro Cruz Vila.

**Sr. Cruz Vila:** Buenas tardes. Quiero agradecer la oportunidad de poder expresarme, soy vecino de La Gloria de la Peregrina, creo que es la única vez en mi vida que me voy a poder expresar sobre este tema. en cierto modo esta participación es un empujón a la motivación, tengo 43 años y hace dos años me diagnosticaron una enfermedad oncológica, esta es una de las noticias que uno tiene que afrontar y atravesar, y te hacen ver que el tiempo es hoy y que veintisiete años es una eternidad, es toda una generación. Cuando se trate el próximo pliego de transporte mis hijos que son chiquitos van a tener cuarenta años y seguirán con el mismo problema que hoy tenemos todos los vecinos de la zona oeste rural. Acá es muy común ver a los padres en la puerta de la escuela y del jardín que acompañan a sus hijos y no les da el tiempo ni los recursos para volver a su casa y regresar en el horario de salida, es decir, que se quedan cuatro horas esperando en la puerta de la escuela durante nueve años de jardín y primaria. Hay gente que todas las mañanas se dedica hacer trámites que en la ciudad te lleva diez minutos, ir al cajero te puede llevar tres horas porque hay un cajero en 20 km a la redonda, hay gente que viene hasta Sierra de los Padres desde Santa Paula tomando dos colectivos para llegar hasta el cajero y luego darse cuenta que no funciona. Acá los vecinos tenemos que caminar 4 km para ir al almacén a comprar galletitas y leche, o para ir a la salita o al sector de servicio social y acompañamiento a la mujer. Ayer una vecina del barrio El Paraíso me mandó una respuesta escrita que le dieron a su pedido desde la Subsecretaría de Movilidad Urbana, una respuesta que la recibimos con gratitud más allá de su contenido. La nota decía que la incorporación de la línea 717 U tiene el objetivo de integrar los barrios rurales del oeste de la ciudad y que se analizarán en escenarios futuros la posibilidad de acceder a los barrios por las calles Río Jachal y Vecinos Unidos. Una respuesta bastante abstracta. La realidad es que el 717 U no resuelve nada, a los barrios hay que entrar y no pasar por la tangente. En el barrio El Paraíso, el pliego debe contemplar el ingreso de la línea 717 U por la calle Vecinos Unidos hasta su final o por lo menos hasta la cuarta parte de su recorrido. En el barrio La Gloria de la Peregrina hay dos sectores claves donde habitan y trabajan cientos de familias que son: las intermediaciones de las intersecciones de las calles Río Aguapey y Ciudad de Roma y de Río Jachal y Bordeu, estos dos puntos son claves. Todos sabemos que el frutillar, además de contaminar el suelo, el curso de agua, los alimentos y a los seres vivos con agroquímicos, generan muchos puestos de trabajo; ahí viven cientos de personas que trabajan y se mueven. Desde Río Jachal y Bordeu hasta la parada de colectivo hay 3.700 metros y desde Río Aguapey y Ciudad de Roma hasta la parada del colectivo hay más de 2 km. Acá está la solución: el pliego debe contemplar el ingreso de la línea 717 U desde colector por calle Río Aguapey hasta calle Ciudad de Roma, tomar la misma de sentido oeste-este hasta Río Jachal y volver por la misma hasta la ruta 226, de ese modo la parada de colectivo nos queda a mil quinientos metros y con eso somos felices. Les agradezco la posibilidad de expresarme y espero que sirva para algo. Muchas gracias.

**Sr. Locutor:** Gracias. Seguimos con Candela Gómez.

**Sra. Gómez:** Buenas tardes. Soy secretaria de Género de la Federación Universitaria Marplatense y nos pareció interesante acercarnos para poder compartir algunas consideraciones sobre el pliego que se está presentando. Es un pliego que tiene que ver con cuestiones que nosotros hemos venido discutiendo históricamente desde el movimiento estudiantil relacionado al transporte y la vinculación que tienen con el acceso o no igualitario a distintos derechos. Nosotros sabemos con certeza que el acceso del transporte garantiza o no la permanencia en las instituciones educativas. En ese sentido nos parece que desde el objetivo que se plantea este pliego, es un Pliego que tiene un

interés pro-empresarial que pone el foco en los usuarios en relación a la ganancia que pueden producir para los concesionarios y que no pone el foco en el transporte como un derecho que debería ser garantizado por el Estado. Nos parecía importante remarcar que no se ha tenido en cuenta ninguno de los pedidos y las exigencias que se han hecho desde hace años en relación al transporte por la Federación Universitaria Marplatense que incluye desde pedidos de modificación de las paradas de colectivo para poder garantizar la salida segura de las compañeras, teniendo en cuenta que las inmediaciones de la Universidad Nacional de Mar del Plata se suceden muchos actos de violencia de género y que la zona se encuentre totalmente vacía y no tiene cuidado desde el Municipio de ningún tipo. Se ha hecho la exigencia de que se pueda plantear algún tipo de línea que comunique las distintas dependencias de la universidad, ya que la Universidad Nacional de Mar del Plata tiene muchísimas dependencias y nosotros algunas cursamos de manera descentralizada y tenemos que hacer distintos trámites en nuestra vida universitaria y eso tampoco se tiene en cuenta. Un punto importante que nos parece remarcar es que en la proyección que se hace, se nos plantea que se va aprobar en veinticinco años con proyecciones que no vienen acompañadas desde el Departamento Ejecutivo Municipal, tampoco se tomaron en cuenta las proyecciones que otras instituciones hicieron. Desde la Universidad Nacional de Mar del Plata en el año 2018 se presentó el Plan Estratégico para el año 2030 donde se plantea la descentralización del complejo generando la movida de las cuatro facultades a la avenida Colón y Sandino. En el pliego que se piensa aprobar, solamente hay dos líneas de colectivo que llegan para los doce mil estudiantes que estarían cursando en esa sede. Por eso creemos que ya es una cuestión adrede porque no es una cuestión que no se pudo ver ni prevenir, sino que es una cuestión intencional y que no hay ninguna voluntad ni interés de pensar en un transporte que garantice el acceso y la permanencia en las instituciones educativas más importantes. La Universidad de Mar del Plata tiene más de treinta mil estudiantes y esto es algo que no podemos perder de vista al pensar que somos una ciudad turística pero también somos una ciudad universitaria. En ese sentido nos llama la atención que se piensen en cuestiones internas de los coches de transporte para mejorar la calidad de quienes viajan, pero eso en ningún momento se plantea la cuestión de poder generar espacios donde los estudiantes puedan llevar sus maquetas, libros, bolsos, mochilas, cochecitos con los que vamos a cursar. Somos treinta mil estudiantes y creo que eso no debería perderse de vista. Este pliego muestra que es un pliego que está por debajo de las conquistas que el movimiento feminista viene ganando históricamente. Es un pliego que plantea capacitaciones obligatorias en género, pero no plantea la adhesión a la ley Micaela, no plantea la adhesión al cupo laboral trans, si bien plantea que va haber incorporación de mujeres no se hace un planteo en relación al cupo y a la cantidad de mujeres que se les va a estar habilitando la posibilidad de trabajar en las líneas de transporte. Creemos que necesitamos el espacio para debatir como comunidad con un debate real y participativo donde se tomen en cuenta las cuestiones que nosotros venimos a proponer y que se escuche, si logramos eso podemos conseguir construir un transporte público con un derecho y que realmente cumplan con todas las necesidades que tienen los marplatenses y batanenses. Si este pliego se aprueba como está, viene a profundizar y sostener la exclusión y la desigualdad en la comunidad de Mar del Plata. Gracias.

**Sr. Locutor:** Convocamos a Sandra Moyano.

**Sra. Moyano:** Buenas tardes. Quiero darles mi agradecimiento de poder expresarme, pertenezco al barrio Antártida Argentina. Todos somos concientes de las problemáticas que tenemos en los barrios. Como ya bien dijo mi compañera Viviana Ortiz, nosotros nos sentimos presos de un colectivo, de un chofer; lo que necesitamos en nuestro barrio no es de ahora, estamos pidiendo un colectivo cada media hora porque somos más de cien familias que necesitamos llegar al Hospital Regional, al Puerto y al centro de la ciudad. Quisiéramos que el 555 entrara para que nos lleve hasta el centro y el 593 también. Tenemos un rondín que no cumple con los horarios, la gente queda a distintas horas varadas en el Cementerio por una hora con todo lo que esta problemática conlleva, hemos tenido robos, gente golpeada para robarle y demás. Por lo que vemos, este pliego sigue dejando afuera a los usuarios de la periferia. Veintisiete años me parece que es una locura y estos proyectos asientan más la idea que siempre pensé que Mar del Plata termina en la avenida Juan B Justo. Necesitaríamos que de parte del Municipio haya un compromiso total con las personas que vivimos aquí, con aquellos que todos los hemos votado, con aquellos que hacemos el aguante durante todo el invierno día tras día para que cuando llegue el momento del turismo Mar del Plata renazca y por favor que no se olviden de nosotros el barrio Antártida Argentina como es bien es conocido el “barrio del basural” necesita de todo el apoyo del Concejo Deliberante. Muchísimas gracias.

**Sr. Locutor:** Convocamos a Juan Vera.

**Sr. Vera:** Buenas tardes. Voy hablar como un vecino más de la ciudad. Cuando me enteré del nuevo pliego del transporte, no sólo yo si no todos los vecinos, nos pusimos contentos porque algo podía cambiar y sin embargo nos encontramos con un “lindo maquillaje”. Yendo puntualmente a diferentes partes del pliego, sacando la línea anular, los recorridos quedan sin modificaciones y las pocas modificaciones que tenemos son sin ampliación, por ejemplo podemos ver la supresión de la línea 593 centro, que si bien la línea alineada suplantaría ese faltante vemos que en vez de sumarse líneas, se suprime. No se ve que haya una planificación urbanística alrededor del transporte público. A modo de ejemplo, la planificación urbanística está olvidada, la ciudad ha crecido y sigue creciendo hacia el sur, norte y oeste de la ciudad y si vemos el pliego es de veinte años ampliables a cinco años más. Lo podemos ver con los intercambiadores o las estaciones que quieren implementar, que están pensadas desde el centro como una cuestión central. Entonces estamos viendo con los ojos del pasado a una ciudad que fue y no estamos respondiendo a un presente, donde una ciudad hoy necesita otra cosa y tampoco están mirando al futuro porque acá a veinte años este pliego queda chico. La pocas líneas que no pasan por el centro como es el caso de las líneas que conectan barrios y para trabajadores que no quieren usar el vehículo son muy importantes, tenemos las líneas 501 y 554 que cuando ven las tasas de frecuencia que le asignan son bajas y a partir de la estadísticas actual de la cantidad de boletos y demás está bien, pero cómo invitamos al vecino a que deje el auto en su casa y que tome el transporte público -que

ambientalmente es importante- cuando el sistema de frecuencias es malo. En vez de llamar al vecino a que tome el transporte público, lo que estamos haciendo es seguir con lo mismo y expulsándolo. Además, faltan líneas que conecten instituciones como por ejemplo que se conecte el cordón de salud, en el suroeste interno de la ciudad no tenemos conexión con el HIEMI por ejemplo. En líneas generales, venimos a buscar algo, este pliego no da respuestas y sigue todo igual. Muchas gracias.

**Sr. Locutor:** Es el turno de Federico Emanuel Mana.

**Sr. Mana:** Buenas tardes, para acotar un poco más y no ser reiterativo, en general me gustaría plantear dos cuestiones. Uno, en la perspectiva un poco más general, que tiene que ver con que el pliego claramente está pensado en una cuestión de rentabilidad de la empresa privada, que no sé si es el caso ahora de discutir esto, pero creo que el día de mañana Mar del Plata se merece llevar adelante esa discusión porque entendemos –lamentablemente- a través de la realidad que vivimos, que a la empresa privada no le interesa (no sé si le tiene que interesar otra cosa más) más que la ganancia. No le importan los problemas que están contando acá los vecinos, no le importan los barrios del sur, del norte, etc., si pudiera dar los servicios o no dar nada e igual seguir percibiendo ganancias lo haría, porque esa es su naturaleza si se quiere, Mientras no se discuta eso, considero yo que vamos a seguir teniendo los mismos problemas. Parecería que habrá que discutirlo dentro de veintisiete años, esperemos que no sea tanto. Yendo a algunas cuestiones particulares que como usuario puedo llegar a observar del pliego en sí, he visto cuestiones algo quizás superficiales pero que me gustaría agregar. En un momento en el artículo 4.6.7 página 81, se habla de la incorporación en un futuro de ciertas pantallas que dirían los nombres de las paradas o irían anunciando el recorrido del colectivo, algo interesante para quien no conoce, el turista por ejemplo; no dice nada de que si a esas pantallas se les va a sumar algún tipo de parlante para aquellas personas de visión reducida o que no pueden ver, y que después tenga grabación, insisto, los nombres de las paradas yo calculo que existen, pero bueno, deben existir en algún lado, aunque no las conozca estaría muy interesante que puedan ser visualizadas, que puedan ser exclamadas con una voz e incluso estar en algún tipo de papel en las garitas futuras y en los colectivos. También el Plan Maestro lleva la cuestión de las aplicaciones móviles que en algún momento las nombra, y yo pregunto si será tan difícil como en otros lados existe, integrar esta cuestión a algunos más, insisto, Mar del Plata es una ciudad turística y muchas veces hay gente que no sabe los recorridos de los colectivos y tiene que terminar preguntando en calle, que no está mal, propone la comunicación, pero tiene que preguntar cómo llegar a tal lugar porque tiene el Google Maps o cualquier otro tipo de aplicación, pero con cuestiones más cercanas creo que se podría hacer y no sé si está contemplado este tipo de tecnología que, insisto, existe y tiene que ver también con la accesibilidad. Y como para cerrar, se habla del 581 que pueda llevar tablas de surf, fantástico, yo pregunto, ¿por qué no podría el 542 que va hasta el aeropuerto tener espacio pensado para valijas? Espacio que necesitan todos quizás los colectivos, pero me da la sensación que no hay una cuestión integral de pensar por ejemplo en el aeropuerto como un lugar también, insisto, de ingreso de personas a la ciudad, damos por hecho que la persona que viene en avión puede usar taxi, entonces no nos importa y me parece que sería importante también pensar al transporte público de una manera integral, integrando ya sea el aeropuerto, ya sean los trenes, y, pensando en la gente que lo va a utilizar y que tiene valijas y que es muy difícil acceder y también pensando en el usuario que si no, se tiene que chocar con las valijas de otro. Muchas gracias.

**Sr. Locutor:** Seguimos con Jaime Fábrega.

**Sr. Fábrega:** Buenas tardes. Hasta ahora se ha hablado mucho, no voy a reiterar sobre lo mismo, sobre los barrios alejados que no tienen llegada de transporte público o los que sí la tienen, realmente lo hacen con unas frecuencias tan largas que es imposible esperarlos a veces, tardan demasiado tiempo, se ha hablado hasta el cansancio de eso, se ha remarcado mucho y muchos se han expresado en la temática de cada uno en sus barrios con respecto a esto. A mí me interesa saber un tema más puntual del pliego. En primer lugar, ¿por qué 25 años y no menos? Es mucho tiempo, demasiado tiempo para una ciudad que va a seguir creciendo, y para inversiones tan largas, hay inversiones que he leído en el pliego que son a 16 años, se tienen que hacer dentro de 9 años, son muy largas, y me parece que la necesidad del cambio del transporte público tiene que ser más inmediata, se podrán achicar bastante los tiempos del contrato. Y otra cosa que me llamó poderosamente la atención es ¿por qué se hizo un llamado nacional e internacional? ¿Qué empresa internacional puede estar interesada en aportar un transporte público a Mar del Plata? ¿Y en qué países se va a hacer la publicidad para que este pliego tenga condiciones reales? Muchas gracias.

**Sr. Locutor:** Romina Elizabeth Jerez.

**Sra. Jerez:** Buenas tardes a todos y a todas, como siempre agradecer este espacio, ya que desde un principio nos tuvieron en cuenta al Barrio El Boquerón. Estamos cansados, basta de excusas, que ni por pandemia, ni por el pliego, necesitamos que se ejecute cuanto antes una forma de controlar, que los horarios se cumplan, bajo el gobierno que esté. Los usuarios, trabajadores y trabajadoras, tenemos que cumplir horarios también, no podemos estar llamando cada tres horas a la empresa -en este caso la 715, 720, la Batán- para ver si salió o no salió, por qué no salió el colectivo, si hay un chofer nuevo, si justo venía un solo pasajero. Tenemos una vida, tenemos familia, tenemos trabajo, tenemos compromisos, tanto mi compañera como yo pertenecemos al CBE de nuestro barrio, no somos ni inspectoras, ni funcionarias, no tenemos cargos jerárquicos; necesitamos que hagan lo que corresponde y quién corresponda. Siempre se llenan la boca diciendo que trabajan por y para el marplatense, pero están demostrando que esto no es así. Necesitamos que tanto el oficialismo como la oposición pongan lo que hay que poner, basta de ninguneo; responsabilizo totalmente al Departamento Ejecutivo por toda la desidia que venimos sufriendo y padeciendo con el transporte público local. Obviamente rechazamos totalmente este nuevo pliego, que de nuevo no tiene nada, sólo más abandono, vulnerando aún más nuestro derecho de acceso al transporte público. Y eso conlleva a

quitarnos derecho a la salud, derecho a la educación, sin tampoco olvidar que tengan en cuenta ya necesitamos la solución de raíz del boleto estudiantil, contemplando la ruta N° 88, la ruta N° 2 y la ruta N° 11, por favor. Y que piensen de una vez por todas en los barrios periféricos limítrofes, como Colonia Chapadmalal, Barrio El Casal, Barrio Sierra de los Padres, y Barrio El Boquerón. Basta, ¿cuántas reuniones más van a tener? ¿Para qué están ahí frente a los sillones? Y también pido respeto, porque hay vecinos que sin tener todos los recursos que sí lo tienen del lado del Concejo Deliberante, estamos acá presentes. Necesitamos ser escuchados y que ejecuten soluciones, y que después que se atengan a las consecuencias, porque el que avisa no traiciona. Muchas gracias y que tengan muy buen día.

**Sr. Locutor:** Seguimos con Claudia Alejandra Rodríguez.

**Sra. Rodríguez:** Muchas gracias. Como hubo muchos oradores y creo que varias posiciones con las que estoy coincidiendo, voy a fijarme en un tema que a mí me parece que no es menor. Yo creo que tener la posibilidad de idear, planificar, proyectar y elaborar el sistema de transporte público debe ser para cualquier Ejecutivo un desafío atrayente, algo que nos moviliza, que para el Ejecutivo debe ser la posibilidad de escribir una página iluminada y positiva en la historia de su gestión. Debería generar entusiasmo en los beneficiarios, en este caso los vecinos y vecinas de General Pueyrredon, y lo que vemos es una actividad muy comprometida de los vecinos en estos momentos donde se han dado a conocer algunos detalles del pliego, una especie de participación que es más administrativa que real. Cuando decimos que debería haber sido entusiasta la posibilidad del Ejecutivo en relación a la confección del pliego, llama mucho la atención que en estos meses, desde la primera presentación –que luego se tomaron varios días para elevar la propuesta al Concejo Deliberante- el Intendente no nos ha dicho ni una sola palabra sobre lo que le parece y sobre dónde quiere llevar la ciudad con este pliego y por qué está ilusionado a futuro de que esto sea beneficioso para los vecinos. Todos somos responsables, los que hemos tenido responsabilidades anteriores las seguimos teniendo actualmente y las tendremos en el futuro. Muchos pensamos en nuestro futuro, con lo cual el pliego nos atraviesa a todos y nos va a atravesar varios años por delante y esa responsabilidad la muestran los vecinos con su participación hoy. Se hicieron responsables y vinieron a decir lo que les parece, con lo cual me parece que nosotros no debemos caer en el engaño de que hay como una especie de agenda apurada que nos hace responsables a ver si votamos o no votamos el pliego o quién lo vota o quién no lo vota. Eso es engañoso. Lo que nos están pidiendo los vecinos es que modifiquemos el pliego que está para que realmente todos se sientan beneficiados con la posibilidad de tener un mejor transporte. Vivo en Los Acantilados, tomé el pliego y vi que la línea 511 G tiene siempre el mismo recorrido, ni siquiera se entusiasmaron en cambiarle el nombre, quizás para que el próximo empresario no tenga ni que cambiar el cartelito en el micro. Los rondines de hoy deberían ser las líneas del futuro. Tendríamos que pensar que el transporte público nos va a llevar a una ciudad dinámica y desarrollada. Nadie puede eludir responsabilidades, todos tenemos una gran oportunidad, que es la de cambiar este pliego para que represente a todos los vecinos de verdad. Gracias.

**Sr. Locutor:** Gracias. Continuamos con Ana Villasanti.

**Sra. Villasanti:** Buenas tardes. Pertenezco además al colectivo Faro de la Memoria, pero como vecina de Los Acantilados voy a hablar particularmente de la situación del barrio. Nosotros pagamos una tarifa diferencial, que es de \$37.82.= y si además debemos tomar otro colectivo para movernos por la ciudad, son dos colectivos para ir a trabajar o ir a estudiar. Necesitamos \$146.= cada vez que vamos y si tomamos cuatro colectivos en el día en cinco días estamos gastando \$730.= y en un mes son \$2922.=, es decir, que el 10% de un sueldo de \$30.000.= se va solamente en colectivos. Y si sumamos a toda una familia que usa colectivo –en mi caso somos cuatro- el gasto en transporte significa un porcentaje muy alto de nuestros ingresos. Otro tema son los horarios. El último servicio que llega a Chapadmalal viene del centro a las 19 horas y el último colectivo que viene de Acantilados por la costa viene del centro a las 22 horas y el último colectivo que viene por El Griego viene a las 22:15. Es decir, cuando uno sale a las 22 horas de la facultad o de un colegio y debe tomar un colectivo para ir al centro y de allí tomar otro que nos trae acá, si llegás un minuto tarde perdés ese colectivo y lo que queda es buscar la forma de quedarse en la casa de alguien a dormir –que ya nos ha pasado- o tomar un transporte que venga al barrio y que nos cuesta aproximadamente \$800.=. Los horarios no se respetan, pasan a cualquier hora, las aplicaciones no funcionan a partir de la noche. Si vamos de Acantilados a Serena a llevar nuestros hijos a atenderse al CAPS pagamos el mismo precio que si vamos al centro. Este servicio, al ser tan malo para nosotros, hizo que muchos vecinos estemos acá hoy repitiendo casi los mismos reclamos de siempre. Queremos que se revise este pliego y se haga uno nuevo porque este pliego lo único que hace es extender lo que ya estamos viviendo. A esta altura no podemos esperar que dentro de 25 años estemos en las mismas condiciones otra vez. Eso es todo lo que quería compartir, gracias por el espacio.

**Sr. Locutor:** Gracias. Seguimos con Néstor Oscar Troiano.

**Sr. Troiano:** Buenas tardes y gracias por la oportunidad. Vivo hace treinta años en La Gloria de la Peregrina, hace treinta años que presentamos los mismos reclamos y ante cada oportunidad donde se nos dice que se va a ordenar el transporte en General Pueyrredon automáticamente nos embarga la alegría. Por mi actividad, participé activamente en la primera licitación del servicio de transporte público en 2004, los concejales de la época fue que ese pliego fue todo un tema y muchos fomentistas de la época “quebramos lanzas” y apoyamos ese pliego. Hoy, con el diario del lunes, nos dimos cuenta que cometimos un terrible error. Fueron doce años de padecimientos donde nunca se logró cumplir con el pliego técnico, donde se fijaban los horarios, los recorridos, siempre las empresas incumplieron y ante cada reclamo que hicimos al Municipio las respuestas son las mismas que ahora: que no tenían la capacidad ni la posibilidad de hacerlo cumplir. Si en doce años no pudieron hacer cumplir un pliego –sencillo de hacer cumplir- cómo piensan hacer cumplir un pliego de veinte años, con una extensión de cinco años más. No voy a ahondar en

cuestiones técnicas porque creo y espero que el Secretario de Gobierno haya tomado nota de que los aportes que han hecho tanto las instituciones como los vecinos fueron fabulosos. Hubo bajadas de línea política muy claras pero no hubo un solo palo en la rueda, fueron todas críticas constructivas. Apelo a los concejales y tomo parte de las palabras de Claudia: no es que los apura la agenda de qué votar, quiero recordarle a los concejales –como lo hice cada vez que utilicé la Banca Abierta- que ustedes son nuestros representantes, nosotros votamos para que ustedes nos representen, entonces pido que más allá de las urgencias del Ejecutivo, no aprueben este pliego porque es una locura, es un parche, un maquillaje, no se tocan cuestiones de fondo ni se tiene en cuenta al vecino. La Audiencia Pública de hoy es más que clara: no escuché a nadie defender este pliego. Todos hicieron sus aportes, tómenlos porque fueron críticas constructivas y aportes positivos, espero que los tengan en cuenta y que no tengamos que volver a arrepentirnos – como ya nos arrepentimos una vez- de haber apoyado algo. Muchas gracias.

**Sr. Locutor:** Gracias. Continuamos con María Alejandra Posadas.

**Sra. Posadas:** Buenas tardes. Me parece buenísima esta oportunidad e igualmente no creo que no sea vinculante luego de todo lo que se acaba de decir. Tuvimos muy poco tiempo para ver el pliego, por lo menos yo no puede ver en detalle las partes más técnicas en cuanto a costos y demás pero seguramente haya quien lo pudo analizar y hay mucha tela para cortar ahí. Como se ha dicho, realmente esta es una oportunidad para mirar y entrar de lleno en el siglo XXI, con una pandemia en el miedo que nos hizo aprender y reflexionar sobre muchas cosas, pensando que tenemos que enfrentar inexorablemente el cambio climático, de cara a los ODS con sus metas y objetivos, todas cosas que el gobierno municipal y que General Pueyrredon ha encarado. Entonces, en este contexto, un pliego como éste debía tener otra impronta, salir del estancamiento en el que está y tener una mirada a futuro, salir de esos paradigmas o miradas antiguas. Este es un pliego viejo, claramente, basado en las mismas cuestiones que nos han llevado a este estado precario, en este tema y en tantos otros. Este pliego no sólo es extemporáneo sino que realmente atrasa porque hay veces que la inacción no sólo nos lleva a ningún lugar sino que muchas veces nos lleva para atrás. En ese sentido, esta es una oportunidad que no debemos dejar pasar y que los verdaderos beneficiarios sean los vecinos, los turistas, la sociedad en general y que no tenga sólo una mirada económica. Algo que particularmente nos llamó la atención es que se hable de gestión ambiental en cuatro renglones que no dice más que atenerse a algo que le correspondería de todos modos, que es atenerse a las normas vigentes. Eso ni siquiera hay que aclararlo se cae de maduro. ¿No se va a pensar en otro tipo o plan de gestión ambiental para esta actividad? ¿No nos vamos a aggiornar como comunidad? ¿No estamos en la Red Argentina de Municipios Contra el Cambio Climático, donde justamente una de las principales cuestiones es reducir las emisiones de gases que producen efecto invernadero? ¿No se evalúa combinar con otras formas de traslado? Se deberían evaluar otros recorridos y frecuencias, considerar el crecimiento poblacional, el costo del boleto, distintas alternativas del mismo, en fin, que no se haya adaptado a los tiempos que corren y que apenas haya aparecido el término “sustentable”, “medio ambiente” o las “cuestiones de género e inclusión” que parecería son puestas de una manera injertada y porque correspondería y quedan bien mínimamente pero que no son de fondo ni tampoco terminan siendo “marketineras”. ¿Por qué esperar a tantos años para comenzar la adaptación de los vehículos de piso bajo? Tengo 55 años y me parece que tengo más posibilidades de no ver nunca las modificaciones o transformaciones que de ver la implementación de un sistema moderno de transporte en General Pueyrredon. El servicio de transporte público es un derecho y como tal que tenga una mirada ambiental es ineludible, lo mismo que un manejo ambiental. Que tenga un enfoque ambiental y social por sobre el económico también es una obligación ineludible del Estado, teniendo en cuenta en qué ciudad queremos vivir para tener una mejor calidad de vida. Espero que esto tenga las modificaciones necesarias y que no voten algo para generar o agravar un problema sino que piensen en el destinatario de esto, que son los vecinos y que los concejales son vecinos también y en algún momento van a ser usuarios del sistema. Espero que esto sea vinculante. Gracias.

**Sr. Locutor:** Gracias. Continuamos con Ismael Posadas.

**Sr. Posadas:** Buenas tardes. Pensaba hablar de muchas cosas que ya se han dicho por otros oradores pero si yo fuera concejal o funcionario del Ejecutivo la verdad que estaría pensando en redactar de nuevo este pliego porque evidentemente el pueblo no quiere este pliego en estas condiciones. Si se animan a votar este pliego en estas condiciones, van a tener movilizaciones en la calle, ya lo están diciendo entre líneas muchos vecinos, pero no tenemos que llegar a eso sino escuchar al vecino. Debemos entender –tal como dije algunas reuniones atrás- que no estamos cambiando nada si vamos a pensar con los mismos empresarios, con el mismo sistema de control. ¿Cómo vamos a poner el control en manos de las empresas? Seguimos con la misma situación de la 16.789, el control en manos de las empresas, financiado por las empresas. Basta de eso; el Estado es el que debe controlar, hay que ponerse los pantalones. Es la única manera de que esto funcione. Es una pena que no estén escuchando a los vecinos pero tenemos que terminar con esta hegemonía de una empresa que no ha hecho más que causar perjuicios al Estado Municipal: tiene juicios en contra, un montón de problemas con el cumplimiento del contrato. ¿Hasta cuándo vamos a ser esclavos de esta empresa? Terminemos con esto. En este pliego, por lo poco que he podido leer y por lo que he escuchado aquí, no se prevé en ningún momento la rescisión de contrato por incumplimiento. Si yo no cumplo con mi trabajo, me echan, ¿por qué no vamos a hacer lo mismo con estas empresas? Terminemos por favor con dar esta imagen del Estado, que no está presente, para controlar y ejercer su rol. El Estado contrata y como contratante debe hacerse cargo de control. La verdad genera mucha vergüenza ajena, mucha indignación, que no se esté escuchando al pueblo. No firmen este contrato, se los estamos pidiendo bien; han sido todas críticas constructivas, hemos brindado aportes, hemos tratado de brindar todas las herramientas que necesitan para hacer un nuevo contrato. Hagan un nuevo contrato teniendo en cuenta todo lo que el pueblo ha dicho. Muchísimas gracias a todos.

**Sr. Locutor:** Gracias. Continuamos con María Celeste Díaz Dos Santos.

**Sra. Díaz Dos Santos:** Buenas tardes. Soy vecina del barrio El Boquerón y también mamá representante de la lucha por el boleto estudiantil del Costa Azul, que nos fue quitado hace 3 años en Derecho. En la anterior reunión no pude estar por motivos laborales, hoy me pedí el día porque me pareció muy importante. Le quería responder a Dante que sé que tengo los números, que sé que me han dado reunión, no voy a decir que no, que estimo mucho que hace un año nos escucharon y nos llevó transporte, también hubo muchos pedidos nuestros y eso no hay que desmerecerlo, pero creo que luego de un año nos sentimos con derecho a reclamar si algo anda mal, que la estamos pasando mal día a día y cuando escucho a un vecino lo que le pasa o me escribe lo siento porque ahora gracias a Dios trabajo en casa pero estaría padeciendo como él la ineficacia del servicio. Tenemos un “pseudo transporte”, ya casi nadie se está subiendo porque volvimos al Costa Azul aunque paguemos altos costos porque de lo contrario nos deberíamos tomar un remise y nos saldría el triple. Adhiero a todo lo que dijeron de otros barrios; a medida que nos vamos alejando del centro, aparecen las mismas problemáticas. Es rogar que nos ayuden a vivir un poco mejor. Estoy viendo a qué hora termina esta reunión porque cinco y media me tengo que ir y seis y media me tengo que volver porque no tengo otro colectivo, ahora tengo que ir corriendo a hacer un mandado a Batán porque debemos vivir en función de los pocos horarios y frecuencia de transporte que tenemos y ni siquiera tenemos al Costa Azul, porque el último pasa a las 19 horas. Después de las 19 horas quedamos desconectados, no tenemos nada, y si es por transporte local el último es 18:30. Necesitamos también que el pliego contemple que haya garitas hasta La Polola; gracias a Dios desde que llegó el Batán ayudó que llegue hasta La Polola y paguen menores costos, agradezco eso. Lo único que destaco de este pliego -y lo digo como para que no sean todos “palos”- es que se va a incorporar para Batán (no sé para El Boquerón), zona Puerto y que pase por Colón, eso me parece muy importante y que las frecuencias van a ser muchos mejores para nuestro barrio, pero si pasa como pasa ahora, ya no lo creo. Actualmente no cumplen con nada, tenemos que vivir llamando, nos piden disculpas; no se puede vivir así y a veces hasta nos dicen que el boleto no está actualizado y es como que pedimos limosnas. No me parece que sea correcto, siempre hemos sido educados, siempre tratando de escuchar y esperar respuestas pero llevamos un año así y, por lo que veo, en todas las zona alejadas de Mar del Plata pasa eso. En segundo lugar, quería hablar como mamá representante del boleto estudiantil. Ya cansada también de tener que andar atrás de todo, nadie me escribe primero para decirme “nos vamos a ocupar de ustedes”, ahora el grupo de whatsapp se volvió a abrir, somos más de cien padres aunque deberíamos ser más. En dos semanas vamos a hacer una movilización muy grande, ya hemos conseguido apoyos de todas las organizaciones sociales y sindicales, ya estamos cansados, si tenemos que tomar la terminal dos días enteros lo vamos a hacer porque es un derecho de todos los estudiantes. Quería declaro claro esto. Todos estamos de acuerdo en que es un monopolio y que esto hace que pasemos esto del boleto estudiantil y esto del servicio de transporte. Gracias por la oportunidad. Dignidad, igualdad y apoyo al pedido del boleto universitario pero si ni siquiera apoyamos a los secundarios no tengo mucha fe.

**Sr. Locutor:** Gracias. Continuamos con Dalila Sarai Garrido.

**Sra. Garrido:** Hola, buenas tardes. En primer lugar, agradezco la oportunidad de poder estar en esta Audiencia Pública, vivo en Batán, soy estudiante de la UNMdP y vengo con la intención de exponer todas las problemáticas con las que nos encontramos los estudiantes universitarios que residimos en Batán y por las cuales no estamos de acuerdo bajo ningún punto de vista con el nuevo pliego de transporte público que propone el Ejecutivo Municipal. En primer lugar, me gustaría poner énfasis en que los vecinos que vivimos en Batán no tenemos las frecuencias delimitadas; esto a los estudiantes nos afecta de manera directa. Debemos salir con mucha anticipación para no llegar tarde a las cursadas y esto implica que le dediquemos menos tiempo al estudio y a otras tareas. Muchas veces no llegamos a horario a clases o, en el peor de los casos, nunca llegamos porque el colectivo no pasó. Asimismo se nos imposibilita poder cursar una materia en el turno vespertino o noche ya que después de las 20 horas es una cuestión de suerte poder tomar una serie de colectivos hacia Batán. Y hoy en día, un remise desde el complejo universitario hasta la ciudad, no baja de los \$600.-, mejor no mencionar si vivís en El Boquerón, problema por el cual nos vemos afectados los recorridos ... (se cortó la comunicación)

**Sr. Locutor:** Vamos a intentar retomar el contacto. Mientras tanto, invitamos a Alicia Mabel Prósperi.

**Sra. Prósperi:** Buenos días. Yo presido la Asociación Argentina de Gestores Culturales Universitarios, y el motivo de estar en esta Audiencia es hablar de lo que es la cultura ciudadana, la cultura para la discapacidad, o sea, una comunidad que se precie de serlo con el respeto a las leyes, es realmente aquella comunidad que lo hace; no sólo que lo dice, sino que lo cumple. Y ahí sí somos realmente una comunidad culta, en el sentido de practicar una cultura, una cultura comunitaria donde todas las personas tengan el mismo valor y la misma presencia en sus reclamos, sus demandas, sus necesidades. En este caso, apoyo específicamente lo que habló la arquitecta Demarchi, Rodrigo Romera, con respecto a las unidades de transporte público de pasajeros accesibles a todos, no sólo en la unidad sino también en las paradas, en todo lo que hace que la persona pueda movilizarse en todo el Partido de General Pueyrredon. Todo lo expuesto en el curso de todo este día ha sido riquísimo, así que espero que los concejales que creo que la mayoría tal vez se manejen en transporte individual, personal, se pongan del lado del transporte público que es la mayor parte de la población la que lo usa, no solo las personas con discapacidad sino también las personas mayores de la cual como explicó Nora Demarchi, hay un 30% entre personas con discapacidad y personas mayores. O sea que tenemos que adecuar este pliego a estas necesidades y a las necesidades de los jóvenes, cuando una comunidad respeta a los niños y a los mayores, es realmente una comunidad que se respeta a sí misma. Así que por eso apoyo la revisión del pliego en todos los aspectos que se han manifestado hoy, para no reiterarlos por supuesto, dado la avanzada hora del día. Así que muchas gracias y muchas gracias a todos los que expusieron y pusieron su

cuerpo en esta Audiencia Pública. Espero que suceda con los concejales que hemos votado nosotros el año pasado. Gracias, buenas tardes.

**Sr. Locutor:** Aprovechamos para reiterar el llamado a Dalila Garrido.

**Sra. Garrido:** Pido disculpas por el desperfecto técnico. Mi intervención tenía que ver con todas las problemáticas que sufrimos los estudiantes universitarios que vivimos en Batán. En primer lugar, mencioné la no delimitación de las frecuencias, que esto nos afecta directamente a los estudiantes, a los trabajadores, a los estudiantes de escuelas primarias, secundarias, que tienen que tomarse el colectivo porque hay muchas zonas en las cuales tienen que caminar más de diez cuadras y por lo tanto se complican nuestras vidas al no tener estas frecuencias delimitadas. Otra de las grandes problemáticas que tenemos es que ya de por sí sabemos que no podemos cursar una materia en ningún turno vespertino o nocturno porque el colectivo después de las 20 hs no pasa y un remise hoy en día desde el complejo universitario hasta la ciudad de Batán cuesta \$600.-, ni hablar si vivís en El Boquerón o en Estación Chapadmalal o si vivís en otros, pero lo mismo es muy difícil planificar la vida académica con una cotidianeidad a la que estamos expuestos a lidiar con estas problemáticas. Por eso mismo insistimos que este nuevo pliego que propone el Ejecutivo no puede dejar de lado a los miles de estudiantes de Batán y alrededores que utilizamos todos los días el transporte público, que nos merecemos que cada vecino del Municipio de General Pueyrredon este contemplado en pliego y mucho más cuando se está discutiendo el servicio que funcionará por los próximos 25 años. Por todo lo expuesto, insto a los concejales que tratan esta propuesta, nos merecemos que se discutan en profundidad qué servicio le vamos a ofrecer a los vecinos de Mar del Plata y Batán, que trate de resolver los problemas que hoy en día están sucediendo, y que no busque, como lo plasma este pliego, perpetuarlos. Muchísimas gracias.

**Sr. Locutor:** Continuamos con Simón Tello.

**Sr. Tello:** Soy Simón Tello, tesorero de la Federación de Estudiantes Secundarios, y quería compartir un poco las preocupaciones que tenemos los estudiantes ante este nuevo pliego de transporte. Bueno, una de las principales es que el nuevo pliego de transporte no abarca una ampliación de los recorridos de las líneas de colectivo y hay escuelas que quedan fuera de los recorridos o que las líneas más cercanas pasan a muchas cuadras del colegio y principalmente esto sucede en las escuelas rurales. Esto también tiene que ver con el estado de las calles, que si un colectivo pasa muy lejos del colegio y las calles están en un mal estado o son de tierra o se inundan muy fácil y se embarran muy fácil, es un obstáculo para que los pibes puedan acceder a la educación justamente, como ya lo venimos teniendo con la virtualidad, que el año pasado fue un año muy difícil para el acceso a la educación ya que la virtualidad puso muchos obstáculos y no queremos que en una posible vuelta a clases, el acceso a la educación se vea también vulnerado porque el colectivo no llegue a los colegios. Otro tema que nos preocupa es la frecuencia de los colectivos. Los horarios de entrada y salida por lo general son horarios pico, lo cual hace que los colectivos suelen estar llenos, hay pibes y pibas que suelen enlazar dos colectivos o más para poder asistir al colegio y se les dificulta mucho hacerlo cuando ahora, y es probable que ese colectivo esté lleno y que ni siquiera les pare para que puedan subir. Esto hace que los pibes no puedan llegar a horario a la clase. Otro tema que nos parece también importante es el tema de la seguridad en las paradas de colectivo, ya que muchos compañeros y compañeras hemos vivido situaciones de inseguridad en las paradas de colectivo y que lo que propone el pliego definitivamente es insuficiente a las necesidades que tienen los estudiantes a la hora de esperar el colectivo. Obviamente nos parece irresponsable pensar que este nuevo sistema de transporte puede quedarse por hasta 27 años más. No sólo la población crece sino que las necesidades de los marplatenses siempre van cambiando y que ya si este sistema es insuficiente no quiero imaginarme dentro de 27 años. Por último, en el pliego se nombra un plan de inversión pero no da ningún detalle de dónde se va a sacar esa plata y que inevitablemente se va a traducir en un aumento de precio del boleto, lo cual eso golpea a las familias y a su economía rotundamente ya que al tener hijos que van al colegio andan mucho en colectivo. Por esta cuestión que el boleto no puede seguir subiendo más en un contexto de crisis como lo hizo el Municipio en medio de una pandemia que golpeó muy fuerte a las familias. Muchas gracias.

**Sr. Locutor:** Continuamos con Ernesto Castro.

**Sr. Castro:** Mi nombre es Ernesto, soy vecino del barrio Estación Camet, en la zona norte de la ciudad de Mar del Plata, del Municipio de General Pueyrredon. En primer lugar, me parece que después de todos los problemas, quedó claro que el servicio público urbano de transporte de pasajeros no es lo único que hay que modernizar en la Municipalidad de General Pueyrredon; me parece que es momento de avanzar en una modernización integral del recinto y de todos los organismos municipales. Me parece que es importante y es dable destacar este espacio de participación ciudadana, de genuina construcción colectiva de la democracia y creo que ha quedado explicitado por la cantidad de vecinos y vecinas que nos hemos anotado, que era necesario y que era pedido este espacio, me parece que los vecinos y las vecinas vinimos con la intención de contar nuestros problemas y los inconvenientes, traer nuestras propuestas, me parece que a partir de ahora estos espacios se tienen que multiplicar y tienen que reproducirse. Pero así como pondero el espacio, me parece que lo apurado de pensar que se podía hacer en un día, me parece que es un error la cantidad de tiempo para cada expositor, me parece acotada, y que la próxima tendríamos que pensar en un programa de más días para evitar estas situaciones que se dieron. Para hacerlo lo más corto y conciso posible, quiero hablar un poco de los problemas que atravesamos todos los usuarios que vivimos en zona norte. Las únicas dos líneas a las que tenemos acceso son las 542 y la 543, que tienen, para empezar, una frecuencia que es muy espaciada entre sí, eso si vamos desde el barrio hacia el centro o hacia la ciudad propiamente dicha, porque todos los colectivos que pasan los podemos tomar, pero tenemos que esperar 30 o 40 minutos en lo que es la ruta y en verano o en invierno, no es una situación muy favorable para hacerlo. Pero cuando venimos de lo que es el centro de la ciudad para este

lado o de algún lugar de la ciudad para este lado, no todos los servicios de colectivo que vienen son los que podemos tomar, todavía se sostiene una línea de colectivo hacia el aeropuerto, y ojo, no digo que no tiene que haber un 542 aeropuerto, el colectivo tiene que entrar al aeropuerto porque existen trabajadores que van al mismo y existen inclusive personas y usuarios que cuando termine el tiempo de pandemia van a utilizar ese servicio para acceder al aeropuerto, pero no puede de ninguna manera una línea de colectivo terminar en el aeropuerto dejando sin servicio a todos los vecinos que somos miles y miles que vivimos del aeropuerto para zona norte. Después de la frecuencia deficiente, me parece que es importantísimo hablar de la nocturnidad. Nuestro colectivo deja de pasar a la 1 de la mañana; entre la 1 de la mañana y las 6 de la mañana, no tenemos servicio de transporte de pasajeros, y eso me parece que hablar de los derechos vulnerados es lo primero que tenemos que hacer, pero claramente que podemos hablar de la salud que es un derecho vulnerado por este servicio cortado porque los CAPS de los barrios funcionan en un horario acotado y a la noche no hay CAPS y si nosotros tenemos algún tipo de problema de salud, lo que vamos a tener que hacer es tomar un remise o tomar un taxi porque no tenemos colectivos. Claramente que el derecho al trabajo es un derecho vulnerado porque todos los que trabajan en horarios de nocturnidad tenemos que volver a nuestras casas en un auto particular o bien pagando un servicio muchísimo más caro. Y claramente me parece importante hablar de lo que es el derecho al esparcimiento, el derecho al ocio, el derecho de las juventudes y de todas las edades que se ve vulnerado también porque si a la 1 de la mañana se te corta el servicio de pasajeros hasta las 6 de la mañana, vos tenés que pagar otra cosa. Y en última instancia, me parece que es importante hablar de la tarifa diferencial. Nosotros que vivimos en Estación Camet tenemos que pagar una tarifa diferencial por el solo hecho de vivir un poco más alejados del centro, y hablo desde un lugar de relativo privilegio porque en Estación Camet pagamos una tarifa diferencial y tenemos una determinada calidad de servicio, pero si hablo de los barrios un poco más alejados, más cercanos a la zona de Aquasol, solo tienen un servicio que es el 542 que pasa cada una hora, porque no puede tomar todas las frecuencias, y que además tiene una tarifa más cara que la más cara que pagamos acá en Estación Camet. Entonces, me parece que todas estas cosas tienen que ser repensadas necesariamente porque todos estos problemas se vienen reproduciendo desde la última vez que debatimos este pliego que ya fue hace muchos años e inclusive antes, y ahora lo que estamos discutiendo acá los concejales a instancias de la gestión del Intendente Montenegro, es un pliego que propone lo mismo durante 25 o 27 años más, y yo la verdad que no quiero seguir padeciendo lo mismo que padezco yo y todos los vecinos que vinieron exponiendo de todos los barrios de la ciudad. Me parece que es importante pensar un pliego distinto, que escuchen las propuestas de los vecinos, que solucione los problemas, porque además en 25 años cuando volvamos a discutir un pliego de transporte -si se aprueba éste- lo que vamos a tener, por el necesario crecimiento demográfico, es un montón más de vecinos y vecinas de barrios periféricos que se fueron ampliando, planteando la misma problemática porque el pliego no las soluciona. Me parece que tenemos necesariamente que repensar este pliego, escuchar a los vecinos y a las vecinas, y así actuar en consecuencia para resolver los problemas que fundamentalmente para lo cual fueron votados tanto los funcionarios ejecutivos como los legisladores y concejales. Muchas gracias por el espacio.

**Sr. Locutor:** A continuación, invitamos a Camila Caballero.

**Sra. Caballero:** Buenas tardes, mi nombre es Camila, soy militante de Jóvenes por el Clima acá en Mar del Plata, y vengo con la responsabilidad y la gran necesidad de hablar sobre dos problemáticas que desde este pliego nos parecieron súper importantes de decir. Primero, que el pliego no busca asegurar salud, comodidad o derecho de esparcimiento, de educación; básicamente nos venden como un proyecto donde se mejora la atención de usuarios cuando sabemos que eso no se puede plantear en una situación de crisis climática como la que se nos aproxima. También vale aclarar que esto va a reforzar las desigualdades sociales mientras que el pliego habla de inclusión, o sea que termina siendo contradictorio. Es momento de que tomemos las medidas concretas para que cumplan con los compromisos que estuvieron adhiriendo hace poco. Recordemos que hace casi ocho meses adherimos a la Red Argentina de Municipios Frente al Cambio Climático, hace casi cuatro meses adherimos al Pacto Global de Alcaldes por el Clima de la Energía, siendo la energía un pilar esencial en la temática y hace casi cuatro meses se presentó el inventario de efecto invernadero. Esto nos pone en una imperiosa necesidad de cumplir realmente con estos compromisos que son los que nos van a llevar a que Mar del Plata genere un desarrollo sustentable y esto me ayuda a conectar un poco con la segunda problemática. No creemos en un desarrollo sostenible como dice el pliego, al menos desde Jóvenes por el Clima creemos que no está muy bien utilizado el término “desarrollo sostenible”; no se está hablando de eficiencia energética, en materia de efecto invernadero, necesitamos una planificación más sustentable del transporte público. Entendemos el transporte público como un pilar esencial en el desarrollo de las ciudades, que es donde reside la mayor cantidad de población, también las ciudades, por lo tanto, la infraestructura y los habitantes son los más golpeados por la crisis climática. Entonces, si realmente lo que quieren es proteger a las ciudades, proteger a las poblaciones, si quieren traer proyectos innovadores y eficaces, este pliego tiene que cambiarse porque realmente no están asegurando nada de eso. Muchas gracias.

**Sr. Locutor:** Invitamos a Francisco Hernando.

**Sr. Hernando:** Soy Francisco, yo soy militante universitario de la corriente Lealtad, e iba a exponer sobre todo sobre lo que consideramos en nuestro espacio tres ejes problemáticos muy importantes respecto a este pliego. El principal es meramente estudiantil universitario, que tiene que ver con que el pliego no considera de ninguna forma ninguna de las problemáticas que la UNMDP y sus estudiantes han presentado durante muchísimo tiempo, no conecta los distintos espacios de la universidad que sabemos que está descentralizada, que tiene muchos lugares de estudio y muchas facultades donde personas que estudian la misma carrera tienen que irse de un lugar a otro. Entonces me parece que eso principalmente complica el acceso de muchas personas a la educación universitaria. También, las personas que estudian en barrios periféricos y que no tienen la posibilidad de acceder al campus universitario de

forma rápida, de forma eficiente, y que por lo tanto tienen que pagar el doble o el triple de la tarifa que pagaría cualquier persona que tiene que ir al campus desde el centro de la ciudad. Después, hay una temática que también es ambiental y en el pliego no se incorpora de ninguna forma, la electrificación del servicio, la incorporación de colectivos eléctricos, la diversificación de medios de transporte más sustentables y en ningún punto se lo dice. Se planea seguir o al menos no se explicita directamente, que se cambien los colectivos diesel que tiene el transporte de nuestra ciudad que son altamente contaminantes -lo sabemos todos- y que tenemos que tenerlo en consideración el hecho que tenemos planeado para 25 años el mismo método de transporte que tenemos actualmente, implica que no vayamos hacia un desarrollo más sustentable, sino hacia parchear básicamente los problemas que tenemos ahora y no solucionar de raíz que es lo que realmente tendríamos que hacer. Luego, nos parece que hay una temática también que quizás es la más importante que es la temática social, este sistema de transporte que se prorroga 25 años básicamente porque no se cambia prácticamente nada, lo que genera es que se sigan incrementando las desigualdades. Las personas que viven en los barrios más alejados tienen que pagar el doble o el triple que lo que paga cualquier persona que vive en el centro o que vive en regiones donde llegan mejores métodos de transporte, y por lo tanto lo que hace es que acceder a su lugar de trabajo, acceder a su lugar educativo o acceder a cualquier lugar donde tenga que ir hacia el centro de la ciudad, le sea mucho más caro que a cualquier persona que vive en el centro. Eso, además de que las frecuencias del transporte, la calidad del mismo y la infraestructura que hay en esos barrios es deficiente, es paupérrima, genera que las desigualdades no se solucionen sino que las agranda aún más, genera que las desigualdades se acrecientan de una forma que no se llega a ningún punto al desarrollo de la ciudad. Por eso nos parece muy importante que el pliego de transporte se piense de otra manera y se cambie realmente, porque lo que se está haciendo ahora es expandir el mismo pliego que tenemos hasta ahora cambiando, poniendo dos o tres parches, pero no haciendo ninguna modificación sustancial sobre lo que realmente necesitamos como marplatenses, que es discutir seriamente un nuevo modelo de ciudad y un nuevo modelo de transporte. Muchas gracias.

**Sr. Locutor:** Luciana Gala.

**Sra. Gala:** Buenas tardes a todos y todas. Soy docente, estudiante, madre y formo parte del colectivo Mirabal. Para empezar, quisiera destacar –para que tengan en cuenta funcionarios y concejales- que según el último estudio que realizó el Observatorio Social y Económico el 66% de los habitantes de General Pueyrredon utilizamos el transporte público para movilizarnos y de ese porcentaje, el 61% somos mujeres, es decir, que la mayoría de los usuarios y usuarias del transporte colectivo somos mujeres. La realidad que vivimos en nuestro cotidiano es que el sistema de transporte actual no está pensado para la comunidad en general pero muchísimo menos, para las mujeres y femineidades, a pesar que somos las principales usuarias. Por esta misma razón tenemos el deseo -y hasta una inocente esperanza- de ser tenidas en cuenta por la gestión de Guillermo Montenegro porque somos las que más usamos el transporte y quienes más sufrimos sus falencias. Pero una vez más, el sistema de transporte público propuesto por Guillermo Montenegro decide continuar invisibilizándonos. Digo esto porque el pliego presentado esboza una posibilidad de mujeres choferes pero no impone un cupo y tampoco tiene en cuenta el cupo trans, violando una Ordenanza Municipal vigente. Tampoco se contempla que los colectivos se adapten morfológicamente a las necesidades de las mujeres y mucho menos de las maternidades. Por ejemplo, la línea 581 va a tener un espacio específico para trasladar tablas de surf pero no contamos con ninguna unidad donde nosotras podamos llevar cómodamente los cochecitos en los que trasladamos a nuestros hijos. Tampoco existe en el pliego una planificación de garitas seguras, con cámaras de seguridad monitoreadas, botones antipánico, ni siquiera eso está pensando en las cercanía a la Universidad o a los institutos terciarios que brindan formación docente, una profesión altamente feminizada, donde cada año las docentes y las estudiantes tenemos que organizarnos para acompañarnos y esperarlos por largo tiempo para intentar llegar vivas a nuestras casas. Este pliego presentado es un pliego sin perspectiva de género porque además de todo lo que acabo de mencionar ni siquiera fueron capaces de pensar una forma novedosa de financiamiento del boleto que no sea a costa del bolsillo de las usuarias y encima recargar el costo del boleto con obras gigantes, como son las tres estaciones ya mencionadas, que hasta ahora no tenemos idea de cuánto van a salir ni en cuánto tiempo las vamos a usar pero sí sabemos que vamos a estar 25 años pagándolas. Estamos convencidas –y con esto cierro- que estas cuestiones como el precio del boleto no son más que contribuir a las brechas de desigualdad de género y no creemos que sea casual que los funcionarios que diseñaron el pliego con varones y no utilizan el transporte público de pasajeros. Por eso estamos pidiendo en esta Audiencia Pública que nos escuchen a nosotras, que somos las que vamos a tener que seguir sufriendo las falencias de un servicio pésimo por 25 años más. Y si no quieren escuchar a la gente que hoy les estuvo diciendo todas las deficiencias que tiene el pliego presentado, invito a los funcionarios que hicieron este pliego, a los concejales que piensan votar a favor del mismo, al Intendente Guillermo Montenegro, a buscar una parada de un 543, de un 511, del colectivo que les quede más cercano, un 5225 o un 221 después de las 10 de la noche y que luego vuelvan a proponernos este pliego que realmente es una falta de respeto a todos los vecinos y vecinas de General Pueyrredon.

**Sr. Locutor:** Muchas gracias. Seguimos con Melina García Tortosa.

**Sra. García Tortosa:** Buenos días. Soy Melina García, soy integrante de Consejerías Populares, que son herramientas de asistencia y acompañamiento de situaciones de violencia de género. En esta instancia me gustaría hablar específicamente de la necesidad de una perspectiva de género en este pliego ya que se está pensando en un pliego a 25 años y en ningún momento se priorizan las cuestiones que afectan a las mujeres y a la diversas en materia de transporte en la ciudad. Creo que tenemos que contemplar en los recorridos aquellos lugares que atienden estas situaciones, como la Dirección de Políticas de Género. Trabajando en el territorio, muchas veces nos encontramos con que las víctimas de violencia de género tienen que tomar hasta tres colectivos para llegar a estos lugares y eso muchas veces es un obstáculo en medio de una situación de por sí muy vulnerable como es querer salir de una

situación de violencia de género para hacer una denuncia. Creo que también debe existir una formación en la ley Micaela para todos los trabajadores para que tengan capacidad de aplicar un protocolo en situaciones de riesgo o de violencia en el transporte público. Esto es más que necesario, a muchas nos ha pasado de estar en una situación de acoso, de sentirnos incómodas, tener miedo de bajarnos del colectivo por temor a que nos pase algo grave. También es importante destacar que es insuficiente cuanto menos que se piense en 24 paradas nuevas en 12 años; nosotras necesitamos una infraestructura mínima necesaria para poder esperar colectivos de manera segura y sin miedo a nuestra integridad física. Pedimos también que la flota cuente con asientos inclusivos para personas con movilidad reducida. Somos también las que en general estamos a cargo de las tareas de cuidado y por lo tanto cargamos con bultos (mochilas, bolsas del supermercado, etc) y eso debe ser tenido en cuenta en los espacios físicos del colectivo. Considerando todo lo dicho, pedimos que se reflexione sobre esto, que no se apruebe esto sin una real perspectiva de género que contenga a las mujeres y a la diversidad de ejercicio de derecho a trasladarnos de manera segura. Muchas gracias.

**Sr. Locutor:** Gracias. Continuamos con Silvana Esteban.

**Sra. Esteban:** Mi nombre es Silvana, además de ser vecina del sur, soy directora de la Escuela Primaria N° 64, barrio Cerrito Sur. Muchos compañeros expusieron la situación del transporte en los barrios del sur, no quiero ahondar mucho en el tema pero sí hablar que pasa con los niños usuarios de colectivo. Me gustaría que incluyan en este pliego la forma de acceso al boleto estudiantil, sobre todo en escuela primaria, para que se pueda utilizar, que puedan usar el recurso de las escuelas ya que tenemos base de datos de todos los alumnos. Es muy discriminador solicitar a las familias que se inscriban a través de un registro de Internet o que tengan que ir desde un barrio del sur a la terminal que queda en Constitución al fondo para hacer el carnet de los chicos, mientras tanto los chicos viajando o sin boleto o sin carnet o apelando a la buena voluntad de los choferes, que cuando no tienen esta “buena voluntad” los bajan del colectivo. Este es sólo uno de los problemas que tienen los chicos de primaria. Otro problema es que los horarios de entrada y salida de las escuelas son horarios pico, por lo tanto los colectivos vienen muy llenos y muchas veces los dejan a pie. Todas estas situaciones, que no hago más que reproducir las situaciones dichas desde el comienzo de esta Audiencia, me parece que los concejales tienen la oportunidad de escuchar a la ciudadanía, de sentarse a trabajar, de tomarse su tiempo, de tomar todas estas exposiciones y trabajar a favor de los vecinos. Los que trabajamos en organismos del Estado sabemos la burocracia que esto implica y todo lo que no aparezca escrito en el pliego, en la contratación de estas empresas, sabemos que después va a ser muy difícil implementarlo. Una de las preguntas que nos hacíamos es si esta Audiencia va a ser vinculante, sabemos que no, entonces la decisión está en sus manos, señores concejales. Tienen la oportunidad histórica de escuchar a la población, a la ciudadanía, nos informamos y participamos, por lo que agradecería que nos tomen en cuenta. Gracias y felicito a todos por su participación.

**Sr. Locutor:** Gracias. Continuamos ahora con Abril González.

**Sra. González:** Mi nombre es Abril, soy parte del colectivo Malajunta y del comité feminista del barrio Las Dalías. Bastante en línea con lo que se venía diciendo, quisiera saber por qué este tipo de pliegos de servicios tan importantes para la comunidad son redactados de una forma en que las mujeres y las disidencias quedamos totalmente por fuera. Se habla del “usuario” y el 61% de los que utilizan este servicio son mujeres, así que entenderán que es difícil creer que este pliego tiene perspectiva de género si parte de ese punto. Nosotras queremos plantear que desde el principio este pliego tiene falencias porque no están contempladas ninguna de estas problemáticas, como la falta de garitas, las frecuencias, la higiene de los colectivos, entonces nos preguntamos si en este tratamiento tan rápido se van a poder abordar todas estas problemáticas. Estamos casi seguras que no va a ser así y por eso queremos plantear otros puntos que son importantes modificar, como por ejemplo, el cupo laboral para mujeres, donde solamente se tienen en cuenta para el manejo de las unidades pero se nos deja afuera de la administración, la inspección o el cupo travesti-trans que directamente no está incluido y el cupo de mujeres no tiene porcentaje. Resulta indispensable la creación de un protocolo para atender los distintos tipos de violencia que se pueden sufrir arriba de los colectivos, con una buena señalización o cartelera con la que podamos acceder rápidamente a ella. Como sabrán, hace poco una compañera de la campaña por el aborto legal, seguro y gratuito fue agredida en la línea 571, por eso es fundamental que los choferes sepan cómo tienen que desenvolverse en esas situaciones. ¿Esto está contemplado en este nuevo pliego? ¿La empresa respondió, hizo algo, respecto a esta situación, se hizo responsable por lo que había pasado? También nos parece que no son tenidas en cuenta las maternidades; donde si tenemos que llevar a nuestros niños a la escuela o a hacer actividades no podemos combinar nuestro boleto y terminamos gastando sumas excesivas de dinero porque el boleto combinado que se plantea sólo es para llegar a lugares donde no se llegaba pero no se tiene en cuenta las tareas de cuidado, donde por ahí en pocos minutos tomamos varios colectivos y se nos hace realmente cuesta arriba, donde si tenemos que subir con niños y cochecitos es prácticamente imposible porque no se contempla la comodidad de esa situación que es muy frecuente. Además esta falta de responsabilidad y de negación de derechos también se ve reflejada en las personas con discapacidad que no sólo pagan un boleto súper caro sino que viajan de una forma muy indigna, si es que pueden viajar. Este pliego –que define los 25 años del futuro- no resuelve necesidades del presente y está muy por debajo de los debates y conquistas que tenemos como movimiento de mujeres. Estoy hablando de la ley Micaela, el cupo travesti-trans. Si hoy nos parece que este pliego retrasa diez años, esto va a ser prácticamente del Medioevo. Es por eso que pido que el gobierno municipal dé marcha atrás en este tratamiento rápido del pliego, nos tomemos el tiempo necesario para debatir todas estas aristas para definir un transporte público digno, que esté a la altura del momento y que nosotras, las mujeres y las disidencias estamos decididas a ser una parte activa de los lugares donde nos corresponde estar. Si bien es un servicio prestado por un privado, es un servicio público y se paga con el pasaje de cada ciudadano que lo usa, por lo que todos y todas tenemos derecho a decidir qué transporte queremos para la ciudad. Gracias.

**Sr. Locutor:** Gracias. Carlos Daconte.

**Sr. Daconte:** Mi nombre es Carlos Daconte, soy profesor de Historia, también fui presidente del Centro de Graduados de la Facultad de Humanidades. La mayoría de nuestros graduados somos profesores de escuelas secundarias tanto de sistema público como privado. Es imposible pensar un sistema público de transporte a 25 años sin tener en cuenta los problemas estructurales y sin atender la voz de los usuarios. Uno de los problemas principales que vemos los usuarios es que el sistema actual no contempla el crecimiento urbano de la ciudad, dejando vastas zonas de la misma sin servicio. Eso afecta fundamentalmente a las comunidades educativas y pensar esto a 25 años va a empeorar el sistema. Creemos que en el sistema actual y más aún con el nuevo pliego, no hay una visión de política pública local clara, concreta, no hacen hincapié en lo fundamental que es el servicio de transporte para las comunidades y para la ciudad y eso genera una ciudad desigual y escasamente comunicada. Coincidimos también en lo dicho respecto de las frecuencias, problemas en la carga y expendio de tarjetas, los horarios, que no hay garitas, que no hay un boleto combinado, problemas de accesibilidad, como así también la limpieza e higiene de las unidades. El sistema actual es malo y obsoleto, pensémoslo a 25 años. Cierro con una pregunta: ¿por qué si hacemos siempre lo mismo vamos a esperar soluciones diferentes? Muchas gracias, un gusto escucharlos a todos y espero que se tenga en cuenta la voz de todos los que han participado.

**Sr. Locutor:** Brisa Bianchetti.

**Sra. Bianchetti:** Buen día, soy Brisa Bianchetti, estudiante de la UNMdP, sin ánimo de hacerlo muy largo y entrar en temas que ya se han tocado, voy a hablar de tres temas particulares que me parece importante que se tomen en cuenta. El primer tema es que tal como está diagramado el pliego en sus recorridos y frecuencias, deja a más de 60.000 habitantes afuera del acceso al transporte público y eso no puede pasar desapercibido a nadie. Me parece que es un dato más que importante para repensar el pliego, más allá de los recorridos puntuales y del recorrido circular. Los otros dos puntos tienen que ver con la realidad de los y las estudiantes de la UNMdP, del complejo de Funes y Roca fundamentalmente, y que no se están teniendo en cuenta. Uno es la variedad de líneas que paran cerca del complejo. Hay dos paradas a una cuadra o media del complejo que son de líneas que van únicamente al centro; las paradas que van para Juan B. Justo ya al menos hay que caminar diez cuadras para llegar a esa parada. En situaciones normales somos muchos los estudiantes que vamos a cursar en el turno noche –luego de las seis de la tarde- y terminamos a las diez de la noche; si tenemos que caminar diez cuadras luego de las diez de la noche, bueno, es un riesgo muy grande –ya lo han manifestado otras compañeras- en las calles aledañas al complejo. Creo que ese es una muestra de no estar pensando en Mar del Plata como una ciudad universitaria, que justamente es la reivindicación que viene sosteniendo el movimiento estudiantil hace muchos años. Si se piensa a Mar del Plata como una ciudad universitaria, se pensaría también los recorridos, las frecuencias y las paradas de transporte público cerca del complejo de Funes y Roca, que alberga al grueso de los estudiantes de la UNMdP. El otro punto –que parece casi irónico que no lo hayan tomado en cuenta- es que la UNMdP tiene un Plan Estratégico de acá al 2030 en el que se planifica poder llevar la mayoría de las facultades a Colón y 242 y hoy hacia allí hay una sola línea de colectivos. El pliego está pensando de acá a 27 años, o sea, las cuentas no dan y si el pliego se mantiene para 2030 los y las estudiantes vamos a estar en un problema grande. Espero que hayan tomado nota. Muchas gracias.

**Sr. :** Buenas tardes. En principio, agradecer a los vecinos e instituciones que se tomaron su tiempo para expresar las propuestas para cambiar este pliego. En relación a las unidades, que los asientos estén adaptados a características antropológicas diversas; hoy en día son todos los asientos iguales y son muy incómodos para las personas discapacitadas. En cuanto a las garitas y las paradas, es imprescindible que la mayoría tenga piso bajo. Dicen que los intercambiadores van a tener piso bajo, pero para llegar al intercambiador necesitamos que la persona pueda acceder al micro primero. Por otro lado, en la formación de los y las choferes y demás actores del sistema, que estén formados en los derechos de las personas con capacidades diferentes; eso no está, lo consulté con Dante Galván y me dijo “nos olvidamos de incluirlo pero lo tenemos pensado”. Bueno, no creo que se hayan olvidado, ya no les creo nada porque durante muchos años el transporte siempre siguió igual. Lo que sí le creo es que no piensan en los vecinos y vecinas, que no les interesa más que el bolsillo del empresario y también creo que este pliego discrimina. Nada más, muchas gracias por el espacio.

**Sra. Gutiérrez:** Buenas tardes, soy Marta Gutiérrez, vecina de Sierra de los Padres. Ya han hablado algunos vecinos de la zona, los problemas de transporte público en Sierras viene desde hace décadas y la verdad que gestiones anteriores tampoco dieron solución al tema. Con una mera lectura del pliego se ahonda aún más la gravedad de este servicio público. No hace falta ser muy erudito para entender que de este pliego surge una clara hacia el empresariado, hacia el lucro del empresariado, hoy por hoy es irracional firmar un contrato a 25 años cuando el mundo está continuamente mutando y realmente resulta paradójico leer el recorte del recorrido de los colectivos, o sea, nos están dejando en un lugar totalmente vulnerable, en lugar de garantizar el servicio público. Y cuando leí el apartado de sanciones, yo creo que antes de hablar de sanciones, el Estado tiene que salir a controlar justamente lo que está pasando, las irregularidades y la última acción que tuvo el monopolio de 25 de Mayo fue dejarnos sin servicio por días. ¿Dónde se escribió eso? Eso pasa porque nadie controla, y el que tiene la potestad de ir y hacerlo, no lo hace. Entonces, si 12 años para atrás resultan críticos, resultan como resultaron desfavorables totalmente, ¿cómo podemos pensar en volver a firmar un contrato a más de 20 años? Sierra de los Padres, voy a hablar en concreto, lo que está pasando es que primero no se respeta el protocolo del COVID, para nada se respeta, se denuncia y nadie te responde, la empresa, nosotros tenemos una grilla horaria, pero no se respeta para nada, y tenemos el único transporte público que tiene Sierra de los Padres, cada 40 minutos es la frecuencia, si perdés ese no tenés otro hasta

dentro de 40 minutos, lo más agravante es que cuando sale de Sierra, llegas a la calle 244 y Luro, cambian el ramal, o sea, cambian a un ramal urbano con las consecuencias de que siguen subiendo pasajeros, donde es más de 1:15 hs. lo que tardamos en llegar a Mar del Plata, donde no solamente el cambio de ramal con el consiguiente perjuicio, sino que también tienen el tupé de suspender las unidades, ejemplo a las 23 hs. que es el último que sale desde Mar del Plata hacia acá, dejando al pasajero, al usuario, si tenés alguien conocido en Mar del Plata, tenés dónde quedarte, pero si tenés que recurrir a un taxi o lo que fuere, es inviable poder pagar. Entonces, ¿quién para eso? Los que están legitimados para hacerlo. Nosotros elegimos concejales en elecciones, les dimos el poder, ¿pero por qué les damos el poder? Les damos el poder para que defiendan nuestros derechos, para que nos representen, para que las garantías se sigan respetando. Entonces, si ustedes que están ahí no hacen nada, ¿quién nos va a defender? Entonces, concretamente, quiero no a este nuevo pliego, estoy desde la mañana escuchando a los vecinos y hay una clara manifestación de no a este pliego, un nuevo pliego, donde se respete, donde se garanticen los derechos del usuario. Voy a cerrar mi exposición recordándoles el artículo 42° de la Constitución, que dice que las autoridades proveerán a la protección de los derechos, que van a controlar la calidad y la eficiencia de los servicios. Señores concejales, señor Intendente Montenegro, lo que quiero es a partir de hoy se escuche a los vecinos y que dentro de unos días nosotros nos anoticiemos del no a este pliego, de un pliego nuevo, en respeto por los usuarios, por el bien de Mar del Plata que merece una ciudad que está siendo realmente vulnerada en todo. Si no nos dan un buen servicio a nosotros, ¿qué pueden dar a los turistas? Espero que en este nuevo pliego lo que acabo de pedir para Sierra se incorpore. Nosotros habíamos pedido una frecuencia cada 30 minutos y lo único que dieron es hasta 40. Y también la otra arbitrariedad que nos presenta el monopolio es que el colectivo que sale de Mar del Plata a las 22 hs. y a las 23 hs. no llega hasta Colinas Verdes que es vista de acá 10 kms. más, o sea, entre ida y vuelta estamos siendo obligados a esa hora de la noche, con la inseguridad que hay, a hacer 20 kms. más. Lo lógico es que salga a las 22 hs. y a las 23 hs., entre a Sierra, deje a los habitantes de Sierra y de nuevo siga el recorrido garantizando el servicio a mis vecinos de Colinas Verdes. Y en temporada veraniega no puede ser, señores, que el último colectivo sea a las 23 hs.; estamos hablando de temporada veraniega, espero que el último colectivo sea a la 1 de la mañana. Así que espero que se respete y que por favor controlen porque a veces suspenden el colectivo, hoy están suspendiendo el colectivo de las 23 hs., yo llamé a la empresa, hago el reclamo y no te saben contestar, te dicen “sí, señora, se suspendió”, “pero, ¿cómo se suspendió?, ¿quién para esto?” Nadie para esto porque es un monopolio, que es una figura fuerte sobre el usuario donde lo único que lleva es al enriquecimiento de ellos, y vulneración del otro. Se tiene que terminar el monopolio, o si existe el mismo, bueno, que el Estado controle. Nada más, buenas tardes, espero que todas estas horas sirvan para garantizar el derecho de todos. Gracias.

**Sr. Locutor:** Gracias. Continuamos con Almendra Aladro.

**Sra. Aladro:** Mi nombre es Almendra Aladro, yo estoy en representación del Centro de Investigación y Docencia en Derechos Humanos Doctora Alicia Moreau, que es codependiente de la Comisión de Investigaciones Científicas de la provincia de Buenos Aires, y de la Facultad de Derecho de la UNMdP. Asimismo soy becaria del CONICET en temas estratégicos, en hábitat, mi tema de investigación es género y derecho a la ciudad, y actualmente me encuentro en la ciudad de Madrid gracias a una beca de cooperación internacional de la Fundación Carolina, justamente para seguir estudiando género y nueva agenda urbana en la ciudad de Madrid. Nos interesa por supuesto señalar lo incompatible que es con la tasa de crecimiento actual de la ciudad, es un pliego que pretende consolidar un monopolio de acá a 25 años con reglas tan rígidas como son propias de la contratación administrativa y también hacernos eco de los reclamos del resto de los vecinos, nuestra observación es una observación que la hemos hecho por escrito -y que nos gustaría también poder remitirla apropiadamente porque es bastante extensa- pero aquí voy a leer el resumen ejecutivo, nuestra observación tiene que ver con el Anexo 4.3.4.2, titulado “Perspectiva de Género”, y con el Anexo 1.G.1.3 “Servicios por Grupos de Líneas”. La observación se basa principalmente en mis resultados parciales de investigación doctoral, la cual desarrollo principalmente de manera no gráfica con vecinas del barrio Nuevo Golf de la ciudad de Mar del Plata. La propuesta del pliego acusa “sostenerse en la perspectiva de desarrollo y ser concebido como una estrategia capaz de trascender la mera infraestructura para el transporte y constituirse en una estrategia de desarrollo humano, de igualdad de acceso, de oportunidades, de desarrollo urbano y calidad de vida”, esto es textual de la página 162 del pliego. Considera condicionantes negativos presentes en el Partido de General Pueyrredon, la seguridad ciudadana, la organización del sistema educativo, la población marplatense envejecida, la estacionalidad y la gratuidad, omitiendo -claro está- cualquier enfoque de derechos humanos coherente con los postulados de la movilidad urbana desde el enfoque de desarrollo de la Agenda 2030 de Desarrollo Sustentable, particularmente con lo estipulado en su objetivo de desarrollo sostenible N° 11, referido a las ciudades, y en el marco de interpretación que la Asamblea General de Naciones Unidas ha consagrado en la resolución 70/1 del año 2015, que es justamente estatuyó la agenda 2030, el cual incluye a todos los instrumentos internacionales de derechos humanos y al enfoque de género consensuado en la plataforma de Beijing, y no lo que de esto interpreta la Rockefeller Foundation como han puesto en el pliego. Hay que recordar que Argentina tiene una estrategia de localización de los objetivos de desarrollo sostenible, por lo cual las estrategias que son tendientes a adherir a esto deben estar en consonancia con lo que Naciones Unidas está diciendo sobre la agenda 2030 y no sobre lo que los privados interpretan al respecto. En este sentido, apoyamos al reclamo histórico de la FUM por la implementación de la gratuidad del boleto para estudiantes universitarios, ya que es un derecho cuyo acceso es necesario para el acceso a otros derechos humanos. También señalamos con preocupación el impacto que tendrá el traslado del costo de obras de infraestructura a usuarios y usuarias, el cual será aún mayor para las mujeres como indican los estudios respecto a la brecha salarial entre mujeres y varones, y al impacto diferencial de este tipo de políticas impositivas. En cuanto a la perspectiva de género, la propuesta del pliego propone incorporarla en el diseño y gestión del servicio tanto a través de la promoción de entornos seguros para el ejercicio del derecho a la movilidad con autonomía, sino también promoviendo el empleo de mujeres según el punto 3.4.2 del Anexo 4. La movilidad urbana desde el enfoque de

desarrollo debe ser prevista en congruencia con los derechos humanos y la perspectiva de género, y todo esto está ausente en el pliego ya que los escasos párrafos que a esto aluden son meramente declarativos. La incorporación de las mujeres al empleo en el área es una política de tipo laboral, pero no de movilidad que ni siquiera exhibe los términos en los cuales se llevará adelante. Por otro lado, la movilidad de las mujeres en las ciudades es mucho más compleja que establecer lugares seguros de espera del transporte público, el rol de las mujeres en la reproducción social, las lleva a tener lo que se denomina movilidad interdependiente, es decir, desplazamientos urbanos en relación a sus tareas de cuidado, como compras, desplazamientos con grupos vulnerables, desplazamientos dentro de familias numerosas, entre otros, además de los que son consecuencia de sus empleos formales. Esto requiere además de infraestructura urbana en condiciones para la combinación de las diferentes estrategias de movilidad, iluminación, calles dignas, espacios públicos accesibles, y la lista continúa. Por supuesto, el Municipio no está enterado de las características de los desplazamientos de las mujeres, porque no ha realizado ningún tipo de estudio para obtener información que permita escribir este pliego, excluyendo a las mujeres de esta planificación. Lo mismo puede decirse de la población LGBT, prácticamente invisible a las políticas públicas locales y que sufre restricciones de acceso a la movilidad aún mayores. Por otra parte, no se ha tomado en cuenta en la propuesta la sugerencia hecha con respecto a la incorporación específica de recorridos que conecten al barrio Nuevo Golf de la ciudad de Mar del Plata con puntos importantes de la ciudad como el Hospital Materno Infantil, el centro y el Puerto, que es una de las zonas en las cuales se desarrolla la actividad laboral de las mujeres. La propuesta es insuficiente tanto desde el punto de vista teórico como surge en la revisión de instrumentos internacionales, derechos humanos a los cuales el Estado argentino ha suscripto, y de la ley provincial N° 14.449 de acceso justo al hábitat, como del análisis del caso del barrio Nuevo Golf de la ciudad de Mar del Plata, donde la movilidad de las mujeres se encuentra ampliamente restringida en general y es un obstáculo para el acceso a derechos humanos fundamentales. Asimismo, se reitera la petición de incorporación al barrio de los recorridos de las líneas 552 y 521, además del 555, en consonancia con los resultados de investigación obtenidos. Se propone en concreto desde la perspectiva de la movilidad urbana de género, la realización de una instancia de participación de las mujeres del Partido de General Pueyrredon, que tenga por objetivo conocer sus estrategias de movilidad y lograr hacerlas partícipes del diseño de sistema. Así mismo se indica la necesidad de contar con una flota 100% accesible, para que las mujeres que cuidan de niños, niñas, adolescentes, adultos y adultas mayores, y personas con discapacidad, puedan acceder en igualdad de condiciones a este servicio público. También se considera necesario diagramar un cuadro tarifario que dé cuenta de la movilidad interdependiente de las mujeres y aminore la exigencia económica necesaria para acceder en igualdad de condiciones al transporte público mediante pasajes combinados con una duración mínima de 60 minutos y tarifas especiales por familia numerosa. Por último, es una condición necesaria e ineludible la mejora general de la infraestructura urbana para la combinación de las diferentes estrategias de movilidad de las mujeres, la cual requiere calles dignas de ser caminadas, iluminación adecuada, lugares de espera seguros y resguardo. Con respecto, por último, al barrio Nuevo Golf de la ciudad de Mar del Plata, se reitera el pedido de acondicionamiento urgente de la infraestructura barrial para garantizar el derecho humano a la movilidad de sus vecinas y la extensión del recorrido de la línea 552 como realizaba su recorrido entre octubre y noviembre de 2015, es decir, ingresando por calle Cerrito hasta la plaza del barrio, y volviendo a salir por Mario Bravo, igual que se pide para la línea 521, y la línea 555 continuando desde Lomas del Golf por calle 67, siguiendo hacia calle 75, frenando en la rotonda como final del recorrido, para reiniciarlo nuevamente a la inversa. Gracias.

**Sr. Locutor:** Continuamos con Milagros Bensa.

**Sra. Bensa:** Soy Milagros, soy estudiante de derecho y soy militante, pero principalmente soy usuaria del transporte público y por eso es que esta discusión me compete como a todos los vecinos y vecinas de la ciudad, porque es un factor muy importante de nuestra cotidianeidad y además es un derecho al que se debe garantizar nuestro acceso. La realidad es que este pliego no soluciona ninguno de los problemas actuales que tenemos en el transporte público de Mar del Plata, ya sea en las cuestiones estructurales que se han discutido durante toda la Audiencia como pueden ser los recorridos, que no se llega a los barrios periféricos, la frecuencia y demás, hasta las particularidades que tienen algunos sectores, como por ejemplo, el estudiantil. Yo creo que el problema surge de que este pliego no se ha construido charlando con los sectores que conviven en la ciudad todos los días, entonces no vamos a poder resolver los problemas de los vecinos y las vecinas si no se los están escuchando y no si no se construye el pliego de manera colectiva, y escuchando a los que efectivamente después vamos a ser los usuarios y las usuarias de este servicio, como por ejemplo las mujeres que como ya habían estado exponiendo otras compañeras, formamos parte del 61% de las personas que utilizan el transporte público y la verdad que la perspectiva de género de este pliego deja mucho que desear no solamente porque se habla de dos párrafos de 180 páginas que es la totalidad del pliego, sino también por una cuestión de que es puramente testimonial porque no plantea ninguna medida clara y eficaz que resuelva las problemáticas como por ejemplo esta que estamos viviendo hasta ahora de la movilidad de las mujeres que tienen que llevar a sus hijos al doctor, a la escuela, a hacer las compras y demás actividades, y el transporte público no está pensado para ellas ni para el carrito de los nenes, ni para los bultos ni para nada, se habla en una parte del pliego de la seguridad, pero no se propone ningún plan programático charlado y consensuado con todos y que construyen una ciudad más igualitaria todos los días, donde se habla de la incorporación de choferes al servicio de transporte, pero no se propone ningún plan de trabajo integral como para también considerar otras áreas como pueden ser la técnica y la administrativa incorporadas a las mujeres en esas áreas. Esto surge de la falta de voluntad política del oficialismo de poder construir un pliego que adapte el transporte a la ciudad y no pretender que sigamos por 25 años con todos los problemas que veníamos teniendo hasta ahora, y me parece que sería como darle la espalda a los vecinos y no prestar atención a la realidad que se está planteando desde que se comenzó a tratar este proyecto y donde todo el día en la Audiencia. Considero que sin la voluntad política no se puede construir a 25 años un pliego y muchísimo menos una ciudad. Muchas gracias.

**Sr. Locutor:** Seguimos con Fausto Ruidiaz.

**Sr. Ruidiaz:** Mi nombre es Fausto Ruidiaz, soy vicepresidente de la Federación Universitaria Marplatense y militante de la agrupación Lealtad. Yo creo que ya en estas largas horas que hemos debatido en esta Audiencia Pública sobre este pliego de transporte para la ciudad del Municipio de General Pueyrredon ha quedado claro, nadie que sea medianamente coherente puede pensar que este pliego de servicio de transporte público por 25 años (que puede ser de 27) es razonable y trae soluciones para la ciudad. Nadie éticamente puede pensar que es un buen pliego de transporte. Después sí, entiendo que puede haber intereses y que algunos lo defenderán, ya sabemos las posiciones, ya sabemos también quiénes son los bloques y quiénes son los concejales y las concejalas que han hecho las críticas correspondientes y atinadas al pliego de transporte, y que seguramente no se escucharán a la hora de la votación del mismo, y lamentablemente muchas también de las argumentaciones muy sólidas de la ciudadanía en esta Audiencia Pública tampoco van a ser escuchadas. Lamento ser pesimista, pero soy realista, puedo detectar cómo se maneja el oficialismo, un oficialismo que salió a vender con bombos y platillos el nuevo pliego de transporte, como lo saben hacer, antes de que tengamos los papeles en los medios de comunicación diciendo que habían hablado con todos los sectores, que este pliego venía a traer soluciones, que se venía otro siglo, un nuevo siglo a la ciudad de Mar del Plata en materia de transporte, y a mí en principio me sorprendió, me acuerdo en ese momento y yo comentaba con compañeros y compañeras de la FUM y les decía “che, pero a nosotros no nos llamaron para conversarlo, dicen que llamaron a todas las instituciones, seguramente a muchas, bueno a la FUM se les habrá pasado, una institución que ha estado muy presente en la discusión del transporte en la ciudad, que ha estado en el Concejo Deliberante debatiendo los despachos de los concejales cómo hacían en ese momento para financiar el boleto educativo gratuito y tantos otros reclamos que hemos tenido de cómo hacemos para integrar el complejo a la ciudad, cómo hacemos para pensar en una ciudad universitaria, pero bueno, se les pasó”, también lo puedo comprender. No puedo pretender que una persona que se postula como comodín para Intendente en San Isidro o en Mar del Plata, pueda conocer las trayectorias y las discusiones sobre los distintos temas que hay en la ciudad de Mar del Plata, se le puede haber pasado, por ahí algún otro miembro del gabinete podría haber estado un poco más atento. Pero bueno, a la FUM no se la convocó a pensar este pliego de transporte o a escuchar sus propuestas, entonces las presentamos por escrito, tampoco nos vamos a quedar quietos y se las presentamos por escrito al Intendente, tampoco tuvimos ninguna respuesta. Y bueno, como consecuencia tenemos un pliego de transporte que no piensa muchas cosas que ya han debatido acá, pero tampoco piensa en clave de ciudad universitaria a Mar del Plata que no tiene en cuenta los reclamos del movimiento estudiantil, de la FUM, de cómo hacemos para integrar el complejo a la ciudad, de cómo hacemos para que haya corredores seguros, de cómo hacemos para cambiar líneas para que sea mejor el acceso al complejo y a las distintas dependencias. Un pliego que se piensa a 25 años y que puede ser de 27 años que tampoco tiene en cuenta que la UNMdP tiene un Plan Estratégico 2030 que llevaría de a poco las dependencias de la universidad a Colón y N° 242, hechos a 25 años ni lo tiene en cuenta, o sea que cuando la Universidad se empiece a mover a alguna de sus dependencias y facultades a esa zona va a quedar totalmente aislada. Entonces, me parece que las cosas quedan muy claras, que los argumentos técnicos ya se han esgrimido, que lo hemos escuchado, y que esta Audiencia Pública da una sentencia certera de lo que es este pliego de transporte. Ahora sí, un poco el optimismo militante, espero que se pueda solucionar y entiendo también el apuro, hay que aprobarlo cuando nos dan los votos, y lamento que sea por 25 o 27 años y que este pliego no traiga soluciones, y que cualquier ciudadano o ciudadana de Mar del Plata, o turista que venga o estudiante que venga de otra localidad a estudiar a Mar del Plata, sabe hoy que el transporte es deficiente, lo va a seguir siendo durante 25 o 27 años, me apena mucho pero sé que en algún momento cuando haya algún cambio de gobierno en esta ciudad de Mar del Plata y en las próximas elecciones legislativas haya cambios de concejales, estas situaciones las vamos a ir modificando y vamos a tener no solo el transporte que nos merecemos, sino la ciudad que nos merecemos y el movimiento estudiantil va a poder pensar y trabajar en esa ciudad universitaria con las autoridades del momento. Muchas gracias.

**Sr. Locutor:** Invitamos seguidamente a Evelina Giacomodonato.

**Sra. Giacomodonato:** Hola, mi nombre es Evelina Giacomodonato y les estoy hablando desde San Eduardo del Mar que es el barrio más alejado de la zona sur de Mar del Plata, estamos a 5 kms. de Miramar. La situación de los barrios del sur es desesperante, nosotros no podemos acceder a un transporte digno que nos pueda llevar a nuestros trabajos. Yo soy docente, trabajo en la ciudad de Mar del Plata, mi hija estudia en el colegio nacional Arturo Illia, y ya han sido vulnerados varias veces nuestros derechos con respecto de la salud, con el tema de las ambulancias. Nosotros tenemos el 511 que sale hasta las 20 hs., pasa cada una hora y encima de todo el Costa Azul niega a los estudiantes secundarios el pase estudiantil, por eso también pertenezco al Colectivo de Madres del Sur, que estamos pidiendo por favor para todas las rutas -la ruta N° 88, la ruta N° 2 y la ruta N° 11- que el Costa Azul tenga el pasaje. Si el transporte urbano de General Pueyrredon funcionara como corresponde, nosotros no tendríamos que hacer esta solicitud, ni siquiera tendríamos que hacer toda esta movilización, el Costa Azul podría seguir con su negocio, y nosotros garantizarnos el derecho del transporte porque, como les decía el otro día a mis compañeras, cuando yo doy clases, no importa si tengo 2 o 10 o 20 alumnos, así mismo tampoco el derecho al transporte debería estar vulnerado cuando los barrios tienen menos personas. De todas maneras, el pliego no cuenta la explosión demográfica que hubo en Mar del Plata en los últimos 20 años. Encima de todo, contamos en que mucha gente vive alejada de las rutas, por lo cual tiene que caminar 20 o 30 cuadras. Fíjense por ejemplo esta situación: la escuela primaria más cerca que tenemos está a 7 kms., para la escuela donde va mi hijo menor discapacitado, yo tengo que caminar 12 cuadras para tomar el 511 que sale a las 8 hs., es decir que mi hijo ya llega tarde, porque no lo voy a hacer tomar el servicio que sale a las 6 hs. Evidentemente entre las 6 y las 8 hay dos horas en que no tenemos colectivo. Esta situación se reproduce al infinito y estamos muy cansados de todo esto. Esperábamos que el pliego pudiera dar un poco de oxígeno, pudiera dar luz a

este problema, pero tampoco hemos encontrado solución a esto. Así que ya tienen nuestra participación, San Eduardo del Mar de parte de la UT Chapadmalal, esta misma situación va desde Santa Isabel, Chapadmalal, El Marquesado, y nosotros que somos el último barrio de Mar del Plata y más o menos conglomeramos una población de más de 300 familias que viven todo el año, sin contar la gente que se moviliza en la época de la temporada. Bueno, habiendo visibilizado nuestro problema, les agradezco el lugar que nos han dado para hablar, que tengan buenas tardes.

**Sr. Locutor:** Soledad Arenaza.

**Sra. Arenaza:** Hola, mi nombre es Soledad Arenaza, yo formo parte de una organización Mar, estoy en un listado de personas individuales pero pertenezco a esta organización. En líneas generales adherimos a todo lo que se dijo y voy a usar el tiempo para centrarme en algunas observaciones que queremos hacer y tratar de concentrarme en aquellas cosas que tal vez no fueron tan abordadas como otras. Nosotros lo que vemos es una fuerte preocupación por una cláusula como la que figura en el pliego -concretamente la cláusula 59- que prevé básicamente que las empresas concesionarias del transporte público puedan requerir aumentos tarifarios cuando exista un 10% de aumento en las principales variables que hacen al costo de las tarifas. Entendemos básicamente que con una proyección en Argentina de aproximadamente un 40% de inflación para el próximo año, una cláusula como esta significa básicamente que vamos a estar discutiendo aumentos tarifarios cada aproximadamente tres meses, y que resulta realmente irrisorio que se piense en un pliego a 25 años que esté otorgando a las empresas una rentabilidad que acompañe a la inflación durante 25 años cuando el resto de la población pierde su poder adquisitivo en virtud de que los sueldos se van degradando frente a la inflación aún incluso con paritarias. O sea, estamos pensando en un pliego que según el artículo 59º lo que estaría haciendo es garantizándole a los empresarios que durante 25 años van a tener un negocio que nunca va a perder frente a la inflación. La verdad es que yo creo que cualquier empresario o emprendedor de Mar del Plata, del resto del país y me animaría a decir que hasta del universo, quisiera tener un contrato con este tipo de garantía. Ahora bien, a la par de esto, nos parece preocupante como organización que estos aumentos que básicamente se habilitan a través de este artículo, estén acompañados de una omisión en el pliego que tiene que ver con la publicidad de los estudios de costos. Como todos saben básicamente las empresas lo que hacen es basar o argumentar la necesidad de sus aumentos tarifarios en base a los estudios de costos. El problema es que ni la Municipalidad publica los estudios de costos ni las empresas publican los mismos, por lo tanto los usuarios y usuarias del transporte no podemos acceder a saber cuál es la estructura de costos que habilita precisamente esos pedidos de aumentos. Existen artículos en la Constitución Nacional y en la Provincial que garantizan el derecho a usuarios y trabajadores a defender sus intereses económicos; no se puede defender los intereses económicos de los usuarios si los estudios de costos no son públicos y al mismo tiempo se puede incluir simplemente una cláusula que establezca esa obligatoriedad que vaya en línea con lo que, al menos discursivamente, los partidos políticos representados en el Concejo Deliberante acuerdan, que es la necesidad de ser transparente en las políticas públicas, que no existan sobreprecios en las licitaciones públicas ni haya desviaciones en los subsidios al transporte público. Lo que estamos pidiendo básicamente es que si se llegara a no revisar esta idea de avanzar con este pliego, sería oportuno que por lo menos estén mirando un artículo 59º que habilite una rentabilidad de 25 años a las empresas, que por lo menos establezcan la obligación de publicar los estudios de costos para que los usuarios podamos defender nuestros intereses económicos y, finalmente, algo referido al artículo 61.1. Este artículo establece la potestad de las empresas de pedir la readecuación ya no de las tarifas sino del contrato todo cuando las prestaciones a las que están obligadas resulten excesivamente onerosas. Este artículo lo que está habilitando es a que las empresas, llegando el momento, si la construcción de las terminales de integración es muy cara o si hay una inflación demasiado alta, cada una de las prestaciones a las que se han comprometido podrían no ser obligaciones si ellas consideran que esto es excesivamente oneroso. La pregunta es ¿quién va a determinar que algo es excesivamente oneroso?, ¿el Municipio o las empresas?, ¿cuáles son los parámetros para establecerlo? Muchas gracias.

**Sr. Locutor:** Señor Eduardo Agüero.

**Sr. Agüero:** Mi nombre es Eduardo Agüero, quizás por algún error en la acreditación no estoy en forma personal sino en representación del Distrito IX del Colegio de Arquitectos, que presido. El Colegio de Arquitectos participa a través del PLAMAC, a través de la Comisión Asesora de Seguridad Vial y a través de la Mesa de Trabajo Viajé Mejor en este tema. En primer lugar, este plan de transporte público es una herramienta de planificación muy importante y como tal consideramos debe ser articulada con otras herramientas de planificación que tiene el Estado local, como el tema en debate de cambios en el COT, motivada ahora por la crisis económica pero con un tiempo mayor podría buscarse una articulación ya que un sistema de estas características daría una matriz de desarrollo urbano bastante diferente a la que hoy tenemos. En cuanto a la accesibilidad, hemos visto que están tomadas en cuenta los postulados de accesibilidad universal, rescatadas como un conjunto de características que debe disponer el Estado y que los entornos tengan en cuenta los distintos circuitos que deben atravesar los usuarios, que todos estos circuitos sean accesibles para lograr estas nuevas estaciones de transferencia propuestas. Con relación a los vehículos, notamos que para los vehículos de piso bajo las empresas tendrían 16 años para completar el 100% de las unidades con estas características de accesibilidad; creemos que ese tiempo es demasiado excesivo y debiera acelerarse ese plazo. También hemos escuchado mucho los problemas que hay en la periferia del Partido con las frecuencias de los servicios y la necesidad de acompañar todo este plan con mejoras del espacio público (calles, alumbrado, etc) que deberían acompañar este tipo de políticas. El Colegio, a través de los consultorios barriales, tomamos cuenta de estos reclamos a través de los vecinos no representados por las asociaciones de fomento. Otro tema es que el pliego no establece en forma precisa la ubicación de las tres estaciones de transferencia, creemos que en ese punto habría que especificar un poco más. Por otra parte, el pliego menciona la posibilidad de un llamado a concurso internacional de proyectos y pensamos que esto no debería ser una posibilidad sino una condición y que el concurso podría ser

nacional, lo que garantizaría la mejor solución posible, un sistema transparente y muy visible para controlar por todo el mundo. Escuché muchas exposiciones refiriéndose al período tan largo de 27 años de concesión, en lo personal creo que el tiempo de la licitación debe tener que ver con la ecuación económica, probablemente un período más corto daría un boleto más caro, pero no es un tema en el cual nosotros podamos opinar con certeza. Lo que sí creo que las herramientas modernas de planificación deben ser entendidas como procesos y no como elementos terminados. Debiera haber muchas cláusulas que permitan que esto se vaya adaptando en el tiempo y no impedir que el período de adjudicación sea un período largo que debe ser favorable a los costos. Agradezco a todos los presentes haberse quedado hasta esta hora y haber tenido paciencia. Muchas gracias.

**Sr. Neme:** Muchísimas gracias a los vecinos y vecinas que participaron en esta Audiencia Pública, cuyo objetivo fue justamente escuchar sus inquietudes, creo que hay concejales que quieren hacer uso de la palabra. Concejel Amalfitano.

**Sr. Amalfitano:** Gracias, buenas tardes. Fundamentalmente gracias por la participación de tantos vecinos y vecinas. Voy a empezar por un fracaso mío, que es que le voy a pedir a Carlos que me ponga el cronómetro como se lo pusieron a todos los expositores y seguramente no voy a poder cumplir con el tiempo establecido de tres minutos. Esa presión que recibió cada uno de los expositores con los tres minutos, en los que había problemas de conectividad y por ahí no podían redondear su idea, y yo debería estar en las mismas condiciones. Voy a tratar de hacerlo pero parto de un fracaso porque voy a tratar de resumir algo del descontento que hoy se expresó aquí. Ese fracaso es mío pero sí hay un gran logro y mérito de nuestra ciudadanía porque se empoderó, porque entendió, porque leyó, porque se preparó, porque sabe mejor que nadie de las carencias del servicio de transporte público de pasajeros aquí en Mar del Plata y enseguida entendió que esas carencias se prolongarán y profundizarán con el pliego de transporte que se presentó con este Ejecutivo. El transporte de Montenegro es nada más y nada menos que la continuidad de lo que hoy sufren los vecinos y vecinas de General Pueyrredon y hoy quedó claramente expresado el No rotundo de nuestra comunidad a esta propuesta, a este pliego del transporte. ¿Por qué lo personalizo y digo “el transporte de Montenegro”? Porque tiene nombre y apellido, porque la anterior gestión de Cambiemos en Mar del Plata tuvo la oportunidad de hacer un nuevo pliego y no lo hizo y esta gestión de Cambiemos tuvo un año para hacer un nuevo pliego realmente virtuoso, que pudiera cambiar los recorridos, las frecuencias, las dificultades que tiene nuestra gente, y no lo logró. Quedó expresado ese descontento claramente en esta Audiencia Pública. El Intendente pretende perpetuar estas deficiencias de recorridos, de frecuencias, reiteradamente expresadas desde distintos barrios, por 27 años. Fueron valiosos los aportes en esta Audiencia y también los testimonios concretos de trabajadores de la salud, de la educación, de espacios ambientalistas, de colegios profesionales, de centrales obreras, colectivos vinculados a cuestiones de género y diversidad, gente de la Universidad. La pregunta es cómo y cuánto de estos aportes tan valiosos, de tanto conocimiento y empoderamiento de nuestra comunidad –que nos conmueve- se volcará en el pliego del servicio público de transporte. ¿Cuánto tiempo se tomarán para analizar estos aportes que surgieron a lo largo de este mes en las reuniones de Comisión? ¿Cuánto tiempo se tomarán Movilidad Urbana y la Intendencia de Montenegro después de un año que tuvo para hacer un pliego a favor de la gente para escuchar a la gente y que no sea simplemente un momento de catarsis? El jefe comunal, elegido democráticamente, prometió llegar a ese lugar que hoy ocupa sin compromisos para romper estructuras de poder establecidas por años en Mar del Plata, lo dijo también el 1º de marzo del año pasado y tuvo un año para elaborar un real cambio estructural en un problema crucial para General Pueyrredon desde hace muchos años. Esa palabra “cambio” –de la que tanto se hace bandera- una vez más no existe. Lo que pedimos ahora es que se tome el tiempo necesario para atender estos problemas concretos que presentaron nuestros vecinos y vecinas, problemas que quedaron evidenciados que no están resueltos en este pliego. ¿Qué es lo que tiene de novedoso este pliego? De entrada, la línea anular, que sólo abarca el 2,67% de los kilómetros que recorre el sistema en todo el Partido de General Pueyrredon. Accesibilidad con piso bajo, sólo al comienzo para las unidades de ese 2,67% del total de kilómetros del sistema. Tres rondines nuevos. Veinticuatro paradas a construirse en doce años. Ninguna precisión sobre refugios en nuestros barrios (algunos los pedimos en proyectos ya antes de invierno para algunos barrios que todavía no fueron construidos). Estas son las novedades que se presentarían hoy si el pliego nuevo se pusiera en marcha. Después sí se habla de tres estaciones terminales, que no sabemos dónde estarán, cuáles serán las tierras, cuánto costarán, cuál es el plan de inversión, cómo afectará esa inversión al costo del boleto (tal cual lo admitieron los expertos de la UNMdP, que han hecho un gran trabajo) pero no lo sabemos el plan de inversiones para esas tres estaciones porque no está incluido en el pliego. Lo estructural, lo que el Intendente Montenegro dijo que iba a cambiar en muchas cosas en Mar del Plata, no cambia: las frecuencias, los recorridos y los problemas que sufren los usuarios del transporte público. El colectivo que no llega a tu casa hoy, no va a llegar tampoco mañana con el nuevo pliego. Claramente, las frecuencias nocturnas que no existen seguirán sin existir. Pablo, del barrio Las Heras, se quejó que entre las 4 y las 6 de la mañana sólo hay cuatro frecuencias para los que van a trabajar al Puerto; la mala noticia es que el transporte de Montenegro propone tres frecuencias, es decir, una menos, en el nuevo pliego. Liliana, del barrio Antártida, cuenta que para llegar al Puerto, al HIGA o al centro debe tomar tres colectivos; con el transporte de Montenegro seguirá con el mismo problema. Hoy un trabajador del Parque Industrial en horario nocturno no puede llegar a su trabajo en el transporte público; en la gestión Montenegro, si se aprueba este nuevo pliego, si no se toman los aportes de los vecinos, va a pasar una sola vez entre las diez de la noche y las cinco de la madrugada. Juan nos contó el problema de los vecinos de La Gloria de la Peregrina, Santa Paula, El Paraíso, que pidieron mejorar los recorridos y aumentar las frecuencias; la respuesta es no, en este pliego no están esas respuestas. Eva, de Playa Los Lobos, nos contó que hay escasas frecuencias nocturnas y que en algunos casos se tienen que quedar a dormir en el centro y no pueden volver a sus hogares; lamentablemente le tenemos que decir a Eva que se va a tener que seguir quedando en el centro porque las frecuencias son prácticamente las mismas en el sur. Hay cientos de ejemplos que surgen del estudio que hicieron nuestros vecinos y vecinas. Hoy hubo un No rotundo al transporte de Montenegro. Habrá de ver cómo, cuándo, de qué forma, se tomará nota si es que finalmente

se volcará el aporte de la comunidad. Gracias y perdonen por el fracaso mío de no poder hacer lo que con mucho esfuerzo hicieron nuestros vecinos y vecinas en tres minutos de redondear sus ideas a pesar de los problemas de conectividad.

**Sr. Presidente:** Quiero hacer mención que esta Audiencia se llevó a cabo en base a la Ordenanza 12.336, que en su artículo 20º establece: “Los concejales del Partido de General Pueyrredon, el Defensor del Pueblo, los funcionarios del Departamento Ejecutivo, participantes en la Audiencia Pública, podrán intervenir para formular las aclaraciones que consideren pertinentes en cualquier etapa de la Audiencia Pública, haciendo uso de la palabra por el tiempo máximo de cinco minutos en cada intervención”. El artículo 21º dice: “Al inicio de la Audiencia, previo a toda intervención, el presidente anunciará las reglas”. O sea, que trabajamos en base a reglamento. Si no le gusta, puede cambiar la Ordenanza.

**Sr. Amalfitano:** Perdón. No es que no me gusta, la verdad que no le gusta a la ciudadanía ...

**Sr. Neme:** ¿Se cercenó algún uso de la palabra?

**Sr. Amalfitano:** La ciudadanía se expresó y no de la mejor manera o de la manera más conveniente ...

**Sr. Neme:** Esa es una visión suya. Acá no se cercenó ninguna palabra.

**Sr. Amalfitano:** A los tres minutos se les avisaba y de esos tres minutos por ahí en dos minutos no podían expresarse porque no había buena conectividad.

**Sr. Neme:** Muchísimas personas hablaron más de cinco minutos, concejal, y se trató de llevar de la mejor forma y con la herramienta tecnológica que tenemos en base a una circunstancia coyuntural que usted la conoce muy bien.

**Sr. Amalfitano:** Lo que esperamos es que los funcionarios van a hacer el esfuerzo para contestar todos los reclamos y, sobre todo, tomarse el trabajo para volcar los aportes que hicieron nuestros vecinos y vecinas. Gracias.

**Sr. Neme:** No dudo de eso. Concejal Gonzalorena.

**Sra. Gonzalorena:** Gracias. En principio, quiero poner de manifiesto la importancia que tiene escuchar a los vecinos, sean de la ideología que fueren, para conocer todas las problemáticas de los barrios y entiendo que eso tiene que ver con fortalecer desde lo constructivo. En particular, voy a reiterar algo en lo que vengo trabajando desde hace un año, que es con respecto a las personas con discapacidad. Lo que se está planteando acá es totalmente constructivo y es muy sano para esta sociedad porque si bien es una minoría de toda la sociedad eso implica se traslada. Si pensamos en las propuestas que nos hacen las personas con discapacidad que tienen dificultades para trasladarse, estaríamos pensando en toda la comunidad. Eso se traslada a los adultos mayores, a las mujeres con niños e inclusive al turista. Esta Audiencia debe servir para eso, para volcar todas propuestas constructivas y no el planteo de un No rotundo, como he escuchado.

**Sr. Presidente:** Concejal Gutiérrez.

**Sr. Gutiérrez:** Primero, celebrar la realización de la Audiencia; creo que le hace bien al Concejo Deliberante que 220 personas se hayan anotado y hayan podido expresar lo que cada uno de nosotros pueda llegar a entender. Hoy el Ejecutivo, a través de la presencia sobre todo del Secretario de Gobierno Santiago Bonifatti ha tomado nota de lo sucedido hoy. En términos personales y colectivos de nuestro bloque, pocas instancias se han dado a lo largo de los casi siete años y medio que tengo como concejal de que haya tanta participación y eso es algo para celebrar. Luego se podrán llevar adelante las discusiones políticas pero lo primero que hay que celebrar es eso. En estas siete horas he salido dos o tres veces y todas las intervenciones que escuché han tenido una parte de aporte, es decir, que uno se exprese en contra de algo es un aporte, por ejemplo decir que los 25 años de concesión no lo estamos viendo bien quizás es algo para tomar y repensarlo. Creo que es muy difícil que tantas personas se hayan puesto de acuerdo o coordinado para que todos tengan una misma mirada; la verdad que un alto porcentaje dijo esto, un alto porcentaje habló de la cuestión monopólica, un alto porcentaje habló de los controles y del servicio en sí. Una particularidad que hablábamos en nuestro bloque es la alta participación de vecinos y vecinas de las zonas más alejadas del Partido de General Pueyrredon (de los barrios aledaños a las rutas 2, 88, 226 y 11) expresando la necesidad de tener un servicio distinto al que tienen hoy y al que se está viendo en el pliego. Me parece que más allá de lo que menciona mi compañero Vito Amalfitano –en lo que estoy completamente de acuerdo– hay un pedido concreto de revisión porque el actual servicio no complace y el que viene, por lo menos en este primer tiempo, se están viendo cuestiones casi similares. Creo que lo más importante del día de hoy es que nos llevamos mucha tarea para nuestro hogar, ustedes desde el oficialismo y nosotros desde la oposición porque este pliego presentado por el Intendente Montenegro tal como está planteado no estaría dando las respuestas que estamos buscando. Siempre lo dijimos y lo venimos diciendo cada vez con más fuerza, quince años esperamos todos discutir este pliego porque el que pasó era para ese modelo de ciudad y el que viene tiene que ser para otra ciudad. Nosotros no queremos un servicio de transporte de élite, que salga \$100; todo lo contrario, necesitamos un servicio de transporte que dé respuestas efectivas al vecino y vecina en su traslado y al bolsillo del trabajador, del jubilado, del estudiante y de todos aquellos que utilizan el transporte urbano de pasajeros.

**Sr. Presidente:** Concejal Rodríguez.

**Sr. Rodríguez:** Gracias. Al igual que mis compañeros, yo subiría más la expresión de lo que ha pasado hoy; uno que tiene más años y ha pasado por otras circunstancias similares puedo decir que no se visto algún antecedente de estas características. No sólo por la cantidad de gente que ha opinado, ni por las seis o siete horas que llevamos de Audiencia, sino porque es maravilloso que haya una ciudadanía que se quiera expresar y que no simplifique -como muchas veces nos puede haber pasado incluso a nosotros- en un planteo ideológico o político. Acá hemos hablado del pliego, hemos hablado de las necesidades que tiene la gente de que el pliego tenga determinadas características. Por eso esta ha sido una jornada llamativa, brillante y se enmarca en algo que hemos planteado en otras oportunidades: este es el momento, esta es la gran oportunidad que tenemos. Estuvieron anotadas más de 200 personas, han hablado más de 100, llevamos entre seis y siete horas de Audiencia, yo les decía días pasados que tenía entre 20 y 30 páginas con críticas, sucesos, notificaciones periodísticas, en los últimos quince años. ¿No nos alcanza todo esto que pasó hoy, más estos antecedentes que los que tienen experiencia y años como yo saben que pasó? Hubo hechos judiciales, ¿para qué vamos a tirar más del piolín de lo que el piolín da? Hay una realidad que es evidente y que nos debe llamar a la reflexión; no podemos algo que verdaderamente no nos va a llevar a buen puerto. Obviamente, más de uno pueda decir que es casi un deseo que le vaya mal a este gobierno; bajo ningún punto de vista. Hay una frase que ha quedado en la historia de la Argentina y es aquella que dice “un viejo adversario viene a despedir a un amigo” cuando Balbín, ante el cuerpo del general Perón fue a su despedida y dio un discurso. Con mucha menos ambición, plantearía lo mismo con los colegas de Cambiemos: no cometan el error de forzar una situación que no va a salir bien porque no está bien encaminada. Quiero reflexionar sobre algo que no se profundiza y es el tema del adjudicatario. Como dije el otro día, es el tema de quien es el que verdaderamente tiene el poder después que la concesión está firmada. Reconozcamos que el poder político fue débil ante el poder económico en este último pliego. Esa es la experiencia vivida; si no, no pasaría lo que pasó y no hubiéramos escuchado las quejas que escuchamos. Ante la circunstancia que tenemos, revisemos. Nosotros, como espacio político, tenemos preparadas propuestas antimonopólicas, propuestas de que hay absolutamente posibilidades ciertas y legales de achicar los años, que varios hoy han expresado su oposición. Están las circunstancias para poder reunirse, hablar, discutir y llevarlo adelante. Siempre nos ufanamos de hablar de las políticas de Estado y esa es una gran oportunidad en un momento muy difícil de nuestra ciudad, es el momento preciso de ponerse de acuerdo, escuchar a la gente porque esto es lo que se necesita y a mí me queda una enseñanza más en el día de hoy. Evidentemente, por más que haya sido dentro del Reglamento y de lo que corresponde, estos llamados a la discusión general, a la participación general, no están preparados para las necesidades que existen. Esto no puede funcionar de esta manera, tres minutos es un tiempo muy corto como para que haya un debate, se necesita mucho más tiempo para discutir un pliego que permita el mano a mano entre los sectores y las instituciones. Evidentemente este es un método de gobierno. Nosotros acompañamos desde siempre la caracterización de que debe intervenir el pueblo organizado en las discusiones comunitarias. Pido que tengamos conciencia política de lo que está sucediendo y de lo que puede suceder y nos sentemos a debatir este pliego nuevamente. Gracias.

**Sr. Neme:** Concejal Baragiola.

**Sra. Baragiola:** Gracias. La verdad que mucho de lo que acá se ha dicho hay que resaltar varias cuestiones. En primer lugar, la posibilidad de escuchar a los vecinos, algunos en forma particular y otros en representaciones de organizaciones e instituciones, todos ellos comprometidos en la vida activa de sus barrios. Hubo varios aportes, desde el que generó una mera crítica, desde el que volcó una necesidad y desde el que a través de su mirada hace planteos que uno tiene que tomarlos, analizarlos y buscar cómo se pueden incluir para mejorar este pliego enviado al Concejo Deliberante. Hace varias semanas que venimos escuchando a otros vecinos e instituciones, que hoy no participo de esta Audiencia pero que sí han dejado sentado lo que opinan. Se han ido incluyendo distintos puntos de vista, desde la cuestión de género hasta el tema de discapacidad, teniendo en cuenta que se trata de un servicio público y que estas empresas que se puedan presentar en esta licitación también son proveedoras del Estado, por lo que les corresponde la misma ley que le corresponde cumplir al Estado en lo referente a cupos laborales, cuestión de accesibilidad, etc. Esto lo vamos a plantear firmemente para tratar de redondearlo y que cada uno se sienta parte de este sistema. Desde la mirada legal se ha pedido un informe a Legal y Técnica del Municipio y que lo trabajaremos una vez que esté en las Comisiones. Se ha pedido la mirada de áreas de Obras porque surgió lo que tiene que ver con la inversión en las terminales. Escucho algunos planteos con los cuales me permito no coincidir cuando hablan de pisos bajos en toda la flora para todo el Partido de General Pueyrredon de entrada. Eso incrementa todo por la inversión que implica y por eso se estipula un plazo en el pliego en el transcurso del cual se irán incluyendo estas unidades. Tengo una mirada que en el momento que llegue el debate en sí en la Comisión voy a expresarla; hay algunos puntos que plantean algunos concejales que genera una situación en la que el bolsillo del usuario se va a ver golpeado severamente. Lo que quiero es que tratemos de trabajar, debatamos para mejorar. Hay una cuestión legal que tiene que ver con el cumplimiento de tiempos y formas para los llamados a licitación de lo que deberá ser la próxima licitación del transporte. Entiendo que haya algunos que tal vez tengan esperanza para el 2023 y puedan hablar de algún tipo de prórroga, pero la realidad es que hoy estamos hablando de un pliego y dentro del tiempo que tengamos para trabajar ese pliego es lo que queremos hacer. Queremos cumplir con los tiempos, lo queremos hacer entre todos y por eso esta Audiencia. No me quiero extender, quiero respetar los mismos tiempos que tuvieron los vecinos para expresarse, respetando la reglamentación por la cual se convocó a esta Audiencia. Agradecerles al Secretario de Gobierno Santiago Bonifatti, al Subsecretario Dante Galván y a todo su equipo a que estén abiertos al debate y ver cómo podemos ir encuadrando muchas de las cosas que hoy se vertieron por parte de los vecinos; entiendo que hay cuestiones de recorridos y demás que son para seguir conversando. Gracias.

**Sr. Neme:** Concejal De la Torre.

**Sra. De la Torre:** Gracias. Al día de la fecha, 4 de febrero de 2021, no ha sido incorporada ninguna modificación a la propuesta original presentada por el Departamento Ejecutivo, por lo tanto considero que debería revisarse cuando se habla de esas modificaciones supuestamente tenidas en cuenta después de tanto tiempo de debate. Lo único que quería agregar es que creo que la vieja política ha demostrado con creces que no saben, no quieren o no pueden gobernar para el bien de los marplatenses y batanenses. Por eso creo que es tiempo de hacer las cosas distinto.

**Sr. Neme:** Le cedemos el uso de la palabra el Secretario de Gobierno, Santiago Bonifatti.

**Sr. Bonifatti:** Buenas tardes nuevamente a todos y todas. En primer lugar, agradecerla a todos los vecinos y vecinas de General Pueyrredon que han participado de esta Audiencia Pública, que se han tomado un tiempo en sus días de trabajo o de estudio o de recreación para ser parte de este proceso tan importante que hemos encarado durante 2020 y en lo que va de este 2021. Agradecerles porque creo que se puede coincidir o no con algunas opiniones pero sin duda alguna que no hay otra forma de llevar adelante estas expresiones que en el marco del respeto, en el marco de escucharse y de participación, que es lo que hemos intentado garantizar desde el primer momento. Este proceso de discusión pública, que para nosotros comenzó en el mes de junio y que tuvo su fase de debate legislativo a partir de la llegada del pliego llegó al Concejo Deliberante a fines de diciembre, tenía como objetivo de quienes integramos el gobierno de Guillermo Montenegro el poder escucharla mayor cantidad de opiniones sobre futuro sistema de transporte urbano de pasajeros. No hay otra forma de escuchar que generando los ámbitos de participación, por eso me alegré mucho de poder volver a ver por segunda, tercera, cuarta o quinta vez a muchos vecinos e instituciones en esta Audiencia Pública. En primer lugar, tuvimos reuniones informativas; no había forma de que pudiéramos dar a conocer el sistema que estamos proponiendo si no lo contábamos. Luego, hubo primeras devoluciones, que tenía que ver con la información que se tenía. Luego, con el pliego presentado, hubo más información, más opiniones y más devoluciones. Así que quiero volver a agradecer a todos los vecinos que habiendo leído el pliego se han tomado el trabajo de hacer aportes, que pondremos arriba de la mesa de análisis del SITU. También le quiero agradecer al vecino que tal vez no tuvo el tiempo ni el acceso a estudiar el pliego pero que sin embargo vino acá y dijo “me parece que lo que hay que hacer es esto” y aún desde algún grado de desinformación en algunos temas –dicho con el mayor respeto- hicieron pública su opinión. Quiero decirles a muchos de los vecinos que participaron hoy que bastante de lo que pidieron está contemplado en el pliego. Tal vez habría que hacer un listado de uno por uno y poder responder a cada una de las cosas y coincidimos también en que el actual sistema de transporte público de pasajeros necesitaba cambios. Por eso los proponemos. Coincidimos en varios de los análisis planteados, ni hablar que es muy complejo disociar la opinión que uno tiene de muchos años del transporte con la que uno tiene actualmente en un marco de pandemia y con todas las restricciones que estamos viviendo, con lo que se desaconseja en cuanto al uso del transporte público, la caída de pasajeros, la disminución de frecuencias y todo lo que viene relacionado a vivir en pandemia; ni hablar lo complejo que ha sido para las empresas turísticas, para los comerciantes, para los gastronómicos, para todo el empresariado y el comercio en general atravesar la pandemia y cómo todos hemos intentado comprender este marco y tomar medidas para acompañar y auxiliar este proceso. Esta Audiencia Pública nos deja trabajo, sin duda alguna, para evaluar qué cosas podremos incorporar, qué cosas deben ser incorporadas, qué cosas pensábamos nosotros que estaban claras y sin embargo han sido solicitadas reiteradamente, con lo cual, evidentemente, hay cosas que tenemos que aclarar mejor. Porque nosotros pensamos que cuando nos dicen sobre determinadas cuestiones estaban en el pliego y evidentemente no es comprendido de esta manera. Me parece que deberemos mejorar algunas redacciones y también habrá incorporaciones al pliego porque para eso es que atravesamos este proceso participativo y nos tomaremos el tiempo que sea necesario porque si pedimos esta Audiencia Pública, si la acordamos en un marco de trabajo, fue justamente para venir a escuchar y ver qué podemos modificar. Sin duda también que hemos diseñado un sistema, que tiene sus particularidades y complejidades y que es parte de una propuesta, que tal vez no a todos satisfaga y haya otros sistemas posibles. Bueno, el gobierno que integramos ha decidido por una propuesta, habrá otras. Sin duda alguna, y en base a discusiones sobre modelos, podemos tener diferencias, podremos disentir. Uno de los estudiantes decía “acá se comienza a construir democracia”, yo digo que acá no se comienza, acá se continúa en una militancia que a muchos nos ha llevado 25 años de nuestra vida. La verdad es que también se construye democracia en disidencia o no coincidiendo. Por eso para nosotros, volver a hacer el ejercicio de destacar cuáles son los rasgos del sistema, cuáles son aquellas cosas que cambian, cuán transformador es, sería muy extenso y no quiero ocupar más del tiempo que han utilizado cada uno de los vecinos, pero claramente esta es una propuesta transformadora, innovadora, trasgresora y es una propuesta que poco tiene de conservadora. Las explicaciones sobre algunas de las dudas las volveremos a dar y las damos pero nos vamos a dar también el tiempo de poder presentar algunas modificaciones y venir a discutir nuevamente al Concejo Deliberante, si se nos invita. Yo escuchaba a algunos vecinos decir “esta información no se tiene”, “nos falta tal información”, bueno, vamos a poner la información y vamos a provocar algún grado de discusión porque si la información no ha llegado, no está completa, tal vez la discusión se nos dé injusta porque hay gente que cuenta con menos información y nosotros, si hemos intentado algo en este proceso, es garantizar la participación, los espacios de las instituciones, de los vecinos, incluso de emergentes como los CBE que este año han sido tan importantes en el sostén de muchas cuestiones que tienen que ver con la vida pública. Respetamos todas las opiniones, no las compartimos pero las respetamos, y entendemos que si alguien quiere expresarse de una determinada manera en el pliego y sobre el sistema es absolutamente válido. Quiero dejar muy en claro que no vamos a convalidar muchas de las opiniones y, al igual que Liliana, creo que las voces de los vecinos no se dan en rechazo, se dan en reclamo y también en aportes. Marcos lo decía en su intervención y me quedo con esas cosas. La verdad que la interpretación general de la voz de los vecinos no sé si nos corresponde a nosotros en general o en particular pero sin duda que podamos hacer interpretaciones. Por último, quiero mencionar algunas cuestiones. El pliego y el sistema que está pensado tienen razones para muchas de sus decisiones; puede ser que no se compartan esas razones y, por ende, no se

comparta el sistema. Es un sistema que, como todo sistema, requiere de una cantidad de elementos que juegan en un conjunto para permitir un funcionamiento, al igual que cualquier otro sistema. Cuando uno modifica muchas partes del sistema en realidad lo que está creando es otro sistema. Esto hay que saberlo y tal vez sea de la opinión de muchos de los aquí presentes la creación de otro sistema. Nosotros hemos presentado el SITU porque creemos que es la mejor propuesta de transformación del sistema de transporte público de pasajeros para General Pueyrredon; una propuesta de 20 años que va a generar una calidad de servicio muy superior a la que se tiene. Es la primera vez en muchos años que se empoderar al usuario de la manera que se lo hace y que le da herramientas a la administración pública como nunca ha tenido. Esto es lo que nosotros pensamos. El día de hoy ha sido un día de mucha escucha, de tomar nota y ya tendremos oportunidad de hacer devoluciones al respecto. Con esto quería sintetizar la opinión del equipo técnico, darnos lugar al trabajo y luego por supuesto haremos una devolución en el particular de cada uno de los temas. Muchísimas gracias a todos.

**Sr. Neme:** Muchas gracias, damos por finalizada la Audiencia Pública. Gracias a todos los que participaron, concejales y principalmente a todos los vecinos que participaron.

*-Es la hora 18:38*