

REESTRUCTURACIÓN SERVICIO DE TRANSPORTE

6/6/00

Sr. Salas: Les agradecemos la presencia. Les pedimos disculpas porque en realidad llamamos a esta especie de audiencia pública a las apuradas, porque ustedes sabrán que se está tomando una determinación en el Concejo Deliberante que a nosotros nos parece desde un punto de vista muy importante y desde otro punto de vista muy grave, que es reestructurar el sistema de transporte. Y en esta misma mesa en una reunión conjunta de tres Comisiones, que se realizó el día viernes, se aprobó el pliego de licitación. Y en ese momento nuestro bloque se reunió, hicimos un comunicado donde convocábamos a las instituciones intermedias, fundamentalmente porque creemos que –incluso esto figura en la Constitución Nacional, que dice claramente que cuando se concede un servicio público, la obligación del poder político es llamar a audiencia pública-. Y lamentablemente creo que a ustedes se los ha convocado muchas veces, y hace muy pocos días tuvimos una reunión –incluso más multitudinaria que ésta- en esta crisis, que nosotros llamamos “la crisis de los seis días”, y creo que en la última reunión que hicimos en esta mesa se dijo que acá se escuchó a todas las instituciones. Nosotros creemos que se les prestó el oído pero no se los escuchó, porque aquí hubo muchas instituciones intermedias que acercaron sus inquietudes, y creo que esas inquietudes no han sido tomadas en cuenta en las medidas que se van a tomar en el día de hoy, pero más allá de la opinión que nosotros podamos tener, que seguramente la vamos a exponer durante esta reunión, fundamentalmente queríamos escuchar la opinión de ustedes, incluso de aquellos que están de acuerdo con este pliego de licitación. Nosotros a las apuradas hemos invitado a todas las sociedades de fomento que figuran en la guía institucional, no nos hemos fijado si esa sociedad de fomento está a favor o en contra de este proceso licitatorio, así que fundamentalmente nos gustaría en el día de hoy escuchar la opinión de todos ustedes, porque ya les digo, se está tomando una decisión que creo que va a poner en riesgo el futuro o trece años de futuro de los usuarios del transporte de la ciudad de Mar del Plata, que seguramente van a estar probablemente mejor representados por ustedes que por los que tenemos alguna responsabilidad en la política un poco mayor. Nosotros siempre hemos intentado desde nuestro bloque defender al usuario, siempre hemos intentado aplicar un sistema que sea lo más equitativo posible, hoy en día, y yo por eso también diría que les agradezco el esfuerzo que hicieron en estos seis días, ya casi diría que está asumido hasta culturalmente en la ciudad de Mar del Plata, que el mejor sistema es un sistema de pago por kilómetros. Y a mi me gustaría respecto de ese tema contar una anécdota. En febrero del '96, cuando nuestro bloque propuso el pago por kilómetro, la mayoría de la gente se reía, decía que esto era un sueño de trasnochados como nosotros, que no se podía aplicar, y por suerte vemos que esa metodología ha sido asumida incluso por aquellos a los cuales este sistema perverso de boleto cortado, beneficiaba. Así que fundamentalmente la idea de invitarlos el día de hoy y también por supuesto invitarlos a todos ustedes a participar por la positiva o por la negativa el día jueves, donde creemos que se va a tomar una decisión que va a ser irreversible por trece años, se va a conceder un servicio que debe ser el más grande que puede conceder la ciudad de Mar del Plata, o sea el poder político, por una cifra superior a los mil millones de pesos, y creemos que es fundamental poder escucharlos a todos en el día de hoy, poder escuchar la opinión de ustedes, saber si realmente conocen en profundidad el sistema que se está proponiendo, y

saber también tanto la opinión de aquellos que no estén de acuerdo y escuchar la opinión de aquellos que creen que el paso que se va a dar el día jueves va a ser un paso positivo. Así que para ordenar la reunión, yo además de presentar esta audiencia, voy a hacer un Orden del Día, les voy a ir dando la palabra, y por supuesto también va haber participación de los concejales que me rodean en este momento y agradezco también la presencia de los concejales de Acción Marplatense, nosotros para el día de hoy desde nuestro bloque habíamos invitado a todos los concejales para que participaran de esta audiencia pública, que para nosotros lo es, a pesar que se llamó a las apuradas, pero que para nosotros lo es, fundamentalmente por la presencia de todos ustedes. Así que yo dejaría abierta la reunión, y les pediría que para que nos ordenemos, se anoten en el uso de la palabra. Mónica Felices, tiene la palabra.

Sra. Mónica Felices: La consulta viene porque yo creo que hay muchas sociedades de fomento que en estos días han tratado de ver cuales serían los recorridos de lo que se está llamando como reestructuración. Nosotros conseguimos desde nuestra entidad que nos dieran hoy, consultamos sobre la empresa Peralta Ramos, que es hoy la que entra al barrio, consultábamos como quedábamos después de esto que se presentaba, y vemos con asombro, o no tanto porque siempre nos pasa lo mismo, que no existimos. Yo quisiera preguntarles, después de una lucha de un expediente que existe en la Municipalidad que existe en la Comisión de Transporte donde nos hemos presentado, el barrio Hipódromo paga 0,30 centavos para llegar de la calle Salvador Rivas hasta Carrillo, que sería el lugar el de la Peralta Ramos, hace transbordo, lo hizo toda la vida, o sea que a los vecinos de mi barrio les sale 0,95 centavos recorrer la ciudad, con una frecuencia cada una hora en la mayoría del día, cada media en horario de escuela, con frecuencia que no existió nunca después de las once de la noche, en nuestro barrio la gente no tiene la forma de volver a su casa después de su trabajo porque no tiene micro. La respuesta de estos años fue: “Cuando llegue la reestructuración a ustedes se les acaba el problema”. Yo les vengo a preguntar hoy, están ustedes, me gustaría que hubiesen estado todos los concejales, ¿cuál es la seriedad de haber dejado de lado un barrio, o si no existe? -porque no hay reforma para nuestro barrio-, nos indica que durante estos trece años que pretenden licitar, nos vamos a quedar tan mal como estamos hasta ahora, o peor.

Sr. Salas: Me gustaría que le cuentes a la gente que es lo va a ocurrir con el barrio de ustedes, hasta donde llegaría el micro.

Sra. Felices: El barrio nuestro según lo que estuve mirando en este esquema de reestructuración, no existe por la empresa que hoy nos atiende, sí existiría por la calle Colón hasta la calle Tarantino. Calle Tarantino y Colón, significa que la gente tendría que caminar hasta la calle Juan B. Justo para llegar a la punta de nuestro barrio y caminar quince cuadras más para el fondo, un barrio de cuarenta y cinco manzanas, donde no hay luz, hay asentamientos y no existe la seguridad. Entonces si ésta es la seriedad con que se viene tratando la reestructuración del transporte, como entidad pedimos respuesta porque nosotros -aparte no entiendo una licitación sin una reestructuración- no estamos en el esquema municipal y vamos a pedir estar porque esto es para anularlo, para arruinarle la vida a la gente. Creo que si se han convocado los concejales en su momento, esto lo tienen que saber, no sé si otro barrio estará en la misma situación, pero nosotros sabemos que no existimos para la Municipalidad. Gracias.

Sr. Salas: Señor Sebastián Luque, tiene la palabra.

Sr. Sebastián Luque: Soy del barrio Tulsa. No pertenezco a ninguna institución de las cuales ustedes sí pertenecen. Mi trabajo es un poco autodidacta al respecto. Y llevo de análisis sobre este tema alrededor de diez años. En el año '90 empezamos con mi padre a pensar una alternativa para que el transporte fuera útil a aquellos que lo necesitan. Entendemos para empezar que es muy importante que la comuna licite un servicio de transporte, que le pueda dar la oportunidad a todos para que puedan llegar a cualquier destino en forma ágil y rápida. Actualmente se dan distintas alternativas que a ninguno prácticamente le sirven, y después de un estudio que hemos realizado –humilde y pequeño– como resultado que son aquellos clientes o usuarios de transporte, aquellos que no le queda ninguna otra alternativa. Esto creo que es claro. Hoy por hoy, quienes tienen que ir a trabajar o tienen que cumplir con sus tareas cotidianas, el colectivo les resulta generalmente muy inútil, y salvo aquellos –que repito– no tienen ninguna otra alternativa, buscan la forma de acercarse hasta las paradas o caminar las cuadras que sean necesarias. Creo que toda esta discusión tiene que ser muy útil, tiene que llevar como fundamental aspecto, el hecho de poder pensarlo de nuevo al sistema, no sirve trabajar sobre lo que ya hemos visto años anteriores y sobre todo lo que conocemos al respecto, y entiendo que la gente de los barrios más alejados de la ciudad tengan una inquietud y una preocupación muy grande. Por eso creo que no se trata simplemente de discutir qué está pasando, cómo lo están haciendo, o qué es lo que va a quedar de esto, sino pensar seriamente un nuevo sistema de transporte, que dé la oportunidad a aquellos clientes de usar el servicio de transporte como alternativa y poder dejar el auto en su casa, o la bicicleta o la moto, o dejar de caminar las cuadras que caminan. Me presencia acá es un poco prematura, yo todavía no he tenido contacto con ninguno de los concejales que acá están presentes ni con ninguno de ustedes, pienso que posteriormente de esta reunión podemos profundizar sobre este tema. Yo he hecho un trabajo en forma sintética que se lo presenté al ingeniero Salas, recién, no ha tenido tiempo de verlo, pero habla un poco de cual es la idea y de que forma poder llevar adelante un nuevo sistema que dé la posibilidad a todos nosotros de poder usar un servicio práctico y accesible, por supuesto con un precio lógico y no con los precios que se dan hoy en la ciudad. Sobre este tema creo que no vale la pena entrar en detalles, si por ahí la discusión lo lleva con todo gusto, pero no quiero demorar mucho mi participación en esto, sí profundizar esto más adelante, y pensemos que todo este debate, esta charla, apunte a esto, a pensar y a crear un nuevo servicio, un nuevo sistema que solucione en forma integral los problemas de la gente y no en forma particular o en forma esporádica. Simplemente quería hacer este comentario, y poder seguir charlando sobre esto.

Sr. Salas: Señor Marino, tiene la palabra.

Sr. Marino: Soy de la Sociedad de Fomento Belisario Roldán. Si bien a nosotros la reestructuración no nos va a afectar, vamos a acompañar todo lo que salga de aquí, y vemos que a veces hemos sido convocados como para usarnos a todos los fomentistas, porque cuando nosotros traemos un problema con el transporte, la Municipalidad o los funcionarios no existen. Y digo esto porque nosotros ya tenemos la reestructuración –aunque a nosotros no nos afecta– hace seis días que tenemos un paro de choferes, que están en la calle 182 y Alvarado. Por todos los medios hemos pedido a la Municipalidad que el

recorrido llegue hasta su cabecera, haciendo calles alternativas, como se hizo en la calle Castelli el engranzado para que vayan estos señores, los cuales no quieren concurrir por la calle Castelli porque no quieren andar por la tierra, pero si nosotros lo vemos a cualquier hora del día andan por cualquier lado del barrio y hasta terminan en Castelli y 196, y estos señores andan hasta la 200, 212, 228 y van por Alvarado, y no tienen asfalto. Si hablamos de la tarjeta, nosotros no tenemos lugares donde cargar la tarjeta, estamos pagando 0,80 centavos. Nosotros no sabemos si los dueños de las empresas son los del sindicato o son los empresarios, porque si la empresa dice que no tiene nada que ver, que no cortó, ¿quién es el que corta el recorrido? Hace dos años que estamos pidiendo el bacheo de las calles del recorrido del colectivo y no se nos ha dado ninguna oportunidad ni siquiera de contestar ni de archivar los expedientes. Eduardo Salas ha estado en los pozos, porque ha estado recorriendo la calle, ha estado la concejal Viñas, ha estado el concejal Anastasia, ha estado el Presidente del Concejo Deliberante, Oscar Pagni, y están los mismos pozos. Entonces acá no precisamos reestructuración, porque en las calles de nuestro barrio ya no entran. Estamos cansados de que nos usen. Acá nadie es responsable. Hace seis días que yo vengo a la Secretaria de Gobierno, no hay respuesta, no los pueden intimar, los intiman pero no les pueden hacer nada, los señores no pueden llegar al final del recorrido, que sería la terminal N° 2, la cabecera. Hoy a las doce dejaron todos los chicos y a las maestras en las escuela, a la una entró recién un colectivo para sacar a los chicos, el rondín que ellos llaman. Entonces ya están haciendo la reestructuración, y la están haciendo los señores choferes, la U.T.A. Nosotros tenemos un papel donde le escriben al señor Conte pidiendo que le arregle las calles. Nosotros no sabemos quien es quien. En este momento no tenemos absolutamente nada. Y quisiéramos saber si alguien nos puede decir a qué arreglo se llegó después de los seis días de paro, hasta hoy no lo sabemos. Porque yo sabía que había un arreglo, una hora antes de reunirnos acá nosotros. Quiere decir que había un arreglo, quién perdió o quién ganó no lo sé. Que nos digan la verdad. Acá parece que son las empresas, que es el sindicato o U.T.A., el que tiene la manija en este momento. Queremos tener alguna solución. La gente de los barrios estamos desamparados, no tenemos calles, no tenemos alumbrado, no tenemos nada, la gente anda a pie. Acá nadie se preocupa por nadie y a veces nos sentimos un poco mal. Nosotros vamos a acompañar todo. Ya dije al principio que no nos afecta la reestructuración porque va a llegar la cabecera a 196 y Castelli. Muchas gracias.

Sr. Salas: Señor Lalanne, tiene la palabra.

Sr. Lalanne: En la primera etapa habría que hablar de cuál es la situación que tiene cada uno respecto de los recorridos, por ahí podríamos hablar respecto de los demás temas que tienen que ver con la reestructuración, y en los cuales tenemos muchas diferencias con el planteo este. Pero en principio les digo que el 541, de la 9 de Julio, es el micro que pasa centralmente por nuestro barrio, por la avenida Carlos Tejedor, y tiene como destino el Hospital Privado de la Comunidad. Esto fue un logro que se obtuvo en el año 1988, que fue a requerimiento. El micro terminaba en el Hospital Materno Infantil, y a requerimiento de las sociedades de fomento Villa Primera, Constitución, Estrada, Zacagnini, Parque Camet, Las Dalias, Beltrán, etc., se consiguió que el recorrido llegara desde el Materno Infantil hasta el Hospital Privado, teniendo en cuenta que hay una numerosa población de personas de la tercera edad que se atienden en ese importante establecimiento. Nosotros hemos visto ahora que a partir de la implementación de recortes en los servicios, lo que hemos

visualizado es que vuelve el 541 a terminar en el Hospital Materno Infantil, no va a hacer ya el recorrido hasta el Hospital Privado, y además ha estirado en el planteo nuevo que hemos visto, estira también la frecuencia. O sea que va a haber, recorte de recorrido, que uno podría decir: “Bueno recortan el recorrido para hacer menos kilómetros para mejorar la frecuencia”, no es así, hay recorte de recorrido y además estiramiento de la frecuencia. También hemos observado que el 553, que también pasa por el barrio, va a estirar la frecuencia y hay algunos recorridos que no va a realizar, y que antes realizaba por la zona del puerto, pero fundamentalmente lo que nosotros vemos que nos afecta en cuanto a los recorridos, es el 541 con este recorte que a nosotros parece que es muy importante y afecta enormemente a la población de la tercera edad de nuestra zona.

Sr. Salas: Señor Layus, tiene la palabra.

Sr. Layus: Buenas tardes. Yo recuerdo que en el año '88, cuando hicimos el 5° Congreso Vecinal, la mayoría de los vecinos si había dos comisiones a las que no se incorporaban, eran a las de seguridad y a la de transporte. Eran otros tiempos. Y seguramente con el tema de transporte lo que pasaba era que ante un proceso inflacionario galopante, era muy difícil controlar que era lo que pasaba con el sistema. A partir del año '91, con la ley de convertibilidad, en donde una inflación controlada, nos ha obligado a estar muy atentos con el dinero que se gasta, con el dinero que se dispone en la canasta familiar. Es así como hemos estado muy atentos viendo como el sistema de transporte que antes se financiaba con los sucesivos ajustes, que eran justificados justamente por la inflación, hoy por hoy no tienen causa justificada, así y todo desde el año '91 a la fecha prácticamente la tarifa, el boleto se ha duplicado, más que duplicado. Y esto afecta directamente al bolsillo del vecino porque lo impacta en un porcentaje altísimo, entonces vemos que por un lado la tarifa es alta, la tarifa es alta justamente porque está atada a una relación pasajero-kilómetro, esta relación pasajero-kilómetro indica en estos últimos tiempos que la gente camina más porque no tiene plata, y además indica que los empresarios quieren caminar menos kilómetros para gastar menos, con lo cual los recorridos se van achicando, se van acortando, las frecuencias se van achicando, y los vecinos tienen que hacer un sacrificio mayor. Hay vecinos que -como decía Marino recién- están caminando quince o veinte cuadras para llegar a la parada, y ni que hablar que cuando llegan a la parada tienen que esperar veinte minutos o una hora hasta que pase el servicio. Esta situación es realmente injusta, y el pliego de licitación, que actualmente está en debate y que por Decreto se pretende aprobar en la próxima sesión del Concejo Deliberante, va a convalidar el mismo sistema de ajuste de la tarifa, pero ¿cuál es la peculiaridad de este pliego de licitación?, que a los vecinos, a los usuarios, el boleto les va a costar siempre en la relación pasajero-kilómetro, pero entre los empresarios se van a repartir el dinero por los kilómetros que recorren. Este no es ningún avance, más allá que los concejales oficialistas pretendan ponerlo como avance. Esto en realidad lo que hace es equilibrar dentro de los empresarios, cuál es la ganancia que van a obtener. ¿Cómo se subsidia el sistema?, ¿cómo se hace para que vecinos puedan viajar con pases libres o con un abono al 50%?, bueno, en el sistema actual, el sistema se subsidia a través del propio sistema, es decir, es el propio usuario, que con su boleto le está financiando al vecino que viaja con el 50% o que viaja gratis. Con el pliego de licitación que se está actualmente debatiendo, no debatiendo, que se va a aprobar próximamente, porque no se debate el pliego, el sistema se va a mantener igual, es decir, los pases libres, los abonos y demás, van a seguir siendo subsidiados por el otro usuario.

Esto demuestra o va demostrando que por un lado los vecinos que necesiten extender recorridos hacia sus barrios, van a chocar contra el argumento de que extender más kilómetros va a significar aumento de la tarifa. Los vecinos que reclamen los abonos o los pases libres, van a chocar también con que esto repercute directamente en la tarifa y se van a ver imposibilitados a que esto se mantenga. Entonces ¿de qué manera logramos que esto se solucione? Nosotros, desde la Federación Vecinal hemos estudiado este tema, y hemos encontrado que la respuesta es muy sencilla, y que el pliego de licitación contempla una parte de esto. El asunto sintéticamente expresado es el siguiente, actualmente el sistema, el vecino se sube al colectivo paga 0,80 centavos, compra la tarjeta paga 0,65 centavos, ni que hablar se los suburbanos. Este dinero lo manejan los empresarios. Este dinero va a parar a una caja que manejan los empresarios que se conoce como “fondo de fideicomiso”, que es una cuenta bancaria que maneja la U.T.E. El Libertador. A partir de los pasajes cortados, de los boletos vendidos, los empresarios van y recaudan diariamente lo que han vendido. Nosotros planteamos que esto se tiene que cambiar justamente en este punto. Es decir, el ente recaudador de todo este dinero debería ser el propio Municipio, porque de esta manera el Municipio no solamente recaudaría dinero y le pagaría a los empresarios por los kilómetros que recorran, es decir por los servicios que prestan, sino que además la Municipalidad podría transformar todo este dinero, incorporándole otros recursos, por ejemplo, las multas por infracciones de tránsito, un porcentaje sobre el estacionamiento medido, la publicidad -que en este momento la tienen los empresarios nada más-, podrían incorporar otros recursos por ejemplo provenientes de la tasa de Seguridad e Higiene, de manera que los comerciantes puedan hacer también un aporte solidario a este sistema, ya que el transporte le sirve no solamente al vecino que necesita ir a trabajar sino también al comerciante que está dando trabajo. Con toda esta masa de dinero, a lo que le podemos sumar la rentabilidad financiera de toda esta masa de dinero -que es mucha plata, al año se estima \$65.000.000.= nada más que de boletos cortados, a lo que le podemos agregar todo este dinero-, con todo este dinero no solamente podemos lograr que el boleto cueste más barato, que pueda costar 0,50 centavos por ejemplo, y que la diferencia con el valor actual – los 0,65 centavos- pueda ser subsidiado a través de este fondo de transporte. Para poder ser implementada esta propuesta en el corto plazo, lo único que debería hacer el Concejo Deliberante sería modificar la Ordenanza de constitución del fideicomiso. Modificando esta Ordenanza -la 10.892-, lo que podría hacer el Concejo Deliberante es trasladar esta caja, esta recaudación al Municipio. Por otro lado estamos viendo que la Municipalidad o el Concejo Deliberante o el bloque oficialista, esta pretendiendo recortar cuatro millones de kilómetros, para muchos la cifra a lo mejor no dice nada. Cuatro millones de kilómetros es el 10% de los kilómetros que teóricamente se deben recorrer anualmente. Dentro del precio actual que estamos pagando -0,65 centavos- están incorporados estos cuatro millones de kilómetros, significa que si se recortan estos cuatro millones de kilómetros, o sea un 10%, en la teoría también se debería bajar el boleto. Como no se baja el boleto, lo que tenemos que decir es que estos cuatro millones de kilómetros, que representan algo así como \$7.500.000.= al año, es lo que los usuarios, los cautivos del sistema, le estamos regalando al empresario. Es decir además de lo que ya están ganando por el boleto alternativo, les estamos abonando también estos \$7.000.000.=. Nosotros hemos presentado propuestas en el Concejo Deliberante y en el Departamento Ejecutivo solicitando una audiencia pública consultiva, y felicitamos a los bloques del Partido Justicialista y de Acción Marplatense que hayan convocado a este sesión, y esperamos que algunos oídos que puedan estar detrás de las puertas, recojan lo que aquí se debate y no hagan oídos sordos, y que en la próxima

sesión del Concejo Deliberante del día jueves se apruebe sobre tablas la convocatoria a una audiencia pública, o es más, a una consulta popular.

Sr. Salas: Me parece muy bien pero le quiero aclarar algo señor Layus. En el Capítulo I, artículo 1° de las Cláusulas Generales de la licitación, no aparece claro el tema del pago por kilómetro, más allá que parecería como que estuviera incluido. Dice textualmente: “Se establece que el precio de los servicios será mediante el pago de tarifa por parte del usuario. Para hacer uso del servicio, el público usuario deberá adquirir previamente su boleto, pase o abono, conforme al sistema de comercialización de boletos. Dicho sistema de comercialización de boletos será la única fuente de ingreso para el concesionario.” En ningún lugar del pliego dice que el reparto va a ser en base a kilómetros recorridos. De lo único que se habla es del operador único. Señor Toledo, tiene la palabra.

Sr. Toledo: Buenas tardes, soy de Florentino Ameghino, quisiera saber cuál es el proyecto de parte de la oposición –Bloque Justicialista y Acción Marplatense- y por dónde se comunica para que la gente esté enterada para tener más información. Acá siempre cuando se presentaron proyectos y reformas del transporte fueron siempre por los vecinos, no escuchamos la voz oficial, por lo menos no ha llegado a las entidades que las presentamos. Nosotros venimos presentando desde 1997 una reforma del transporte y no hemos tenido respuesta; sí hemos tenido respuesta del señor Rútolo cuando era subsecretario de Transporte. Entonces quiere decir que no podemos hacer oposición cuando los vecinos no sabemos cuál es el proyecto de la oposición. Quisiéramos saberlo para seguir debatiendo, si no me parece que estamos combatiendo algo que no sabemos cuál es la contra.

Sr. Salas: Por supuesto le voy a contestar pero primero le voy a dar la palabra al concejal Pulti.

Sr. Pulti: Nosotros hemos tenido siempre una posición muy marcada a favor de hacer una licitación abierta, sin privilegios de ninguna naturaleza, donde compitan todos los sectores empresariales que quieran prestar el servicio en General Pueyrredon y que los elementos determinantes del triunfador de esa competencia sean desde el precio del boleto hasta el nivel de inversiones en la prestación del servicio, nivel de frecuencias, etc. Esta propuesta está documentada en un proyecto de Ordenanza ingresado hace más de un año en el mismo momento que el gobierno quería imponer una contratación directa y monopólica con los actuales prestadores del servicio. El número de expediente es 1299 y me parece muy importante lo que apunta el señor Toledo. Ese es el proyecto que tenemos, el Bloque Justicialista posiblemente tenga otros; sí tenemos conocimiento de muchas iniciativas que han tenido los sectores relacionados con las sociedades de fomento y con otras entidades intermedias desde el planteo de cómo manejar la recaudación que hace el arquitecto Layús -y me parece que requiere un análisis pormenorizado y profundo porque es una propuesta seria- hasta otros proyectos que ha habido de otras instituciones. Es un dato de esta realidad, es un dato de hoy ya que nos han dado la palabra por un segundo quiero llamar la atención sobre ese tema. Es imposible que se llegue al procedimiento que se quiere llegar el jueves si no se aprovechan todas las experiencias capitalizadas, todos los proyectos presentados y si además no hay, en ninguno de los casos, la concurrencia de especialistas y técnicos que den su opinión previamente para que la nutramos entre todos. ¿Cuál es la solución? A juicio del Bloque de Acción Marplatense, la solución es hacer lo que se dijo

aquí y que está documentado en el proyecto presentado por nuestro bloque hace más de un año y que es la realización de audiencias públicas para que se pueda compatibilizar el proyecto que han ingresado sectores vecinales, el proyecto que ingresó Acción Marplatense, los planteos que tiene el Bloque Justicialista, los cuatro proyectos que ha presentado el gobierno en el último año y medio para asegurarnos que sea ésa la respuesta mejor que se pueda dar. El mecanismo –insisto- planteado en ese proyecto 1299-99 es que se realicen audiencias públicas donde todos ustedes además de participar oralmente en una audiencia pública puedan tomar vista de los expedientes, hacer sus propias consultas, volcar sus conclusiones por escrito, otorgarle a una comisión múltiple la potestad para coordinar todas esas posturas y cerrar el ciclo con una audiencia pública que tenga el carácter oral y participativo que de algún modo estamos tratando de hacer hoy. Insisto nuestro proyecto es ese: licitación nacional e internacional sin preferencias para nadie en un pliego que en sus puntos técnicos esté definido con el procedimiento de las audiencias públicas realizado de la forma más participativa. No lo estamos diciendo hoy sino que está documentado en un proyecto de Ordenanza que tiene más de un año y medio de tratamiento en el Concejo Deliberante sin que nunca se hayan podido reunir los votos necesarios para su sanción.

Sr. Toledo: ¿Por qué se esperó llegar hasta último momento para cuando ya está todo cerrado?

Sr. Pulti: Nosotros no esperamos nunca, nosotros hemos dado a publicidad todo el tiempo lo que pensamos y sostenemos. Quiero recordar que, por disposición de nuestros convecinos, el Bloque de Acción Marplatense tiene cuatro concejales sobre veinticuatro y se mueve con esa limitante; no disponemos de la mayoría. Afortunadamente disponemos de un diálogo óptimo con el Bloque Justicialista y también tenemos un diálogo mucho mejor con algún concejal del oficialismo que está bastante crítico respecto de la Ordenanza que se quiere sancionar el jueves. Nosotros no elegimos llegar a esta circunstancia de esta manera, no tuvimos nunca los votos para imponer el llamado a licitación; de lo contrario lo hubiéramos impuesto hace más de un año y medio y lo hemos dicho muy reiteradamente por los medios de difusión.

Sr. Salas: En principio le quisiera aclarar a Toledo que nosotros en febrero de 1996, sin estructura –porque no tenemos la estructura del Ejecutivo- presentamos un proyecto. Acá se debería haber cumplido con el Ordenanza 8823 que en esta misma mesa una concejal del Fre.Pa.So dijo que ya la 8823/93 llamaba a licitación pública pero se olvidó de decir que esa Ordenanza además decía que había que contratar una consultora donde estuvieran especialistas que tuvieran en cuenta la realidad del transporte en la ciudad de Mar del Plata y en treinta días esa consultora debía presentar tres propuestas alternativas. ¿Qué es lo que se hizo desde que nosotros estamos? Ahora voy a hablar del proyecto de cómo bajar el boleto que presentó nuestro bloque en febrero de 1996. En aquel momento se desestimó la Ordenanza 8823 sin haber sido derogada y por Decreto de ese mismo año el Ejecutivo creó una comisión de reestructuración del transporte. Nosotros pusimos nuestra fe en esa comisión y en aquel momento ya nuestro bloque presentó un proyecto de fideicomiso para resguardar el dinero que se recaudaba con las tarjetas que se vendían anticipadamente porque ya nos habíamos enterado que algunas empresas estaban al borde de la quiebra y pensábamos qué pasaría si un señor le compraba a su hijo los boletos para todo el mes; nosotros debíamos resguardar ese dinero. Esa Ordenanza fue aprobada por unanimidad en

el Concejo Deliberante y los empresarios siguen sin cumplirla sin que el Ejecutivo haga absolutamente nada. Posteriormente a esto se presentó con bombos y platillos en la Biblioteca la llamada “red deseada”, que nosotros decíamos que era espantosa y nuestro bloque fue a cuarenta sociedades de fomento para que por favor el Ejecutivo desestimara esto. Ustedes recuerden que de una red que tiene 1120 kilómetros íbamos a pasar a una red de 470. Para eso el Ejecutivo Municipal tiene los elementos -aunque no ideas- para reestructurar el sistema de transporte y cuando nosotros le decíamos “queremos trabajar, en 60 días le hacemos una red” teniendo en cuenta por supuesto la opinión de los vecinos ... porque nosotros para desestimar esa “red deseada” que seguramente hubiera terminado con el Municipio prendido fuego y lo dijimos. Estuvimos en sociedades de fomento conducidas incluso por gente del oficialismo y discutíamos y había gente del oficialismo que decía que eso era la panacea. Se pasaba a un sistema de origen y destino como es el actual, que creció en base a las necesidades de la gente, a nada y nosotros decíamos que lo que hay que hacer es racionalizar lo que está, siempre dijimos lo mismo. Por suerte el Ejecutivo desestimó ese tema y luego se toma la decisión de reestructurar el sistema de transporte con los actuales prestatarios. No queremos hacer demagogia barata, se lo decimos con total sinceridad: a nuestro bloque no le importa con quien vamos a reestructurar el sistema de transporte y seguramente a la gente sí porque piensa que la culpa de todo la tienen los actuales empresarios. Pero la culpa la tenemos nosotros, los que tenemos responsabilidad política. Los empresarios de La Plata o Buenos Aires no son distintos que los de acá, son iguales. Bajó el ingeniero Batalla a racionalizar lo que está y se reunió con las nueve empresas que hoy están prestando el servicio porque la idea era reestructurar con los que estaban. ¿qué podíamos hacer? Decir “señores, hay una reestructuración superior pero esto es diez veces mejor que la anterior red deseada, que era espantosa”. En ese sentido se avanzó. Nosotros estamos para legislar, votamos casi 110 Ordenanzas, estamos en cuatro o cinco Comisiones, no podíamos nosotros con cinco concejales reestructurar un sistema de transporte. Hay gente en el Ejecutivo -a la que se le paga y bien- para que lo haga, para que consulte a las sociedades de fomento, no para que discuta solamente con las nueve empresas de transporte que hoy prestan el servicio. Esta es la realidad. Después de esta crisis de los seis días llegamos a la conclusión de que hay que pagar por kilómetro. Nosotros venimos diciendo hace mucho tiempo que el sistema es inequitativo y en eso hay responsabilidad política nuestra. Si usted pone en práctica un sistema inequitativo donde usted, por ejemplo, le cambia el precio al gas oil y cambia la tarifa; hay un estudio de costos de nuestro bloque y que está a disposición de ustedes que nos está dando alrededor de 65 centavos cuando el boleto real -teniendo en cuenta los 80 centavos del alternativo- está dando 72 centavos. Por lo tanto los empresarios deberían tener rentabilidad; si no la tienen es porque son ineficientes y acá hay culpa nuestra porque el sistema no es equitativo. Hay empresas que han hecho más lobby (ese lobby pónganlo entre comillas o no, depende del caso) y tienen recorridos ventajosos respecto de otras y hay empresas que cortan 3 boletos por kilómetro recorrido y otras no llegan a dos y cuando uno hace la metodología de costos la hace en base a un promedio general. Uno dice: 100 millones de boletos cortados divididos 42 millones de kilómetros recorridos, eso da una relación. Pero esa relación -hoy 2,4 o 2,5- es una relación promedio: el que corta 3 se llena de plata y el que está por debajo de 2 se funde. En eso hubo una gran responsabilidad y nosotros en 1996 dijimos que había que reestructurar pero aplicando ya en ese momento el pago por kilómetro, igualando de esa manera a todas las empresas. Claro, las empresas que eran rentables no querían renunciar a esa rentabilidad y recién luego de esa crisis de seis días se

dieron cuenta que íbamos hacia un callejón sin salida y dijeron que iban a pagar por kilómetro. Ahora, no sé si lo van a aplicar más allá de que en el pliego dice el pago por kilómetro. ¿Por qué? Nosotros en aquel momento hablábamos de la creación de un ente recaudador-expendedor y decíamos: “Resulta necesario la creación de ente recaudador-expendedor de boleto magnético compuesto por el Departamento Ejecutivo, el Concejo Deliberante, las empresas, el sindicato y un representante de los usuarios. Éste será el encargado de manejar la comercialización del boleto magnético mediante la venta de las tarjetas en todos los lugares que fuera necesario”. Nosotros decíamos que tenía que haber un boleto turista pero que tenía que haber tarjetas precargadas en los tres mil o cuatro mil kioscos de la ciudad de Mar del Plata; no puede pasar como lo que dijo el señor que no tiene lugares donde cargar la tarjeta. La gente no es tonta, ¿por qué se vuelca al boleto de 80 centavos?, ¿por qué quiere pagar mas caro? No, porque no tiene lugares para cargar su tarjeta. Además decíamos que este ente “sería el encargado de recaudar diariamente y de pagar a las empresas dentro de un plazo no mayor a los diez días los importes recaudados por los kilómetros recorridos por cada empresa”. Lo que hay que hacer es cambiar de sistema porque este es un sistema perverso. Usted le dice a las empresas que tiene que ir a Batán cada 12 minutos y van cada media hora porque no les conviene, cortan muy pocos boletos y por eso todos quieren pasar por el centro de la ciudad de Mar del Plata. Nosotros no estamos en desacuerdo con el proceso licitatorio que se va a llevar adelante sino que estamos pidiendo esta ronda de consultas por 90 días al Ejecutivo para ver si podemos realizar una reestructuración muy superior a esta. Nosotros creemos que se pueden seguir ahorrando kilómetros. ¿En qué nos basamos para decir esto? En que esta reestructuración se basa en una discusión de un especialista en transporte que bajó de la ciudad de Buenos Aires –subsecretario de Transporte en la época de Alfonsín- que reconocemos que sabe del tema. Les voy a contar una anécdota; reconozco que conoce el tema porque cuando vio la “red deseada” dijo que si la hubiera visto diez segundos no hubiera dejado que la presentaran. Nos perdimos más de un año y medio con ese tema. Decían que era la panacea, que íbamos a tener un sistema de transporte increíble en la ciudad, para ser imitado. Este señor que sabía mucho de transporte negoció con las nueve empresas y en ese momento las empresas no habían aceptado el pago por kilómetro, cada una trataba de mantener su “quintita” y nosotros decíamos, por ejemplo, que no tenía sentido que por la avenida Independencia fueran la línea roja y la línea blanca porque esos kilómetros de más o le bajaba rentabilidad al empresario o los terminaba pagando el usuario. Nosotros creemos que se puede brindar un servicio muy superior al actual con menos de 39 millones de kilómetros. Por supuesto hay que bajar la tarifa, porque cada vez que nosotros decimos que hay que retocar kilómetros hay que ver qué ocurre con la tarifa; casi diría que la tarifa es inversamente proporcional a los kilómetros recorridos, no es exactamente así pero es bastante semejante. Nosotros siempre hemos tenido buenas intenciones y no decimos que esto es un desastre; sí dijimos que aquella “red deseada” era un desastre. Decimos que se necesitan más días para realizar estas consultas con todos ustedes porque todos se llenan la boca con el tema de las audiencias públicas, se votó por unanimidad su reglamentación en este recinto pero resulta que en el momento de pasar de la palabra a los hechos estos temas parecería que lo que no interesa es la participación de la gente. Nosotros jamás le tuvimos miedo a la participación de la gente porque queremos aplicar un sistema que tenga rentabilidad empresarial, reducción de la tarifa, reducción de los kilómetros pero no de las frecuencias. Porque es muy fácil, como se hizo en algún momento, aumentar la relación pasajero-kilómetro abriendo frecuencias y es en realidad lo que están haciendo los

transportistas el día de hoy. Esto no lo digo yo, lo dice un juez ante una presentación de varias asociaciones de fomento: acá no se está cumpliendo con las frecuencias pero no aplicó sanciones porque las sanciones las debe aplicar el Ejecutivo Municipal, quien tiene el poder de policía. La verdad es que los transportistas siempre han hecho lo que han querido pero la culpa no es del chanco sino del que le da de comer: tenemos que asumir que la culpa es nuestra. No decimos que esto es un desastre, no decimos que no hay que llamar a licitación; creemos que esto es un avance. También decimos que nos da lo mismo con quién se implemente el sistema; lo importante -como dijo Layús- es cómo va a ser el sistema. Javier Woolands, tiene la palabra.

Sr. Woolands: Antes que nada quería felicitar al Bloque Justicialista y a Acción Marplatense por esta convocatoria porque de alguna forma habíamos planteado hace un tiempo atrás el tema de una audiencia pública. Cuando Salas dijo anoche por televisión que si manejar la caja es la municipalización del transporte, él estaba por la municipalización, me sorprendió gratamente y ahora cuando lo escucho decir que hay que cambiar el sistema más gratamente sorprendido estoy porque yo creo en ello. Este es el negocio más importante que tiene el Municipio por los millones de pesos que se manejan. Este es un negocio que tiene clientes cautivos, que son aquellos que menos tienen, son los marginales, trabajadores mal pagos y desocupados, que tienen que estar en manos de ruines empresarios que hace cuarenta años que hacen lo que se les da la gana en todo sentido: desde dejarnos a pie con los paros hasta comprar voluntades, negociar permanentemente, etc. El miércoles nos sentamos con la Comisión de Transporte y me retiré con la sensación de que de esto no pasa, Malaguti dijo que el viernes se iba a tratar en tres Comisiones el pliego. Nos quieren meter el verso de que vamos a ser la reestructuración, que hemos bajado los 40 años de discusiones cuando en realidad vamos a seguir con lo mismo porque este pliego no modifica nada; cambiaremos de empresario, nada más. ¿Por qué no municipalizamos el transporte? Este es un negocio muy importante y tiene que estar en manos del Municipio, como pasa en otros países del mundo. Esto le daría mayor transparencia porque estamos aburridos con las privatizaciones, que el Estado le subsidia 6 mil millones de dólares a las empresas privatizadas y les ajustamos a los trabajadores cuando nos llaman del Fondo Monetario. Creo entonces que debemos desempolvar aquella Ordenanza del año '87 que votaron no estos concejales pero sí el Intendente Aprile -que era concejal- donde se creaba la sociedad de estado de transporte de pasajeros municipal. En realidad ese fue un proyecto que impulsó el ex Intendente Lombardo y que pienso que hay que ponerlo en práctica o al menos intentar ponerlo en práctica. Debemos buscar alternativas, cambiar. ¿Por qué debemos confiar siempre en que las empresas privadas son las más eficientes si en este caso pasó todo lo contrario, con irregularidades tremendas? Lamentablemente este tema está casi cocinado porque el jueves se van a jugar los números, va a haber 14 o 15 tipos que van a levantar la mano -que son el bloque oficialista- y donde no se va a poder decir más nada. Ojalá no ocurra eso. Cuando vi a Layús por televisión pedir a los concejales del Fre.Pa.So. que se pongan la mano en el corazón y a los cuales conocemos, que hemos estado con ellos y han hablado de participación van a votar junto con los amigos radicales esto que es todo lo contrario, que no se discuta esto. A mí me queda la sensación de que cuando las cosas se votan así, huelen a podrido. Nada más.

Sr. Salas: Lalanne, tiene la palabra.

Sr. Lalanne: Lamentablemente venimos escuchando que han sido muchas las personas que alertaron sobre esta cuestión, nosotros también. Y en su momento nos pareció que una forma de alertar era controlar y diría que nos “especializamos” de alguna manera conjuntamente con 34 voluntarios (muchos de los cuales están aquí atrás) dedicándonos desde el '94 o '95 a controlar las frecuencias del transporte. La última medición la hicimos el jueves pasado, 1 de junio, un día de un frío impresionante. En turnos de cuatro horas controlamos simultáneamente en 12 de Octubre y Acha, en Magallanes y Edison, en Luro y Entre Ríos y en la costa entre Belgrano y Rivadavia. Confirmamos las apreciaciones anteriores, hay una diferencia entre el último control de hace un año y medio y el del otro día de 43 vueltas nada más, hacen 2243 vueltas en el día de las que pasan por el centro y tienen obligación de dar –de acuerdo a la última tarifa que se les aprobó- 3136 vueltas. El incumplimiento llega, en las 24 horas, al 28% y el incumplimiento en los servicios nocturnos es del orden del 75%, todo con la misma tarifa. Hemos descubierto también -y confirmado en la última medición- que trabajan con 408 micros, la misma cantidad con la que trabajaban en 1983; la diferencia a favor es que los coches son mejores, más veloces y cargan más pasajeros. Pero hemos descubierto que sólo el 80% de esos 408 micros trabaja 16 horas, los dos turnos de 8 horas del empleado de UTA, el otro 20% trabajan 1 vuelta, 2 vueltas, 3 vueltas y a veces 4 vueltas y no trabajan las 16 horas. Hicimos la proyección por empresas de qué cantidad de kilómetros recorren en el sistema actual y llegamos a la conclusión que bordean los 30 millones de kilómetros sobre 42 millones de kilómetros. Cuando el concejal Salas dice que tiene el precio del boleto yo le digo que no tiene el precio del boleto porque no hay controles, porque no es lo mismo el precio del boleto con 30 millones de kilómetros que con 42 millones de kilómetros. Esta licitación no tiene un solo parámetro sólido y que nos permita discutir. Lo único que podemos decir es que hay una masa de gente cautiva de un sistema donde el máximo responsable es el Ejecutivo Municipal porque la Ordenanza 8823 establecía la designación de consultoras para armar el recorrido posible y eso fracasó. Luego se inventó una comisión de sesudos personajes que iban a entender de este tema y no entendían nada. La Ordenanza 8823 establecía que debía existir la participación de las sociedades de fomento. Esta Ordenanza está vigente y nunca se ha aplicado. Nosotros creemos que no puede haber reestructuración en tanto y en cuanto no hay controles. Nadie sabe si hay 120 millones de pasajeros, si hay 100, 90 u 80; los libros que referían este tema hablaban de que la demanda era cautiva porque la gente ineludiblemente tiene que viajar. Nosotros podemos entender que en Capital pueda bajar porque tiene la competencia del subte y del tren pero no en Mar del Plata en la medida que lo plantean. En su época hablábamos con funcionarios de la DGI y nos decían que ellos tenían estimaciones en el sentido que el 30% del transporte era en negro y nosotros siempre planteamos –y no creemos que lo resuelva este pliego- como algo central el control y que el uso de la computadora debía ser en tiempo real, con un módem en cada micro para que cada vez que se registraba el ingreso de un usuario se registrara en tiempo real en la computadora. Se habló inclusive que había una central de cómputos en la Municipalidad y nunca nadie nos supo decir dónde está esa famosa computadora que recibe la información al mismo momento que la recibe la UTE de la calle Independencia. Lo que nosotros decimos es que como no hay control, no hay tarifa, no hay frecuencias, no hay cantidades de pasajeros que toman micros, no hay ningún estudio que permita pensar siquiera cuál es la reestructuración del transporte que se debe hacer. Nosotros decimos que el primer punto que se debe tomar en cuenta en la reestructuración del transporte es que una cosa es la comercialización y otra cosa es la transportación. Hay un estudio muy importante de la

COMTA, Comisión Municipal de Transporte de la Ciudad de Buenos Aires, que explicita que la comercialización, cuando el sistema es prepago, es un elemento absolutamente independiente del contrato de transportación, por eso que el transportador debe dedicarse a transportar y la comercialización se puede o licitar a otra organización privada o puede mantenerse en manos de la Municipalidad para asegurar el tema de los fondos prepagos que no estén en manos de los propios transportistas o de otra empresa si no hay las convenientes garantías. Puede ser que la comercialización esté en manos de la Municipalidad y la transportación se puede hacer por vía privada. En la transportación tenemos tres aspectos, que es la tarifa, las frecuencias y los recorridos. Nosotros decimos que la tarifa en la futura licitación debe ser un elemento que no debe jugar con un número, sino que debe estar libre, tiene que ser solamente determinado de acuerdo a la cantidad de kilómetros por el oferente y a aquel que ofrezca una mejor tarifa y por supuesto cumple con los demás requisitos, esa será la empresa que ganará, porque nosotros creemos que el beneficio de una mejor red lo tiene que recibir el usuario y no el transportista que ya tiene su rentabilidad asegurada en la tarifa. La frecuencia y los recorridos son temas de estudio de la consultora y de participación vecinal. Nadie conoce mejor la situación de cada barrio que el vecinalista del barrio y el tema de la frecuencia y el tema de los recorridos es un tema inexcusable para la autoridad municipal en el sentido que debe necesariamente consultar a los vecinalistas. Y por último está el tema del control que entendemos que debe ser mixto. El control puede ser prestado por la Municipalidad, por una empresa privada y además tiene que haber un control vecinal. Yo les voy a dar un dato de un supermercado de Mar del Plata, Carrefour, que en una oportunidad estábamos con mi esposa recorriendo y veíamos a una persona pinchando chorizos, quesos y demás, nos arrimamos y le preguntamos quién era y nos dijo que era un químico que estaba controlando la cadena de frío del mercado, que pertenecía a una empresa internacional que en todo el mundo controla el frío para Carrefour con la suficiente autoridad para hacer retirar toda aquella mercadería que no tenga los requisitos de cadena de frío que se deben cumplimentar. Recuerdo que nos dio un ejemplo de una médica que en un momento determinada contrajo triquinosis y le hizo un juicio a Carrefour y gracias al sistema de controles se demostró que lo que había ingerido no había sido adquirido en Carrefour. Tenía los controles suficientes para evitar que le hagan un juicio por daños y perjuicios de algo que era una mentira. Entonces existen compañías internacionales de control que no se van a vender al primer empresario que pase por al lado y le diga “decí otra cosa”. El control es central, creemos que debe ser prestado en forma mixta. Por último creemos nosotros que debíamos resolver en esta reunión, por lo menos quienes lo quieran hacer, que concurramos el día jueves, es obvio que después del comentario que hice acá no puede existir licitación de ninguna manera porque no hay ningún solo parámetro que pueda ser demostrable hoy, porque se han desactivado los organismos de control de la Municipalidad, no hay un solo inspector, ni controlando frecuencias, ni haciendo actas, que además no las cobran y además no se sabe el precio de las tarifas porque no existen los parámetros necesarios para tomarlas. Yo formulo una invitación en nombre de nuestra entidad y las del norte que por lo general trabajamos juntos para que el jueves estemos aquí en el recinto para manifestar nuestra disconformidad ante todo esto. Nada más.

Sr. Salas: Concejel Rodríguez Facal.

Sr. Rodríguez Facal: Yo quiero plantear algunas cosas a título personal. Desde el primer día que ingresé a este recinto como concejal sostuve por convicción personal la necesidad de la municipalización del transporte público de pasajeros. Creo que los servicios públicos de primera necesidad deben ser necesariamente estatales porque más allá de una función de comercio deben cumplir una función de fomento y deben cumplir con las necesidades de la gente aunque sea trabajando a pérdida y esa función la puede cumplir solamente el Estado. Yo no creo que el Estado sea mal administrador, sino ninguna empresa estatal hubiera ganado mucho dinero, como hay ejemplos en la historia de toda la humanidad, ni creo que los privados sean magníficos administradores, sino ninguna empresa privada se fundiría nunca. Creo que hay hombres buenos y malos administradores, que es una cosa totalmente distinta. En segundo lugar también tengo la necesidad de expresar, aunque se apruebe esta licitación no se va a llevar a cabo. En la medida que una sola empresa que no sea de las que están prestando el servicio se presente, va a impugnar el pliego porque es jurídicamente inviable. Y si no se presenta ninguna otra empresa se llamará a licitación, pero no va a hacer ninguna licitación. Y la otra cosa que planteo, yo lamento que no se den a publicidad –yo no formé parte en los seis años que soy concejal de la Comisión de Transporte, ni he querido serlo-, también debo decir que hace ocho meses presenté un proyecto para que se creen una o dos líneas de fomento de tipo cooperativo, controlada su administración por un contador municipal para que se pueda tener realmente una evidencia fehaciente de cuál es el costo real del boleto. Nada más.

Sr. Salas: Toledo, tiene la palabra.

Sr. Toledo: Mi pregunta es por qué no pagan todos los boletos, que no haya más pases y ahí mismo bajaría el boleto y se subsidiaría solo. Con respecto a municipalizar el transporte, si lo van a manejar como manejan OSSE o EMSUR, me parece que estamos totalmente equivocados. No podemos darle más trabajo a la Municipalidad, no están capacitados para poder llevar un control o una gestión donde corre mucha plata por medio, es preferible que continúen los transportistas, que por lo menos seguimos viajando.

Sr. Salas: Mónica Felices, tiene la palabra.

Sra. Felices: Para aclarar que después de haber dicho cada uno su problema de recorrido, nuestra institución siempre tuvo el mismo mensaje con respecto a la restructuración del transporte. A nosotros no nos interesa quien es el dueño de la empresa, ni cuantas son, ni quienes son, nosotros lo único que pedimos siempre es que sea un buen servicio, que sea un boleto coherente para la gente, que exista la seriedad de las frecuencias, que no existió, que es real que nunca hubo control, porque hemos llevado los inspectores, se han levantado actas y jamás se les hizo nada a las empresas. Que exista coherencia y cuando hablamos de esto hoy por hoy –y esto lo vivimos en los seis días de paro- la gente pedía por favor por el micro, porque aquel que tiene la gran suerte de tener un trabajo, por ahí perdía el presentismo. Ya no le importaba lo que estaba pagando, que era una barbaridad, porque hablamos de una red solidaria que terminaban pagando un peso para trasladarse. El engaño a la gente fue el mensaje, los transportistas son delincuentes y que había que decirle al Intendente que continuara con la tesitura que tenía, que no aflojara. Yo le pregunto a la gente que hacía y decía esto, ¿quién lo mandó al Intendente a firmar un acta acuerdo, o a quién consultó? A nosotros no. Le pedimos la reunión para hablar sobre transporte y no nos

recibió. Cuando las papas quemaban llamó para que viniéramos y todo el mundo pensaba que veníamos en apoyo de él y en nuestro caso veníamos en apoyo de la gente, ni de los empresarios, ni del Intendente. Yo me pregunto que va a pasar con el acta acuerdo, que seriedad hay en todo esto, si el Acta Acuerdo no nos va a traer un dolor de cabeza a todos los marplatenses, porque acá cuando las cosas se hacen mal los juicios los pagamos todos, no los paga alguien individualmente. Por otro lado queremos saber si realmente se puede tachar a alguien de delincuente cuando no existe control, porque si lo hicieron es porque los dejaron hacer. Lo que me parece que no está en discusión es la coherencia de tener una empresa de transporte, que estoy de acuerdo con el señor, no puede municipalizarse con el estado de administración municipal que es caótica, donde el Intendente no es un buen administrador, donde demostró no ser un buen administrador. Aparte quiero decirles que estoy de acuerdo con venir el jueves, así le vemos la cara a aquellos quien votan algo que no estamos de acuerdo, que va en detrimento de la gente. También abrir un paraguas, porque también se engaña a la gente en otros temas, que nos duele porque viene dentro de poco, como son los \$ 3.- o \$ 4.- que van para una mala administración, pidiéndonos más plata para hacer obras. Yo creo que quién cambia el transporte, quien cambia la Administración, quien dice como deberían ser las cosas, aunque no nos pidan la opinión – si, en este caso, que debo felicitarlo- es en el Concejo Deliberante. El jueves tenemos que estar todos, decir que no a esto, que no puede haber barrios que no existen, este sistema no sirve o está mal y abramos el paraguas porque cuando nos meten la mano en el bolsillo después terminamos todos, pagando cuando hay un juicio y nos quieren rematar la casa, a la gente hay que decirles la verdad, que ya están en vía y que puede costarnos durante muchos años más. Gracias.

Sr. Salas: Alberto Escudero, tiene la palabra.

Sr. Escudero: Muy contento de estar reunido con los vecinos. Yo pertenezco al Barrio Coronel Dorrego, más precisamente al Monte Varela. A mi me parece, -y digo esto reflexionando con tristeza- que esta gente nos convoca solamente cuando hay que poner el hombro, cuando hay inundaciones ahí tienen que estar los fomentistas, los vecinos, cuando hay que solidarizarse para llevar a los vecinos, cuando esta gente nos saca los colectivos y no hay un poder de policía capaz de garantizar esos micros, ahí están los vecinalistas. Ahora cuando hay que convocar para poner la materia gris, parece que nosotros solamente tenemos que poner el esfuerzo y no la inteligencia, que se ha puesto de manifiesto en lo que ha hecho la Federación Vecinal, con un estudio exhaustivo sin cobrar un peso, después de nuestros trabajos nos reunimos para solucionarnos nuestros propios problemas. El usuario tiene que tener su voz, por eso para no dilatar y que no se vaya la gente como se está yendo, propongo que el jueves se rechace, no se apruebe esta Ordenanza, que vuelva a Comisión y sea consultado, discutido y consensuado con los vecinos. Gracias.

Sr. Salas: Dado que esta reunión se ha extendido vamos a cerrar la lista de oradores. Concejales Anastasía.

Sr. Anastasía: Yo quiero reivindicar sobre todo el método del debate, del diálogo sobre temas tan importantes para la ciudad, que si bien la responsabilidad legal es de los concejales en última instancia de poner la firma a este llamado a licitación es evidente que por la importancia que este contrato para la Municipalidad tiene, que es el más importante

desde el punto de vista histórico por el monto económico, por la importancia y por la complejidad que esto significa para la ciudad, que además significa mucho esfuerzo de la gente. Muchos miden en los mil millones, mil y pico de millones de pesos que significa el ingreso que podrían tener los empresarios con el transporte público de pasajeros. ¿Pero cuanto esfuerzo significa para los vecinos que aportan \$ 0,65.= cada vez que viajan? ¿En cuanto influimos y vamos a modificar la vida de los ciudadanos con respecto a este contrato y la obligación que tenemos de acertar y hacerlo bien. El método de la audiencia pública nos da la mayor garantía para que esto ocurra y lamento que concejales que lo vienen sosteniendo desde hace mucho tiempo, casi desde sus inicios políticos, que inclusive votaron una Ordenanza donde establece la audiencia pública para discutir estos temas, cuando llega el momento clave, importante, de hacer frente a intereses contrarios a los de los vecinos, resulta que en ese momento arrugan y parece que ahora tenemos que votar a libro cerrado la Licitación Pública del Transporte. Cómo lamento esto, me parece que es como claudicar ante los intereses que están afectando y van en contra de los vecinos. No vale la pena llegar al poder para claudicar justo en el momento que hay que hacer las cosas. Hemos dejado muchas cosas atrás, mucha historia como para que en este momento que tienen la responsabilidad, por simplemente estar en el poder dejan de lado principios. Yo quiero reivindicar esto y decir que necesitamos ayuda de los vecinos para que el jueves a pesar de no tener los votos necesarios con la movilización de las sociedades de fomento, con la organización que puedan darse a través de una comisión y hasta un pedido formal para que se postergue este debate en el Concejo Deliberante, para que se llame a una audiencia pública y nosotros tengamos mayores elementos de peso y contundencia y podamos convencer a estos concejales que han cambiado su historia en estos días. Por eso lo quiero dejar como propuesta a todos ustedes y decirles y reiterarles que esto sería importante para nosotros, somos todo oídos para escuchar sugerencias y los importantes datos que nos han brindado aquí, que seguramente refuerzan nuestro conocimiento y nuestros argumentos en el debate. Lo dejo como sugerencia y creo que está en el ánimo de algunos concejales de acuerdo a lo vertido anteriormente.

Sr. Salas: Para que esto de alguna manera tenga resultado porque no hacemos un petitorio formal respecto a lo que recién proponía el concejal Anastasía, donde pedimos un llamado a Audiencia Pública y la vuelta a Comisión y lo firmamos todos los que estamos en este recinto.

-El señor Layus desde la barra informa que la Federación ha hecho una presentación formal sobre este tema en el Concejo Deliberante, a lo que dice el

Sr. Pulti: En el mismo sentido quiero decir esto, el hecho que debe producirse a nuestro juicio es que haya un testimonio documental con la firma de los que acá estamos y los que acá no están todavía, más a todos los que podamos ver mañana, me refiero a representantes de sociedades de fomento, sean o no sean presidentes o vicepresidentes, simplemente en representación de la sociedad de fomento y de las jurisdicciones de la sociedad de fomento, el reclamo más voluminoso que se pueda hacer pidiendo sencillamente esto, el no tratamiento arbitrario de los dos expedientes, no nos dejemos engañar por la dinámica propia de las cosas, acá no se está hablando solamente de la licitación, se está hablando también del resentimiento del servicio con 4 millones de kilómetros menos recorridos por año, ninguna de las dos cosas debieran tratarse de este modo arbitrario e intempestivo. Me

parece que ese pedido de postergación y el reclamo de participación debemos generarlo como un hecho nuevo que se produce más allá de que existen pedidos anteriores, del bloque nuestro, de distintas asociaciones de fomento, debemos producirlo como un hecho nuevo en relación a lo que se quiere tratar el jueves con la mayor cantidad de firmas posibles. Me parece que este es un gran dato y si los medios de difusión pueden reflejar mañana que esa es una de las conclusiones que se tomaron hoy, creo que le pueden aportar otra dinámica a las cosas y no la de esta inercia que lleva directamente a la sanción por mayoría. Creo que este es un dato nuevo que además va a ser movilizador de la opinión de la gente, sin entrar en demasiadas disquisiciones de tipo reglamentario. Lo más importante es que la nota diga: “posterguen, no improvisen y denle participación a todas las sociedades de fomento”.

Sr. Salas: Quisiera decir que estoy absolutamente de acuerdo, ya que hay mucho apresuramiento por votar la reestructuración de los recorridos. Probablemente podremos tener éxito con que vuelva a Comisión el expediente de la licitación con lo cual le voy a responder a Mónica Felices, que el esfuerzo que hicieron los vecinos y los vecinalistas sirvió fundamentalmente para que terminara en un aumento encubierto de la tarifa. Esta es la realidad y la urgencia de lo que está ocurriendo, sino no entendemos por qué cuando le pedíamos al Ejecutivo y oficialismo que retardara esto durante 60 o 90 días, porque es una barbaridad que los colectivos tomen la calle Mitre o Santa Fe por donde van a pasar todos los micros que hoy pasan por el casino, seguramente va a terminar en una muerte y ese día van a cambiar el recorrido. Creo que es fundamental que de aquí salga este petitorio, que podamos juntar la mayor cantidad de firmas y espero que la suerte no esté echada. Luque.

Sr. Luque: Agradezco la posibilidad que me da de poder terminar esta sesión y simplemente voy a adherir a la convocatoria masiva para tratar de frenar un poco todo esto. Si estamos acá es porque el sistema actual no nos sirve, tampoco nos sirve mirar para atrás y llorar sobre la leche derramada, por lo que propongo que nos unamos para pensar en un nuevo sistema. Si queremos emparchar o arreglar lo que ya se hizo, no vamos a llegar a ningún lado. Todos conocemos que hay servicios que tienen rentabilidad, otros que no la tienen, las disputas entre empresarios y demás, por lo tanto el pliego que se quiere votar el jueves -a mi criterio- no resuelve ninguno de los problemas que hoy tenemos y da la apariencia que está pensado para las nueve empresas que hoy tenemos. En realidad no importa quién va a dar el servicio, lo importante es que lo den bien, que el sistema sea eficiente, sobre eso hay que trabajar. Fundamentalmente hay que pensar en el cliente, no hablemos más de usuarios, pagamos por un servicio y tenemos que valorar nuestro dinero y nuestra condición de tomadores de un servicio. Sobre esto hay que seguir trabajando.

Sr. Salas: Vamos a dar por terminada esta reunión agradeciéndoles su presencia y les pedimos un poco más de paciencia porque en este momento se está redactando un documento y sería importante que todos los que participaron en esta reunión lo puedan firmar. Gracias.

-Es la hora 20: 05