

Desgrabación de Audiencia Pública sobre Proyecto de Ordenanza N° 233/12.

En la ciudad de San Carlos de Bariloche, a los 10 días del mes de diciembre de 2012, siendo las 18:35 horas, en la Sala de Sesiones “Francisco Pascasio Moreno” del Concejo Deliberante, se da inicio a la Audiencia Pública por el Proyecto N° 233/12, rotulado “Prestar acuerdo al llamado a licitación pública para Servicios de Transporte Urbano de pasajeros”, convocada por el Concejo Municipal a través de Resolución 354-PCM-12. -- La Audiencia es presidida por el Presidente de la Comisión de Servicios, Tránsito y Transporte del Concejo Municipal, Concejal Alfredo Martín, quien cuenta con la colaboración de la Dra. Josefina González Elizondo, Asesora Letrada del Concejo Deliberante, y de la Sra. Nora Skiendziel, Jefa del Departamento de Coordinación Legislativa. -----

El Concejal Alfredo Martín: “Buenas tardes. Por favor, vamos a dar formal apertura a la Audiencia pública para tratar el proyecto de Ordenanza 233/12, Prestar acuerdo al llamado a licitación pública para Servicios de Transporte Urbano de pasajeros. Siendo las 18:35 horas del lunes 10 de diciembre de 2012, en la Sala de sesiones del Concejo Municipal. Se encuentran presentes los Concejales Carmen Giménez, Diego Benítez, Carlos Valeri, Leandro Lescano, Irma Haneck, Elena Welleschik. ¿No me olvidé ningún Concejal? Por el Tribunal de Contralor, Damián Fuentes. También nos acompaña el Director de la Secretaría de Tránsito y Transporte, el señor José Alonso”.-----

La Sra. Nora Skiendziel: “La autoridad de la Audiencia es el Concejal Alfredo Martín, Presidente de la Comisión de Servicios, Tránsito y Transporte. Voy a dar lectura a los diez oradores que se inscribieron. Ellos son: Carlos Iván Medina, Héctor Osvaldo Díaz, Gerardo Sergio Ávila, Hugo Ricardo Cejas, Adolfo Fourés, Gabriel Alejandro Cáceres, Griselda Ignazi, Silvia Ana Devalle, Marco Antonio Subires, Ramiro Nahuel Lincan. Además quiero hacer mención que el señor Hugo Cejas presento una nota”.-----

La Sra. Nora Skiendziel procede a dar lectura a la nota firmada por el señor Hugo Cejas, mediante la cual solicita al Presidente de la Audiencia un incremento en el plazo de tiempo asignado para su exposición en la Audiencia.-----

La Sra. Nora Skiendziel: “Las normas aplicables son: de la Carta Orgánica, el artículo 164”.-----

La Sra. Nora Skiendziel procede a dar lectura al artículo mencionado.-----

La Sra. Nora Skiendziel: “Asimismo, quiero aclararles que ponemos a disposición el texto de la Ordenanza 1744-CM-07, que reglamenta las Audiencias Públicas.-----

El Concejal Alfredo Martín: “Debo agregar que se encuentran presentes el señor Intendente, Omar Goye; la Legisladora provincial, Silvia Paz y el Secretario de Planeamiento, señor Breackman. De acuerdo a lo que fue establecido a través de la Resolución 354-PCM-12, los inscriptos en el registro contarán con un plazo máximo de 5 minutos para realizar su exposición pública. Durante su presentación, los expositores deberán dirigirse a la autoridad de esta Audiencia. Acá recién se leyó una nota que tiene que ver con el artículo 4° de las normas de funcionamiento de la Audiencia pública, en su segunda parte, el inciso f), el pedido de cinco minutos más. El público podrá formular preguntas, una por persona, una vez finalizadas las exposiciones. Las mismas deberán efectuarse de forma escrita, en los formularios que serán entregados por representantes del Concejo Deliberante, y deberán estar dirigidas únicamente a los disertantes. De acuerdo a lo que está establecido en la Ordenanza que reglamenta las Audiencias Públicas; el destinatario de las preguntas contará con dos minutos para responder las inquietudes. Y en caso que las mismas no se relacionen con el tema que nos convoca, no serán tenidas en cuenta.-----

La Sra. Nora Skiendziel procede a dar lectura a la parte resolutive del Proyecto de Ordenanza 233/12, Prestar acuerdo al llamado a licitación pública para el Servicio de Transporte Urbano de pasajeros.-----

El Concejal Alfredo Martín: “Se han incorporado a la Audiencia pública, la Presidenta del Concejo Deliberante, señora María Eugenia Martini y el señor Concejal Alejandro Ramos Mejía. La señora Asesora Letrada, Dra. Josefina González Elizondo, va a leer la parte resolutive del dictamen sobre la ordenanza del llamado a licitación”.

La Dra. Josefina González Elizondo: “Buenas tardes. Voy a hacer una lectura parcial del dictamen, obviando los acápites de antecedentes y descripción sintética”.-----

La Dra. Josefina González Elizondo procede a dar lectura a la parte del Dictamen 101-ALCM-12, de acuerdo a su aclaración previa.-----

La Dra. Josefina González Elizondo: “Bueno; en esta lectura parcial, es el Dictamen de Asesoría Letrada”.-----

El Concejal Alfredo Martín: “Gracias. Bueno, también se encuentran presentes en la Sala, la Legisladora Beatriz Contreras, el Concejal Mauro González y el Director de la Oficina de las Personas con discapacidad, el señor Germán Vega. Ahora pasamos a la presentación del proyecto en trámite, por lo cual invitamos al Ejecutivo Municipal en la figura de su Intendente o a quien este designe”.-----

El Sr. José Vicente Alonso: “Buenas tardes. En principio quiero informar que el pliego licitatorio presentado en función de las críticas muy bien observadas por la Asesoría Letrada del Concejo, son homólogos a proyectos anteriores, y esto se debe a que fundamentalmente, San Carlos de Bariloche, en el año '89 tubo un primer estudio de transporte urbano de pasajeros, que se reiteró después en el año '93, a cargo de Abel Charlie y de Lucky Tawer, una consultora de La Plata. Posteriormente, en el año 2003, la Administración del entonces Intendente Alberto Icare, volvió a realizar otro estudio a través de una consultora, en este caso fue la consultora de Concepción Mohana y Asociados, donde, con la misma metodología trabajada por la consultora anterior, hizo un estudio para transporte urbano de pasajeros, taxis, remis y transporte escolar; y además de este estudio, se le pidió a la consultora la confección de un pliego licitatorio. Es por ello que son homólogos los pliegos licitatorios en función de los estudios realizados, en lo que hace a legal y técnica. La Asesora Letrada del Concejo hizo una observación respecto a los anexos I, II y III y IV, que estos son las frecuencias y horarios de cada una de las líneas. Nosotros enviamos en su oportunidad técnicamente al Departamento de



Concejo Municipal

Municipalidad de San Carlos de Bariloche



Asesoría Letrada el pliego licitatorio, entendiendo que una licitación es una proyección a diez años con un crecimiento demográfico muy destacable para San Carlos de Bariloche en todos los períodos inter-censales, y hoy estamos hablando de una ciudad de aproximadamente 140.000 habitantes, cuando tenemos que proyectarnos a diez años y es muy probable que estemos hablando por encima de los 200.000 habitantes, si estamos con la tasa de crecimiento que mantiene Bariloche. En función de esto y en función de la saturación, porque al transporte urbano de pasajeros tampoco se lo puede ver en sí mismo como una cosa aislada; el transporte urbano de pasajeros conforma una parte espacial de la distribución del tránsito en nuestra ciudad. Hoy podemos observar que por más frecuencias que se le agreguen a las líneas de colectivos, o en el semáforo de Esandi o en calle Moreno o en la misma Bustillo o calle Onelli, se empiezan a juntar todos porque la vía pública está saturada de tránsito. Esta es una realidad insoslayable. Desde el año '91, que marcó una impronta, el Estudio de Abel Charlie, Tawer y Bellucci, ellos sugirieron espacialmente, empezar a trabajar con rondines. Del mismo modo, fue ratificado esto en el Estudio de Concepción Mohana en el año 2004; y esto fundamentalmente, para que todos tengan una idea cómo es el rondín, hoy en día, para poner un ejemplo, la Avenida Bustillo; por la Avenida Bustillo tenemos la línea 10, 11 en temporada, 20, 21 y 22, que prácticamente los primeros 13, 14 kilómetros circulan el mismo piso las cinco líneas; y estamos saturando una Avenida que no da más, con un montón de frecuencias, porque obviamente, el crecimiento demográfico de la ciudad demanda más inserción de unidades. La propuesta que había empezado a esbozar la primera consultora, ratificada por la segunda consultora de Concepción Mohana, es trabajar en rondines. ¿Qué quiere decir esto? La línea 10 que recorre desde la Estación de Ómnibus hasta Colonia Suiza, es una línea que se superpone con las demás líneas que les acabo de mencionar. La posición de las dos consultoras es trabajar una línea que vaya con un solo colectivo o dos colectivos a lo sumo, de Península de San Pedro a Colonia Suiza ida y vuelta; mejoramos muchísimo la frecuencia en estos barrios y la alternativa es hacer una transferencia que sería en el kilómetro 18, teóricamente; para lo cual nuestro Municipio tiene que trabajar sobre infraestructura básica, fundamentalmente paradores que nos permitan albergar esa transferencia que hacemos referencia. Entonces ya estaríamos eliminando dos líneas que recorren la Avenida Bustillo, prácticamente más del 50 % de la superficie de Bustillo. Lo mismo pasa con la línea 21; o sea, la idea es trabajar sobre troncales, reforzar la línea 20; inclusive se puede empezar a diseñar la alternativa, que modificando algún recorrido interno del casco urbano, la línea 20 pueda llegar a tener el colectivo con un acoplado como para inclusive poder aumentar la capacidad portante. Pero esto fundamentalmente, es lo que nosotros desde lo técnico queremos una definición, porque tenemos que proyectarnos a diez años. Hoy los rondines no los podemos plantear porque nos falta la infraestructura de los paradores donde la gente está protegida para poder tomarlo, y fundamentalmente, por la fuerte agresión climática que tenemos en gran parte del año en Bariloche; así que esta es un poco la premisa, o sea, las particularidades técnico y legales responden a un estudio madre que lo hizo una consultora y se ha discutido en varias oportunidades y en distintos concejos municipales inclusive. Creo que lo más importante, lo más importante, para plantear una licitación en este momento, es definir el tema de los rondines, porque hoy en día la superficie espacial de nuestro ejido municipal, se cubre en el cien por ciento de todos los barrios, algunas cuadras hay que caminar, pero el colectivo llega a todos lados; llegará mal, llegará retrasado, a esto le tenemos que sumar el estado de las calles, el estado del tránsito en general; o sea, hoy tomar calle Onelli y tomar Avenida Juan Herman, es un problema por la saturación de tránsito, entonces, veamos realmente dónde está la problemática del transporte urbano que todos tienen sus razones como para exponer sus inquietudes. Entonces, un poco esta es la premisa básica que nos movilizó a hacer este trabajo”.

El Concejal Alfredo Martín: “Bueno, después le harán preguntas si lo consideran conveniente los vecinos. Gracias señor Alonso. Bueno, las exposiciones que vienen ahora por parte de los vecinos, serán dirigidas a esta Presidencia y, por más que esté el reloj, cuando falte un minuto se va a tocar una campana y cuando culmine el tiempo que se ve en el reloj, se van a hacer sonar dos campanadas. También ha llegado el Concejal Chiocconi. Y ahora vamos a invitar al primer vecino que participa de la Audiencia, el señor Carlos Iván Medina. Lo invitamos a que venga al estrado”.

El Sr. Carlos Iván Medina: “Gracias. Buenas tardes. La verdad que en primer lugar le agradezco a Dios esta oportunidad que me da de compartir esta Audiencia pública, si bien no es vinculante, pero que a mí realmente me compete como consumidor del transporte público de pasajeros ya que recorro prácticamente varias líneas de la ciudad y más en la temática de discapacidad, no? Porque cuando nosotros hablamos de una ciudad turística internacional, cuando hablamos de turismo accesible, realmente a mí, como persona con discapacidad me da mucha vergüenza. ¿Y por qué digo que me da mucha vergüenza? Porque realmente las empresas que hoy están actualmente ninguna está adaptada para transportar personas con discapacidad; o sea, si bien nosotros las personas no videntes subimos con el bastón, bajamos, pero hay otras discapacidades que realmente se les hace muy difícil usar este transporte público de pasajeros. Realmente, cuando nosotros queremos que las personas con discapacidad, se habla mucho de integración, de inclusión, pero al no haber un transporte público adecuado, tales cosas no suceden; porque sucede que muchas veces, personas con discapacidad tienen que rehabilitarse, capacitarse, o simplemente salir en un día de esparcimiento y los colectivos realmente no están adecuados. ¿Y por qué digo todo esto? Porque yo tengo una filmación, no la traje porque no sabía si había televisor o algo para exponerlo, pero yo sé que son los cinco minutos solamente. Yo me he tenido la oportunidad de pararme con una persona en silla de ruedas en la Terminal de Ómnibus, querer tomar el colectivo 20 y el chofer me dice “¿por qué no llamás una ambulancia?”; yo le digo “cómo voy a llamar una ambulancia si no es una persona que está enferma; ella quiere disfrutar del paisaje, ir hasta Llao Llao y volver”. Pero bueno, realmente esta persona no pudo acceder al transporte público porque el chofer estaba apurado, se fue y allí quedamos con la persona en silla de ruedas; pero bueno, estábamos haciendo una prueba piloto para ver cómo responden los choferes; los choferes muchas veces se preocupan algunos, y yo le pregunto a la sociedad hoy, de San Carlos de Bariloche, una persona con silla de ruedas que pese más de 70 kilos, cómo podemos hacer para subirla a un colectivo de transporte público, si bien la silla de ruedas se puede desarmar, pero a esta persona hay que subirla en andas y si no hay dos o tres personas predispuestas a



Concejo Municipal

Municipalidad de San Carlos de Bariloche



ayudarla a subir... Por eso digo que no me interesan las empresas que se quedarán o las que vendrán, lo que me interesa es que realmente se pueda trabajar en la temática de la discapacidad para que vengan los colectivos... Yo sé, hay concejales que han levantado manos y han votado ordenanzas y después me han dicho “pero Medina, la topografía”; entonces concejales, no hubieran levantado la mano para votar una ordenanza que no se va a cumplir. Verdaderamente esas son las cosas que venimos viendo hace muchísimos años con la temática de la discapacidad y que no se resuelven. Entendemos realmente que hay muchas personas en los barrios altos, por ejemplo muchas veces las empresas inclusive dicen “no, pero cómo vamos a traer colectivos con rampas si no hay personas con discapacidad motora”; y si vamos a una estadística, hay muchas personas con discapacidad motoras que se quedan encerradas en sus casas porque no pueden salir de esparcimiento, a rehabilitación, etcétera, etcétera, porque los colectivos realmente no las pueden alzar; y así vamos quedándonos las personas con discapacidad con mucha angustia, encerradas en nosotros mismos, y no teniendo el lugar y el espacio para poder hacerlo. Yo sé que aquí hay que modificar mucho las paradas de los micros, que van a tener que venir micros, no digo que tengan las rampas especiales, ojalá, Dios quiera que vengan con las rampas especiales, pero sí también el Municipio va a tener que hacer las paradas adecuadas. Lo que decía recién el Concejal Martín, se pueden hacer muchas cosas pero si no se adecua la ciudad para estas cosas... Pero eso sí, yo creo que hay normativa, tenemos la Ordenanza 599 que hoy las empresas de transporte no están respetando ninguno de los artículos. Yo sé, los choferes están preparados para subirse al colectivo y manejar; la empresa está para manejar la empresa y la responsabilidad grande de todo esto es el Ejecutivo Municipal. No le quiero echar la culpa a este gobierno, han pasado muchos gobiernos que realmente no han tomado atribución de poder controlar todas estas cosas. Realmente, simplemente, bueno, ya se me termina el tiempo, así que, que se pueda mejorar realmente y que el Municipio se ponga a trabajar y que fiscalice por sobre todas las cosas; porque si mi derecho termina y empieza el derecho del chofer, yo creo que si todos nos ponemos cada uno en su lugar, las cosas pueden mejorar mucho para esta ciudad que queremos mucho y bueno, que vengan muchos turistas”.

El Concejal Alfredo Martín: “Gracias señor Medina. Ahora sigue el señor Héctor Osvaldo Díaz”.

El Sr. Héctor Osvaldo Díaz: “Buenas tardes señores funcionarios. Buenas tardes a todos y a todas. Lo que solamente quiero aclarar es, como dijo el señor Medina, los discapacitados no son un trapo de basura, pero sí, es verdad, hay pases truchos; y que lo más lamentable es que no se respetan los asientos para discapacitados, como también las mujeres embarazadas o algún anciano. Yo creo que empecemos primero a capacitar a los choferes, que se sepa respetar a todos los que son usuarios del transporte público; la empresa que se llega a quedar o no queda o la que venga, si empezamos por el respeto de uno, vamos a respetarnos entre todos. Segundo, que los colectivos están obligados a parar en la acera, no fuera de la acera, porque si no qué puede pasar, accidentes que hay en lo que es en los tribunales que han pasado y siguen impunes la 3 de Mayo de tantos accidentes que ha tenido con usuarios. Segundo lugar, creo que si se respeta una ordenanza, la ordenanza es como una ley y todos estamos obligados a respetarla, discapacitados, no discapacitados, todos los ciudadanos estamos obligados a respetar la ley; la ordenanza es una ley, por lo tanto yo le pido a todos los ciudadanos de Bariloche y a este Honorable Concejo y al señor Intendente principalmente, que se respeten las leyes les gusten o no les gusten, le pese a quien le pese. No estoy yo diciendo en esto una demagogia ni nada; tenemos discapacitados, ancianos, que los colectivos no son realmente preparados con semejantes escalones que hay, cómo hacemos con una viejita de 80 años; pasar por las calles que realmente tienen que pasar, pasan por la otra; el Barrio Vivero, tenemos acá el Barrio Vivero, por ejemplo, que la gente tiene que ir a las seis de la mañana al hospital, no va al baile, va al hospital; el colectivo pasa tarde, ¿por qué?, porque no le da el tiempo, porque no le alcanza la moneda; entonces yo creo que ahí estamos errando el camino, para poder ahorrar el bolsillo de los empresarios. Los empresarios, yo voy a decir una cosa, la 3 de Mayo hago de cuenta que es el grupo Clarín, lo mismo; están sufriendo los ciudadanos de Bariloche, en total están sufriendo; entonces, empecemos a respetar, hay concejales que van en auto, hay concejales que van caminando en el barro y esperan el colectivo, bajo la lluvia, bajo la nieve; entonces empecemos a respetarnos, unos a otros, no dividamos Bariloche para ricos o para pobres, seamos unidos, porque con la unión vamos a todos lados; respetemos los discapacitados, respetemos los ancianos, respetemos las madres embarazadas porque ahí llevan una vida, no llevan una bolsa de papas, llevan una vida; respetémonos. Los chicos tienen que aprender cuando salen de la escuela que tienen que dar el asiento a la demás gente; si no le pido acá, al señor Intendente que ponga un colectivo, como en otras ciudades del mundo hay para los estudiantes y se termina el problema; no es que van llenos porque... Porque los chicos van sentados; ¿por qué tiene que ir un chico sentado y una mujer de 70 años tiene que ir parada?, a eso me refiero. Y por último, que Dios bendiga a este Concejo. Buenas tardes a todos y a todas”.

El Concejal Alfredo Martín: “Gracias señor Díaz. Continúa el señor Gerardo Sergio Ávila”.

El Sr. Gerardo Sergio Ávila: “Hola. Muy buenas tardes a todos, mi nombre es Gerardo Ávila y voy a hablar en este momento como usuario y como estudiante de la Universidad del Comahue. En primer lugar quiero dar acuerdo a la necesidad de llamar a licitación del transporte público, pero al mismo tiempo sentar un fuerte cuestionamiento en puntos que considero claves para el desarrollo de un servicio de calidad para todos los usuarios. Lamentablemente el proyecto en discusión que hoy nos reúne, no deja en claro muchas necesidades de los vecinos y demuestra una pobre capacidad de lectura por parte de los autores del proyecto en cuanto al Bariloche de hoy y al Bariloche que queremos para el futuro. Resultan ambiguas algunas expresiones que se vierten a fojas 11 en la memoria descriptiva, enunciando que se han rescatado aspectos de la estructura vigente a fin de respetar los usos y costumbres de los habitantes y no alterar sus hábitos y que es fundamental minimizar los posibles conflictos que pudieran surgir como consecuencia de la puesta en marcha del sistema. En este sentido, los ciudadanos usuarios de Bariloche, se han acostumbrado sí, pero a un mal servicio en la última década y eso es lo que justamente hay que remediar en un pliego adecuado, realizado con pericia técnica y visión estratégica de la ciudad. Asimismo, también se remarca desde los autores del pliego que para una mejora sustancial del sistema, hay cuestiones que deben modificarse, logrando un monitoreo permanente. Plantea a fojas 25 que para el sistema de cobro de pasajes, las empresas deberán indicar si contarán o no con



Concejo Municipal

Municipalidad de San Carlos de Bariloche



un sistema de información GPS y registro de personas a bordo por tramos recorridos; pero, a fojas 55, en las Especificaciones técnicas particulares, cláusula primera, se estipula que son las concesionarias quienes deberán fijar el sistema de cobro e información estadística dentro de su oferta para ser evaluadas, situación que ya debería ser una exigencia bajo los requerimientos del propio Municipio si pretenden que sea una herramienta de mejora. Asimismo el sistema GPS, que garantizaría en parte el control del sistema, se plantea además como obligatorio recién al quinto año de concesión, es decir, a la mitad del período de diez años estipulado. Dicho sistema debería ser exigido por el Municipio desde un primer momento y de forma excluyente, si es que realmente se pretende una mejora sustancial del servicio. De igual forma la implementación del sistema SUBE, a fojas 42, que, recordemos, subsidiaría a los usuarios, es una herramienta muy valiosa que debería ser excluyente desde el primer año, igual que el sistema de boleto combinado que es una cuestión muy importante si se implementa desde el primer momento. En materia de bocas de recarga, se fija un mínimo de 25 por bolsón o paquete de líneas, según lo establecido a fojas 55, cláusula 2ª, pero no se aclara en base a qué datos o relevamientos se estipularon dichos parámetros y si esto responde realmente a la demanda de los vecinos y con una ubicación geográfica acorde con el ejido urbano. En cuanto al boleto estudiantil, si bien se abocaron otros compañeros sobre el tema, no puedo dejar pasar la necesidad de repudiar que no se contemple en el pliego licitatorio de forma clara la cobertura del mismo para los niveles terciarios y universitarios, claramente excluidos de cualquier beneficio según lo estipulado en la foja 42, artículo 2º, donde solo se asigna el valor de cero pesos para el nivel primario y secundario. Esta situación reproduce nuevamente las prácticas violatorias y burocráticas contra el acceso a la educación que ha venido ejecutando el anterior Poder Ejecutivo en conjunto con las empresas. En resumen, se habla de demandas reales detectadas, pero no se aclara cuáles son estas demandas ni de qué forma se consultó fehacientemente a la población. Se habla de respetar las costumbres y hábitos de los vecinos en vez de planificar eficientemente qué Bariloche queremos hasta el período 2023. Se plantea un pliego con ambigüedades en puntos críticos y estructurales del sistema; se vulneran expresamente los derechos de los estudiantes terciarios y universitarios, todo ello conociendo que la proporción de integrantes de la comunidad universitaria o terciaria es ínfima en comparación del flujo anual de usuarios que circulan en el sistema. Claramente se han rescatado características actuales del sistema deficiente de 3 de Mayo y CODAO, sin dar cuenta del desarrollo urbano que se proyecta para Bariloche; los nuevos barrios que deben contemplarse, o por ejemplo, el desarrollo del polo industrial dictado para la ciudad. Señores y señoras concejales, hoy tienen en sus manos la posibilidad de remediar los errores presentes en este pliego, también han sido marcados por la Asesora Letrada, tan necesario para la ciudad; y romper con la cadena de la burocracia, favorecimiento empresarial e ineptitud política y técnica que han marcado al transporte urbano de pasajeros en la última década. Muchas gracias”. ---- Se escuchan aplausos. -----

El Concejel Alfredo Martín: “Gracias. Continúa en el uso de la palabra el señor Hugo Ricardo Cejas, que como ya se dijo al principio, se leyó la nota que está dentro de las normas, por lo cual va a tener diez minutos de exposición”. -----

El Sr. Hugo Ricardo Cejas: “Bueno, buenas tardes a todos. Gracias por el otorgamiento de la extensión del tiempo, pero era a título de no estar seguros si podíamos alcanzar. En primer lugar lo que quiero pedirle, señor Presidente, es hacer uso del artículo 164 de la Carta Orgánica Municipal y solicitar que en función de ese artículo, en la sesión que se vaya a tratar este proyecto o el reformulado, los concejales que vayan a votar a favor, fundamenten cada uno de ellos, las ventajas que va a dar el proyecto respecto a la situación actual y al contrato actual, y en segundo término, fundamenten claramente, cuáles son los mecanismos de control del contrato que nos asegurarán el cumplimiento del mismo y el mantenimiento de la calidad en el servicio. Estas dos preguntas que, por el derecho que me asiste, solicito sean contestadas en la sesión correspondiente, tienen como fundamentación lo siguiente, es decir, el proyecto que está en tratamiento hoy, bien lo expresaba Pepe Alonso recién, es una casi copia de lo que está aprobado; hoy, para aquellos que no saben, hay un pliego de licitación aprobado; en aquel Concejo Deliberante que me tocó participar, en el último, después de toda la polémica que hubo sobre el tema, se aprobó un pliego de licitación. Este proyecto es similar; ha tomado cosas en su mayoría de esa licitación, como bien dijo la Asesora Letrada, pero tiene algunas cosas distintas que son llamativas y hay que tener en cuenta. Por otro lado es importante que se clarifique cuáles van a ser las mejoras del proyecto porque el que está actualmente tiene graves inconsistencias, algunas las marcó la Asesora Letrada. Por otra parte, además de las inconsistencias del proyecto, también tiene faltantes de cosas importantes que en su momento tuvimos que estudiar y analizar cuando veíamos la historia de lo que había pasado en todo el transporte urbano de pasajeros del año '82 a la fecha, que también las voy a referenciar después cuáles son las faltantes; y en tercer lugar, no tiene lo que resulta imperioso a todas luces, un simulador, por lo pronto propuesto por el Ejecutivo, de cuál es el estimado de los costos que un proyecto con todas las características que se plantean acá puede llegar a dar, y cuál de esos costos va a ser absorbido por subsidios, cuál va a ser absorbido por las empresas, cuál va a ser absorbido por el Municipio y cuál va a ser absorbido por la tarifa. Esto es imperioso que esté porque si no está, nos podemos enfrentar a situaciones que ya han vivido otros municipios, que es que aquel ganador de la licitación la gana, porque acá el proyecto dice que va a ganar la mejor tarifa; la mejor tarifa da más puntaje, por lo tanto aquel que plantee la tarifa más baja va a tener mayor puntaje y esa tarifa puede ser irrisoria, como el cálculo de costos puede ser irrisorio, y después, como ha pasado en otras localidades, se gana la licitación y una vez que se ganó la licitación, la empresa se presenta frente al Intendente y le dice “no podemos sostener esta tarifa porque los costos no nos dan y si no, tenemos que parar el servicio”, y se vuelve a generar el mismo círculo vicioso que estamos viviendo en la actualidad. Por lo tanto, ese análisis de costos tiene que estar hecho, aunque sea un simulado hecho por el Ejecutivo, para poder, aquella comisión de adjudicación evaluar a ciencia cierta cuáles ofertas de las que se están presentando, son irrisorias y cuáles se ajustan lo más cercano posible a la realidad. Eso con respecto al tema de costos y para finalizar la parte de costos, digo esto que es importante tenerlo, porque comparado el proyecto que está aprobado con este actual, se le suman algunos costos importantes al proyecto que justamente no está en ningún lado aclarado de dónde va a salir el dinero para pagar esos costos que se



Concejo Municipal

Municipalidad de San Carlos de Bariloche



están incorporando; por ejemplo, doy un caso sencillo, que es que la antigüedad de los micros se baja de 10 a 5 años, eso implica obviamente un costos y una amortización distinta a lo que estaba planteado en el mismo proyecto, vuelvo a repetir, lo dijo Alonso acá, es el mismo proyecto, por lo tanto si fuera el mismo proyecto, debería tener también un cálculo de cómo inciden estas variaciones de costos. En cuánto, bien lo expresó el señor que me antecedió en la palabra, con respecto a las bocas de expendio, sí, efectivamente, el actual que está aprobado, planteaba 10 bocas de expendio por paquete, este pone 25, no sabemos por qué; 25, 10, no lo tenemos en claro. Con respecto a la flota de reserva, el proyecto que está aprobado tiene un 15 % de la flota operativa, este plantea que debe ser un 20 % de la flota operativa, esto implica costos. Con respecto a los discapacitados, ha venido un párrafo más respecto de lo que está hoy aprobado, pero ahí hay un puntito que pido a los concejales que lo lean claramente porque puede generar alguna duda con respecto a los vehículos que pide específicos para discapacitados; pide una serie de furgones para los discapacitados, que deben tener, pero también a su vez hace hincapié que debe haber personal específico, deben tener las empresas personal específico para esos furgones, y en un momento de la redacción da a entender como que en caso de que la Dirección de discapacidad del Municipio lo considerara pueden incorporar personal, pero no queda en claro si ese personal lo va a pagar el Municipio o lo va a pagar el concesionario, no está claro, por eso debería tenerse mucho cuidado ahí para que después el Municipio no se encuentre con una disputa a ver quién cubre esos costos. Por otro lado, se plantea en el plan de servicios de infraestructura, también en el tema costos, que deben incorporarse áreas de descanso con sanitarios en las terminales y cabeceras de servicio. Voy a apurarme porque si no, no voy a llegar. Pero acá, esto es importante tener en claro, cuando nosotros estuvimos con aquel tratamiento del proyecto, claramente los choferes manifestaban que en muchas cabeceras de terminal tienen que orinar en el campo o en un yuyo que encuentren allí, por lo tanto si esto se tiene que cumplir a rajatabla, debería ser que en cada cabecera tiene que haber sanitarios y tiene que haber un edificio, por lo tanto la empresa debería poseer o terrenos o edificaciones en cada cabecera, con lo cual esto obviamente lleva los costos a cualquier otra cifra que no creo que esté calculada en la fórmula. En cuanto a inconsistencias, bueno, algo mencionaron, pero digo, esto es una pegada de un proyecto con otro; las inconsistencias que podemos ver ya mencionaron: los faltantes de líneas, lo manifestó la Asesora; pero además hay inconsistencias como por ejemplo en cuanto a los horarios, voy a dar un ejemplo concreto, en cuanto a la línea 60, por ejemplo, en el proyecto que está aprobado decía que la última frecuencia salía a las 0,05 horas; en este que se está tratando ahora, dice que la última frecuencia va a salir a las 21:35, pero en el diagrama de horario, cuando uno va al diagrama de horario ve que no, que el último sale a las 0,05; es decir, se ha copiado de uno, se pegó en el otro, para que se entienda claramente, en esto hay que tener mucho cuidado, porque habla de la seriedad que tenemos que darle al oferente para después poder exigir. En cuanto a los mecanismos de control, para cerrar, y esto me interesa que quede en claro, es vital, porque nosotros hemos comprobado que los mecanismos de controles que se han estipulado para esto, ha seguido siendo la Dirección de Tránsito y Transporte, y sabemos que el área de Pepe está totalmente cargada de otros temas, con lo cual obviamente, parcialmente dedica parte del tiempo que puede su estructura al control de la concesión, y esto requiere un órgano específico abocado a la concesión del servicio, si no vamos a volver a fracasar; cualquiera que venga no vamos a poder hacer cumplir el contrato; entonces, aquella comisión de seguimiento que yo propuse y en el Concejo anterior no se me acompañó, este Concejo la reflató y debo decir, lamentablemente, no continuó con el espíritu porque es un órgano deliberativo que no era el espíritu y a las pruebas me remito, creo que hasta ahora han sesionado muy pocas veces por falta de quórum; o sea, no era un órgano deliberativo, tiene que ser un órgano ejecutivo de control que esté minuto a minuto arriba, yo había propuesto en aquella oportunidad, también, porque una de las cosas que planteaban las empresas era que el Municipio trabaja hasta las tres de la tarde y no había quién recoja los cambios o modificaciones que se hacían permanentemente en el sistema, había planteado que la oficina de Defensa Civil estuviera en sintonía con la Comisión para que pudiera recibir las 24 horas cualquier modificación que tuviera el servicio, de esta manera, no hay manera que el prestador se pueda escapar diciendo “bueno, no había nadie entonces no pude avisar que hice tales o cuales modificaciones”. Y esto, lo que tiene el contrato de transporte, es que es dinámico, si no entendemos que esto es dinámico, que al momento que se apruebe la concesión ya empiezan a cambiar cosas que hay que controlar que se empiecen a cumplir, entonces no entendemos dónde estamos parados; por eso, para mí el órgano de control debe ser claramente establecido y debe ser específico de esto. Y el otro punto que no veo en el contrato y que para mí es sumamente importante, que debe incorporarse el punto donde se establece que en caso de incumplimiento y baja de contrato, el Municipio se puede hacer de las unidades, quedarse con las unidades y operar transitoriamente hasta que haya un nuevo llamado a licitación. Si esto no se hace, vamos a caer también en otra parte de la historia que tuvimos, donde el Municipio no podía dar de baja la concesión porque si no, no tenía quien preste el servicio y no prestar el servicio de transporte urbano, implica que se para la ciudad. Esto, para mí era importante venir a decirlo acá por dos cuestiones; primero porque había trabajado en el tema y estoy a disposición de lo que necesiten y que pueda colaborar en esto; y en segundo término, porque de acuerdo a cómo están cerrando los números de la Municipalidad este año, estamos avizorando que la situación del año que viene va a ser muy grave en el órgano municipal a nivel financiero; y esto, este tema del transporte urbano, cierra en junio, no puede ocurrir que nos agarre... Ya termino, cierro con esto. No puede ocurrir que mezclemos una situación complicada del Municipio a nivel financiero y esto lo terminemos sacando a las apuradas, porque esto implica directamente el funcionamiento y en desarrollo de la ciudad; esto debe ser tratado con seriedad y con tiempo. Gracias”.

Se escuchan aplausos.

El Concejel Alfredo Martín: “Gracias señor Cejas. A continuación el siguiente orador, el señor Adolfo Foures”.

El Sr. Adolfo Foures: “Buenas tardes. Yo creo que no voy a hacer uso del total de los cinco minutos. Voy a ser muy breve, conforme a lo que puede mi posibilidad. En primer lugar, aclaraciones que a lo mejor son de perogrullo, porque seguramente los concejales las saben y el público en general las conoce, el transporte urbano de pasajeros es de propiedad del Estado Municipal; el dueño es el Estado. Ligado a eso,



Concejo Municipal

Municipalidad de San Carlos de Bariloche



inmediatamente, y aunque vuelvo a repetir, sea de perogrullo, el hecho de que sea el propietario hace que, como decía recién quien me precedió, Cejas, lo principal sea el control o el ejercicio del poder de policía para controlar el buen funcionamiento del servicio. Inmediatamente, lo más rápido que puedo, es importante dejar en claro que el transporte urbano de pasajeros, no solo en Bariloche, sino en todo el país, está en crisis; y esa crisis del transporte urbano de pasajeros que es muy, muy conflictiva y problemática, a lo largo del país, sería necio, ya que todos o casi todos me conocen, plantear que eso comenzó hace un año; es un problema que como dijo el muchacho, el joven que habló hace un rato, que excede los diez años, donde, a nosotros también nos tocó ser gobierno en ese período, ese momento, donde la crisis sigue atravesándolo. En el ideograma chino, crisis significa “peligro y oportunidad”. El transporte urbano está en peligro, ciertamente está en peligro; pero a su vez, y yo celebro en ese sentido esta decisión que se ha tomado desde el Ejecutivo y que ahora tiene el Legislativo que analizar, es una gran oportunidad para reorganizar y para planificar, como dijo el estimado Pepe Alonso, un transporte urbano pensado a diez años, de tiempo y distancia. Y en ese sentido es importante tratar de definir las dimensiones desde las cuales debe verse y analizarse este pliego de licitación, con alguna opinión y sugerencia de mi parte. Por un lado los principales, digamos, actores y/o protagonistas del uso del transporte urbano y para quien debe estar bien planteado, es para los usuarios; los usuarios, más o menos los segmentos son: estudiantes, primarios, secundarios, terciarios y universitarios; trabajadores, trabajadoras; ancianos; discapacitados y no nos olvidemos los turistas, que duplican o triplican, por lo menos durante cuatro meses del año, el uso del servicio de transporte; lo cual hace pensar que como todos vamos a estar de acuerdo, tiene que ser un servicio lo más excelente posible, si cabe la frase. En segundo lugar, hay otros actores en el servicio de transporte urbano de pasajeros que yo quiero mencionar y que no son para dejarlos de lado, ni no tenerlos en cuenta, que son los trabajadores de las dos empresas actuales, son cerca de 500 familias entre todos; eso tiene que tener en el pliego un importante nivel de salvaguarda. Y por último, están las empresas que brindan el servicio, que son los últimos, digamos, actores, pero que son, desafortunada o afortunadamente, los principales para verificar que el transporte funcione como debe funcionar. En ese sentido, personalmente, creo que debe apelarse a ordenanzas existentes y legislación; y es mi opinión personal y la arriesgo, que tiene que generarse alguna cláusula donde de algún tipo de handicap a las empresas que ya están prestando el servicio, aunque todos sabemos que deficientemente en este momento. Personalmente creo que es mucho más fácil mejorar algo que existe, a que nazca perfectamente bien algo nuevo, de una empresa de afuera que no conoce la topografía del lugar. Y como para cerrar porque más tiempo no me va a quedar, pensé que me iba a alcanzar más, Pepe Alonso hizo mención a algo que es fundamental y que antes de tomar cualquier determinación el actual Concejo, tiene que figurar como un precedente, que es el hecho de que no hay un estudio de transporte urbano actualizado, el que se hizo en 2003 es un estudio de transporte que ya de algún modo contaba con un dato desafortunado que era el del censo 2001, que daba 80.000 habitantes; tenemos 140.000, es fundamental que previo a que se tome cualquier decisión y se determine la aprobación de un pliego, tiene que hacerse un estudio integral de transporte urbano de pasajeros, donde se vean desde los recorridos que planteó Pepe, hasta incluso las obras públicas que son indispensables para integrar la ciudad y que el servicio de transporte urbano sea más eficiente. Tenemos, en términos casi de cine, o cinematográficos, tenemos una gran oportunidad; en términos cinematográficos tenemos una sola bala, no la tiremos al aire. Gracias”.

Se escuchan aplausos.

El Concejel Alfredo Martín: “Gracias señor Foures. Sigue el señor Gabriel Alejandro Cáceres. ¿Se encuentra en la sala? Bueno, Griselda Ignazi”.

La Srita. Griselda Ignazi: “Buenas tardes. Mi nombre es Griselda Ignazi, soy estudiante de la Universidad del Comahue y soy Consejera por el Claustro de Estudiantes en lo que es el co-gobierno de la Universidad. Este año y años anteriores he participado de las demandas de la sociedad hacia el Municipio y las empresas prestadoras del servicio de transporte urbano de pasajeros para que el pueblo de Bariloche cuente con un servicio de transporte público acorde a sus necesidades. El llamado a licitación es necesario y brinda la oportunidad de mejorar el servicio y resolver falencias, pero para ello, se debe contar con un buen análisis de las necesidades de nuestra ciudad; un informe serio, realizado por profesionales especialistas del cual hoy carecemos o no es de público conocimiento. Los datos que se manejan hoy en día, son datos provenientes de las empresas y se debe confiar en su palabra sin contar con la garantía de un buen control por parte del Municipio para establecer, entre otros aspectos, los costos de las tarifas. Sin estos datos, cómo hace actualmente el Municipio para saber qué necesidades debe cubrir el servicio para una ciudad que en pocos años ha crecido muchísimo. ¿Se puede confiar en los datos otorgados por las empresas? El último estudio fue realizado en el año 2004, por lo tanto es preocupante que el pliego justifique aspectos como la distribución de frecuencias basándose en este estudio del sistema de transporte urbano de pasajeros realizado hace 8 años e informaciones estadísticas a la fecha, la cual no es de público conocimiento. En la actual propuesta de pliego, se observa que no se han puesto en consideración, exigencias que la sociedad demanda y existen numerosos puntos en los cuales se desconocen criterios utilizados para calcular, por ejemplo, la cantidad de bocas de expendio y el número o distribución de paquetes o bolsones de líneas. La propuesta, muestra demasiada similitudes a los pliegos presentados en el 2010; prácticamente no han sido modificados pese a las críticas realizadas por gran parte de la sociedad. Un aspecto que debe ser analizado con mucha atención, es cómo se establece el control del servicio por parte de la Municipalidad; en la propuesta de pliego figura como un requisito un sistema de posicionamiento satelital, GPS, que permitirá un control estricto por parte del Municipio de frecuencias y velocidades entre otros datos, pero este requisito está establecido como obligatorio recién a los 5 años de la concesión, lo cual, considerando que la concesión es por 10 años, es mucho tiempo. Un sistema de tales características, no es tecnológicamente complejo ni excesivamente costoso hoy en día: El Municipio debe garantizar un sistema de control fehaciente desde el inicio de la concesión. De manera informática también se podría controlar el número de usuarios diarios recibiendo los datos directamente el Municipio, es decir, que los datos no deban ser suministrados por las empresas y de esa manera habría un monitoreo permanente. El pliego establece también que el Estado Municipal priorizará



Concejo Municipal

Municipalidad de San Carlos de Bariloche



aquellos oferentes que propongan la implementación de la tarjeta SUBE; esta tarjeta subsidia a los usuarios de transporte y permite la utilización y el uso de un boleto combinado para todas las líneas del servicio; estas ventajas, son argumentos válidos para que el sistema SUBE sea considerado una exigencia en el pliego y no priorización para empresas que lo ofrezcan. En relación a quiénes pueden o no pueden presentarse a la licitación, se establece que no pueden ser oferentes quienes no hayan cumplido en contrataciones anteriores con el Municipio, hayan sido declarados en quiebra o estar en concurso de acreedores o en procedimiento de apremio como deudor de la hacienda pública. Este punto debe ser estricto y los oferentes debidamente investigados o analizados debido a la experiencia del Municipio en anteriores contrataciones. Cabe mencionar que en los fundamentos del proyecto de ordenanza para prestar acuerdo al llamado a licitación, se menciona la pretensión de que el sistema de transporte público contribuya de manera solidaria con la gratuidad del boleto estudiantil. Aquí es muy importante tener en cuenta que el impacto que tiene la suma de todos los estudiantes de todos los niveles sobre los ingresos de las empresas, no son significativos como para justificar aumentos; es necesario poner énfasis en esto ya que parte de la sociedad ha relacionado los últimos desmedidos aumentos del servicio con la gratuidad del boleto estudiantil, enfrentando a sectores de la sociedad. Otro punto importante relacionado con los derechos a la educación pública y gratuita con la que contamos en el país, es que se contemple la tarifa estudiantil para los estudiantes universitarios y terciarios, lo cual aumentaría el grado de deserción en estos niveles y no se garantizaría la igualdad de condiciones. Por último, quiero reconocer a los estudiantes de San Carlos de Bariloche, principalmente jóvenes de los secundarios que este año han sido un ejemplo de compromiso al defender los derechos de la sociedad en relación al servicio de transporte público, cuestión que compete, en realidad, a toda la sociedad".-----

Se escuchan aplausos.-----

El Concejal Alfredo Martín: "Gracias Griselda. La siguiente oradora Silvia Ana Devalle".-----

La Sra. Silvia Ana Devalle: "Bueno, buenas tardes vecinos y vecinas. Yo quiero aclarar que soy trabajadora en la temática de la discapacidad, que pertenezco a una organización y que lo que voy a comentar ahora lo discutimos entre varias organizaciones dedicadas a la misma temática. Queremos advertir que la cláusula N° 4, en el inciso e) de Especificaciones técnicas particulares, que se llama "Unidades adecuadas para personas con movilidad restringida", es violatoria de la Convención de Derechos de las personas con discapacidad, Ley 26.378, en los siguientes artículos: art. 3, principios generales; art. 4, obligaciones generales; art. 5, igualdad y no discriminación. Sigo con artículos de la Convención de derechos por las personas con discapacidad: art. 9, accesibilidad, donde se establece la obligatoriedad de un transporte en igualdad de condiciones para todas las personas; art. 19, derecho a vivir en forma autónoma y ser incluido en la comunidad; y art. 20 de la misma Convención, sobre movilidad personal. Ahora, algunos comentarios sobre algunos aspectos concretos de la misma cláusula, la 4ª inciso e) de Especificaciones técnicas que se llama, como dije antes "Unidades adecuadas para personas con movilidad restringida"; más allá de que hablar de unidades adaptadas es contradictorio con el concepto de acceso universal y discriminatorio, nos preguntamos si se reflexionó lo suficiente sobre el universo de personas con movilidad reducida y se ha tenido en cuenta esto que fue ya mencionado. Con movilidad reducida somos las mamás cuando estamos con la panza, el bebé a upa, el otro de la mano y el bolso; movilidad reducida, es la señora que vive en el kilómetro 7, que tiene sobrepeso y hernia de disco y hace cinco años que no puede ir más que al médico en remis; con movilidad reducida, es alguien con una discapacidad transitoria porque se quebró en el cerro o porque se dobló el tobillo en las lajas que faltan en el Centro Cívico; hay muchas personas con movilidad reducida y va a ser muy complicado ir a buscarlas puerta a puerta como se sugiere, si es infructuoso todo lo otro que se propone, que seguramente va a ser infructuoso. Por otra parte, en cuanto a esto, son contradictorias las descripciones de las unidades aceptadas con la de las después llamadas adaptadas. Sería muy largo, cada uno revisa en el inciso, no? En este inciso también, se menciona un decreto presidencial, el 467/98, que habla del aumento progresivo de unidades accesibles; o sea, bueno, en el primer año hay que incorporar tantas, en el segundo hay que incorporar tantas; pero quedaría sin efecto desde el 2002, ya que ahí mismo se establece que "en el 2002 las unidades accesibles deben llegar al cien por cien, garantizando ingreso y egreso en forma segura y espacio para permanecer y maniobrar". Acerca de las características de las unidades de las que se habla, bueno, en un momento hubo una consulta al señor Roberto Domec de la CNRT, por parte de la Dirección de discapacidad del Municipio, y él habló de la total viabilidad de las unidades de nueve metros y medio y piso bajo para nuestra topografía. El inciso 3, también menciona haber consultado a la oficina municipal para personas con discapacidad, oficina que hoy día no existe y lo que sí existe es la Dirección, que cuando yo consulté personalmente me dijo que no había formado parte del armado de este pliego. Tampoco me consta que formó parte el Consejo local consultivo para personas con discapacidad, que sería el órgano que tendría que intervenir en políticas públicas con respecto a esto. Quiero decir algo que tiene que ver con las recomendaciones realizadas por la Naciones Unidas sobre el estado de situación de la Convención en la Argentina. El Comité insta a que el Estado Argentino tome todas las medidas para armonizar toda su legislación a nivel federal y local con los preceptos de la Convención. Sobre accesibilidad, el Comité insta a que el Estado vele para que las entidades privadas tengan debidamente en cuenta todos los aspectos relacionados con la accesibilidad de las personas con discapacidad. Voy a decir una última cosa, queremos resaltar que esta ley, la Ley 26.378 establece mecanismos para denunciar aspectos discriminatorios en la legislación y la normativa. Muchas gracias".-----

Se escuchan aplausos.-----

El Concejal Alfredo Martín: "Gracias señora. Ahora es el turno del orador Marco Antonio Subires".-----

El Sr. Marco Antonio Subires: "Hola, qué tal. Yo soy Marco y voy a intervenir como usuario y trabajador. Principalmente me parece que no podemos hablar claramente de un llamado a licitación, de un pliego, cuando no se contempla realmente las necesidades de los usuarios y para esto me quiero remitir desde mi parte netamente a la cuestión tarifaria; me parece que se está ignorando desde un principio la denuncia de la gente de Bariloche, que la tarifa del boleto general de 3,50, es excesiva. ¿Y por qué decimos que es excesiva? Me parece que los funcionarios a la hora de tomar esta decisión política, realmente ignoran la situación que pasa



Concejo Municipal

Municipalidad de San Carlos de Bariloche



mucha de la gente de Bariloche. O sea, Jorge González, parte de tu plantel, Intendente, hizo una declaración de que el aumento del boleto general lo había consensuado con los gremios; me parece que está muy ajeno a la realidad; o sea, partiendo de la base de que salimos de una crisis, de una emergencia económica, que Bariloche está declarada en emergencia económica a nivel provincial, tener la osadía de decir que lo consultó con los gremios, es ignorar la realidad que pasa, la realidad de la mayor parte de la población desocupada, del trabajo precarizado; quizás sí consultó con algunos gremios, pero con qué gremios, podemos hablar de estas burocracias que se perpetúan en el poder que mueven el turismo, que garantizan la precarización laboral, el laburo en negro; entonces me parece que ese consenso es falso. Para seguir con el tema de transporte, me parece que acá hay que priorizar el surgimiento del transporte público; si vemos a lo largo de la historia de todos los cuadritos que hay ahí, todas esas gestiones garantizaron el negocio de los empresarios; el transporte público básicamente surgió para estar al servicio de los usuarios, de la gente que labura; entonces acá se está dejando de priorizar a esa gente. ¿Y por qué digo que no se la prioriza? Y, 3,50 para alguien que a gatas llega a la canasta familiar, es un montón, es una locura; quizás a los que tienen la suerte de tener la independencia con su auto, la independencia con un sueldo que le permite pagar la canasta familiar, no es mucho; para la gente de Bariloche es un montón. Un ejemplo, un laburante de acá que tiene que ir a laburar a la construcción o a esas rutas turísticas que jamás vamos a disfrutar la gente de Bariloche, generalmente tiene que pagar dos boletos para ir y dos boletos para volver, con gracia de que sea el único que tenga que laburar en la familia; generalmente no pasa eso porque no tiene la suerte de un salario que cubra todas sus necesidades; entonces, ¿cómo le podemos ofrecer 3,50 de tarifa? Concretamente quiero referirme a eso. Esto es una política de exclusión, se busca mantener a la gente laburante hacinada en el Alto, si no, por qué no se preguntan por qué acá falta mucha gente que labura; o porque su prioridad es el mango para comer o porque realmente no tienen para bajar en bondi. Después, quiero decir, escuché que en una parte del pliego hablaba de tarifa solidaria para acceso a la educación. Solidaridad no tiene que ser; la educación es un derecho, entonces no puede depender de la caridad y que sea un transporte accesible para poder acceder a la educación, es un derecho; entonces, que nos vendan como una tarifa solidaria, es caer en la caridad, y como ya dije, la educación es un derecho. Por otro lado también me pregunto, ya que muchas veces de los funcionarios se jactan hablando de la participación, de la juventud, de los chicos, de que se integren y demás, acá a la audiencia pública hubieron muchos compañeros del secundario que se quisieron inscribir y por ser menores de 18 años no se lo permitieron; me parece absurdo, cuando aparte también se está ignorando que de ellos sí podemos hablar que fueron solidarios, porque salieron de su cuestión completamente estudiantil para pelear la tarifa de sus padres, de los vecinos, de esos que no pueden estar porque están preocupados por cómo llevar un mango a la casa o por comprar leña; entonces, ellos sí son solidarios y que no se les permita tener voz en esta audiencia, simplemente deja en evidencia una política mentirosa que habla de la inclusión y la participación. Bueno, y para terminar, nada, saludar, como la compañera Gri, a todos los estudiantes que pudieron participar, a la gente que vino, y simplemente le pedimos a los funcionarios que realmente, decimos ¿cómo puede participar un vecino que lamentablemente no puede venir acá? Y, si vamos a hablar de la democracia, a través de sus funcionarios; pero qué pasa con esos funcionarios, no escuchan; cuando no escuchan que la gente le está pidiendo “no me subas el boleto, ponete de mi lado”. Entonces llamamos a la reflexión a todos los funcionarios a que realmente funcionen en función de la gente; que realmente el transporte sea público y accesible; que se deje de contemplar los intereses de las empresas y que realmente se valore lo necesario, que es un transporte público para la gente. Gracias”. ----- Se escuchan aplausos. -----

El Concejal Alfredo Martín: “Gracias señor Subires. Ahora es el turno del último orador inscripto, señor Ramiro Nahuel Lincan”. -----

El Sr. Ramiro Nahuel Lincan: “Buenas tardes. Yo voy a empezar leyendo un párrafo de la Carta Orgánica, es de la segunda parte de la Carta Orgánica, el art. 29, inciso 15, es lo que dice la Carta Orgánica que supuestamente tiene que hacer el gobierno: “Asegurar el transporte público de pasajeros y promover su uso”. Seguido a esto, voy a leer del folio N° 13 de este pliego que se está tratando de llegar a un acuerdo, vamos a ver si hay acuerdo, dice el párrafo 7 del folio N° 13; “La distribución de frecuencias...” Ah, les comento, hay un cuadro donde están los 3 bolsones con las líneas, los horarios en horas pico y en horas valle; dice: “La distribución de frecuencias se realizó sobre la base del Estudio del sistema de transporte urbano de pasajeros de la ciudad de San Carlos de Bariloche del año 2004, comparándose con la información estadística disponible hasta la fecha. El criterio adoptado fue el de satisfacer las necesidades de un buen servicio de transporte público de pasajeros para la comunidad, pero...” –y ahí viene lo importante para nosotros los usuarios- “para que la propuesta sea exitosa debe además ser sustentable económicamente; es decir, debe permitir beneficio empresario justo y brindar seguridad jurídica a las inversiones. Los cuadros de frecuencias que se muestran, deben interpretarse como elementos flexibles, debiendo ser verificados permanentemente a fin de ser adecuados al cambio de la demanda”. Y bueno, me precedieron un montón de personas que también hablaron de muchos temas que iba a hablar, y yo quiero cerrar un poco la idea, recoger la idea de mucha gente que estuvo, las personas que tienen discapacidad, mi madre es una de ellas y quería decir que en realidad, movilidad reducida hoy por hoy tenemos casi todos, porque las tarifas son excesivamente caras, entonces, estamos en las mismas condiciones, casi, con la gente que ha pasado acá con movilidad reducida. Los estudiantes autoconvocados también estuvieron haciendo sus tareas, por más que no puedan estar acá los compañeros que tenían muchas ganas de participar y por falencias del modelo, bueno, no pueden estar acá. Les quiero comentar que hay una encuesta de estudiantes que se hizo en octubre, noviembre de este año, y les voy a pasar a comentar el caso N° 1, que se trata de una señora que trabajaba como empleada doméstica y que viajaba diariamente desde Dina Huapi a los kilómetros, para ello gastaba cuatro pasajes de boleto, con lo cual ella decía que se le iban alrededor de \$ 26 diarios; como para poner un contorno, para que se den cuenta más o menos de los que implican esos \$ 26 diarios, averiguamos y la hora en negro está de 28 a 30 pesos, en blanco, de 11 a 12 pesos; entonces, ahí vemos que francamente esta trabajadora tenía que trabajar una hora para las empresas. También tenemos datos de la construcción, por ejemplo, el precio de la hora 24 a 25 pesos en



Concejo Municipal

Municipalidad de San Carlos de Bariloche



negro, lo que se le paga, en blanco 18 a 19 pesos teniendo en cuenta los descuentos, y también, un trabajador que necesariamente tiene que usar cuatro boletos, por día está teniendo que pagar \$ 13,80 a la empresa. Entonces, como para cerrar, yo quería decir que francamente este documento que se está presentando hoy, para mí, no existe; ¿por qué? Porque no hay información, la información es dada por la empresa y yo francamente como usuario, como estudiante también, no confío en la información que me da la empresa; creo que el control del Estado Municipal es nulo; y por eso yo quiero poner a moción de todos y de nuestros gobernantes, que por favor se sienten y hagan un pliego de verdad. Y alcanzo a decir que también, que dejaba ahí el petitorio de los estudiantes, así que lo voy a dejar por acá, no sé si por ahí van a tener oportunidad de leerlo de una buena vez por todas. Gracias”. -----

Se escuchan aplausos. -----

El Concejal Alfredo Martín: “Gracias. Bueno, la lista de oradores ha sido cumplimentada. Ahora vamos a hacer un cuarto intermedio para poder repartir, para hacer preguntas por escrito en los formularios y las mismas deberán dirigirse a alguna de estas diez personas, nueve porque Cáceres no estuvo, de las nueve personas que participaron, así que se les puede hacer en forma directa. Debemos decir que al momento de contestar la pregunta, es bueno que quien la haya hecho está acá entre el público; no se puede contestar si no está quien hizo la pregunta entre el público, así que por favor, y debe ser respondida en un plazo máximo de dos minutos. Pasamos a un cuarto intermedio de la Audiencia”. -----

Siendo las 19:58 hs. se inicia el cuarto intermedio. -----

Siendo las 20:12 hs. se reinicia la Audiencia Pública. -----

El Concejal Alfredo Martín: “No sé quién hizo esta pregunta que dice “de juntas vecinales” para el Ejecutivo. Ah, bien. Dos vecinas, de la Junta Vecinal Omega y de El Pilar I que hacen estas preguntas al Ejecutivo. Bien. Hay también dos preguntas en las que el destinatario de la pregunta es “general”, yo creo que es directamente al Estado, al representante del Estado, Lucía Eber y Marco Antonio Subires. ¿Marco querés que sea alguien en especial?” -----

El Sr. Marco Antonio Subires: “Si, Omar”. -----

El Concejal Alfredo Martín: “Bueno, vamos a empezar entonces con las preguntas al señor Intendente. De Subires, la primera es “¿se puede pensar en una gestión estatal del transporte urbano?” -----

El Sr. Intendente: “Seguramente te referís a si lo puede prestar el estado?” -----

El Sr. Marco Antonio Subires: “Claro”. -----

El Sr. Intendente: “Seguramente, hay experiencias en otras ciudades que no lo presta solamente el Estado sino que lo presta una condición mixta, es el caso en Jujuy; seguramente es posible, todo depende de la situación económica y financiera del Estado Municipal, en este caso; pero, sí es posible”. -----

El Concejal Alfredo Martín: “Segunda pregunta, esta es de las señoras de las Juntas Vecinales Pilar I y Omega, ¿por qué el incremento del pasaje? ¿Se realizarán nuevos aumentos?” -----

El Sr. Intendente: “No sé si se refiere a lo que puede dar la tarifa de este llamado; no sabemos si va a dar incremento o no, seguramente, pensando en que hay costos variables, costos que incrementan, uno a priori podría pensar que puede haber un incremento general; esto va a depender seguramente de varias cosas, entre otras de la composición jurídica de la empresa que se presente, de los costos que se acepten como integrantes del denominador de la tarifa; seguramente el contrato a 10 años con una opción, como está prevista, de una renovación por única vez de cinco años más, pueda proveer en el horizonte del oferente alguna tarifa menor en la etapa inicial y después creciente; por eso es que se pide que además de tener un cuadro orientador de cómo se calcula la tarifa, basados en estos estudios del 2004, también está previsto allí que cada oferente presente su cuadro tarifario. No necesariamente se puede hablar de que va a haber aumento”. -----

El Concejal Alfredo Martín: “Si, queremos recordar que las respuestas no pueden ser más de dos minutos”. ----

El Sr. Intendente: “Ah, pensé que era la pregunta”. -----

El Concejal Alfredo Martín: “Otra pregunta que es general de Lucía Eber...” -----

Desde el público se le hace una pregunta al Sr. Intendente. -----

El Sr. Intendente: “Si, de acuerdo a sus costos, lo que no quiere decir que esa sea la tarifa que se acepte”. -----

El Concejal Alfredo Martín: “La pregunta es ¿cómo sacan el cálculo de precios del boleto mínimo y máximo? Yo invitaría al señor Intendente o a su funcionario, porque ha trabajado...” -----

El Sr. José Alonso: “Bueno, el cálculo de tarifas, la fórmula es: pasajero sobre kilómetro recorrido; el costo/kilómetro se divide sobre el pasajero/kilómetro y eso da el costo pasajero; el costo pasajero se divide por la inversa de 20 %, que es lo que se calcula no en Bariloche sino en todo el país, la rentabilidad mínima para las empresas; o sea, el costo pasajero se divide por 0.80, que es la inversa del 20 % y eso da la tarifa mínima de rentabilidad. Esa es la tarifa mínima. De ahí en más, en función de las secciones, se va trabajando en función de los distintos kilómetros que tiene cada una de las secciones. Con respecto a cómo se llega al costo/kilómetro y pasajero/kilómetro, eso está en la metodología de costos que está tabulado y, en función de todos los gastos que se le reconocen a la empresa, no todo lo que presenta la empresa; les doy un caso claro, a las empresas se les reconoce 0,35 litros de gas oil por kilómetro, si las empresas gastan más es un problema de las empresas. Y lo mismo se tabula, dentro de la metodología de costos, está para todos los ítems calculado cuál es el gasto que se le reconoce a cada una de las empresas, no lo que ellos presentan, ¿está claro?” -----

Una persona del público: “A mí me queda una duda, si la cantidad de usuarios cada vez crece más porque la ciudad cada vez crece más, cómo el boleto sigue aumentando si los pasajeros también siguen aumentando”. ---

El Sr. José Alonso: “El tema pasa por la cantidad de kilómetros que se recorren; porque hay líneas rentables y líneas de rentabilidad negativa; discúlpeme que me exceda un segundito. Te pongo un ejemplo, la línea 72 que va al Aeropuerto, es totalmente negativa, porque no tiene pasajeros que cubran la cantidad de kilómetros que recorre; hay líneas muy rentables y líneas que prácticamente están equiparadas”. -----

El Concejal Alfredo Martín: “Quédese señor Alonso, aprovechamos que está usted para hacerle las preguntas. Diego Valenzuela le pregunta: ¿con un buen servicio de transporte, no cree usted que disminuiría la saturación del tránsito que actualmente sirve como excusa para algunas deficiencias del sistema?” -----



Concejo Municipal

Municipalidad de San Carlos de Bariloche



El Sr. José Alonso: “En principio quiero hacer un análisis un poquito más profundo. Creo que la deficiencia del sistema se debe a que no se ha llamado a licitación en su oportunidad y en su momento. Venimos de prórrogas de contratos de dos, tres o cinco años. Comercialmente, cuando se habla de una explotación comercial, si las empresas tienen que endeudarse para reponer un parque móvil, quiero decir que cada coche hoy sale, no quiero equivocarme, pero estamos hablando de unos \$ 600.000 por unidad, hablo de los 0 km., sin contar con sistema hidráulico para personas con discapacidad. Si uno tiene una explotación a dos tres o cinco años, es muy distinto tenerla a diez con una renovación a cinco más. Entonces, el error del Estado como está hasta ahora, en parte ha sido porque no se ha licitado en tiempo y forma, y no estoy hablando ni de este gobierno ni de los anteriores, estoy hablando de muchos años atrás. Entonces, venimos de prórroga en prórroga, el horizonte de las empresas siempre ha sido muy cortito y no han tenido posibilidad de invertir como tendría que haberse invertido. Por otro lado, lo dije al principio, es necesaria una definición para ver qué hacemos, si hacemos rondines o mantenemos la estructura actual con las prolongaciones de líneas que debemos tener. Entendemos nosotros técnicamente, que el rondín es una buena oferta, pero si también entendemos que acá hay que darle participación a las juntas vecinales, para sentarnos con las juntas vecinales a definir cuál es la metodología de los rondines, esta es la realidad”.

El Sr. Intendente: “Para aprovechar que queda un poquito, para tener en cuenta, en los 3 registros de la propiedad automotor de la localidad, hay registrados 47.600 vehículos; obviamente donde están también los de transporte público y de otro tipo de transporte; un dato para tener en cuenta, digamos, en la saturación que se menciona del sistema vial”.

El Concejal Alfredo Martín: “Del señor Hugo Lasalle para el señor Pepe Alonso, ¿como se habló de la línea 60 de la 3 de Mayo, quiero saber cuáles son las causales para que después de las 21,15 horas, el micro pasa cada una hora, por lo que se viaja totalmente hacinados, donde a veces hay gente que no puede subir dadas las condiciones en las que viene?”

El Sr. José Alonso: “Con la línea 60, nos salimos del diagrama presentado en la última ordenanza porque, evidentemente, todo lo que es tanto San Francisco II, III y IV ha crecido terriblemente; creo que los impactos demográficos más grandes que ha tenido Bariloche ha sido en el sector del Este; en función de eso, nosotros hemos llevado la frecuencia a quince minutos, de la línea 60 y en horarios nocturnos, mantenemos lo que estaba planteado en la ordenanza primigenia de la última aprobación. No obstante sobre la línea 60 ya hemos planteado, todos ustedes saben que se han habilitado las 270 Viviendas y también las 120 Viviendas y las 121 Viviendas, todo eso está al finalizar la calle La Habana, que es donde termina el Barrio Newenche. La calle 14 que divide el Barrio Newenche con el Barrio 270 Viviendas, tiene una fuerte pendiente, por eso hasta que no se readeque esa pendiente no se puede prestar el servicio de extensión hasta la calle 5 del Barrio 270 Viviendas que después va a bajar hasta la calle 3, que es una calle ancha y viene en diagonal, que va a servir tanto al Barrio 120 como al 121 y al 270 para ampliar el servicio; porque entendemos nosotros que esos vecinos necesitan tener el servicio, pero hasta que no se readeque la calle 14 y La Habana que tiene una fuerte pendiente, no se puede prestar el servicio precisamente por la pendiente que tiene. Pero además, sí quiero aclararles que el compromiso de las 270 Viviendas es con pavimentación, por lo tanto, hemos solicitado a través de la Dirección de Obras por Contrato la adecuación urgente de la calle 14 y La Habana para poder empezar a prestar el servicio ese”.

El Concejal Alfredo Martín: “Ahora, Ramiro Lincón, le va a contestar el Intendente, ¿hay posibilidad de un control contable de la empresa concesionaria sin la apertura de libros contables? ¿Qué piensan que es un “beneficio empresario justo”? ¿No piensan en prestar el servicio el Estado teniendo en cuenta la crisis de transporte que menciona Fourés y los altos montos de subsidios que pagamos todos?”

El Sr. Intendente: “Si es posible controlar las empresas en cuanto a sus libros y a los costos que presentan, como dijo recién el señor Alonso, lo que se trata de contemplar son los costos eficientes, no los costos que contengan ineficiencias de la empresa; por eso pueden presentar determinado número y lo que se toma es siempre un número menor. También es en el control, creo que lo hablábamos en alguna oportunidad con ustedes cuando estábamos en la Comisión de seguimiento, la tarifa por lo general es un numerador y un denominador; en el numerador están los costos que apropian al sistema y en el denominar los pasajeros transportados; particularmente a mí me llama mucho la atención el número de pasajeros transportados, tomando en consideración cómo ha evolucionado a lo largo de los últimos años la cantidad de boletos vendidos; eso también es importante, no solo controlar los costos de la empresas sino también la cantidad de boletos expendidos, digamos, En cuanto al porcentaje de rentabilidad, como explicó recién Alonso, está tomando una rentabilidad mínima del 20 %; se puede discutir si esto es mucho o poco, todo depende del punto en que se lo mire, pero todas las tarifas públicas contemplan un porcentaje de rentabilidad mínima; en algunos casos se contempla lo que se llama la renta sobre el capital invertido; en este caso, analizando las fórmulas se toma un porcentaje dado que es el 20 % y no se toma en cuenta un porcentaje sobre el capital invertido en la explotación. Y, no me acuerdo la otra pregunta”.

El Concejal Alfredo Martín: “La segunda parte es referida al tema de prestar el servicio, que ya había sido preguntado, por el Estado”.

Desde el público se hace una consulta que no es tomada por los micrófonos.

El Sr. Intendente: “Bueno, la cantidad de subsidios es relativa y está siendo congelada desde hace bastante tiempo y hace poco el Director de Transporte concurre a la ciudad de Viedma a una audiencia que convocó justamente la Dirección de Transporte provincial donde fuimos anoticiados todos los municipios de que el subsidio que hoy está vigente, va a ser solo vigente para este año 2013, atento que es política del Gobierno Nacional, nosotros por eso adherimos en el pliego de licitación, que el subsidio sea dirigido directamente al usuario y no a la empresa. De todas maneras el subsidio es solo una parte en la cobertura de los costos, por eso la tarifa tiene un determinado valor y se descuentan los subsidios que recibe en este caso a través del sistema SISTAU y del sistema provincial. Cuando estos subsidios desaparezcan, habrá que idear otra modalidad de subsidio...”

El Concejal Alfredo Martín: “Intendente haga la síntesis por favor”.



Concejo Municipal

Municipalidad de San Carlos de Bariloche



El Sr. Intendente: “No, pero para que se entienda, porque por allí alguien mencionó lo del sistema solidario. Cuando hablamos de sistema solidario, es recurrir a un mecanismo de subsidio cruzado, es decir que aquellas posibilidades de que algún boleto subsidie a otro boleto, esto es el concepto solidario”.

El Sr. Intendente: “El señor Facundo Brito al señor Intendente, ¿por qué no se garantiza el derecho a la educación pública ya que en el armado del pliego no está contemplado el boleto terciario ni universitario?”

El Sr. Intendente: “Si, a ver, se expresó claramente que está en valor cero la tarifa para primario y secundario de público y privado, y no se incorporó justamente el boleto universitario; hemos escuchado los reclamos así que podría ser que en el análisis se pueda contemplar”.

El Concejal Alfredo Martín: “La última al señor Intendente de Marco Subires ¿no le parece largo el plazo de 10 años de la empresas, sin revocatoria?”

El Sr. Intendente: “No, el plazo en una concesión de servicios públicos, normalmente, como se explicó recién, se fija en una cantidad de años tal que quien vaya a proponer ser el concesionario tenga esto que tiene que ver con un estudio de tarifas y su rentabilidad a lo largo del tiempo. Seguramente en los contratos que se estaban prorrogando sucesivamente, lo único que se le prestaba atención era a la fórmula de incremento cuando los costos variaban. Lo de la revocatoria es relativo, si está previsto en el mismo pliego que si las empresas no prestan el servicio de conformidad a como está estipulado en el pliego, se puede dejar sin efecto la concesión”.

El Concejal Alfredo Martín: “Gracias. Para el señor Hugo Cejas del señor Héctor Díaz, ¿es importante que en Bariloche esté funcionando la tarjeta SUBE?”

El Sr. Hugo Cejas: “Gracias por la pregunta porque me vino bien para algo que no alcancé a decir. Sí, es sumamente importante, porque cuando yo hablé de inconsistencias, una de las grandes inconsistencias que tiene este pliego de licitación es que prioriza la tarjeta SUBE, pero en otra parte del pliego dice que se sancionará con 600 tarifas mínimas a la empresa si no emite ticket y resulta que la tarjeta SUBE no emite ticket. Entonces, estas son las inconsistencias que yo planteaba del proyecto. Y hago una última observación, en algo que decían los chicos, y para ser sinceros, no se puede municipalizar el servicio de transporte urbano, no estamos en condiciones, para que ustedes tengan una idea, de pagar los aguinaldos de este mes, por lo tanto sería demagógico decir que el Municipio se va a hacer cargo del servicio...”

El Concejal Alfredo Martín: “Perdón, Cejas, tiene otra pregunta y conteste por favor adecuadamente a lo que se le pregunta, no se salga del tema. De la señora Blanca Salgado al señor Hugo Cejas, ¿si se consideran los tiempos de acá a junio suficientes para realizar un proceso de adjudicación ordenado?”

El Sr. Hugo Cejas: “En realidad, hay dos cosas a tener en cuenta, la primera de ellas, si se opta por la opción que planteó Fourés acá, de hacer un estudio por una consultora, yo creo que los tiempos no darían; ahora, si se toma toda la experiencia adquirida y se trabaja y el Concejo se declara, como se declaró el Concejo anterior en comisión permanente, esto es, trabajar mañana y tarde en el tema de transporte urbano de pasajeros, yo creo que se puede llegar. Dos meses llevaría armar un pliego y tres meses o cuatro meses más se utilizaría para la adjudicación final. Y una cosa que hay que tener en claro con respecto a esto, que paralelamente a que el Concejo trabaje en esto, el Ejecutivo debe procurar estar con los ojos puestos en la transición de la salida de las empresas actuales para que no genere un problema en junio, que no se pueda entrar con la licitación porque hay un problema que se está dando con los actuales operadores”.

El Concejal Alfredo Martín: “Gracias señor Cejas. A la señorita Ignazi de Laura Olmos, la pregunta es ¿nos puede contar cómo está conformada la Comisión de precalificación y preadjudicación?”

La Srta. Griselda Ignazi: “Bueno, esa es la comisión que va a ir evaluando a las empresas a ver cómo van a ser calificadas y cuál va a ganar la licitación. Bueno, está compuesta por dos concejales, designados por el Concejo Municipal, por el Presidente del Tribunal de Contralor y tres representantes designados por el Intendente, pero no se asegura que allí haya un profesional, digamos, especialista en el tema, que esté evaluando cuáles van a ser las empresas que queden; o sea, no queda como garantizada la presencia de idóneos o profesionales en el tema...”

Desde el público se hace una pregunta que no es tomada por el micrófono.

La Srta. Griselda Ignazi: “Es la preadjudicación; la adjudicación la hace el Ejecutivo”.

El Concejal Alfredo Martín: “La última pregunta de Julián Fernández que me la hace a mí, ¿Cuándo uno marca el boleto con el cospel queda registrado para el seguro, qué sucede en el caso de un discapacitado que simplemente muestra el carnet? Esto en la Comisión de seguimiento de la cual soy integrante por el Concejo Deliberante, se dio una discusión varias veces, incluso llevada adelante por los alumnos acá presentes, de los centros de estudiantes, y las empresas enfáticamente, dijeron que el seguro corre a partir de que el pasajero, el usuario sube al colectivo, que no es necesario que se expendan un boleto para contar con el seguro, que el seguro corre a partir... lo han dicho acá, está en actas, hay testigos de esto que yo digo, de que el seguro corre a partir de que el usuario sube al colectivo...”

Desde el público se le pregunta: ¿cómo uno prueba que estaba en el colectivo?

El Concejal Alfredo Martín: “Perdoname, vos fuiste uno de los que viniste a los encuentros; y si uno se cae, una que hay testigos, uno no va solo, y aparte que también, convengamos, que esa fue una discusión que tuvimos en la Comisión de seguimiento y la respuesta de la empresa fue esa de que toda la gente que sube al colectivo, porque incluso salió el tema no por los discapacitados, sino que salió el tema por los estudiantes que no pagan pasaje. Yo recuerdo esta postura, la trajeron ustedes, vos estabas presente, a la Comisión de seguimiento y desde las empresas se dio esta respuesta”.

Desde el público se hace una pregunta que no es tomada por el micrófono.

El Concejal Alfredo Martín: “Tampoco lo sabe cuando vos marcás el boleto. El colectiveros no se hace cargo, la que se hace cargo es la empresa, dicho por los seguros que tienen las empresas. Bueno, se cierra la Audiencia; se han contestado todas las preguntas; la lista de oradores quedó completa. Agradecemos la presencia de las autoridades, los vecinos y las vecinas. Siendo las 20:35 horas, hacemos cierre de esta Audiencia. Muchas gracias a todos por participar”.

Siendo las 20:35 horas se da por finalizada la Audiencia Pública.



Concejo Municipal
Municipalidad de San Carlos de Bariloche

