



Desgrabación de Audiencia Pública sobre Proyecto de Ordenanza N° 650/14.

En la ciudad de San Carlos de Bariloche, a los 20 días del mes de noviembre de 2014, siendo las 18:10 horas, en la Sala de Sesiones “Francisco Pascacio Moreno” del Concejo Deliberante, se da inicio a la Audiencia Pública por el Proyecto N° 650/14, rotulado “Prestar acuerdo al llamado a licitación pública para Servicio de Transporte Urbano de pasajeros”, convocada por el Concejo Municipal a través de Resolución 335-PCM-14.-----

La Audiencia es presidida por la Presidenta de la Comisión de Servicios, Tránsito y Transporte del Concejo Municipal, Concejal Edith Garro, quien cuenta con la colaboración de la señora Nora Skiendziel, Jefa del Departamento de Coordinación Legislativa.-----

El Sr. Presidente: “...para el Servicio de Transporte Urbano de Pasajeros y los vecinos que se han anotado para expresar su postura, críticas, propuestas respecto al tema, ¿sí?; siendo las 18:10 del jueves 20 de noviembre; y están presentes la Legisladora Arabela Carreras; el Subsecretario de Tránsito y Transporte de la Municipalidad, Francisco Pego; y los Concejales Alfredo Martín, Mauro González, Diego Benítez, Carmen Giménez, Irma Haneck, Carlos Valeri y Leandro Lescano, si no me olvidé de alguno... Alejo Ramos Mejía. Bueno, y a partir de ahora yo le... digamos, abro como Presidente del Concejo pero le dejo la conducción a la Concejal Edith Garro, que ella es la Presidenta de la Comisión de Tránsito y Transporte”.-----

La Sra. Concejal Edith Garro: “Si, buenas tardes. La lista de los postulantes inscriptos, es la siguiente: Juan Miguel Lincan; Rolando Schroeder; Carlos Eduardo Solivérez; Elena Florin; Martín Alejandro Britos; Gustavo Leopardi; y Gabriel Quintupuray. Nora va a explicar las normas de la Audiencia y la mecánica y las normas de funcionamiento”.-----

La Sra. Nora Skiendziel: “Bien, vamos a dar lectura al artículo 164 de la Carta Orgánica Municipal que se refiere a Audiencias Públicas”.-----

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

La Sra. Nora Skiendziel: “Asimismo, ponemos a disposición el texto de la Ordenanza 1744-CM-07, que se refiere a reglamentaciones de Audiencias Públicas.-----

La Sra. Concejal Garro: “De acuerdo a lo establecido a través de la Resolución 335-PCM-2014, los inscriptos en el registro contarán con un plazo máximo de cinco minutos para realizar su exposición pública. Durante su presentación, los expositores deberán dirigirse a la autoridad de esta Audiencia. El público podrá formular preguntas, una por persona, una vez finalizadas las exposiciones. Las mismas se deberán efectuar de forma escrita en los formularios que serán entregados por representantes del Concejo Deliberante; Eric va a ser quien entregará... que está allá, va a ser quien entregará los formularios; y deberán estar dirigidas únicamente a los disertantes, las preguntas. 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. En caso que las mismas no tengan relación con el tema que las convoca, no van a ser tenidas en cuenta”.-----

La Sra. Nora Skiendziel: “Bien, vamos a dar lectura a la parte resolutive del Proyecto de Ordenanza”.-----

La Sra. Nora Skiendziel procede a dar lectura a la parte resolutive del Proyecto de Ordenanza 650/14, Prestar acuerdo al llamado a licitación pública para el Servicio de Transporte Urbano de pasajeros.-----

La Sra. Concejal Garro: “El punto 4, invitamos al señor Francisco Pego, Subsecretario de Tránsito y Transporte de la Municipalidad para que haga la presentación del proyecto en trámite”.-----

El Sr. Francisco Pego: “Bueno, muy buenas tardes a todos. Entiendo que, básicamente los oradores y en general han tenido al alcance el proyecto, por lo cual no voy a entrar en puntualizaciones, si no, no acabaríamos nunca; lo que sí destacar algunos puntos genéricos que me parecen de importancia. Uno de ellos es, en el momento de comenzar a trabajar con el proyecto, surgían dos alternativas de sistema de transporte a aplicar en la ciudad de Bariloche; la primera de las cuales, que sonaba con mucha fuerza y hemos discutido en las distintas reuniones de las diferentes comisiones del Concejo, tiene que ver con un sistema tronco alimentado; básicamente, una definición simple, es un sistema con líneas circulares



Concejo Municipal

Municipalidad de San Carlos de Bariloche

y líneas troncales que son abastecidas por estas líneas circulares, y tiene una particularidad que es que el sistema básicamente se basa en el trasbordo, en el cambio de una unidad a la otra, uno se baja de la unidad de línea circular hacia la unidad de línea troncal; esa es la definición de lo que tiene que ver con un sistema tronco alimentado. La otra alternativa que en definitiva resulta ser la que se presenta en el proyecto, es buscar la manera de fortalecer nuestro sistema actual y adaptarlo a los problemas y a las distintas demandas que han ido surgiendo con el tiempo. En el momento de analizar, tuvimos varias cosas en cuenta; la primera, con respecto al sistema tronco alimentado tiene una contra fundamental que necesita, para empezar a funcionar, una fuerte inversión. Todos conocemos la realidad de Bariloche, sobre todo la realidad climática, y para funcionar, necesitábamos como mínimo tres estaciones de transferencia y esas estaciones de transferencia tendrían un costo aproximado a 70 millones de pesos, ¿sí?; ¿para qué?, para que el pasajero pueda esperar, al descender de la línea circular subir a la línea troncal. La otra contra fundamental que tiene este sistema, es el tiempo de viaje; como hay espera y hay trasbordo de unidad, el tiempo de viaje se iba a disparar de los tiempos de viaje que hoy tenemos, se iba a disparar a bastante más. La tercera contra, es la importante logística que un sistema como este requiere; digamos, si uno alimenta desde las líneas circulares una gran cantidad de pasajeros y por equis motivo la línea troncal interrumpe su recorrido, no se llega a ningún lado. Entonces, son tres contras muy importantes. A su vez tiene puntos a favor, uno de los cuales es que nos permite, por ahí, dar un poco más de frecuencia y nos permite también, en algún caso, no en todos, bajar algo de costos y de kilómetros recorridos. Pero nuestro análisis fundamentalmente se basó en que... alargar los tiempos de viaje y en que la inversión necesaria para un cambio del sistema iba a ser extremadamente alta, absolutamente inviable de colocar en un pliego, a cargo de las empresas, porque nos llevaría, lógicamente, a la no presentación de ninguna empresa a la licitación, y por ahora lejana para las posibilidades del Municipio, 70 millones de pesos sólo en tres estaciones de transferencia; a esto hay que sumarle toda la readecuación de garitas que es necesaria también dentro de las líneas circulares y demás valores. Por lo cual, comenzamos a trabajar de lleno en la mejora de nuestro sistema actual. Mejora que pudimos encarar y que está planteada en este proyecto, en función a la información que venimos usando desde noviembre. Ustedes saben que en noviembre se cambió el sistema de boleto; las nuevas máquinas suministran información muy valiosa de la cantidad de pasajeros que se transporta, y desde donde van y cuál es la cantidad de boletos que efectivamente se cortan, cuánta es la saturación en cada uno de los tramos; o sea, información valiosísima que nos permite armar, en definitiva, lo que hemos presentado. En muchas de las líneas, no voy a entrar a puntualizar, porque hablamos de veinte líneas y puntualizar en este momento línea por línea, sería estar quizás, hasta mañana aquí; la realidad es que en muchas de las líneas optamos por... porque lo vemos reflejado en este sistema de información, optamos por aplicar el concepto de “horario pico”, “horario valle”. Las líneas de transporte de Bariloche se saturan en los cuatro horarios pico que tenemos, y en el horario valle, lógicamente la demanda no es tan alta y se puede, en algún caso, espaciar. Eso es lo que ustedes van a ver reflejado en la tabla de horarios; para... para poder cumplir con la demanda del horario pico, es necesario la incorporación de más cantidad de unidades, ¿sí?; más cantidad de unidades es lo que refleja este pliego, justamente para cumplir este concepto que es fortalecer en el momento que hay más demanda, y a lo mejor, disminuir el momento donde la demanda no es tan grande. Esto hace, en el análisis final, que la cantidad de kilómetros recorridos, sea no mucho mayor a la que hoy recorremos. Por qué hago esta acotación; porque la cantidad de kilómetros que se recorren, tiene directa relación con la tarifa. Si nosotros hoy planteamos un sistema para en el cual se va a recorrer un 50 % más de kilómetros, eso implica más costo en el sistema total y obviamente hace que la tarifa deba subir, por lo cual, lo que tratamos de hacer es priorizar y dar satisfacción a toda la demanda sin alterar esta ecuación, sin generar un incremento desmedido en la cantidad de kilómetros. Por esa razón van a encontrar también en el proyecto algunas líneas que disminuyen o acortan su recorrido. ¿Por qué lo hacen? Porque son recorridos superpuestos, ¿sí?; no tiene sentido que absolutamente todas las líneas que circulan por Bustillo, terminen en la Terminal de Ómnibus, sí las más importantes. Con esto qué logramos; logramos desocupar unidades y logramos poder dar más frecuencia y acortar los tiempos de viaje; o esa, muchas de las líneas que antes morían en... tenían su cabecera en la Terminal de Ómnibus, hoy no las tienen y sí quedan algunas líneas que son las que más demanda de pasajeros tienen en ese tramo. Eso también nos permite, como les digo, disminuir esa



Concejo Municipal

Municipalidad de San Carlos de Bariloche

cantidad de kilómetros que a su vez, esos mismos kilómetros que ahorramos, los usamos en el fortalecimiento del horario pico. Otro tema fundamental que vimos, es que necesitamos generar ciertas conectividades que hoy no tenemos. Cuando uno analiza nuestro sistema de transporte y así lo han vislumbrado consultores, los que han hecho el estudio de movilidad, que todavía no podemos presentar formalmente porque no ha sido aprobado por el banco que lo financia, es un paso administrativo que debemos respetar, pero sí en los informes preliminares hemos visto que ellos evalúan que la cobertura espacial del sistema actual, es muy buena; o sea, estamos dando cobertura a la mayoría de los lugares y tenemos algunas falencias de conectividad. Se plantea una extensión de la línea 50, por varias cuestiones; básicamente para reforzar, básicamente porque es una necesidad y además por cuestiones de seguridad y demás, la estamos haciendo... extendiendo su recorrido hasta la rotonda del 18. Hay un... algo que no está en el proyecto que lo vamos a colocar ahora en la reformulación, hay un trabajo que estamos haciendo con la 41 y la 51, que va a también generar algunas conectividades y va a permitir que toda la zona de Villa Lago Gutiérrez y Los Coihues tengan una frecuencia adecuada que hoy no la tienen. Esto está... lo vamos a presentar ahora porque, bueno, no lo pudimos incluir en este proyecto. Eso es desde el punto de vista operativo; desde el punto de vista legal que también tiene que ver con lo operativo, en un inicio nosotros planteábamos la no posibilidad de que las empresas pudieran comprar las unidades por leasing. Luego en las discusiones, en las distintas discusiones que hemos tenido en las distintas comisiones del Concejo, llegamos a la conclusión de sí permitir, pero en un porcentaje que no supere la flota de reserva; como todos saben las empresas hoy no lo están cumpliendo, pero dentro de la cantidad de las 120 unidades, hay unidades que van a prestar servicio y unidades que están de reserva en caso de roturas. Estas unidades de reserva lo que nosotros proponemos en el proyecto es que se exijan, hoy no están, hoy 3 de Mayo no tiene unidades de reserva y en el caso de Transporte Las Grutas tiene algunas menos de las que debe tener. Parece en principio no una cosa crucial pero sí es importante en el momento de la prestación del servicio, cuando hay roturas deben ser cubiertas inmediatamente, porque si no se hace así, disminuye la cantidad de servicios y ahí es donde el usuario nota habitualmente, el colectivo que tenía que pasar a este horario no pasó y se salta una frecuencia, eso se cubre con las unidades de reserva, por eso estamos exigiendo una mayor cantidad de unidades para que esto se cumpla y que las unidades de reserva efectivamente entren en servicio en el caso de ser requeridas. Vuelvo a lo del leasing, no se permite por una sencilla razón; no se permite porque en el caso de volver a vivir, esperemos que no, una situación similar a la de 3 de Mayo, la intervención para garantizar la continuidad de la prestación del servicio, se hace menos dificultosa si las unidades están a nombre de la empresa, que es la que presta el servicio, que si están a nombre de un tercero o de una financiera. Pero bueno, en la discusión en el Concejo hemos accedido a que el porcentaje de leasing que se permita sea no superior a la flota de reserva, que es una diferencia de lo que ustedes vieron en el proyecto original. Después se está propiciando el... la tarjeta SUBE; la utilización de la tarjeta SUBE, ustedes saben que el SUBE no se ha implementado hasta ahora en ninguna localidad fuera de lo que es la zona del AMBA; nosotros hemos avanzado con gestiones, esto lo voy a adelantar ahora, si bien en el pliego se propicia de manera genérica, es muy probable que nosotros, dentro del mes de febrero, a más tardar en el mes de marzo, estemos trayendo la tecnología SUBE a Bariloche, ¿si?; con un fuerte apoyo del Gobierno Nacional, de Nación Servicios, vamos a estar incorporando la tarjeta SUBE, que va a cambiar todo el paradigma del sistema de subsidios. Hoy el sistema de subsidios son sumas fijas; el subsidio se cobra aunque la unidad no preste servicio; hay unidades fantasmas, hay cosas extremadamente complejas de manejar que con la incorporación del SUBE, quedan absolutamente desdibujadas; con el SUBE, unidad que no presta servicio, unidad que no cobra subsidio, porque el subsidio es por cantidad de viajes, por cantidad de pasajeros transportados; así que nos parece de suma importancia esto, lo hemos propiciado en el pliego pero nuestro avance ha sido bastante más rápido que lo que es el pliego, por lo cual, si las empresas que hoy están prestando servicios tienen el SUBE, las empresas que salgan adjudicatarias de la licitación, ya lo tendrán como obligación inicial; así que vamos a seguir trabajando fuertemente para que a más tardar en marzo podamos tener el SUBE en Bariloche, implementado. También eso resuelve otra serie de cuestiones, no sé si lo saben pero el SUBE es el que se ocupa de las bocas de carga, no como ahora que las responsables de abrir las bocas de carga son las empresas; en este caso, cuando se entra al sistema SUBE, la misma proveedora del SUBE es la que se ocupa de las bocas de carga; han hecho un análisis de Bariloche expendio y



Concejo Municipal

Municipalidad de San Carlos de Bariloche

hablaban de no menos de cien bocas de carga, que duplica la cantidad que hoy tenemos, hoy no llegamos a las cincuenta, hay cuarenta y siete, con esto estaríamos logrando duplicar la cantidad de bocas de carga que es un problema frecuente en nuestro sistema. Por otro lado, otra cuestión importante que hemos incorporado, tiene que ver con... bueno, lo que tiene que ver con el costo y el análisis tarifario, hemos incorporado el mismo cálculo tarifario que tenemos vigente; y aquí seguramente va a haber muchísimas objeciones, pero desde el punto de vista técnico, tenemos que reconocer que más allá de las puntualizaciones que se puedan hacer, el cálculo de tarifa que tiene Bariloche en cuanto a los rubros que involucra y el análisis que se hace, es muy bueno. Es muy bueno, nos lo han dicho autoridades de Nación, de hecho Nación usa muchos menos rubros para los cálculos tarifarios, nosotros usamos alrededor de 30 rubros que son casi todos los que tienen que ver con la prestación del servicio de transporte. Tenemos el problema que tiene todo el país, que el principal rubro que nos afecta directamente sobre la tarifa, es el rubro de personal; el personal de las empresas de transporte tiene relación con el 67 % de la tarifa; el 67 % de la tarifa que se abona hoy en Bariloche, es para pago de salarios del personal involucrado en el servicio de transporte. Ese es un número que hace bastante difícil la operación; ustedes bien van siguiendo lo que tiene que ver con las paritarias del gremio involucrado que es UTA, y automáticamente hacen que una variación en el monto de los salarios, haga una variación importante en el monto de la tarifa. Otra cosa que nos parece importante y que hemos incluido, es todo lo que tiene que ver con la accesibilidad. Si bien hay que hacer alguna reformulación que también se discutió en las comisiones, en cuanto a la redacción, lo que el pliego busca es que el cien por ciento de las unidades cuenten con sistemas adaptados, rampas. No estamos propiciando o posibilitando el uso de piso bajo, porque todas las unidades de piso bajo que ofrece el mercado tienen motor trasero y caja automática, cuestión que en Bariloche es compleja de llevar; pero sí existen un sinnúmero de empresas que ofrecen rampas para las unidades que usamos habitualmente, por lo cual no existe excusa que pueda limitar la incorporación de rampas. Si la empresa adjudicataria es una empresa nueva, lo perfectible, lo que se pide en el pliego es que el cien por ciento de las unidades ya vengan con rampa; si no lo es y si es una de las que está prestando servicio, se le obliga a incorporar cuatro unidades por año, lo que hace que al fin de... o un poco antes quizás de la licitación tenga el cien por ciento de las unidades. A su vez... a su vez, paralelo, completamente paralelo y ahí es donde les decía que vamos a cambiar la redacción porque no estaba clara, se le va a pedir a cada una de las empresas, la provisión al Municipio de dos unidades más pequeñas, sprinter, que es lo que hay en el mercado, para poner a disposición de la Dirección para las Personas con discapacidad, para que en los casos puntuales y los que considere el Municipio o esta Dirección, necesario, puedan prestar el servicio a las personas que lo necesiten; pero propiciamos que se viaje de manera incluida y que aquel que pueda, tenemos un problema grande en Bariloche y me han escuchado decirlo varias veces, también me preocupa cómo la persona con discapacidad llega a la garita, porque la rampa funciona desde la garita no desde la puerta de la casa; entonces también estamos pidiendo, como parte del canon, estas dos unidades por paquete, lo que va a totalizar cuatro unidades que estarán a disposición de la Dirección de Personas con discapacidad. Lógicamente hay que hacer un trabajo importante en lo que tiene que ver con infraestructura, con garitas, eso no se colocó en el pliego, eso es responsabilidad municipal. Hay áreas involucradas y están trabajando en el diseño de garitas universales y adaptadas que van a permitir el uso de las rampas como corresponde. Dentro de... otra de las cosas importantes, tiene que ver con la fiscalización. Hoy hablaba allí con alguien, que me decía no creer tanto en la fiscalización. Yo creo que nuestro sistema de transporte, uno de los principales problemas que tiene es regularidad, cumplimiento de horarios y cumplimiento de la normativa que en definitiva tenemos, limpieza de unidades, cosas que realmente con fiscalización son fácilmente manejables; y la fiscalización viene asociada a lo que tiene que ver con multas y a penalidades, que la verdad, en honor a la verdad, hoy está siendo difícil de hacer cumplir; las empresas no están cumpliendo con esas penalidades y creemos que si lo hicieran, muchas de las cosas que hoy nos generan complicación, no ocurrirían. Por ejemplo, hoy está normado que una alteración de recorrido, esto que el colectivo para acortar su vuelta deja de pasar por el recorrido estipulado, pasa bastante frecuentemente en Frutillar, por ejemplo, o en El Pilar, acortan la vuelta. Esto tiene una sanción hoy de treinta mil pesos, tres mil boletos mínimos. Nosotros las hacemos porque lo vemos por el GPS, pero efectivamente la tasa de cobro es baja; si la tasa de cobro fuera alta, yo no creo que la empresa lo repita más de tres veces, porque estamos alterándola



Concejo Municipal

Municipalidad de San Carlos de Bariloche

realmente. Por eso, por eso, hemos fortalecido en el pliego todo lo que tiene que ver con la fiscalización y con el sistema de penalidades, es la única manera de mantener los estándares de servicios que buscamos, en los niveles que buscamos. La verdad, es la única manera que tenemos para que se cumpla con lo que está contratado. Básicamente esas son las cosas más importantes que hemos colocado en este pliego; y como les digo, hemos analizado y hemos buscado la manera de modificar el sistema, y les pido, si bien las tablas parecen muy similares a pliegos aprobados, anteriores, les pido que las analicen con cuidado porque son números y cantidad de frecuencias; y les pido también que analicen la cantidad de unidades necesarias para cumplir cada línea, entonces allí... y analicen los recorridos calle por calle, van a encontrar las cosas fundamentales que hemos modificado. Hemos usado toda la experiencia, como les digo, del usuario en sí; hemos visto el corte de cada boleto en nuestro sistema que está provisto por la empresa Micronauta, que lo tienen las dos empresas, y hemos armado las tablas de los recorridos y los horarios en función a esta información. Recuerden también que estamos hablando de un sistema de transporte público en donde no vamos a poder pretender que pase por la puerta de cada vecino. Una constante desde el punto de vista técnico, es que entre cinco y siete cuadras, siete cuadras sería el máximo, si el servicio está disponible a siete cuadras de la casa de un vecino, estamos dentro de los parámetros normales de la prestación del servicio; eso es importante tenerlo en cuenta porque no vamos a poder con un sistema de transporte, ir por la puerta de cada vecino, y si lo quisiéramos hacer, nada nos lo impide, la tarifa va a tener que acompañar esta situación. Todo es posible, podemos incorporar las mejoras que querramos, se traducen directamente en la tarifa; podemos cambiar el tipo de unidad, podemos poner aire acondicionado, pero luego, para sostener el servicio, vamos a tener que trasladar todos estos costos a la tarifa. Otra cosa que no ven allí y vamos a incorporar ahora, es el tratamiento del boleto escolar. Creemos que el boleto escolar como herramienta para apoyar justamente la educación, debe tener algún tipo de beneficio. Durante el transcurso de este año, desde que se puso en vigencia el sistema de Micronauta, el nuevo sistema de boleto, hemos avanzado en una serie de restricciones, porque si bien es un beneficio, es un beneficio específico, es para ir y volver a la escuela, no es para andar todo el día; por lo cual hemos colocado una serie de restricciones, cantidad de viajes libres en los distintos segmentos, que nos ha posibilitado bajar el nivel de... o la cantidad de viajes que hacían y lógicamente esto ha repercutido en la situación financiera de las empresas y ha andado muchísimo mejor. Creemos que es necesario como paso siguiente, lo estaremos dando antes del inicio del ciclo lectivo próximo, tener también dentro del sistema, el escolar primario, no para aplicarle costo sino para saber la cantidad de viajes que hace y para justamente poner esta restricción, ir y volver de la escuela, ¿sí?; hoy estamos teniendo dentro de la franja horaria, viajes, se suben, se bajan y eso satura dentro de los horarios pico la posibilidad de que el vecino que paga tarifa pueda acceder al colectivo, colectivos llenos de escolares, lógicamente dejan vecinos en las garitas. Por lo cual creemos en el beneficio, vamos a incorporarlo dentro del pliego, que no estaba y lo vamos a incorporar próximamente con un sistema de cómo eso se va a financiar, son una gran cantidad de viajes que sí repercuten y van a repercutir en lo que tiene que ver con la tarifa. En el pliego también dice la revisión tarifaria; esto me lo han escuchado decir también muchas veces, la revisión tarifaria, mal que nos pese, es necesaria, si queremos sostener el servicio tenemos que hacer revisiones tarifarias semestrales como lo venimos haciendo. Es lógico que... y es totalmente claro, que el vecino está exigiendo que el servicio mejore, es algo que no se ha logrado y que buscamos lograr con este pliego, pero la revisión tarifaria es necesaria y debe llevarse a la discusión, la discusión a lo técnico, más allá de las implicancias políticas que tengan, esto tiene un trasfondo técnico; si la tarifa no da, el servicio desmejora, lo primero que hace la empresa es desmejorar la calidad del servicio. Insisto, definiendo el cálculo tarifario, puede haber algunas objeciones, pero a nivel cantidad de rubros ponderados es uno de los mejores del país, más allá de las diferencias que podamos tener, estamos contemplando toda la operatividad completa de una empresa de transporte, por lo cual, si el cálculo se hace bien y la tarifa se da como corresponde, no debe haber reclamo por parte de los empresarios porque los números dan. La rentabilidad que nosotros estamos colocando, es una rentabilidad que está en nuestra normativa, es el 20 %. Escuché por ahí un comentario de que en otras localidades es mucho menor, también les puedo decir que en otras localidades es mucho mayor; estamos en un promedio. Creemos que con el riesgo que implica tener una unidad de un millón y medio en la calle, la rentabilidad debe ser del 20 %; además es lo que veníamos manejando dentro de nuestra normativa vigente; bajarlo, sería desalentar la posibilidad de que alguna empresa



Concejo Municipal

Municipalidad de San Carlos de Bariloche

interesada se acerque a la licitación; subirlo sería un despropósito, estamos dentro del promedio. Esas son las consideraciones generales. Estamos licitando dos paquetes de líneas, por lo cual lo que se busca es que sean dos empresas, no una sola. Otra consideración que quiero hacerles, que se las hacía a los Concejales en su momento, es que hay que tratar de evitar por una cuestión de normativa de la Secretaría de Transporte de la Nación, la superposición de pisos de explotación; quiere decir, los recorridos no deben superponerse en su totalidad; esto es, no podemos, por normativa y a nivel subsidios que las dos empresas compitan con la línea 20, por ejemplo, no puede ir un servicio de una empresa y atrás un servicio de la otra porque esto nos imposibilitaría cobrar los subsidios, por lo cual, el tener dos empresas, hace que esta competencia no pueda darse. La competencia en transporte en ese sentido, dos empresas compartir el mismo recorrido, nunca es sana, de hecho así lo han determinado las distintas resoluciones de la Secretaría de Transporte de la Nación. Otro tema fundamental, la concentración en calle Moreno y la concentración en el centro de la ciudad. Lamentablemente por cómo está diagramada nuestra ciudad, la cuenca o la zona más atractora de viajes es el centro de la ciudad, seguramente todos tenemos que pasar por lo menos una vez por día por el centro, por lo cual, intentar desconcentrarlo, nos va a generar esto que les decía antes, vamos a tener que hacer trasbordo, porque es necesario que todos lleguemos al centro en algún momento. Otra de las condicionantes que tenemos es que para circular con una unidad de transporte pesado como estas, tenemos muy pocas alternativas viales; nuestra geografía nos juega en contra y no podemos meter micros por donde no pueden doblar; quién no ha visto un micro colgado porque se metió por una calle que no debía. Bueno, esto también nos condiciona y nos juega muy en contra; tenemos muy pocas alternativas para subir y muy pocas alternativas para bajar las diferentes terrazas. A lo mejor me pueden decir “bueno, llevar la línea 20 toda por Costanera”; sí, puede ser una alternativa, pero la gente que se baja tiene que subir toda la pendiente caminando, cómo le generamos una alternativa. La alternativa que no está incluida en el pliego porque no tiene nada que ver con respecto al transporte en sí, de desconcentración de Moreno, viene dada de una reorganización del tránsito en la zona; tenemos la fortuna de que Moreno es ancha y generando un carril exclusivo, retirando un carril de estacionamiento, podemos manejar con total comodidad la complicación que hoy tenemos, ¿sí?; esto es absolutamente factible, una reorganización de las paradas utilizando toda la extensión de calle Moreno también va a permitir descomprimir la concentración que hoy tenemos. Insisto, es posible migrar de sistema; el pliego ha dejado en algún punto la posibilidad de ir modificando los recorridos, cosa que en algún momento he escuchado por ahí que no gustaba, pero lamentablemente es una cosa que quiero defender y quiero que se entienda que tiene que estar porque la ciudad va creciendo; nosotros vamos a licitar por diez años pero vamos a tener urbanizaciones nuevas y a esas urbanizaciones nuevas les vamos a tener que dar transporte, por lo cual vamos a tener que ir incorporando esa facultad de generar nuevas líneas o de modificar recorridos existentes tiene que estar. A lo mejor se le puede encontrar otro mecanismo, algún tipo de aprobación que involucre no solo al Ejecutivo sino al Legislativo, pero tiene que estar. Si nosotros encerramos al sistema, vamos a tener el mismo sistema por diez años y no vamos a poder crecer acompañando el crecimiento de la ciudad. Se vislumbra a futuro un crecimiento bastante planificado de cierta cantidad de zonas; zonas que ya están previstas, como para poder incrementar la capacidad de transporte; dentro del pliego si lo analizan con cuidado, estas zonas ya están reforzadas con la creación de las últimas líneas que hemos hecho. Dentro del pliego no está tampoco toda la necesidad vial que tiene Bariloche con respecto... y que hace a la prestación del servicio de transporte, debemos trabajar para que cada cuadra de asfalto esté sobre el recorrido del transporte, va a beneficiar igual al vecino, el vecino de ese barrio que se mueva en su vehículo particular, va a usar ese recorrido; va a beneficiar igual al vecino y va a beneficiar mucho al transporte, no sólo a la rentabilidad de la empresa, sino a la velocidad y al tiempo de viaje, ¿sí? Hoy, si nos toca un chofer que cuida la unidad, cuando andamos por una calle de ripio complicada o de tierra complicada, vamos a ver que va más despacio, eso altera, al final, todos los horarios del recorrido. Debemos trabajar por esto, en el pliego no se puede poner porque no tiene que ver con la licitación del transporte, pero sí hay obras necesarias para modificar un montón de cuestiones y un montón de condicionantes que tiene el transporte. Les pido nuevamente que estudien con cuidado las tablas, que pueden parecer similares a algún otro proyecto presentado, pero que no lo son; hemos usado el mismo formato de tabla por una cuestión de comodidad, pero en los horarios y en la cantidad de unidades van a notar diferencias importantes. Gracias”.-----



Concejo Municipal

Municipalidad de San Carlos de Bariloche

Se escuchan aplausos. -----

La Sra. Concejala Garro: “Gracias señor Subsecretario. Comenzamos con la exposición de los participantes en base al orden de las inscripciones; cada participante va a tener cinco minutos para hacer su exposición; hay un cronómetro ahí que le va a marcar, a los cuatro minutos se le va a dar aviso que ya está por terminar, que le queda un minuto para terminar. En primer término, invitamos al señor Juan Miguel Lincan a hacer su exposición”. -----

El Sr. Juan Miguel Lincan: “Buenas tardes a todos. Si, bueno, yo como usuario del Barrio Frutillar, me dejó un poco preocupado acá el señor porque casualmente justo yo vengo más que nada a exponer los problemas que hay de las líneas; yo pienso que no solamente en el Barrio El Frutillar sino también en distintos barrios de los barrios altos. Por ejemplo lo que yo... Yo, más de 20 años que estoy del '79 acá en Bariloche, soy de Esquel, soy de Chubut, me quedé, crié a mis hijos y luché mucho por el Barrio 2 de Abril, fui uno de los que empezó el barrio... Bueno, era todo más Quimey Hue, que estaba yo ahí con una cuatro por cuatro. No era cuatro por cuatro que andaba, sino una cuatro por cuatro de casilla. Bueno, el problema del Barrio El Frutillar es que treinta años, más de treinta años que tiene la concesión 3 de Mayo y está dando la vuelta, desde que empezó, ahí mismo; no se ha extendido cuando Frutillar está llegando al pie del Cerro Catedral, cuando Frutillar ya se juntó con el Barrio 2 de Abril, que es el ex 34 Hectáreas, totalmente esa gente está sin colectivo. Es fácil, si quieren recorre o mirar el mapa de cada barrio y trazar cuál es el recorrido que hacen los colectivos. Entonces, yo vengo a exponer esas cosas; y no solamente que pasa eso en el Barrio Frutillar, sino en distintos barrios; en los barrios de arriba hay muchas tomas, se van a entregar las 800 casas, así que, ¡a trabajar, por favor! Y entonces lo que me dejó preocupado, si a cada siete cuadras, cada cuadra tiene cien metros, el vecino o una persona habló de discapacidad, no sé, a lo mejor entendí mal porque estoy operado de los oídos, pero va a tener que caminar casi un kilómetro, quedamos medio, medio en la misma. Entonces, yo lo que vengo a exponer, también estoy de acuerdo que se llame a licitación, que haiga más colectivo, porque hace falta colectivo, es muy poco las dos unidades que hay... o sea, las dos empresas que hay, no dan abasto, si bien la nueva empresa ahora un poco ocupó algunos barrios que no tenían colectivo, pero siguen faltando colectivos porque Bariloche no es lo mismo que hace 30 años, Bariloche, ya la Pampa de Huenuleo está copada de gente. Así que yo lo que vengo a pedir que por favor miren eso, la gente que no tiene... que no pasa el colectivo. Esa es una, y después, bueno, de ahí de la licitación, estoy de acuerdo que vengan dos empresas o tres empresas, que no monopolicen dos empresas o 3 de Mayo como estuvo. Hubo... me enteré que hubo ya una reunión previa con los empresarios, con los concejales, no sé qué habrán charlado ahí, pero es necesario que haiga dos, como mínimo, dos empresas más. No sé si estas caducarán, las que están, seguirán, no sé, yo no sé, no tengo ese informe, no estoy acá; pero, yo pienso que por ejemplo, antes, la ex CODAO tomaba una calle que era la última calle, que era la calle Chapel y después la otra calle, la Pehulla; desde la Pehulla hasta la Chapel, hasta donde juntan está esa gente, está sin colectivo y son más... no sé si son siete cuadras, ocho; pasaba el CODAO ahí, bueno, 3 de Mayo dice “no, mira el barrio me pertenece a mí”, así que sacó a CODAO y tampoco 3 de Mayo se hizo cargo de pasar... de seguir pasando. Así que, bueno, eso es lo que yo vengo a exponer, supuestamente que si se extiende el recorrido por favor, que se extienda eso, supuestamente también las garitas, ¿sí? Esa es mi preocupación, lo que veo allá que se camina mucho, allá estamos... hay mucha gente anciana, discapacidad; usted sabe que los inviernos acá son duros, en una cuadra, dos cuadras, quedás empapado, ¿sí? Así que ese es un trabajo que, como usuarios... o sea, nosotros como usuarios todos los días, los vemos, quien más, mejor que el usuario que andamos en colectivo, que es un poco más barato que nos está saliendo hasta aquí. Bueno, esa sería mi exposición y espero que todo termine a buen término, por favor. Así que, muchas gracias a todos”. -----

Se escuchan aplausos. -----

La Sra. Concejala Garro: “Muchas gracias señor Lincan. Ahora llamamos en segundo término, al señor Rolando Schroeder”. -----

El Sr. Rolando Schroeder: “Buenas tardes señora Presidenta. Quisiera... Es muy cortito lo que voy a hablar, no llego a los cinco minutos. Quisiera por favor que en el próximo pliego de licitación también se acuerden de los jubilados; o sea, el descuento que tenemos hoy en día los jubilados que cobramos la mínima, que la próxima empresa que esté acá en Bariloche también contemple ese tema, el 50 % para los jubilados que lo sigan manteniendo, por lo menos un gobierno peronista no creo que lo saque. La otra cosa que



Concejo Municipal

Municipalidad de San Carlos de Bariloche

quería hablar, es el tema de empresas locales. Nosotros hablamos permanentemente, los tres sindicatos más grandes de Bariloche hablan de la mano de obra local, gastronómicos, construcción, comercio; también quisiera hablar de las empresas locales, las empresas a los que a los dueños le vemos la cara, que no tenemos que llamar a un 0800 y nos atiende una máquina. Yo, por lo menos, durante treinta y pico de años, que conocí a toda la gente que fundó la Empresa 3 de Mayo, todos los días a todos le veía la cara; si no, la veíamos en el bar, en la confitería, en el supermercado y nos quejábamos con ellos y nos daban... a veces nos daban bolilla, a veces no; por supuesto había altibajos. Pero cuando una empresa no es de Bariloche, no tenemos a quién quejarnos. Quisiera que en la próxima empresa, que tengan en cuenta las empresas locales. Y la otra cosa que quisiera decir, muy cortita, es mis respetos a los treinta y pico de años que pasó la Empresa 3 de Mayo en Bariloche dándonos servicios; bien, mal, con problemas, con las mil y una, pero mi reconocimiento como usuario a una empresa que estuvo más de treinta y pico de años, treinta y cuatro, treinta y cinco años, donde tengo varias decenas de amigos que se jubilaron; pocas empresas de Bariloche tienen jubilados que trabajaron toda la vida en esa empresa, eso también hay que hacer un reconocimiento. Le dimos tantos palos a la empresa, que alguien se tiene que acordar de las cosas buenas que hizo la empresa. Y espero que el día de mañana Dios ilumine a nuestros funcionarios y no metamos la pata y... ojalá que la próxima empresa pueda cumplir los diez años de servicio en la nueva licitación; la 3 de Mayo estuvo treinta y cinco años con esos altibajos y problemas que hubo; espero, espero que la próxima empresa sea local o por lo menos con componentes locales; las dos empresas se fundaron acá en Bariloche fueron la CODAO y la 3 de Mayo, y fueron todos tipo cooperativa, yo me acuerdo cuando se formó; eran todos, todos, gente del volante, de acá de Bariloche, eran todos los que trabajaron en esa empresa. Por supuesto que las ganancias quedaban acá en el pueblo, no sé... una empresa de afuera no sé dónde van a parar las ganancias. Nada más. Les agradezco que me hayan escuchado”.

Se escuchan aplausos. -----
La Sra. Concejal Garro: “Muchas gracias. Gracias. Escuchamos en tercer término al señor Carlos Eduardo Solivérez”.

El Sr. Carlos Eduardo Solivérez: “Buenas tardes. Es imposible hacer en cinco minutos una buena fundamentación de las modificaciones a un proyecto de licitación tan complejo. Ni siquiera, aunque se usaran imágenes, justificar sólo una de las principales propuestas, la creación de la línea 90 que uniría El Faldeo del Otto con la Barda del Ñireco. Me voy a limitar aquí a señalar unos pocos aspectos cruciales del problema y entregaré luego un documento de 61 páginas con diez ilustraciones a color, dos de página completa y cinco tablas, que no intenta reemplazar el estudio integral, sino sólo explicar el funcionamiento básico del sistema y ejemplificar, a manera de hacerlo más eficiente. Sobre esta base se hacen 25 objeciones al pliego, sin contar la principal, que es la falta de un marco legal apto para la licitación. El sustento de mis opiniones es una difícil experiencia que hoy, 21 años después, pocos recordarán, haber sido en 1993, como Presidente del Concejo Deliberante, el autor de la primera ordenanza de racionalización del transporte que incluía la, por muchos años, incumplida obligación de implantar el boleto electrónico; a esa propuesta tecnológica que se suma hoy la necesidad de incorporar un rastreo por GPS de los ómnibus interconectados, con un sistema de boleto electrónico. Las propuestas sólo ilustran modos de resolver problemas preexistentes, como la falta de conectividad entre el Alto y Llao Llao; de evitar futuros problemas como atender a las ya iniciadas urbanizaciones del Bariloche del Este; de mejorar la velocidad de circulación, modificando semáforos y disminuyendo la saturación de colectivos en algunas avenidas y calles; rectificación de recorridos y cambios de frecuencia por tramos. Esto bajaría el costo del boleto a la vez que disminuiría el tiempo de viaje; reduciría los gastos de funcionamiento de los ómnibus, así como los embotellamientos en el microcentro; permitiría la construcción de paradores y de reparación de los daños hechos a las calles por los ómnibus; y ayudaría a resolver problemas de estacionamiento en el microcentro, tema aparentemente inconexo, pero en realidad determinante de la velocidad de circulación de los ómnibus. Se señalan también algunas obras esenciales de infraestructura que deben financiarse por otros medios que el boleto, como por ejemplo, los puentes y la Avenida Costanera del Ñireco. No bastan carísimos estudios ocasionales para asegurar la continuidad del buen funcionamiento del transporte, se requiere un relevamiento continuo de datos que permita el ajuste de la oferta de servicio durante las diversas horas del día, los días de la semana y las estaciones del año, en base a la detección continua de las demandas insatisfechas. Hay que recortar las ofertas



Concejo Municipal

Municipalidad de San Carlos de Bariloche

excesivas manifiestas en la frecuente circulación de vehículos casi vacíos... Me escuchan bien, porque no sé si estoy apuntándole bien al micrófono. Decía que, bueno, y hay que eliminar recorridos inútiles que suman anualmente decenas de miles de kilómetros de funcionamiento y desgaste de ómnibus. Los datos necesarios para la adecuación de la oferta y la demanda pueden obtenerse en el acto a través del boleto electrónico y del sistema GPS de todas y cada una de las unidades. Las demandas insatisfechas deben sondearse por encuestas continuas mediante planillas colocadas en los vehículos y verificadas con líneas temporarias de prueba, bien publicitadas a través de los refugios y de Internet vía teléfonos móviles; medio por el cual se debería poder saber cuándo llegará el siguiente coche a la parada en que se está. La eficiencia del sistema depende críticamente de la organización y modo de operación de los vehículos, pero no son los choferes quienes la determinan, sino los empresarios y las autoridades municipales, que condicionan su funcionamiento con sus decisiones económicas y políticas. Los subsidios al transporte, cuyo análisis no pude completar a tiempo, tienen en Bariloche un valor comparable al de la venta de boletos. La transformación solo puede iniciarse mediante un organismo técnico ágil y eficiente, capaz de imponer modos de trabajo y de plantear alternativas de soluciones con clara visión en orden de prioridad de sus costos y beneficios sociales, primero, y económicos después; organismo cuyos principales rasgos se discuten. Hago finalmente una pregunta cuya respuesta no pude dar. ¿Qué pasó con los bienes residuales de la Cooperativa CODAO? Si se cumplieron los mecanismos de fijación de tarifas y se contabilizaron correctamente los subsidios, hubo una parte importante de sus bienes que pertenece a los usuarios, es decir, a la Municipalidad. Aunque algunos tomarán este trabajo como una molesta e interesada crítica, mi meta es contribuir a la mejor resolución de este importante servicio de Bariloche, de modo que sus principales beneficiarios sean los que más lo necesitan, no los que lucran con él, en cualquier forma que sea. Muchas gracias”.

Se escuchan aplausos.

La Sra. Concejala Garro: “Muchas gracias señor Solivérez. En cuarto lugar, escuchamos a Elena Florin”.

La Sra. Elena Florin: “Bueno, buenas tardes. Primero me quiero presentar. Yo soy habitante de la ciudad de Bariloche, soy médica y soy militante del Partido Obrero. Voy a hablar respecto del pliego que he leído atentamente, a título personal. Entonces digo, que frente a esta nueva licitación del servicio urbano de transporte, tenemos que analizar el pasado reciente para que no vuelvan a ocurrir las crisis periódicas y sistemáticas del transporte, que venimos sufriendo los barilochenses. Consideramos que el transporte público es una necesidad y debe ser garantizado por el Estado. Es un servicio y no una fuente de lucro y especulación por parte de empresas privadas. Para que esto sea una realidad, esto que propongo, para que esto sea una realidad en esta nueva etapa que comienza, es necesario hacer un balance crítico de los últimos tiempos, que debe incluir tarifa, calidad de servicio, estado de las unidades, costos y ganancias de la empresa, situación laboral de los trabajadores, en ambas empresas. La situación en la que nos encontramos, es el resultado de un deterioro de años, que derivó en la última crisis de la empresa 3 de Mayo, que desembocó en junio de este año en el no pago de salarios y aguinaldo, en junio y julio, a los trabajadores de la empresa. Se produjo también una reducción de las frecuencias; un verdadero tarifazo, que llevó el boleto mínimo de 3,45 a 6 pesos, esto durante la intervención actual; y los incumplimientos en las condiciones mínimas de seguridad vehicular. La empresa que abandonó la gestión, brindó un pésimo servicio, con unidades semidestruidas que pusieron en riesgo la vida de usuarios y trabajadores, sobre todo las que recorren los barrios más populosos, con una frecuencia bajísima, repletos de pasajeros y a un costo muy alto para el bolsillo del trabajador; sin refugios donde cobijarse durante el frío invierno o protegerse del sol abrazador en el verano. Esta cruda situación es producto de las políticas de todos los bloques gobernantes, que por acción u omisión, permitieron el vaciamiento del servicio. Veinte de los setenta colectivos con que contaba la empresa, fueron retirados de la ciudad y trasladados a Villa La Angostura. Hoy, la justicia obligó a la empresa a retornar esos veinte colectivos, que además eran los más modernos, y hoy, aún así, habiendo retornado esos veinte colectivos, hoy circulan cincuenta unidades de la 3 de Mayo. Los millonarios subsidios recibidos por la empresa, por parte de Nación, evidentemente no fueron invertidos como hubiera correspondido y no hubo control algunos sobre ello. Responsabilizamos por ello a todo el arco político que debió actuar denunciando y penalizando los incumplimientos de la empresa, cosa que los habitantes de Bariloche venimos señalando en distintas oportunidades, por ejemplo cuando nos opusimos a los



Concejo Municipal

Municipalidad de San Carlos de Bariloche

aumentos tarifarios, a pesar del subsidio estatal que la empresa recibe. Frente a esta crítica situación, observamos: la gran demora por parte del Gobierno y del Concejo Municipal para intervenir, aún estando en conocimiento de las prolongadas deficiencias que la empresa... de la empresa desde mucho antes. Prueba de esto que digo, es que en la descripción sintética del llamado a licitación, que tiene fecha 5 de septiembre, se hace referencia a un paro de choferes ya el 11 de marzo, debido a los incumplimientos salariales por parte de la empresa; marzo, en septiembre se presenta este pliego. Y en el pliego, tampoco hay referencia, o en los antecedentes, en la síntesis, no hay referencia al paro de 48 horas en julio que reclamaba el pago de salario y aguinaldos. Bueno, por esto, proponemos la formación de una comisión independiente integrada por trabajadores, usuarios e idóneos, que investiguen los libros de la empresa saliente, cuál fue el destino de los subsidios recibidos, costos y ganancias; cuál es la planta de choferes necesaria para garantizar la frecuencia del servicio y qué recorridos deben cubrirse; como dije anteriormente, según las necesidades del pueblo trabajador y no el lucro empresarial. Defendemos, por un lado, las condiciones de trabajo de los choferes, su antigüedad, estabilidad laboral, convenio colectivo de trabajo, jornada de seis horas; por otro lado, defendemos también el boleto estudiantil gratuito, que fue arrancado por la organización de los jóvenes estudiantes. Insistimos, el transporte de pasajeros es una necesidad al igual que la salud, por lo tanto un derecho. No nos interesa consensuar pautas y condiciones que le garanticen el lucro a las empresas, nos interesa procurar la satisfacción de la necesidad del pueblo trabajador; si no hay empresa que cumpla con estos requisitos, plantearemos la provincialización del servicio urbano de pasajeros bajo control de usuarios y trabajadores”.- Se escuchan aplausos. -----

La Sra. Concejal Garro: “Llamamos a Gustavo Leopardi... No, perdón, a Martín Alejandro Britos”.-----

El Sr. Martín Alejandro Britos: “Buenas tardes. Mi nombre es Alejandro, soy usuario del transporte; y bueno, también milito en el Partido Obrero. Bueno, apoyo lo que decía la compañera acá; y bueno, me parece que es necesario que, bueno, según lo que puse acá, que este pliego que es para la licitación del transporte público, elaborado por funcionarios del actual Gobierno y que tiene como responsables también al Poder Ejecutivo, ¿no?, donde, en este pliego donde hay que señalar que, bueno, hay algunos puntos que conceden beneficios a la empresa que se haga cargo del transporte, ¿no? Esto, es decir, bueno, porque dice que contempla una rentabilidad empresarial del 20 %, ¿no?, que según averigüé tiene que ver con las ganancias de la empresa y esto por diez años, ¿no? Entonces, es decir, el pliego está hecho para que una empresa del transporte venga a lucrar a través del transporte público, sacando la plata del bolsillo de los trabajadores, digamos, ¿no?, sacando parte del salario de los trabajadores. Esto por un lado, bueno, y no está hecho para contemplar las necesidades del pueblo trabajador que es trasladarse a sus lugares de trabajo, de estudio, a los hospitales y otros lugares; entonces por lo tanto, me parece que ahí rechazamos un pliego que contemple las ganancias antes mencionadas, ya que es motivo para elevar las tarifas, impidiendo o limitando que los trabajadores puedan movilizarse a través del transporte. Otro punto que exige una explicación clara y detallada, son las cláusulas que hacen referencia a los subcontratos o subcontratada, que según averigüé, se pueden asociar o demás, o van... están asociados, digamos, a la tercerización laboral, ¿no?; exige una explicación detallada de cuáles son las condiciones de esos subcontratos, ¿no? Entonces decimos que el pliego debería exigir que la empresa contrate a sus trabajadores en las mismas condiciones que aquel trabajador que está en planta permanente. Después, bueno, otro punto es el pliego que exige... el pliego exige que se mantenga las fuentes de trabajo sólo por un año, digamos, ¿no?, de las que están ahora. Entonces, la pregunta es qué pasaría... qué pasa con los puestos de trabajo después del año que... al terminar el año de que... supuestamente tienen garantizado el trabajo los trabajadores del transporte. Después, haciendo un balance sencillo, de lo que fue el transporte ahora, en este último período, que bueno, contaba creo con 70 unidades aproximadamente, para los usuarios es un balance negativo porque, bueno, hemos viajado... viajamos como ganado, es decir, todos con colectivos repletos y demás, con irregularidades en las frecuencias, frecuencias muy distanciadas y por lo tanto son necesarias más unidades que garanticen una mayor frecuencia de los recorridos. Otro punto es, que también pedimos, que la empresa cuente con colectivos aptos para los pasajeros con dificultades motrices. Y ya para ir cerrando, partiendo de que el transporte es una necesidad del pueblo trabajador y no una fuente para que lucren los empresarios, defendemos la gratuidad del boleto estudiantil, el cual es un



Concejo Municipal

Municipalidad de San Carlos de Bariloche

producto de la movilización y lucha de la juventud, ¿no? Bueno, y que el boleto educativo se extienda también a todos los trabajadores de la educación; es decir, porque, por qué un policía viaja gratis y sin embargo el docente y demás tienen que pagar. También defendemos la continuidad laboral y estatal... la continuidad y estabilidad laboral de todos los trabajadores del transporte y que se reconozca su antigüedad, ¿no? También proponemos las seis horas de trabajo para los choferes, sin afectar el salario, por un trabajo insalubre, porque, bueno, el estrés que generan las calles en mal estado, el caos vehicular, que ponen en riesgo... ponen en riesgo, digamos, al chofer y a los pasajeros. Y bueno, para terminar, para que el transporte no sea un negocio de los empresarios, proponemos que se estaticé y que sea gestionado por sus propios trabajadores y usuarios, digamos. Sería eso, nada más”.....

Se escuchan aplausos.

La Sra. Concejala Garro: “Muchas gracias Alejandro. En sexto lugar escuchamos a Gustavo Leopardi”.....

El Sr. Gustavo Leopardi: “Buenas tardes. Buenas tardes señora Presidenta. Bueno, mi nombre es Gustavo Leopardi, yo soy Secretario del Partido Socialista y a su vez usuario desde hace quince años del transporte público de pasajeros. En primer lugar, lo que insto a todas las partes es a un sentido común, que evaluemos, desde el usuario, el Estado y la empresa, el contexto que podemos llegar a generar para brindar un buen servicio al usuario. En primer lugar, yo lo que veo es que cuando se genera una multa al transporte urbano de pasajeros, el usuario es el que no recibe el... que sería el beneficiario de ese mal servicio de la empresa, el resarcimiento económico de la misma, de una manera más dinámica, porque si bien el Estado representa a los usuarios, tiene un mecanismo muy burocrático de generar el entendimiento entre el problema y la solución; o sea que, en el transporte de trenes, en Buenos Aires, hay una implementación de devolverle el pasaje a las personas que están con disconformidad en el servicio. En segundo lugar, yo soy usuario de líneas de transporte que generan mucha incidencia en el turismo, ¿no?; que los turistas utilizan el transporte urbano de pasajeros para trasladarse pero no solamente por el hecho del valor real del pasaje, sino por el hecho de interactuar con la sociedad, generar una visual de idiosincrasia de cada lugar, y lo cual, creo que como ciudad turística, podríamos generar un lazo entre la tarifa de boleto, el usuario turístico y el usuario residencial. A qué me refiero, de que la ecuación en cuanto a la tarifa de boleto, sea en función a un razonamiento turístico y que el residente pueda disponer de un 50 % de descuento en función del boleto a pagar. O sea que nosotros estaríamos generando un marco de equilibrio entre déficit que la empresa pueda llegar a argumentar. Si bien hoy que están todas las cuestiones del impuesto, o de la tasa que se le quiere agregar a los estudiantes, yo creo que no se puede comparar a lo mismo porque el turismo... el turista que viene a Bariloche con una tarifa de quince pesos, aproximadamente estamos hablando, al Llao Llao, el usuario residencial podría acceder al 50 % de la misma y generar un equilibrio para compensar y que realmente nosotros tenemos que tener en consideración que, o somos atractivos a nivel empresarial o vamos directamente a una visión estatal del turismo. Hoy por hoy la Municipalidad ni la Provincia, está garantizando ni puede llegar a garantizar un servicio urbano de pasajeros acorde a lo que necesitaríamos nosotros como usuarios; o sea que la probabilidad de la estatización yo no la veo probable y creo que ninguno de nosotros pueda llegar a creer que sea así; por eso también hay que tener un sentido común en esto, y que muchas veces desde mi lugar de socialista, puedo entender que siempre voy a beneficiar a la sociedad, pero dentro de la misma sociedad existen las empresas y existe el Estado, ¿no?; o sea que como usuario, planteo esa propuesta. En cuanto a la accesibilidad de personas con capacidad reducida, o sea, que tengan problemas para acceder al transporte público, nuestra visión es realmente de equilibrar las unidades que tengan rampa con el transporte puerta a puerta, porque realmente ni una ni la otra son abarcativas para todos; o sea que la propuesta sería que sea mixta, que sean rampas pero que también exista una posibilidad de puerta a puerta, porque no todos los casos de motricidad reducida son iguales; y que en el interin de la aplicación de esta necesidad, se pueda contemplar las dos opciones, no una o la otra. Señora Presidenta, le pido un minuto más, ¿puede ser? Concedido. Bueno, en cuanto a algo que me parece muy grave a tener en cuenta y que lo padecemos continuamente, es el tema de la capacidad de los colectivos. En el pliego creo que sería muy necesario que conste la capacidad máxima de traslado de pasajeros dentro del colectivo. Hoy por hoy, dentro del pliego establece cantidad de asientos, y dentro de la Ley nacional, un pasajero por fila de asiento; o sea que hoy estaríamos ante un... un sentido común que no existe, porque la



Concejo Municipal

Municipalidad de San Carlos de Bariloche

seguridad del viaje en los estribos no es segura. O sea que, pedimos que se implemente dentro del pliego de licitación, la cantidad máxima de pasajeros trasladados. Y el tema de la gratuidad de los escolares. Acepto que sea gratuito primario, secundario; terciarios y universitarios que se puedan dar al 50 % de descuento y los privados también al 50 % de descuento. Muchas gracias”. -----

Se escuchan aplausos. -----

La Sra. Concejala Garro: “Invitamos ahora a Gabriel Quintupuray, el último orador”. -----

El Sr. Gabriel Quintupuray: “Buenas tardes. He visto que hay mucha coincidencia con lo que yo voy a exponer ahora, con lo que me antecedieron las personas. Yo hice, separé el contenido de mi exposición en tres puntos. El primero que es concerniente a los contenidos del pliego. Los contenidos que hoy se plantean en el pliego, presentan... presentados... Perdón. Los contenidos que hoy se plantean en el pliego presentado, es igual al de hace una década, por ello no debemos olvidar que el 10 de diciembre de 2012 ya se procedió a tratar la licitación del transporte urbano de pasajeros, según la ordenanza N° 233/12, donde el Cuerpo del Concejo Deliberante trató y aprobó, se efectuó la audiencia pública donde hubo nueve oradores inscriptos y no sabemos cuáles fueron los argumentos o causales que determinaron suprimir este proceso ya efectuado, y hoy, un año y medio después, estamos tratando este pliego. En este año y medio no tan solo nos olvidamos de esta audiencia llevada a cabo, sino que hemos exterminado dos empresas locales con los argumentos de necesidad del populismo, tal vez. Hoy en los contenidos del presente pliego, manifiesta inconsistencias tangibles que afectan indefectiblemente llegar a un eficiente transporte urbano de pasajeros. Desde ampliar las facultades del Poder Ejecutivo en determinar una prórroga, hasta determinar la potestad absoluta sobre la concesión a la empresa Las Grutas, cuyo permiso provisorio vence el 1° de mayo de 2015. El Poder Ejecutivo Municipal tiene en sus manos los resultados del estudio de movilidad urbana, donde uno de los principales puntos resaltados por el grupo de consultores, es que la ciudad debe contar con obras que favorezcan la conectividad entre el Este, el Centro y la zona Sur y hoy en los presentes contenidos de los pliegos, no están reflejados. Hoy nuestra urbanización está solicitando los preceptos de toda gran ciudad, redes troncales, líneas que puedan conectarse a las mismas, y por eso, con los resultados obtenidos por esta consultora, nos permite rediseñar el sistema de transporte urbano de pasajeros, como primer paso para superar las falencias que presenta el servicio en si. Por ejemplo, una de las medidas expuestas por la consultora, fue, con un costo mínimo para las arcas municipales, es aplicar carriles exclusivos para los colectivos; en zonas cercanas a los semáforos por donde pasa el ómnibus, prohibir el estacionamiento dentro de los cien metros, por medio de una buena señalización. Señalización para las paradas con carteles indicativos sobre los recorridos de las líneas; mejoramiento de las paradas con paradores aptos para tal fin; acondicionamiento óptimo para personas con discapacidad para acceder al ómnibus, entre otros de los conceptos que puso la consultora. Durante los últimos diez años de concesión que debimos padecer, se reiteraron los conflictos de difícil o imposible resolución entre usuarios, empresas y autoridades municipales, cuando geográficamente, demográficamente y estructuralmente la situación del ejido municipal es actualmente mucho más compleja de lo que hace un año. Eso es uno de los puntos que yo he resaltado. El segundo. Objetivos que debe buscar el transporte urbano de pasajeros. El transporte urbano de pasajeros debe apuntar a eliminar las desigualdades territoriales; para ello el transporte público es una necesidad elemental en nuestra ciudad, por lo que se debe brindar un mejor servicio a los vecinos, con más comodidades, que se conecten todos los barrios ubicados en la periferia con el centro de la ciudad pasando por puntos clave como escuelas, jardines de infantes, zonas comerciales, bancos, etcétera. Esta necesidad debe estar contemplada por el Gobierno Municipal, no sólo en su fiscalización, sino en priorizar el estado de las calles por donde circula el transporte urbano de pasajeros. Es básico saber que las calles de nuestro ejido municipal presentan demasiadas falencias de mantenimiento, contribuyendo a la rápida destrucción de las unidades y sometiendo en forma indirecta al maltrato de los usuarios. Por ello creo que con el resultado del estudio de movilidad urbana, también se debería incluir la construcción de un plan integral de movilidad, teniendo como objetivo general garantizar un sistema de movilidad integrado, eficiente y competitivo, optimizando la distribución modal en pasajeros y cargas e incorporando procesos y tecnologías que promuevan la sustentabilidad ambiental y local. Como objetivos específicos, se deben plantear, entre otros, incluir al peatón como protagonista, proteger el medio ambiente, priorizar el transporte público, mejorar la calidad del servicio del transporte; todos esos objetivos sustentados en conceptos



Concejo Municipal

Municipalidad de San Carlos de Bariloche

de integración territorial, inclusión social y desarrollo sustentable, ya implementado en algunas ciudades de nuestro país. Y con respecto al precio del boleto, si llego, es: el precio del boleto no debe ser sólo una cuestión política. Queremos que vengan empresarios a invertir, hay que discutir un nuevo esquema, que se permita la actualización automática por parte del Ejecutivo y el Deliberante... Puedo continuar un minutito, ¿si? Gracias. Para ofrecer un sistema que le dé confianza al empresario, para que invierta en unidades nuevas, mejore el servicio y respete las condiciones de un pliego que persiga la superación de progreso, de lo contrario seguiremos teniendo un transporte público de mala calidad. Dentro de la consideración de la modalidad del boleto, veo con agrado la implementación del SUBE, un sistema que hará que los subsidios sean calculados sobre el usuario y no por interpretaciones o estimaciones desprolijas o sobre kilómetro pasajero, que no representaban la realidad. Es necesario establecer un tiempo mucho más breve sobre su implementación y no esperar los 18 meses establecidos; la tecnología de hoy nos permite achicar estos tiempos. Priorizar el transporte universal para todos los ciudadanos y con la posibilidad de un boleto que dure una o dos horas para permitir la conectividad entre líneas; sería más el punto de partida para diseñar e implementar un nuevo sistema con reglas claras que promuevan la eficiencia de operadores en el marco de un nuevo modelo de transporte público. Dentro de la precariedad de la matriz de aplicación de los subsidios otorgados en la actualidad a los usuarios y estudiantes, como jubilados, con la implementación del sistema SUBE daríamos un mayor cuidado al sistema, si no al propio usuario, con una diagramación de una tarjeta magnética de color diferenciado para cada grupo, a contemplar dentro del subsidio, ya sea para estudiantes primarios, secundarios, estudiantes terciarios y universitarios y jubilados, con valores diferenciales para cada sector. De esta manera haremos un servicio de transporte urbano de pasajeros accesible y universal. Considerar el boleto eventual más accesible, no tan solo para el turista, sino para el usuario, con un valor no tan oneroso al actual, contribuyendo a la realización de una ciudad más permeable a la agilidad del transporte urbano de pasajeros, ágil y eficiente. No delegar a beneplácito de las empresas concesionarias del servicio de transporte la ubicación como la cantidad de bocas de recarga de las tarjetas, considerando mínimo 90 bocas, a las que usted decía, de cien. Y para cerrar, y agradezco la tolerancia que me tienen, con respecto al servicio de accesible. Con relación a la disponibilidad de unidades acondicionadas exclusivamente para personas con discapacidad o con problemas de movilidad, destaco la entrega de unidades con... en comodato al Municipio para cubrir esta modalidad, considerando que la geografía del ejido municipal no tiene un oportuno esquema geográfico para contemplar este servicio, el cual lo podríamos titular “servicio diferencial” o “servicio puerta a puerta” como dijo el joven, para ser realmente accesible e inclusivo al transporte. No sólo su implementación en forma inmediata, sino como unidad para cada sector de la ciudad... geográfico de la ciudad. Yo lo dividí en cuatro sectores: sector este, sector sur, sector oeste y sector centro. Siendo el Municipio el órgano encargado de articular todas las acciones como instrumento para que el transporte urbano de pasajeros sea realmente prestar un servicio universal e inclusivo para todos los usuarios, de esta manera iremos evolucionando como sociedad. Para terminar, sin ir más lejos, la buena iniciativa del transporte urbano de pasajeros para las personas con discapacidad que se implementa en este pliego de licitación, nació ya en el seno del Deliberante a través de un proyecto de comunicación 013/12, que solicitaba adaptar las unidades de transporte urbano de pasajeros a las necesidades de personas con movilidad reducida; allí se detallaba que las empresas concesionarias debían entregar y proveer al Municipio un vehículo utilitario que sea entregado en comodato a la Oficina Municipal de personas con discapacidad. Hoy creo que debería cumplirse, pero para que ello se concrete, también debe estar la contribución de cada uno de los ciudadanos en utilizar el servicio con responsabilidad y compromiso solidario. Y para cerrar, contribuir a que la accesibilidad sea abarcativa no solo es ingerencia municipal sino de todos los prestadores privados y públicos de servicios y del propio usuario. Gracias por el permiso”. - Se escuchan aplausos. -----

La Sra. Concejala Garro: “Muchas gracias. Ahora, si en el público hay personas que quieran realizar preguntas a los que hicieron su exposición, pueden acercarse a Eric que les da un formulario; y para retirar los formularios, pasamos a un receso de quince minutos para que se puedan contestar las preguntas”.-----

Siendo las 19:27 hs. se inicia el cuarto intermedio. -----

Siendo las 19:41 hs. se reinicia la Audiencia Pública. -----



Concejo Municipal

Municipalidad de San Carlos de Bariloche

La Sra. Nora Skiendziel: “Voy a dar lectura a la preguntas. Está dirigido al Subsecretario de Tránsito y Transporte, Rocío Mare es quien pregunta y les pido disculpas por la forma en que voy a leer pero es letra cursiva y a veces es difícil. “¿Contemplan exigir algo más que un refuerzo ocasional para la línea 20 que en temporada se llena en Puerto Pañuelo a la hora de llegada de los catamaranes y luego circula lleno dejando a los usuarios locales una hora más en las paradas?”, y agrega “los alumnos de las escuelas quedan demorados”.-----

El Sr. Francisco Pego: “No, cortito. Si, en el pliego está contemplado un cambio bastante importante en cuanto a la frecuencia de la 20, de la 21. Si ve las tablas, se va a dar cuenta que no es un refuerzo ocasional, sino es todo un cambio de circulación, reforzando los horarios críticos; y achicando inclusive, un poco la frecuencia; la cantidad de unidades que se incrementan, hace que la frecuencia vaya... sea mucho más corrida y se está teniendo en cuenta todo este exceso de demanda de Puerto Pañuelo y demás, con alguna incorporación de coches muleto que van a salir en partes del recorrido, desde la mitad del recorrido para reforzar las zonas críticas, así que se contempla bastante más que un simple refuerzo”. -----

La Sra. Nora Skiendziel: “Bien; y la otra pregunta, también dirigida la Subsecretario, la realiza Ana Wieman y dice “hemos solicitado reiteradamente que repongan la parada de Rolando y Moreno, existen actuaciones en la Defensoría de Bariloche; ¿cuándo contemplan volver a instalar la parada para las líneas del Oeste que paran en Beschtedt y luego no vuelven a parar hasta Parques/Club Andino?”; y agrega, “no se cumple con la legislación”.-

El Sr. Francisco Pego: “Bueno, estamos trabajando para, como les decía, racionalizar todo lo que tiene que ver con la calle Moreno con, como dijo alguno de los expositores, con la creación del carril exclusivo; lo empezaremos a trabajar a partir del mes de enero y en esa oportunidad también comenzaremos con las instalaciones de las paradas sobre calle Moreno. Está contemplado el trabajo de este parador, que fue retirado en su oportunidad y que tenemos todo el material en la Municipalidad, así que está contemplada la creación de estas paradas en un lapso breve de tiempo”. -----

La Sra. Concejala Garro: “Muy bien, muchas gracias señor Francisco Pego. La otra pregunta está dirigida al Presidente del Concejo, Ramón Chioconi, que no fue un expositor, así que no es tenida en cuenta. Habiendo terminado con esto y no habiendo más preguntas, damos... Agradecemos la presencia de las autoridades que vinieron, del público en general; y siendo las 19:45 horas, damos por cerrada la Audiencia Pública. Muchas gracias”. -----
Siendo las 19:45 horas se da por finalizada la Audiencia Pública. -----