
	PROYECTO DE ORDENANZA	 BARILOCHE MUNICIPIO No a la violencia de género. Ni una menos. (Ordenanza 3029-CM-18)
---	----------------------------------	--



23 DIC 2020

PROYECTO DE ORDENANZA N.º

. - 2 2 9 - 2 0

DESCRIPCIÓN SINTÉTICA: Se crea Fondo Específico de Sustentabilidad Social del Transporte Urbano de Pasajeros.

ANTECEDENTES

Constitución Nacional.

Ley Nacional de Tránsito 24449.

Ley 13462 de la Provincia de Santa Fe. Crea fondo compensador del transporte urbano e interurbano de pasajeros de la Provincia de Santa Fe.

Constitución de la Provincia de Río Negro.

Ley F 3831 Provincia de Río Negro. Crea el boleto estudiantil para estudiantes de nivel primario, medio, terciario y universitario.

Carta Orgánica Municipal.

Ordenanza 59-1-77. Dispone la implementación del boleto escolar único.

Ordenanza 194-1-79, art.24º. Rige la prestación del servicio público de transporte colectivo de pasajeros dentro del ejido municipal.

Ordenanza 599-CM-91, artículo 38º. Reglamenta el transporte urbano de pasajeros dentro del ejido municipal.

Ordenanza 273-CM-93. Reestructuración del servicio público de transporte urbano de pasajeros de Bariloche.

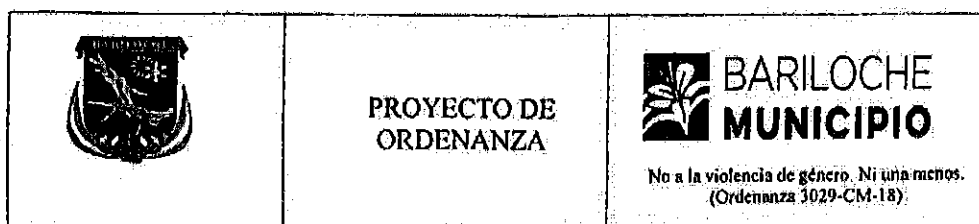
Ordenanza 639-CM-96. Modificación ordenanza 361-CM-94 horarios pases escolares nocturnos.

Ordenanza 1418-CM-04. Gratuidad del servicio público de transporte urbano a discapacitados.

Ordenanza 1963-CM-09. Adherir leyes discapacidad.

Ordenanza 2046-CM-10. Obligatoriedad exhibición de carteles pasajes gratis a discapacitados y descuentos a estudiantes.

Ordenanza 2374-CM-12. Fiscal.



Ordenanza 2375-CM-12. Tarifaria.

Ordenanza 2412-CM-13. Objeto cumplido: Autorizar Departamento Ejecutivo prorroga vigencia convenio marco regularización contractual de transporte urbana de pasajeros.

Ordenanza 2619-CM-15. Se adhiere a la ley F 3831 y sus modificatorias boleto estudiantil transporte urbano de pasajeros.

Ordenanza 2728-CM-16. Aprueba pliego de bases y condiciones licitación pública sistema de transporte urbano de pasajeros.

Ordenanza 2798-CM-16. Se aprueba el Contrato de Transporte Urbano de Pasajeros con empresa Transportes Amaucay SRL a partir del 1 de enero de 2017.

Ordenanza 2863-CM-17. Crea Boleto Educativo y Boleto Diferencial STUP Bariloche.

Resolución N° 4230-I-2014: Boleto jubilados y pensionados abonan 50% tarifa mínima. Boleto estudiantil establece horario gratuidad. Estudiantes establecimientos privados todos niveles \$1. Servicio de transporte urbano de pasajeros.

Resolución N° 3266-I-2014: Boleto estudiantil establece horario gratuidad. Estudiantes establecimientos privados todos niveles \$1.

Resolución N° 945-I-2014: Establece que los beneficiarios del boleto escolar podrían acceder a una cantidad limitada de boletos y horarios.

Resolución N° 637-I-2014: Boleto jubilados y pensionados abonan 50% tarifa mínima. Boleto estudiantil establece horario gratuidad. Estudiantes establecimientos privados todos niveles \$1. Servicio de transporte urbano de pasajeros.

Resolución N° 697-I-2015: Boleto estudiantil establece horario gratuidad. Estudiantes establecimientos privados todos niveles \$1. Servicio de transporte urbano de pasajeros.



Resolución N° 4705-I-2015:- Boleto jubilados y pensionados abonan 50% tarifa mínima. Boleto estudiantil establece horario gratuidad.

Resolución N° 4332-I-2015: Revisión tarifaria del servicio de transporte urbano de pasajeros.

Resolución N° 794-I-2016: Boleto estudiantil establece horario gratuidad. Estudiantes establecimientos privados todos niveles \$1. Servicio de transporte urbano de pasajeros.

Resolución N° 5158-I-2016: Revisión tarifaria del servicio de transporte urbano de pasajeros.

Resolución N° 795-I-2016: Revisión tarifaria del servicio de transporte urbano de pasajeros.

	PROYECTO DE ORDENANZA	 BARILOCHE MUNICIPIO <small>No a la violencia de género. Ni una menos. (Ordenanza 3029-CM-18)</small>
---	----------------------------------	---



Resolución N° 1943-I-2016: Convoca a audiencia pública obligatoria para la revisión de la tarifa del servicio público de transporte urbano de pasajeros.

Resolución N° 3495-I-2017. Establece cuadro tarifario TUP año 2017.

Resolución N° 3968-I-2018. Incremento tarifa transporte urbano de pasajeros.

Resolución N°4032-I-2019. Modificación Resolución N°3946-I-2019. Incremento tarifa transporte urbano de pasajeros.

Resolución N°4083-I-2019. Modificación Resolución N°3946-I-2019. Incremento tarifa transporte urbano de pasajeros.

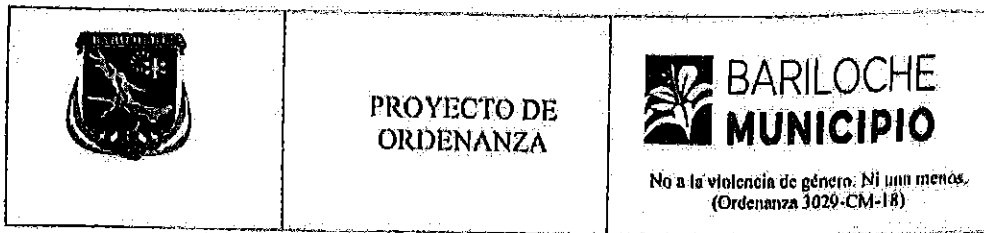
FUNDAMENTOS

El Sistema de Transporte Urbano de Pasajeros de San Carlos de Bariloche presenta notables desafíos a cubrir y que tienen su origen en múltiples factores tanto geográficos, estructurales, económicos, como sociales, que en su conjunto generan ineficiencias y dificultades a su matriz de funcionamiento.

La amplitud territorial del ejido con una baja densidad poblacional implica una baja cantidad de usuarios del sistema por cada kilómetro recorrido por las unidades del servicio. Al mismo tiempo, el costo de combustibles y lubricantes, pago de salarios, cargas sociales al personal y demás costos operativos no se compensan adecuadamente con la matriz vigente de subsidios nacionales, provinciales y municipales, más el aporte de los usuarios por medio de la tarifa vigente, lo que se traduce en una respuesta poco satisfactoria para todos los actores del sistema, los usuarios, la prestadora del servicio público, los trabajadores del sector y el Estado Municipal.

Por todo ello la respuesta a estos desafíos debe ser abordada desde la necesidad de promover el crecimiento del uso del STUP por sobre el uso del transporte particular, la implementación de medidas que logren un sistema más eficiente y atractivo, la mejora de su equipamiento, tanto automotor como de infraestructura urbana, la disminución de los tiempos de viaje y la mejora no sólo de la velocidad comercial sino también de la conectividad entre nodos dentro de la ciudad, como así también tender a la mejora continua y el fortalecimiento de las redes de movilidad peatonal, la reducción de barreras a la movilidad y el aporte presupuestario a nivel municipal que permita lograr la sustentabilidad del sistema de transporte urbano con énfasis en las posibilidades de crecimiento, aumentando el IPK (cercano a 2,2 en 2019 y reducido a menos de 1,4 en noviembre de 2020, con mínimos de 0,5 en los meses de mayor restricción de movilidad debido a la pandemia) y la inversión en mejoras de la red del servicio.

Resulta necesario entonces, poder establecer una serie de medidas que se complementen entre sí, aportando a una solución integral que mejore la eficiencia, confianza y calidad de toda la red de transporte urbano en su conjunto y que desde el Estado Municipal



se colabore con una política activa, en términos de aportes al usuario/sistema en base a variables de fácil y rápido control.

Durante el año 2019 la modificación del sistema de subsidios por parte del Estado Nacional a todo el transporte urbano de pasajeros del país puso en crisis la sustentabilidad económica del sistema de financiación actual, además de generar incertidumbre respecto de las posibilidades de sostenimiento y calidad del STUP, con el riesgo de tener que recurrir a tarifas finales al usuario que superen ampliamente las posibilidades reales de pago. Aun frente a la existencia de una base mínima de aporte, la situación sigue siendo deficitaria, poniendo en especial crisis el sostenimiento económico del sistema.

Durante el corriente año la situación devino en una inminente crisis terminal del sistema a causa de la reducción de la recaudación causada por las restricciones a la movilidad impuestas por la situación sanitaria debido a la pandemia COVID-19. La mencionada merma de la recaudación a niveles equivalentes a menos del 20% de la facturación del año anterior, en combinación con la necesidad de mantener la totalidad de la flota y el personal del sistema, generó una brecha entre los ingresos y costos del sistema que no llega a compensarse con los subsidios, lo que se tradujo en atrasos e incumplimientos en el pago de salarios y los consiguientes paros por parte de los trabajadores, dejando la ciudad sin transporte público por más de 50 días a lo largo de los últimos meses.



Del análisis de esta situación se desprende que mayores incrementos tarifarios que compensen la brecha financiera o el no mantenimiento de las condiciones de calidad del sistema supondría que el usuario promedio vería reducida su capacidad de acceso al sistema, o bien disconforme con el servicio, iría modificando su forma de movilidad buscando otras vías de transporte personales o comunitarias, lo que puede derivar en una reducción del flujo de usuarios anual, tendiendo a reducir el IPK y distribuyendo el coste tarifario en una menor cantidad de pasajeros, lo que se convertiría en definitiva en una espiral negativa para el sostenimiento real del servicio a largo plazo.

En ese sentido, independientemente de los aportes que puedan gestionarse en otras jurisdicciones (nacional o provincial), se desprende la necesidad imperiosa de asumir como Estado Municipal la responsabilidad y compromiso de aportar una compensación en aquellos rubros que a resultas de decisiones del Estado Municipal tienen un impacto en la relación de usuarios/tarifa del sistema, como pueden ser el Boleto Estudiantil y otras categorías presentes o futuras, cuya tarifa es abonada con alguna quita parcial o total, enfocando los subsidios locales a la demanda (usuarios) y no hacia los costos del sistema. El mismo fondo en situaciones de excepción como la actual coyuntura sanitaria puede colaborar a mantener la viabilidad del sistema.

Asimismo, tanto es importante el mantenimiento del parque automotor o niveles de prestación del servicio, como lo es la infraestructura necesaria para la adecuada espera de los usuarios, en particular en las zonas denominadas como nodos de transferencia con cercanía a centros comerciales o de servicios o de alta afluencia de líneas del TUP y espera de usuarios.

En estos últimos aspectos recae la presente iniciativa, a fin de buscar la implementación de un mecanismo de compensación y fortalecimiento del sistema que permita generar las condiciones necesarias para la mejora integral que se requiere.



	PROYECTO DE ORDENANZA	 BARILOCHE MUNICIPIO <small>No a la violencia de género. Ni una menos. (Ordenanza 3029-CM-18)</small>
---	----------------------------------	--


Asimismo, se encuentran en estudio medidas tendientes a fortalecer la red de servicio al usuario en los puntos que resultan en nodos naturales de transferencia entre líneas, pero que a su vez son puntos de acceso al servicio de TUP para el turismo, lo que justifica con creces la posibilidad de aplicar parte de estos fondos. También se encuentran en análisis y etapa de diseño, un nuevo esquema de recorridos, que contemple las nuevas zonas de crecimiento urbano, establezca estructuras de línea menos diametrales, recorridos más cortos y rápidos, entre otras alternativas de priorización de la red vial del STUP. Estas intervenciones se complementarán con la intervención sobre la infraestructura vial en los principales puntos de conflicto y congestión de tránsito y la pavimentación de las vías con paso del servicio de transporte público para mejorar la eficiencia y economía del sistema.

A la suma de estas acciones es necesario generar aportes genuinos al sistema, independientes de los aportes tarifarios por parte de los usuarios, y que permitan compensar y mejorar las variables de funcionamiento, sin comprometer la calidad del servicio o restringir derechos ya adquiridos por parte de la ciudadanía. Es por ello que se propone la creación de un Fondo Específico de Sustentabilidad Social del Transporte Urbano de Pasajeros, el cual, como política pública y herramienta comunitaria, tendría por función la compensación a nivel municipal, de parte de los costos que puedan generarse en la prestación del servicio, nivelando los mismos y reduciendo el aporte tarifario asumido en el pasaje por el usuario.

Se entiende que con el fondo se podría: amortiguar el impacto tarifario, al mismo tiempo que se pueda brindar sustentabilidad al sistema con aportes de origen municipal orientados a solventar la demanda y los beneficios otorgados por el municipio a sus usuarios.

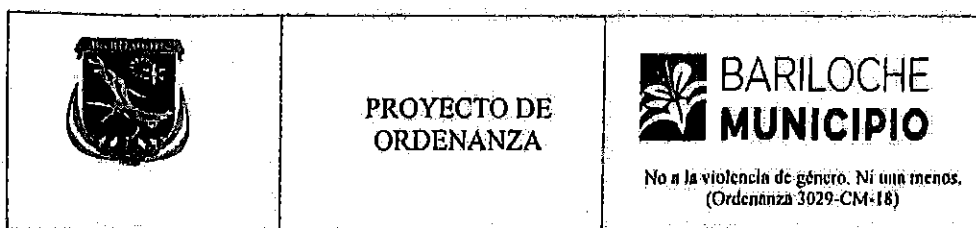
El Fondo será sustentado con el aporte de lo recaudado por el incremento del 50% del Coeficiente Tipo de Contribuyente, de la Contribución que incide sobre la actividad económica de comercio, de industria y de servicios (C.A.E), a las empresas clasificadas como Grandes según tabla de clasificación SePyMe, de la Secretaría de Pyme y Desarrollo Regional, y cualquier otro concepto, aportes o contribución destinado específicamente al presente fondo, que tendrá como único fin aportar los fondos necesarios para compensar los servicios prestados directamente a los usuarios y, en caso de emergencia, a la sustentabilidad y sostenimiento del transporte urbano de pasajeros. Esta previsibilidad de fondos permitirá llevar adelante una política de estado que permita el reordenamiento del sistema de transporte urbano de pasajeros y sustentabilidad en el tiempo.

AUTOR: Intendente Municipal, Gustavo Gennuso.



Ing. GUSTAVO GENNUSO
Intendente
Municipalidad de S.C. de Bariloche

COLABORADORES: Jefe de Gabinete, Marcos Barberis, Vicejefa de Gabinete, Marcela González Abdala, Secretario de Hacienda, Diego Quintana y Subsecretario de Planeamiento y Sustentabilidad Urbana, Juan del Valle.



El proyecto original N.º /20, con las modificaciones introducidas, fue aprobado en la sesión del día de 2020, según consta en el Acta N.º /20. Por ello, en ejercicio de las atribuciones que le otorga el Art. 38 de la Carta Orgánica Municipal,

**EL CONCEJO MUNICIPAL DE SAN CARLOS DE BARILOCHE
SANCIONA CON CARÁCTER DE
ORDENANZA**

Art. 1º). OBJETO. Se crea el Fondo Específico de Sustentabilidad Social del Transporte Urbano de Pasajeros (en adelante F.E.S.S.T.U.P.) con el objeto de compensar los servicios prestados con gratuidad o descuentos establecidos, así como de garantizar la sustentabilidad y sostenimiento del servicio de transporte urbano de pasajeros.

Art.2º). AUTORIDAD DE APLICACIÓN. Es autoridad de aplicación de la presente la Jefatura de Gabinete, o el área que a futuro lo reemplace.

Art. 3º) ORIGEN DE LOS FONDOS: El fondo estará integrado por:
a) El 100% (cien por ciento) de lo recaudado por el incremento del 50% del Coeficiente Tipo de Contribuyente, de la Contribución que incide sobre la actividad económica de comercio, de industria y de servicios (C.A.E), a las empresas clasificadas como Grandes según tabla de clasificación SePyMe, de la Secretaría de Pyme y Desarrollo Regional, dependiente del Ministerio de Industria de la Nación, o la que a futuro la reemplace,
b) Otros conceptos, aportes o contribuciones destinados específicamente al presente fondo.

Art. 4º) DESTINO. El fondo será destinado a un fin específico, tomando como base lo siguiente:



- a) Aportes o anticipos para la sustentabilidad del transporte urbano de pasajeros en casos de excepción;
- b) Subsidio para el boleto educativo y boleto diferencial Transporte Urbano de Pasajeros de acuerdo a lo establecido en la Ordenanza 2863-CM-2017;
- c) Subsidio para la gratuidad del servicio público de transporte urbano a personas con discapacidad;

Las erogaciones de subsidios a la demanda se efectuarán a mes vencido en base a los datos de transacciones realizadas, aportados por la tarjeta SUBE (o el que en el futuro lo reemplace).

Art. 5º) SEGUIMIENTO. El seguimiento de la aplicación de los recursos asignados al F.E.S.S.T.U.P. será realizado por la Comisión de Seguimiento del Servicio de Transporte Urbano de Pasajeros de acuerdo a lo establecido en la Ordenanza 2798-CM-2016, o la que en el futuro la reemplace;

Art. 6º) Se incorpora el artículo 143 bis al Anexo I de la Ordenanza 2374-CM-2012, el que queda redactado de la siguiente manera:

“Artículo 143º: Se establece que el cien por ciento (100%) de lo recaudado por el incremento del 50% del Coeficiente Tipo de Contribuyente, de la Contribución que incide sobre la actividad económica de comercio, de industria y de servicios (C.A.E), a las empresas clasificadas como Grandes según tabla de clasificación SePyMe, de la Secretaría de Pyme y Desarrollo Regional, dependiente del Ministerio de Industria de la Nación, o la que a futuro la

	<p>PROYECTO DE ORDENANZA</p>	 <p>BARILOCHE MUNICIPIO</p> <p>No a la violencia de género. Ni una menos. (Ordenanza 3029-CM-18)</p>
---	----------------------------------	--

reemplace, tendrá como destino específico el Fondo Específico de Sustentabilidad Social del Transporte Urbano de Pasajeros, de acuerdo a lo establecido en la Ordenanza XXXXXX.”

Art 7º) REGLAMENTACIÓN. El Poder Ejecutivo reglamentará esta ordenanza en un plazo máximo de sesenta (60) días desde su promulgación.

Art.8º) Se encomienda al Área de Digesto del Concejo Municipal la actualización de la ordenanza 2374-CM-12.

Art. 9º) Comuníquese. Publíquese en el Boletín Oficial. Cumplido, archívese.

MARCOS BARBERIS
Jefe de Gabinete
Municipalidad de S. C. de Bariloche