

**AUTORIDADES del H. Concejo Deliberante**

**Presidencia:** Contador LAPROVITTA, Ataliva

**Vicepresidencia 1°:** MOLINA, Luis Gonzalo

**Vicepresidencia 2°:** LOPEZ DESIMONI, Juan José

**Secretaría:** Dn. Ricardo J. Burella

**Prosecretaría:** Leticia Caminos

**CONCEJALES PRESENTES**

CALVANO, Hugo Ricardo

DELGADO, Luis

ESTOUP, Justo

GASPARINI, Gisela

LAPROVITTA, Ataliva

LOPEZ DESIMONI, Juan José

MOLINA, Luis Gonzalo

PAYES, Esteban Agustín

PÉREZ, María Soledad

ROMERO, Gabriel Alejandro

**SUMARIO**  
**AUDIENCIA PÚBLICA**

**10 de junio de 2015**

o Portada –Sumario	3
o Inicio – Constatación del Quórum	3
o Resolución de convocatoria 76 – P - 2015	3
o Exposición de los disertantes	3 – 79
Finalización	79
Agregados a la Versión Taquigráfica	80 – xx
Informe de entrega	

-En la ciudad de Corrientes, en el Recinto de Sesiones del Honorable Concejo Deliberante, a diez días de junio de dos mil quince, siendo las 10 y 27 dice el

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Buenos días. Damos inicio a la Audiencia Pública, disculpa por el retraso, en función a lo establecido por la Ordenanza 5.345 del año 2010 y por la Carta Orgánica Municipal en su Artículo 41.

Por Prosecretaría se dará lectura a la Resolución de Convocatoria de la presente Audiencia Pública.

-Se lee.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Muchas gracias.

Se encuentran presentes por la Comisión de Obras y Servicios Públicos los concejales: Pérez, Soledad; Delgado, Luis; Estoup, Justo.

Por la Comisión de Hacienda, Impuestos, Tasas y Presupuestos se encuentran presentes los concejales: Payes, Agustín; Molina, Luis Omar; Romero, Gabriel; Gasparini, Gisela.

Por la Comisión de Legislación, Asuntos Constitucionales y Juicio Político se encuentran presentes los concejales: Estoup, Justo; Payes, Esteban; Molina, Luis Omar; Calvano, Hugo; y se integra también el concejal López Desimoni, Juan José.

Tenemos quórum reglamentario para dar inicio a la Audiencia Pública, vamos a hacer el llamado por orden de inscripción, que está publicado desde el día lunes.

Antes de llamar voy a recordar los tiempos que tiene cada exposición; cinco minutos si viene en condición de particular, diez minutos si viene en condición de representante de alguna organización pública o privada, y en cualquiera de los dos casos con pedido explícito de cada uno de los expositores a la coordinación de la Audiencia Pública, se le otorgará el tiempo que sea necesario.

Así mismo son válidas las preguntas que puedan hacer los concejales, como así también las respuestas que ustedes como expositores ustedes puedan dar, siempre en el marco del respeto.

Así que voy a convocar primero al señor Raúl Gerardo Vallejos D.N.I 12.529.819, si se encuentra.

-El señor Raúl Gerardo Vallejos se encuentra ausente.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Llamamos al señor Raúl Alberto Aquino D.N.I 16.853.213, se encuentra presente.

-El señor Aquino ocupa una banca.

**SR. AQUINO.**- Señor presidente, concejales, público en general: antes que nada muchísimas gracias por otórganos a los vecinos de la ciudad, la posibilidad de expresarnos en un tema tan importante como es el Transporte Público de Pasajeros, todo esto contribuye a mejorar la calidad institucional de nuestra ciudad.

El crecimiento de nuestra ciudad ha sido desequilibrado, tenemos una estructura radio concéntrica, una señalada jerarquía del centro, lo que provoca un desplazamiento continuo desde todos los puntos de la ciudad hacia los lugares de trabajo, comercios y educacionales.

La ciudad se ha extendido y se extiende en forma concéntrica, con el freno impuesto por el Río Paraná hacia el norte y oeste y sobre un radio de unos 500 metros se localizan la

totalidad de edificios que albergan a entidades administrativas del Estado y unos 400 metros por encima del anterior se localiza la principal actividad comercial de la ciudad.

Al área central administrativo, educacional, bancaria, y comercial arriban la totalidad de las líneas urbanas excepto un ramal y una que la circunvala tangencialmente. Por esto que expongo, es que el área central se transforma a diario en un hervidero vehicular, esto demuestra por qué seguramente, el incremento de pasajeros transportados no ha sido proporcional al incremento poblacional. Quizás ayude la subasta, la subasta de tiempo determinado de lugares para el estacionamiento medido, a fin de evitar el flujo de vehículos en busca de un lugar para aparcamiento.

Existe en el mundo unas doce ciudades que cuentan con los mejores sistemas de transporte, todos ellos basados en el movimiento turístico de dichos lugares, y otras que han desvinculados la actividad administrativa de la educacional para mejor el sistema de transporte, muy distante a la realidad de Corrientes. Pero aun así, se podría llegar a un transporte ideal.

Pero para el mejoramiento del sistema, se requiere el aporte de todos los actores intervinientes en el sistema, como ser pasajeros, empresas y Municipio, naturalmente también de ustedes Señores Concejales.

Como usuarios debemos ser conscientes de que es un transporte de tipo solidario ¿Qué quiero decir con esto? que el que se desplaza una menor distancia, absorbe los costos de aquel que lo hace a mayor distancia. Anteriormente a la licitación en vigencia, poseíamos tarifas de tipo diferencial como ser aeropuerto y Laguna Brava. Hoy un transporte diferencial perjudicaría notoriamente a los usuarios del nivel más vulnerables económicamente, al residir en barrios más alejados del área central.

Han existido servicios quizás que, por el índice o el bajo costo de los pasajeros transportados, tuvieron seguramente que dejar de circular; eso es evidente porque si eso continuaba se incrementaría mucho más, hoy por hoy la tarifa.

En cuanto a la responsabilidad que les compete a ustedes concejales, es que más tarde o más temprano deberán sancionar medidas de neto corte antipopular para mejorar la circulación vehicular en el área central, como ser la de restringir el ingreso de vehículos de acuerdo al número de terminación de dominio. Además de sancionar con sanciones más severas para aquellos que impiden el normal desenvolvimiento del autotransporte de pasajeros, llegando a la... -en muchos casos vemos- a la destrucción de las señalizaciones y otras cuestiones que se plantean en barrios periféricos, que es notorio verlo y observarlo.

Escuchamos también por los medios de comunicación el continuo rechazo y reclamo de los frentistas del área central para que circulen las unidades de estos transportes frente a su domicilio, como así también el rechazo de muchos vecinos que no quieren una parada de ascenso y descenso de pasajeros frente a sus domicilios, y eso lógicamente tarde o temprano termina perjudicando y alterando la frecuencia que todos queremos.

En cuanto a las empresas concesionarias, deberán garantizar el poder viajar a toda persona que manifieste interés en hacerlo, deben usarse todos los recursos tecnológicos disponibles para la recarga de tarjetas, como ser el débito automático y tarjetas de crédito. A pesar de que se han multiplicado los lugares para carga virtual de los mismos.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Señor Aquino está con el tiempo cumplido, si usted necesita más tiempo.

**SR. AQUINO.**- Ya terminé.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Perfecto.

**SR. AQUINO.**- Hasta se podría, todo de acuerdo a estudios de factibilidad e historial de transacción, recargas de urgencia, que sean debitadas a futuro, como se utiliza en la telefonía móvil.

Hace unos días este Municipio ha puesto en funcionamiento una aplicación informática que permite conocer el tiempo de demora de las unidades. El software sobre el cual se basa esta aplicación, ofrece un abanico de posibilidades para el contralor del servicio, y hasta se podría, quizás no estoy dudando pero se podría agregar un servicio opcional sobre dicha plataforma -lógicamente rentado- la de informar vía SMS a padres y tutores cuando sus hijos ascienden al colectivo y su posterior seguimiento en tiempo real. No es ninguna fantasía, pero se puede.

Y el Municipio deberá seguir sancionando contra la falta de urbanidad, pero ya con una legislación más acorde a las circunstancias que nos toca vivir. Por último solicito que cualquiera sea el aumento de tarifa, se priorice el incremento al salario de los trabajadores del volante, pues son uno de los principales protagonistas de esto que estamos evaluando, porque de ellos depende el servicio que todos los usuarios merecemos. Muchas gracias.

-Aplausos.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- ¿Alguna pregunta señor Aquino, algún comentario de parte de los señores concejales? Gracias señor Aquino si usted quiere dejar su copia para que conste en la Versión Taquigráfica, puede hacerlo.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Concejales Calvano, hay una pregunta por parte del Concejal Calvano, señor Aquino.

**SR. CALVANO.**- Hola señor Aquino ¿usted es usuario del servicio del transporte público?

**SR. AQUINO.**- Sí soy usuario.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Gracias señor Aquino, muy amable, muy amable, disculpe la incomodidad.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- A continuación en el orden de inscripción se encuentra el contador Marcelo López Lecube, subsecretario de Transporte Urbano. Gracias contador, usted tiene la palabra.

-Inconvenientes con el audio.

**SR. LÓPEZ LECUBE.**- Hola, buenos días a los presentes, al público que concurrió, a las autoridades del Concejo. Yo me presento, en representación del Ejecutivo Municipal y en este caso vengo a tratar de dar explicación, particularmente a la ecuación que permite arribar a un valor de tarifa distinto al que tenemos vigente, que viene a ser el que tuvo envío del Ejecutivo Municipal.

Voy hacer una pequeña lectura que nos ponga en contexto de lo que estamos analizando: la tarifa vigente de tres pesos con setenta y cinco centavos (\$3,75) fue solicitada por el sector empresario y tratada en la Comisión Mixta hace 16 meses, aun cuando por la particularidades del proceso entró en vigencia hace 1 año. 3 meses después de haber entrado

en vigencia los tres pesos con setenta y cinco centavos (\$3,75) en nuestra ciudad, ya provincias vecinas como Chaco y Misiones, iniciaban la evaluación de una tarifa ajustada a la realidad que concluyó con valores incluso superiores a los que el Departamento Ejecutivo Municipal actualmente propone.

Actualmente nos ocupa un proceso de incremento del boleto, cuyo trámite ya lleva cuatro meses, por lo que no es difícil comprender que el tiempo donde los componentes de costo del servicio varían, estos procesos confluyen ante una realidad diferente a la que le dio inicio; esto es tan así, que gran parte de los parámetros considerados para este análisis, sin duda han variado de más; combustibles, lubricantes, repuestos, cubiertas, etcétera.

Como es de público conocimiento, el intendente ha asegurado un convenio con la UTN – Cátedra de Costos- a los efectos de despejar toda duda sobre los resultados obtenidos desde las dependencias municipales -Secretaría de Transporte y Tránsito- y particularmente valorizar la cuestión, dando participación a profesionales con especialización en análisis de costos, por lo que el desarrollo del método utilizado y su resultado girará en torno al trabajo que la Universidad realizara, y ya fue expuesto en este Concejo por el jefe del equipo que intervino, el licenciado Marcos Valussi. Incluso hace más de cuarenta días se aportó íntegramente en soporte digital el desarrollo del trabajo y su respaldo documental.

En el material producido por la UTN, constan copias de facturas de compras y presupuestos, cuyas fechas refieren al período de noviembre de 2014 a enero de 2015, por lo que no escapa al conocimiento de ninguno de los que estamos presentes, que esas cifras a hoy pasan a ser históricas.

Para la determinación de tarifas existe una referencia metodológica básica en la Ordenanza 3.193, que fue mejorada por normas específicas sancionadas por la Secretaría de Transporte de la Nación -Resolución 42.237 de 2013 y 1.482 de 2014- donde se comprenden todas las variables que componen la estructura de costos del sistema, y a partir de ello es que se utiliza esta metodología, ya que resulta comprensible, y el resultado que arroja es puramente objetivo.

Desde el área, en anteriores audiencias hemos venido manifestando –particularmente en lo que a mí me concierne- que nosotros intentamos arribar a un cuadro técnico que nos permita obtener un valor que significa la tarifa plana.

La tarifa plana es una síntesis, pero dentro de esa síntesis hay un universo de variables que confluyen en ese valor. La aplicación metodológica gira en torno a variables que permiten desagregar a su mínima expresión los costos, por ejemplo kilómetro recorrido por pasajero transportado. Nosotros desde la Secretaría, en forma aleatoria y periódica intervenimos –con “aleatoria” me refiero particularmente a sin tener por qué explicarles a las empresas cuándo intervenimos sobre los sistemas de quienes aglutinan el grueso de los transportados, que particularmente hoy existen el sistema de enlace y el sistema GISAT, auditando las variables que esto implica al pasajero, y lo que a kilómetros refiere, no sólo tenemos el diseño de la traza, que nos permite arribar a un kilómetro, a un kilometraje determinado, sino que desde que las unidades circulan con el sistema de geo posicionamiento satelital, tenemos a su vez esa herramienta tecnológica que la puede utilizar cualquiera para medir el kilometraje que recorren las unidades.

Bueno, particularmente esta es la metodología que expresan las normas que antes indicaba y que no es otra cosa más que el agrupamiento de los costos, cada uno por su concepto: salario, insumos, amortización, combustible, impuestos, y conforme adónde se originan, buscar un parámetro que lo relacione con la unidad última, que es cuánto nos sale a la ciudad el kilómetro recorrido, para a partir de ahí, descontadas las variables que tienen que ver con lo que perciben las empresas en lo que hace a subsidios, arribar a un valor de tarifa que sea el de tarifa plana.

En principio –decía- lo que arroja el sistema es una tarifa plana, y todos sabemos que el sistema tiene dentro de lo que (palabra inaudible) distintos valores de tarifas. Esta tarifa plana viene a ser para la síntesis de lo que voy a mostrar, como ya se explicó en otra oportunidad, un valor único porque no tenemos particionado ni por tramo de recorrido, y tenemos sin embargo sí un diferenciado por el pasajero dependiendo de su concepto.

Voy a exhibir un trabajo de la UTN y explicar un poco lo que en ese momento fue exhibido acá en el Concejo.

-Expone gráficos en pantalla, mientras tanto continúa diciendo.

**SR. LÓPEZ LECUBE.-** Como mencionaba, esta documentación no es propia sino que interviene la decisión de que intervenga la Universidad como especialista en la materia, nosotros lo que hacemos en esta audiencia pública referir y mostrar las conclusiones que permitieron llegar a un valor de tarifa distinto al vigente.

Entre las diapositivas, lo concluyente e importante es que el cálculo de costos es para sacar el valor unitario del kilómetro, que es la síntesis que nos permite entender a qué tarifa deberíamos ajustar el sistema.

Bueno esta diapositiva menciona las normas que yo ya referí (anteriormente), las tareas que desarrolló la Universidad no son propias pero mencioné un poco el agrupamiento de los costos, la determinación de subsidios. En estas diapositivas no constan porque serían más de trescientas la identificación de las tablas de subsidios pero todo eso es de público conocimiento porque está en la página del Ministerio del Interior y Transporte y fueron presentadas y puestas en la documentación que se aportó oportunamente.

En el cálculo de una empresa representativa, esto viene a afectar a una unidad dentro de cada sistema se fija una ordenada parámetro para el agrupamiento de los costos. Bueno, el recorrido medio anual ¿Y por qué habla del medio anual? Porque del recorrido, lo único que tiene una traza exacta matemática es lo que está plasmado en la normativa; esta traza exacta matemática no es la de todos los días, en virtud de obras que intervienen sobre alguna parte de la traza, en virtud de que gran parte de las trazas tienen un recorrido sobre calles de tierra, que en períodos particularmente como en el que estamos ahora, en otoño cuando hay grandes lluvias sucede que se generan desvíos, o sea una realidad por GPS absoluta en el seguimiento no hace exactamente, o mejor dicho no va a tener exactitud matemática como lo que está plasmado en la normativa, por eso habla del recorrido medio anual.

Bueno, con la vida útil de los coches, acá existen parámetros razonables incluso en la propia normativa. En alguna de la normativa que mencioné se establecen criterios que pasan por la realidad del tiempo de utilización de las unidades y tiempos contables de amortización.



**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Contador, le quedan treinta segundos para terminar su tiempo.

**SR. LÓPEZ LECUBE.**- Voy a avanzar un poco más a la estimación del cálculo del valor del boleto.

Esta planilla, es una planilla que nos aglutina dos parámetros sustanciales a la hora de intervención y el desagregado de los costos, como les decía originariamente en la exposición, la cantidad de pasajeros y los kilómetros recorridos.

La cantidad de pasajeros surge de la auditoría dimensionada que nosotros intervenimos sobre el sistema y los kilómetros tomados, son los kilómetros, incluso auditados por la CNRT, sobre el sistema, bueno, esto surge también de la página del ministerio, esto nos sirve como un recuento histórico de los estudios.

Bueno, el siete sesenta y cinco (7,65), que observamos acá en la cuadrícula en negro, nos va a servir para tomar, para saber en la estimación final, cuánto reciben de aporte, acá lo tenemos sintetizado, el estudio de la universidad arrojó el costo del sistema por kilómetros, son de veinticuatro pesos con noventa (\$24,90) y conforme a la cantidad de pasajeros kilómetros, que es decir, es un índice estructural en esta estimación, nosotros tenemos una tarifa media.

El subsidio, el desagregado de lo que reciben las empresas sobre los kilómetros que hacen, nos permite deducir que desde los veinticuatro pesos con sesenta y cinco (\$24,65) que ya lo perciben las empresas de parte del sistema nacional y 2,93 significa la cantidad de pasajeros que se trafican en el sistema, por kilómetros, por eso es que en la conclusión cuadros, le arroja un valor de tarifa a la universidad de cinco con noventa (\$5,90), es decir, veinticuatro con noventa (\$24,90) menos los siete sesenta y cinco (\$7,65) el resultante de ello dividido por la cantidad de pasajeros que circulan por kilómetros, nos da un valor individual, es decir, el que paga un pasajero, que es los cinco con noventa (\$5,90), según lo que concluye la Universidad Tecnológica Nacional.

Son distintas maneras, este es un cuadro, puntos de equilibrio, distintas maneras de interpretar que nos pasaría al sistema, si nosotros continuamos a hoy, con la tarifa que tenemos que obviamente que se salen de madre los costos, tenemos unos costos distintos de hace dieciséis meses y con el mismo nivel de tráfico de pasajeros, hay un desequilibrio que impacta sí o sí sobre el sistema.

Bueno, la incidencia de impuesto no es algo que afecte al sistema ni al cálculo del boleto. Muchas gracias.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- ¿Alguna pregunta para el contador Lecube?  
Tiene la palabra el concejal López Desimoni.

**SR. LÓPEZ DESIMONI.**- Sí, señor presidente, brevemente, no más, le quiero preguntar cuáles son a su criterio los motivos de las diferencias que existen entre los costos que usted acaba de exponer a los que arribó la Universidad Tecnológica Nacional versus los que arribó el Departamento Ejecutivo Municipal y los que determinó la Comisión Mixta de Transporte.

¿Nos podría decir cuánto es cada uno para dictarnos a todos, cuál es el costo de cada uno de estos organismos?

**SR. LÓPEZ LECUBE.**- En la exposición que continúa del área, se desarrollará el tema concejal.



**SR. LÓPEZ DESIMONI.-** Bueno, entonces le vamos a trasladar la pregunta al secretario, entonces le voy a preguntar otra...

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).-** ¿Al contador López Lecube?

**SR. LÓPEZ DESIMONI.-** Claro, bueno, entonces la otra pregunta de acuerdo a lo que usted hizo referencia es, el tráfico de pasajeros es siempre el mismo, desde cuándo es el mismo o no como se modifica si hay, a ver, como es que, ¿ la cantidad de pasajeros aumenta o disminuye o hay un promedio que sigue siendo igual desde hace tiempo?, eso me gustaría saber, porque evidentemente, teóricamente, debería haber un aumento de la carga de pasajeros, anualmente, si esto no pasa es por algún motivo, que sería bueno analizarlo, el motivo de porqué la gente no toma el transporte público de pasajeros.

Si es debido al costo, si es debido a la inaccesibilidad de las líneas, esa pregunta quería hacerle, porque eso tiene directa incidencia por supuesto en la tarifa, porque nunca he escuchado que se intente la manera de incentivar a que los vecinos tomen el transporte público, como para que eso determine a su vez, que haya mayor cantidad de pasajeros y por lo tanto una disminución de la tarifa.

**SR. LÓPEZ LECUBE.-** Bueno, nada personal concejal, pero tenemos que desarrollar un trabajo, para contestar lo que usted también pregunta ahora, a continuación, lo está por exponer el Secretario. ¿Sabe?

**SR. LÓPEZ DESIMONI.-** Perfecto, entonces vamos a trasladar todas las preguntas al Secretario.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).-** Proseguimos, entonces con la audiencia, si hay alguna otra consulta para hacerle al Subsecretario de Transporte Urbano y si no pasamos al siguiente expositor, que es el doctor Gustavo Larrea DNI N° 17.249.883 Secretario de Tránsito Transporte Urbano.

Perdón, doctor Larrea, si hay algún expositor que no vaya a hacer uso del proyector, vamos a retirarlo, para que todos puedan ver la pantalla. ¿Puede ser?

Gracias, lo sacamos por el concejal López Desimoni, por favor, porque lo tapa.

-Se procede a retirar el proyector de la sala.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).-** Muy bien recuperado el espacio visual por parte del concejal López Desimoni, ahora puede proseguir.

**SR. LARREA.-** Bueno, en realidad lo que vamos a intentar demostrar con la parte que me toca exponerles, dar un poquito más de claridad sobre estas cuestiones tan ligadas al concejal y otros temas que creo que son necesarios practicar, a parte de las cuestiones meramente técnicas vinculadas a la lectura de costos presentara en su oportunidad la UTN y que fuera brindada en su oportunidad a los concejales, lo que queremos mostrar, brevemente, es una síntesis de lo que es la evolución que hemos tenido en cuanto a los términos más duros en materia de transporte de pasajeros; en relación a pasajeros transportados, en relación a kilómetros recorridos y en relación a la cantidad de buses que se han puesto en el sistema.

Tomamos como base la evolución desde el año 2010 a la fecha, por la sencilla razón que el año anterior al año 2010, no contábamos con ningún tipo de registro en el área de la aplicación, que nos permitan hacer una proyección clara de el sistema de transporte de pasajeros local, para eso en el año 2010, se instaló un proceso de información del sistema, que

se instaló oportunamente por la anterior gestión, en la cual se determinó claramente como funcionaba el sistema y cual eran los números concretos o cuales debíamos trabajar. En esa evolución, hoy lo que pretendemos hacer es una síntesis de lo que ocurrió desde esa fecha en adelante.

En relación a pasajeros transportados, desde el año 2010 en adelante, hemos tenido un veintiséis por ciento 26% de aumento de la carga de pasajeros transportados, desde el año 2010 en adelante, de treinta y ocho mil (38.000) pasajeros nos fuimos a cuarenta y siete mil (47.000), perdón, de treinta y ocho millones (38.000.000) nos fuimos

-Expone gráficos en pantalla.

a cuarenta y siete millones novecientos mil pesos (\$47.900.000) y ahí se va a determinar una realidad, digamos, o sea, nosotros teníamos hasta el año 2012 un aumento significativo de la carga, y esto un poco vinculado a la pregunta que realizara oportunamente el concejal López Desimoni, en el cual se verá una variación más significativa entre el año 2010 y el año 2012; ¿por qué se da esta variación?, justamente porque hasta el año 2012, y lo explicamos varias veces, en el sistema, esto es, nosotros tomamos el año 2014 y los últimos números del año 2015, por eso tenemos un estimativo de cuarenta y siete millones novecientos mil pesos (\$47.900.000), a diferencia de lo que está presentado en la estructura de costos, porque pretendimos hacer un análisis más actualizado de pasajeros transportados.

Entonces, lo que tomamos es, justamente, es una determinación clara, por qué se produjo esta situación, donde hasta el año 2012 venía un aumento significativo en el sistema, y en el 2013 incluido también, y después se mantuvo la carga de pasajeros transportados, por la sencilla razón que hasta el año 2012 existía un sistema de subsidios que permitía la adecuación, digamos, de los conceptos establecidos a nuevos recorridos, a la ampliación de kilómetros, que no sólo significa kilómetros espaciales sino también significa la cantidad de buses que están dentro del sistema de transporte, eso también determina la cantidad de kilómetros.

Entonces, hasta el año 2012, concretamente hasta octubre de 2012, esos nuevos recorridos, esa cantidad de buses que se colocaban en el sistema tenían una suerte de compensación y nos permitía, por ahí, posicionarnos mejor en todo lo que sea discusión tarifaria, porque obviamente tenía una contraprestación vinculada a los subsidios nacionales y en particular a los que fueron determinados por el Decreto N°83, oportunamente, con la creación de las Compensaciones Complementarias Provinciales y se tenía una adecuación en base a una estructura de costos determinada.

Desde el año 2012 en adelante, existe sí un estancamiento, digamos, de la cantidad de pasajeros transportados, vinculado, obviamente, a una suerte de estancamiento también en cuanto a los kilómetros recorridos del sistema, a la calidad del servicio y también, obviamente, a otras cuestiones que son accesorias, muy importantes, que resulta de la competencia que tiene sobre otros medios el sistema de transporte, otros medios particulares de desplazamiento, y en particular también, la fuerte congestión que podemos tener en el área central de la ciudad.

En relación a la cantidad de buses, del año 2010 en adelante hemos tenido un catorce por ciento de aumento de buses y ahí vemos también una diferencia significativa, justamente

en el año 2012 se produce un equilibrio de la cantidad de buses que se ponen en el sistema porque simplemente el año 2012 no tiene compensación desde el punto de vista de subsidios; veníamos con ciento noventa y ocho buses en el año 2010, cuando iniciamos la gestión en aquella oportunidad; en el año 2011, doscientos catorce buses; en el 2012-2013 doscientos veintitrés buses y en año 2014 y lo que va del 2015, doscientos veinticinco buses, con la incorporación de dos buses más en la zona de Santa Ana, en la línea 109 en particular.

Con respecto a los kilómetros totales recorridos, existe también, obviamente, lo que acabamos de decir es una variación que se viene sostenida desde el año 2010 hasta el 2012 y después un equilibrio en adelante, aun así hemos tenido un aumento de catorce millones de kilómetros desde el año 2010 a diecisiete millones trescientos mil kilómetros en el año 2014.

En relación a los índices pasajeros-kilómetros, esta es una variación sumamente importante y creo que es la más discutida, la que más, por ahí, requiere de la intervención del Estado, concretamente para determinar este índice porque es el índice que en definitiva determina la tarifa plana resultante, es decir, para que se entienda bien, acá, para determinar una estructura tarifaria, se suma lo que a las empresas les ingresan en concepto de subsidio, en concepto de recaudación, se le resta los costos del sistema y se divide por el índice pasajero-kilómetro; entonces, esta es la ecuación, más importante del sistema y justamente es donde más tenemos que hacer hincapié para que esta ecuación sea la más real y la más significativa porque determina, en definitiva, cuál va ser la tarifa resultante del sistema de transporte.

En ese sentido, hemos tenido también un aumento en el año 2010 al 2014, empezamos con dos pesos con sesenta y seis (\$2,66) en el año 2010, contra, en el 2014 dos pesos con noventa y tres (\$2,93), que es la que resulta de la ecuación de costos que presentaron recientemente; y un ingrediente importante que se está analizando, que si bien la estructura de costos que se ha presentado de la Universidad Tecnológica Nacional no lo contiene, pero es una discusión que seguramente se va a dar en el tiempo, lo que también de alguna forma está contemplada en el pliego de licitación, que es el pasajero equivalente; es decir, quiere decir, esto significa la cantidad de pasajeros totales del sistema y la diferencia por los que abonan y los que no abonan, los pasajeros que pagan y los que no pagan, aun así, para determinar pasajeros, en la ecuación que nosotros presentamos recientemente, tuvimos en cuenta solamente los pasajeros totales, sin determinar esta ecuación de pasajero-kilómetro,

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Señor Larrea, se agotó el tiempo ¿va continuar haciendo uso de la palabra?

**SR. LARREA.**- Voy a necesitar un poco más de tiempo, si es posible.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Continúe, por favor.

**SR. LARREA.**- En relación a lo que acababa de decir, y ahí es donde en particular en Corrientes se produce una variación importante, es en relación a los pasajeros no pagos, con el sistema del "Yo Voy", con el tema de la creatividad del Boleto Estudiantil, que ha sido significativo desde todo punto de vista, que ha sido muy positivo para los estudiantes en particular, pero ha creado una suerte de diferencia, que se viene incrementando en el tiempo y justamente hoy existe mayor cantidad, un índice de pasajeros transportados no pagos en el colectivo, contra los que realmente pagan; tenemos un veinticuatro por ciento de incremento

desde la fecha, en ese período que acabamos de mencionar, de los pasajeros no pagos, esto se viene sosteniendo; teníamos un 21% en el 2013; en el 2014, en relación al 2013, cuando se creó el sistema de Boleto Estudiantil y un 24% actual; entonces, este es un tema que impacta notablemente en lo que es la ecuación final del sistema; es una diferencia, que no sólo impacta en el subsidio, en el boleto en el Estado Municipal, sino también, en alguna forma, en la tarifa plana del sistema, digamos, al detonar la tarifa justamente sobre los pasajeros que pagan.

Esto también, como para tener alguna referencia, esto vamos a dejar a disposición para que sea agregado, posteriormente de la Audiencia, para que sea analizado, estos son los números totales en el sistema de transporte local en relación a cada uno de los ramales de la ciudad en relación a la cantidad de unidades, a la flota disponible en cantidad de unidades, a la frecuencia en horario pico, a los recorridos, a los kilómetros recorridos totales de cada uno de los ramales, al tiempo de marcha, es decir, el tiempo del ciclo que tiene en una vuelta completa la cantidad de buses, también respecto a los días sábados, domingos y feriados; existe, obviamente, una diferencia en cuanto a los buses que se ponen en el sistema.

Esto, obviamente, está debidamente auditado no sólo por la Secretaría de Transporte local, sino por la Comisión Nacional Reguladora del Transporte (CNRT), con esta auditoría se determina la cantidad o el cupo de combustibles totales sobre los kilómetros recorridos. Por ejemplo, para dar una idea, en el caso de la Estrella del Norte S.A. que tiene 14 buses operarios de la línea 101 B y C, tiene disponible en horarios pico los 14 buses con frecuencia estimada de 11 minutos, con un recorrido total de 21.5 kilómetros y con un tiempo de una hora y treinta minutos total de marcha.

Así, cada uno de los servicios, como para que se entienda como funciona el sistema, los tiempos promedio de frecuencia de las unidades, y esto es lo que en definitiva pretendimos trasladar también a los usuarios con la creación no sólo del servicio que teníamos ya disponible de paradas inteligentes, sino que también con el nuevo aplicativo y la página de internet del sistema “cuando llega”, que está en un proceso de evolución porque todavía nos resta poner también a disposición de los usuarios las líneas 101 y 110, que tienen un sistema de GPS diferente de GISAT, pero que ya existe un acuerdo entre las operadoras de las líneas 101 y 110, que se llama “Ojos del Cielo” esa operadora, y que por un acuerdo con el GISAT puede llegar a tener disponible los tiempos de espera en cada una de las paradas también de esa línea.

Bueno, esto es lo que teníamos para mostrarles como síntesis, también si contamos con más tiempo, o sino esperamos que se produzcan las preguntas necesarias, porque creo también tenemos que hablar del servicio y de cómo funciona el sistema actual, así que si es necesario, seguimos respondiendo o bien esperamos que se produzca el debate, que creo que se tiene que dar sobre este tema.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- No hay debate doctor. De todos modos seguramente algunas preguntas de los concejales pueden disparar la respuesta que usted quiere generar o en su momento, si es oportuno, puede solicitarlo usted, doctor Larrea.

Perdón, el artículo 19 del Reglamento de Audiencia Pública establece: *el orden de exposición, en principio se registrará por el orden de inscripción de los participantes que se hubiesen registrado o por decisión del presidente de la audiencia. Los participantes tienen*

*derecho a una intervención oral de por lo menos cinco minutos con un tiempo de diez minutos máximo. El o los instructores podrán establecer las excepciones, para el caso de expertos especialmente convocados, funcionarios que presenten el proyecto en materia de decisión o participantes autorizados expresamente”* luego sigue el artículo con relación a la exposición, quería hacer esta salvedad por algunos cuestionamientos que se hacían mientras respondía el doctor Larrea.

Tiene la palabra el concejal Romero.

**SR. ROMERO.**-Gracias señor presidente.

Señor Larrea, usted se refirió a la cantidad de usuarios transportados anualmente y hablo del continuo ascenso de la cantidad de pasajeros transportados. Este tema, como usted habrá escuchado, es objeto de revisión por parte de Ministerio del Interior y Transporte de la Nación, el ministro Randazzo, en su estadía corta en la Ciudad de Corrientes, en la última, al hablar de la instrumentación del SUBE, expresó que la instrumentación del SUBE estaba generando muchos beneficios fiscales, muchos ahorros al Tesoro Nacional, puesto que, justamente en el índice de pasajeros transportados se habría advertido malas prácticas por parte de los empresarios del transporte, los cuales utilizaban el mecanismo de simples declaraciones juradas para el número concreto de pasajeros transportados.

Entonces, la pregunta que yo le hago concretamente es: ¿si en este Municipio tenemos un sistema que de alguna manera supere esa mala práctica por parte de los empresarios? no son mis expresiones, son las del ministro de Transporte de la Nación y ¿si los controles son esos que usted ya ha mencionado alguna vez en este Recinto, de que ponen un experto a trabajar dentro de la base de datos de cada una de las empresas de transporte? ¿O si el Municipio tiene un control autónomo de ello, o si en definitiva, como lo trasmite el ministro de Transporte doctor Randazzo, tenemos que esperar la instrumentación del SUBE para tener datos fidedignos, certeros y no datos truchos por parte de los empresarios de transporte?

Gracias, esa es mi pregunta.

**SR. LARREA.**- Si justamente, por eso hoy hacía referencia al tema de pasajeros transportados, el punto más discutible, y por eso es que desde el año 2010 en adelante como hoy empezaba a hablar, el área de aplicación interviene sobre los sistemas informáticos, interviene en el sistema tanto de la empresa TARJEBUS, a través de la tecnología digital, como también en la 101 y 110 que utilizan el sistema ACEP, esta intervención se da por el simple motivo del acceso al sistema a través de una clave usuario del sistema, no hay otra; esa es la intervención que se da. Y lo que hacemos a través de un experto informático que es justamente quien conoce justamente si existe la posibilidad de que exista alguna diferencia en el informe que está recabando, pero es un informe sobre el sistema, no es sobre una planilla Excel o sobre la información que nos brindan las empresas de transporte. Es sobre el sistema y esa es la diferencia tal vez con las declaraciones juradas. Acá no se utiliza el sistema de las declaraciones juradas desde hace muchísimo tiempo para contabilizar pasajeros transportados.

En las primeras audiencias en que hemos tenido la oportunidad de explicar cómo se realiza esta situación ya lo hicimos, también lo acaba de hacer el subsecretario de Transporte.

Con relación a lo que habla el ministro Randazzo, sí es cierto que en el área metropolitana de transporte y de acuerdo a información del mismo Ministerio, fueron auditadas



cerca de 23 empresas que contenían diferencias sustanciales en concepto de pasajeros transportados en virtud de la carga de datos que realizaban a través del mecanismo SUBE y en relación a las declaraciones juradas que se hicieron, eso ha determinado una mejora en la distribución de los subsidios, y a través del sistema SUBE la distribución de los subsidios hacia la demanda existente.

En el caso de la implementación del sistema SUBE nosotros hemos avanzado, la semana pasada hemos estado con el subsecretario de Transporte, hemos estado con el señor Otero y con el referente del área SUBE que es el señor Eladio Sánchez, ya se terminó la compra de maquinarias para poder disponer en el sistema, y seguramente Nación Servicios va a recabar la misma información que nosotros tenemos contabilizado. Nación Servicios es quien tiene el sistema de carga, quien recaba la información de pasajeros transportados y en eso estamos absolutamente tranquilos, porque la información que van a tener, es exactamente la que nosotros hemos contabilizado del sistema, tanto de GISAT como de la ACEP.

**SR. ROMERO.-** Bueno señor Larrea, ese seguramente es condicional, eso se va a ver en la práctica, si la implementación del sistema SUBE genera diferencia o no, esa es una apuesta personal suya, pero no tiene ningún carácter científico lo que usted está expresando, es una hipótesis. Por eso se va a implementar el SUBE, para poder mejorar estos aspectos.

**SR. LARREA.-** No, no es por eso, el sistema SUBE se implementa porque hay una decisión...

-Dialogan varios concejales.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).-** Continúe doctor Larrea por favor.

-Dialogan varios concejales.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).-** Señores concejales no intervengan, dejemos la exposición del doctor Larrea, se evacuan las dudas para proseguir.

**SR. LARREA.-** Bueno, existe una decisión muy fuerte y una política nacional vinculada a subsidiar la demanda de pasajeros transportados.

En ese sentido vuelvo a reiterar, si la información que se determine a través del sistema SUBE va a ser el que justamente esta determinado sobre los pasajeros transportados locales y destinados justamente a ciertos sectores que hoy por ejemplo no tienen beneficios, como es la Asignación Universal por Hijo, como es las empleadas domésticas, que dentro de nuestro sistema no contiene.

Y eso si es una realidad importante, porque va a ser un mecanismo de subsidio de un 40 % sobre la tarifa plana, hacia ese sector que hoy no tenía esa herramienta y que va a poder mejorar inclusive el índice de pasajeros transportados para Corrientes.

Porque justamente va tener un aliciente que es el pago del 40 % por debajo, con un mecanismo de subsidio destinado del Tesoro de la Nación hacia todos los beneficiarios de las compensaciones completaría provinciales, directamente impactando sobre los subsidios hacia las empresas.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).-** Tiene la palabra el concejal Calvano.

-El concejal Romero solicita el uso de la palabra.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Concejal Romero una sola intervención más por favor, porque hay más concejales que levantaron la mano.

**SR. ROMERO.**- Señor Larrea ¿usted conoce la Resolución 65 del veintitrés de abril del dos mil quince, de este Cuerpo?

**SR. LARREA.**- ¿Perdón?

**SR. ROMERO.**- La Resolución 65 del veintitrés de abril del dos mil quince del H. Concejo Deliberante. Es un extenso pedido de informe que tiene doce artículos sustanciales.

**SR. LARREA.**- Si, es uno de los informes que ha sido contestado recientemente.

**SR. ROMERO.**- No tenemos el gusto, ¿donde fue contestado?

**SR. LARREA.**- Bueno, ha sido contestado. Nosotros desde el área hemos contestados los informes, seguramente...pero dígame a que se refiere y le digo...

**SR. ROMERO.**- No, no le voy a decir nada, yo voy a esperar la respuesta en tiempo y forma.

Lo único que le digo que hace cuarenta y siete días se despacho este pedido de informes que fue aprobado por una unanimidad, y no fue respondido.

**SR. LARREA.**- Mire según lo que dice la Carta Orgánica tenemos...

-Dialogan el concejal Romero y el doctor Larrea.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- No dialoguen.

**SR. ROMERO.**- Yo puedo creerle o no creerle a usted, lo concreto es que el informe no está.

**SR. LARREA.**- No recuerdo claramente la resolución, pero díganme acá me está apuntando el...

**SR. ROMERO.**- Estas son dos ordenanzas que establecieron los últimos incrementos del boleto de colectivo. Las Ordenanzas 5.377 y 6.026, que establecía además del Artículo 1º, donde se incrementaba la tarifa, había otros varios artículos que establecían distintas mejoras en el servicio y con motivo de eso -bueno- junto con mis pares hemos despachado, ya le digo, el veinte tres de abril, por unanimidad esta resolución, que tiene que ser respondida en tiempo y forma.

Nosotros necesitamos que se cumpla la Carta Orgánica Municipal y que se responda dentro de treinta días, un informe tan importante sobre todo cuando estamos tratando un nuevo incremento de boleto.

Todavía no se han cumplido los requisitos de los dos últimos incrementos...

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Concejal Romero ¿cuál es la pregunta concreta?

**SR. ROMERO.**-...la pregunta es ¿si le llegó?, porque en una de eso no le llegó.

**SR. LARREA.**- ¿Puedo contestar?

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Conteste por favor doctor Larrea.

-Dialogan el concejal Romero y el doctor Larrea.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- No dialoguen. Doctor Larrea conteste a la pregunta que hace el concejal Romero.

**SR. LARREA.**- Como claramente habla la Carta Orgánica tenemos treinta días para contestar los pedidos de informes, por ahí puede ser que podamos tener algunas diferencia en cantidad de días, pero los informes se tratan de contestar en tiempo y forma.



Tenemos un cúmulo importantísimo de informes solicitados por el Concejo y algunos reiterativos. La resolución que hace referencia...

- Interrumpe el concejal Romero.
- Dialogan varios concejales a la vez.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Concejal Romero, está respondiendo su respuesta.

Continúe doctor Larrea.

- Dialogan varios concejales a la vez.
- Gritos en la barra.
- Suena el timbre de llamado al orden.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Doctor Larrea termine su exposición por favor y damos la palabra a otro concejal.

- Dialogan varios concejales.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Termine su exposición doctor Larrea.

**SR. LARREA.**- Nosotros venimos a hablar de los costos del sistema de transporte, si era necesario veníamos preparados con todas las resoluciones y si es necesario varias veces lo dijimos estamos dispuestos a hacer interpelados; porque es lo que corresponde a nuestro deber como funcionarios públicos.

En relación a esa resolución por ejemplo; vinculado a tecnología como las paradas inteligentes, como el tema de las garitas, como el sistema de boleto familiar. Podemos contestar las más básicas; por ejemplo en relación a la garita que es un tema si absolutamente necesario de debatir y que nos parece que -y no tenemos problemas en decirlo- es un tema absolutamente pendiente de las distintas gestiones, y creemos que tenemos que ser muy claros.

Es decir, en relación a la primer ordenanza que hablaba el concejal, las garitas que fueron puestas en esa ordenanza fueron oportunamente auditadas por una comisión, que integraba el concejal Polich, integraba -creo- el concejal Agustín Payes y el propio intendente "Camau" Espínola. Donde claramente se identificaron las garitas, claramente se auditaron y se constataron las existencias de las garitas.

En relación a la Ordenanza 6.073, en su Artículo 7º establece la necesidad de poner garitas -digamos- como una imposición al Ejecutivo Municipal, nosotros en su oportunidad mandamos unas ordenes de servicios y consta en el expediente que establece la Resolución 1.221 del dos mil quince, es una resolución del Ejecutivo Municipal donde se hicieron las intimaciones a las empresas para la colocación de garitas.

Como respuesta tuvimos la cuestión que está estrictamente vinculada a la forma que fue redactada el Artículo 7º, que en realidad se trata de una imposición hacia el Ejecutivo Municipal.

Es decir, dice el Artículo 7º "el *Ejecutivo Municipal deberá establecer las garitas en los barrios de la ciudad*", es decir, el tema de garitas no es tema sencillo de establecer y muy costoso al Ejecutivo Municipal.

Por eso interpretando -digamos- lo que creemos que fue el espíritu de la redacción de ese artículo por parte del Concejo, se dictó la Resolución 1.221, que es "establecer que los insumos necesarios para la construcción de los refugios para el Sistema de Transporte de

*Pasajeros, conforme el Artículo 7º de la Ordenanza 6.073, deberán ser aportados por la empresa operadora, quedando a cargo de la municipalidad su construcción e instalación”.*

Eso se ha notificado a las empresas, porque nosotros hemos reglamentado esta situación, porque si no es como una imposición hacia el Ejecutivo para hacer la garita con todo lo que ello implica.

Teniendo en cuenta también que estamos frente a una realidad, que es un proceso licitatorio concreto y se van a determinar -seguramente si ustedes han visto- nuevas condiciones de trazas, y la concreción de un nuevo proyecto que hemos avanzado con rango internacional y nacional.

Seguramente va a ser necesario readecuar el tema de garitas, con un sistema que imponga el Ejecutivo -digamos- con mobiliario urbano que se determine en el Ejecutivo y con costo del material, de acuerdo a lo que dice esta resolución, interpretando el artículo 7º) de la 6.073 a cargo de la prestadora.

**SR. PRESIDENTE.-** Tiene la palabra el concejal López Desimoni.

**SR. LÓPEZ DESIMONI.-** Voy a ser breve. Lo primero es si puede responder esto que le había consultado anteriormente al contador López Lecoube, y es que nos explique en los términos más claros posibles, la diferencia del costo de tarifas a las que arribaron la UTN, la Comisión Mixta y el Departamento Ejecutivo Municipal, ya que una dijo cinco pesos con noventa centavos (\$5,90), otra cinco pesos con veinticinco centavos (\$5,25) y otra cuatro pesos con setenta y cinco centavos (\$4,75) si no me equivoco ¿Usted me podrá ilustrar las razones por las cuales existen tales diferencias? Sobre todo, teniendo en cuenta la de la UTN, que se supone que es un organismo técnico al cual se recurrió para supuestamente dar un criterio objetivo a los costos, y resulta ser absolutamente dispar con los costos a los que arriban la Comisión Mixta por un lado y el Departamento Ejecutivo Municipal por el otro.

**SR. LARREA.-** Nosotros entendemos lo del Departamento Ejecutivo Municipal, que aparte de la estructura de costos “dura” digamos, impuesta por una universidad, podemos considerar a algunos aspectos como subjetivos, es decir, creo que es una cuestión que siempre está velada hacia el Ejecutivo Municipal y relacionada a la condiciones en las prestaciones del servicio.

**SR. LOPEZ DESIMONI.-** ¿Quiere decir eso, que el costo al que arriba el Departamento Ejecutivo Municipal no tiene relación directa, únicamente con los costos del servicio sino con un criterio que es más amplio que ese y que tendría que ver con el otro componente de la tarifa, que es facultad de este Concejo Deliberante además, que es el componente político, es decir, la determinación del escenario total frente al cual se va a...?

**SR. LARREA.-** No exactamente. Nosotros hemos hecho un esfuerzo -del Ejecutivo- muy importante, para mejorar las condiciones del sistema de transporte.

**SR. LÓPEZ DESIMONI.-** Pero ¿Cuál es el criterio?

**SR. LARREA.-** El criterio es justamente la velocidad comercial. Nosotros hemos mejorado en todo este tiempo, y lo demostramos oportunamente, cerca de un 20% de la velocidad comercial del sistema. Con la creación de carriles preferenciales sobre calle La Rioja, con la readecuación sobre calles Catamarca y sobre Buenos Aires, hemos mejorado ese

sistema y creo que ha impactado notable y significativamente, y esa es la evaluación objetiva que hacemos.

Aparte, sí también tenemos que tener en cuenta que hay un margen del 20% que siempre está incluido o creo que estaba, en el proyecto en el artículo 52 de la determinación, por el SIMU, del Reglamento de Transporte dentro del Pliego de Licitación, hasta un 20% de diferencia con la tarifa plana resultante y es un margen que siempre nos parece adecuado y que sí está determinado a las condiciones subjetivas del sistema, es decir, a condiciones que por ahí –como acabamos de discutir- que no se han cumplido o que estamos en proceso de cumplimiento, como son las garitas, o condiciones por ahí de sistemas que como se han creado oportunamente, han sido experimentales y por ahí no tuvieron resultados positivos.

Es decir, todas esas cuestiones tenemos que analizar y están dentro del margen que nos parece adecuado y subjetivo de imponer y eso estaba -creo que después se modificó- en el artículo 52 del Reglamento que fuera aprobado por el Concejo, del Pliego de Licitación para el servicio de transporte de Corrientes.

**SR. LOPEZ DESIMONI.-** ¿Esos fundamentos estaban dispuestos así, implícitamente, o solamente llegaron en reserva de lo que determinó el Departamento Ejecutivo?

**SR. LARREA.-** ¿Se refiere al artículo?

**SR. LOPEZ DESIMONI.-** No, me refiero a los criterios de los cuales estamos hablando, subjetivos como usted dice, que yo les doy otra denominación en términos políticos, en términos de observar el panorama general ¿Esos criterios que incorpora o sopesa el Departamento Ejecutivo a la hora de determinar el costo de la tarifa, han sido expuestos o han quedado reservados a en la esfera del Departamento Ejecutivo que ha dicho “esta tarifa corresponde con los costos y demás de cuatro pesos con setenta y cinco centavos (\$4,75)”? Y digo porque la diferencia es de un peso con veinticinco centavos (\$1,25) o un peso con quince centavos (\$1,15) me parece, en relación con el costo al que arriba la UTN.

**SR. LARREA.-** Sí, hay que recordar también que usted tiene que hacer una valoración en relación a la tarifa de pago en efectivo, donde se determina cuatro pesos con setenta y cinco centavos (\$4,75) por el pago con tarjeta y de cinco pesos con veinticinco centavos (\$5,25) de pago en efectivo, eso tiene un margen aproximado del 13% entre una y otra tarifa y de acuerdo a la cantidad de pasajeros que pagan en efectivo sobre el colectivo, la tarifa media resultante es cinco pesos (\$5) aproximadamente, 4 pesos con noventa y pico digamos. Esa es la tarifa media resultante, teniendo en cuenta que el pago en efectivo o pago con monedas es de cerca del 18% del total del sistema.

**SR. LÓPEZ DESIMONI.-** Una pregunta más. Quiero saber si usted nos puede – brevemente por razones de tiempo, claro- hacer una evaluación integral con respecto a las frecuencias, para ser lo más claro posible, dígame del uno al diez en cuánto evaluaría usted el estado de las frecuencias, no sé si cabe esa pregunta del uno al diez, pero dígame entonces si es buena, regular, mala, excelente, alguna calificación del comportamiento de la frecuencia, en general, para no detallar su planilla.

**SR. LARREA.-** Pero es necesario hacerlo, porque no puedo calificar el sistema ya que todo tiene una realidad diferente, no es lo mismo calificar el sistema que se puso en el Barrio “Yecoá”, con horarios determinados: dos a la mañana en el horario pico, otro al mediodía y otro

a la tarde; no es lo mismo calificar el del Perichón, donde el 105 C tiene horarios establecidos y tampoco es lo mismo el caso del Barrio Esperanza; por eso, no voy a hacer esa calificación, yo me permito presentarles esta ecuación, que son los números totales del sistema, que ya en el 2010 había sido establecido por una consultora que contrató el Municipio con números que son totalmente distintos a estos, donde la frecuencia era mucho mayor.

Hay datos objetivos que cada uno tendrá que calificar y sabemos que hay que intervenir en ciertos barrios, como es el Esperanza, donde tenemos fuertes reclamos del sector pidiendo más unidades con servicio directo.

-Hablan varios concejales a la vez y hace insistentes reclamos el concejal López Desimoni.

**SR. PRESIDENTE.-** Vamos a continuar. Yo le recuerdo, concejal López Desimoni, que hoy antes de empezar o cuando estábamos iniciando la Audiencia Pública, usted me pidió que solamente diez minutos tenga el funcionario del Departamento Ejecutivo.

**SR. LÓPEZ DESIMONI.-** Yo conozco esa ordenanza porque yo redacté esa ordenanza, señor presidente. La conozco perfectamente.

**SR. PRESIDENTE.-** Tiene la palabra el concejal Calvano.

**SR. CALVANO.-** Gracias señor presidente. Parece que preocupan algunas preguntas, pero no hay problema, yo voy a hacer unas pocas en virtud de que muchas de ellas están en proyectos que, algún día Larrea quizás las va a responder. Cinco preguntas y espero que me las responda Larrea o sino, la verdad que me voy a sentir muy defraudado ya que tuve que soportar este speech nuevamente, que ya estoy cansado de escuchar de bondades pero no nos responde lo que preguntamos ¿Le puedo hacer las preguntas? ¿Las va a aceptar? Cinco preguntas cortitas.

Primero: ¿Con qué criterios contrataron docentes de la Carrera de Administración Rural para hacer el estudio de costos? Conforme consta en el expediente, el convenio que suscribió el Municipio con la UTN.

**SR. LARREA.-** La UTN tiene un grupo de técnicos que no sé de dónde vienen, si es que son agrarios o económicos, es decir, para determinar la estructura de costos, no hace falta tener una cátedra de Harvard –digamos- para determinar una estructura de costo del sistema de transporte, primero y principal. Y sí, si tengo un mecanismo de consultoría que se ofrece –digamos- tanto a instituciones públicas como privadas para determinar, los costos del sistema de transporte, que están específicamente preestablecidos, que cualquiera puede acceder, que cualquier legislador, que cualquier concejal –digamos- puede acceder a determinar cómo funciona la estructura de costo porque sabe justamente lo acabamos de decir, la Resolución 422, la 37, son las bases para determinar la estructura de costos del sistema de transporte de pasajeros es decir, es cuestión de hacer los números, los análisis respectivos y determinar cuáles son las tarifas resultantes, es decir...

**SR. CALVANO.-** Está bien, gracias. No, porque en el reglamento del órgano de seguimiento del SIMU -que fue de elaboración del área que usted encabeza- se habla de especialista de transporte y sin embargo están especialistas en administración rural, que es lo que dice el convenio, pero no importa, ya aclarado este tema que cualquiera puede hacerlo.

Segunda pregunta: usted menciona la Resolución 422, del Ministerio de Transporte de la Nación, es una de las que toma la Cátedra de estos docentes de administración rural para hacer el estudio de costo y si uno ve y lee la Resolución 422 del año 2012, del Ministerio de Transporte, cuando vamos a (la parte) que establece la metodología de cálculos con las que se deberán hacer la elaboración de estructura de costos, conforme lo hizo la UTN a cargo del Ejecutivo Municipal, encontramos en el Anexo 2 la forma que tiene que establecerse las características de la empresa y dentro de esta redacción de la característica de la empresa, encontramos algunos de ítems, que se reflejan en el estudio de la UTN, por ejemplo los kilómetros anualmente, la vida útil de los coches en años, la velocidad comercial, kilómetros productivos, pasajeros transportados, pero hay un ítem muy interesante en la Resolución 422, para establecer cuándo una empresa tipo -que casualmente se omitió en el estudio de la UTN, se omitió todo los maravillosos datos expuestos en computadora- que es la recaudación por venta de boletos, que está en el Anexo 2 de la Resolución 422. Entonces quiero decir, cómo fijan, o cómo realizan un estudio de costos sin tener en cuenta la recaudación por venta de boleto que figura dentro de la Resolución 422, como uno de los ítems que hay que incluir a la hora de hacer el estudio y que no se incluyó. O sea cómo ustedes fijan esto, concretamente ¿cómo saben cuánto? Si es que recaudan o cuánto es la rentabilidad, si ni siquiera calculan la recaudación por venta de boleto, y por qué o con qué criterio se extrajo esto, si fue por decisión de la UTN o por el área de Transporte del Municipio.

**SR. LARREA.-** Los estudios de la UTN son absolutamente autónomos, digamos son los que determina las formas de realizar la metodología, pero es muy sencillo. En, los estudios de la UTN está muy claro la cantidad de pasajeros transportados por cada uno de los ítems, de los cuadros tarifarios, es decir, la determinación de los ingresos de la empresa se determina justamente por la cantidad de pasajeros transportados en cada uno de los ítems en tarifa plana multiplicado por la tarifa correspondiente –digamos- a ese nivel y seguramente, ahí le va a determinar los ingresos por ese concepto de las empresas.

A su vez, a su vez, es toda la información disponible, digamos en cada una de las empresas que fue tomado también por la UTN, digamos en cuanto a declaraciones juradas y todas esas cuestiones que están vinculadas a las distintas resoluciones que fueron cumpliendo en el marco de la relación del subsidio nacional.

**SR. CALVANO.-** O sea que a la hora de determinar la empresa representativa no tuvimos en cuenta, no tuvo en cuenta la UTN, ni la recaudación por venta de boleto, ni el ingreso promedio por pasajeros, que se rigen por la Resolución 422.

**SR. LARREA.-** O sea, lo acabamos de determinar. Nosotros nos alejamos del pasajero equivalente, exactamente nosotros determinamos pasajeros totales, sin determinar pasajeros equivalentes.

-Hablan todos a la vez.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).-** No dialoguen concejales.

**SR. CALVANO.-** Entonces no vayan a decir que siguieron la 422 por que siguieron la parte que quisieron.

**SR. LARREA.-** Pero si eso está aclarado también en la 422, en la 422.

-Hablan todos a la vez.



**SR. LARREA.-** Nosotros podemos tomar como base, inclusive, inclusive si ustedes tienen en cuenta y pudo estudiarlo la estructura de costo que está dentro del... -que no he visto en la Audiencia Pública ni en forma posterior ningún tipo de objeción al respecto- está determinado en la misma estructura de costo que fue aprobado por el Pliego de Licitación de Transporte, y si cómo vamos a determinar costo dentro del sistema de transporte en forma posterior a la adjudicación de los servicios

**SR. CALVANO.-** Es válida su aclaración, pero le recuerdo que ese Pliego fue aprobado no por unanimidad, o sea claramente no estamos de acuerdo.

**SR. LARREA.-** Tampoco he visto objeciones de ningún tipo de técnica, digamos al respecto, con respecto.

**SR. CALVANO.-** No lo vi el día que tratamos el proyecto, la verdad que no sabía que estaba en la sesión.

-Hablan todos a la vez.  
-Timbre.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).-** Por respeto a las señoras taquígrafas, no dialoguen concejal. No dialogue, que responda a su pregunta e inmediatamente, continúe con la tercera pregunta.

**SR. CALVANO.-** Tercer pregunta: ¿cómo ve el tiempo de espera del usuario, o sea el tiempo que el usuario tiene que esperar para abordar su unidad de transporte? ¿Cuál es el promedio o la frecuencia de espera del usuario?

**SR. LARREA.-** Volvemos al... perdón, disculpe.

**SR. CALVANO.-** Se ve que está apurado por responder, responda

-Hablan todos a la vez.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).-** Está bien, por favor continúe.

**SR. CALVANO.-** volviendo a la tercera pregunta, porque a la hora de fijar, de hablar de una tarifa al hablar de servicio de transporte, lo razonable que no solo se mide el tiempo de viaje en la unidad que puede ser eficiente o puede ser bueno, sino vemos que el usuario espera en la parada en las condiciones que espera en la parada porque esto es un servicio público y quiere creer en las condiciones porque para ser millonario subsidios que se invierten mensualmente por el Estado Nacional para garantizar un servicio accesible y eficiente para el usuario, no para que un empresario siga creciendo sus activos y el usuario sigue padeciendo. Por eso le pregunto cómo ve ese aspecto del servicio ya que tiene el elemento de encuesta, y otros factores que están previstos en la normativa de transporte municipal.

**SR. LARREA.-** Primero, vuelvo al cuadro anterior en el cual en ese cuadro está el promedio, el promedio de frecuencia, el promedio de frecuencia de todo el servicio de transporte de pasajeros total, es decir en ese promedio de frecuencia existe por ejemplo 28 minutos, para el caso del (Barrio) Esperanza en el servicio directo y el servicio.

-Hablan todos a la vez.

Estoy hablando de promedio de frecuencia, Concejal, estoy hablando de promedio, por eso es que, para ser claro digamos. En su conjugación con el servicio de transbordo que hace -calesita, que se llama- es un 28% del promedio, perdón: 28 minutos de promedio, es decir

entre los dos servicios ¿Eso qué significa? que en condiciones normales tiene que existir ese promedio, aun así obviamente hay por ejemplo, promedios de 7 u 8 minutos, 10, 11, 15. Digamos por eso es que está esa tabla que va a quedar a disposición y que ya estaba en el estudio anterior y que fue presentado oportunamente en el Concejo y creo que ha sido bajado digitalmente por uno de los concejales, para que lo puedan ver –digamos- cómo funcionaba en año 2010 y 2011 el sistema de transporte.

Entonces cuando hablo de promedios es la situación ideal obviamente, pero bueno aun así entendemos que no existe situaciones ideales en el sistema de transporte de pasajeros máxime en las condiciones que están operando actualmente y por eso hemos avanzado en estas cuestiones tratando de mejorar esta situación, tratar de mejorar los índices de atrasos y de adelanto del sistema y mediante la creación de (palabra inaudible) como acabamos de decir, aun así hoy el usuario tiene herramienta muy importante que es el sistema de “cuando llega” que ya estaba en las paradas inteligentes y lo que hicimos en esas paradas, la información de esas paradas inteligentes es trasladarlo al sistema de “cuando llega” al usuario, para que el usuario que tenga acceso a internet, que pueda entrar a la página de [www.cuandollega.net](http://www.cuandollega.net), que puede bajarse una aplicativo para cierta tecnología de algunos celulares, para poder ver cómo funciona el sistema es decir, hoy el usuario no sólo tiene tiempo de espera en las paradas, sino se ha convertido en un veedor del sistema. Eso es lo que intentamos hacer a través de la parada inteligente, me parece que hemos dado una herramienta para que si es necesario objetivamente se realicen los reclamos como corresponde. Nosotros entendemos la dificultad de frecuencia que hay en la ciudad y estamos avanzando para darle nueva tecnología al usuario para que pueda saber cómo funciona y a su vez también, creando condiciones para que el sistema tenga la regularidad que hoy no la tiene en determinados ramales.

**SR. CALVANO.-** Si el usuario va a hacer veedor del sistema por qué no incluyeron una opción de reclamos en esta aplicación que fue una propuesta de la ordenanza creada?

**SR. LARREA.-** Lo pusimos, digamos también cuando hicimos la presentación, concejal, hemos dispuesto al 0800, como una de la opciones para que se puedan hacer los reclamos necesarios, nosotros tenemos esos reclamos diariamente porque justamente el 0800 es un área que compete a la Secretaria de Transporte y Tránsito y tenemos todos los reclamos del 0800 por ese motivo. Exactamente, hemos tenido 17 reclamos por diferencia del aplicativo en un día, es decir que son vinculadas a paradas que por ahí no están debidamente georreferenciadas, que son también vinculadas por ahí a que en algunas paradas el aplicativo se pone activando y por ahí existe un delayt de 3 a 4 minutos, que es lo que ocurre, eso tenemos, hay mecanismos 0800 cuádruple 5, 6864, está disponible para todos los usuarios para que puedan hacer los reclamos que crean necesarios.

**SR. CALVANO.-** Correcto.

La cuarta pregunta, Usted ya explicó hoy en el punto de la garita, concretamente hizo la salvedad entre la responsabilidad o la obligación del empresario y la del Ejecutivo Municipal. Bueno, en algún caso o en el otro ¿Por qué no cumplen o no hacen cumplir no sólo las mejoras como éstas sino las condiciones previstas en el sistema? como por ejemplo la instalación de sanitarios en las cabeceras de cada una de las líneas, la instalación y creación de refugios en



nuevas paradas o en paradas ya establecidas en los barrios más alejados, un sistema recargable sin contacto, con posibilidad de carga de saldo virtual por internet, un sistema único de tarjeta para acceso a la totalidad de las unidades sin distinción de los distintos ramales, que es lo que se hizo ahora y que es de 2010, lo va a terminar absorbiendo el Estado Nacional con la SUBE; el posicionamiento y mejora en la señalización, la publicación y el cumplimiento efectivo de los horarios del servicio nocturno, la cámara de vigilancia y control, la agilización del sistema para otorgar la tarjeta YO VOY y no tener que soportar cuadras y cuadras, manzanas y manzanas (de espera), el establecimiento de bocas de expendio de TARJEBUS en todas las delegaciones municipales.

Nombré algunas de un listado de normativas que le voy a acercar para que las lea el secretario (envía un papel el concejal Calvano al secretario de Transporte), porque por ahí no lo tiene presente pero lo tiene organizado, y esto le puede servir para hacer cumplir o explicarnos por qué no cumple con esa normativa que está en su área. Y de última, si no es su responsabilidad como Departamento Ejecutivo, está en su área hacer cumplir a las empresas las obligaciones previstas por ordenanza municipal.

Esa es la pregunta, si me puede responder.

**SR. LARREA.-** Sí cómo no. Con relación a la lista, el concejal Romero ya hemos tenido oportunidad de responder, la lista... la ordenanza que se dictó desde el Concejo habla realmente de una responsabilidad del Ejecutivo para poner las garitas, es decir para construir y para poner, es decir a diferencia de lo que fue la ordenanza anterior, en que fue una responsabilidad de los empresarios, es decir que estaba realmente impuesta para poder imponer –digamos- la nueva tarifa que fue creo que dos pesos con noventa centavos (\$2.90) o algo por el estilo en el año 2010 ó 2011 en la cual se estableció como condición previa a la obtención de la tarifa. Y me parece un recurso absolutamente válido, una herramienta que debería ocupar el Concejo para poder hacer que estas cuestiones se cumplan. Pero esa ordenanza que se dictó en el Concejo nos impone al Ejecutivo la obligación de hacer las garitas, con todo lo que implica.

Hoy una garita más o menos adecuada, más o menos con la estructura paupérrima que existe en algunas garitas que se han puesto en su oportunidad, está cerca de los veinticinco mil pesos (\$25.000) es decir que la cantidad de garitas que se tienen que poner en el sistema de transporte es una inversión muy importante y por eso es que hemos interpretado la norma y por eso es que dispusimos como condición para la... o mejor dicho haciéndonos cargo de la responsabilidad que nos cabe, como una cuestión que tiene que ser impuesta para los empresarios, es la provisión de los materiales y nosotros nos encargamos de los empleados, pero con un mobiliario urbano que lo vamos a disponer nosotros, no dejar en manos privadas al sector empresario.

**SR. CALVANO.-** ¿Pero cuándo, Larrea? Eso ya se...

**SR. LARREA.-** Eso se dictó, es una resolución de marzo de este año y se dictó recientemente interpretando esta cuestión. Previamente hicimos la cantidad de garitas que ha sido comunicada a la empresa en los distintos ramales, las condiciones que tienen que tener y bueno, (palabra inaudible) en eso, pero la provisión de materiales se tiene que empezar a dar dentro de treinta días para poder realizar las garitas. Eso está en manos del área de

Planificación e Infraestructura de la Municipalidad para determinar el mobiliario urbano y para determinar las condiciones para que se puedan proveer los materiales.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Hizo una pregunta más, creo que el concejal Romero.

**SR. CALVANO.**- No, creo que no me respondió ¿Todo lo demás lo van a hacer después, todas las mejoras?

-Hablan varios concejales a la vez, también una persona asistente, ante lo cual el señor presidente Laprovitta le aclara que puede intervenir solamente a través de un concejal.

**SR. LARREA.**- Bueno, (con respecto de) la instalación de sanitarios en las cabeceras, lugares en cada una de las líneas. Esto realmente está vinculado a condiciones de higiene y seguridad industrial que hay un decreto concreto que es de cumplimiento dentro del convenio colectivo de trabajo, y nosotros creemos que en ese sentido la autoridad de aplicación debería hacerse cargo de esta cuestión al hablar de convenios colectivos de trabajo.

De todos modos, existieron durante este proceso la instalación de algunos sanitarios en algunas cabeceras, también se mejoró las condiciones sanitarias de la zona del puerto, se reconfiguraron servicios como las líneas 101 y 110 para que puedan acceder al puerto, el lugar donde se hace la espera dentro de lo que establece el convenio colectivo de trabajo, eso los representantes de la UTA lo van a explicar mejor.

El puerto hoy hace para un sector importante, propio de todos los trabajadores vinculados a algunos de los ramales de las líneas, como el lugar de espera y de sanitarios.

Con relación a “cambiar una tarjeta sin contacto a una recargable con posibilidad de recargar por distintos medios electrónicos como ser carga virtual, internet”. Ustedes saben que nuestro sistema tiene la posibilidad de recarga que está tecnológicamente determinado con un sistema de POSNET; hoy por hoy no existe posibilidad dentro de este sistema, si no se avanza en nuevo equipamiento para poder disponer nueva tecnología, no existe posibilidad de recarga a través de otro sistema.

Sí está vinculado hacia el año 2017, si usted contempla el pliego de licitación, está vinculado a crear condiciones de recarga de tarjeta y a unificar el sistema de tarjetas y a unificar el sistema congelado –digamos- dentro de la ciudad. Eso está determinado dentro del pliego de condiciones generales, en la segunda parte, y por lo tanto es una condición previa a la adjudicación del sistema de transporte.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Voy a hacer una moción: concejal Calvano, por favor haga las preguntas en relación a lo que usted espera que se responda, en función del documento pasó, porque o sino los que están participando de la Audiencia no entienden cuáles son los planteos.

**SR. CALVANO.**- Yo les hice los planteos hoy y le nombré algunos, ahora se los pasé marcados. Señor secretario (Larrea) ¿puede leer el ítem y responder?

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- No, usted plantee la pregunta, concejal. Porque o sino nadie entiende.

-Hablan varios concejales a la vez e intenta responder repetidamente el señor Larrea.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- No, doctor Larrea. Que le haga la pregunta puntual, repito.

Concejal Calvano, hágale la pregunta puntual.

**SR. CALVANO.-** Es que quería ser más práctico.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).-** Por favor concejal Payes, no dialogue con los participantes. Concejal Calvano, continúe con la pregunta.

-Hablan varios concejales a la vez y el concejal Calvano advierte que el concejal Payes está amenazando a una participante de la Audiencia.

-Suena insistentemente el timbre llamando al orden mientras se produce un desorden en el uso de la palabra.

-Disturbios en la sala.

-Gritos y abucheos.

-Suena el timbre insistentemente llamando al orden.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).-** Vamos a solicitar un cuarto intermedio, vamos a reanudar la audiencia pública en diez minutos.

-Es la hora 12 y 09.

-Siendo la hora 12 y 13 dice el

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).-** Señores silencio, vamos a levantar el cuarto intermedio. No se autoriza ninguna intervención.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).-** Perdón, concejal Calvano, vamos a terminar la intervención suya, como habíamos terminado antes del cuarto intermedio yo les pido a todos que se tranquilicen, les pido que respondamos a las preguntas, pero que al mismo tiempo no intervengamos con los participantes al resto de los concejales y que las preguntas sean claras y concisas; y a la barra, le pido que seamos solidarios, en relación al resto de los participantes de la audiencia pública por favor.

Entonces, nos escuchamos entre todos y podemos terminar esta audiencia pública, con todos los aportes que valerosamente han traído todos los que están inscriptos en esta audiencia; yo les agradezco que se hayan inscripto, porque la verdad invierten tiempo en beneficio de la comunidad.

Así es que, yo le pido por favor concejal Calvano, que sea criterioso y conciso en las preguntas, en relación a la intervención que está llevando adelante el doctor Larrea, al resto de los participantes, una vez más les pido, no pueden intervenir, solamente intervienen los que están inscriptos, si las señoras quieren participar y están inscriptas, ya les llegará el momento y harán todos los planteos pertinentes, por favor. Concejal Calvano tiene la palabra.

**SR. CALVANO.-** Señor presidente, la última pregunta, quiero una respuesta es concreta también, al doctor Larrea. ¿El haber sido apoderado de ERSA, no le genera incompatibilidad o algún compromiso a la hora del control que tiene que hacerle a la empresa ERSA que es concesionaria del servicio? Si me puede responder esta pregunta que nunca la respondió, le agradezco.

-Hablan varios concejales a la vez.

**SR. LARREA.-** La respondí una y mil veces, digamos, pero bueno, hasta hubo una denuncia concreta que fue desestimada en su oportunidad, es decir,

-Hablan varios concejales a la vez.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Doctor Larrea, discúlpeme.

-Hablan a la vez el señor Larrea y varios concejales a la vez.

**SR. LARREA.**- En el ámbito profesional he sido apoderado de un número importante de empresas, cuando me dedicaba a mi profesión, que lamentablemente hace rato la he tenido que dejar; he sido apoderado de un número importante de empresas en el Chaco, lo hemos respondido oportunamente y si existe alguna incompatibilidad legal, seguramente no soy yo quien tiene que responder.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Tiene la palabra el concejal Molina.

**SR. MOLINA.**- Sí, señor presidente. Simplemente, quiero hacerle una solicitud, creo que, la señora dice que ha estado desde las ocho de la mañana, creo que, ¿se llama Petrona Lagraña usted, señora?

**SRA. LAGRAÑA.**- Así es.

**SR. MOLINA.**- Y la verdad es que la noto bastante nerviosa, entonces, lo que le voy a solicitar es si podemos adelantar su exposición, entonces, ella dice que está desde las ocho de la mañana, seguramente, adelantar su exposición para que ella pueda exponer lo que considere y, bueno, como ella dijo que está desde muy temprano, adelante su exposición. Nada más señor presidente.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Doctor Larrea, ¿usted quiere hacer alguna observación adicional?, para dar por finalizada su intervención.

**SR. LARREA.**- No. Estamos dispuestos a responder las preguntas.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Perfecto. Señoras, cualquiera de las damas presentes que estén inscriptas, vamos a dar la posibilidad para alterar el orden de inscripción, dentro de las facultades establecidas en el Artículo 19° de la Reglamentación de Audiencias Públicas; así que yo les pido, por favor.

-La señora Lagraña le cede el lugar al a señora Barrios Machuca, Guadalupe.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Cómo no, tome asiento señora Barrios Machuca.

Tiene cinco minutos para exponer.

-La señora Barrios Machuca, Guadalupe ocupa una banca y dice:

**SRA. BARRIOS MACHUCA.**- Bueno, antes que nada, buen día para todos.

En principio vengo acá por una inquietud particular, ya que a muchos conocidos, familiares y amigos les comenté que venía y el comentario de la gente común era decirme: “*y para qué vas a ir si sabés que el ERSA les pone una moneda a los concejales y aprueban todo.*”; incluso, escuché mucho en el colectivo de la Línea 109, decir: “*qué Audiencia Pública ni Audiencia Pública, si ese aumento ya está todo aprobado*”; entonces, yo vengo porque me mantengo firme en mi posición, vengo a defender acá la palabra del ciudadano porque considero que los concejales vienen a representar al ciudadano pero yo aquí estoy viendo que sólo se está hablando de los intereses empresariales y no del ciudadano.

Por otra parte, yo quería preguntarle al doctor Larrea de qué forma se controla el beneficio de la tarjeta “Yo Voy”, porque veo que hay muchas personas que tienen ese beneficio y no son estudiantes; yo tengo mi hijo discapacitado y tengo que presentar anualmente, tengo

que presentar un certificado de discapacidad para que a me otorguen el beneficio que él tiene a nivel de ley nacional, tiene en el transporte público; tengo que presentar, adjuntando a este certificado de discapacidad, el documento.

Yo pregunto, la última vez que me fui me dijeron que si yo no presentaba el documento no me recargaban, “en la próxima vez señora, usted no trae el documento y no le recargo señora”; y capaz que la próxima vez mi hijo deje de tener Síndrome de Down, ¿no?, ¿de acá a un par de meses mi hijo ya no va a tener más Síndrome de Down?

Sin contar el pésimo servicio, hoy por hoy, se extendió la Línea 109, lo cual me parece una decisión acertada pero el servicio es pésimo; creo que por lógica, si se extiende la Línea 109 es porque hay pasajeros, este colectivo viene repleto.

Y bueno, esa era mi exposición, yo vengo acá a dar mi negativa al aumento del boleto, no puede ser que mucha gente tenga el beneficio gratuito y la gente que pagamos el boleto tenemos que pagar esto, este beneficio. Nada más, gracias.

-Aplausos.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- ¿Alguna pregunta de los concejales?

Concejal Calvano, ¿usted le quiere preguntar a la señora Guadalupe?

**SR. CALVANO.**- Bueno, para acceder a la tarjeta “Yo Voy”, se tiene que presentar con el certificado de alumno regular y fotocopia de DNI; el control lo hace a partir de estos elementos, más allá de que creo que el área de transporte no acepta otras cosas para eficientizar el control sobre el usuario que no le corresponde el beneficio, eso le podría explicar el doctor Larrea.

Yo, lo que quería aclarar es que el boleto plano no financia el boleto gratuito, o sea, el usuario que paga la tarifa a tres con setenta y cinco (\$3,75) no está pagando, para que quede claro, el boleto estudiantil lo sustenta el municipio a través de lo que fija la partida presupuestaria anual.

-La señora Barrios Machuca solicita que el doctor Larrea responda a sus preguntas.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Le voy a dar la palabra al doctor Larrea porque tiene que ver con una cuestión de interés público y por lo tanto es importante que clarifique bien.

Por favor, doctor Larrea.

**SR. LARREA.**- Bueno, es cierto que el beneficio de la tarjeta “Yo Voy”, a veces, y se ha detectado que por ahí no lo utilizan los verdaderos beneficiarios del sistema; hemos tenido muchos casos donde, por ahí, acceden personas que no deben acceder, pero bueno, en eso también se pretende poder acceder a la información adecuada, para poder controlar mejor, es decir, poder acceder a la lista de alumnos de cada uno de los establecimientos, poder acceder al sistema que tiene la universidad, por ejemplo, en el caso de la UNNE, que hemos avanzado con el Rectorado en un acuerdo para poder, es decir, ellos nos van a dar un acceso al sistema que se denomina SIU-Guaraní, que es un sistema que utiliza, donde está la base de datos de la cantidad de alumnos regulares; de esa forma, compatibilizarnos en la base de datos que tenemos de la “Yo Voy”, podemos determinar claramente quien tiene que ser el beneficiario.

En relación a las personas discapacitadas, existen algunos requisitos vinculado a eso, que es justamente la presentación del certificado y el documento, que es un requisito normal, digamos, que se solicita, aún así, entendemos que cuando es a simple vista, se puede obviar en algunos casos.

En relación a la Línea 109, es cierto que se extendió el servicio, es cierto que tuvimos dificultades en el inicio del servicio por la frecuencia, hemos tenido muchísimos reclamos de la Línea 109 por el tema de la frecuencia; un mes y medio después, de acuerdo al compromiso que hemos tenido, inclusive con los concejales de Santa Ana, con el propio intendente, en su momento, cuando se inició el servicio se le explicó que era necesario mejorar y que era necesario poner más unidades en el sistema y un mes y medio después de eso se fueron colocando más unidades, dos unidades más.

Hoy el promedio del servicio es de quince minutos, es decir, teníamos cerca de veinticinco minutos con las dificultades que tenemos con los vehículos,

-La señora Barrios Machuca consulta si esta línea va al Barrio Yecohá.

**SR. LARREA.-** Claro, hay un ramal de la Línea 109 que va al Barrio Yecohá con horarios específicos, justamente por eso se produce una interrupción en la frecuencia, siendo necesario agregar más unidades.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).-** ¿Está respondida su pregunta señora?, ¿alguna otra cuestión?

**SRA. BARRIOS MACHUCA.-** No, gracias.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).-** Pasamos, doy lugar a algunas de las señoras damas presentes, por favor.

Señora Elvira López Guzmán, presente.

-la señora Elvira López Guzmán, DNI 18.022.189 se ubica en una banca y dice:

**SRA. LÓPEZ GUZMÁN.-** Buenos días a todos y a todas. Yo vengo en representación del Barrio 100 viviendas CGT, Pirayú Nuevo, de las 550. Yo estoy de acuerdo con el aumento del boleto de las unidades, pero siempre y cuando a través de ese aumento del boleto, la Municipalidad cumpla con los requisitos que necesitamos nosotros, todos los vecinos.

Los vecinos en estos momentos tienen las calles que están en mal estado, los rípios tampoco son mantenidos, y cuando enripiaron las calles el día 26 de febrero, terminaron el día 27, el día de la inauguración hubo una lluvia -se inundó todo el barrio- y desapareció, a la Municipalidad le salió aproximadamente tres millones de pesos (\$3.000.000). La señalización que se había solicitado para 600 metros y la semaforización no la han hecho, no existen garitas, retiraron la única que había en el Barrio 550 viviendas, tampoco hay señalización de las paradas de colectivos, se espera mucho, la frecuencia es de más de 28 minutos. Una hora y 55 minutos es el recorrido que lleva aproximado, tenemos siete unidades de colectivos, si se descompone uno de ellos nos quedamos esperando mucho más tiempo, vamos todos hacinados como si fuéramos sardinas, somos maltratados por gente violenta; van parados los discapacitados, disminuidos visuales, embarazadas paradas.

No entienden las personas, incluso los chicos del secundarios se los sacan de los brazos de donde ellos están sentados para que les den un asiento a personas que tienen niños de siete años que vienen cansados -yo entiendo que estén cansados porque no hay lugar- pero la violencia se está volviendo de muy alto tenor, hoy también vi violencia entre los pares y también con nosotros los ciudadanos, pido disculpas por ello y por mi nerviosismo, yo no participé en esa violencia sino que pedía por favor no a la violencia.



También pedimos que haya más unidades que no sean sólo siete, y más trabajo para los compañeros trabajadores, yo estoy con ellos en la parte laboral siempre y cuando se vaya adelante con el enripiado y se mantengan las condiciones que nosotros como usuarios pedimos. Yo también soy una jubilada discapacitada coronaria, tengo diabetes y yo tengo que pagar, voy con el Tarjebus y me cuesta, realmente cuesta mucho para nosotros los ciudadanos, además no sé si será el momento de exigir, pedir o solicitar que la frecuencia, la espera y los viajes sean más cortos y que haya más unidades.

Eso es todo lo que vengo a solicitar y pido disculpas si en algún momento reiteré las cosas, pidamos cordura en el momento de llegar a la decisión, que la virgen de Itatí los bendiga a todos, a los compañeros y a los concejales. Muchísimas gracias por su atención.

-Aplausos.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- ¿Hay alguna pregunta para la señora Elvira? Gracias señora, muy amable su participación. El concejal Payes quiere hacerle una pregunta.

**SR. PAYES.**- Primero agradecerle la reflexión que nos hizo dar a todos, desde ya por supuesto pedir disculpas a usted y a la señora Lagraña, si en algún momento se sintió afectada por mis palabras, también a su vecina de ahí de la silla.

Señora ¿su barrio son las 100 viviendas que se entregaron no hace mucho tiempo?

-El concejal payes dialoga con una señora que se encuentra entre los expositores.

¿Son las 100 viviendas denominadas CGT no es cierto? Sí, lógicamente es un barrio que se construyó a través del Instituto de Viviendas de la Provincia, es un barrio que no estuvo programado, diseñado en forma conjunta con el Municipio, señora; tal vez esto usted no lo sepa, por lo tanto cuando surgió la posibilidad del techo, de la vivienda para ustedes si bien el Municipio no coordinó estratégicamente la ubicación de ese lugar, las viviendas se entregaron y el Municipio hizo el esfuerzo y está haciendo el esfuerzo necesario para que se conecten todos los servicios que tiene la Municipalidad, pero el problema es justamente que no se planifica la entrega de viviendas o la construcción de viviendas con el Municipio.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Concejal Payes, aténgase al objeto de la audiencia.

**SR. PAYES.**- Entonces ese es el inconveniente que lamentablemente tienen en cuanto a la prestación de los servicios, en cuanto a la calidad de las casas, en cuanto a las calles que fueron entregadas de la manera en que fueron entregadas, por lo tanto obviamente que al Municipio le cuesta el doble o el triple poder acercarles todos los servicios como corresponde.

-hablan varias personas a la vez

**SR. PAYES.**- Pero está la intención y seguramente el secretario de Transporte tomó nota de lo que usted solicitó y de paso también este mensaje sirve para los colegas que son del partido del gobernante en la Provincia, para que tratemos de trabajar en forma conjunta para que a futuro no lamentemos esto.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Concejal, se está yendo del tema, vamos a avanzar.

-Habla una persona sin micrófono y fuera de la autorización del uso de la palabra.

**SR. PAYES.**- Disculpe usted. Gracias.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**-Tiene la palabra el concejal Estoup.



**SR. ESTOUP.-** Sí señor presidente, para que nos aclare los funcionarios pertinentes sobre la línea 106 del barrio Pirayú y sobre toda esta problemática que ha comentado la vecina.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).-** Doctor Larrea ¿usted quiere responder?

-Hablan varias personas a la vez

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).-** Doctor Larrea puede responder, por favor. Tengo facultades para dar la palabra.

**SR. LARREA.-** En el año 2010 la línea 106 del Pirayú se hacía con un servicio de trasbordo o calesita entre las líneas también la línea 106 A del Pirayú viejo.

Hacia el año dos mil trece por intervención de unas de las ordenanzas -que se habló acá- se pusieron tres unidades más, y se hacía un servicio de trasbordo. Hacia el año dos mil catorce se transformó en un servicio directo, que fue la línea 106 "C", con siete unidades de servicios.

Obviamente que hay un problema de infraestructura, eso que dice la señora es real, pero esa fue la evolución que tuvo la línea en todo este proceso.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).-** Gracias.

Convoco al señor Carballo Sawula, José Edgardo D.N.I. 23.794.677 ¿se encuentra presente?

- El señor Carballo Sawula, José Edgardo se encuentra ausente.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).-** Llamo al señor Benchetrit, Agustín D.N.I. 34.673.462. Antes de dar la palabra, nuevamente invito al público, a los concejales, a tener en cuenta lo establecido en la Ordenanza 5.345 que reglamenta la Audiencia Pública.

-Risas del concejal Romero.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).-** Por favor concejal Romero, el señor Benchetrit quiere hacer uso de la palabra.

-Ocupa una banca el señor Benchetrit.

**SR. BENCHETRIT.-** En la Audiencia Pública del año pasado, hice los mismos planteos que este año, y me di cuenta de muchos cambios. Voy a decir lo dicho y hecho, lo mismo que dije del año pasado.

Que se aumenta la tarifa y que se haga un mejor sistema, haya un aumento o no, tiene que mejorar el sistema. Es por eso que señores concejales con todo respeto, ustedes tienen que exigir a la empresa que haya cambios por ejemplo, o buscar alternativas.

La alternativa por ejemplo; las garitas fue algo que lo dije el año pasado, pero por lo visto lo dejaron pasar, bueno entonces vamos a buscar una alternativa.

¿Qué alternativa tenemos a esto? una solución ¿qué solución?, los colectivos de recargas de tarjetas, que un colectivo de la empresa ERSA se maneje un día en un barrio, otro día en otro barrio, o un día en dos o tres barrios, y que haya una guía, que el colectivo va a pasar "tal día en tu barrio", es simple y concreto, no es mucho presupuesto pienso yo. Como lo hace el 110 de la empresa Miramar. Esa es una alternativa.

Después voy a ir a un tema breve, que es las ordenanzas que no se cumplieron respecto del año pasado y respecto de otros años. Después me gustaría saber porque no se cumplieron, porque los concejales no exigieron que se cumpla.

Incorporar cámara y control de vigilancias sobre las unidades de manera paulatina, Ordenanza 6.073/10.

Establecer bocas de expendio de tarjetas y TARJEBUS, en todas las Delegaciones Municipales, Ordenanza 6.073.

Eso es muy importante que las Delegaciones Municipales recarguen tarjetas, porque en ningún barrio se puede recargar, y ya que no hay garitas, que hagan concreto y simple, no es mucho el presupuesto -vuelvo a repetir-, es aprovechar lo que tienen muchachos; con pequeñas cosas se hacen grandes ideas.

Una evaluación mediante encuestas permanentes sobre el servicio a fin de mejorarlo, Ordenanza 4.657 -y bueno- extensión de trazas en los barrios Esperanza, Pirayuí, sobre todo en el barrio Esperanza, que tuvo muchas quejas y reclamos; y el doctor Montaña que es una ordenanza 5.377.

Bueno, lo que hoy hablaron de la instalación de sanitarios en el Puerto; yo creo que no se mejoró mucho eso ¿ustedes fueron a ver los sanitarios? ¿Están seguros? es más, les cuento que a las diez de la noche, -si los colectivos hay líneas hasta las doce, después el turno nocturno- ¿por qué a las diez de la noche cierran los baños, y no cierran a las doce de la noche? Digo porque la gente espera en su parada y por ahí...son temas relevantes, temas fáciles.

Hay un baño y no está arreglado, no sé qué baño vieron ustedes, con respeto.

-Dialogan varios concejales.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Por favor señores concejales no dialoguen, que termine su exposición de cinco minutos.

**SR. BENCHETRIT.**- Instalación de paradas inteligentes; por lo menos cuatro paradas inteligentes, pero que las paradas inteligentes funcionen, en ningún caso ninguna parada funciona.

Es como que tenemos monitores que están ahí prendidos en el centro, y bueno es un proceso de evolución -lo dijo usted señor- sobre las paradas inteligentes, pero ¿cuándo se va a terminar ese proceso de evolución?

Desde la época de "Camau" usted lo dijo, no es cierto, desde el año que esta "Camau".

-Dialoga el doctor Larrea con el señor Benchetrit.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Señor Benchetrit, si usted tiene algún planteo a un funcionario o a un concejal, plantéelo directamente. Mientras tanto siga con su exposición.

Doctor Larrea no intervenga, que termine primero su exposición y luego se hacen las preguntas.

**SR. BENCHETRIT.**- Los baños y las paradas inteligentes no hay señor, usted está viendo algo imaginario.

Le digo otra cosa señores concejales, ustedes tienen que exigir eso, porque a ustedes los voto la ciudadanía y sus propuestas ustedes se lo llevaron a la gente, no a la empresa. Es

por ende que para mí que ustedes -sinceramente-, todos hacen clientelismo barato, entregan bolsitas de mercaderías a cambio de votos; llegan al poder aumentan el boleto...

-Aplausos desde la barra.

**SR. BENCHETRIT.-**...sí señor, aumentan el boleto ¿y después que hacen?, que respuestas, que valores dan ustedes señores. Ustedes piensan que pueden comprar a la gente con una bolsita de mercadería.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).-** Señor Benchetrit, ya tiene los cinco minutos cumplidos, si quiere más tiempo le puedo otorgar.

**SR. BENCHETRIT.-** No respecto a eso, ustedes suben al poder y es lo primero que hacen, y lo veo desde el año dos mil ocho señores, desde el dos mil nueve que aumentan el boleto, aumentan el boleto.

Yo fui a las marchas, yo uso el colectivo, uso la TARJEBUS, y por ahí me molesta que este en un barrio, como las mil viviendas, y no vea una garita de cargas, o en los barrios donde hay más población.

¿Cuándo van a solucionar los problemas del barrio Esperanza?, ustedes están en las bancas para exigir.

Nada más que eso.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).-** Tiene la palabra el concejal Payes, luego el concejal Romero.

**SR.PAYES.-** Simplemente una pequeña aclaración al señor Benchetrit, aclaración o corrección como lo quiera llamar el señor Benchetrit.

Nosotros hacemos las normas, nosotros hacemos las ordenanzas, no exigimos que se cumplan ¡están para cumplirse!, si hay alguien que no cumple la ordenanza, hay que hacer la denuncia en los lugares respectivos que están para ello.

-El señor Benchetrit interrumpe la alocución del concejal Payes.

**SR.PAYES.-** ¿Puedo continuar señor Benchetrit? Bueno, entonces nosotros estamos para cumplir las ordenanzas, como vos, como todos los vecinos de esta ciudad.

Pero nosotros hacemos las normas, y las cumplen todos, incluyéndonos a nosotros. Por lo tanto si vos detectas que una ordenanza no se cumplió, se desoyó, como muchos vecinos que acuden a los lugares administrativos y judiciales eventualmente para que se cumplan las normas, porque son leyes, son leyes de la ciudad.

Entonces, nosotros no estamos para hacer cumplir, nosotros tenemos que cumplir, como tienen que cumplir los empresarios, como tienen que cumplir los vecinos comunes. Es una aclaración señor Benchetrit -tocayo- no lo tomes a mal.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).-** Tiene la palabra el concejal Romero.

**SR.ROMERO.-** Buen día señor Benchetrit.

**SR. BENCHETRIT.-** Buen día.

**SR.ROMERO.-** En primer lugar le agradezco su participación y creo que usted ha tenido una intervención muy contundente, muy concreta, y un aporte inestimable para lo que estamos discutiendo.

Ustedes ha hecho referencia a distintos condicionamientos, distintos requisitos, que debieron cumplirse junto con los últimos dos incrementos del boleto. Yo voy a disentir con el concejal preopinante, porque efectivamente no solamente tenemos la atribución -y en eso le voy a dar la razón a usted- de legislar, sino que tenemos la atribución de hacer el control de gestión.

Probablemente le pasó desapercibido pero en mi primera intervención, le requerí al Secretario de Transporte y Tránsito, sobre la Resolución 65 de este Concejo, del veinte tres de abril de dos mil quince -es decir- hace cuarenta y siete días que todos esos requerimientos a los cuales usted menciona, no están respondidos.

La respuesta del doctor Larrea es que respondió; yo no sé si creerle o no creerle, le digo que desde que me respondió estoy en duda conmigo mismo, sobre si el doctor Larrea me está mintiendo o no.

Lo concreto es que el H. Concejo Deliberante no ha tenido esa respuesta, pero yo le quiero preguntar si usted considera que los concejales estamos cumpliendo con nuestro deber en esto o si tenemos que dar un paso más y hacer las denuncias penales, como de alguna manera lo sugiere el concejal Payes, puesto que los pedidos en concreto, que se aprueban incluso por unanimidad en el Concejo Deliberante, no son respondidos. Yo le pregunto como ciudadano ¿qué espera usted de nosotros?

**SR. BENCHETRIT.-** Primero, a lo que usted mencionó sobre el señor López Lecoube, yo noté que muestran estadísticas, pero no las saben responder, se adelantan a los hechos, no me quedó muy claro la estadística y la respuesta que le dio el concejal López Desimoni. Para mí, los concejales tienen que exigir, al igual que nosotros los ciudadanos, pero ustedes tienen más derechos, porque están en la banca, todos tenemos los mismos derechos, pero ustedes se están quedando muchachos, con todo respeto, ustedes se están quedando, no exigieron todavía.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).-** Tiene la palabra el concejal Calvano.

-Problemas de audio.

**SR. CALVANO.-** Sí, gracias. No, parece que no es ese el problema, es móvil.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).-** Pero continúe, no es el objeto de la audiencia el micrófono.

**SR. CALVANO.-** Concretamente, la verdad yo me sentí interpelado por Benchetrit en el sentido que él nos está exigiendo que lo representemos en un ámbito mayor y claramente lo hacemos, yo personalmente Benchetrit te contesto, yo exijo y le exijo al secretario de Transporte, le mandamos proyectos de resolución y le aprobamos las cosas, le requerimos información y le exigimos que haga cumplir, pero después de lo que haga... Nosotros somos un Cuerpo colegiado, que genera las normas y las debe hacer cumplir el Departamento Ejecutivo, o sea, si después el área de transporte a través de Larrea, no controla, no exige, o le pasé una lista recién y me desgloso algunas cosas en algún punto; muchas de esas son las que usted nombro, eso ya lamentablemente ahí, me excede, creo que están ustedes también en facultad de denunciarlos a ellos, ante ellos por irregularidades, o a ellos por incumplimiento.

Nosotros también vamos a hacer lo que nos toque, pero yo me siento interpelado por vos Benchetrit y hago lo que me toca, pero también usted como ciudadano tiene que hacer lo que

le toca, porque estas personas después dicen que no hay denuncias, que el sistema es maravilloso, que en el Barrio Esperanza hay una frecuencia de 28 minutos, eso es “tomarle el pelo”, me gustaría que vayan al Barrio Esperanza a decir eso. Pero bueno ¿Qué pasa? Acá en el microcentro, en un lugar cerrado, escondido, cualquiera puede decir cualquier cosa y es válido, pero después el usuario sufre y yo entiendo lo de la parada inteligente que usted dijo, ¿por qué? No sé si es una parada inteligente o no, pero el que la puso en peatonal Junín a una y en calle Salta a la parada, no es inteligente; paradas que funcionan sí, a veces sí, a veces no, pero en teoría ahora está la posibilidad en el celular de cualquier usuario, de todas maneras, estas paradas deberían funcionar, deberían también ser mega refugios, otro punto.

Y así podemos seguir Benchetrit, pero la persona que tiene que responder, quizás no quiere que lo interpele como a nosotros, pero es Larrea, él es que tiene que hacer cumplir, él es que tiene la posibilidad con su birrome de ir a controlar, de multar, de subir inspectores, así como lo hacen en otras áreas de Tránsito, también lo pueden hacer en Transporte. De que no lo quieran hacer ya es problema de ellos, pero le diría que canalice por ese lado, nosotros hacemos lo que nos tocan, algunos pedidos nos aprueban, otros nos rechazan, yo por lo menos puedo hablar por mí, por mis colegas del bloque, pero todo, hasta lo aprobado va a dormir a la oficina de Larrea, entonces él es el que tiene que responder.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Concejal, ¿estamos?

**SR. CALVANO.**- No, para que se entienda la división de poderes no más.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- ¿Usted quiere agregar algo señor Benchetrit?

**SR. BENCHETRIT.**- No, señor presidente.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Doctor Larrea, ya que fue aludido puede intervenir. Que sea escueto y breve, por favor.

-Hablan varios concejales a la vez.

**SR. LARREA.**- Gracias señor presidente. Lo que podemos hacer es que me inviten al Recinto y nos explayamos sobre todos los temas que sean necesarios. Yo creo que todos aquellos que se plantearon, hemos tenido respuesta, inclusive en relación a las paradas inteligentes, por ejemplo un vecino mencionó que nunca funcionan y es cierto que hemos tenido dificultades en algún punto. Es cierto que han sido una muestra para el sistema, nos cansamos de decirlo, pero también esas paradas las hemos trasladado a los usuarios con un sistema nuevo. Aun así, no tengo ningún problema, en el ámbito y en la oportunidad que sean necesarios, asistir al Concejo y ser interpelado por todos los puntos que estén vinculados al cumplimiento o no del servicio de transporte público de pasajeros y nos hacemos responsables de eso, absolutamente.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Señor Larrea, hay una pregunta que quiere hacer el señor Benchetrit.

**SR. BENCHETRIT.**- Gracias señor presidente. Con todo respeto, ¿hay una evaluación mediante encuestas permanentes sobre el servicio a fin de mejorarlo?

**SR. LARREA.**- La evaluación sobre encuestas permanentes dice usted.

**SR. BENCHETRIT.**- Hay una ordenanza con respecto a eso.

**SR. LARREA.**- Nosotros fuimos la primera gestión que cumplió con esa normativa. En el año 2010 hicimos un estudio muy claro del sistema de transporte, que pusimos a disposición

de los concejales y de los usuarios. En ese estudio se determinó un proyecto del sistema de transporte, lo hemos renovado en el año 2013 y lo estamos renovando ahora, en el marco de la segunda etapa del proceso, la cual fue puesta a disposición de todos los concejales a los efectos de su evaluación. Aún así, vamos a avanzar con la encuestas, justamente para poder obtener los financiamientos necesarios para que la segunda etapa se ejecute, eso es lo proyectado.

**SR. BENCHETRIT.-** Muchas gracias.

**SR. LARREA.-** A usted.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).** Gracias señor Benchetrit Agustín por su participación y sus aportes.

-Aplausos.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta)-** Convocamos al señor Santiago Merino, DNI 37.704.219.

-El señor Merino ocupa una banca.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta)-** Gracias señor Merino por su participación.

**SR. MERINO.-** Buen día señor presidente y concejales funcionarios del Departamento Ejecutivo Municipal. Voy a ser breve, porque creo que estamos un poco cansados de la Audiencia, quiero aclarar un poco de lo que he conversado con los vecinos de los distintos barrios de la capital y voy a disentir de lo que dijo el señor Larrea con respecto a las mejoras del servicio en los últimos años, porque, si bien se mostraron muchos números, muchos cuadros y gráficos que a mí como estudiante de Ciencias Económicas me interesa el tema, creo que no se llegó al punto de la cuestión que es la eficiencia del Servicio de Transporte Público de Pasajeros. Desde la Audiencia Pública del año pasado, no vi personalmente mejoras y tampoco los vecinos con quienes tuve la oportunidad de hablar, me afirmaron lo que dice el Departamento Ejecutivo Municipal.

Uno de los temas planteados fue la frecuencia y les pido a los concejales que están a favor del aumento del boleto, que algún día, al mediodía, cuando hace 35°, esperen el colectivo y vamos a ver si van a estar de acuerdo con el servicio.

Otro problema, es el por qué algunas Resoluciones Nacionales se adoptan y otras no, por ejemplo la Resolución 843, si no me equivoco, del año 2013 en la cual se establece, que todas las unidades adquiridas a partir de Octubre de ese año debían estar equipadas con aire acondicionado y en una ciudad como la nuestra, con el clima caluroso que tenemos, sin ir más lejos estamos es otoño y hacen 30°, creo que ese es un beneficio esencial que tendrían que tener los ciudadanos que usan el transporte.

Otro problema, con respecto a las paradas inteligentes y las garitas, solo en el centro he visto estos televisores que avisan en cuanto tiempo va a llegar el colectivo, en los barrios fuera de las cuatro avenidas, si se encuentra un cartel que señalice las paradas, es un milagro prácticamente. La gente sabe dónde tomar el colectivo por costumbre únicamente y no porque esté señalizado ni porque haya una garita, donde se indique la parada. Por eso mi pedido es específicamente, que si se va a aumentar el boleto, se cumpla con el pedido de la gente; porque creo que si el servicio fuera eficiente y no tuviera tantos problemas, hoy el planteo ya sería otro y no tanto la eficiencia, eso es lo único que tengo para decir y gracias por el respeto.



**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Tiene la palabra el concejal Estoup.

**SR. ESTOUP.**- Sí, señor presidente.

Brevemente, señor Merino ¿De qué barrio a qué barrio se traslada usted?

**SR. MERINO.**- Yo vivo en el Barrio Colonia Granaderos

**SR. ESTOUP.**- Colonia Granaderos ¿Y se traslada a qué barrio?

**SR. MERINO.**- Me traslado al Barrio Esperanza.

**SR. ESTOUP.**- ¿Qué línea ocupa?

**SR. MERINO.**- Tengo que tomar dos colectivos.

**SR. ESTOUP.**- ¿Cuáles son esos colectivos? pregunto por el reclamo que estás haciendo.

**SR. MERINO.**- Tengo que tomar el 102, cualquier 102 o 106 que me deja en el centro y ahí tomo el 103 Barrio Esperanza.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Continuamos, señor Merino, alguna observación adicional.

¿Alguna pregunta dirigida específicamente, o una observación?

**SR. MERINO.**- Solamente que el encargado de hacer cumplir las leyes, las ordenanzas, que las hagan cumplir, nada más.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Tiene la palabra el concejal Molina.

**SR. MOLINA.**- Lo que quería era consultarle respecto a cuál era la inquietud puntual respecto de las unidades con aire acondicionado y eventualmente que el señor secretario aclare esa cuestión.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Doctor Larrea, usted puede intervenir, le doy la palabra al doctor Larrea.

-El concejal López Desimoni interrumpe.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- No está en discusión el orden de la Audiencia y le voy a leer el Artículo 17, Inciso h), concejal López Desimoni.

*“Administrar el uso de la palabra...”*

-El concejal López Desimoni interrumpe al señor presidente.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- ¿Me deja hablar, concejal López Desimoni?.

Artículo 17 Inciso h) *“Administrar el uso de la palabra...”*

-El concejal López Desimoni vuelve a interrumpir al señor presidente.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Cuando usted habla yo lo escucho, por favor, déjeme leer Artículo 17 Inciso h) *“Administrar el uso de la palabra, asignarla y retirarla, establecer el orden de exposición, así como modificarlo por razones de mejor organización”*

Y estimo que la mejor organización, es que teniendo en cuenta la presencia de los funcionarios y reiterando lo que dice el Artículo 19, en virtud de la presencia de expertos, especialistas, convocados funcionarios que presenten proyecto de materia de decisión o participante autorizado, así que en virtud de la pregunta del concejal Molina, doy la palabra al doctor Larrea.



-Hablan varios a la vez.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Doctor Larrea, tiene la palabra, puede responder en relación a este tema.

-Suena el timbre llamando al orden.  
-Hablan varios a la vez.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Doctor Larrea, tiene la palabra.

**SR. LARREA.**- Cortito nomás.

En relación al Barrio Esperanza ya hemos contestado y en relación a la resolución que hace referencia, muy bien el expositor, para unidades con aire acondicionado se trata de JN, jurisdicción nacional, exclusivamente, es decir, no habla de servicios urbanos del Interior del País, es jurisdicción nacional.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Alguna cuestión adicional, señor Merino, muchas gracias, muy amable por su participación y muy ricos sus aportes.

Señor Goiriz, Juan Gabriel, se encuentra, señor Goiriz José María; señora Lugo, Sandra; si por ahí antes de terminar la Audiencia se encuentra presente le vamos a dar la palabra.

Señora Ramírez, Ramona Marta; se encuentran ausentes. Señor Correa Cuevas, Lisandro, presente, adelante.

-El señor Correa Cuevas, ocupa una banca.

**SR. CORREA CUEVAS.**- Buenos días, ante todo.

Antes de comenzar mis cinco minutos quiero sacarme todo tiente político, para aclarar, para que pueda explayarme con sinceridad y ante todo con la verdad, que es lo importante.

Como usuario del transporte público estoy a favor de lo que es el aumento del boleto; pero no con el servicio, quiero saber si el aumento del boleto va a brindar un mejoramiento en el servicio; porque como usuario, sinceramente, señor Larrea, cuando voy apretado en el colectivo, cuando subo en las paradas, no pago el pasaje, porque me siento que estoy desprotegido, siento que si el colectivo llega a tener un inconveniente, un choque, no estoy protegido, no estoy amparado por la ley, es lo que siento. Entonces, hay veces que está el inspector, lo único que hago, es subir y no pagar mi tarifa de boleto.

Otra de las cosas que me quejo, es el tema de las rampas en los colectivos, vemos que hay una gran cantidad de colectivos, como usted dijo, no me acuerdo el número, si eran 200, si 225; pero de esas unidades ¿cuántas son las que tienen las rampas?, es una pregunta que me hago, veo que acá hay, disculpe que lo mencione a usted, veo que hay un concejal que se encuentra en silla de ruedas, le hago una pregunta ¿Usted se animaría un día ir al Puerto y subir a un colectivo en horario pico con su silla de ruedas? esa es una pregunta, si quiere responderla después, respóndala y si no quiere siéntase en total libertad.

Otra cosa que planteo, es que el aumento del boleto está en función a despegarse a un monto de cinco pesos con...

-El secretario Larrea le responde cinco y monedas

**SR. CORREA CUEVAS.**- Bueno, por qué en vez de un aumento que sea de cinco pesos con veinticinco centavos (\$5.25) con monedas, porque no hacemos que el aumento sea

equitativo de tres pesos con setenta y cinco centavos (\$3.75) que pase a cuatro pesos con veinticinco centavos (\$4.25) con monedas, sería una posibilidad ya que sabemos que acá en Corrientes el poder adquisitivo de las personas, no es como en otras provincias, sabemos también que por eso el boleto, en este momento es barato; sabemos, reconocemos que no todos tenemos la posibilidad de tener un sueldo estimadamente alto y no todos los ciudadanos tienen la posibilidad de pagar un pasaje tan elevado.

Bueno, esas son mis quejas, por así decirlo, otra cosa, usted acaba de decir que el tema de los aires acondicionados era de jurisdicción nacional, ahora me pregunto ¿Por qué en Formosa los colectivos disponen de aire acondicionado? es una pregunta que me gustaría que después me la responda, estamos en la zona norte y creo que como ciudadanos y como usuarios, tendríamos que tener ese pequeño privilegio, de viajar por lo menos con aire acondicionado, en tiempos de verano, porque sinceramente hay tiempos de verano, en horarios de clases que vamos muy apretados y creo que no es justo ese trato para el usuario que día a día o mes a mes va y recarga la Tarjebus.

Es eso más que nada lo que planteo, porque sinceramente creo que Corrientes da para más, Corrientes puede tener un cambio rotundo en todo lo que sea transporte, limpieza urbana etc. y realmente, una pregunta que me surge ahora es ¿Hay un monto estimativo de pasajeros que puedan subir al colectivo? No sé cuántos asientos tienen, para cuántas personas están los asientos, no sé si para 60, por lo que suelo leer en la placa...

-Dialogan entre sí.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Señor, disculpe, le quiero hacer una sola observación, en todo caso las preguntas las puede responder al final; pero no genere un dialogo, porque o si no ellos, que son los taquígrafos y que registran todo lo que se dice en esta Audiencia, no pueden hacer bien su trabajo .

**SR. CORREA CUEVAS.**- Bueno, son 37, de esos 37 ahora me pregunto ¿Cuántas personas pueden ir paradas legalmente? Porque llega un momento en que cuando subo último en la parada me siento donde está el motor del ómnibus y si el colectivo pega una frenada termino disparado hacia el asfalto, es algo fuerte lo que estoy diciendo; pero no es irreal, no quiere decir que no pueda pasar, entonces, esas son mis preguntas, son 37 personas sentadas ¿Cuántas personas pueden ir paradas legalmente?

Con respecto al uso de la Yo Voy, como hoy plantearon, hay personas que usan la Yo Voy; pero que no son beneficiarios de esa tarjeta, cómo se puede evitar eso y cuáles los medios para hacer las denuncias correspondientes, referentes al uso del colectivo o al mal trato hacia los usuarios.

Eso es prácticamente lo que tenía que decir.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- ¿Algún planteo de algún concejal que quiera agregar o alguna pregunta?

Tiene la palabra el concejal Salinas.

**SR. SALINAS.**- Gracias.

En virtud de que fui aludido, es cierto, las unidades, obviamente eso fue contemplado en la última ordenanza, en donde se autorizó el incremento del boleto, una de las condiciones era la incorporación de unidades adaptadas para personas con discapacidad o movilidad reducida.

Esto tenía un tiempo de ejecución y de incorporación de unidades, recientemente, e incluso con un pedido del concejal Calvano, de la oposición, he acompañado uno de los pedidos de informe, donde pedíamos explícitamente la cantidad de unidades que ha alcanzado el transporte público de pasajeros, con este tipo de unidades equipadas y también por línea, estimo que son 22 en este momento; son insuficientes obviamente, que no voy a ir a esperar al Puerto porque no es mi caso. Por mi casa pasa la Línea 104 C y A, de las cuales cada una tiene, están equipadas; pero con los horarios que pasan, no las puedo utilizar en virtud de los horarios que manejo; pero si tuviera que ocuparlas, yo mismo he sido conejito de Indias en ese sentido, para probar cómo funcionaba el sistema que han sido, en el momento de la prueba han funcionado, no sé si actualmente funcionan de la misma manera.

Tengo, he tenido también denuncias de gente en las unidades de la Línea 110 y 101 de que en algún momento el mecanismo se ha trabado y han tenido que detener la marcha, eso se lo han informado al secretario en su momento, se ha hecho la queja también a la empresa respectiva, así que bueno, eso es en todo caso lo que a mí respecta.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Tiene la palabra el concejal Calvano.

**SR. CALVANO.**- También quería aclarar en cierta forma a Correa, que un relevamiento particular que realizamos desde mi bloque, dista de cumplirse con la ordenanza que establece al menos una unidad por ramal y tenemos relevadas nueve unidades circulando con dominio, número interno y con línea y si esto no es así, le solicitamos al área de transporte que nos responda algunos de estos pedidos, el que firmé con Salinas, por ejemplo, diciéndonos cada ramal, número de interno y dominio de unidad adaptadas y que obviamente que no nos conformemos con al menos, porque una persona ya con discapacidad motriz, tener que estar esperando la lotería de una unidad cada quien sabe cuánto, no es razonable.

Gracias.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Tiene la palabra el concejal Molina.

**SR. MOLINA.**- Sí, señor presidente, ya que se encuentra el contador Marcelo López Lecube, sería bueno que nos explique cómo es la cuestión en referencia.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Doctor Larrea, brevemente doctor.

**SR. LARREA.**- Vamos a dejar por escrito para que se puede corroborar, vamos a presentar el mismo explicativo que hicimos, cuando se presentó el servicio de Cuando Llega, también está un servicio de 0800, opción 2 para que puedan los usuarios de colectivos con rampa consultar el tiempo de espera que tienen en los distintos ramales y en ese informe, también está la cantidad de unidades por ramal, con número de patente, número de interno, para que lo puedan corroborar y certificar.

Esto lo vamos a agregar en el expediente de Audiencia Pública.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Usted quiere agregar algo más, señor Correa.

**SR. CORREA CUEVAS.**- Quiero agregar antes de retirarme, no sé si alguien tiene otra pregunta; pero antes de ir a mi lugar, quería dejar aclarado que me sacaba todo tipo de ropaje político, para que no planteen que él es opositor o es oficialista, porque como ciudadano quería plantear lo que vivo día a día, entonces es lo correcto.

Quiero dar muchas gracias a todos los concejales, por esta oportunidad de permitir a la Ciudad de Corrientes, al pueblo de Corrientes, para que los ciudadanos puedan venir a expresarse y plantear sus inquietudes.

Desde ya muchas gracias, señor presidente.

-Aplausos del público presente.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Lisandro, cuando quieras, el Concejo está abierto.

Invitamos al señor Veas Oyarzo para que tome asiento, por favor, si quiere tomar asiento, representante de la Asociación de Usuarios y Consumidores de la Provincia de Corrientes.

Por favor, vamos a escuchar al señor Veas Oyarzo.

Tiene la palabra el concejal Romero.

**SR. ROMERO.**- Creo que todos vamos a coincidir que de todas maneras no lo queremos amonestar; pero no parece una conducta sostenible lo de no pagar el boleto; y lo instamos a que lo pague...

-Hablan varios a la vez.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Muchas gracias por la participación y cuando gustes el Concejo está abierto para que puedas plantear tus cuestiones.

Vamos a escucharlo al señor Veas Oyarzo, representante de la Asociación de Usuarios y Consumidores de la Provincia de Corrientes, que ha venido en representación justamente de esta organización y por lo tanto tiene los minutos que ameritan.

Les pido, por favor, a los asistentes si podemos hacer silencio para escucharlo.

**SR. VEAS OYARZO.**- Señor presidente, señores ciudadanos de la Ciudad de Corrientes.

En mi carácter de Presidente y Representante Legal de la Asociación de Usuarios y Consumidores de la Provincia de Corrientes, me dirijo a ustedes para informarles que nuestra Entidad tiene rango constitucional, y se encuentra legalmente constituida con Personería Jurídica, Inscripción en la Provincia, Asamblea aprobada, Comisión Directiva, etcétera.

Que vengo a esta reunión al salón al solo y único efecto de denunciar las irregularidades que imposibilitan la tramitación del Expediente Administrativo 441-S-15, sin que mi presencia implique de modo alguno la convalidación de esta supuesta Audiencia Pública, por lo que desde ya, solicito la suspensión de la misma por ser manifiestamente ilegal, y además, solicito que conste en Actas.

Algunos de los vicios de fondo y forma que impiden y afectan la continuación de esta supuesta Audiencia Pública y la tramitación del expediente en cuestión son:

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Silencio, por favor, continúe señor Veas Oyarzo, no dialogue

**SR. VEAS OYARZO.**- a) No estuvo a disposición en tiempo y forma, en el Expediente Administrativo N° 441-S-15, iniciado por la Subsecretaría de Transporte de la Municipalidad de la Ciudad de Corrientes, motivo de esta Audiencia Pública, y que luego de reiterados reclamos, nos enviaron -vía email- en fecha 22/05/2015, un expediente incompleto, que se exhibe en este acto, (esto es lo que nos mandaron) y posteriormente, después de insistir pudimos tener

acceso al expediente entre comillas completo, violado de esta manera el acceso a la información detallada y veraz, como lo expresa nuestra Constitución Provincial y Nacional.

El expediente referenciado, debió estar a disposición de todos los interesados desde el primer día en que se abrió la inscripción a esta Audiencia Pública, es decir, desde el día 18 de Mayo de 2015, para que los inscriptos pudieran hacer una lectura detallada y exhaustiva del expediente ut-supra, sobre todo, por el significativo volumen del mismo.

b) En el expediente en cuestión no se encuentra acreditada la personería y representación de la CETUP; por lo que desconozco la existencia jurídica de esa institución y la legitimidad de su presidente, el señor Juan Carlos Romero.

c) La Comisión Mixta de Transporte, que es el órgano encargado de evaluar y dictaminar sobre los problemas del transporte urbano de pasajeros de la Ciudad de Corrientes, es incompetente, por no estar incluido entre sus integrantes, un representante de las asociaciones de Usuarios y Consumidores violando en consecuencia lo establecido por la Constitución Provincial artículo 48 y Constitución Nacional artículo 42, es decir, el derecho de la Constitución Provincial y Nacional establecen para las Asociaciones de Usuarios y Consumidores a la participación en los Entes de Control sujetos a la ley que contemplará la forma y cantidad de su integrantes a los directorios de los Entes Reguladores. Se trata no solo del derecho a participar en los Cuerpos Directivos de los Entes Regulatorios (con voz y voto, aunque sin afectar el quórum), sino también a la realización de Audiencias Públicas previas a la afectación de sus derechos. Esta omisión afecta no solo a la Comisión Mixta del Transporte, sino también a la SIMU y es de exclusiva responsabilidad de los señores concejales por no cumplir con el mandato constitucional y de ninguna manera puede ser oponible a los terceros.

Un tema no menor es la responsabilidad de los funcionarios públicos por las siguientes razones: que el desenlace de esta Audiencia Pública es conocido de antemano: aprobar el aumento del boleto y prueba de ello es evidente y se deduce del mismo expediente en cuestión: que desde el martes 5 de mayo al martes 12 de mayo de 2015, es decir, que en cinco días hábiles pasó el expediente 441-S-15 por el señor Intendente, luego al secretario del H. Concejo Deliberante e inmediatamente al presidente del H. Concejo Deliberante el día 6, luego por la División General de Labor Parlamentaria y fue tratado el día 7 y después -de manera maratónica en menos de 24 horas- por las distintas comisiones revisoras, Comisiones de Obras y Servicios Públicas, Hacienda, Impuestos, Tasas y Presupuestos y Legislación, Asuntos Constitucionales y Juicio Político, sin que los señores concejales tuvieran tiempo de llevar a cabo una lectura detallada y exhaustiva del mismo, contrariamente a lo que está acentuado en el expediente ut-supra. Nos preguntamos ¿Cómo hicieron tres comisiones para analizar casi 270 fojas en 24 horas?

Cabe señalar que en fojas 267 del expediente en cuestión se confeccionó el proyecto de resolución en donde se resuelve aprobar la primera lectura de la adecuación del precio del transporte público de pasajeros pero lo llamativo es que el mismo no tiene fecha.

En consecuencia el expediente 441-S-15 no se le dio el abordaje que debía dársele sin perjuicio de las responsabilidades administrativas, civiles y penales de los funcionarios por no estudiar en detalle el expediente ut-supra aprobaron el mismo sin intenciones mínimas de batir una tarifa justa y razonable perjudicando gravemente con su accionar los interés económicos

de los usuarios de transportes del transporte público de pasajeros de la Ciudad de Corrientes con un aumento, como el que se pretende realizar sin una tramitación y procedimientos conforme a derecho, beneficiándose al efecto, las empresas del transporte público de pasajeros de esta ciudad y en particular, el grupo monopólico ERSA además un perjuicio económico al Estado municipal por el pago efectuado a la UTN por la suma de \$39.500 (treinta y nueve mil quinientos) en la confección de un estudio de costos infundados y basados en datos falsos e inexistentes.

Por tal motivo, señores concejales están incumpliendo con sus funciones y debe aplicarse lo establecido por el artículo 8º de la Carta Orgánica Municipal: “Los actos, contratos, resoluciones u ordenanzas emanados de la autoridad municipal competente que no se ajusten a las prescripciones de fondo y forma estatuidos por la Constitución de la Provincia y esta Carta Orgánica serán nulos. Los funcionarios que integran los poderes judiciales son solidariamente responsables con la municipalidad, por los daños y perjuicios causados a terceros por actos irregulares u omisiones realizadas en ejercicio o en ocasión de sus funciones.

Asimismo responden personalmente de los daños que esos mismos actos u otros causaren a la municipalidad sin perjuicio de las responsabilidades políticas administrativas y penales”. Es decir el expediente 441-S-15 y consecuentemente el aumento de la tarifa del transporte urbano de pasajeros de Corrientes deben ser declarados nulos, por ser manifiestamente ilegales. También le cabe la responsabilidad penal a los funcionarios públicos actuantes en función del artículo 248 del Código Penal.

Reitero, señor presidente, que vengo a esta reunión al solo y único hecho de denunciar las graves irregularidades que posibilitan la tramitación del expediente. Por lo que desde ya, mi presencia no implica de modo alguna la convalidación de esta supuesta Audiencia Pública y solicito en carácter de urgente la suspensión de la misma por ser manifiestamente ilegal.

En caso de no suspenderse esta supuesta Audiencia Pública me reservo el derecho de accionar judicialmente; por todo lo manifestado anteriormente solicitando que todo esto conste en Actas. Muchas gracias.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- ¿Alguna pregunta o aclaración?

-Murmullos en la Sala.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Damos por finalizada su exposición y agradecemos su participación y su tiempo que gentilmente nos ha regalado a este H. Concejo Deliberante y a toda la ciudadanía para poder exponer sus argumentos, muchas gracias.

Seguidamente llamamos a la señora Lagraña, Petrona DNI 14.869.480

-La señora Lagraña ocupa una banca.

**SRA. LAGRAÑA.**- Buenos días, señor presidente. Le pido disculpas...

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- No, al contrario.

**SRA. LAGRAÑA.**- ...porque esta es nuestra casa y somos vecinos que venimos a manifestar nuestros reclamos; pero lamentablemente y pésimamente nuestros representantes que tenemos acá con una falta de respeto y violencia y somos mujeres, a lo mejor y le pido disculpas a usted y los concejales tuvieron tiempo para pelear, discutir o reírse.



Vengo contra el aumento del boleto, porque acá siempre los más castigados somos los pobres, las personas marginales que no conocen sus derechos; pero para eso tenemos nuestros representantes de las cuatro avenidas, de los barrios que son pobres nadie viene de las 300 Viviendas de las 1536 Viviendas, Barrio Independencia, Barrio Iberá, Barrio la Chola, la 215 y la 232 Viviendas, Alta Gracia, San Antonio Este, San Antonio Oeste y Santa Catalina.

La línea 103 que es con la que nosotros nos manejamos, es pésimo el manejo y ustedes que son representantes y les pido también disculpas. El horario de 7 a 12 y de 13 a 19 horas es imposible, nosotros somos humildes, represento a las amas de casa y las que hacen las tareas domésticas, no se puede es imposible tomar la línea. Les pregunto ¿para cuánto es la capacidad del móvil? Viajamos como unas vacas, tenemos niños. ¿Para los discapacitados, cuántos asientos hay? Si subimos más de tres, en mi caso que yo soy gorda y tengo problemas, viajo todos los días parada y toda apretada, suben mamás embarazadas con niños y tenemos que estar diciéndoles a los pasajeros que por favor les cedan los asientos.

Y ahora nos piden aumentos, no sé si eso pasa por sus manos y como esos ejemplos hay montones ahora mismo y los niños que van a las escuelas son manoseados, se usa la violencia y todos toqueteados entre hombres y todos los que estamos allí ¿a ustedes les parece que es justo? O yo ¿tengo que viajar pagando mi pasaje tengo que viajar parada en la puerta cerrada y si nos llega a pasar algo quién se hace responsable, quién se hace cargo?

La máquina esa no nos da boletos ¿a quiénes les reclamamos eso? Le pregunto señor, no sé si pasa por ustedes o por el señor o acá por mis representantes que están, por los concejales y las señoras concejales porque veo que también hay mujeres y no sé si nos representan, no lo sé.

Hoy teníamos que decidir esto, señor presidente, supuestamente el año pasado lo hicimos ahora menos y recibimos más de la empresa de la línea UTA o no sé quien es y ello son los que traen más sus participantes ¿cuál es el derecho del pueblo entonces o el derecho de los vecinos? ¿Alguien me puede contestar? y con todo respeto le pido disculpas, señor presidente y porque veo que usted es humano. Veo que no hay humanidad, ni humildad de personas.

Ese es mi reclamo y lo otro que les reclamo es que nosotros todos los días que tener para nuestros boletos y yo represento a mis compañeras que hace tareas domésticas y algunas tienen que tener su pasaje a algunas les da la patrona y a algunas no.

Sé que en Salta pagan un seguro, no sé si acá hay posibilidad de una tarifa social para las empleadas domésticas y les pregunto a mis señores representantes, si acá, porque veo así como están algunos que unos se rascan y otros se ríen, ahora se les terminó la risa, les estoy preguntando, hoy todos se reían estaban contentos, se reían cuando nosotros estábamos allí...

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- No dialogue señora, termine su exposición y luego haga los planteos por favor.

**SRA. LAGRAÑA.**- Bueno, disculpe señor. Ahora yo les pregunto cuáles son los derechos, así como nosotros somos personas pobres o indigentes que todos los días del 1 al 30 tenemos que tener para nuestro pasaje y nos dicen que nos van a aumentar. Pero yo y otras personas varios vecinos más, estamos en contra del aumento del boleto y veo que algunos ya tienen cuánto es lo que va a ser el aumento del pasaje....

En la Provincia de Salta hay una tarifa social para la gente que no puede abonar porque son de bajos recursos.

Mi reclamo es y sigo insistiendo con la línea 103 porque tiene tres unidades y tenemos que esperar una hora y tenemos que cumplir con los horarios en nuestros trabajos y esperamos una hora ¿a quién le reclamamos eso? Y después nos dicen que nos aumentan el pasaje y nos aumentan los boletos ¿con qué derecho? Viajamos como vacas y perdónenme que soy bruta para expresarme porque soy ignorante, viajamos como vacas todos amontonados y también viajan niños y las personas con discapacidad tienen que viajar paradas y a veces también somos manoseados por tipos que se encuentran a nuestro lado y lo mismo yo.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Señora: su tiempo se ha cumplido ¿necesita más tiempo?

**SRA. LAGRAÑA.**- Sí, voy a decir todo porque tengo derecho y estoy desde las 8 de la mañana y resulta que los representantes o los otros tienen más derecho que yo.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Quiero saber si usted necesita más tiempo, nada más.

**SRA. LAGRAÑA.**- Sí necesito y también necesito la respuesta de mis representantes para llevar a mis vecinos o si de última mis representantes no tienen palabras, un mensaje les voy a pedir a ustedes o acá al señor y la verdad no sé bien quién es el señor, pero algo de la empresa tiene, no lo conozco...

-Risas en la sala.

**SRA. LAGRAÑA.**- La verdad no sé cual es la risa, yo no lo conozco.

Entonces cual sería la respuesta que me van a dar y con eso creo que voy a terminar porque hay muchas personas y hay señoras como yo que también están esperando a los señores concejales y señoras concejales creo que tenemos por acá también y lo otro también que para mí fue pésimo que tuvimos que recibir es violencia contra nosotros.

Una falta de respeto como funcionarios, porque creo que nos tenía que demostrar que ellos no tienen a nosotros porque esta es la casa del pueblo ¿quién va a querer venir en la próxima? Esta es la segunda Audiencia que tenemos y en la próxima quién va a querer venir a acercarse acá y si no es la UTA que te grita porque se piensan que somos gallinas y no somos gallinas...

-Murmillos en la sala.

**SRA. LAGRAÑA.**- Nos merecemos respeto como vecinos. Termino con esto y le pido disculpas, señor presidente.

A nuestros representantes que están acá, no sé cuál será el mensaje que nos darán o por lo menos me van a decir “vaya tranquila” o “deje de hinchar”. Los veo cada uno y creo que todos los días están y ya tuvieron toda la semana para pelear y discutir; porque para mí es una falta de respeto hacia el pueblo o hacia los vecinos y la ciudadanía.

A cada uno de los que están acá -yo soy apolítica- a algunos los eligieron para que estén sentados acá para que nos defiendan.

Y no sé señor ¿cuál es su respuesta? porque ya le digo que no lo conozco.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Tiene la palabra el concejal Salinas.

**SR. SALINAS.-** Gracias, señor presidente. Ante todo, en lo que a mí respecta, sin embargo en forma personal...

-Risas en la sala.

**SRA. LAGRAÑA.-** Discúlpenme, si estamos de payasos acá, me retiro. Les digo sinceramente porque esto no puede ser, toda la mañana estuvieron con la risa y no puede ser, como payasos o algo de circo y no puede ser. Me extraña y aquel señor se sigue riendo, señor Molina ¿tengo cara de payasa?

-Hablan varios concejales y participantes a la vez.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).-** Tiene la palabra el concejal Salinas.

**SR. SALINAS.-** Si bien no he participado de la situación de violencia que se ha generado anteriormente, antes del cuarto intermedio, le pido disculpas serían disculpas ajenas ¿no? pero en definitiva todos los representantes de uno y otro sector, no han estado a la altura de las circunstancias y me hago cargo de eso.

En cuanto a su exposición quisiera responder algunas cuestiones. Es cierto que como concejales, nos debemos al pueblo y debemos darles algunas respuestas, en ese sentido soy receptor de muchas denuncias en cuanto a la falencia del sistema, de las cuales usted ha enunciado una serie de situaciones en las cuales hay que separar como se suele decir “la paja del trigo”.

Una cosa es la prioridad que tengan por ejemplo las personas con discapacidad dentro de las unidades, y otra cosa es la cantidad de personas que puedan ir paradas y otra cosa que ya tiene que ver con la civilidad misma, es decir el hecho de que usted vaya parada y vaya un jovencito sentado ya no es responsabilidad ni nuestra ni de la empresa, tiene que ver con una cuestión ya de educación de nuestra sociedad, que efectivamente todavía parece que estamos lejos de llegar a una convivencia de ese tipo.

El hecho de que hayan personas embarazadas de pie también tiene que ver con una cuestión de civilidad en la gente, que cuando ve esa situación no tiene que intervenir nadie pidiéndole un espacio para esa persona, tiene que pararse alguien y darle y cederle, son cuestiones que no están ya dentro de lo que se llama la legislación sino que tiene que ver ya con una cuestión de educación entre las personas.

**SRA. LAGRAÑA.-** ¿Cómo va a salir, señor, si vamos todos amontonados, en qué momento va a salir?

**SR. SALINAS.-** Sí, por eso le digo, eso es una parte que tiene que ver con la cantidad de personas transportadas que van paradas, eso es una cosa...

**SRA. LAGRAÑA.-** Eso es porque tenemos pocos móviles, pocos colectivos, nos manejamos con uno y estamos acostumbrados a ir como animales.

**SR. SALINAS.-** Eso en lo que a mí respecta, y es la contestación que yo le puedo dar.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).-** Tiene la palabra el señor Harfuch, documento 24.135.691, representante de la CETUC, seguramente hubo un error involuntario al inscribirlo en cuanto a su representación, por lo tanto le vamos a dar un tiempo correspondiente a su representación

**SR. HARFUCH.-** Buen día, soy Javier Harfuch, representante del grupo ERSA

De todas maneras y en honor a ser breve y conciso, mi intención es reencauzar un poco el debate y tratar de dejar de lado algún nivel de “politicidad” y en este sentido reencauzar el tema en lo que nos convoca, que es el costo de la tarifa del transporte urbano de pasajeros.

En ese sentido, con agrado he visto que los primeros participantes han planteado cuestiones novedosas en cuanto al nuevo modelo de transporte, como lo expresado por el señor Aquino. Nosotros vemos con gran agrado que se haya puesto a debatir un nuevo modelo de transporte, que se ha aprobado el pliego de licitación que se había puesto a debatir, pero eso ya está fuera del tiempo de discusión.

Entiendo que en un modelo de transporte que está cambiando podemos hacer que sea beneficioso para todos, y cuando hablo de “para todos”, hablo de ser sinceros: están los usuarios, está el Poder concedente que nos controla y estamos los empresarios que pretendemos ganar un rédito económico, prestando la función que estamos prestando. En este sentido hay que ser muy claros que hay una estructura de costos como la que maneja el transporte público de pasajeros, en la que el costo del personal representa en cualquier estructura de costos, entre un 42% y un 45% del total de costos y en ese sentido quiero recordarles que la paritaria de este año todavía no está cerrada, es decir que tenemos pendiente todavía terminar de cerrar el monto del aumento salarial con el sector trabajador, con lo cual estamos discutiendo si se va a aprobar una actualización de costos de una tarifa que está en vigencia hace más de un año, con variables que ya han cambiado en el perfil de costos que ya se ha realizado, ya sea por el sector empresario, como por el Poder Ejecutivo, como por la UTN, aún esos valores ya han cambiado.

Es decir que estamos discutiendo -desde nuestro punto de vista- variables desactualizadas. Quiero recordarles que el incremento del boleto del colectivo no es el único incremento que estamos sufriendo en este tiempo, es decir que basta simplemente revisar otros servicios como son los de la energía eléctrica, como son los del agua potable, donde tenemos aumentos significativos y no se discuten con la apertura hacia la comunidad como en el caso del transporte público de pasajeros.

La actividad siempre está sospechada de un manto de ocultamiento de información. Yo creo que todo el mundo en esta mesa sabe y se puede conversar que es una actividad mucho más transparente con información más accesible al usuario y que tenemos que centrar la discusión en concreto, en cosas técnicas específicas para poder crecer en el servicio de transporte que queremos brindar.

En este sentido también veo con agrado que la discusión hoy no estuvo en si transportamos cuarenta y cinco millones de pasajeros o recorreremos diecinueve millones de kilómetros. Es información está prácticamente indiscutida. Hoy la cuestión se centra en temas concretos técnicos mucho más profundos, que hacen por ejemplo a determinar un verdadero valor del índice pasajero – kilómetro.

El Estado ha propuesto un valor de 2.9 pasajero por kilómetro, que también viene a colación con lo que hoy fue planteado con respecto a la capacidad de transporte, que van más apretados o menos apretados, pero es una variable que determina en realidad cuánto va a terminar pagando (palabras inaudibles).

Ese valor de 2.9 que plantea el Poder concedente considera todos los pasajeros transportados y no hace distinción entre los pasajeros equivalentes, que entiendo que –por lo que dijeron- va a ser planteado en la nueva reglamentación que no (palabra inaudible) en la licitación.

Si nosotros consideramos ese valor del pasajero por kilómetro equivalente, considerando que por ejemplo consideramos que el pasajero plano hoy paga tres pesos con setenta y cinco centavos (\$3.75) pero por un escolar la tarjeta SUBE nos reconoce sólo noventa centavos (\$0.90) por cada pasajero, vemos que ese valor del índice desciende apenas a un peso con noventa centavos (\$1.90), un peso con ochenta y pico. Entonces si tomamos el cúmulo de costos y dividimos por la cantidad de pasajeros que llevamos, el costo medio de la tarifa asciende, y ahí radica la diferencia que tienen nuestros estudios particulares con los realizados por el Poder concedente o la UTN.

Siguiendo con las situaciones de aumento de costos, la actividad tiene combustible subsidiado, es decir el Estado asigna una cantidad de litros por mes, que la empresa puede comprar a precio diferenciado. Ese precio que en noviembre del año pasado en nuestra estructura de costos era de tres pesos con veinte centavos por litro (\$3.20) a partir de enero se fue a cuatro pesos con setenta y cuatro centavos por litro (\$4.74), esto da un 48.2% de incremento.

Ustedes dicen “ah, las empresas pagan cuatro con setenta pesos (\$4.70) el litro de gas oil, cuando en el surtidor vale once pesos con setenta centavos (\$11.70)”; pero así está representado en la estructura de costos que determina un pasaje, lo que cuesta un pasaje, es decir los combustibles en cualquier estructura de costos inciden en un 8.70% a un 8.90%.

Insisto con la calidad de esto, de la estructura de costos. Siguiendo con esto, en el mismo período noviembre a mayo, todo lo que tenga que ver con electricidad, es decir reponer una lámpara, un foco, cualquier fusible, un cable, etcétera, aumentó un 40.8%, desde noviembre a mayo, noviembre de 2014 a mayo de 2015.

Repuestos típicos como compresores de aire, (aumentó un) 39.4%, cintas de freno 34%, baterías 33.3%. Estamos en un proceso de aceleración de precios, de inflación, de reacomodamiento de precios, llámenlo como quieran pero los costos aumentan. El salario aumenta, el valor de un chasis para reponer una unidad aumenta, y el servicio se tiene que sostener. Sostener significa sumar unidades, significa hacer movimientos, significa pagar sueldos a más de cuatrocientos.

En ese contexto, tenemos que entender que la tarifa tiene que tener una readecuación. Obviamente que el usuario siempre va a tener quejas y nosotros tomamos paciente nota de estos reclamos e intentamos ir corrigiéndolos cada vez que tomamos nota de los reclamos. Además del 0800 que mencionó el Poder concedente, hay otro 0800 que nosotros como empresa tenemos al lado de cada colectivo para recoger quejas de los usuarios, y de esa manera poder satisfacer lo mejor que se puedan las demandas dentro de la estructura de situación real de costos y de oferta de servicios que tenemos.

Por último, así como aparecieron algunas exposiciones anteriores muy satisfactorias, considero que algunas exposiciones de carácter de... digamos de carácter casi anarquistas, son muy dañinas para el sistema.

De tomar en consideración no pagar el boleto, es una situación que no sólo agravia y ataca directamente a la empresa sino también al sistema y a los choferes que son los directos responsables de las sanciones, por encontrar un inspector a un pasajero sin boleto y con relación a esto, quiero aprovechar (para comentar) un pequeño detalle porque justamente en el aumento de precios que me pasaron, está el rubro de vidrios y parabrisas con un 37% de aumento entre noviembre y mayo, y acá quiero mencionar que durante los meses que van del año, de enero a mayo, hemos tenido ciento doce ataques contra unidades de transporte público de pasajeros, lo cual no simplemente significa y demuestra que están atacando bienes propios y materiales de la empresa, eso sería lo menos importante, sino también están atentando contra la serenidad y austeridad de las personas transportadas. La sociedad, estuvimos viendo, también debe hacer mea culpa y tratar de encauzar su violencia y su temperamento hacia otras cuestiones y de esta manera poder llegar a una mejor convivencia.

Por último, como es componente también, es importante el costo de inflación del Estado; los recientes carriles preferenciales son cuestiones que no sólo descongestionan el centro y dan una mejor imagen de orden a la ciudad sino que también impactan en las empresas en una optimización de costos. Esto es así, nos permite que podamos brindar un mejor servicio, tener una frecuencia más constante y de esa manera también poder llevar más pasajeros.

Nuestro negocio es llevar pasajeros, como siempre digo, o sea, queremos trabajar para que nuestro sistema funcione lo mejor que podamos, dentro de las posibilidades. Muchas gracias.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Gracias señor Harfuch.

Tiene la palabra el concejal Calvano.

**SR. CALVANO.**- Les comento que tenemos una figura particular en la planilla: el gerente de ERSA; aprovechamos para dejar asentado aquí.

**SR. HARFUCH.**- Lo dije cuando me presenté.

**SR. CALVANO.**- Sí dijo, pero igual aprovecho para dejarlo asentado, respondiendo a los reclamos que le hago, que recibo también, como otro concejal nombrara, del servicio con respecto a cientos de usuarios del Boleto Estudiantil, que al ir a tramitar a la sede de su empresa, TARJEBUS, le ponen requisitos como certificado de domicilio, libreta universitaria, que no son requisitos que exige nuestra normativa, para que lo tomen en cuenta, y lo corrijan. Primero que nada quería aclarar esto.

También lo de los discapacitados, que dijo la señora, creo que fue un planteo de lo más razonable que hubo.

**SR. HARFUCH.**- Lo tomo concejal, lo vamos a transmitir, si hay usuarios que hicieron o que hacen uso indebido del servicio, no es otorgamiento sino uso indebido.

**SR. CALVANO.**- Entiendo, lo he hablado en su oportunidad con el responsable de TARJEBUS, entiendo perfectamente los motivos, técnicamente el contralor es el área de Transporte, no la empresa, por ahí algunas cosas se mezclan.

Con respecto a esto, usted es gerente de ERSA, en la anterior Audiencia usted se había anotado como representante de la CETUC, ¿qué es usted con la CETUC?

**SR. HARFUCH.**- Igual que en esta oportunidad, nada más que por alguna cuestión administrativa, no sé por qué no ha sido plasmada, es un cámara empresaria que funciona



agrupando las empresas de transporte, que son: ERSA Urbano S.A., Transporte San Lorenzo, MATYSUD S.A., El Tigre y C.O.S.A.

**SR. CALVANO.-** ¿Tiene personería?

**SR. HARFUCH.-** Tiene personería.

**SR. CALVANO.-** Bueno, con respecto al estudio de costos presentado, que arroja un costo, valga la redundancia, de siete pesos con cuarenta y ocho centavos (\$7,48), si la tarifa no llega a este monto, ¿qué consecuencias tiene esto para ustedes como empresarios?

**SR. HARFUCH.-** Esta tarifa de siete pesos con cuarenta y ocho siete nueve (\$7,4879), exactamente siete pesos con cuatro mil ochocientos setenta y nueve centavos, tiene un detalle y una apertura de unos diecinueve puntos entre los que, por ejemplo, se considera el costo del gerenciamiento o rentabilidad empresaria empresaria, se considera un mantenimiento del capital, en margen de herramientas, se considera una amortización de los bienes inmuebles, se considera una renovación de flota y una depreciación, no sólo según lo que dice la Ley de Contabilidad, si no también la depreciación (inaudible).

Esto es lo que el sector empresario pretende ganar, ¿para qué?, para poder ganar, porque el sector empresario requiere rentabilidad monetaria, y para poder ir evolucionando en la prestación del servicio, manteniendo y mejorando no sólo su patrimonio sino también sus instalaciones, su personal, etcétera.

Si esta tarifa no se alcanza, ha pasado siempre, esto es una tarifa técnica, nosotros siempre nos adecuamos a una tarifa política y esta adecuación significa reducir inversiones en algunos ítems.

**SR. CALVANO.-** Entonces, concretamente, Harfuch, en el anterior aumento también, en la Audiencia del año pasado, ustedes también presentaron una tarifa con un costo -interrumpe el señor Harfuch- además, en cierta forma vienen desfasados en lo que pretenden, para poder tener el servicio que ustedes pretenden, lo que se termina aprobando en el Concejo Deliberante.

Entonces yo me pregunto, por qué por ejemplo si entramos en la página, como lo sugirió usted la última vez y buscamos los Estados Contables del Grupo ERSA, -cotiza en la Bolsa- por lo tanto es público, nos encontramos que del año 2010 al primer trimestre del año 2015 inclusive, viene teniendo un crecimiento sostenido; importante en cuanto a su patrimonio en general y nunca ha tenido ningún tipo de riesgo, por nombrar algún elemento, por ejemplo, si vamos al 31 de diciembre de 2013, tenemos un resultado neto, patrimonio con su esquema empresarial, de ochocientos catorce millones (\$814.000.000), luego, vamos a diciembre de 2014 y tenemos mil doscientos cincuenta y siete millones setecientos mil quinientos (\$1.257.700.500), o sea, un crecimiento de seiscientos millones en un año; luego, si vamos, hacemos un inter análisis del primer trimestre del 2014 y el primer trimestre de 2015 encontramos que pasó de trescientos cuarenta y siete millones (\$347.000.000) a trescientos cincuenta y cuatro millones (\$354.000.000) en un trimestre nada más; luego encontramos también que en la calificadora de riesgos, la evaluadora latinoamericana,

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).-** Perdón, concejal Calvano, quiero pedir una aclaración: esos valores que mencionó recién, ¿son de Patrimonio Neto o Activo?

**SR. CALVANO.-** Tenemos distintos datos. El que nombré recién era el resultado neto, luego tenemos el total de Activo: mil millones (\$1.000.000.000) y hubo un crecimiento con respecto al 2013, que es de setecientos veintidós millones (\$721.000.000), si vamos al total Pasivo y Patrimonio Neto también se mantiene el mismo monto y podemos definir, lo pueden encontrar, “Estados Contables del ERSA” en Google, nos muestra, lo pueden analizar, a la empresa le cierra totalmente, es rentable lo que presta y si vemos la calificación que le da la evaluadora Latinoamericana según la calificadora de riesgos para ver si es conveniente o no comprar acciones, comprar obligaciones negociables de este grupo, encontramos que a ERSA le dan la calificación de “A menos”, o sea, una calificación alta, que dice que habiendo experimentado un crecimiento consolidado, cuenta con más de seiscientos unidades que corresponden a: San Lorenzo, MATYSUD, El Tigre, ERSA, etcétera y también en otras localidades, o sea, este grupo, viene creciendo. Luego también encontramos en esta junta calificadora de riesgos lo que significa la calificación que le otorgan; calificación otorgada “A menos”: *“Corresponde a aquellos instrumentos con una muy buena capacidad de pago, de capital e intereses y pagos pautados, lo cual no se vería afectada –Inaudible- en el emisor, en la industria a que este pertenece o en la economía; que presentan además, a juicio del consejo de calificación, una buena combinación de las variables indicativas de riesgo”.*

O sea, ERSA es más que sustentable, es más, -Inaudible- obligaciones negociables,

**SR. HARFUCH.-** Absolutamente.

**SR. CALVANO.-** Entonces, yo no entiendo cómo, si vienen desfasados hace años con los aumentos, nunca nos dicen cuanto es la recaudación; la recaudación de una empresa que es local, resulta que siempre viene parece a destiempo y un poco más, nosotros tenemos que aumentar el boleto porque sino se cae el sistema; usted me mandó a investigarlo, entonces, podría hacerlo de otra manera pero le estoy diciendo a usted, creo que ERSA, si hace este tipo de inversiones, le compran obligaciones negociables que están recomendadas por esta calificadora, entonces, no entiendo por qué piden un incremento de tarifa de siete pesos con cincuenta (\$7,50), entiendo que el objetivo de la empresa es ganar dinero, coincido, pero el objetivo del Estado Municipal y de nosotros como representantes de los vecinos es buscar el equilibrio.

El grupo que usted preside recibió por subsidio en todo el 2014, trescientos setenta y cuatro millones (\$374.000.000) contra ciento setenta y tres millones (\$173.000.000) en el 2013, o sea, un incremento exponencial enorme que demuestra la voluntad política y financiera del Estado Nacional, pero no para que el empresario siga expandiéndose,

**SR. HARFUCH.-** Si le parece, le puedo ir contestando, yo tengo todo el día para contestar sus preguntas.

**SR. CALVANO.-** Está bien, disculpe.

**SR. HARFUCH.-** Las obligaciones negociables, para la gente que no tiene conocimientos contables, son acuerdos que tiene la empresa para financiarse en la Bolsa y para conseguir dinero líquido para hacer las inversiones; ERSA se presentó como una empresa, una sociedad anónima, que tiene acciones consolidadas con otra empresa, de ahí la forma del grupo económico.

Cuando usted está hablando de estas cifras, usted lo que está haciendo es confundir a la gente, porque ERSA URBANO S.A explotadora y concesionaria, entonces para su análisis; paso a informarle que ERSA es perteneciente a un grupo económico que es; la que tiene la concesión durante cuatro años de toda la logística del Correo Argentino, que es la que tiene la explotación de todas las líneas de transporte de la Ciudad de Santiago del Estero, -el 80 % mejor dicho- no todas las líneas.

Que tiene una línea en Resistencia, que está formando parte de otra UTA en Resistencia, que tiene líneas en la Ciudad de Buenos Aires, que tiene actividades fluviales en una línea internacional con Uruguay- Cacciola.

Que tiene acciones dentro de una empresa que tiene transporte de carga, que tiene el 80 % del transporte público de la Ciudad de Córdoba, que tiene líneas interprovinciales en la Ciudad de Córdoba, que tiene líneas municipales en la Ciudad de Santa Fe, que tiene líneas municipales en la Ciudad de Paraná, que tiene líneas de jurisdicción nacional entre las ciudades de Santa Fe y Paraná.

Y me estoy olvidando de la recolección...no, la recolección de residuos no tiene vinculación accionaria -no sé- pero póngamolos que sí. Tiene vinculación accionaria en LUSA, que tiene la explotación de la basura en la Ciudad de Córdoba.

Creo que no me olvide...

-El concejal Calvano le hace una pregunta al señor Hartfuch.  
-El señor Hartfuch responde.

**SR. HARTFUCH.-** No, fluviales lo dije sí, sí. Entonces estamos hablando de un grupo económico que tiene realmente un giro comercial, muy importante...

-Dialoga el concejal Calvano y el señor Hartfuch.

**SR. HARTFUCH.-**...por ahí se perdió, pero vamos de vuelta.

Estamos hablando de un grupo económico que tiene realmente un giro comercial muy importante. Que tiene bajo su órbita más de cuatro mil setecientas familias de trabajadores que están cobrando sus salarios gracias a la actividad de este grupo económico que es de origen capital correntino señores.

Entonces en vez de estar exponiendo estos números, refregándole a la sociedad diciendo "ellos son los pecadores", deberíamos estar diciendo "che un empresario correntino que logro este crecimiento".

Y si tenemos ese nivel de exposición pública, a tal punto que usted puede tener un balance -bajo de una página de internet- y poder discutir hasta el último número de la sociedad, estamos hablando que es un crecimiento sólidamente consolidado -digamos- y que ha podido ser abierto a la sociedad en la manera que fue abierto.

**SR.CALVANO.-** En síntesis, usted nos explicó que el empresario Romero es exitoso y tendría que estar orgulloso, pero no me dijo por ejemplo ¿cuánto es la recaudación entonces del grupo ERSA en Corrientes Capital?

**SR. HARTFUCH.-** Yo no traje la copia del...

**SR.CALVANO.-** Pero usted sabe de memoria hasta de cada empresa que compone el grupo.

**SR. HARTFUCH.-** Por supuesto es mi trabajo.

**SR.CALVANO.-** Pero en cada Audiencia y le pregunto ¿cuánto es la recaudación en Corrientes? y usted me evade la pregunta.

**SR. HARFUCH.-** Le voy a pedir ayuda al Secretario, porque lo único que tenes que hacer es agarrar la cantidad de boleto que tiene la línea 102, más la cantidad de boletos que tiene la línea 106 y decir ¿cuántos fueron planos? y multiplicar por lo que valió el boleto plano en el período ¿cuánto fueron boletos escolares? y multiplicar por noventa centavos (\$0.90), es muy sencillo.

De última lo que podemos hacer es acercar una declaración jurada de IVA, pero yo por ahí para clarificar esto diría, analicemos las otras sociedades que solo operan en Corrientes, porque si agarramos la declaración jurada por ejemplo del 931 de ERSA Urbano, van a parecer...no se creo que están en mil setecientas personas empleadas.

Entonces no tiene capacidad de análisis, para analizar con la explotación de ERSA, si agarramos Transporte San Lorenzo, COSA, Matysud, son sociedades que operan solamente en Corrientes y podemos ver que tienen cien empleados, doscientos empleados.

**SR.CALVANO.-** Bueno pero nosotros lo que necesitamos y que su estudio tampoco lo arroja es ¿cuánto es la recaudación por venta de boletos?, el día que ustedes digan ese número mágico van a poder hacer un estudio completo.

De todas manera señor Hartfuch estoy cada más cerca -estoy más cerca- ya vamos a llegar al número.

Le pregunto también; y si me puede responder dos cositas concretas también, y probablemente no intervenga mas.

Uno: la empresa Efisat, el grupo ERSA, ¿ha adquirido acciones, parte de la sociedad, tiene relaciones con la empresa Efisat de algún tipo o alguna vinculación jurídica?

**SR. HARFUCH.-** La única vinculación que tenemos, es ser clientes que por ahí sufrimos algunos problemas, que en realidad termina sufriendo el usuario, por alguna falla eventual en el sistema.

**SR.CALVANO.-** O sea, no pertenece, ni tiene relación con el empresario Juan Carlos Romero, ni ningún vínculo con este grupo económico.

**SR. HARFUCH.-** No, no.

**SR.CALVANO.-** Bueno perfecto: la última, a modo de reflexión como usted me invito, estoy orgulloso de los empresarios, de cada correntino que le vaya bien en cada cosa, pero más orgulloso me pondría si ese crecimiento, ese desarrollo, se volcara en mejoras para el usuario, para el correntino que realmente padece.

No me sirve que un empresario, en quince años se haya expandido por todo el País; si los usuarios, si mis vecinos, viajan mal, viajan como vacas, como dijo la vecina, viajan como sardinas como dijo otra vecina, si tienen que hacer una odisea para tramitar un carnet de discapacidad, si tienen que hacer cuatro cuadras de cola, o cinco horas para tramitar un beneficio estudiantil.

Eso es lo que a mí me enorgullecería que algo de todo lo que le brindo esta ciudad y le brindo el Estado con los suculentos subsidios que le hemos brindado en todos estos años, a este empresario, devuelva o vuelque a mejoras en nuestro sistema de transporte, por lo tanto en mejoras a mis vecinos.

Eso me llenaría de orgullo señor Hartfuch, no que un empresario sea del nivel que sea se llene de plata. Yo creo en el mercado, en la libertad, y que cada uno puede con determinada regla y dentro de la ley, crecer y expandirse.

Yo no estoy en contra de eso, no tengo esa posición, pero en este caso mi rol es defender y equilibrar al débil, en una relación de usuario y consumidor, que es el usuario, que es el que padece lo que dijeron estas señoras, y lo que padecen...si usted me quiere acompañar nos vamos acá cerca nomás, Salta y Junín y esperamos los dos en la parada del colectivo, y cuénteme si la frecuencia es la que dicen, cuénteme si...las garitas nos seguimos pasando la pelota entre la empresa y el Municipio para ver quien la hace, mientras tanto el vecino sigue pasándola mal.

Esa era mi reflexión. Gracias señor Hartfuch.

**SR. HARFUCH.-** Muchas gracias concejal; pero con ese concepto...en realidad le quiero decir que voy a transmitir -digamos- su postura a la presidencia de la empresa.

Entiendo yo, que como empresarios tratan de optimizar cada negocio en particular, y no sacar de una ciudad que anda mejor, con mejor tarifa, para poner recursos en otra. Eso es así.

Pero de todas maneras con ese criterio lo que podríamos hacer es llamar a Coca Cola, y que nos sirva Coca Cola helada a todo el mundo, porque es una gran empresa muy potente, porque nosotros estamos tomando agua concejal.

Con ese criterio, bueno...pero bueno es así, son las reglas del mercado.

-El concejal Calvano dialoga con el señor Hartfuch.

-El señor presidente pide que no dialoguen.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).-** Tiene la palabra el concejal Romero.

**SR. ROMERO.-** Si gracias señor presidente: Señor Harfuch usted en parte de su exposición, me pareció entender que hay una suerte de crítica, con respecto al procedimiento participativo en la fijación de la tarifa del Transporte Urbano de Pasajeros, en comparación usted menciona con la tarifa eléctrica o la tarifa de agua potable.

Le pregunto concretamente si esta visión es compartida -supongo que sí- por los empresarios del transporte y eso es lo que ha motivado las modificaciones en cuanto al sistema para la revisión de tarifa, que están insertas en el Pliego de Licitación que ha sido aprobado recientemente.

**SR. HARFUCH.-** Permítame decirle que las cuestiones que tienen que ver con temas estrictamente legislativos que han derivado que el Pliego sea aprobado de la manera que sea, están fuera de mi alcance, incluso fuera de mi capacidad de opinión.

Pero si le puedo decir que mi referencia; que el aumento de precios es generalizado, que incluyen a tarifas de energía eléctrica y de agua, en valores que cualquier usuario que está acá lo puede saber y conocer, creo es parte no solo de la visión empresarial, sino de la mía personal.

**SR. ROMERO.-** No me terminó de responder ¿Usted cree que hay una asimetría? ¿que la tarifa de la luz y el agua se tramita de una manera que es muy diversa a la que se tramita acá y está ofuscado -digamos- porque haya una diversidad en el tratamiento?

**SR. HARFUCH.-** No, no estoy ofuscado.

**SR. ROMERO.-** ¿O usted representa intereses que están ofuscados con eso, o sea que no quieren Audiencia Pública?

**SR. HARFUCH.-** No, no simplemente no estoy ofuscado, simplemente digo que la tarifa a aumentado en 200 %, 300 % en el caso de la energía eléctrica si usted lo menciona, y que la estructura de costo de la actividad que yo represento, estaría dentro del rubro de gastos generales con una incidencia del 2.83 %. Entonces todo incide a que mi estructura de costo final sea afectada.

**SR. ROMERO.-** Si, lo que le quiero hacer referencia señor Harfuch -y eso usted tiene que transmitirle a su representado- de que no es opinable para nosotros el mecanismo de la Audiencia Pública.

El mecanismo de la Audiencia Pública deviene de cláusulas de rango constitucional, que interesan a los ciudadanos en general.

**SR. HARFUCH.-** Yo no me referí a la Audiencia Pública concejal.

**SR. ROMERO.-** Si, si, usted marco claramente un diferencial entre como se fija una tarifa de un servicio que nos excede enteramente el motivo de esta Audiencia.

-Dialogan el concejal Romero y el señor Harfuch.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).-** Perdón, no dialoguen. ¿Cuál es la pregunta concreta? porque hizo varios planteos.

**SR. ROMERO.-** No que sea sincero, que sea sincero ¿si le molesta la Audiencia Pública al sector empresario o no?

**SR. HARFUCH.-** Claramente y de forma sincera le voy a decir, si esa fue la interpretación que ustedes tuvieron les pido disculpas; mi interpretación fue únicamente, mi mención fue únicamente al punto exacto de decir “estamos en un proceso de aumento de precios entre la energía eléctrica y el agua” como otros, que mencione perfectamente detallado que tiene aumento, que están superiores al 30 % y que afectan a nuestra estructura de costo como empresarios de transporte.

Absolutamente nada más que eso, quiero que quede perfectamente aclarado que no hago ningún juicio de valor ni de opinión sobre cómo se determina una u otra tarifa, justamente tendría que entrar a opinar de cómo me aumentan el precio del turbo o de un kit de embrague.

**SR. ROMERO.-** Otra mención que hizo usted señor Harfuch es, y eso me llamó la atención por eso le repregunto, una afirmación sobre que ya no se discute más lo relacionado o que ya es un tema pasado, que ha pasado del interés, lo relacionado con la cantidad de boletos emitidos por el sistema, me sorprende, porque a cuento de algunas expresiones del Ministro Randazzo, yo he hecho una pregunta acá, en el sala de esta misma sesión.

Entonces, le pregunto, concretamente para ir al grano. ¿Qué piensa usted de las expresiones del Ministro Randazzo, el Ministro de Transporte de la Nación, que dice que dice que los empresarios del transporte le “truchan” con las declaraciones juradas con respecto a la cantidad de pasajeros?

**SR. HARFUCH.-** Perfecto, nosotros estamos absolutamente de acuerdo con las expresiones del Ministro Randazzo y estamos absolutamente de acuerdo con que es una situación que se vino dando dentro de actividad y que no sólo perjudica al Estado sino a la



propia competencia, para clarificar esta situación, ustedes entiendan que esta cuestión se da en empresas chicas, en municipios chicos, donde no se cumplen con las leyes como se tienen que cumplir.

Por ejemplo, donde hay expendio manual de boletos, donde hay expendio manual de boletos, no solo que se está infringiendo el convenio colectivo de trabajo, acuerdos específicos que hablan de las condiciones laborales, sino que también, permiten hacer una evasión por el único método que tiene el estado de controlar eso es, mediante declaraciones juradas.

Entonces, todas las jurisdicciones que han evolucionado y se han ajustado a derecho con sistema de lectores del expendio del pasaje, que han sido susceptibles de auditorías, han quedado atrás y obviamente que no tienen tipo de...

**SR. ROMERO.-** Concretamente en su opinión o la del sector que usted representa, es que cuando más monopólico el servicio menos margen de fraude a la cantidad de transporte.

**SR. HARFUCH.-** La verdad que me sorprende, como puede tomarse a confusión, lo que estoy diciendo, es que cuanto más tecnificado está el sector es menos la posibilidad...

**SR. ROMERO.-** Le está echando la culpa a las empresas chicas Harfuch, está en la Versión Taquigráfica si quiere lo revisamos...

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).-** Continúe...

**SR. HARFUCH.-** No estoy echando la culpa, hablo de jurisdicciones y empresas chicas que permiten ese tipo de irregularidades en el manejo, no solo del personal, sino también en la forma del expendio del boleto.

**SR. ROMERO.-** Le voy a mandar una carta al Ministro Randazzo, para que me haga esta distinción, que ahora me desayuno porque él no hizo esa distinción

**SR. HARFUCH.-** Sí por ahí, por explayarse...

**SR. ROMERO.-** Seguramente, seguramente, "está en campaña".

La última pregunta, ciñéndonos al grupo que usted representa. ¿Cuál es el margen de ganancia de las empresas de transporte en Corrientes? Para no hablar de...

**SR. HARFUCH.-** El margen de ganancia está estipulado en veinte por ciento (20%), sobre el valor de los activos involucrados en las prestaciones.

**SR. ROMERO.-** Gracias.

**SR. HARFUCH.-** Gracias a usted.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).-** Tiene la palabra el concejal López Desimoni.

**SR. LÓPEZ DESIMONI.-** Bueno, realmente hay muchas cuestiones que están interrelacionadas, evidentemente pero tomando su última respuesta, aproximadamente que sería un margen de un ocho por ciento (8%) de ganancia, mi pregunta sería. ¿Qué ocurriría?

Entonces, si la tarifa finalmente por vía de hipótesis, termina fijándose en los precios, cualquiera de los tres precios que están expuestos a través de la UTN, de la Comisión Mixta y del Departamento Ejecutivo, tomando cinco con noventa (\$5,90) como el máximo de la UTN y cuatro con setenta y cinco (\$4,75) el mínimo de estas tarifas, que la fija en este caso el Departamento Ejecutivo y obviamente sin que contemos lo que vaya a suceder aquí en el Recinto cuando finalmente se trate este tema.

Pero la pregunta concreta es, que estas tres cifras, que figuran y que acabamos de mencionar, obviamente que están muy por debajo de la noción de la cifra que ustedes han

fijado y se han expuesto aquí, pero que razonando lógicamente, estaríamos en la conclusión que de ninguna manera, cualquiera de estas tres cifras llegaría a cubrir siquiera los mínimos costos, que implicaría la prestación del servicio en las condiciones actuales, si seguimos razonando un poco más, quizás, podríamos llegar a la conclusión que evidentemente el servicio tendría que ir para abajo, si es que se aprueban algunos de estos costos y como digo muy por debajo de lo que ustedes señalan como lo que sería entiendo yo, solamente haciendo una hipótesis, lo necesario indispensable, para que ustedes cubran los costos y mantengan ese mínimo de ganancias, esa ganancia, ese margen de ganancia del ocho por ciento (8%), que usted mencionaba, no sé si me explico.

**SR. HARFUCH.-** Sí, se explicó muy bien, en realidad este no es el mínimo necesario a la suma que nosotros aspiramos, dentro de este máximo que nosotros aspiramos, está no solo ese mínimo de ganancia, que aspiramos mantener; sino también una serie de cúmulos que van a terminar por ejemplo en tener una flota que hoy está en casi cuatro millones promedio que vuelva a estar este año en promedio, significaría más disponibilidad de divisas para mejorar nuestra capacidad de personal, significaría por ejemplo, que podamos hacer mejores previsiones de cara al futuro, cuanto más aporta, más tecnología.

Ustedes tienen que tener en cuenta que todos pedimos, es decir, el usuario pide, los empleados piden, el poder concedente pide, pero de algún lado eso se tiene que pagar. Es decir, el Estado nacional aporta subsidios, el Estado municipal hizo un gran acto, con el hecho de ofrecer este beneficio de pasajes gratuitos a los estudiantes y pagan un costo las empresas, así es que hoy está por debajo de lo que nosotros pretendemos, pero el Estado municipal lo paga. Queremos, los dirigentes queremos que las empresas pongan los materiales para hacer las garitas, queremos mayor tecnología, queremos que el colectivo llegue más rápido y que esté en buen estado y está perfecto que así sea, pero todo esto tiene que estar acompañado de un marco de crecimiento y de consolidación.

**SR. LÓPEZ DESIMONI.-** Es que ahí está el punto, nosotros pensamos por lo menos voy a hablar por mí, por mí personalmente, que cada vez que se vaya a producir un aumento de tarifa, necesariamente deba estar vinculado al servicio, necesariamente, indispensablemente, es por eso que nosotros y en lo personal, vuelvo a hablar acá, hemos pedido que se analice. ¿Cómo está funcionando el servicio? ¿Cuáles son las características y cuáles son las falencias? que van a surgir o las virtudes, también, porque acá, hay que hacer un análisis integral de la cuestión y lo que hemos reclamado, por lo menos en lo personal, vuelvo otra vez, porque me ha tocado ya estar en esta situación, en varias oportunidades y siempre hemos procurado que el aumento de tarifa, no sea la única vez en la que nos reunamos para analizar el tema de transporte, a mí me gustaría que nos sentemos a analizar el tema de transporte en otros tiempos, es como cuando discutimos las cuestiones sólo en elecciones y el verdadero trabajo es saber lo que se realiza en los años fuera de elecciones, en donde se pueden juzgar las gestiones y las verdaderas concreciones a los problemas que se traten.

De modo que entonces, esta cuestión que por supuesto que cuando se habla de tarifa nos pone en efervescencia, por el motivo que fuere, como bien usted lo señala, los empresarios porque quieren mayor tarifa, a los usuarios porque quieren mejores servicios y al

Poder concedente, porque necesita prestar ese servicio esencial como lo es el transporte urbano.

Pero lamentablemente esto no se da, esperemos que alguna vez, podamos las partes involucradas en esta situación poder discutir esto fuera del momento específico, digamos.

Por eso la preocupación y volviendo a la pregunta es que, uno podría llegar a pensar que es absolutamente inviable la prestación del servicio, si no se fija una tarifa que ustedes señalan siete con cincuenta (\$7,50), supongo yo, no sé que número darle, como para que el sistema siga siendo medianamente eficiente y a la vez que deje un margen de rentabilidad.

Ese número es el que para mí, representaría ¿No? Ésa síntesis de lo que necesitamos como servicio y por supuesto, agregándole la mirada del componente político que es la evaluación del escenario general, para ver en qué condiciones el usuario puede llegar a pagar un precio, porque como usted bien sabe el mercado en este caso es absolutamente exacto y la gente va a pagar lo que pueda pagar y si no, podríamos fijar la tarifa que realmente les cubra las expectativas a ustedes o a los empresarios y demás y fijarles la tarifa en diez pesos (\$10) pero van a tener en vez de cuarenta y seis millones (46.000.000) de pasajeros, no sé cinco millones (5.000.000) un millón (1.000.000) de usuarios, ésa es mi preocupación y esa es mi consulta.

**SR. HARFUCH.-** Sí, entiendo su preocupación pero reitero que nuestra expectativa es más, en la diaria operativa se permite flexibilizar algunos parámetros que permitan ser operativos a menores costos, esto es así en cualquier industria.

Ahora, me interesa muchísimo el punto de vista con respecto a la función que tiene usted como legislador con respecto a este servicio.

Este es un servicio monopólico desde el punto de vista del Estado, es éste quien tiene el servicio del transporte público de pasajeros, nosotros somos meros prestadores que nos adecuamos a las reglas que ustedes imponen.

El Estado debe velar, no sólo porque el servicio sea mejor, sino más seguro, más confiable, más predecible, etcétera. En este sentido, no sólo tiene la obligación de tratar con nosotros estos temas cuando se da la oportunidad de discutir tarifas, sino como usted muy bien lo decía, a lo largo del año por otros temas que son muy necesarios, como por ejemplo, evaluar y analizar el fomentar el uso del transporte público y el combatir estos medios de transporte alternativos, que lo único que hacen es dañar a la sociedad, me refiero puntualmente específicamente al transporte ilegal por automotor y al transporte moto vehículo de baja cilindrada.

El transporte ilegal por automotor es trabajo ilegal, en condiciones ilegales, que afecta a un servicio público que debería ser mejor prestado. El transporte por moto vehículo de bajas cilindradas es una cuestión que hoy es accesible a muchas personas a través de créditos y que está, no solo que complicando el tránsito de la ciudad y restando pasajeros al sistema del transporte público, sino que generando al Estado gastos, derivado de la gran cantidad de accidentología que este tipo de transporte representa. Como ustedes dijeron, hay que tratar de controlar y legislar este tipo de transporte alternativo para lograr unificar un sistema de transporte que sea mejor para todos.

**SR. LÓPEZ DESIMONI.-** Claro que eso los involucra a ustedes directamente, porque claro está que implica también que las empresas ofrezcan un servicio, llamémosle “atractivo”, por las diferentes condiciones, por razones de servicio, por cumplimiento de las frecuencias, porque imagine una persona que va a trabajar o que tiene que llevar a su hijo al colegio, necesita claramente saber que va a llegar a tiempo saliendo a una determinada hora.

Esas son las condiciones que a nosotros nos preocupan mejorar, que si hoy está en equis o determinada cantidad de tiempo, tendríamos que ajustar esa cantidad de tiempo, haciendo un análisis integral, pero ¿sabe qué? Y esta es una conclusión personal: a mí me parece que siempre estamos poniendo parches y nunca tomando el problema integralmente, porque de esa manera ustedes tendrían que decir qué condiciones pueden ofrecer para mejorar el servicio a los usuarios para atraerlos que vengan al servicio y desechen otras modalidades para transportarse. Pero por supuesto que los usuarios saben perfectamente hasta dónde pueden con cada cosa, claro, a todos nos gustaría viajar en lo más cómodo que esté a nuestro alcance.

Entonces éstos son los temas que se cuelan en el momento en que tengamos que fijar una tarifa, lamentablemente no podemos llegar aún a un punto en el que podamos discutir esta situación pero me sigue sin quedarme claro hasta dónde pueden ustedes soportar una disminución de costo de tarifas y seguir cumpliendo con el servicio, porque acá se habla de números y más números, pero finalmente en el rol que tenemos como concejales a la hora de fijar la tarifa -que no es una cuestión meramente técnica para nosotros- sino que tiene este otro componente en el que más hincapié hago, porque o sino yo contrato a un asesor contador que me analice fríamente los números y lo que él me diga, de acuerdo con los parámetros que se le da, sería muy fácil de resolver. Estamos lejos de llegar a esa situación

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).-** Tiene la palabra la concejal Gisela Gasparini.

**SRA. GASPARINI.-** Gracias señor presidente. El principio es que la tarifa debe ser justa y razonable y en eso tiene que ver, cuando se hace un estudio tarifario, la calidad, porque ésta tiene que ir en forma conjunta con lo que se paga por la tarifa.

Usted, teniendo en cuenta los distintos parámetros de tarifas que se presentaron en el expediente, es decir, la SETUP tiene un monto, la UTN otro y la autoridad de aplicación otro, a su criterio ¿cómo incide en la calidad del servicio? ¿Se va a ver realmente afectada o la tarifa que se pretende desde la autoridad de aplicación es sólo para sostener el servicio?

**SR. HARFUCH.-** En realidad el servicio se viene prestando –como decía- con una tarifa que tiene vigencia de más de doce meses y que fue pensada y calculada mucho antes, es decir que hoy estamos en una situación de sostenimiento del servicio actual. Ustedes habrán observado que la renovación de unidades se ha desacelerado, no quiere decir que se ha parado pero sí desacelerado, particularmente las empresas que están agrupadas en la cámara han hecho muy pocas presentaciones de unidades este año, ahora en este último mes se han presentado tres o sea que hay una desaceleración del nivel de inversión, pero no quiere decir con esto que mañana tenemos que reducir servicio porque la tarifa no alcanza, estamos muy lejos de ese extremo. Pero, obviamente esta máxima de pretensión significaría asegurar la inversión, optimizar y mejorar el servicio.

Y hay un tema muy importante que es la mentalidad o la convicción que tiene el gobierno nacional de no adicionar costos a su esquema actual de subsidios, es decir, siguen con el sistema de subsidios pero no quieren adicionar mayores costos, entonces si hoy nosotros tenemos que hacer una extensión, hablemos de cuestiones muy concretas como Santa Catalina, el cual va a ser un “boom” inmobiliario, demográfico, poblacional, social que va a requerir el ingreso de líneas de colectivo y que el sistema en general se redimensione; eso va a significar más unidades y el estado nacional no va a poner un peso más por la unidad número 226, hoy tenemos 225 en el transporte de Corrientes.

Eso es lo que tenemos que ir analizando, porque una unidad de transporte sin subsidio del estado nacional hoy no puede operar con este nivel de tarifa, o sea, la tarifa históricamente valía -y en esto no me van a dejar mentir- lo que costaba un café o un diario. Entonces, ese va a ser un sinceramiento que vamos a tener que hacer en muy poco tiempo.

**SRA. GASPARINI.-** Otra pregunta, ustedes actualmente están en una prórroga de concesión y al vencer la concesión entramos, lógicamente, entramos en una licitación en la cual no sabemos qué empresa va a ser la que definitivamente quede y ustedes han hablado de inversiones ¿Éstas inversiones hacen referencia de lo que se va a poder hacer de lo que queda de ahora en más hasta la nueva licitación?

**SR. HARFUCH.-** En realidad el horizonte de la nueva licitación es muy corto, en poco tiempo más vamos a estar hablando de nuestra oferta para intentar licitar la línea tal o el corredor tal. En todo nuevo proceso licitatorio es como que se hace borrón y cuenta nueva, tienen que venir los operadores existentes en el país o de otro lugar del mundo y decir “yo ofrezco tal y cual nivel de colectivo, de personal, de servicios adicionales, de mejoras para los usuarios”, así que eso va a ser borrón y cuenta nueva. La tarifa que estoy solicitando hoy es una que me permita recomponer mi desinversión en todo este tiempo.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).-** Gracias señor Harfuch, muy amable. Voy a convocar entonces a la señora Dora Barrios, DNI 13.248.854.

-La señora Barrios ocupa una banca.

**SRA. BARRIOS.-** Gracias señor presidente. Buenos días a todos. Quería decirles que me sentí violentada por el accionar de algunos de mis representados (representantes), nosotras somos damas, somos mujeres, y supongo que ellos tuvieron madres que les habrán enseñado educación así como yo les enseñé a mis hijos y estoy orgullosa de ellos, porque por lo menos, son educados.

Me sentí muy dolida hoy y les pido disculpas por expresar esto, pero así me sentí, se burlan de nuestra forma de hablar, de vestir o no sé, pero bueno, ahí están con su conciencia.

Elegimos concejales para que nos defiendan a nosotros, los vecinos; pero no veo respuesta alguna para hacer su trabajo, así que vamos a dejar de lado eso.

Lo que voy a decir a continuación, es que no estoy a favor del aumento del boleto, porque sigue siendo totalmente horrendo el servicio, encima quieren aumentarnos, soy apenas una empleada doméstica y no me va a alcanzar para venir hasta el centro todos los días de lunes a viernes a trabajar, no me da el sueldo; tampoco hay una tarifa mínima para nosotros, o gratis, así como los gendarmes, policías y demás que tienen boleto gratis, aparentemente.



Los recorridos de los colectivos en los barrios más alejados son muy prolongados tenemos que esperar muchas horas, a veces llueve, a veces hace calor y a veces llevamos nuestros nietitos a la escuela, que lloran porque ya están cansados de esperar y la sobrecarga ni hablar, nos pisan, nos empujan, creo yo que somos personas y que deberíamos, creo yo viajar mínimamente cómodos. En los horarios picos, ¡imposible!, a la siesta es imposible viajar, tengo que llevar a los chicos a la escuela, yo a mi trabajo, van sobrecargados y muchas veces no entregan los boletos, te dice el chofer paga; pero no te doy boleto, bueno, varias veces me pasó eso que no te larga el boleto, porque no tiene papel, no sé qué cosa; esa la única constancia que tenemos para cualquier emergencia.

No hay refugios en las paradas, ni hablar de los refugios, hay contaditos, no hay señales en donde tenemos que esperar el colectivo, el chofer te dice tal parte es, adivinando también en donde bajarnos, o si ponen señales ponen por un arbolito, por el palo de luz, no puede ser, no puede creer que puedan poner una señal por un árbol, o por el poste de luz.

Voy a hablar de la Línea 103 que va a las Mil, a las 215 y el 104 C, vienen para el centro y entran en paralelo al centro, uno entra por Catamarca y el otro por España, digo yo, por qué una unidad no entra por Rioja entonces nos acercan; yo trabajo en el Barrio Camba Cuá y me tengo que bajar en la loma de los cascotitos y tengo que ir caminando hacia el Camba Cuá, porque no puedo tomar un remis, ni pensarlo.

Las unidades están en muy mal estado, siempre están sucios los colectivos, algunos tienen asientos rotos, las rampas para los discapacitados, la falta de las unidades con ascensor para silla de ruedas, si hay, son muy pocos, quiero que consideren, por favor, un ramal de la 103 o 104 que baje por Rioja, no le digo las dos, una por lo menos; porque ya le digo, vengo de detrás de las Mil y voy al Camba Cuá y me tengo que bajar en Catamarca y Junín y son muchas cuadras, los dos colectivos vienen justo en paralelo y no puede ser, encima, sí, vamos a aumentar el boleto; pero los servicios siguen siendo pésimos, vamos de mal en peor, discúlpeme que no sé me expresar; pero lo único que me sale decirle es que es muy malo el servicio, es una vergüenza, tengo vergüenza de subir al colectivo; pero lo tengo que hacer porque no me queda otra opción, nosotros los usuarios tenemos la culpa de subir al colectivo, no tendríamos que subir más al colectivo, uno que no se puede de sucio y eso es todo. Muchas gracias.

-Aplausos del público presente.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- ¿Alguna pregunta?

Tiene la palabra el concejal Payes.

**SR. PAYES.**- Simplemente una aclaración a la señora, porque se lo nombró varias veces al ministro de Transporte de la Nación, candidato a presidente, en los convenios que vienen con la SUBE, hay tarifas específicas para las ama de casas y para personal doméstico, así que ya en un futuro cada vez más cercano vamos a poder tener contemplada la situación de esta señora.

Nada más.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Tiene la palabra el concejal Estoup.

**SR. ESTOUP.**- Quería saber si la señora está en blanco, para tener el beneficio de la SUBE.



**SRA. BARRIOS.-** No estoy en blanco.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).-** Importante eso, la vamos a asesorar ahora.

**SR. ESTOUP.-** Sí, yo la voy a asesorar.

**SRA. BARRIOS.-** Yo no tengo para pagar un abogado.

**SR. ESTOUP.-** No, es para ponerla en blanco.

-Hablan varios a la vez.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).-** No es materia de discusión el tema del programa; pero simplemente para aclarar, porque vale la pena, teniendo en cuenta que existe, está la presencia de la señora, no pierde ningún plan, ningún beneficio si usted se inscribe como empleada doméstica.

**SRA. BARRIOS.-** Yo no cobro ningún plan, obviamente, ni tengo siete hijos, porque no tuve la suerte.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).-** Muchas gracias.

-Aplausos del público presente.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).-** Vamos a llamar a la señora Daniela Kolmaier, Nancy Narváez, ambas se encuentran ausentes. Rubén Suarez, de UTA, presente.

Invitamos al señor Suárez, Rubén DNI 18.124.236

**SR. SUÁREZ.-** Muy buenas tardes, señor presidente del Concejo Deliberante, señores concejales, funcionarios, compañeros y compañeras.

La verdad es que nosotros celebramos la posibilidad de estar acá en esta Audiencia Pública, la democracia nos ha enseñado un montón de cosas, que por ahí vemos que muchas personas no aprenden; pero nosotros somos parte esencial dentro del Sistema de Transporte Público de Pasajeros, nosotros, humildemente somos los primeros que nos levantamos y los últimos en acostarnos, somos los que tenemos la enorme responsabilidad de llevar vidas humanas y siempre decimos lo mismo, queremos hacerlo de la mejor forma.

Ustedes, como bien han escuchado acá las quejas de los usuarios, créanme que somos los primeros en adsorber todas esas quejas y no por culpa nuestra, sino por ahí no hay un sistema acorde a la necesidad de la gente, ¿cómo puede ser?, ¿cómo puede ser que una Ciudad como Corrientes, como todas las ciudades hoy del País, están totalmente colapsadas en transporte?

Ustedes saben que nosotros circulamos por lugares en donde los chicos salen de las escuelas, en donde nos quedamos 15 o 20 minutos, muchas veces estancados por no poder circular y en donde hay un pasajero que nos está esperando, obviamente cargado de tensión, se descarga en contra nuestra, o sea que tenemos que poner lo mejor de nosotros para absorber todas esas críticas.

Por eso también nosotros, humildemente colaboramos y ponemos nuestro granito de arena para que esto mejore ¿De qué forma? Tratando de tener lo que hoy tenemos, carriles exclusivos para poder llegar a tiempo y forma y que la gente se vuelque al servicio público, como debería ser, hoy vemos que hay motitos en la Ciudad con una familia completa, dos o

tres personas con los hijos arriba, con los chiquititos ¿Cuántos siniestros tenemos en lo que va del año? ¿Cuánta gente muere por circular no de acuerdo a las normas viales?

Entonces, éste es un replanteo que nos tenemos que hacer como sociedad, entre todos, buscando la forma de prestarle un mejor servicio a la gente, en función de esto, a nosotros también siempre se nos caracterizó por decir la verdad pero yo acá no he escuchado que hayan dicho que los subsidios no son para la asistencia, los subsidios son para que la gente pague menos; pero tenemos un grave problema que hoy todavía no tenemos un País Federal en Capital Federal y Gran Buenos Aires la gente paga mucho menos porque les dan mayores subsidios a los que viven en Buenos Aires y eso no lo escuchamos decir acá y hay que decirle a la gente la verdad y por eso es que en el interior, lamentablemente, tienen que haber costos superiores a los que hay en Capital Federal y en Gran Buenos Aires.

Ahora, si bien la empresa para acceder a este subsidio tienen un requisito esencial, cumplir con los trabajadores pagando en tiempo y forma, cumplir con todas las normas legales y acá, por ejemplo, tenemos dos empresas que lamentablemente hace años que están pagando mal, hace tres o cuatro meses que prácticamente toman medidas de fuerzas porque se quedan con plata de los compañeros, son específicamente las empresas turismo Miramar y la Estrella del Norte que, lamentablemente, no los veo acá y hemos presentado el expediente al presidente del H. Concejo Deliberante, al subsecretario de Transporte, al Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la Nación ¿por qué? Porque son empresas que están cobrando subsidios y tiene que cumplir también con lo que es la parte legal, no lo decimos nosotros, lo dice la ley.

Entonces, ahí es donde viene nuestra confusión, porque es ahí donde nosotros nos preguntamos si estas empresas si los.... del boleto, ahí es donde nosotros vemos que van a las arcas de las empresas, cuando se quedan con la plata de mis compañeros, sinceramente vivimos en un País en donde hoy el Estado nacional no reconoce a la inflación, eso también es cierto, hay una inflación que todos lo estamos viviendo y somos conscientes también que en Corrientes la gente cobra menos, entonces hay que ver de qué forma la gente paga menos, pero tenemos que tratar de ver todos juntos de cómo vamos a hacer ese servicio público que sea, rentable para el empresario, para que nos paguen a nosotros y para dar un buen servicio a la gente y como se merece.

Nosotros acá hemos escuchado por ejemplo a una señora que vivía en Laguna Soto, nosotros dejamos a la gente donde está el cementerio por no poder llegar hasta Santa Ana, los dejamos a mitad de camino, esa gente toma remis después para poder llegar a Santa Ana y ¿por qué? porque no hay conectividad con el Gobierno de la Provincia y la Municipalidad de Corrientes. Nosotros bajamos ahí toda la gente y ellos tienen que estar tomando remis para después poder llegar a Santa Ana. Y eso es hacer rato. ¿Por qué ese servicio no puede llegar a Santa Ana? ¿Por qué nosotros no podemos llegar hasta ahí? ¿Por qué no le podemos dar más colectivos a la gente?

Nosotros no estamos de acuerdo, por ejemplo, con el servicio calesita, porque es a nosotros, les vuelvo a decir, que la gente nos insulta, entonces lo que queremos es que verdaderamente se trabaje sobre un sistema público donde debatamos, son los concejales en realidad los que tienen la facultad para decidir de qué forma van a dar o no la tarifa porque son

los concejales los que tienen la representatividad y la potestad para gobernar en función a nosotros, no solamente a los trabajadores sino también a los usuarios.

Cada pueblo tiene el Gobierno que se merece porque gobernamos a través de nuestros representantes, nos guste o no, yo sé que esto tiene un costo social alto, porque a nadie le gusta votar una tarifa mayor pero hay que ser conscientes también de qué realidad estamos viviendo para no mentirle a la gente, para no entrar en demagogia y para sacar un poco de la política a lo que es un sistema de transporte de colectivos.

Hoy el servicio no es bueno, hay que decirlo y reconocerlo, entonces, tratemos de mejorarlo entre todos, busquemos la forma. Nosotros hace tiempo venimos pidiendo el sistema de carriles exclusivos ¿por qué? porque es la única forma en que nosotros podemos circular. Ustedes ven que los colectivos tienen un gran porte y se nos hace difícil subir y hacer el descenso de la gente y si hay autos estacionados es muy difícil que nosotros podamos estacionar y que la gente pueda bajar en la acera como corresponde y de manera más segura.

Después, otra de las cosas que para nosotros es fundamental es que todas las unidades cuenten con la máquina expendedora de boletos, hoy estaban preguntando por ejemplo al sector empresario ¿cuánto es lo que recaudan por día? Nosotros somos los primeros contadores, yo les puedo decir que vendemos 850 a 900 boletos todos los días, después hay que discriminar lo que es el plano, los chicos que van a la escuela, pero son entre 850 y 900 pasajeros, recorremos 300 kilómetros por día, 150 km a la mañana y 150 km a la tarde. O sea que a 900 hay que dividirlo por 300, es fácil y de ahí hay que discriminar.

Entonces, nosotros, cuando estamos en la Comisión Asesora Mixta de la cual siempre nos quieren sacar porque siempre al sector del trabajo, siempre a los más vulnerables nos quieren sacar, para nosotros es importante porque créanme, a toda la gente y a todos los concejales, que lo único que queremos hacer nosotros es colaborar porque somos nosotros los que tenemos la inmensa responsabilidad de trasladar vidas humanas.

Yo la escuchaba por ejemplo a Elvira, cuando estaba hablando y Elvira es una pasajera mía, de toda la vida, nosotros antes no teníamos la posibilidad de lo que es hoy tener un colectivo por cada ramal con la rambla, no, hacíamos el trabajo nosotros de ayudar a las personas discapacitadas para ubicarlas en el colectivo ¿por qué? porque hemos perdido también la educación. Muchas veces nosotros tenemos que estar parando la unidad y decirle a los pasajeros que por favor les dé el asiento o les cedan el asiento, mejor dicho, a una persona que está embarazada o a una persona mayor y eso recae todo sobre nosotros.

Por eso es que para nosotros también es indispensable eso le hemos hablado al Intendente ¿por qué al Intendente? Porque el servicio de transporte público de la ciudad, la concesión, el dueño de los pisos es la municipalidad, les hemos dicho que nosotros estamos en la creación de una escuela de capacitación, porque yo necesito que mis compañeros hoy tengan una prestación adecuada, nosotros necesitamos sicólogos, necesitamos kinesiólogos y necesitamos un montón de cosas por el estrés que nos causa estar 8 a 9 horas arriba del colectivo y no le digo si no contamos con sanitarios en cada punto, que los venimos reclamando hace muchísimo tiempo.

Nosotros sabemos, como dijo el subsecretario, que es un reclamo que les tenemos que hacer a la empresa por higiene y seguridad, es cierto, pero cuando nosotros paramos también

es una molestia para el usuario pero si no nos dan eso, lamentablemente, vamos a empezar a hacer medidas de fuerza diciéndoles a mis compañeros, por ejemplo, en el Puerto vamos a parar, tomate los minutos necesarios y andá al baño. Ustedes no saben lo que es, el perjuicio que nos causa a nosotros en la salud, retener la orina por 8 o 9 horas y no les digo si algún compañero nuestro se descompone.

Nosotros tenemos alquilado, entre comillas, o prestado la casa de tres compañeros para que mis compañeros vayan al baño, les digo las líneas, 103, 104, 108 porque no tenemos un baño, la 108 por ejemplo, pasa de largo por el Puerto, somos seres humanos, llevamos vidas humanas, sabemos que muchas veces se produce una fricción porque claro, es lógico, el usuario sube con todo su enojo y se las agarra con mis compañeros, es la verdad, entonces es una guerra de pobres contra pobres.

Vamos a ser conscientes, si verdaderamente las empresas necesitan o no, ustedes como concejales los van a ver, buscan un aumento tarifario porque no les dan los costos que no sea, pero también que cumplan porque hoy no puede haber empresas que retengan, como la empresa Turismo Miramar y la Estrella del Norte, sueldos de parte de mis compañeros, que les paguen el 40% a otros el 60% de su sueldo de la última escala salarial donde todos los meses tenemos que estar haciendo presentaciones para que puedan cobrar mis compañeros. Esta es una situación que nosotros se la exponemos a ustedes, no es el ámbito, quizás pero quiero que ustedes sepan porque hay empresas que no cumplen, entonces, esas empresas que no cumplen como puede ser que también tengan un aumento de boletos.

Otra de las situaciones que para nosotros es importante es hablar del servicio nocturno...

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Señor Suárez, se cumplieron los diez minutos.

**SR. SUÁREZ.**- Unos minutos más por favor. Gracias. El servicio nocturno, ¿por qué? porque el servicio nocturno nosotros terminamos habitualmente 1 y 30 de la madrugada y volvemos a reiniciar la jornada a las 4 y 30 horas. En esas tres horas quieren que tengamos un servicio nocturno, perfecto, pero gracias si tenemos dos o tres pasajeros por viaje. Nos exponemos nosotros, exponemos a toda la gente. Cuando entramos por ejemplo con la línea 104 en la periferia, para no discriminar ningún lugar, porque hay lugares que son sinceramente muy peligrosos, lo dejamos al pasajero ahí y lo están esperando los delincuentes ¿Qué hacemos nosotros arriba del colectivo? Es importante que veamos eso, porque no es mucho el tiempo que está sin servicio la gente pero es un tiempo que si le ponemos un colectivo ponemos una bomba de tiempo, en el buen sentido de la palabra, porque expongo no solamente la vida de mi compañero sino también la vida de la gente que va arriba del colectivo.

Sé que hay gente que por ahí necesita viajar a esa hora, pero lamentablemente no podemos poner un colectivo con dos o tres pasajeros, para exponernos todos para que nos suban y nos asalten y no sé qué nos pase.

Una de las cosas fundamentales que vamos a pedir es que todas las unidades del servicio público de Corrientes tengan la máquina expendedora de boletos, porque eso es muy bueno y no solamente para nosotros. Y lo dice la ley, lo dice la ley; cortar y vender boletos a nosotros nos distrae del manejo y no digo si tenemos la recaudación en mano, que nos expone a la delincuencia también, como nos ha pasado.

Entonces hoy todavía en la Ciudad de Corrientes hay unidades que no tienen máquinas expendedoras de boletos y que los compañeros cortan y venden boletos, teniendo la recaudación encima, lo que conlleva toda esas situaciones no solamente irregulares sino de gravedad, porque tenemos la recaudación encima y ustedes saben bien que somos blanco de la delincuencia y eso, bueno... Nos trajo en el año 2007 un compañero con cinco tiros que salvó su vida de milagro.

Entonces es importante que entre todos, no solamente –como decía hoy el concejal- nos juntemos acá por un incremento del boleto sino para mejorar el sistema de transporte. Nosotros nos ponemos a disposición, nosotros les agradecemos la posibilidad que les dan a los trabajadores de poder expresarnos, de poder decirles que no queremos que siga siendo la guerra de pobres contra pobres, queremos dar un buen servicio y queremos tener las condiciones adecuadas, pero para eso, por favor les pedimos que tomen en cuenta todo lo que nosotros venimos reclamando y que no es solamente para los compañeros, es también para brindar un servicio para las necesidades de la gente y el público usuario. Cuanto más y mejor servicio, lógicamente mejor mano de obra, más compañeros vamos a tener.

Nosotros sabemos específicamente en qué lugares faltan agregar más unidades. Sabemos en dónde sufre más la gente, porque somos -vuelvo a repetir- los primeros que nos levantamos y los últimos que nos acostamos, así que yo les agradezco esta posibilidad que nos han dado, celebro esto y ojalá lo sigamos haciendo. Yo sé que hay concejales que tienen la potestad también o tienen la responsabilidad de hoy hablar sobre este tema del transporte, que tenemos la Comisión Asesora Mixta que es una herramienta importantísima si la sabemos utilizar, pero creo y celebro y ojalá Dios quiera y la Virgen que nos podamos volver a juntar no solamente para un nuevo aumento de tarifas sino también para ver de qué forma nosotros colaboramos y mejoramos el servicio a la gente y sobre todo, humildemente lo único que queremos como trabajadores es cobrar lo que nos merecemos por ley.

No queremos que la empresa nos regale nada, no queremos absolutamente nada que no esté conforme a Derecho. Nosotros queremos que nuestros salarios que los marcan la paritaria a nivel nacional, nuestros compañeros del Consejo Directivo a nivel nacional, los podamos hacer respetar acá. Y creo que hoy los empresarios –sobre todos los empresarios- estén a la altura de las circunstancias para que paguen lo que corresponde y para que nosotros cobremos nuestros salarios como corresponde, y podamos seguir trabajando en la mejor forma.

Ahora, yo les voy a aclarar algo porque sinceramente nosotros no tenemos mucho tiempo más de espera con el tema de los sanitarios si nosotros no tenemos colocados los sanitarios, lamentablemente vamos a empezar a tomar medidas porque no podemos seguir de esta forma. O sea yo no puedo esperar de nuevo a que haya otro incremento de tarifas para venir a denunciar de nuevo que no tenemos los sanitarios o también las garitas para la gente, porque es la verdad: a nosotros nos duele sobremanera cuando hay una inclemencia de tiempo, no solamente que haya mal tiempo sino también mucho calor y la gente no tiene un lugar dónde guarecerse. O sea es algo que hoy tenemos que ver. Y muchas de las paradas, o la indicación de las paradas, las colocamos con mis compañeros, salimos con mis compañeros en una camioneta a colocar las señalizaciones ¿para qué? Para que la gente sepa dónde esperar,



porque es lógico, todos quieren que paremos en todos lados pero (así) no llegamos más tampoco. Esa es la verdad.

Ustedes saben bien que las paradas se dan cada dos cuadras y es donde nosotros necesitamos señalizarlas, para que la gente también sepa dónde van a esperar.

Entonces eso queremos decirles, es importante que todas las paradas estén señalizadas, sobre todo en los barrios, porque o sino nos obligan nosotros a parar en todas las cuadras, no sabemos –como decía acá la señora- no sabemos dónde nosotros tenemos que parar, eso trae confusión a la gente y después es lógico, todos quieren que paremos en todas las cuadras pero eso es imposible porque o sino no llegamos nunca.

Entonces creo que más o menos ya les di un paneo de la situación, esperemos que entre todos comencemos a tener un mejor servicio público, y bueno, (palabra inaudible) y ojalá que Dios quiera y la Virgen, con el nuevo proceso de licitación veamos qué empresas cumplen y qué empresas no cumplen, porque darle de nuevo diez años a todas las empresas que vienen incumpliendo, a nosotros sinceramente... porque seguimos despotricando por la posibilidad de que los compañeros cobren en tiempo y forma.

Muchas gracias.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Tiene la palabra el concejal Calvano.

**SR. CALVANO.**- Gracias señor presidente. Primero que nada, felicito a Suárez por la participación en esta instancia; adhiero porque lo que ha planteado se vio de manera recurrente por los distintos sectores: por los usuarios, por los concejales y en este caso por el representante del gremio.

Primero una salvedad que me parece oportuno hacerla, en virtud de que él es el secretario General de la UTA y dice que están trabajando en las distintas capacitaciones. Primero que no es algo de hoy –digamos- creo que tienen que trabajarlo también ustedes y no lo digo por mí –porque yo no tengo problemas- es por la forma de referirse que tienen algunos compañeros de ustedes que están...

**SR. SUÁREZ.**- Bueno, ahora ya empezamos...

-Hablan varios a la vez.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- No dialoguen.

-Suena el timbre del orden.

**SR. SUÁREZ.**- Si empezamos con esto y con lo otro...

**SR. CALVANO.**- Yo no tengo ningún problema, yo a los muchachos los escucho...

**SR. SUÁREZ.**- Después nos va a encontrar a todos juntos y podemos pensar en Corrientes y que Corrientes sea parte del País y no una República aparte como es muchas veces, como ahora.

**SR. CALVANO.**- Dejame que termine el planteo, después vos hacé lo que quieras con el planteo. No es por mí, es por las colegas mujeres que tuvieron que soportar algunos comentarios ahí atrás, de ustedes.

**SR. SUÁREZ.**- Soy te soy sincero, yo estaba acá adentro y no escuché. Hace poquitos días estaba el tema de la violencia de género y entonces si hubo algo que hizo algún compañero, yo les pido mil disculpas a través de ellos.



Después vamos a buscar la dirección y mandar un ramo de flores, pero lo que queremos es seguir para adelante porque si volvemos para atrás...

**SR. CALVANO.-** Vamos para adelante entonces.

Mi pregunta concreta y no la respondiste Rubén, era con respecto a los baños, porque acá se volvió un dime y diretes, algunos plantearon que no habían baños en las cabeceras conforme con la Ordenanza del 2010, conforme con el convenio colectivo de ustedes, y el sector del transporte dijo que habían.

Quedó más que claro que no había baños en las cabeceras, quedó más que claro porque comparto la Comisión Mixta contigo, y te había escuchado plantearlo en cada oportunidad.

Veo que aquí, ustedes como gremio también...

**SR. SUÁREZ.-** Yo voy a contar algo de cómo nosotros tenemos que resolver ese problema, pero hay que poner más unidades porque ¿la empresa qué busca? La empresa busca recursos, la empresa ve un colectivo con una animosidad de ganancia y está bien. Hacen un servicio público, supuestamente lo tienen que hacer de la mejor forma.

Ahora, nosotros sinceramente muchas veces o la mayoría de las veces estamos siendo explotados por esto. Y les explico por qué: porque nosotros tenemos lugares donde no tenemos cabeceras, estamos trabajando para que de una vez por todas... ¿Entonces por qué pasa? La gente se baja y se suben otros que vienen al centro, entonces ¿Dónde por ejemplo es la cabecera del 108? ¿Dónde por ejemplo es la cabecera del 104? No tenemos un lugar físico o un lugar donde nosotros lleguemos y digamos “acá terminamos y volvemos a recomponer el servicio para el centro nuevamente”.

Entonces en esos lugares, sobre todo en los barrios, fijate donde va el 110, en el Barrio Ponce –o el Barrio Néstor Kirchner- no tenemos lugar físico donde ir a un baño, no tenemos una cabecera salvo el puerto. Ahora yo te pregunto bien, vos te vas al puerto, pegás toda la vuelta ¿y sabés cuánto te demorás? Dos horas mínimo. Y si venís atrasado con la gente encima ¿cómo hacés? “Esperá que me voy al baño” ¿Entendés?

Entonces eso es lo que nosotros pedimos humanamente que tengan en cuenta también, somos seres humanos. Ahora, cuando nosotros tomamos alguna determinación con una medida de fuerza porque están violentando nuestros derechos, lo primero que (dicen) es que somos los malos de la película, pero en realidad ¿hace cuánto que venimos denunciando?

**SR. CALVANO.-** Bueno, a eso iba ¿hace cuánto vienen planteando?

**SR. SUÁREZ.-** Entonces cuando nosotros la semana que viene empecemos con un plan de lucha para que nos puedan instalar –o la Municipalidad o la empresa los baños- vamos a ser los malos nosotros, pero es la verdad, o sea nosotros no tenemos más hilo en el carretel.

Nosotros queremos venir por las buenas, en la forma del diálogo para evitar un conflicto, para evitar exponernos también nosotros con la gente porque la gente se va a enojar con nosotros, pero es una necesidad imprescindible esa. Y después otra de las cosas es que las empresas –vuelvo a repetir- cumplan en forma mensual salarialmente, porque para eso también las empresas tienen subsidios. Si bien no tienen todos los subsidios como en la Ciudad de Buenos Aires, tienen subsidios que son acompañados con la carga salarial nuestra.

Y hay que decir otra cosa: nosotros con el gremio fuimos a presionar para que el Estado Nacional no nos deje sin subsidios al interior, porque o sino no íbamos a estar hoy acá

debatir una tarifa de cinco o seis pesos (\$5 ó \$6) sino que íbamos a estar debatiendo una tarifa de diez pesos (\$10) ¿Quién te va a pagar diez pesos (\$10) un colectivo? Ahora, eso nos va a perjudicar a nosotros, porque la gente cuando no pueda viajar va a ser menos mano de obra.

Ahora, yo no veo que nadie le diga a la gente la verdad de las cosas. Nosotros tenemos que manejarnos sinceramente para mejorar los resultados y para buscar el objetivo. Entonces no hay que hacer demagogia con esto del boleto, hay que decirle la verdad a la gente.

Eso es lo que tenemos que hacer, ponernos la mano en el corazón y decirle la verdad a la gente. Pero para eso también hay que buscar un servicio público donde la gente se vuelva al colectivo nuevamente, porque si vos no sabés a qué hora vas a llegar, y es lógico, vas a agarrar tu motito, vas a agarrar tu auto porque vos querés llegar en tiempo y forma, tal vez por tu presentismo o por no poder...

**SR. CALVANO.-** Estamos de acuerdo Rubén, mi pregunta es: ¿hace cuántos años que venís con esto de los baños de cabecera?, ¿y qué respuesta te dieron del Ejecutivo?

**SR. SUÁREZ.-** Hace rato, cuando entramos con la denuncia en la Subsecretaría de Trabajo, pero eso yo no tendría que traer acá, el orden del contrato en ese aspecto, cuando implementan el convenio colectivo, vos sabés que, administrativamente, lamentablemente, tenemos que ir a la Subsecretaría de Trabajo, no sé si te acordás que el Ministerio de Trabajo de la Nación les delegó a las provincias el poder de contralor, ¿sabés como estamos?, en el horno, porque muchas, muchas empresas son amigos de los funcionarios de turno, ¿y sabés qué?: no toman en cuenta los reclamos nuestros y cuando hacemos una medida, los malos somos nosotros, ¿entendés?, pero ojalá, ojalá cambiemos la forma de pensar.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).-** Tiene la palabra el concejal Payes.

-Hablan varios concejales a la vez.

**SR. PAYES.-** Señor Suárez: usted expresó claramente, que hay líneas que no tienen máquinas expendedoras y en realidad, la pregunta que le quería hacer, me gustaría, si nos puede acercar algún documento o texto escrito para anexar al expediente antes de tratarlo en la segunda lectura; con respecto al tema de las máquinas expendedoras, si me puede indicar ¿cuáles son las líneas a las que les falta máquinas expendedoras? y también expresó que usted sabe cuáles son las líneas a las que les haría falta, también me gustaría que nos diga ¿cuáles son esas líneas? y por supuesto, en ese mismo documento, si nos puede acercar también los baños de cabecera a los que les hace falta, cuáles son las líneas. Si puede ser esto antes del tratamiento.

-El concejal Payes dialoga con el señor Suárez.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).-** Tiene que ser lo antes posible para anexar a la Versión Taquigráfica.

**SR. SUÁREZ.-** Bueno. Hay recorridos, sobre todo, los que salen de la órbita del casco municipal, por ejemplo, Riachuelo, están haciendo el servicio de la ciudad pero se van gente a Riachuelo, por ejemplo el 101, el 103, que no tienen, por ejemplo, otro es el que va a San Luis, tampoco tiene máquinas expendedoras y se meten dentro de la ciudad.

Entonces, ¿qué pasa?, la gente de ahí, te soy sincero, está a la “buena de Dios”, porque están dentro de la ciudad pero se van a otra localidad, entonces, cortan boleto, con los riesgos que eso lleva, y después, fijate, por ahí, hoy tuvimos la exposición de una persona que dijo que por ejemplo, no pagó el boleto y a nosotros eso nos trae problemas porque sube el inspector, ¿y a quién le hace cargo?, a nosotros; después nosotros tenemos que pedir en la empresa que no suspendan al compañero, eso y un montón de situaciones más; ahora lo escuchó, me gusta porque lo escuchó acá de la boca de la gente muchas veces que no tiene boleto, pero no es culpa nuestra, pero como hacés cuando te suben tres, encima te digo más, no tenemos educación para cola, o sea, vos estás subiendo al colectivo y se te abarrotan treinta, cuarenta personas, es imposible, no te podés pelear con toda la gente a ver si tiene o no boleto, ese es un trabajo del inspector, entonces, son situaciones que se dan muchas veces porque no coordinamos la forma, de qué forma vamos a viajar, de qué forma nosotros podemos hacer nuestro trabajo como corresponde, ¿no es cierto?

Y en los lugares donde nosotros vemos que hacen falta más unidades, es en la periferia porque la gente está más alejada de la ciudad; vos te vas, por ejemplo, a la Avenida Independencia y tenés servicio cada dos o tres minutos porque es la verdad, ahora, vos te vas, por ejemplo, al Barrio Esperanza y no sé a qué hora vas a llegar, porque tenés cuatro colectivos y es difícil trasladar a toda la gente del Barrio Esperanza con sus cuatro colectivos.

Entonces, hay que poner un servicio con un horario y que la gente sepa que verdaderamente va a venir el colectivo a esa hora, pero para eso también hay que reorganizar el tránsito en la ciudad; sé que hay muchos intereses encontrados, pero por lo menos hay que tener una arteria que baje, otra que sube, una arteria que vaya para allá y otra para el otro lado, para por lo menos reorganizar el tránsito y que nosotros podamos llegar en tiempo y forma a los lugares de destino; uno es el Barrio Esperanza, después tenés, la compañía de acá de la CGT, que vos sabés, es cierto, se entregó viviendas, nosotros fuimos gestores en ese momento y vos sabés, creo que lo más lindo es entregar la casa a un compañero, que hoy la gente tenga un techo propio, eso es lo más lindo que nos pudo pasar.

Ahora, hay que poner en condiciones también el barrio, nosotros hablamos con el intendente, él nos prometió que iba a enripiar, por lo menos para que entre el colectivo, dimos una opción inclusive para que venga otro servicio por la ruta y entre, para que la gente tenga dos posibilidades, en vez de que vaya por Independencia, que vaya por Centenario, entonces, que la gente tenga opciones de viaje, tenga mejor servicio y más colectivos.

Otro es, por ejemplo el 109, es cierto, son pocas unidades y la idea es, ojalá podamos llegar a Santa Ana porque hoy estamos bajando a mitad de camino a toda la gente y así como llegamos a Riachuelo, ¿por qué no podemos llegar a Santa Ana?, ahora, que los colectivos también estén en condiciones, que no pongan más las boleteras, que pongan máquinas expendedoras, porque inclusive, cuando uno a la noche termina el turno, piden un reporte total de la cantidad de boletos que nosotros cortamos, si es escolar, si es plano, o sea, la Municipalidad hace un control perfecto, porque ahí es donde por ahí se produce...

-Interrumpen la alocución del señor Suárez.

**SR. SUÁREZ.-** El 101 que va a San Cayetano y el que va a Riachuelo no tienen máquinas, San Antonio tampoco.

Otro de los lugares que nosotros vemos que se va a necesitar mayor frecuencia, sobre todo si ahora se va a hacer la mega ciudad que se está pretendiendo, es por la Avenida Maipú, ahí hay mucha gente, sobre todo en el Barrio Mil Viviendas, o sea, son lugares donde, lo dice la palabra, viviendas, hay mucha gente, mucho conglomerado y ahí es donde nosotros nos falta el servicio, sinceramente, pero también falta porque hoy si vos le ponés veinte unidades a cada ramal tampoco sirve porque nos quedamos todos estancados, eso también hay que tener en cuenta.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Tiene la palabra el concejal López Desimoni.

**SR. LÓPEZ DESIMONI.**- Iba a coincidir con él, hay varias cosas que hemos discutido acá tantas veces, que parece una película de Space; baños, garita, todo eso y desde los tiempos que estaba en la Subsecretaría de Trabajo, las boleteras.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Tiene la palabra el concejal Romero.

**SR. ROMERO.**- Es lamentable que estemos a esta altura sin poder responder creativamente y en tiempo real a la demanda justa de los trabajadores del tema de los baños en cada cabecera y esto es como dice, bueno, la película de Space, pero alguna vez hay que cambiar la película; digamos, lo que quiero proponer es lo siguiente: porque acá hay que asumir responsabilidades, efectivamente tiene razón el señor Suárez, cuando dice que este es un problema que podría resolverse sobre la base de la autoridad de aplicación de las leyes laborales, intimando a los empresarios a cumplir lo que no cumplen, no es menos cierto que hay una ordenanza que establece específicamente y ya estamos hablando de otro orden de responsabilidad, con la responsabilidad Municipal -tiene ahí el secretario de Transporte, la mención, en un power point, la mención de la ordenanza específica, que no se está cumpliendo, que es del año 2010.

Ahora más allá de esto, que es diagnóstico -digamos-, lo concreto es que; como usted sabe señor Suárez, se ha aprobado un Pliego de Licitación, que tiene algunos problemas, que seguramente va a tener que ser modificado en su redacción, o buscarse alguno.

Yo tengo para mí que nos hemos olvidado de consagrar específicamente la obligación a los concesionarios, de los baños en cada cabecera de las líneas. No sé si usted ha repasado el Pliego que se ha aprobado, y me puede responder por sí o por no, si eso ha sido contemplado o no; pero tengo para mí que nos hemos olvidado, no sé si está al tanto.

**SR. SUÁREZ.**- Si, se olvidaron.

**SR. ROMERO.**- Bueno, perfecto.

**SR. SUÁREZ.**- Se olvidaron de eso y de un par de cosas más.

**SR. ROMERO.**- De cualquier manera este tema tiene por lo menos dos soluciones; una solución es la interpretación armónica de las normas, porque se mantiene vigente la ordenanza esta, la del año 2010, que establece la obligación al Municipio de hacer cumplir eso.

Mucho mejor sería que asumamos todos, el compromiso de establecer con claridad, la necesidad del cumplimiento de esa ordenanza, y de esa exigencia específica en el Pliego de Licitación que tiene que ser realizado.

Entonces yo le pido a usted, que como esto ha sido el centro, o uno de los centro de reclamos -digamos- de su participación, es que nos ayude a hacerle entender al oficialismo que

hay que modificar ese Pliego, esa ordenanza, que hay que emprolijar todo lo que es necesario emprolijar.

Y que pongamos como exigencia, esto de los baños en cada cabecera, concretamente se lo planteo; que usted tome a su cargo la gestión amable con el oficialismo, con el Departamento Ejecutivo y con los concejales del oficialismo municipal.

Para consagrar como exigencia, en cabeza de los empresarios la colocación de baños en los Pliegos de la nueva Licitación.

Nada más señor.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Tiene la palabra el concejal Payes.

**SR. PAYES.**- Si gracias señor presidente: bueno le agradezco al concejal que me antecedió en la palabra, volver a repetir lo dije hace un instante, que es justamente, solicitándole que por escrito nos presente los tres ítems que acabamos de hablar.

Me gustaría ver en el futuro, cuando se trate de algún Pliego de Licitación, en el despacho de minoría, como resultó el Pliego de Transporte, consagradas las cosas que realmente que ellos están reclamando hoy ya el diario del lunes -digamos- posterior.

Dialogan el concejal Payes y el concejal Romero.  
-El concejal Payes responde.

**SR. PAYES.**- Justamente le estoy diciendo al señor Suarez, que traiga por escrito, entonces nosotros donde debe ser, en la comisión, con el debate y con las cartas sobre la mesa, que es resultado de la Versión Taquigráfica.

Podemos hacer introducir los cambios y las incorporaciones, que varios de los expositores de esta Audiencia vieron con agrado, cuando solicitamos a través de estas ordenanzas, para que se aplique los incrementos de boletos, algunas otras consideraciones que deben cumplirse previas.

Entonces me parece que es importante, pero también es importante, escuchar a la oposición o a los concejales que hacen de la oposición, cuales son las alternativas, y hacerlo bien esto. No estar reclamando cosas que ni ellos mismos pudieron cumplir.

Nada más.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Por una cuestión de tiempo, lo voy a invitar al señor Correa, Omar que también es representante de la UTA.

**SR. SUÁREZ.**- Si me permite señor presidente ya, teniendo la posibilidad que me van a dar los concejales, vamos a exponer un poquito más algo, porque nosotros no nos olvidamos de las cosas, porque los trabajadores no se olvidan de las cosas.

Nosotros cuando se prorrogó hace cinco años atrás, lo único que le habíamos pedido era, que las empresas cumplan.

Por lo menos es nuestra obligación como representante gremial; que cumplan con nosotros como tiene que ser, ahora -es lo único que le pedíamos- hay empresas que siguen incumpliendo, violando los nuestro Convenios Colectivos.

Hay empresa que nosotros las hemos denunciado hasta en el Ministerio de...no nos quedó otra alternativa, le soy sincero, esperamos mucho tiempo para ver si la empresa recapacitaba, pero lamentablemente no lo hizo y muy posiblemente les suspendan los subsidios.



Ahora volver a darle a esas empresas, irregulares, incumplidoras, la posibilidad de que sigan explotando el servicio, creo que va a ser lo peor que nos pueda pasar, por lo menos a nosotros como trabajadores.

Nosotros estamos cansados que el sector empresario, o una parte del sector empresario, sigan incumpliendo con nosotros. Porque eso a nosotros nos origina muchísimos problemas, desde que mis compañeros no pueden hacer frente a sus obligaciones, hasta después los problemas que nos traen los conflictos gremiales, que a nosotros por ahí nos obligan a parar los servicios y pelearnos con todo el público usuario.

Así que eso también; si nos permiten, también lo vamos a poner ahí, para que se tenga en cuenta, porque hoy creo que le van a dar una sumatoria de puntos a algunas empresas por el hecho de estar dentro o cumpliendo el servicio.

Pero también que se le descuenten puntos a aquellas empresas, que la verdad viven violentando y viven incumpliendo con nosotros.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Tiene la palabra el concejal Calvano.

Luego invitamos al señor Correa.

**SR. CALVANO.**- Gracias: solo una aclaración a Suárez, que así como el planteo, nos hacemos cargo cada uno aquí de lo que le corresponde, todos tenemos responsabilidades de distintos niveles.

Lo que el plantea, también lo hemos planteado nosotros, el tema de cómo se asigna la puntuación y como se mide la eficiencia o no, o el cumplimiento de las empresas.

Él lo plantea desde su rol de secretario gremial del la Unión Tranviarios Automotor -perdón secretario general- se que esta por ahí el secretario gremial.

También hay planteos de los usuarios con respecto a los cumplimientos; y son cumplimientos de ordenanzas señor presidente, a nosotros los que nos compete son las ordenanzas que hemos sancionados, que ha sancionado este Cuerpo y que no se cumplen.

Y esos cumplimientos parecen que caen en saco roto, como lo viene planteando Suárez, ¿cuántas veces ya te escuche Suárez? -discúlpame- entre acá y la Comisión Mixta, plantear lo mismo. Como dice López Desimoni *"parece una película que siempre se repite"* y lo mismo con respecto al usuario.

En síntesis no hay cumplimiento con determinados actores del sistema de transporte y la solución parece ser -según algún concejal colega- que nos manden notas y demás, cuando acá esta el secretario del aérea que es el que tiene que hacer cumplir.

Simplemente debería tomar nota, salir de acá con un poquito más de responsabilidad, hacer cumplir su ordenanza del año cabecera, la ordenanza que aplica a los usuarios refugios, garitas, señalización, y todo lo que ya estamos cansados de escuchar y de repetir.

Y tener en cuenta a la hora de concesionar esto; estos cumplimientos, no solo darle por antigüedad al que ya esta hay que darles más puntos por estar, ¡no! ¿En qué condición está?, ¿cumple con los trabajadores?, ¿cumple con los usuarios?, ¿cumple con el servicio?

Creo que ahí está el eje central de esto, y coincido Suárez con prácticamente todo lo que dijiste, así que me parece que aquí hay sectores que han sido desoídos...

-Dialoga el señor Suárez con el concejal Calvano.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Perdón concejal ya está.



**SR. SUÁREZ.-** Nosotros le pasamos al subsecretario de transporte, le pasamos, le identificamos a las empresas, y te digo más -y no es el ámbito- pero por ejemplo esas dos empresas hace cinco meses no nos pagan la obra social, ni la cuota sindical.

La cuota sindical nosotros no estamos reclamando por los compañeros y no nos vamos a fundir por eso anqué no tengamos más cuotas.

Pero la obra social es destinada a la salud de la gente, hasta en eso pone en riesgo la salud de la gente.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).-** Señor Larrea tiene un minuto.

**SR. LARREA.-** Creo que ya he fijado mi postura con respeto al tema de sanitarios, que es la postura del Ejecutivo; y lo digo claramente, no es una responsabilidad del Ejecutivo la implantación de los sanitarios dentro de la ciudad y hay organismos competentes, adecuados, organismos de aplicación adecuada, que tienen que hacer cumplir a las empresas con esa carga que está vinculado a un Convenio Colectivo de Trabajo, que está vinculado a un Decreto de Higiene y Seguridad Industrial.

Es decir, yo no estoy de acuerdo ni siquiera que se ponga en los Pliegos de Licitación, porque me parece que hay mecanismos adecuados que se tienen que hacer cumplir a través de la Subsecretaría de Trabajo.

Yo creo que tiene que hacerse a través del organismo pertinente.

-Dialogan varios concejales.

**SR. LARREA.-** No, no, yo creo que no tiene que ser así, es decir ¿porque tiene que ser atribución del Ejecutivo poner baños en las cabeceras?

-Dialogan varios concejales.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).-** No dialoguen. Señor Larrea ya está la aclaración pertinente.

Tiene la palabra el señor Suárez.

**SR. SUÁREZ.-** Nosotros creo que a esta altura de la vida, no somos ignorantes, sabemos nuestro convenio, sabemos la Ley de Contrato de Trabajo, si algo nos falta nos asesoramos, porque por eso -gracias a Dios y la Virgen de Itatí- tenemos la forma de tener nuestros asesores; y le voy a decir algo.

Cuando se violentan los derechos de los trabajadores, no hay paz social que aguante, o sea nosotros nos venimos controlando para no hacer una medida de fuerza que afecte al público usuario, o sea, estamos tratando en el ara de la buena fe, de traer nuestro reclamo y que bueno, sea analizado y ver de qué forma lo podemos solucionar.

Ahora y bueno, lamentablemente, nosotros sabemos que si no nos ponen los baños y pongo la fecha y todo, les voy a dar treinta (30) días para terminar los baños en cada cabecera, porque sino nosotros a partir del día treinta (30) desde hoy, nosotros vamos a empezar a realizar medidas legítimas de acción directa como corresponde, para la instalación de los baños; porque es algo que venimos reclamando hace mucho y más allá se expongan o no se expongan los pliegos, ya directamente nosotros vamos a poner una fecha, para que ustedes como representantes sepan porqué, nosotros vamos a empezar a ejercer, lamentablemente,

nuestro derecho legítimo a que se nos den las garantías, por lo menos, de seguridad e higiene en el transporte.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Muchas gracias señor Suárez.

-Aplausos.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Tiene la palabra el concejal Payes.

**SR. PAYES.**- Me parece muy importante y ojala las empresas escuchen el reclamo y si no las medidas de fuerzas, creo que son las herramientas que tienen para llevar adelante y hacer cumplir los derechos que les corresponden y cuenten conmigo para todo lo que fuera necesario.

Simplemente una recomendación, cuando se produzca la medida de fuerza, porque ayer vivimos una medida de fuerza, lo ideal sería, que por ejemplo, que como a modo de protesta, trasladen a la gente gratuitamente y no les dejen sin la posibilidad de trasladarse a los trabajos, a las escuelas, a los jardines.

Entonces, una medida de protesta que yo compartiría, como mucha gente, es que trasladen a la gente gratuitamente, es una medida de protesta contra la patronal.

Nada más, muchas gracias. Gracias, señor presidente.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Sobre el tema de la protesta en sí, ya la hizo el señor Suárez. Continuamos con la Audiencia. Convocamos al señor Correa, DNI Nº 11.718.369. Por favor.

-Hablan varios a la vez.

-Ingresa el señor Correa, Omar y ocupa una banca.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Señor correa tiene la palabra. Adelante.

**SR. CORREA.**- Como primera medida, quiero pedirle disculpas, al concejal Romero, porque a veces la pasión gremial que uno tiene, obnubila la opinión, por eso es que discutimos.

Primero que nada les digo que yo no soy político, yo simplemente sé cuales son los derechos de los trabajadores al volante, yo no me voy a retrotraer mucho, simplemente voy a bajar hasta el año 2001-2002, en el cual lamentablemente, nosotros los chóferes, siempre hemos quedado marginados en nuestro salario, porque lamentablemente, en la Provincia de Corrientes nunca tuvo el alcance que realmente se merecían los chóferes, más allá que en la Carta Orgánica Nacional dice: que igual trabajo, igual remuneración.

Pero lamentablemente, nosotros los chóferes, desde el año 1991 no hemos tenido ni un solo aumento, hasta el año 2003, perdón, septiembre del 2003, después del 2003, recién empezamos a recuperar nuestro salario y allá por el 2007, más allá que hubo el decreto de higiene y seguridad que recién lo estaban hablando los concejales, es el decreto de higiene y seguridad que establece, que nosotros no debemos cortar más boletos, en las cabeceras tenemos tener los sanitarios como corresponde, más allá que es un área de la subsecretaría de trabajo, bien lo decía hoy un concejal, es un área que lo tiene que manejar la subsecretaría de trabajo, pero lamentablemente los sanitarios se han fabricado, aquí, en el baño del Puerto, con el tiempo los que trabajan ahí fueron recuperando esos sanitarios y nos quedamos nosotros, para las 22 horas se cierran esos sanitarios y nos quedamos nosotros sin poder ocuparlos más.

Bien decía Suárez hoy, hay otras líneas, otros ramales, que tampoco tienen los sanitarios y lamentablemente eso produce un gran problema de estrés y de salud en el conductor de colectivos.

Yo quiero ser breve concejal, pero nosotros queremos aprovechar la oportunidad, que si llega a haber algún aumento tarifario, que se tenga en cuenta los sanitarios a través de la Municipalidad, nosotros vamos a colaborar en todo lo posible, para que verdaderamente nosotros podamos tener en todos los lugares, en las cabeceras de los distintos ramales, los sanitarios, no me quiero extender mucho porque en realidad, Suárez ya ha dicho todo lo que nosotros hemos planificado, no sé si quieren, yo espero alguna pregunta.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Tiene la palabra el concejal Salinas.

**SR. SALINAS.**- Señor Correa y también señor Suárez, cualquiera de los dos puede contestar, ya en esta Audiencia y en la anterior Audiencia, además de quejarse del servicio en sí, que prestan las empresas; las personas que han participado, también se han quejado muchas veces, de o la falta de colaboración, o del maltrato o de provocar rencillas muchas veces de los trabajadores del volante, los chóferes.

Lo que quiero saber, es si ¿ustedes reciben estas denuncias? si ¿están al tanto? si ¿transmiten estas quejas a sus compañeros a sus bases? y en todo caso, ¿qué hace el gremio para modificar este tipo de conductas?, porque yo también soy vecino, recibo queja de mis vecinos, de mis hijos que son estudiantes y que ocupan el colectivo y tenemos realmente muchas falencias en cuanto a eso.

**SR. CORREA.**- Sí bueno, todos estos reclamos nosotros lo hacemos a través del Cuerpo de Delegados que es propicio a estos reclamos, el cual muchas veces bajan ellos personalmente o en su defecto el Secretario Gremial, ante las autoridades de la empresa, en este caso, sería la parte de recursos humanos y ahí lógicamente debatimos la situación, de no ponernos de acuerdo lo hacemos a través de la Subsecretaría de Trabajo y quedamos liberadas las partes, ahí, digamos, a una conciliación.

**SR. SUÁREZ.**- Creo entender, que era por las quejas de los usuarios; en cuanto al maltrato del chofer hacia el usuario, bueno, nosotros ahí, hoy por eso en mi exposición, les expliqué lo que es estar ocho horas y muchas veces cuando el colectivo se atrasa, nosotros ocho horas estamos recibiendo quejas.

O sea, es muy difícil que un ser humano reciba, ustedes vieron como debatieron acá, en forma acalorada, lo que es recibir ocho horas quejas constantes de la gente, por eso es que nosotros, hoy habíamos mencionado una Escuela de Capacitación, para ver de que forma nosotros también, jerarquizamos nuestra actividad y dar un mejor trato a la gente, pero obviamente, eso también tenemos que construir entre todos, para que nosotros podamos hacer nuestro trabajo en tiempo y forma; porque la verdad, es que sino, se originan muchísimos problemas y nosotros somos la primer cara visible de la empresa, el usuario cuando se enoja, por ahí no es con el funcionario de turno, es con nosotros, entonces, en eso estamos trabajando con el gremio en una escuela de capacitación.

Nosotros hace poco, creamos especialmente unos policonsultorios y vamos a tener personal, que le asistan a los compañeros sobre todo por problema de estrés y por los nervios que nos origina estar, tantas horas en el colectivo. Eso es todo.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Muchas gracias. Gracias, señor Correa.

Convocamos al señor Salinas, Dario, ausente a la señora Rivarola Meza, ausente; a la señora Tognola, Ileana, ausente; al señor González cabañas Francisco, ausente

Convocamos al señor Castello, José Manuel, DNI N° 16.928.075.

-Ingresa el señor Castello, José Manuel y ocupa una banca.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Adelante señor Castello.

**SR. CASTELLO.**- Bueno, muchas gracias, bien, antes que nada creo que hablo por la gente que está al fondo y también por las dos bancadas, en este horario en que tal vez estamos más preocupados por lo que vamos a encontrar para comer, razón por la cual voy a ser muy breve. Confieso que cambie mi speech, lo que tenía preparado -que de hecho era una investigación realizada por la Fundación Prometeo- en función de lo que vivimos hace un par de horas, que realmente resulta preocupante, tratándose de una institución democrática, como lo es este Concejo.

Lo que sí, si bien no voy a poner a disposición la encuesta que era sobre la percepción que tienen los sectores menos favorecidos con respecto al servicio del transporte público, si nos ponemos a disposición, entendiendo que hay una ordenanza que habla de hacer una serie de mediciones a través de encuestas, y colocamos nuestra fuerza de trabajo conformada enteramente por voluntarios, razón por la cual no generaría ningún tipo de costo en el erario público, colocamos -insisto- a disposición para realizar las encuestas que se consideren pertinentes.

Traje esta pequeña impresión y me gustaría ir al punto, y es: pertenezco a un club muy exclusivo y este es mi carnet de pertenencia.

-Exhibe ostensiblemente dicho carnet, que en realidad es una tarjeta Tarjebus del transporte urbano de pasajeros.

Soy una de las tantas personas que a la mañana temprano está esperando a que aparezca el colectivo y créame que hay momentos, y lo digo con el debido respeto por el señor gerente, en que nos acordamos del señor Romero y de toda su parentela, cuando hay días en los cuales se nos dificulta, producto de las largas esperas en las que nos vemos sometidos.

He visto que una gran cantidad de expositores han tratado diferentes puntos que yo pensaba tratar, y como verán, los fui tachando, y destaco el valor que tuvieron los jóvenes y las señoras, al hablar en un ámbito que puede resultar potencialmente intimidante, y es lo que a mí me pasaba. A mí me pasaba que, tal vez en un claustro académico uno se siente cómodo, pero venir acá a hablar con los verdaderos detentores del poder, como que generaba cositas. Y esta mañana me dije "idiota", sí, como ustedes lo escuchan: "idiota".

Para los griegos, pueblo en el cual nació la democracia, el idiota era aquella persona que no participaba de la vida pública y que se concentraba exclusivamente en su actividad privada, y eran idiotas porque no sabían valorar la importancia que tiene lo público en lo privado. Es muy difícil que yo pueda considerar una actividad privada mía, como mía sola, sin que de alguna forma incida -lógicamente- lo público.

Insisto, esa fue una mera descripción y para procurar ser un poquito menos idiota y sobre todo que no me tomen de idiota, les quiero contar que soy un defensor de lo público, me formé en la escuela pública, concurro hasta el día de hoy al hospital público y hace más de cincuenta

años que me transporto en el servicio público, y como sé que mi tiempo es breve y me preocupó mucho ese conato de violencia que se vio acá, les quiero comentar –por eso decía que cambié lo que iba a decir- cómo era hace cincuenta años el servicio público.

Para comenzar, tal vez algún memorioso, quizás el señor que veo que militamos en la misma generación, les puedo decir cuando la calle Santa Fe corría en sentido opuesto o tal vez les pueda decir cuando el colectivo de las 300 viviendas, el número 6, bordeaba precisamente porque después era el monte donde después nos íbamos a cazar. Son muchas cosas las que uno podría llegar a recordar, por ejemplo, cuando no habían puertas traseras, yo recuerdo ser “gurí” cuando aparecieron las primeras y hubo una vez que se pusieron de moda y la alarma en vez de ser un timbre era una señal luminosa que muy pocos podían observar y que, con buen criterio y en beneficios de los choferes, se decidió volver a la señal sonora, dejando de lado la lumínica.

Me gustaría contarles también, la relación que teníamos con los choferes, realmente yo veo acá a algunos de los choferes que me han transportado a lo largo de los años y por los cuales siento el mayor de los aprecio, sí, estoy hablando de vos

-Señala a uno de los presentes.

¿Saben lo que se generaba? Los choferes eran personas y personajes respetados de la sociedad ¿y por qué? Recuerdo una vez la primera “rata” que me mandé de la Escuela de Comercio, el chofer que me llevaba todos los días a las 18:15 horas de la tarde, frenó sin ninguna obligación frente a mi domicilio en calle Gutenberg al 2084 en el barrio Sur y le dijo a mi madre “doña Castello, me parece que su hijo se está yendo con compañía rara”

-Risas de los presentes.

Mansa paliza y tal vez eso tuvo que ver positivamente en que hoy uno sea una persona de bien. Por otra parte, recuerdo al hijo de un chofer de apellido Gómez que era mi compañero en la escuela y a quien envidiábamos porque era el chico que cuando subíamos nos daba la oportunidad de ir sentados al lado donde estaba el cuenta monedas que tenía diferentes valores. Los choferes eran verdaderos personajes integrados a nuestra vida social, una escena de violencia, hubiera sido impensable.

Creo que como corolario, podría presentar al inolvidable Don Quiroz, quien en los años '80 Don Quiroz, un chofer, fue precisamente nombrado “Personaje Correntino del Año” por el servicio que prestaba, en ese momento era parte de la empresa TICSA, pero anteriormente había nacido como tantos otros choferes en el servicio urbano de pasajeros. Ese vínculo que se tenía, es fundamental rescatarlo y recordarlo, porque algo tenían los choferes en claro: era el dueño de la empresa quien firmaba el cheque a fin de mes, pero el vínculo y la razón de ser del servicio, era precisamente el usuario.

En esa época los empresarios eran Manuel Pedebila en la línea 5, en la línea 4 estaban Don Ibarra Romero y no era raro verlo, me refiero a Manuel puntualmente, en el galpón con los fierros, un día te subías al micro y, perdonen el correntinismo, decías “peina, el dueño está manejando el colectivo”.

Entonces todos esos elementos tenían que ver con una cuestión muy puntal, había una situación de competencia y ésta es sumamente saludable para el servicio y quienes salimos

ganando somos nosotros, los usuarios. Ahora, ¿qué pasa cuando no existe competencia? Es posible que haya una acumulación de poder del tipo que sea, que termina actuando en detrimento de la sociedad, Lord Acton decía *“el poder corrompe y el poder absoluto corrompe absolutamente”*.

Yo prefiero expresarlo de una forma más de barrio, yo lo llamo el “síndrome del gordito dueño de la pelota”.

Tal vez les haya pasado algo parecido: nuestro potrero estaba donde ahora está el Colegio Monseñor Robineau, donde estaban los eucaliptus, ahí jugábamos al fútbol con una pelota de plástico y en patas, como correspondía a los chicos de esa edad, de esa época y de ese nivel socio económico y cultural, y resulta ser que había un pibe no muy dotado, un “gordito” –bueno, hoy milito en esa situación así que no hay discriminación- pero el asunto es que no era muy hábil, era medio tronco y un día apareció con la pelota de cuero. A partir de eso, él que era –como muchos de nosotros- el último en ser elegido dadas sus pocas habilidades futbolísticas, quiso cambiar las reglas del juego y dijo “yo soy el dueño de la pelota”, decidiendo “vos, vos y vos” quienes jugaban en su equipo y además, “el capitán va a ser fulano y mengano y zultano”: elegía al capitán del otro equipo, realmente algo muy interesante, porque se desvirtuaba el juego y ¿saben qué? curiosamente, siempre ganaba su equipo. Era una cosa maravillosa. Incluso, aquellos que perdían el partido porque los ponían en inferioridad de condiciones, estaban contentos porque al terminar, los invitaba a tomar “Nesquik”. En realidad en esa época era otro, el Vascolet, pero no quiero delatar la edad.

En la práctica, lo que ocurría era que esas personas que eran invitadas, yo creo que no hay que confundirse: no eran amigos de él, el hecho de que circunstancialmente les fueran funcionales y útiles, era una cosa. Y ¿saben qué? Un día nos cansamos y dijimos “vamos a jugar de acuerdo a las reglas que teníamos antes” pero el gordito saltó y amenazó con llevarse la pelota si no hacíamos lo que él pedía y dejamos que se lleve la pelota, porque para jugar al fútbol se necesita la pelota pero también la gente que tenga ganas de jugar. Y en este caso, para un servicio de transporte público de pasajeros necesitamos, sin dudas, todas las instalaciones, los equipamientos y los vehículos; pero fundamentalmente necesitamos de los usuarios, las personas que con nuestro muy módico 3.75 oblamos regularmente y fíjense, en una ciudad de 300.000.000 estamos acercando nuestro óbolo, al punto de llegar a los 40 millones de pasajeros habían dicho, fíjense la incidencia y el poder que tenemos entre las manos. Ahora, cuando planteaba en la fundación que iba a mencionar estos temas me decían -ché José- ¿y no temes por las situaciones de violencia que ocurrieron en años anteriores? Mi respuesta es no, porque como bien se dijo antes ¿Qué sentido tendría la pela del pobre contra el pobre? por otro lado ¿Por qué no podría uno venir a acá, a esta institución democrática a expresar lo que siente?, hoy y debe coincidir con el señor gerente, él manifestaba que frente al incumplimiento que es reprochable del joven que no pagó, el mencionó que sería un virtual anarquismo, el hecho de ejercer alguna forma de violencia a los que venimos a expresar nuestra forma de opinar, sería fascismo y nuestra sociedad no puede aceptar ese tipo de conducta.

Ya para terminar, me gustaría dejarles una reflexión, es Grecia, en donde nace la democracia y es en Grecia, en un ámbito muy parecido a éste, en el que ocurre esta historia,



no nos reuníamos en concejos deliberantes sino en ágoras, en las cuales el pueblo ejercía en forma directa la democracia y en ese ámbito había, cuento un poquito, perdónenme, me sale el maestro ciruela, en ese ámbito había un señor que era un filósofo y como acostumbraban los griegos se reunían, así como estamos haciendo nosotros, para encontrar soluciones a los problemas de la gente y también había otras personas, particularmente uno; una persona que tenía muy buen dinero, muy buen vestir y esa persona odiaba que el filósofo fuera querido por la gente y el motivo era muy simple, ese hombre buscaba su propio beneficio, mientras que el filósofo planteaba lo poco o lo mucho que sabía para el beneficio de todos.

Y un día este, ustedes los deben conocer, en todos los barrios, en todas las ciudades ocurre eso; es el clásico pícaro que se las sabe todas, que está de vuelta de todo y decía, al filósofo yo lo voy a hacer quedar en evidencia, al filósofo le voy a hacer pasar vergüenza y comenzaba a decir, si le pregunto tal cosa, me va a contestar la otra y si le digo esto me va responder aquello, hasta que un día descubrió cómo lo podía atrapar.

Esperó a que toda la gente estuviera reunida y se acercó y le dijo: filósofo de mi pueblo, tú que todo lo sabes y que todo lo conoces, dime, en mi mano tengo un pajarito, ¿el pajarito está vivo o está muerto? y ustedes, que son ciudadanos inteligentes sabrán adivinado, si decía está muerto, lo largaba a volar y si por el contrario decía, está vivo, lo mataba en su mano; el filósofo lo miro profundamente a los ojos, preguntándose ¿Por qué si es más fácil servir al prójimo, habrá quizás personas que buscan su propio rédito? Y le contestó, en tu mano está la vida o la muerte de ese animal.

Hoy, en nombre de los miles y miles de usuarios del Servicio Público de Pasajeros de la Ciudad de Corrientes, les digo exactamente lo mismo, en sus manos está la vida o la muerte del servicio público.

Muchas gracias.

-Aplausos del público presente.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- ¿Alguna pregunta al señor Castello?

Tiene la palabra el concejal López Desimoni.

**SR. LÓPEZ DESIMONI.**- ¿Quién sería el dueño de la pelota en este caso?

**SR. CASTELLO.**- No sé, usted que es una persona formada, sabe que un eufemismo busca precisamente de ser un tiro por elevación y hablando de eufemismo, podríamos mencionar que el hecho de que se hable de una adecuación, podríamos considerar también que adecuación es un eufemismo, por eso, he contado un historia, el que la sepa leer, por favor, que la lea.

-Aplausos del público presente.

**SR. PRESIDENTE (Laprovitta).**- Muchas gracias a todos los que han participado de esta Audiencia Pública y por el tiempo que han invertido en poder generar sus aportes.

Muchas gracias.

-Es la hora 15 y 40