

HONORABLE CONCEJO DELIBERANTE

DE

OLAVARRÍA

“SESIÓN ESPECIAL”, CONVOCADA POR DECRETO H.C.D. N° 007/19

PRESIDENTE: Dr. BRUNO CENIZO

SECRETARIO: Dr. LEANDRO LANCETA

SEÑORES CONCEJALES PRESENTES

AGUILERA, Federico Luis

ARAMBURU, Germán

ARGUIÑENA, José Luis

AROUXET, María Celeste

ARREGUI, Margarita Irene

CENIZO, Bruno

DE BELLIS, María Victoria

DELÍA, Gabriela Alejandra

ESPINOSA, María Carolina

FAL, Juan Ignacio

FERREIRA, Fermín

GONZÁLEZ, María José

GREGORINI, Mario Alejandro

IGUERATEGUI, Einar

LASTAPE, Alberto Martín

LATORRE, Marcelo Hugo

RODRÍGUEZ, Eduardo Miguel

VITALE, Emilio

SEÑORES CONCEJALES AUSENTES CON AVISO

ALMADA, Alicia Isabel

SÁNCHEZ, Eduardo Juan

EN LA CIUDAD DE OLAVARRÍA, PROVINCIA DE BUENOS AIRES, A LOS ONCE DÍAS DEL MES DE MARZO DEL AÑO DOS MIL DIECINUEVE SE REALIZA, EN EL SALÓN DE LA PLANTA BAJA DEL CLUB ESPAÑOL, LA “SESIÓN ESPECIAL”, CONVOCADA POR DECRETO H.C.D. N° 007/19.-

APERTURA DE LA SESIÓN

- A la hora 10 y 06 dice el...

Sr. PRESIDENTE (Cenizo).- Queda abierta la Sesión.

IZAMIENTO DEL PABELLÓN NACIONAL

Para dar inicio a Sesión Especial convocada por Decreto H.C.D. N° 007/19, invito al Concejal Federico Aguilera a izar la Bandera Argentina.

(Puestos de pie los señores Concejales y público presente, se procede a izar el Pabellón Nacional, ubicado en el estrado de la Presidencia).

Por Secretaría se tomará asistencia.

A S I S T E N C I A

Sr. SECRETARIO (Lanceta).- Se encuentran ausentes con aviso la Concejal Alicia Almada y el Concejal Juan Sánchez.

Sr. IGUERATEGUI.- Pido la palabra.

Es para solicitar un minuto de silencio a raíz del fallecimiento del vecino “Tito” Stebelski, quien era un asiduo concurrente a estas Sesiones y una persona reconocida y querida en nuestra ciudad.

Nada más.

Sr. PRESIDENTE (Cenizo).- Bien. A ello también vamos a sumar un minuto de silencio por Pedro “Perico” Pereyra. Hacemos un minuto de silencio, entonces.

- Así se hace.

(Aplausos en el Recinto).

ASUNTOS A CONSIDERAR

Sr. PRESIDENTE (Cenizo).- Corresponde tratamiento del primero de los asuntos a considerar:

EXPTE. 5148/18 D.E. RECARATULADO 340/18 H.C.D. DEPARTAMENTO EJECUTIVO MUNICIPAL. PROYECTO DE ORDENANZA AUTORIZANDO AL D.E.M. A OTORGAR A TRAVÉS DE LLAMADO A LICITACIÓN PÚBLICA LA CONCESIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE

PASAJEROS URBANO.-

Sr. ARGUIÑENA.- Pido la palabra.

Ponemos a consideración y aprobación del Concejo Deliberante el presente proyecto de Ordenanza, por el cual se convalida lo actuado por el DEM en relación a la Licitación Pública 3/19 para la concesión del servicio de transporte público urbano de pasajeros, dispuesta por Decreto N° 3.841/18, en concordancia con lo estipulado por el artículo 1° de la Ordenanza N° 4.356/18, y se adjudica en los términos del artículo 232° de la LOM a la empresa BOTACURA SRL por ser la misma conveniente, conforme a las evaluaciones técnico - legales.

La Licitación se realizó el 4 de febrero de 2019, siendo la única oferente la empresa BOTACURA SRL, cotizando un boleto de 24,60 pesos.

Si bien este proyecto de Ordenanza no pasó por las distintas Comisiones del HCD, el día 8/3 concurrió a una reunión para evacuar dudas el Subsecretario de Gobierno Hilario Galli y el 9/3 asistió el empresario Walter Gerenetti, con el mismo fin. Sendas reuniones fueron solicitadas por los distintos Bloques del HCD para plantear todas las preguntas que se tenían. Recuerdo que en la Sesión del 5 de diciembre, cuando presentaba el tema de transporte público, planteaba que el DEM había presentado el tema en sociedad luego de que la Facultad de Ingeniería de la UNICEN realizara un estudio sobre los nuevos recorridos que se necesitaban en la ciudad con respecto a las nuevas necesidades y usos de los vecinos. Según este estudio, se determinó la inconveniencia de la prórroga del actual concesionario, luego de varios años.

Con esto se busca tener un servicio acorde a los tiempos actuales, con colectivos más modernos, con más puntualidad y que lleguen a lugares que hoy no se llega porque la mancha urbana se extendió en estos años.

También, en aquella oportunidad, realizaba como anuncio y a su vez agradecía al Intendente Ezequiel Galli y al su Subsecretario de Gobierno, Hilario Galli, el haberme escuchado y colocado en el pliego de la Licitación que las empresas debían presentarse con el 30 % de sus unidades con piso bajo y agregando un 10 % de estas por año sucesivo, al comienzo de la puesta en marcha del nuevo servicio, hasta llegar al año 2025 con el 100 % de la flota accesible.

El día de la Apertura de Sesiones de la agenda legislativa de este año, el 1 de marzo, el Intendente Sr. Ezequiel Galli, decía: “El 1° de mayo será una bisagra en la vida de los usuarios del transporte público urbano de nuestra ciudad. Sin dudas, habrá un antes y un después en la vida de más de 28.000 olavarrrienses”. También, agregaba: “A partir del cambio de concesión, nuestra ciudad será una de las pocas del interior de la República Argentina en contar con el 100 % de su parque automotor con unidades accesibles, motivo que nos llena de orgullo”.

Quiero hacerle una pequeña corrección, Sr. Intendente, si me lo permite, respecto a esta última parte del discurso. Creo que como olavarrrienses debemos tener el orgullo de que no solamente tengamos una licitación en tiempo y forma, que no perdamos los colectivos urbanos como ha pasado en otras ciudades, como Junín. Tenemos que tener orgullo, porque somos la segunda ciudad de la Argentina en tener el 100 % de los colectivos accesibles y seremos la primera – repito-, la primera ciudad del interior –esto lo chequeé con la Agencia Nacional de Discapacidad-, que tendrá casi el 100 % de unidades accesibles, lo cual cumple con lo que dice la Ley Nacional N° 24.314. Tendremos un transporte público con piso bajo, siendo accesible para todas las personas. También, quiero decirle que no solo a usted lo llena

de orgullo. Esto debería llenarnos de orgullo –como dije hace un rato- a todos los olavarrrienses.

Me tomo el atrevimiento, en nombre de todas las personas con discapacidad de Olavarría que hasta ahora no podían usar el transporte público de la ciudad, de agradecerle.

El Director de Discapacidad, Lucas Díaz Aspiroz, por intermedio mío, le agradece al Sr. Intendente, pero no solo como funcionario sino como persona, como persona con discapacidad. Y yo no solo como Concejal sino también como una persona comprometida con la lucha por que la Ley N° 26.378 de los Derechos de las Personas con Discapacidad se cumpla siempre.

Quiero agradecer a la empresa olavarrriense -esto también tenemos que rescatarlo: es una empresa olavarrriense la que se ha presentado- que se presentó con una propuesta superadora con respecto a la Licitación, y a Usted, Dr. Ezequiel Galli, por haberme escuchado y por esta acción que muestra una buena práctica a través de la políticas públicas.

Tener este tipo de unidades accesibles hace que esta ciudad se acerque cada día más a “una ciudad para todos”. Una ciudad más amigable con las personas. Una ciudad que, como arquitecto especializado en accesibilidad y discapacidad, quiero que tenga una accesibilidad desapercibida; una accesibilidad que todas las personas que usan esta ciudad no tengan que estar pensando en las barreras sociales, culturales y arquitectónicas que les impiden el pleno gozo de la misma.

Mi sueño profesional y como hombre público es ese: que seamos y nos consideren a todos iguales.

Por esto, pido a todas las bancadas que aprobemos este proyecto que cambiará la vida de un montón de personas.

Nada más.

Sr. IGUERATEGUI.- Pido la palabra.

En primer lugar, me quiero referir a la llegada del tema a este Cuerpo y a la Sesión del día de hoy. Como lo manifestamos también cuando tratamos el tema del transporte público, creo que faltó trabajo de diálogo entre el Departamento Ejecutivo y este Cuerpo, y también, como lo manifestara el día sábado en la reunión que tuvimos con la empresa que hizo la oferta, faltó diálogo entre el Ejecutivo y la empresa. Diálogo para mejorar, por supuesto.

Creo, también, que si éste y otros Bloques opositores no hubiésemos pedido la visita del Subsecretario de Gobierno, Hilario Galli y de la empresa, no hubiésemos tenido esta oportunidad, porque no se ofreció desde el Departamento Ejecutivo ni desde el Bloque oficialista esta posibilidad de dialogar, posibilidad que nos hizo ver algunas cuestiones, entender algunas y quedaron algunas dudas.

También, por falta de diálogo, el Ejecutivo, en la conferencia de prensa el día que se realizó la apertura de sobres, dijo que no sabía si este tema debía pasar por el Concejo Deliberante. Esto es por falta de diálogo con las personas que saben, que creo que algunas tienen en las áreas correspondientes del Departamento Ejecutivo. Porque este tema tenía dos razones: una, con anterioridad, que era la Ordenanza que aprobó este Cuerpo, que exigía que la adjudicación la hiciera el Concejo Deliberante; y la segunda, por lo que estaban anoticiándose en ese momento, de lo cual ya sabían del viernes anterior, que era un único oferente quien hacía la propuesta. Digo esto porque parece anecdótico, pero no. Un funcionario municipal hizo esta afirmación en esa conferencia de prensa.

Del análisis tenemos dos cuestiones para analizar. Primero, la convalidación de la oferta única –tal lo determina la Ley Orgánica cuando en una licitación hay un único oferente, la licitación debe pasar por el Concejo- . Y lo siguiente es otorgar la concesión -que también lo estableció

la Ordenanza- ya que el Departamento Ejecutivo quería, en el proyecto que envió, tener la potestad para adjudicar por Decreto.

En el análisis de la oferta única tenemos una sola objeción, que creemos es importante para hacer, una sola observación, que por eso también citábamos y pedíamos que concurriera al Concejo el representante de la UNICEN que hizo el proyecto para el Departamento Ejecutivo, el Ingeniero Dante Galván. Pues en el expediente no consta, no hay un informe técnico de un área correspondiente, de profesionales idóneos que analice, que compare la propuesta que hace la empresa con el proyecto que realizó la Universidad. No hay una opinión de cómo se conjuga el proyecto con la propuesta; esto es: el tipo de Unidad, la frecuencia de los recorridos. No existe tal opinión. Para nosotros debió pedirse al Ingeniero Galván, que es la persona idónea, quien hizo el proyecto. No está ni del Ingeniero Galván ni de ninguna otra área municipal esta opinión. Y creemos que un dictamen en este sentido también hubiese sido útil para la empresa, para saber cómo desarrollarse en este tiempo. Porque para la empresa es el primer sistema de transporte público provincial que va a tener.

Y el sábado nos encontramos con una sorpresa, hablando con la empresa: nunca tuvieron ellos en sus manos el proyecto que hizo la UNICEN, nunca lo pudieron conocer. Nunca pudieron trabajar la propuesta en base a ese proyecto. Sí en base al pliego de licitación, en base a la Ordenanza, pero nunca en base al proyecto que armó la UNICEN. Entendemos que hubiese sido importante esto.

Después, una cuestión técnica muy importante para nosotros y que quedaron muchas dudas luego de la reunión con Hilario Galli y también con la empresa, es en la oferta del tipo de Unidad, particularmente con la cantidad de asientos. Van a ser micros de 22 asientos. Y la duda surgió con la posibilidad, comparándola con micros de mayor cantidad de asientos y la posibilidad de la cantidad de personas que podían llevar paradas.

Hilario Galli fundamentó que las unidades de 22 asientos tenían mayor dimensión libre, lo que permitía que vaya más gente parada, y que la normativa no ponía un límite sino que permitía que fueran paradas la cantidad de personas que entrasen en el micro. Esto también se le consultó a la empresa, quien tenía -en principio- el mismo criterio. Reitero: es una empresa que no tiene antecedentes en la prestación del servicio público de transporte de pasajeros.

Y la verdad que la normativa que encontramos -de la cual el Ejecutivo tampoco opina ni tampoco hay un dictamen en este sentido- da un límite preciso.

Buscando, encontramos un artículo que publicó el año pasado el portal Infobae en un trabajo de investigación periodística, donde se consultó a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte respecto al tema de cuántos pasajeros pueden subirse y al CESVI, que es un organismo que trabaja en la Seguridad Vial. Y aclararon que la ley dice que en los servicios urbanos solo se tolerará pasajeros de pie en proporción igual al número de asientos. Nosotros manifestamos esto el viernes, con este artículo y el sábado nos dijeron que no era así.

Yendo a la normativa que rige la materia, que es la Ley Orgánica del Transporte Público N° 16.378 y su Decreto Reglamentario N° 6.864/68, establecen esto. Artículo 61° (leyendo): “En los servicios "urbanos" sólo se tolerarán pasajeros de pie en proporción igual al número de asientos”. Reitero: el artículo 61° del Decreto Reglamentario de la Ley Orgánica del Transporte Público de la Provincia de Buenos Aires establece que “en los servicios "urbanos" sólo se tolerarán pasajeros de pie en proporción igual al número de asientos”. Después, realiza unas diferenciaciones entre servicios interurbanos y rurales, donde es más restrictiva la ley. Pero no es el tema que nos ocupa hoy.

Entonces, nos pareció importante y -viendo la normativa- nos parece aún más importante una opinión técnica -que tampoco la tiene este Cuerpo- sobre este tema. Porque -reitero- son unidades de menor cantidad de asientos y la ley marca un límite a la posibilidad de personas

que viajen paradas. No hay en el expediente una sola palabra de esto; no hay una alternativa pedida del Ejecutivo, no hay una opinión y –reitero- es una Ley provincial que regula la materia. Esto es lo que tenemos para observar, en primera instancia, de la convalidación de la oferta ante un único oferente. No sabemos si hubiesen existido otros oferentes si esto se podía haber dilucidado. reitero: nos preocupa que el Departamento Ejecutivo no haya plasmado esto que dice la norma.

Adentrándonos en el nuevo servicio y en la empresa, en el análisis del único oferente, de la empresa, no hay objeciones para hacer. Es una empresa de Olavarría.

En el diálogo que pudimos tener el día sábado, nos parecieron empresarios serios, responsables, con ganas, que conocen el riesgo que están tomando pero –reitero- es con quienes se debió tener mayor diálogo y mayor trabajo para acompañarlos. Ellos expresaron que hace tiempo que vienen manifestando la intención de ingresar al servicio de transporte público de pasajeros. Y me remonto al año pasado, cuando desde este Bloque se pidió permanentemente una mesa de diálogo, y la empresa dijo “hubiese sido distinto el proceso para nosotros, para ustedes y para el servicio que vamos a brindar si hubiéramos tenido la posibilidad de trabajarlo a largo plazo a este tema.

Nos parece acertada y para saludar la idea que tiene la empresa del rol y del respeto hacia el trabajador, de la capacitación permanente del trabajador, de que no vuelvan a ponerlos -como lo hacía la empresa anterior- como un motín, como un rehén entre el Estado y la empresa a los trabajadores.

La única sugerencia que le hicimos a la empresa, que nos pareció que no correspondía -pero aún es más reprochable la actitud del Ejecutivo- es la sugerencia sobre el Boleto Estudiantil gratuito que hace la empresa, de una opción distinta. ¿Por qué no correspondía? Porque en el análisis, en el pliego licitatorio está la Ordenanza que reglamenta el Boleto Estudiantil gratuito y ya se sabía de antemano cuál es la condición y la manera en que se debe aplicar. La empresa hace una sugerencia y lo que nos llama la atención es que el Ejecutivo no aclara, no responde, no da una opinión sobre esa sugerencia, más allá de que es una sugerencia. Digo esto para clarificar el sistema que va a ser o que pretende ser por 12 años.

Después, ya entrando en lo que sería la adjudicación, el artículo 2° de la Ordenanza, que habla de la adjudicación y del cuadro tarifario, hay un tema que viene generando incertidumbre desde el año pasado y que en diciembre no fue respondido o clarificado como pretendíamos, por lo menos desde nuestro Bloque, que es el tema de los subsidios.

En diciembre del año pasado el Gobierno Nacional decidió que de sus arcas no salieran más los subsidios para las empresas de transporte. Esto viene sucediendo con otros servicios públicos. Negoció con las jurisdicciones provinciales que sean las provincias las que se hagan cargo de este subsidio. La Provincia de Buenos Aires se va a hacer cargo. Nos enteramos en diciembre, por medios periodísticos y a través de algunos legisladores con los que se pudo hablar, que esto va a tener un freno, un límite en el monto, y no mucho más. Cuando quisimos indagar en cuál es el freno, cuál es el límite, cuál es el monto, no hay una claridad sobre este tema.

En el expediente no consta ninguna opinión, ningún informe del Departamento Ejecutivo. La empresa nos dijo que ellos entienden que lo que se pone es un tope y que va a haber un monto fijo mensual. De la interpretación que hicimos algunos de nosotros, creíamos que el tope que se ponía era el valor que se pagaba por distintos rubros... Bueno, no está claro. Como tampoco está claro si el congelamiento va a ser para este año y en diciembre se va a actualizar, para el año que viene. No está claro y no se plasmó una posibilidad que puede existir, que es la eliminación de los subsidios. ¿Qué pasa en Olavarría si el Estado Provincial decide dejar de aportar en forma de subsidios hacia las empresas? Es un tema que hay que

hablarlo, porque puede pasar. Lo decidió el Estado Nacional en diciembre, y la Provincia de Buenos Aires decidió hacerse cargo. ¿Qué pasa si la Provincia dentro de un año, dos años o tres años decide que no hay más subsidios? En principio iría todo a tarifa. ¿Cuál es el rol que va a tener el Municipio para un servicio tan esencial como el servicio de transporte público? No está, no consta, no se habló. Reitero: tal vez en el corto plazo, en este año, no esté ese peligro porque está el compromiso de hacerse cargo. Pero estamos entregando una concesión a 12 años, y hay que hablarlas a las cosas.

Otra cuestión que observamos y manifestamos -que también tiene que ver con esto- es la composición del cuadro tarifario.

El cuadro tarifario solamente establece un boleto único, hoy a 24,60 pesos. No hay categoría de estudiantes -primarios, secundarios, universitarios-, no hay categoría de discapacitados y no hay categoría de jubilados.

Los estudiantes, en los tres rangos, hoy están amparados por una Ordenanza, que puede ser modificada por cualquier Ordenanza. Las personas con discapacidad están amparadas por Leyes provinciales y nacionales, que también pueden correr esa suerte. O poner algún otro requisito: lo vivimos con los servicios urbanos, donde a partir de mitad del año pasado se puso el requisito de los ingresos en el hogar para ver si la persona con discapacidad estaba exenta o no del pago de la Tasa de Servicios Urbanos. Bueno, puede pasar algo así. No hay una categorización.

Qué quiere decir esto: que más allá del subsidio que le paga a la empresa, el Estado subsidia a través de la SUBE a esas categorías. ¿Qué pasaría -no se evaluó, no se conversó- si se decide eliminar ese subsidio al usuario directamente? Todos los usuarios pasarían a pagar boleto único de 24,60 pesos. Creemos nosotros que se debió contemplar otra categorización. Y si el problema era el ingreso que recibiría la empresa, buscarle una solución desde el Estado municipal a esa problemática. Pero, reitero: como no se conversó, tampoco hubo posibilidad de presentar estas alternativas y la propuesta que hace la empresa es de un boleto único, a una única tarifa.

El tema del valor de la tarifa, también es un tema a tener en cuenta en el contexto económico de hoy. Sacábamos la cuenta que un trabajador de comercio que tiene doble turno, mañana y tarde, va a estar gastando en transporte público 2.500 pesos. Y no creemos que el sistema no vaya a merecer esa tarifa, si es un sistema bueno. Pero hay gente que no la va a poder pagar. Esta es la verdad. Y va a haber un problema para el trabajador, para el ciudadano y también para el empresario. Si la gente no viaja, el empresario no gana.

No hay un análisis, en este sentido, de la tarifa. Hay un análisis técnico exclusivamente. Y, particularmente, entendemos que esta mirada tiene que estar en el rol del Estado municipal. Porque hay vecinos que no van a poder pagar esta tarifa. Lamentablemente. Porque tienen que pagar la luz, tienen que pagar el gas, tienen que pagar el alquiler, tienen que comer.

Y vemos que no hay un plan B para los trabajadores. Se charlaron, con muy buenas intenciones desde los distintos Bloques algunas alternativas. Van a quedar en buenas intenciones, porque no hay nada plasmado en lo que estamos tratando hoy. Del viernes a hoy, no hay nada. Hay buenas intenciones de la empresa, de trabajar un boleto obrero para los trabajadores del Parque Industrial, con la Asociación del Parque Industrial; es muy valorable y ojalá se pueda aplicar. Pero no consta hoy. Para estas cosas creíamos necesaria una mesa de diálogo. Porque entendemos que este tema debe ser una política de Estado del Municipio. Era la oportunidad para hacerlo y había voluntad de todos los sectores.

Reitero: no hay un análisis económico de la actual coyuntura en el pliego. La oferta se hizo, se abrieron los sobres el 6 de febrero. A los pocos días que abrimos los sobres, nos enteramos que la inflación de enero fue del 2,9 %. Clarín dijo que el INDEC va a anunciar esta semana

la inflación, que sería del 3,5 al 4 %. ¿Cuánto vamos a tardar en tener que adecuar la tarifa de 24,60, con el nivel inflacionario que hay en nuestro país actualmente? No hay una opinión, un análisis de eso.

Como dije anteriormente, creemos en la empresa, valoramos las buenas intenciones. Creemos que es necesaria una mirada de empresarios, como el titular de BOTACURA, que además ha decidido hoy algo que creo que es importante manifestarlo: separar su empresa privada, que hace transporte a canteras, de la empresa que va a brindar el servicio de transporte público, para una mayor claridad.

Creo que son los empresarios que se necesitan en nuestro país. Empresarios serios, arriesgados, con disposición al diálogo. Hasta en las disidencias que pudimos tener el sábado nunca hubo una actitud 'patoteril', como hubo con otros empresarios. Esto hay que decirlo, pero también hay que decir que hubo falta de escucha al empresario. Lo dijo el propio titular de la empresa, en contrapunto a lo que tal vez nos había manifestado el D. Ejecutivo.

Reitero: debió haber un análisis técnico, preciso. Para nosotros era el Ingeniero Galván quien tenía mayor capacidad para realizar ese análisis.

Hay incertidumbre en los subsidios y en el cuadro tarifario hacia el futuro, y un valor del boleto que nos preocupa el impacto en los usuarios, en los vecinos y también en la empresa.

Confiamos en las buenas intenciones del Ejecutivo –también- en hacer esto. Todos queremos que haya un mejor sistema de transporte público en Olavarría. Todos. Todos aportamos con buenas intenciones, ideas. Recuerdo que en diciembre, el día anterior modificamos la Ordenanza a lo que pedía gran parte de la oposición. Siempre hubo buenas intenciones. Creo que sigue faltando diálogo, creo que sigue faltando claridad en muchos puntos y creo también que todos los que estamos hoy sentados acá bregamos por un mejor sistema de transporte público.

Nada más.

Sra. ESPINOSA.- Pido la palabra.

Es para hacer algunas aclaraciones. Escucho que se cuestiona falta de diálogo entre la empresa y el D.E. Entiendo que el diálogo que se dio entre ambos fue el formal y el correcto, y esto es a través del expediente de licitación. El diálogo informal -las reuniones y el vínculo cotidiano- se van a dar una vez que esté firmado el contrato. Hasta entonces es una garantía de transparencia que el vínculo se establezca a través del expediente administrativo.

Por otro lado, el diálogo que se ha dado con el Concejo Deliberante y el D.E. creo que ha sido correcto pese a los tiempos que urgieron, pero inmediatamente fue citado el funcionario correspondiente, concurrió al día siguiente y estuvo a disposición para cualquier pregunta que se le pudiera hacer y las respondió a todas.

Escucho también que se cuestiona la falta también de un informe técnico por parte del Ingeniero Galván. En realidad, no es obligatorio formalmente que obre este informe. Obra sí el informe técnico por parte del Subsecretario de Recursos Públicos. Está el dictamen del área de Hacienda, está el dictamen del área de Licitaciones, está el dictamen del área jurídica.

Este otro informe, es cierto que podría haber sumado mucho, pero no es obligatorio. Hubiera sumado y hubiera sido una buena idea, pero no era obligatorio para las constancias del expediente.

También, escucho que plantean que no contó el particular con este informe técnico. En realidad, tampoco era estrictamente necesario, porque el informe técnico básicamente fue plasmado en el pliego licitatorio. Entonces, la información necesaria –o por lo menos la estrictamente necesaria- en cuanto a modificaciones de recorridos, unidades, etc., en realidad eso obra en el pliego licitatorio, y como nosotros nos enteramos que no lo tenían, nos

ofrecimos a facilitar una copia o que se pudiera pedir una en el D.E. porque creo que es interesante todo el estudio que hizo Galván y que le puede llegar a sumar para el funcionamiento diario, sin perjuicio de lo cual la empresa también había hecho sus propios estudios y demás, que creo que todo eso va a sumar para un mejor funcionamiento.

Otra aclaración, respecto de los vehículos: los vehículos que se van a utilizar son compatibles con las exigencias del pliego, por lo tanto tampoco creo que hubiera que expedirse específicamente respecto de qué tipo de unidades se utilizaban. Son compatibles con lo que se está exigiendo en el pliego.

Escucho también que se habla de posibles cortes de subsidios. Eso sería -en algún punto- hacer un poco de futurología. Nosotros nos atenemos a la realidad. El pliego se hizo, y la oferta que está haciendo la empresa se hace en base a la realidad que tenemos hoy. De hecho, cuando surgió el Boleto Estudiantil gratuito ya había un contrato vigente con una empresa y en ese momento nos volvimos a sentar todas las partes, se volvió a conversar y se pudo resolver -previo debate y diálogo- en base a la realidad de ese momento, que había cambiado. Creo que si en su momento, en el futuro hay alguna modificación, eso es lo que corresponderá hacer.

Nada más.

Sr. IGUERATEGUI.- Pido la palabra.

Dos o tres acotaciones y aclaraciones: el informe técnico lo hace la Subsecretaría de Gobierno -es un párrafo-, lo firma el funcionario Hilario Galli, que es el Subsecretario de Gobierno, que es economista. No hay nada personal, pero me parece que debió existir un análisis técnico de algún profesional idóneo en la materia, para mejorar, no para obstaculizar.

Ahí podría haber surgido el conocimiento en la materia, de la normativa que dice que “parados, sólo pueden viajar la misma cantidad de personas sentadas”. Entonces, ¿van a ser necesarios más micros? Van a poner por micro 44 personas, no más. Eso lo va a decir alguien técnicamente. Tal vez sí. Tal vez hubiera alguna sugerencia para mejorar el servicio.

Estas cosas creemos que eran necesarias con un informe de estas características. Reitero: el informe técnico del área competente, que es la Subsecretaría de Gobierno, es un párrafo. A eso nos referíamos cuando entendemos que debió mejorarse ese punto, o que debió ser más amplio. Porque el propio Subsecretario, cuando se le preguntó sobre esta normativa, dijo que podían viajar la cantidad que entraran. Y no es así.

Nada más.

Sr. VITALE.- Pido la palabra.

Para clarificar un poco la intervención que voy a tener, y que luego completará mi compañero de bancada, desde el Frente Renovador, primero vamos a entrar un poco en el usuario, luego vamos a mencionar el informe de la Facultad de Ingeniería, que creemos que fue la base un poco de por qué estamos hoy acá y de todo el proceso de elaboración, desde la Ordenanza hasta el nuevo sistema que se va a prestar. Algunos datos, que hay que reconocer que aparecieron en los últimos días y después un cierre de lo que queremos y aspiramos que haya para adelante desde el punto de vista del servicio y de la empresa.

Cuáles son los motivos de uso que tiene el transporte público y por qué es importante una continuidad del transporte público: la educación está primero. Tenemos una matrícula de 8.000 estudiantes que utilizan el servicio de transporte público. Ahí está -como mencionaba el Concejel preopinante- la Ordenanza del Boleto Estudiantil, pero después prosigue el trabajo, la movilidad, la parte recreativa y deportes, y por tema de salud. Esos son los motivos

de uso que tiene el transporte público de colectivos, que es importante mencionarlos porque no nos tenemos que olvidar que el centro de atención nuestro tiene que ser el usuario.

Los otros motivos son de elección. Si uno se pregunta y le pregunta al usuario por qué elige al transporte público, la gran mayoría dice que es porque no posee otro medio. A ese –me parece- tenemos que centrarnos y que son válidas las preocupaciones que tengamos todos los actores. El segundo motivo porque es más económico. Y el tercero porque está acorde a la necesidad. Eso es lo que planteaban los usuarios del transporte público.

Seguidamente, a eso hay que poner arriba de la mesa y la discusión es, qué es lo que reclamaba el usuario de transporte público con la empresa que se está yendo y cuáles eran los puntos centrales de la demanda: el estado de las unidades, los refugios, el precio o la tarifa, los horarios –que tiene que ver con el inicio y el final del recorrido-, la señalización –esto es la información que hay del servicio y de las líneas de interconexión para el usuario-, la frecuencia y un punto central, el trato de los choferes.

De estos siete aspectos, cinco le recaen a la empresa y dos al Departamento Ejecutivo. Por deducción, voy a decir los dos que le recaen al D.E. y los otro cinco a la empresa: los refugios y la señalización. Eso formaba parte del estudio de la Facultad y por ende será parte de la tarea que tiene que hacer el D.E. ni bien se ponga en marcha la nueva empresa en funciones. Y los otros cinco, que tiene que ver con el estado de la unidad, con el precio, con los horarios, con la frecuencia y con el trato de choferes, es lo que auguramos, modifique y mejore la empresa nueva, lo cual se le reclamó todo a la anterior. Ni qué hablar de la parte de roturas.

Esto es un cuadro de situación que vemos y que nos llama a decir que la concesión vencía, y nos encontramos desde el Concejo que teníamos que tratar el tema. Y sobre el final, cuando hable de los datos, después de la parte de informe, ahí vamos a detenernos sobre este aspecto.

Pero decía que para el usuario es muy necesario este transporte. Y éste debe ser nuestro primer punto, qué calidad de servicio se va a prestar.

El Informe de la Facultad, que lo presentó el D.E. ante el Concejo, se insiste porque tiene mucha academia metida adentro. Ahora, esa academia hay que contrastarla. Y ese contraste se va a dar cuando se ponga en marcha el servicio y empiecen a haber algunas modificaciones. Y paso a repasar la primera: las paradas, hasta el presente, tenían cada 200 metros su intervalo; ahora se amplía a 300 metros. Hay una ampliación del recorrido de las seis líneas que vamos a tener ahora. No recuerdo el porcentaje, pero los barrios Cuarteles, Matadero, el Parque Industrial y algunos giros que se hacían por improductividad, que eso es algo muy técnico pero que aparecían en ese informe, todo eso altera el horario y la frecuencia. Entonces, es esperable que aparezcan dudas, porque lo que tiene que hacer ahora la empresa, ni bien arranque el 1° de mayo – que lo importante y que lo volvemos a destacar desde el Bloque es la continuidad del transporte público-, primero y principal porque el vecino lo valora como muy necesario, es que esos tiempos que va a plantear entre el horario y la frecuencia pueden ser alterados o pueden no resultar. Puede aparecer que el tipo de unidad y la cantidad de asientos haya que reforzarla o haya que ampliar el horario. Entonces, también va a ser una apuesta por parte de la empresa y del nuevo servicio en cumplimentar y que haya siempre una satisfacción del usuario, que es lo esencial y lo central en esto.

Algunos datos que surgen, tanto de la estructura de costos que presenta la empresa, como nos fuimos enterando en estos días, son: la empresa pone que va a ser un total de recorrido mensual de 155 mil kilómetros. Espera una venta de 190 mil pasajes. Boleto único o boletos. No sabemos. Creemos que es boleto único. Se mencionaba que son 28 mil usuarios, y que el alcance y cobertura va a llevar con el nuevo estudio de la Facultad a 75 mil habitantes. A todos esos datos separados ahora hay que juntarlos y ponerlos a medir. Mensurar si efectivamente el servicio de calidad al que aspiramos todos, seas o no usuario, pero se aspira a

que la ciudad lo tenga, cumpla con estos datos, llegue a este nivel de cobertura y tenga una satisfacción de parte del usuario, que es el que va a pagar el boleto.

Y con el tema del boleto nosotros hicimos un aporte, una sugerencia, y lo queremos decir en esta Sesión, para que quede en la Versión Taquigráfica, porque se lo mencionamos al Subsecretario el día viernes y a la empresa el día sábado.

Visto –como contaba el Concejal Iguerategui- que un trabajador en el rubro comercio que tiene un corte al mediodía y retorna a su trabajo a la tarde, tiene que utilizar –supongamos- cuatro boletos por día. Viendo el valor del boleto y el impacto que tiene en el bolsillo, conociendo el nivel de salarios que tenemos, lo que sugerimos es que se estudie –porque no forma parte del pliego- la opción del “viajero frecuente”. Qué es la opción del “viajero frecuente”. Que lo determine un poco la empresa en base a análisis, pero el primer paso que dimos es que a partir del tercer y cuarto viaje –cuatro viajes mínimos por día- se considere una rebaja en esos dos boletos.

En el caso de Bahía Blanca, la estructura tiene que, a nivel de cortes, de 40, 60 y 80 viajes a medida que el usuario permanentemente, mensualmente, logre pasar esos cortes, el precio por unidad de boleto baja. Son opciones que pueden ser parte de la estrategia comercial de la empresa. La queremos decir porque se las mencionamos entendiendo la información que recabamos, sobre todo en los últimos 30 días.

Y también compartimos la preocupación por la parte de los subsidios. Por supuesto, porque mirando la estructura de costos forma el 51% de esa estructura de costos. Entonces, va a tener alto impacto el tema del subsidio. Hay que mirarlo, hay que monitorearlo, hay que tratar de que en el contexto en el que se vive no se quite eso porque impacta directamente en el precio. Para ser claro, el resultado al que llega la empresa con el precio del boleto tiene que ver con la estructura de costos y tiene que ver con el impacto de los subsidios en ese valor del boleto.

Lo interesante que vimos del día sábado es que es un empresario con ganas, un empresario que tiene una apuesta, que asume un riesgo, que entiende el contexto que le toca, y que en ese contexto apunta a estos primeros puntos que hablamos, que tiene que ver con el reclamo del usuario y que los voy a volver a repetir, que es el estado de las unidades; su higiene externa e interna, el timbre, el frenado, el confort en el viaje, los refugios, el horario, la señalización, la frecuencia y el trato de los choferes.

Notamos que el empresario tiene esto en cuenta, lo conoce y eso nos genera un alivio, pero también solicitamos que tenga un presente, un seguimiento de este servicio de calidad, porque para hablar de excelencia como se habla, sugeriría no poner esa palabra para no tener una expectativa demasiado alta, porque para la excelencia desde el punto de vista de la calidad –que es un atributo-, es un camino. A la excelencia se llega, no se brinda de entrada un servicio de excelencia, sino que se llega. Entonces, como es un camino, una sugerencia que hacemos, tengan en cuenta los puntos que tienen, la lectura que han hecho, pero que la excelencia sea una palabra que se utilice una vez que el servicio esté testeado y monitoreado.

Por último, para cerrar, se habló de las unidades; pero hay tres aspectos que nos interesa que el nuevo servicio tenga, y esto es a lo que aspiramos: primero que aporte mayor confort para el viaje. Recordemos que una queja de los usuarios era el nivel de monóxido de carbono que tenía la cabina. Les hablaba de la antigüedad de la flota de la empresa que va. Segundo aspecto es la seguridad. El nivel de rotura que tenía la empresa anterior peligraba contra la seguridad e integridad física de los transportados y de los choferes. Y el tercer aspecto es que le pedimos responsabilidad a la empresa y responsabilidad también al D.E., porque es un servicio más que esencial y prioritario que el vecino ha dicho y dice que es muy necesario.

Nada más.

Sr. AGUILERA.- Pido la palabra.

Como bien habíamos expuesto en una de las últimas sesiones del año pasado, en la cual se aprobó el llamado a licitación para que una nueva empresa se hiciera cargo del servicio de transporte público, nosotros en término generales –de hecho esto fue aprobado de manera unánime por todos los Bloque- creíamos más que necesaria esta cuestión de modificar el servicio que se estaba prestando. Coincidimos en su gran mayoría en las deficiencias del servicio que se estaba prestando o que se sigue prestando hasta la actualidad por parte de la empresa que hoy tiene la concesión. Nos pareció más que positivo, acompañamos y avalamos el minucioso y serio estudio que realizó la Facultad de Ingeniería, que aportó muchísimo a lo que fue la conformación y elaboración del pliego y la Ordenanza que fue aprobada en este Cuerpo, y creo que también fue importante el aporte, la discusión que hubo por parte de los diferentes Bloques opositores, que siempre fue en pos de mejorar la Ordenanza, de mejorar la situación y nunca de poner un obstáculo a la aprobación de esta apertura de licitación.

Es por eso que nosotros -en esa sintonía- seguimos entendiendo y vemos de manera positiva que se le dé la oportunidad a una nueva empresa. Nos pareció también positiva la reunión que se llevó adelante en el Concejo Deliberante con los dueños de la nueva concesionaria, en la cual pudimos intercambiar algunas ideas y despejar algunas dudas.

Ahora sí, coincido con los Bloques que anteriormente expusieron su postura en el cual fue perjudicial la falta de tiempo, de diálogo, de discusión y de debate con este Cuerpo para poder mejorar la propuesta que hoy estamos acá tratando.

Y en algunos puntos concretos creo que esta situación fue determinante. Una de las cuestiones que a nosotros nos hubiese gustado debatir y que estuvimos conversando en la reunión con la empresa, está relacionado con el tema tarifario. Es el tema que más nos preocupa y nos ocupa, en un contexto en el cual no hace falta profundizar, se hace cada vez más difícil para los olavarienses, para los vecinos, poder sostener el pago de ciertos servicios, y en este caso también el servicio de transporte.

Analizamos en un contexto inflacionario, en un contexto en el cual los precios de los commodities y el precio de los insumos, como es el caso del combustible, varía y aumenta regularmente, en el cual vemos que se hace importante la merma del poder adquisitivo de nuestros vecinos, producto del aumento del costo cotidiano de los servicios y la canasta básica. Todo esto impacta de alguna manera en el desarrollo o no del servicio.

Prueba concreta, sin necesidad de irnos demasiado en el tiempo y expandirnos demasiado territorialmente, la tenemos con el estacionamiento medido, algo a lo cual nosotros hicimos referencia y discutimos en este Recinto. El monto de la tarifa del estacionamiento medido hoy es el tema de controversia para la gran cantidad de usuarios que tiene Olavarría. De hecho, con mirar hoy a la mañana la cantidad de autos que estacionaron a orillas del Parque Mitre dan muestra de que –como decía el Concejal Vitale- aquel que utiliza mucho el servicio es porque lo necesita y el que no tiene el dinero para utilizarlo deja de usarlo. Pasó con el estacionamiento medido. Muchísimos usuarios que anteriormente utilizaban el servicio hoy, al tener un monto elevado de la tarifa recurren o utilizan la estrategia de alejarse del centro de la ciudad para no pagar el servicio. Y esto –además- también genera una pérdida de ingresos en la empresa que presta el servicio.

En la reunión que tuvimos en la Comisión, inclusive desde otros Bloques, hubo propuestas o se quiso analizar el tema tarifario, y lamentablemente al no contar con el tema suficiente no se pudo avanzar y prosperar. Recién lo decían desde el Bloque del Frente Renovador, esta idea del “usuario frecuente”, sobre todo para los empleados de comercio que realizan cuatro viajes diarios para acudir a su lugar de trabajo. También del propio Bloque oficialista, del Bloque Cambiemos, surgió una propuesta, una idea para poder abaratar los costos o el monto de la

tarifa. Lamentablemente ninguna de estas propuestas o ideas se van a poder implementar a corto plazo debido a la falta de tiempo y de diálogo para llevar adelante este expediente.

No solamente en el tema tarifario, que es el que más nos preocupa, dado que entendemos que una tarifa de casi 25 pesos hoy por hoy va ser muy difícil de afrontar para muchísimos olavarrrienses. Al mismo tiempo, también entendemos que la empresa intenta brindar un servicio de mayor calidad, de lo cual –como dijimos en su momento- no tenemos en principio ninguna duda de que esto va a ser así, porque la vara del servicio es muy baja. El servicio que se venía prestando hasta el día de hoy ha sido pésimo, y creemos que con la nueva intención y propuesta de la empresa en el corto plazo se va a ver una diferencia que se va a notar y se va a marcar. Y no es muy difícil subir la vara al servicio de pésima calidad que se viene brindando hasta este momento.

También, la empresa mostró predisposición –inclusive- para charlar el tema de los recorridos, cuestión que también hubiese sido importante tener tiempo para discutir con la empresa. El tema de las frecuencias, recorridos para -por ejemplo- la ampliación del barrio Matadero, que en su momento el municipio no estaba de acuerdo en hacerlo y la empresa no mostró ninguna reticencia. Digo, desde la empresa hubo voluntad de querer trabajar en conjunto y seguir dialogando con el Concejo Deliberante. Quizás más adelante se puedan realizar algunas modificaciones.

Quedaron en el tintero otras cuestiones que planteaban inclusive los trabajadores del servicio. Hoy, los trabajadores plantean la dificultad que tienen ante la situación que los recorridos no tienen paradas para baños, para los trabajadores. Hubiese sido importante poder trabajarlo en conjunto y llegar con esa propuesta para que el 1° de mayo o el día que inicie la nueva empresa eso esté resuelto.

Quedaron algunas cuestiones en el tintero. El tema del boleto estudiantil también fue un tema de controversia, en el cual hubo posturas disidentes o al menos no muy claras en cuanto al Ejecutivo y a la empresa. Sabemos que por Ordenanza está establecido el boleto estudiantil, pero lo que no quedó claro es que al momento de aumentar los costos –que ya han aumentado desde el momento que se abrió la licitación hasta el día de hoy, imagínense hasta el día que comience a prestar el servicio- qué va a suceder cuando la empresa diga que no le cierran los números producto del boleto estudiantil. A ese dinero, ¿lo va a aportar el municipio, con el dinero y el impuesto de todos los olavarrrienses? ¿La empresa va a solicitar un nuevo aumento del boleto único? Es un tema que quedó sin resolver y no me parece una cuestión menor, porque la decisión que se tome va a afectar directamente en cada uno de los olavarrrienses.

Me parece que, más allá de lo establecido en el pliego, en la Ordenanza y de la voluntad por parte de la empresa, va a ser fundamental el rol del Estado. El control que lleve adelante el Estado en el funcionamiento del servicio, porque en su momento, cuando fue aprobada la nueva concesión de lo que hoy es la empresa Ola Bus y Nuevo Bus, también el pliego de licitación y la Ordenanza establecían frecuencias, recorridos y una mejora del servicio; pero con el correr del tiempo nada de esto sucedió. Las frecuencias se fueron alargando, los recorridos se fueron achicando, las unidades se fueron deteriorando y el servicio fue cada día en perjuicio.

Por eso creemos que va a ser fundamental el rol que va a ocupar el Estado para que la empresa cumpla con cada uno de estos puntos y que los vecinos tengan el servicio de calidad que se merecen. Pero esto no se puede dejar de discutir o no se puede discutir sin dejar de lado el tema tarifario. Me parece que el servicio de transporte público surge primordialmente para los sectores sociales que no tienen otro medio de movilización, y este sector precisamente, además, es el sector más golpeado por la crisis social y económica. Por eso el tema del valor de la tarifa no nos parece un tema secundario.

Y, si bien no tenemos mayores objeciones en aprobar los artículos que hacen -en términos generales- a la licitación, aprobarlos también significaría aprobar el cuadro tarifario. Y en ese punto no estamos de acuerdo.

Más allá de esta postura particular de nuestro Bloque, de más está decir que esperamos que la empresa esté a la altura de las circunstancias, que el Municipio esté a la altura de las circunstancias y que podamos todos los olavarrrienses tener un servicio modernizado, mejorado y que pueda realmente mejorarle la vida a los olavarrrienses.

Nada más.

Sr. LATORRE.- Pido la palabra.

Nuestro Bloque va a acompañar este proyecto. Lo hemos venido discutiendo ya desde hace un tiempo, inclusive hemos estado también en las charlas cuando vino el Ingeniero Galván, de la Universidad Nacional de Mar del Plata. Y en ese momento, obviamente, teníamos una expectativa mucho mayor porque se habían anunciado distintos mecanismos que, hoy por hoy, han cambiado.

Quiero empezar a denunciar algo que está ocurriendo en el día de hoy. Porque para llegar al 1° de mayo nos falta mucho tiempo; y en el día de hoy hemos asistido al primer día de movilización y transporte de los alumnos de la escuela secundaria. Y nos encontramos con que las frecuencias han sido entre 30 y 40 minutos –estamos hablando en horario de 7:30 de la mañana, 7:45-. Han sacado coches; hay 20 coches que están haciendo fábrica, teniendo en cuenta que todos estos coches tendrían que haber estado hoy al servicio del usuario, al servicio de los vecinos de Olavarría. Obviamente que lo que esperamos es que el Ejecutivo, el Municipio, se encargue de controlar lo que estamos denunciando en estos momentos. Porque, ahora, esta vieja empresa se va a dedicar exclusivamente a los servicios contratados y nos va a dejar un grave problema de aquí al 1° de mayo.

Por otro lado, haciendo preguntas y analizando situaciones que pueden llegar a pasar, porque estamos haciendo un poco de futurología, estamos con la misma incertidumbre que también tienen los dueños de la nueva empresa, y obviamente necesitamos un tiempo para ver cómo empieza, más allá de ese apasionamiento que nos transmitió el día sábado uno de los dueños, Walter, al tener tanto espíritu de servicio y tan arraigada la fortaleza y el sentimiento hacia el transporte público, sobre todo en colectivos. La conocemos a esta gente desde el año 2003, con un trabajo sostenido y muy de abajo, realizando trabajos muy interesantes en empresas locales como Loma Negra, Cerro Negro, en la fábrica de explosivos, en la molienda de granito y, a su vez, también en servicios de limpieza, como viene teniendo en los últimos años. Pero nunca han tenido una experiencia en el transporte público local.

Sin ninguna duda, con un sistema como el que tenemos hasta ahora, con unidades totalmente viejas, con modelos atrasados...recién lo decían mis compañeros Concejales, con falta de mantenimiento, sucios por completo los colectivos; teníamos problemas con los vidrios, que no podían cerrarse, sobre todo en la etapa invernal, con precipitaciones que entraban por todos lados. Los usuarios hablan asiduamente de la falta de una imagen positiva; quejas permanentes sobre choferes, cansados, agotados y, quizás, manipulados muchas veces por la empresa, como ha pasado ver que se han prestado a aprietes porque los sueldos eran mínimos y no les alcanzaba. Como hemos podido, también, analizar esas imágenes que, de repente, vendían el gasoil del precio subsidiado a otras empresas privadas.

Creo que no se puede tener una empresa tan deficitaria, tan falta de servicio. Y, sobre todo, cualquier empresa que pueda llegar a tener el servicio de transporte público en Olavarría tiene que ser mucho mejor que esta empresa.

En las reuniones previas de la semana pasada, nosotros habíamos dicho el poco tiempo que teníamos para poder debatir, analizar y ver bien los expedientes, y lo que esto significaría. Se imaginan que nosotros el día jueves tendremos otra vez sesión, y este proyecto lo podríamos haber tratado... A mí me dijeron que esto era de apuro. Se imaginan que con tres o cuatro artículos que podríamos agregar, esto tranquilamente no lo impedía. Creo que esto ha sido un gasto enorme, lo que significa el alquiler, nuevamente, de la Sociedad Española. Pensé, sinceramente, que hoy íbamos a tener la Sesión en el Salón Rivadavia –porque así me lo habían dicho- por el tema del gasto.

Pero, bueno, volviendo concretamente al tema del boleto, al tema de la tarifa, estuvimos realmente recorriendo ciudades muy similares en cuanto a las características de Olavarría. Por ejemplo, el tema de Mar del Plata que, por supuesto, es mucho más grande: en diciembre, teníamos 13 pesos; en febrero, se fue a 22 pesos y para abril vamos a tener 29 pesos. Recordemos que en Mar del Plata tenemos el boleto para primaria y secundaria en forma gratuita y también para docentes, no así para terciario y universitario. Por ejemplo, en Pergamino: diciembre, 19 pesos; enero, 21 pesos; abril se va a 23 pesos. En San Nicolás, en diciembre, 14 pesos; en febrero, 18,90 pesos y en abril, 21,45 pesos.

Otra de las cosas que se propuso –como lo dijo muy bien mi compañero de bancada-, el caso, justamente, del “viajero frecuente”. Nosotros habíamos hecho cálculos por 5 días y por 6 días –porque en algunos casos muchos comercios están trabajando también el sábado a la mañana y sábado a la tarde- y nos daba estimativamente 2.656 pesos, que tendría que pagar el vecino, el usuario, por transitar todo el mes en el transporte público. Preocupados también con las paradas: hay 323 paradas, donde hay refugios totalmente obsoletos, donde no puede estar el vecino en esas condiciones cuando no hay techos, no hay luz. Hemos hecho varias denuncias, durante los últimos años acerca de hechos de violencia en determinados lugares donde se espera el colectivo. Una de las preguntas para nosotros importante era hasta dónde se terminaba el recorrido. Porque considerábamos que 21:30 era un horario muy acotado, teniendo en cuenta la salida de los estudiantes de nivel terciario y universitario, que están saliendo 22:40 – 22:45; el dueño de la empresa dijo que lo iba a tener en cuenta, que podía llegar a extender el horario a 23 - 23:30 hs. Como también así la propuesta anterior que habíamos hecho en el mes de diciembre, la necesidad que había de poder transitar los días sábado y domingo hasta el cementerio Loma de Paz -también un viejo anhelo de nuestro Bloque, porque lo habíamos presentado ya hace un tiempo-; todo el recorrido estratégico -a nuestro entender- de los barrios Cuarteles, Matadero, Eucaliptus, Belén, que hace mucho tiempo no vienen recibiendo este servicio.

Será importante también esta ampliación que se va a hacer a la zona del Parque Industrial. Obviamente que aquí el trabajador va a tener que tener hábito de concurrencia porque es un desafío, una cosa nueva.

Por último, quisiera agregar que estamos convencidos de que todo momento o toda nueva empresa que pueda tener algún tipo de injerencia nueva dentro del Partido, ya sea de cualquier tipo de servicio, va a tener que tener un tiempo para poder adaptarse y va a tener que tener también la necesidad de –justamente- mejorar día a día el servicio.

Coincido en que tiene que haber una mesa de diálogo. Constantemente tenemos que estar revisando la situación y el andar de las nuevas unidades y, sobre todo, porque ellos apuestan a una transformación de recursos humanos donde muchos de los choferes van a continuar en la empresa y, obviamente, en esa transformación también tiene que haber un modelo de chofer que se vaya adaptando y vaya teniendo conocimiento acerca de lo que es la seguridad del transporte público en nuestro Partido.

Nada más.

Sr. PRESIDENTE (Cenizo).- Hacemos un cuarto intermedio para descanso de los taquígrafos.

- Así se hace.
- Es la hora 11 y 18.-

REANUDACIÓN CUARTO INTERMEDIO

- A las 11 y 31, dice el...

Sr. PRESIDENTE (Cenizo).- Se reanuda la Sesión.

Sra. GONZÁLEZ.- Pido la palabra.

Es para agregar algunos ítems o cuestiones que no fueron dichas. Con respecto a la antigüedad de los coches la mayoría son modelo 2012, lo que implica que van a tener 7 años de antigüedad. Esto significa un salto cualitativo en el servicio que se está prestando al usuario. Inclusive, también se va a incorporar –esto fue ratificado en la reunión del sábado por el dueño de la empresa- una frecuencia semanal al Cementerio Loma de Paz. Esto teniendo en cuenta –obviamente- que, cuanto mayor requerimiento de servicio haya, la empresa se comprometió a estar a la altura de las circunstancias.

Otro punto es el transbordo gratuito en todas las paradas, lo que implica para el usuario también un ahorro, porque aquel vecino que tiene que recorrer grandes distancias va a tener un ahorro en el costo de los pasajes en relación a lo que está pagando hoy.

También, se mencionó el desarrollo de una aplicación para que el usuario pueda saber cuándo llega el colectivo y así poder organizar su tiempo y su viaje con la debida anticipación.

Por último, quería mencionar que todas las unidades van a contar con un GPS, no solamente para control por parte de la empresa de los recorridos que se prestan y las frecuencias sino que, también, podrá ser supervisado por el Municipio.

Nada más.

Sr. RODRÍGUEZ.- Pido la palabra.

Es para agregar dos o tres conceptos a lo que ya se ha dicho y que ha quedado bastante expresado lo que tenemos hoy en tratamiento.

Quería agregar el punto de vista de que, en este tema, el Gobierno municipal viene de muy atrás. No solo en la celeridad con que nos ha planteado el tratamiento del expediente actual, sino también la celeridad con que debimos tratar el llamado a licitación. Pero, además, porque esta licitación -estoy convencido- se hace porque el prestatario actual asumió que no quería seguir con el servicio. Lo mismo que ocurrió con el estacionamiento medido cuando Bomberos dijo no, cuando Nuevo Bus dijo no, el Ejecutivo empezó a ver que tenía que llamar a licitación. Y entonces, a partir de ahí, siempre arrancó de atrás.

Cuando hablamos del estudio de la Facultad de Ingeniería de la UNICEN –y perdón que vuelva con un tema que ya lo tratamos en oportunidad del tratamiento de la Ordenanza de llamado a licitación-, también la Facultad de Ingeniería arrancó de atrás. Porque el estudio que hizo la Facultad de Ingeniería es un estudio de ascenso y descenso de pasajeros; lo dejó muy bien en claro el Ingeniero Dante Galván: no es un estudio de evaluación de cómo debiera ser el transporte público de Olavarría, porque lo único que tuvo en cuenta fue justamente a aquellos usuarios que ya hacían uso del servicio de transporte.

Digo esto porque cuando se cambian las reglas de la movilidad urbana trae aparejado un impacto. Y lo conecto con el estacionamiento medido. El estacionamiento medido,

seguramente hará que empleados que venían a trabajar en sus coches particulares, hoy estarán evaluando la posibilidad de viajar en transporte público. Seguramente, muchos usuarios que no estaban previstos en aquel estudio de ascenso y descenso de pasajeros que hizo la Facultad de Ingeniería, hoy estarán evaluando usar el servicio de transporte público.

Qué quiero decir con esto: que básicamente, en aquella oportunidad nosotros le reclamamos al Gobierno municipal que faltaba la voz de los usuarios, también. En aquel estudio, en aquella instancia del llamado a licitación faltó la voz de los usuarios y de los potenciales usuarios. Lo digo porque centralmente los recorridos, las características del servicio, se terminaron definiendo de manera muy parcial y acotada a lo existente.

Pero volvamos al tema que nos ocupa hoy. Y quiero remarcar también esto que dijo el Concejal Iguerategui: no hubo informe técnico en el expediente. Es más, claramente el informe técnico, cuando se le consultó al funcionario, al Subsecretario Galli, dijo “lo hice yo” y, cuando vamos al expediente, es un informe técnico de dos párrafos para justificar la propuesta de la empresa con las condiciones que se pedían en el pliego.

También, en el expediente hay una nota de la empresa respecto del boleto estudiantil. Y en este sentido quiero rescatar una frase que usó el Subsecretario Hilario Galli en la reunión con los Concejales, porque me pareció de absoluta gravedad. Cuando se le preguntó a Hilario Galli sobre si estaba pensado subsidiar el boleto estudiantil, la respuesta -y la cito textual porque la anoté- fue: “Hoy por hoy, no. Capaz que sea una buena salida subsidiar”. Esto es cambiar las reglas de juego de la licitación que estamos tratando, Sr. Presidente. Licitación que tuvo siete empresas que compraron el pliego de licitación y un solo oferente. ¿Por qué es eso? Bueno, claramente la ecuación económica no da, no cierra, y este tema -consultado puntualmente y la nota en el expediente de la empresa- es un tema crucial. Es la puerta para cambiar las reglas de juego de esta licitación.

La verdad que nos hubiera gustado, en todo el transporte público, que hubiese un debate amplio y abierto a todos. Decíamos del estudio restringido que pudo hacer la Facultad de Ingeniería, decíamos también de la falta de la voz de los usuarios, pero también la reflexión de cuánto nos cuesta a la política dialogar sobre los temas que van más allá de una gestión de gobierno. Estamos hablando de una concesión de un servicio central por 12 años que implican tres mandatos de Intendentes. Y, como bien sabemos, con reglas de juego en la economía y en macroeconomía que obviamente nosotros no manejamos, pero que también podemos tener un punto de vista de acuerdo para poder avanzar hacia adelante.

En esto tampoco hubo claridad respecto de la incidencia y el impacto de los subsidios nacionales. No hubo respuestas tampoco del Subsecretario Hilario Galli respecto de cuál era el impacto que tenían en la estructura de costos estos subsidios. Tampoco la empresa lo tiene claro cuando charlamos el día sábado respecto de cómo va a seguir el subsidio y cómo se paga ese subsidio.

La verdad que tenemos que agradecer que haya una empresa local que haya asumido el riesgo empresarial con una inmensa vocación de prestar el servicio que -como bien se dijo acá- no es de ahora, es de hace mucho tiempo, porque si no esta licitación hubiese sido declarada desierta, y hoy estaríamos o estaría el D.E. intentando una negociación con la actual prestataria para ver cómo se sigue con el servicio.

La verdad que la empresa ha mostrado una vocación, un perfil empresarial distinto, con apertura al diálogo, con apertura a los usuarios, con apertura sobre las condiciones de trabajo de los propios trabajadores, que facilita una salida al Ejecutivo Municipal para un servicio tan crítico para la ciudad.

La empresa -como nosotros- creo que somos conscientes del contexto económico, de la situación que impera en el país. Se ha dicho acá que el cuadro tarifario que ha presentado la

empresa en la propuesta de licitación no contempla los últimos vaivenes de la economía, de la inflación, de la devaluación, del impacto de los costos. Si bien la empresa el sábado dijo que asumía el compromiso de arrancar con ese valor de boleto, tampoco hay un estudio del impacto económico del aumento que prevé este cuadro tarifario. Se lo consultamos puntualmente al Subsecretario Hilario Galli y nos dijo que no, que no han estudiado cómo va a impactar este aumento del boleto único en la gente; y como bien se ha dicho acá también, uno puede pensar que aquella gente que no puede pagar va a dejar de usar el servicio. Hoy hablaba con los choferes que estuvieron presentes en la Sesión, y utilizaban esa figura gráfica de que cuando la situación económica se pone tensa y más dura, ellos lo ven en el paso a nivel de la Avenida Colón, que hay cada vez más gente en bicicleta y de a pié y no usa el servicio de transporte público. El 1° de mayo va a ser una prueba de cómo va a impactar.

Vuelvo a decir, tenemos la suerte, al menos desde lo que conocemos y pudimos hablar con la empresa, de tener una empresa local que apuesta -sabiendo los riesgos que asume- a un nuevo servicio, con la posibilidad de mejorarlo, como bien se ha dicho también acá, de la compra de unidades que están ya realizadas desde el año pasado, de acuerdo a lo que nos dijo la empresa. Para mostrar la vocación empresarial se han comprado 20 unidades el año pasado. Creo que quizás la empresa tenía más en claro la fecha de finalización de la concesión que el propio Intendente y sus funcionarios al momento de hacerse cargo de la Intendencia. Ese riesgo empresarial creo que es el que va a posibilitar que efectivamente se brinde un mejor servicio.

La vara es muy baja, como también dijo otro Concejal en este Recinto, pero ojalá que a esta empresa le vaya bien y que los olavarrienses tengan la posibilidad de disfrutar de un mejor servicio, como no ha tenido la posibilidad el usuario de las localidades. Porque, digo...otro argumento que abona esta teoría de que el municipio llama a licitación porque el agente deja de brindar el servicio, es que justamente en el servicio interurbano de pasajeros la empresa dijo 'quiero continuar', y ahí se firmó una prórroga sin ton ni son por tres años, en las mismas condiciones, con el mismo pésimo servicio que está ofreciendo la empresa a las localidades.

Se ha dicho mucho más. Yo quería aportar este punto de vista y esperar que Olavarría tenga en esta empresa la posibilidad de brindar un mejor servicio, y desgraciadamente perdimos una oportunidad de discutir el alcance de un servicio público tan importante, de adaptarlo a los tiempos que corren, porque no hubo ni iniciativa de parte del Intendente de abrir el juego ni en los funcionarios que tuvieron que llevar adelante esta licitación; la apertura política necesaria para una mesa de diálogo, para escuchar a los usuarios, para pensar en una ciudad distinta a la que tenemos y en el servicio de transporte público urbano que requiere.

Nada más.

Sra. DELÍA.- Pido la palabra.

No voy a repetir lo que ya han explicado los Concejales preopinantes, pero sí quiero destacar dos cuestiones y plantear algunas inquietudes.

Destacar el trabajo que hizo el D.E. con la Facultad de Ingeniería, que dio por resultado esta licitación, con estas características; a la empresa olavarricense, con esta vocación de prestar este servicio. El sistema de trasbordo entre líneas, que podemos decir que hay trasbordo, porque un vecino para llegar al punto de destino tuvo que hacer tres trasbordos en colectivos porque se rompieron los micros, así que ahora vamos a festejar porque tenemos un trasbordo real, gratuito y en cualquier lugar de la red de este sistema.

También es para celebrar que vamos a tener unidades accesibles en su totalidad, pero no puedo dejar de plasmar y de decir el costo que va a tener el boleto único, que es casi 10 pesos más del que se está pagando actualmente. No todos los vecinos lo podrán pagar, como ya se ha dicho. Y esto es el arranque, porque está previsto, también por el pliego, la variación del

costo cuatrimestralmente, y como viene la situación económica sabemos que esto es muy factible. Es una preocupación que hay que dejar plasmada.

También, el boleto estudiantil, esta carta que presenta la empresa, sí me preocupa que no tuvo una respuesta contundente del Ejecutivo, porque tenemos una Ordenanza de este Concejo sobre el boleto estudiantil. Es un derecho adquirido antes de la SUBE y demás, que está aprobada por este Cuerpo. Me parece que el Ejecutivo tendría que haber dado una respuesta por escrito a la empresa ante la inquietud de este beneficio estudiantil.

También, me preocupa y me parece que nos debe ocupar -y al Ejecutivo, principalmente- el control –si no le gusta la palabra “control”, acompañamiento o seguimiento- a esta nueva empresa. Sabemos que es la única oferente, y si nos relajamos va a pasar lo mismo que está pasando. Es importante no solamente el control con GPS, como nos explicó el Subsecretario Galli sino un control cara a cara, porque muchas inquietudes de los vecinos no solamente es la frecuencia, que se puede medir por un GPS, sino el trato con los usuarios de los choferes y demás.

Para cerrar, voy a tomar las palabras del Concejal Latorre, que dijo que la empresa va a tener un tiempo de adaptación hasta que esto funcione, pero nuestro usuario no tiene adaptación al monto al boleto. El 1° de mayo ellos, sin conocer la calidad –que estamos dando las bondades de la calidad, que no lo dudo que así lo sea- empiezan pagando un boleto de 10 pesos más.

Nada más.

Sr. IGUERATEGUI.- Pido la palabra.

Previo a la votación, nuestro Bloque por lo manifestado en el desarrollo, se va a abstener de votar este proyecto. En el artículo 1°, el fundamento de la abstención es la falta del informe técnico y lo no claro que ha sido el Ejecutivo con el artículo 61° que leí, de los usuarios parados. Y en el artículo 2°, que es la adjudicación y demás, por la no clarificación en los subsidios y porque no acompañamos el cuadro tarifario. Pero apostamos a una nueva empresa. Por eso es la abstención la decisión de nuestro Bloque.

Nada más.

Sr. PRESIDENTE (Cenizo).- Por Secretaría sometemos a votación la solicitud de abstención del Bloque Cuidemos Olavarría.

Sr. SECRETARIO (Lanceta).- En consideración la solicitud de abstención del Bloque Cuidemos Olavarría, sírvanse votar.

- **Resulta aprobada por mayoría de 14 votos por la afirmativa (Bloques: Cambiemos, Radicales Convergentes, Unidad Ciudadana y Frente Renovador), contra un voto por la negativa (Bloque: Foro Olavarría).-**

Sr. AGUILERA.- Pido la palabra.

En igual sintonía que el Bloque Cuidemos Olavarría, solicitamos la abstención para la votación.

Nada más.

Sr. **PRESIDENTE (Cenizo)**.- Por Secretaría sometemos a votación la abstención solicitada por el Bloque Unidad Ciudadana.

Sr. **SECRETARIO (Lanceta)**.- En consideración la abstención solicitada por el Bloque Unidad Ciudadana, sírvanse votar.

- **Resulta aprobada por mayoría de 13 votos por la afirmativa (Bloques: Cambiemos, Radicales Convergentes y Cuidemos Olavarría), contra 3 votos por la negativa (Bloques: Foro Olavarría y Frente Renovador).**

Sr. **PRESIDENTE (Cenizo)**.- Si ningún otro Concejál va a hacer uso de la palabra, por Secretaría sometemos a votación el proyecto de Ordenanza en tratamiento.

Sr. **SECRETARIO (Lanceta)**.- En consideración general el proyecto de Ordenanza en tratamiento, correspondiente al Expte. N° 340/18, sírvanse votar.

- **Resulta aprobada en general por unanimidad.**
- **Se votan y se aprueban sin observaciones y por unanimidad, los artículos 1° al 3°.**
- **Los artículos 4° y 5° son de forma.**

ES LA ORDENANZA N° 4367/19.

Corresponde al Expte. 5148/18 D.E.
Recaratulado 340/18 H.C.D.

Olavarría, 11 de Marzo de 2019.-

ORDENANZA N°: 4 3 6 7 / 1 9

ARTÍCULO 1°: Convalídase lo por el Departamento Ejecutivo Municipal, en relación a la Licitación Pública N° 3/19 para la “CONCESIÓN SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE PASAJEROS”, dispuesta por Decreto N° 3841/18 en concordancia con lo estipulado por el artículo 1°) de la Ordenanza N° 4356/18.-

ARTÍCULO 2°: Adjudicase en los términos de los artículos 155) y 232) de la Ley Orgánica de las Municipalidades la “CONCESIÓN SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE PASAJEROS”, a la Empresa BOTACURA S.R.L., conforme la oferta presentada en el acto de apertura de propuestas y el cuadro tarifario propuesto.-

ARTÍCULO 3°: Facúltase al Departamento Ejecutivo, a realizar todos los hechos y actos administrativos y jurídicos conducentes, suficientes y necesarios, tendientes al cumplimiento del objeto normado en la presente.-

ARTÍCULO 4°: La presente Ordenanza será refrendada por el Señor Secretario del Honorable Concejo Deliberante.-

ARTÍCULO 5°: Comuníquese, publíquese, dése al registro de Ordenanzas; cúmplase y oportunamente archívese.-

Sr. IGUERATEGUI.- Pido la palabra.

Es para hacer una aclaración, para que conste en la Versión Taquigráfica. El artículo 2° necesita la mayoría del total de los miembros. Es para que quede claro que se alcanzó esa mayoría. Porque no es unanimidad del Cuerpo, porque hay abstenciones.

Sr. PRESIDENTE (Cenizo).- Sí, totalmente...

Sr. SECRETARIO (Lanceta).- Es mayoría absoluta de 11 votos. Para la Versión Taquigráfica, hay 11 votos, que son los que se requieren. Pero es por unanimidad de los que votaron.

Sr. PRESIDENTE (Cenizo).- Corresponde tratamiento del:

**EXPTE. 5978/18 D.E. RECARATULADO 014/19 H.C.D. DEPARTAMENTO
EJECUTIVO MUNICIPAL. PROYECTO DE ORDENANZA.
CONVALIDACIÓN CONVENIO DE ADHESIÓN PARA
LA IMPLEMENTACIÓN DEL DOCUMENTO
ÚNICO DE TRASLADO (DUT).-**

Sr. FAL.- Pido la palabra.

Este expediente que manda el D.E. dentro de su articulado tiene dos intenciones: En el artículo 1°, es la convalidación de lo actuado entre el D.E.M. y el Ministerio de Agroindustria, que consiste en la adhesión al DUT para el productor rural. ¿Qué es el DUT?, es el Documento Único de Traslado. ¿En qué consiste esto? El productor -que va a ser el autogestor- debe ingresar a la página de la AFIP mediante una adhesión que va a manifestar ante el D.E. en el link de autogestión del DT-e. ¿Qué es el DT-e? Es el Documento Electrónico de Traslado de SENASA, y ahí va a cargar todos los datos, tanto origen y destino de donde el productor cargue, el tipo de remisión, la cantidad, la especie que va a trasladar. Esto es lo que hace en referencia a la adhesión del convenio que hace el D.E. Pero, a su vez, esta adhesión necesita modificar el artículo 103° de la Ordenanza 2460/99.

Si usted me permite, señor Presidente, en lugar de leer cómo quedaría todo el texto, simplemente voy a leer la parte que se le agrega al artículo 103°, que dice así: “Las tasas correspondientes a los Documentos únicos de Traslado (DUT) tramitado por la modalidad autogestión, podrán ser abonados dentro del plazo máximo de cinco días de recibido el reporte del sistema. Una vez emitidos por el sistema de autogestión los certificados de venta, guía de matadero o guía de traslado, se verificará por parte de la autoridad de aplicación municipal el pago en término de la tasa. La falta de pago en término habilitará al Municipio a cobrar los recargos previstos en esta Ordenanza y la Ordenanza Impositiva, así como a suspender al contribuyente del sistema de emisión de DUT por autogestión”.

Este artículo 2° del proyecto de Ordenanza, trata de agregar este párrafo al artículo 103° de la Ordenanza. Es un beneficio al productor. El productor –como dije anteriormente- se va a adherir a este sistema por medio de una planilla que está conforme entre el D.E. y el Ministerio de Agroindustria.

Por lo expuesto, solicitamos el acompañamiento del resto de los Bloques.
Nada más.

Sra. ARREGUI.- Pido la palabra.

Es para adelantar nuestro voto positivo de este Bloque con respecto a este proyecto de Ordenanza, porque esto es en beneficio para los productores agropecuarios.

Pero vamos a hacer una observación, en el cual el Intendente delega la firma del convenio a un Director. Según lo que plantea en la Resolución -que lo hace por Resolución-, en el artículo 181° de la L.O.M. habla de “delegaciones a Secretarios”, pero no habla de ninguna delegación de firmas de convenios entre instituciones de distinta jurisdicción. Y en esas delegaciones no contempla los convenios con distintas jurisdicciones. Además, habla el artículo 183° de la L.O.M., de órdenes de compra. Por lo tanto, no sé por qué en esa Resolución incorporaron ese artículo 183°.

Repito, vamos a acompañar, pero que quede esta observación, y le solicitamos al señor Intendente que firme ese convenio para que tenga la validez institucional que corresponde.

Nada más.

Sr. PRESIDENTE (Cenizo).- Si ningún otro Concejal va a hacer uso de la palabra, por Secretaría sometemos a votación el proyecto de Ordenanza en tratamiento.

Sr. SECRETARIO (Lanceta).- En consideración general el proyecto de Ordenanza en tratamiento, correspondiente al Expte. N° 014/19, sírvanse votar.

- **Resulta aprobada en general por unanimidad.**
- **Se votan y se aprueban sin observaciones y por unanimidad, los artículos 1° al 3°.**
- **Los artículos 4° y 5° son de forma.**

ES LA ORDENANZA N° 4368/19.

Corresponde al Expte. 5978/18 D.E.
Recaratulado 014/19 H.C.D.

Olavarría, 11 de Marzo de 2019.-

ORDENANZA N°: 4368/19

ARTÍCULO 1°: Convalídase lo por el Departamento Ejecutivo Municipal, en uso de las facultades otorgadas por el artículo 108) Incs. 11) y 14) de la Ley Orgánica de las Municipalidades, en relación al Convenio de adhesión para la Implementación del Documento Único de Traslado (DUT) y su modalidad de Autogestión en la Provincia de Buenos Aires, suscripto entre el Ministerio de Agroindustria de la Provincia de Buenos Aires y la Municipalidad de Olavarría, de fecha 27 de noviembre de 2018.-

ARTÍCULO 2°: Modificase el texto del artículo 103) de la Ordenanza N° 2460/99 y modificatorias, el que queda redactado de la siguiente forma:

“ARTÍCULO 103: *La Tasa establecida en este Capítulo deberá pagarse en el momento de intervenir la oficina de tramitación respectiva. Las Tasas correspondientes a certificados de venta, guías de matadero y guías de traslado emitidas en la realización de los remates feria, podrán ser abonadas por las casas consignatarias y/o martilleras intervinientes, dentro del plazo máximo de validez de las guías establecido por el artículo 115) de la presente Ordenanza Fiscal, equivalente a cinco (5) días de su emisión. A los fines de poder hacer uso de este plazo, las casas consignatarias y/o martilleras, deberán solicitar previamente su inscripción en un registro especial que por este acto se crea y que instrumentará la Secretaría de Economía y Hacienda, a través del área correspondiente. Las Tasas correspondientes a los Documentos Únicos de Traslado (DUT) tramitados por la modalidad autogestión, podrán ser abonadas dentro del plazo máximo de cinco (5) días de recibido el reporte del sistema. Una vez emitidos por el sistema de autogestión los certificados de venta, guía de matadero o guía de traslado, se verificará por parte de la autoridad de aplicación municipal el pago en término de la Tasa. La falta de pago en término habilitará al Municipio a cobrar los recargos previstos en esta Ordenanza y la Ordenanza Impositiva, así como a suspender al contribuyente del sistema de emisión de DUT por autogestión”.-*

ARTÍCULO 3º: Autorízase al Departamento Ejecutivo a llevar adelante todos los hechos y actos administrativos y jurídicos necesarios para el cumplimiento de la presente Ordenanza, así como a publicar Texto Ordenado de la Ordenanza 2460/99 y sus modificatorias.-

ARTÍCULO 4º: La presente Ordenanza es refrendada por el Señor Secretario del Honorable Concejo Deliberante.-

ARTÍCULO 5º: Comuníquese, publíquese, dése al registro de Ordenanzas; cúmplase y oportunamente archívese.-

Sr. PRESIDENTE (Cenizo).- Habiendo concluido el tratamiento del orden del día previsto para esta “Sesión Especial”, convocada por Decreto H.C.D. N° 007/19, invito al Concejal Emilio Vitale a arriar el Pabellón Nacional.

- Así se hace.
- Queda levantada la Sesión.
- Es la hora 11 y 59.-

**RAMIRO DIEGO CASCIO
TAQUÍGRAFO H.C.D.**

**Dr. LEANDRO LANCETA
SECRETARIO H.C.D.**

**Dr. BRUNO CENIZO
PRESIDENTE H.C.D.**