

**SESIÓN ESPECIAL N° 03 - NEUQUÉN, septiembre 14 de 2 022**

CONCEJALA PRESIDENTA: Muy buenos días a todas y todos. Siendo las 11:50 del día 14 de septiembre, damos inicio a la tercera Sesión Especial correspondiente al periodo legislativo 2022. A los efectos de establecer el quórum legal procedemos a tomar asistencia a través de Prosecretaría Legislativa. PROSECRETARIO LEGISLATIVO: -----

----- **- ASISTENCIA -** -----

- CONCEJAL ARGUMERO, CLAUDIA..... PRESENTE
- CONCEJAL ARTAZA, JOSÉ LUIS..... PRESENTE
- CONCEJAL BERMÚDEZ, MARCELO..... PRESENTE
- CONCEJAL DOMÍNGUEZ, CLAUDIO..... PRESENTE
- CONCEJAL ECHEVARRÍA, CAMILO..... PRESENTE
- CONCEJAL FERNÁNDEZ, MARÍA VICTORIA..... PRESENTE
- CONCEJAL KATCOFF, MARÍA JULIETA..... PRESENTE
- CONCEJAL MALETTI, CECILIA..... PRESENTE
- CONCEJAL MÁRQUEZ, NADIA..... PRESENTE
- CONCEJAL MARTINE, ESTEBAN..... PRESENTE
- CONCEJAL MONZANI, GUILLERMO..... PRESENTE
- CONCEJAL MOSNA, ISABEL..... PRESENTE
- CONCEJAL PELÁEZ, JUAN ESTEBAN..... PRESENTE
- CONCEJAL REY, JORGE..... PRESENTE
- CONCEJAL SERVIDIO, ANA INÉS..... PRESENTE
- CONCEJAL SGUAZZINI MAZUEL, ATILIO..... PRESENTE
- CONCEJAL STILLGER, DENISSE..... PRESENTE
- CONCEJAL ZÚÑIGA, MARCELO..... PRESENTE

CONCEJALA PRESIDENTA: Con la presencia de 18 concejales y concejalas y establecido el quorum legal damos comienzo a la tercera Sesión Especial del año 2022. El único Punto del Orden del Día es el tratamiento de los despachos de Comisión Interna de Servicios Públicos, Entrada N° 0491/2022, Entrada N° 0489/2022 y Entrada N° 0488/2022. Comenzamos con el tratamiento de la primera entrada que la N° 0491/2022, a través de Prosecretaría Legislativa identificaremos la carátula. PROSECRETARIO LEGISLATIVO: **ENTRADA N°: 0491/2022 - EXPEDIENTE N°: 5266-M-2022 - CARÁTULA: MUN. SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE. SOLICITA AL CONCEJO DELIBERANTE LA AUTORIZACIÓN PARA LLAMADO A LICITACIÓN PÚBLICA NACIONAL PARA LA CONCESIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE MASIVO URBANO DE PASAJEROS. - DESPACHO N°: 010/2022.-** Pasamos a la lectura del despacho. VISTO el Expediente N° OE-5266-M-2022; y CONSIDERANDO: ESTA COMISIÓN INTERNA DICTAMINA: 1º) Aprobar el proyecto de ordenanza que se adjunta. PROYECTO DE ORDENANZA VISTO: El Expediente N° OE-5266-M-2022; y CONSIDERANDO: Que la Constitución de la Provincia del Neuquén establece en su Artículo 273, Inciso f, como atribución común a todos los municipios con arreglo a sus cartas y leyes orgánicas, la contratación de servicios públicos y el otorgamiento de concesiones a particulares, con límite de tiempo y rescatables sin indemnización por lucro cesante. Que conforme surge del Artículo 85), Inciso 15, de la Carta Orgánica Municipal corresponde al Intendente Municipal llamar a licitación pública y adjudicar de conformidad con

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

las pautas establecidas en dicho cuerpo normativo y en las ordenanzas respectivas. Que, por su parte, el Artículo 141 de la Carta Orgánica Municipal establece los principios de concesión de los servicios públicos, y en particular las condiciones respecto de las mayorías requeridas en el Concejo Deliberante para autorizar el presente llamado a licitación pública. Que, por medio del Expediente N° OE-5192-M-2022, se modificó la Ordenanza N° 11641 - Marco Regulatorio del Transporte Público de Pasajeros - estableciéndose en su Artículo 8º que “La prestación del Servicio Público Masivo de Transporte Urbano de Pasajeros bajo la forma de concesiones se otorgará a través de Licitaciones Públicas Nacionales. En el supuesto que resulte oportuno, conveniente y necesario, de acuerdo al contexto y exigencias del servicio a licitar, se podrá ampliar la convocatoria mediante llamado a licitación Internacional. En ambos casos, se deberá asegurar en el/los procesos licitatorios los principios de igualdad, publicidad y concurrencia. El llamado a Licitaciones Públicas para el otorgamiento de las concesiones podrá ser parcial o simultáneo para la totalidad del servicio básico, según se hubieren producido los vencimientos de las concesiones vigentes, sus prórrogas o para llenar las vacantes producidas como resultado de caducidades y/o incrementar los servicios disponibles. Se deberá convocar a audiencia pública 360 (trescientos sesenta) días hábiles antes del vencimiento de la concesión”. Que, mediante Decreto Municipal N° 1136/11, se adjudicó a la empresa INDALO S.A. la Licitación Pública Internacional N° 01/2010, relativa a la Concesión del Servicio Público de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros prestado mediante Ómnibus en la ciudad de Neuquén. Que a través del Decreto Municipal N° 1473/2011 se aprobó el Contrato de Concesión suscripto con fecha 30 de noviembre de 2011, entre la Municipalidad y la empresa Indalo S.A., con una vigencia de 10 (diez) años a contar desde el día 01 de marzo de 2012, habiendo operado su vencimiento el día 28 de febrero de 2022. Que mediante la Ordenanza N° 14315 se autorizó al Órgano Ejecutivo Municipal a prorrogar por el plazo de 1 (un) año con posibilidad de ampliación en un máximo de 180 (ciento ochenta) días el referido Contrato de Concesión, previendo que dichos plazos se encontraban sujetos a la adjudicación de la nueva Concesión del Servicio Público de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros prestado mediante Ómnibus en la Ciudad de Neuquén. Que mediante el Decreto Municipal N° 131/2022 se prorrogó la Concesión del referido servicio público, de conformidad con el contrato suscripto con la empresa Indalo S.A., con fecha 30 de noviembre de 2011, por el plazo de 1 (un) año, a partir del día 01 de marzo del año 2022 y en los términos de la ampliación contractual autorizada por el Concejo Deliberante de la ciudad de Neuquén, a través de la Ordenanza N° 14315. Que cabe resaltar que mediante Decreto Municipal N° 022/20 se había aprobado el Convenio Marco de Colaboración con la Universidad Nacional del Comahue, por el que se designaba a la casa de Altos Estudios como consultora preferencial del Estado Municipal para brindar servicios de asesoramiento de investigación y/o técnicos. Que, en ese marco y previendo la proximidad de la finalización de la concesión, con fecha 29 de Octubre de 2020, la Municipalidad de la Ciudad de Neuquén y la Universidad Nacional del

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

Comahue celebraron el Convenio Específico aprobado por Decreto Municipal N° 0786/20, por el cual la Municipalidad de Neuquén le encomienda a la Universidad y ésta acepta la realización de los estudios, investigaciones y acciones de carácter técnico, necesarios para el desarrollo del nuevo sistema del Servicio Público de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros, de carácter integrado, a los fines de contar con las especificaciones técnicas que formarán parte del Pliego de Bases y Condiciones para el llamado a Licitación Pública para la concesión del Servicio Público de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de la ciudad de Neuquén. Que del citado Convenio devino la suscripción del Contrato celebrado con fecha 09 de abril de 2021, aprobado por Decreto N° 0191/21, entre la Municipalidad de Neuquén, la Universidad Nacional del Comahue con la participación de la Fundación de la Universidad Nacional del Comahue para el Desarrollo Regional (FUNYDER), cuyo objeto fue la realización del “Estudio y diseño del nuevo sistema de transporte público de pasajeros de la ciudad de Neuquén”. Que, en el marco del referido estudio, la Universidad Nacional del Comahue realizó aportes sobre componentes temáticos relativos a determinados requerimientos del servicio público analizado, a partir del cual el Órgano Ejecutivo Municipal ha realizado una propuesta integradora para la construcción de nuevos parámetros operativos que regirán el nuevo sistema del Servicio Público de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros. Que, mediante el Decreto N° 0084/2022, el Órgano Ejecutivo Municipal convocó a Audiencia Pública para el tratamiento del Servicio Público de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros prestados mediante ómnibus, bajo la forma de concesión, en el marco de lo normado por las Ordenanzas N° 7778 y 11641, Artículo 8º), y de acuerdo a las facultades conferidas por el Artículo 158 de la Carta Orgánica Municipal y con los alcances y finalidades previstos en el Artículo 157 de esta última. Que la primera instancia de la Audiencia Pública se realizó el día 05 de marzo de 2022, a las 09:00 horas, en el Auditorio del Museo Nacional de Bellas Artes, preestableciendo los siguientes ejes temáticos: Marco Regulatorio referido al presente servicio, recorridos, horarios, frecuencias, tarifas, beneficios, unidades, paradas y sus entornos, información teórica en tiempo real en sitios web y aplicaciones, y demás cuestiones que se vinculan con el objeto del presente estudio. Que la Audiencia Pública contó con una amplia participación de vecinas y vecinos, que expusieron sus aportes para el nuevo sistema del Servicio Público de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros, desarrollándose la misma con normalidad y de forma democrática, respetándose el procedimiento general aprobado expresamente para la misma. Que, en virtud de los plazos determinados en la Ordenanza N° 14315, que autorizó la prórroga de la concesión del servicio, y teniendo en cuenta la consecuente proximidad de su vencimiento, resulta oportuno y necesario que se autorice a través del Concejo Deliberante el correspondiente llamado a Licitación Pública en orden a las previsiones establecidas en la Constitución Provincial, la Carta Orgánica Municipal y la Ordenanza N° 11641 y sus modificatorias. Que la segunda instancia de la mencionada Audiencia Pública se desarrolló el jueves 1 de septiembre del presente, en las instalaciones del Salón de Usos Múltiples del Concejo Deliberante. Por ello y en virtud a lo establecido por el Artículo 67º), Inciso 1), de la Carta Orgánica Municipal, -----

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

EL CONCEJO DELIBERANTE DE LA CIUDAD DE NEUQUEN  
SANCIONA LA SIGUIENTE **ORDENANZA**

**ARTÍCULO 1º):** AUTORIZÁSE al Órgano Ejecutivo Municipal a concesionar el Servicio Público de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros prestado mediante ómnibus de la Ciudad de Neuquén, debiendo ajustarse a los principios establecidos por el Artículo 292º) de la Constitución Provincial y por el Artículo 141) de la Carta Orgánica Municipal, y en particular, a las siguientes condiciones: a) Formato de la concesión: por intermedio de llamado a Licitación Pública Nacional. b) Plazo máximo de concesión: 10 años. c) Determinar la tarifa que perciban las empresas concesionarias por la prestación del servicio, conforme a la metodología para la determinación de los costos totales por kilómetros, según lo establecido por ordenanza vigente. d) Prever las exigencias necesarias para que las empresas concesionarias cumplan con el Marco Regulatorio. e) El Servicio Público de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros se integrará como mínimo por: 1. Cantidad de Unidades: 174 (ciento setenta y cuatro). 2. Longitud total del Servicio Público de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros: 751,90Km (setecientos cincuenta y uno con 90/100 Kilómetros) según los recorridos y la cobertura territorial que se detallan en el Anexo I de la presente ordenanza. 3. Cantidad de líneas de transporte: 30 (treinta), cuyos recorridos, coberturas territoriales, cantidad de servicios y unidades afectadas que se detallan para cada una en el Anexo II de la presente ordenanza. f) Asegurar los principios de publicidad, concurrencia, igualdad y selección objetiva con equilibrio de precios y calidad, en los términos del Inciso 1) del Artículo 141) de la Carta Orgánica Municipal. g) Contemplar la implementación del Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE), con todo el equipamiento homologado a fin de asegurar la continuidad de los beneficios y atributos del SUBE. h) Prever capacitaciones constantes al personal de conducción y tráfico. i) La totalidad de las líneas deberán asegurar la prestación de servicios accesibles para personas con discapacidad o movilidad reducida. A esos efectos se deberá contar con unidades adaptadas para permitir la accesibilidad de personas con discapacidad o movilidad reducida, a partir de los accesorios necesarios de comunicación (información en sistema braille, sistemas de audio para personas ciegas o disminuidas visuales y pictogramas, entre otros) y de adaptaciones que posibiliten el ascenso y descenso de forma autónoma y segura (operados desde el puesto de conducción del vehículo). Cuando se renueven unidades, se deberá cumplir con las normas nacionales en materia de accesibilidad. Los recorridos y frecuencias de las unidades accesibles deberán ser visualizados en forma diferenciada en los sistemas de seguimiento. j) Incluir la implementación de Sistemas de Posicionamiento Global y sus respectivos softwares que permitan el seguimiento y localización de las unidades, a fin de que la Autoridad de Aplicación obtenga información online, de manera completa, efectiva, continua y permanente. Asimismo, cada una de las unidades deberá contar con cámaras de video y botón antipánico. k) Exigir cartelería led con información de la línea, permitiendo las personas usuarias la identificación del número de la misma, el origen y destino del recorrido. l) Dar cumplimiento a lo establecido en la Ordenanza N° 8792, en

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

cuanto a la incorporación al nuevo sistema de los trabajadores de las actuales prestatarias del servicio. m) Todas las unidades 0Km que se incorporen en virtud de esta licitación, como la renovación de las unidades que en el futuro se incorporen, deberán contar con equipos de aire acondicionado frío calor.- ARTÍCULO 2º): ESTABLÉCESE que el Órgano Ejecutivo Municipal concesionará el Servicio Público de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros prestado por medio de ómnibus de la Ciudad de Neuquén, mediante Licitación Pública Nacional, en como mínimo 3 (tres) grupos de líneas de transporte, los cuales deberán tender a: a) Garantizar que la cobertura territorial presente competencia territorial entre grupos de líneas. b) Los grupos de Líneas mantengan el equilibrio de la ecuación económico-financiera.- ARTÍCULO 3º): AUTORIZASE al Órgano Ejecutivo Municipal a modificar o crear en el futuro nuevos recorridos, frecuencias, servicios, cantidad de unidades, tarifas, y toda aquella cuestión tendiente a responder nuevas demandas insatisfechas de la población o que impliquen una mejora en la prestación del servicio, siempre que no implique una reducción de las prestaciones establecidas por la presente ordenanza.- ARTÍCULO 4º): DE FORMA.- ANEXO I -----

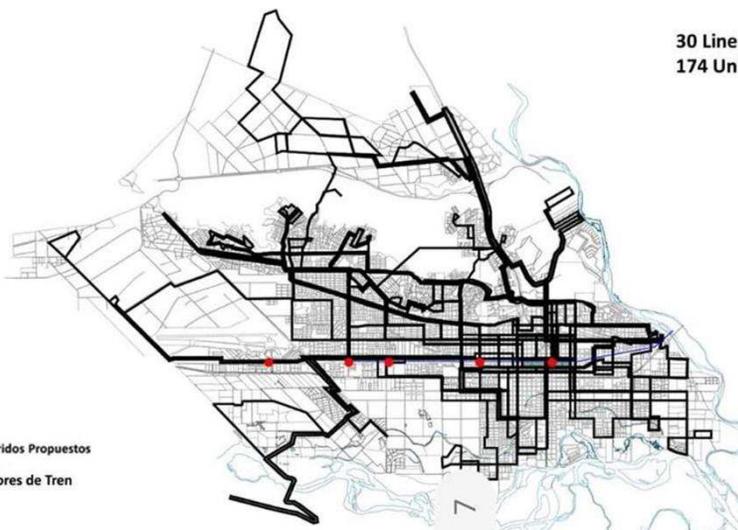
**Sistema Polimodal : Sistema completo de Líneas y Apeaderos de Tren**



**Sistema completo**

- Línea 1
- Línea 2
- Línea 3
- Línea 4
- Línea 5A
- Línea 5B
- Línea 6
- Línea 7A
- Línea 7B
- Línea 8
- Línea 9
- Línea 10
- Línea 11
- Línea 12
- Línea 13
- Línea 14
- Línea 15A
- Línea 15B
- Línea 17
- Línea 18
- Línea 19
- Línea 20
- Línea 101
- Línea 102
- Línea 401
- Línea 404
- Línea 415
- Línea 501
- Línea 502
- Línea 516

— Recorridos Propuestos  
● Paradores de Tren



**30 Líneas  
174 Unidades**

ANEXO II -----

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

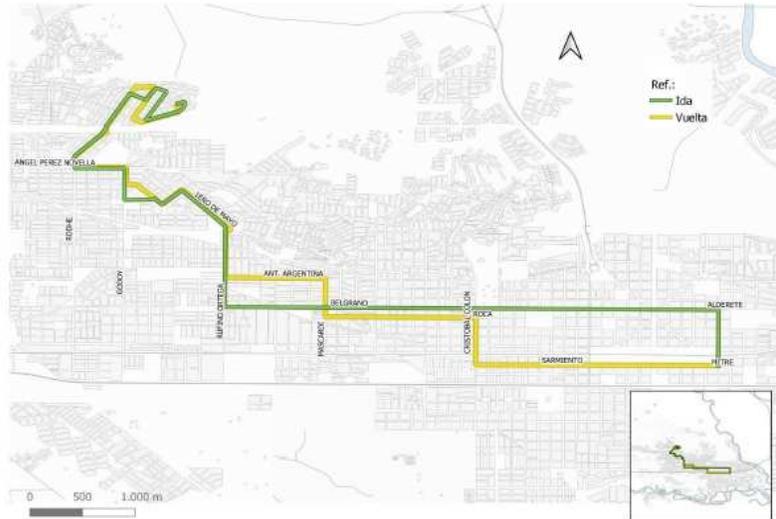
*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

**LINEA 1**

Cantidad de unidades	KM	Servicios Diarios
9	21.8	99

**Recorrido de Ida**  
 Estrecho de Magallanes- Abrazo de Maipú-Bahía San Blas- Cerro Bayo- Caleta Oliva-8 de Diciembre- Lago Puelo- Rodhe- Novella- Godoy- José Marín- Quimey- Michacheo- 1 de Mayo- Rufino Ortega- Belgrano- Tucuman

**Recorrido de vuelta**  
 Mitre- Sarmiento- Ignacio Rivas- Roca- Mascardi- Antártida Argentina- Rufino Ortega- Dr. Ramón- 1 de Mayo- Michacheo- Quimey- Raihue- Godoy- Novella- Rodhe- Caleta Oliva- 8 de Diciembre- Península de Valdés- Bahía San Blas- Paso de los Andes- Estrecho de Magallanes

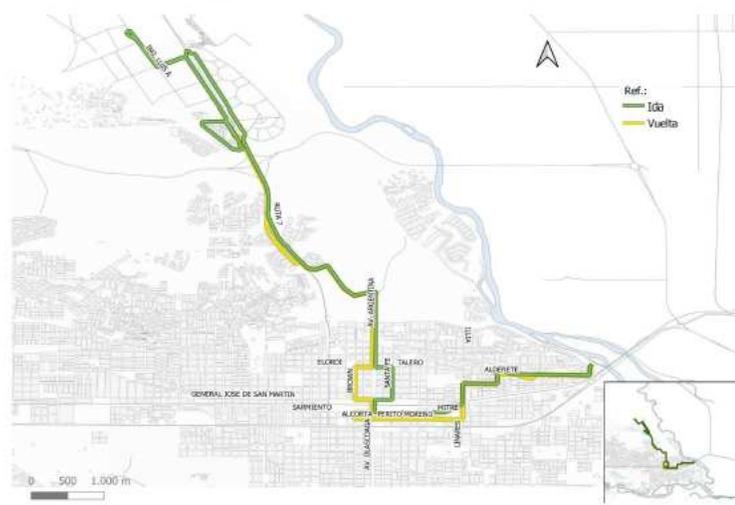


**LINEA 2**

Cantidad de unidades	KM	Servicios Diarios
5	29.4	65

**Recorrido de Ida**  
 Río Uruguay- Alderete- San Juan- Alem- Juan XXIII- Illia- Linares- Primeros Pobladores- Mitre- Av. Olascoaga- Independencia- Santa Fé- Talero- Av. Argentina- Rodolfo Rivariz- Jesús María- San Francisco- Av. Raúl Alfonsín- Gobernador Emilio Belenguer- Trabajadores de la Industria- Ingeniero Huergo- U11- Ingeniero Huergo- Trabajadores de la Industria- Industriales Neuquinos- Ingeniero Huergo- Conquistadores del Desierto- Industriales Neuquinos

**Recorrido de vuelta**  
 Industriales Neuquinos- Av. Raúl Alfonsín- Ramos de Sal- Cura Brochero- San Francisco- Jesús María- Rodolfo Rivariz- Av. Argentina- Elordi- Brown- San Martín- Av. Olascoaga- Sarmiento- La Pampa- Alcorta- Perito Moreno- Linares- Illia- Juan XXIII- Alem- Alderete- San Juan- Borlenghi- Alderete- Río Uruguay

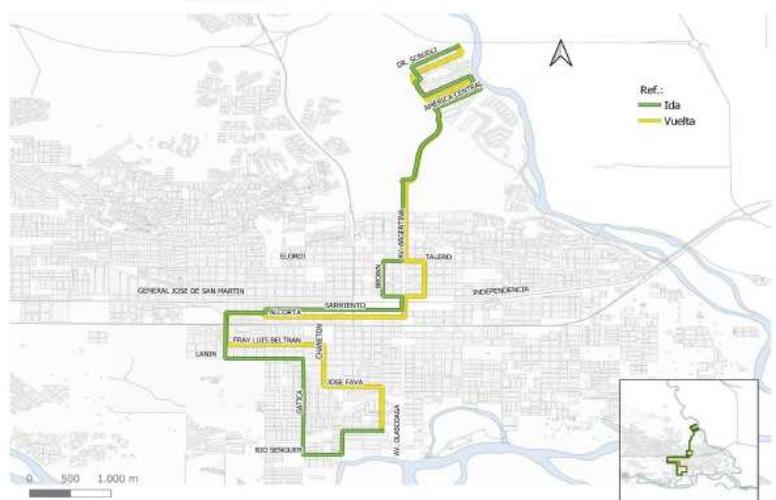


**LINEA 3**

Cantidad de unidades	KM	Servicios Diarios
3	26.7	42

**Recorrido de Ida**  
 Dr. Scrugli- Mar Mediterráneo- Océano Indico- América del Sur- Mar Argentino- De las Calandrias- América Central- América del Sur- Dr. René Favalaro- Rodolfo Rivariz- Avda. Argentina- Brown- San Martín- Avda. Olascoaga- Sarmiento- Ignacio Rivas- Durán Arsenio- Anaya- Lanín- Gatica- Río Senguer- Leguizamón- Aconcagua.

**Recorrido de vuelta**  
 La Pampa- Fava- Chaneton- Fray Luis Beltrán- Anaya- Durán Arsenio- Ignacio Rivas- Alcorta- Avda. Olascoaga- Independencia- Santa Fe- Talero- Avda. Argentina- Rodolfo Rivariz- Dr. René Favalaro- América del Sur- Atlántida- De las Calandrias- Australia- América del Sur- Francia- Calle S/N.



**ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL**

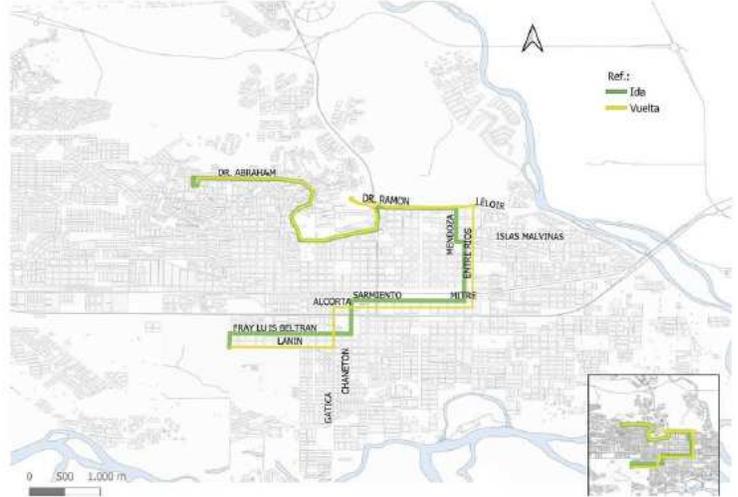
*Víctor Ernesto Cofré*  
 PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
 Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

**LINEA 4**

Cantidad de unidades	KM	Servicios Diarios
5	23,9	50

**Recorrido de Ida**  
 Mascardi- Acosta- Cuarta- Dr. Abraham- Á. Spinelli- Colón- Av. Trabajador- Salta - Dr. Ramón- Leloir- Mendoza- Islas Malvinas- Tucumán- Tierra del Fuego- Mitre- Sarmiento- Chaneton- Fray Luis Beltrán- C. Saavedra...

**Recorrido de vuelta**  
 Lanin- Gatica- Alcorta- Perito Moreno- Bahía Blanca- Entre Ríos- Leloir- Dr. Ramón- Salta- Av. Trabajador- Colón- Ariel Spinelli- Dr. Abraham- Mascardi

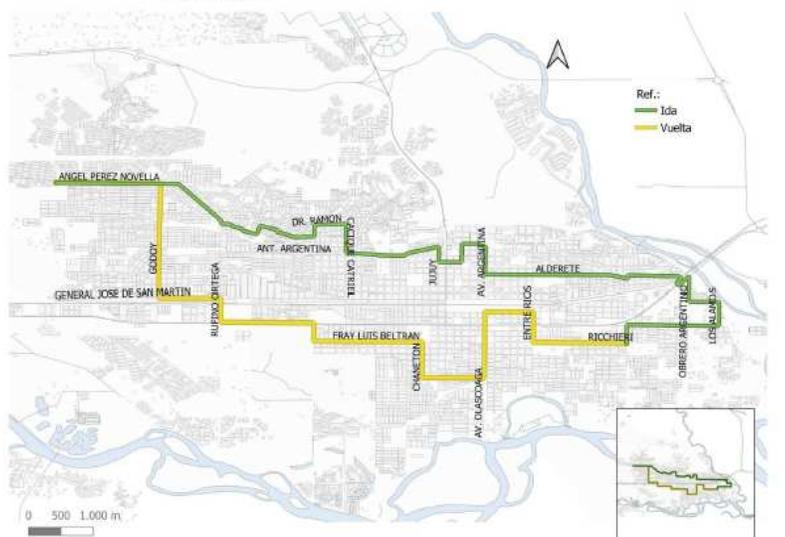


**LINEA 5A**

Cantidad de unidades	KM	Servicios Diarios
8	30,5	80

**Recorrido de Ida**  
 Novella- 1 de Mayo- Dr. Ramón- 1 de Mayo- C. 5- Collón Curá- C.4- Lago Meliquina- Castelli- Combate San Lorenzo-Dr. Ramón - Catriel- Av. del Trabajador- Jujuy- Sgto. Cabral- La Rioja- Rep. de Italia- Av. Argentina- Alderete- San Juan- Borlenghi- Alderete- Rotonda Ruta 22- Lazaro Martin- Aguado- Los Alamos- Figueroa- Tronador.

**Recorrido de vuelta**  
 Richieri- Bahía Blanca- Mitre- Av. Argentina- Fava- Chaneton- Luis Beltrán- Cornelio Saavedra- Teodoro Planas- Solalique- San Martín- Godoy- Novella

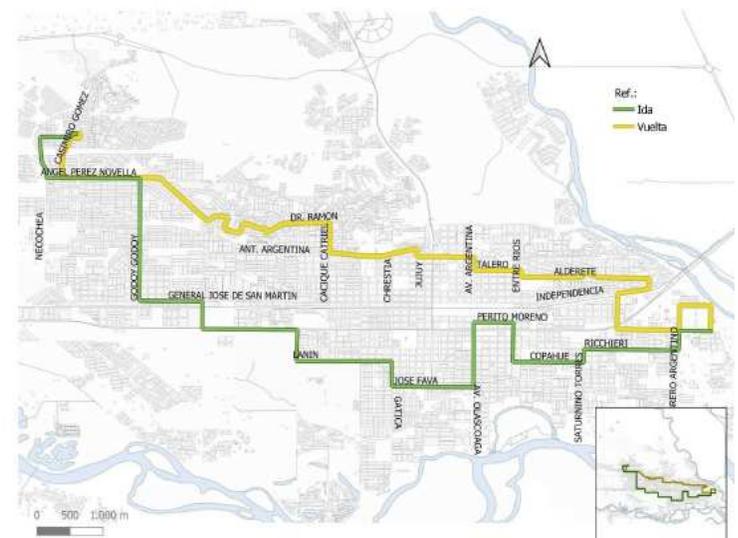


**LINEA 5B**

Cantidad de unidades	KM	Servicios Diarios
8	32,9	72

**Recorrido de Ida**  
 Pudú- Casimiro Gómez- Cabelleradel Frio- Necochea- Novella- Godoy- San Martín- Rufino Ortega- J.J. lastra- Cornelio Saavedra- Lanin- Gatica- Fava- Chocón- Av. Olascoaga- Perito Moreno- Tierra del Fuego- Copahue- Saturnino Torres- Richieri- Obrero Argentino- Figueroa Umenio del Carmen.

**Recorrido de vuelta**  
 Los Alamos- Aguado- Obrero Argentino- Figueroa Umenio del Carmen- Tronador- Independencia- Carmen de Patagones- Alderete- San Juan- Alderete- Entre Ríos- Talero- Av. Argentina- Antártida Argentina- Fotheringham- av. del Trabajador- Antártida Argentina- Av. del trabajador- Catriel- Dr. Ramón- Calle S/N- Lago Nonthué- Calle 4- Dr. Ramón- Lago Nonthué- Collón Curá- Calle 5- Calle 30- Otto Neumann- Calle 38- 1 de Mayo- Novella- Casimiro Gómez- 1 de Mayo- Racodo- Pudú.



**ES COPIA FIEL  
 DE SU  
 ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
 PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
 Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

**LINEA 6**

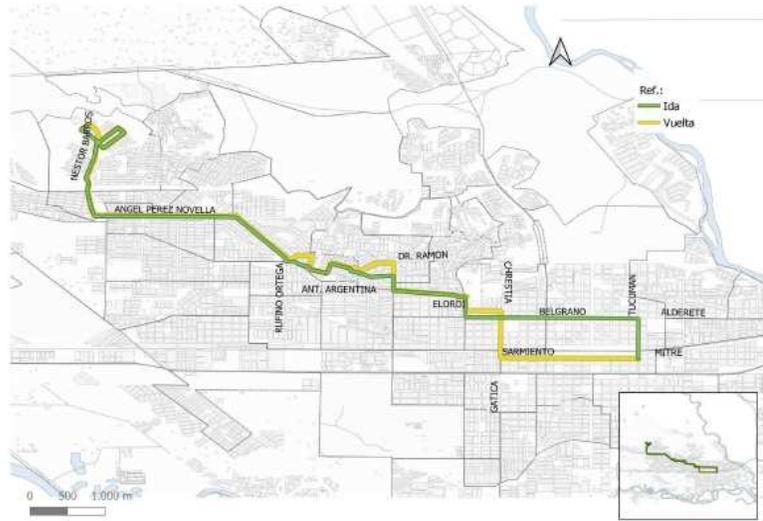
Cantidad de unidades	KM	Servicios Diarios
10	25.2	110

**Recorrido de Ida**

Los Loros- El Águila- Las Calandrias- El Avestruz- Necochea- El Águila- El Hornero- Nestor Barros- Novella- 1 de Mayo- C. 5- Collón Cura- Dr. Ramón- Lago Meliquina- Castelli- Combate San Lorenzo- Av. del Trabajador- Colón- Belgrano- Alderete- Tucumán- Tierra del Fuego.

**Recorrido de vuelta**

Mitre- Sarmiento- Gatica- Chrestia- Elordi- Colón- Rót. Av. del Trabajador- Combate San Lorenzo- Dr. Ramón- Lago Meliquina- Lago Nonthue- C. 4- Dr. Ramón- Lago Nonthue- Collón Curá - C. 5- C. 30- Neuman- C. 38- 1 de Mayo- Novella- Nestor Barros- El Hornero- El Águila- Necochea- El Avestruz- Las Calandrias- Las Grullas- Los Loros



**LINEA 7A**

Cantidad de unidades	KM	Servicios Diarios
8	23.5	80

**Recorrido de Ida**

Calle S/N- Casimiro Gómez- Cabellera del Frio- Necochea- Novella- 1 de Mayo- Rufino Ortega- Av. del Trabajador- Antártida Argentina- Colón- Alcorta- Perito Moreno.

**Recorrido de vuelta**

Bahía Blanca- Islas Malvinas- Antártida Argentina- Fotheringham- Av. del Trabajador- Antártida Argentina- Av. del Trabajador- Rufino Ortega- Luis Ramón- Calle 38- 1 de Mayo- Novella- Necochea- Cabellera del Frio- Casimiro Gómez- Calle S/N.



**LINEA 7B**

Cantidad de unidades	KM	Servicios Diarios
3	18.03	36

**Recorrido de Ida**

Chimpay- Abrazo de Maipú- Estrecho de Magallanes- Mortán- Lago Cardiel- Abrazo de Maipú- Novella- Huilen- 1 de Mayo- Rufino Ortega- Av. del Trabajador- Antártida Argentina- Cristóbal Colón- Ignacio Rivas- Alcorta- Perito Moreno.

**Recorrido de vuelta**

Bahía Blanca- Talero Eduardo- Elordi- Cristóbal Colón- Av. del Trabajador- Rufino Ortega- Dr. Luis Ramón- 1 de Mayo- Huilen- Novella- Abrazo de Maipú- Lago Cardiel- Mortán- Chimpay.



**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

**LÍNEA 8**

Cantidad de unidades	KM	Servicios Diarios
10	19.9	110

**Recorrido de Ida**

Pérez Novella- Néstor Barros- Pérez Novella- Necochea- Dr. Ramón Rohde- Belgrano- Alderete- Tierra del Fuego.

**Recorrido de vuelta**

Mitre- Sarmiento- Láinez- Roca- Mascardi- Antártida Argentina- Godoy- Belgrano- Rohde- Dr. Ramón Necochea- Pérez Novella.



**LÍNEA 9**

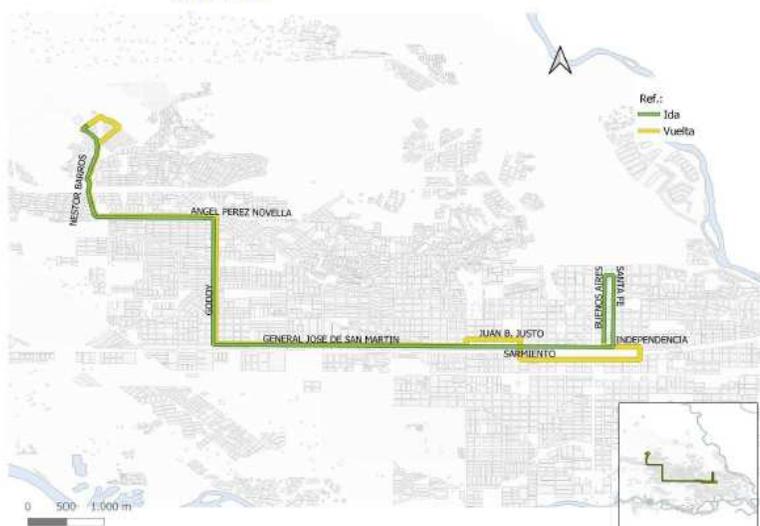
Cantidad de unidades	KM	Servicios Diarios
9	26.4	99

**Recorrido de Ida**

Los Loros- El Águila- Nestor Barros- Novella- Godoy- José de San Martín- Santa Fe- Pinar- Buenos Aires

**Recorrido de vuelta**

Buenos Aires- Independencia- Tierra del Fuego- Mitre- Sarmiento- Int. Chaneton- Juan B. Justo- Colón- San Martín- Godoy- Novella- Nestor Barros- La Calandria- El Avestruz- El Homero- Calle S/N- Los Loros



**LÍNEA 10**

Cantidad de unidades	KM	Servicios Diarios
4	17.1	52

**Recorrido de Ida**

Pérez Novella- Necochea- Avda. del Trabajador- Antártida Argentina- Colón- San Martín- Independencia.

**Recorrido de vuelta**

Entre Ríos- Talero- Elordi- Colón- Avda. del Trabajador- Necochea- Pérez Novella.



**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

**LINEA 11**

cantidad de unidades	KM	Servicios Diarios
4	19.9	44

**Recorrido de Ida**  
 Pérez Novella- Dr. Abraham- A. Spinelli- Dr. Ramón- Avda. Argentina- Elordi- Jujuy- San Martín- Independencia.

**Recorrido de vuelta**  
 Entre Ríos- Talero- Avda. Argentina- Dr. Ramón- A. Spinelli- Dr. Abraham- Pérez Novella.

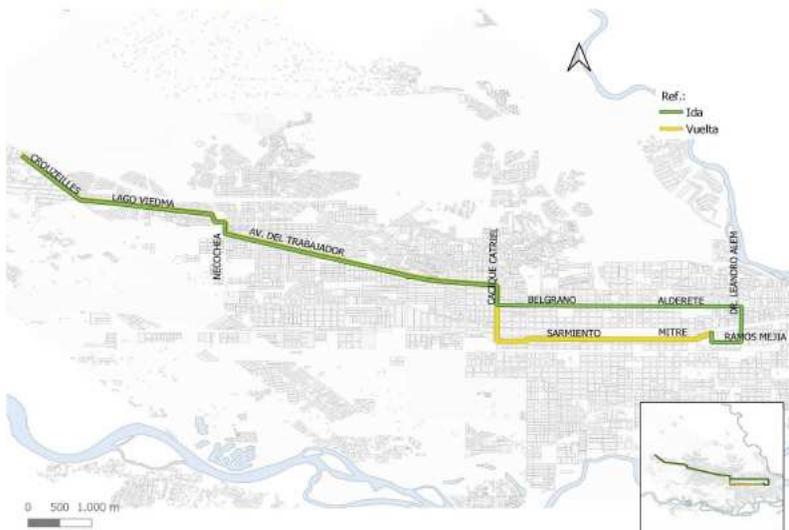


**LINEA 12**

Cantidad de unidades	KM	Servicios Diarios
14	27.32	126

**Recorrido de Ida**  
 Crouzeilles- Lago Viedma- Néstor Barros- Pérez Novella- Necochea- Avda. del Trabajador- Catriel- Belgrano- Alderete- Alem- Saturnino Torres- Ramos Mejía- Int. Pedro Linares.

**Recorrido de vuelta**  
 Primeros Pobladores- Mitre- Sarmiento- Ignacio Rivas- Durán Arsenio- Anaya- Catriel- Avda. del Trabajador- Necochea- Pérez Novella- Néstor Barros- Viedma- Crouzeilles.

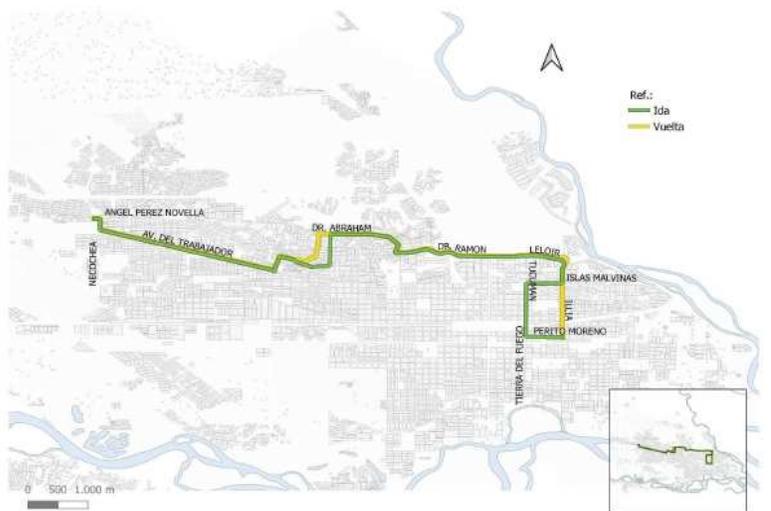


**LINEA 13**

Cantidad de unidades	KM	Servicios Diarios
7	23.7	70

**Recorrido de Ida**  
 Novella- Necochea- Av. del Trabajador- Collón Cura- Dr. Ramón- C.4- Lago Meliquina- Juan José Castelli- Combate San Lorenzo- Abraham- A. Espinelli- Dr. Ramón- Leloir- Illia- Islas Malvinas- Tucumán- Perito Moreno

**Recorrido de vuelta**  
 Linares- Illia- Leloir- Dr. Ramón- A. Espinelli- Dr. Abraham- Arambarco- Dr. Ramón- Lago Meliquina- Lago Nonthue- C.4- Dr. Ramón - C. 15- Lago Nonthue- Collón Curá- Av. del Trabajador- Necochea- Novella



**ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
 PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
 Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

Cantidad de unidades	KM	Servicios Diarios
6	29.8	60

**Recorrido de Ida**

Chascomús- Bajada de Maida- Pedro Genco- Bragado- Cruzzeilles- Lago Viedma- Nestor Barros- Novella- Necochea- Av. del Trabajador- Combate San Lorenzo- Belgrano- Catriel- Durán- Ignacio Rivas- Alcorta- Leguizamón.

**Recorrido de vuelta**

Aconcagua- Av. Olascoaga- Independencia- Santa Fe- Talero- Elordi- Chrestia- Roca- Combate San Lorenzo- Av. del Trabajador- Necochea- Novella- Nestor Barros- Lago Viedma- Cruzzeilles- Bragado- Pedro Genco- Bajada de Maida- Chascomús

Cantidad de unidades	KM	Servicios Diarios
5	27.4	45

**Recorrido de Ida**

Obrero Argentino- Boerr- Los Alamos-El Chocón- Saturnino Torres- Ricchieri- Bahía Blanca- Mitre- Sarmiento- Gatica- Roca- Catriel- Vuelta las Bardas- Atahualpa Yupanqui- Raúl Soldi- Huemul- Raquí- Nancú- Huiñén- Bailahué.

**Recorrido de vuelta**

Nancú- Raquí- Mara- Cabellera del Frio- Huemul- Raúl Soldi- Las Madreselvas- Los Alelíos- Las Camelias- Las Glicinas- Atahualpa Yupanqui- Vuelta Las Bardas- Catriel- Belgrano- Chrestia- San Martín- Independencia- Tierra del Fuego- Copahue- Saturnino Torres- El Chocón- Los Alamos- Linares (Paseo Costero Limay).

Cantidad de unidades	KM	Servicios Diarios
5	21	50

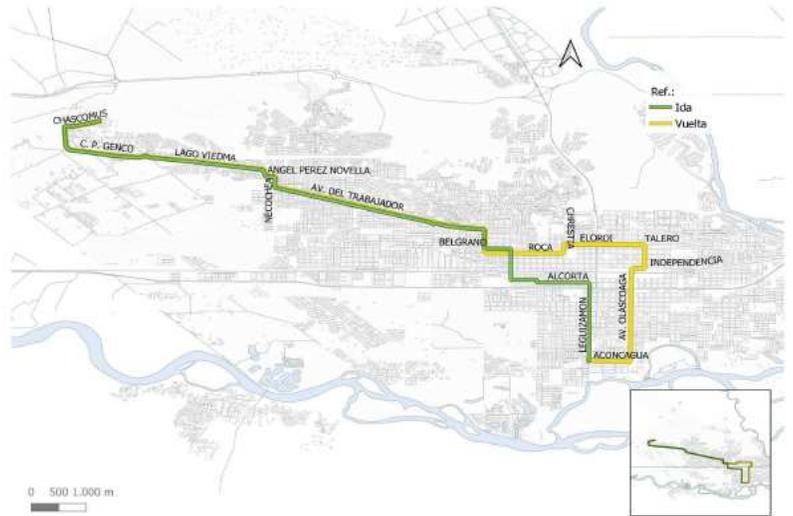
**Recorrido de Ida**

Tronador- El Chocón- Saturnino Torres- Boerr- Linares- El Chocón- Bahía Blanca- Mitre- Avda. Olascoaga- Independencia- Santa Fe- Leloir- Dr. Ramón- Elías Sapag- Las Flores- Los Pensamientos- Las Madreselvas- Los Alelíos- José Carol- Del Pin- Elías Troitino- Alberto Gentilini.

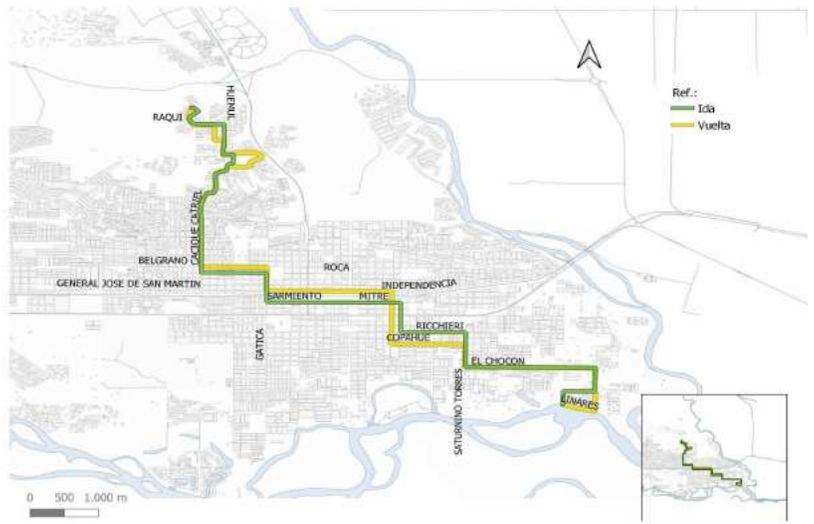
**Recorrido de vuelta**

José Carol- Los Alelíos- Ramos de Sal- Los Pensamientos- Las Flores- Elías Sapag- Dr. Ramón- Leloir- Buenos Aires- Independencia- Tierra del Fuego- El Chocón- Linares- Boerr- Saturnino Torres- El Chocón- Tronador- Urmenio del Carmen Figueroa.

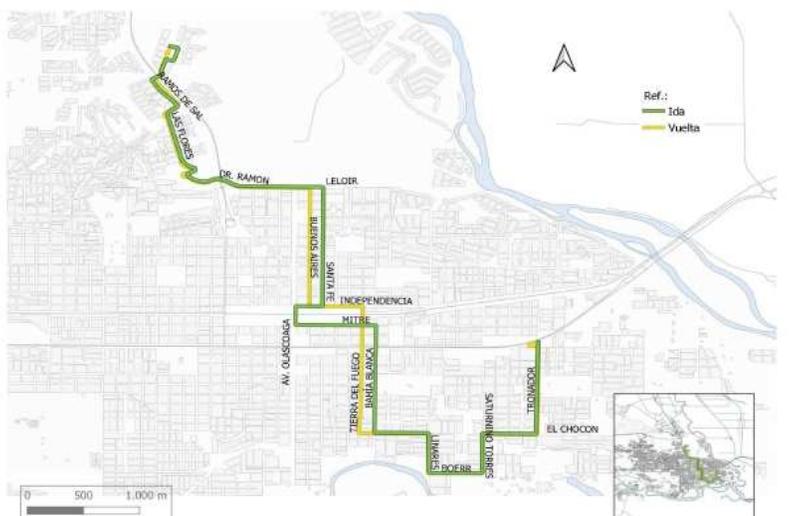
**LINEA 14**



**LINEA 15A**



**LINA 15B**



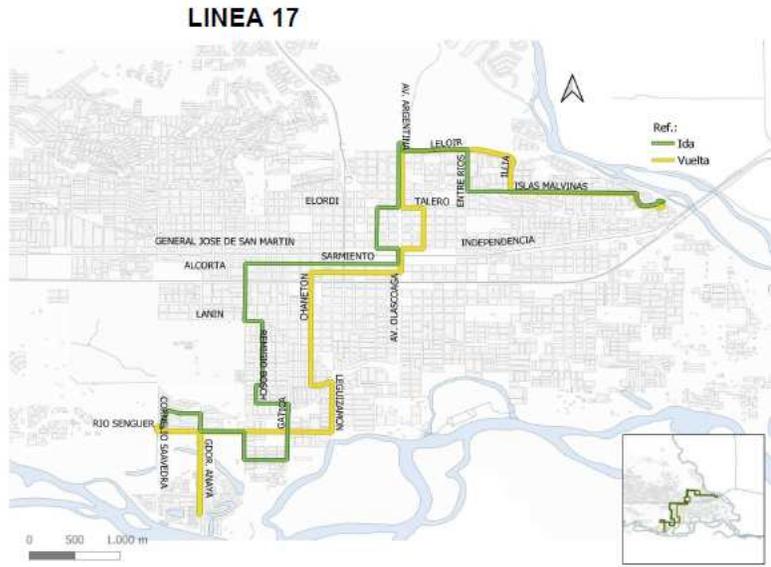
**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

cantidad de unidades	KM	Servicios Diarios
8	27.5	88

**Recorrido de Ida**  
 Virgen de Lujan- Pitrol- Bariloche- Carmende Patagones- Islas Malvinas- Entre Ríos-Leloir- Avenida Argentina- Elordi- Brown- José de San Martín- Avenida Olascoaga- Sarmiento- Ignacio Rivas- Lanin- Remigio Bosch- Alfonsina Storni- Candelaria- Aconcagua- Gatica- Gabriel Forquera- Ignacio Rivas- Río Senguer- Anaya- José Domene- Calle S/N.

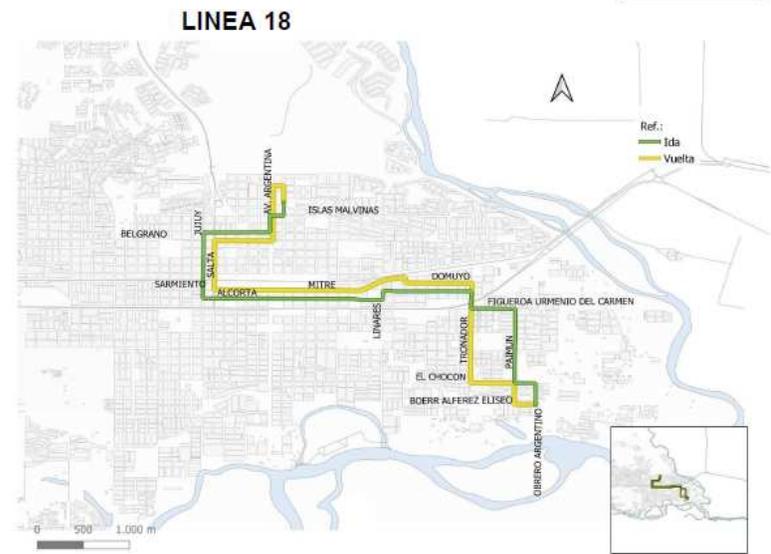
**Recorrido de vuelta**  
 Calle S/N- Cornelio Saavedra- Río Senguer- Anaya- La Zagala- Anaya- Río Senguer- Leguizamón- Pl. Literaria- Alfonsina Storni- Chaneton- Alcorta- Av. Olascoaga- Independencia- Santa Fe- Talero- Av. Argentina- Leloir- Illia- Islas Malvinas- Carmen de Patagones- Bariloche- Pitrol- Río Pepiri- Río Limay.



cantidad de unidades	KM	Servicios Diarios
4	15.58	60

**Recorrido de Ida**  
 Buenos Aires- Islas Malvinas- Av. Argentina- Elordi- Jujuy- Leguizamón- Alcorta- Perito Moreno- Linares- Mitre- Tronador- Figueroa U. del Carmén- Paimún- Chocón- Lago Epulafquen

**Recorrido de vuelta**  
 Las grutas- Paimún- Chocón- Tronador- Domuyo- Benigar- Primeros Pobladores- Mitre- Sarmiento- Lainez- Salta- Belgrano- Av. Argentina- Pinar- Buenos Aires



Cantidad de unidades	KM	Servicios Diarios
3	21	30

**Recorrido de Ida**  
 Novella- Los Paraísos- Raúl Soldi- Perdido- Las Madreselvas- Los Alelíos- Ramos de Sal- Los Pensamientos- Las Flores- Sapag Elias- Dr. Ramón- Buenos Aires- Independencia.

**Recorrido de vuelta**  
 Santa Fé- Leloir- Dr. Ramón- Elias Sapag- Las Flores- Los Pensamientos- Las Madreselvas- Ramos de Sal- Raúl Soldi- Ramos de Espejo- Raúl Soldi- Los Paraísos- Novella.



**ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
 PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
 Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

Cantidad de unidades	KM	Servicios Diarios
2	16,6	28

**Recorrido de Ida**  
 Lope de Vega- Díaz de Solís- Las Frutillas-Boerr- Los Alamos- Ricchieri- Avda. Olascoaga- Independencia- Santa Fe- Talero- Avda. Argentina.

**Recorrido de vuelta**  
 Neuman Oto Max- Avda. Argentina- Elordi- Almirante Brown- San Martín- Avda. Olascoaga- Copahue- Los Alamos- Boerr.

**LINEA 20**

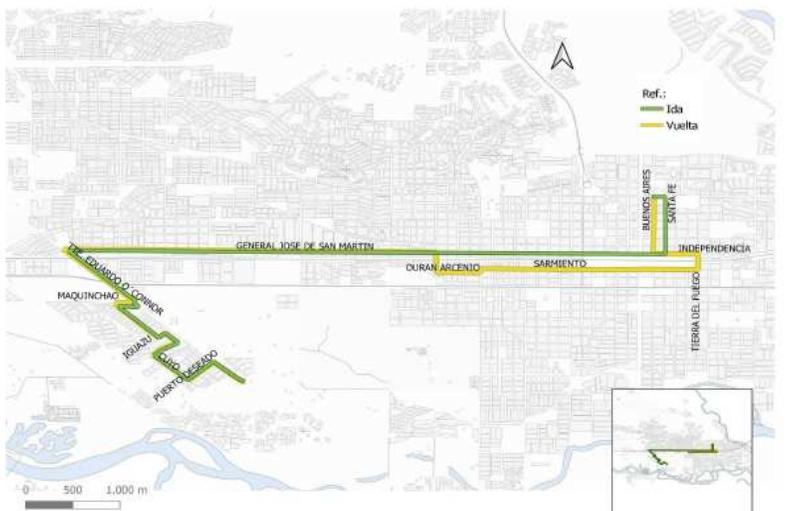


Cantidad de unidades	KM	Servicios Diarios
6	23,6	60

**Recorrido de Ida**  
 Catanilí- Puerto deseado- Cuyo- San Ignacio- Concepción- Iguazú- José Bustos Pérez- José Avila- Catanilí- Maquinchao- Tte. Eduardo O'Connor- San Martín- Independencia- Santa Fe- Islas Malvinas

**Recorrido de vuelta**  
 Buenos Aires- Independencia- Tierra del fuego- Mitre- Sarmiento- Ignacio Rivas- Durán- Anaya- San Martín- Tte. Eduardo O'Connor- Maquinchao- José Bustos Pérez- Iguazú- Concepción- San Ignacio- Cuyo- Puerto Deseado- Catanilí.

**LINEA 101**

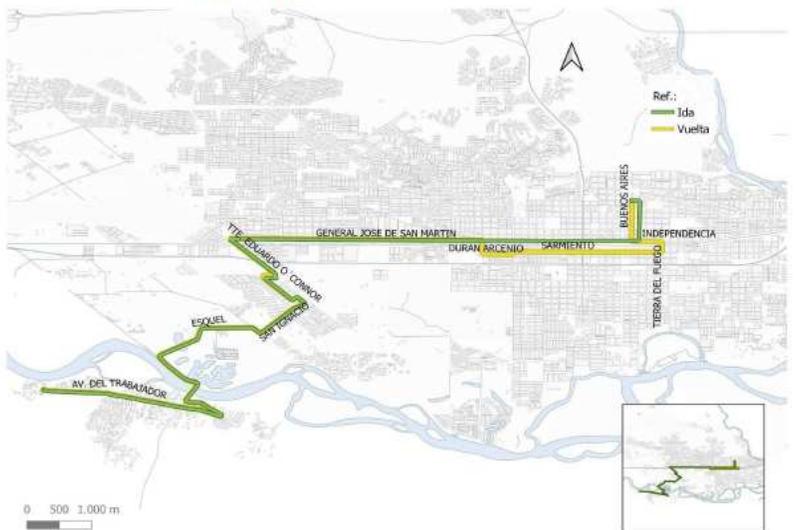


Cantidad de unidades	KM	Servicios Diarios
6	35,2	48

**Recorrido de Ida**  
 Av. del trabajador (Las Perlas)- Lorenzo Urra- Elvira Garzua (Las Perlas)- Ruta 7 (Las Perlas)- Puente Miguel Lembeye- Futaleufú- Esquel- San Ignacio- Concepción- Iguazú- José Bustos Pérez- José Avila- Catanilí- Maquinchao- Eduardo O'Connor- San Martín- Independencia- Santa Fe- Islas Malvinas-

**Recorrido de vuelta**  
 Buenos Aires- Independencia- Tierra del Fuego- Mitre- Sarmiento- Ignacio Rivas- Durán- Anaya- San Martín- Eduardo O'Connor- Maquinchao- Jose Bustos Pérez- Iguazú- Concepción- San Ignacio- Esquel- Futaleufu- Puente Miguel Lembeye -Elvira Garzúa (Las Perlas) - Lorenzo Urra- Avenida del Trabajador (Las Perlas)-

**LINEA 102**



**ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
 PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
 Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

Cantidad de unidades	KM	Servicios Diarios
4	24.4	64

**Recorrido de ida**

Sarmiento- La Pampa- Alcorta- Perito Moreno- Av. Olascoaga- Independencia- Santa Fe- Talero- Av. Argentina-Neuman Otto Max- Av. Argentina- Dr. Ramón- Sapag Elias- Las Flores- Los Pensamientos- Ramos de Sal- Cura Brochero- San Francisco- Rotonda San Francisco- Lateral Este- Dr. Raúl Alfonsín- Autovía Nqn Centenario- Carlos Pellegrini- Gob. Belenguer- Centenario- Rotonda Autovía Nqn Centenario- Industriales Neuquinos- Huergo- C. 3- Jaime de Nevares- Puelo- Padre San Sebastián- Conquistadores del Desierto- Trabajadores de la industria- Piedras Blancas- Mosconi- Conquistadores del Desierto

**Recorrido de vuelta**

Industriales Neuquinos-Av. Ricardo Alfonsín- Ramos de Sal- Las Madreselvas- Los Pensamientos- Las Flores- Sapag Elias- Dr. Ramón- Av. Argentina- Elordi- Brown- San Martín- Av. Olascoaga- Sarmiento

**LINEA 401**



Cantidad de unidades	KM	Servicios Diarios
2	14.76	44

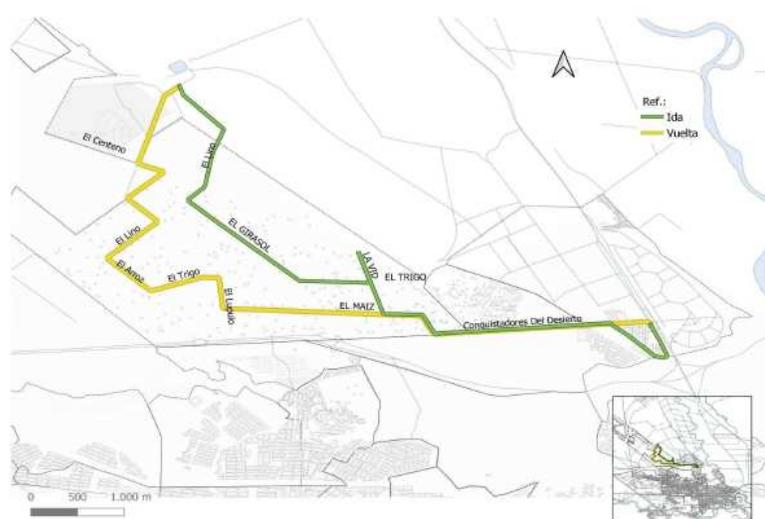
**Recorrido de ida**

Industriales Neuquinos- Ingeniero Huergo- Conquistadores del Desierto- C. la Papa- C. el Maíz- C. La Vid- El Sorgo- La Vid- C. El Trigo- C. El Girasol- C. El Lino- Calle S/N (límite ejido).

**Recorrido de vuelta**

Calle S/N (límite ejido)- C. El Centeno- C. La Yerba Mate- C. La Caña de Azúcar- C. El Lino- C. El Arroz- C. El Trigo- C. El Lúpulo- C. El Maíz- C. La Papa- Conquistadores del Desierto- Industriales Neuquinos

**LINEA 404**



Cantidad de unidades	KM	Servicios Diarios
3	28.5	36

**Recorrido de ida**

C. La Alfalfa- C. El Trigo- C. El Sorgo- C. La Vid- C. El Trigo- C. El Centeno- C. El Maíz- C. El Girasol- Casimiro Gómez- Almonacid- Necochea- Pérez Novella- Godoy- San Martín- Solalique- 12 de septiembre.

**Recorrido de vuelta**

Bejarano- San Martín- Godoy- Pérez Novella- Necochea- Almonacid- Casimiro Gómez- C. El Girasol- C. El Maíz- C. El Centeno- C. El Trigo- C. La Vid- C. El Sorgo- C. El Lúpulo- C. El Maíz- C. La Alfalfa.

**LINEA 415**



**ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

**LINEA 501**

Cantidad de unidades	KM	Servicios Diarios
4	33,5	40

**Recorrido de Ida**  
 Tuyu- Río Colorado- San Martín- Independencia- Entre Ríos- Islas Malvinas- Carmen de Patagones- Bariloche.

**Recorrido de vuelta**  
 Faustino Pitrol- Alderete- Carmen de Patagones- Islas Malvinas- Buenos Aires- Alderete- Tucumán- Tierra del Fuego- Mitre- Sarmiento- Ignacio Rivas- Durán Arcenio- Anaya- San Martín- Río Colorado- Calle S/N-

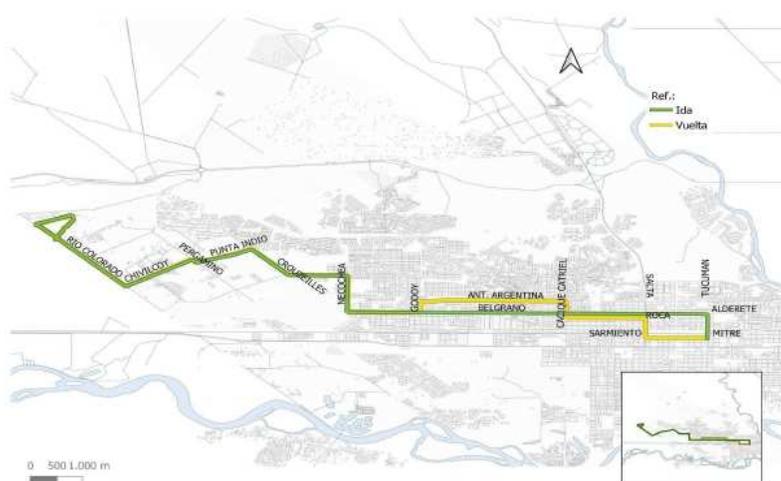


**LINEA 502**

Cantidad de unidades	KM	Servicios Diarios
4	36,6	32

**Recorrido de Ida**  
 Río Colorado- Ayacucho- Calle S/N- Guillermo Ferramola- Río Colorado- Chivilcoy- Pergamino- Punta Indio- Crouzeilles- El Trébol- Necochea- Belgrano- Alderete- Tucumán- Tierra del Fuego.

**Recorrido de vuelta**  
 Mitre- Sarmiento- Lainez- Roca- Catriel- Antártida Argentina- Godoy- Belgrano- Necochea- El Trébol- Crouzeilles- Punta Indio- Pergamino- Chivilcoy- Río Colorado- Guillermo Ferramola- Calle S/N- Ayacucho.



**LINEA 516**

Cantidad de unidades	KM	Servicio s Diarios
5	30,2	45

**Recorrido de Ida**  
 Calle S/N- Gueller- Calle S/N- Osvaldo Soriano- 1 de Enero- Dr. Gervasoni- 1 de Enero- Moritán- Novella- Dr. Abraham- Catriel- Belgrano- Aldrete- Satumino Torres.

**Recorrido de vuelta**  
 Ramos Mejia- Linares- Primeros Pobladores- Mitre- Sarmiento- Ignacio Rivas- Durán Arcenio- Anaya- Catriel- Dr. Abraham- Novella- Moritán- 1 de Enero- 1 de Mayo- Hernán Poliansky- Almonacid- Julio César Ahumada- 1 de Enero- Dr. Gervasoni- 1 de Enero- Calle S/N- Milton Aguilar- Gueller- Calle S/N.



**ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
 PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
 Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

Variables Operativas del Sistema de Transporte Público:

Líneas	KM	Km Totales	Unidades	Serv. por día	Serv. por hora
Línea 1	21,8	2.158,2	9	99	8
Línea 2	29,4	1.911,0	5	85	3
Línea 3	26,7	1.121,4	3	42	2
Línea 4	23,9	1.195,0	5	50	3
Línea 5A	30,5	2.440,0	8	80	3
Línea 5B	32,9	2.388,8	8	72	4
Línea 6	25,2	2.772,0	10	110	7
Línea 7A	23,5	1.880,0	8	80	4
Línea 7B	18,0	848,0	3	36	2
Línea 8	19,9	2.189,0	10	110	7
Línea 9	26,4	2.813,6	9	99	5
Línea 10	17,1	880,2	4	52	4
Línea 11	19,9	875,8	4	44	4
Línea 12	27,3	3.439,8	14	126	7
Línea 13	23,7	1.859,0	7	70	6
Línea 14	29,8	1.788,0	6	60	4
Línea 15A	27,4	1.233,0	5	45	3
Línea 15B	21,0	1.050,0	5	50	3
Línea 17	27,5	2.420,0	8	88	5
Línea 18	15,6	936,0	4	60	3
Línea 19	21,0	830,0	3	30	2
Línea 20	16,6	464,8	2	28	2
Línea 101	23,6	1.416,0	6	60	4
Línea 102	35,2	1.888,6	6	48	2
Línea 401	24,4	1.961,6	4	64	3
Línea 404	14,8	651,2	2	44	2
Línea 415	28,5	1.026,0	3	36	2
Línea 501	33,5	1.340,0	4	40	3
Línea 502	36,6	1.171,2	4	32	2
Línea 516	30,2	1.359,0	5	45	3
<b>Total</b>	<b>751,9</b>	<b>46.897,9</b>	<b>174</b>	<b>1665</b>	<b>110</b>

CONCELA PRESIDENTA: Concejal Sguazzini tiene la palabra. CONCEJAL SGUAZZINI: Gracias señora Presidenta. Buen día para usted, buen día para todas y todos los presentes y aquellos que nos siguen por medio digital esta Sesión Especial, una Sesión Especial que en primer lugar agradecer a todos los espacios políticos que nos han permitido llegar a este día que es tan importante para la ciudad de Neuquén. Hoy tenemos en tratamiento el sistema, una propuesta de un nuevo Sistema de Transporte Público Masivo de Pasajeros para la ciudad de Neuquén y este es el resultado de un trabajo de casi dos años que empezó en aquel momento cuando desde el Ejecutivo Municipal se decidió contratar a la universidad pública, a la Universidad Nacional del Comahue que junto con un grupo de especialistas de la Universidad de La Plata, se le solicitó que lleven adelante un estudio del transporte para la ciudad de Neuquén, ya en este Recinto hemos abordado alguno de estos aspectos cuando el año pasado construimos el consenso necesario como para dar una ampliación en la actual concesión del Transporte Público de Pasajeros que permitía los tiempos administrativos para que este proceso se pueda llevar adelante y cuando analizamos las propuestas que el Ejecutivo nos envió porque para entender esto es que vamos a poner en tratamiento tres expedientes, en el primero sobre el cual me voy a referir a continuación tiene que ver principalmente con la concesión pero para poder entender la concesión también tenemos que entender su marco jurídico y en esto el proceso que se dio de debate y mejorar el actual Marco Regulatorio del Sistema de Transporte Público Masivo de Pasajeros de la ciudad y también como corresponde acompañar con una metodología de costos que esté ayornada a los tiempos actuales, agradecerles a todos los espacios políticos que vinieron acompañando el proceso desde un primer momento, aún, y esto también vale decir, aquellos espacios políticos que por

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

una definición ideológica no comparten el despacho que nosotros hemos presentado casi por unanimidad de los integrantes de la Comisión de Servicios Públicos pero que a lo largo de este proceso fueron incorporando y acercando propuestas que nosotros, todos y todas las que trabajamos en la Comisión hemos tomado y se han incorporado a la presentación que se hizo de despacho, reconocer que tenemos un déficit con el sistema actual, esto no es por ninguno de nosotros negado, claramente nos dábamos cuenta que estábamos en la etapa final de un Sistema de Transporte que presenta déficit, déficit que es con el diario del lunes cuando uno hace un análisis, en este caso no del lunes sino casi del domingo, prácticamente uno puede decir que hay situaciones que no funcionan bien y que compartimos, claramente nos damos cuenta que este actual Sistema de Transporte no tiene la prestación que las y los vecinos de la ciudad de Neuquén se merecen, pero también aquí es valioso el debate que se dio en la Comisión, rescatar que cuando vino el Ejecutivo Municipal, en el mes de julio, estuvimos todos los integrantes de este Cuerpo casi seis horas trabajando con el Ejecutivo y analizando los tres expedientes y que también en el marco de la Comisión pudimos trabajar no solo con los nueve integrantes sino que otros miembros del Concejo Deliberante hicieron su aporte para mejorar lo que es la propuesta que se ha puesto en análisis y que pronto vamos a votar y es una propuesta que nos invita a pensar en un Sistema de Transporte mucho mejor de lo que tenemos, cuando uno lo mira y dice qué es lo que tiene y qué es lo que pretende, la primera definición surge de cuál es la modalidad en el sistema actual, hoy tenemos un sistema que es casi un monopolio territorial donde una empresa ejerce el 80% de la prestación y una segunda empresa que se incorpora después de aquel llamado original da una prestación en el otro 20% del territorio y estábamos convencidos que esa propuesta que en su momento desarrolló la Universidad Nacional del Comahue y que el Ejecutivo también toma como propia y la trae al debate a este Recinto es que para tener una mejor prestación lo que se requiere es una competencia en el territorio entre empresa y por eso es que el despacho pide que como mínimo sean tres las empresas que compitan el territorio y esto qué va a garantizarle a la vecina y al vecino de la ciudad de Neuquén, que en su barrio como mínimos dos empresas en un 80% de nuestro territorio tengan la opción de poder elegir, también poder cumplir con aquellos sectores de la ciudad de Neuquén que hoy no tienen la prestación adecuada, hoy doce sectores de la ciudad de Neuquén que son de Valentina Norte, de Valentina Sur, de Confluencia, que tienen que ver con Parque Industrial, con Colonia Nueva Esperanza, sectores que hoy no tienen la prestación adecuada van a tener a partir de este llamado a licitación una prestación correspondiente, entonces cuando uno lo mira en el territorio estamos pasando de una cobertura lineal de 590Km a más de 750Km, cuando lo miramos desde el punto de vista de las unidades, hoy reconocer que tenemos una prestación que oscila diariamente alrededor de los 100-105, a veces un poco menos, unidades y estamos llamando a un proceso de licitación con 174 unidades, es decir, efectivamente estamos incrementando más de un 70%, cuando lo miramos desde la frecuencia para que ese vecino y esa vecina no esperen tanto tiempo en la parada, estamos ampliando en cantidad de recorrido de 29.000Km diarios a un poco más de

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

46.000Km, esto significa que el tiempo de espera va a ser mucho menor, pero también decir que en esto hemos ido mejorando prestaciones que tienen que ver con el futuro de la ciudad porque una de las situaciones que nos reclamaban y que tiene que ver con el actual servicio es que, por el viejo contrato, era muy poco flexible ir incorporando nuevos territorios o mejorar la prestación en la ciudad, si hay algo que distingue a la ciudad de Neuquén es su crecimiento demográfico, incorporando nuevos sectores urbanos, de hecho este Concejo Deliberante y luego convalidado en la Legislatura Provincial, votó una ampliación de ejido, un territorio que hoy está creciendo pero que el día de mañana y teniendo en cuenta que esta licitación es por 10 años, seguramente muchas y muchos elegirán como punto de destino, como así también otros sectores de la ciudad de Neuquén que tienen una baja densidad poblacional pero que con el transcurrir del tiempo seguramente van a tener un incremento urbano que va a exigir que el transporte público esté a la altura de esta situación, pensamos un Sistema de Transporte Público que también, y esto vale decir, es multimodal, se incorpora en el diseño de las líneas esa interacción necesaria que se tiene que dar con el ferrocarril, que estamos a días, posiblemente antes de fin de mes o en octubre, inaugurando los apeaderos que se han construido en consenso con Nación y que van a permitir que las vecinas que vienen desde Plottier, esperemos el día de mañana desde Senillosa puedan bajarse en puntos de la ciudad de Neuquén y articular con el Sistema de Transporte Público, esto requería una comprensión de poder entender desde este punto de vista nuestra prestación de servicio y por último, en función de todos los acuerdos que hemos ido desarrollando, voy a pedirle señora Presidenta, como así también al Secretario Legislativo, incorporar dos puntos más que fueron planteados por distintos espacios políticos, que nos acercaron una propuesta, que nos pareció pertinente que así sean, con lo cual la redacción que se aprobó, en el Artículo 1º queremos incorporar dos incisos más, un inciso l) que tiene que ver para darle garantías a los actuales trabajadores de las empresas que están desarrollando la prestación, tenemos una Ordenanza, que es la N° 8792 que garantiza esa continuidad laboral, entonces el punto l es: l) Dar cumplimiento a lo establecido en la Ordenanza N° 8792 en cuanto a la incorporación al nuevo sistema de los trabajadores de los actuales prestatarios del servicio y el otro punto, que no es menor, tiene que ver con la calidad que seguramente después cuando discutamos el Marco Regulatorio lo vamos a volver a abordar, pero que es garantizar que las unidades 0km o aquellas que el día de mañana reemplacen a las actuales unidades tengan esta garantía que nos piden los vecinos de tener la posibilidad de equipos de aire acondicionado de frío-calor, entonces el punto m, estamos en el inciso m incorporando m) Que todas las unidades 0Km que se incorporen en virtud de esta licitación como la renovación de las unidades que en el futuro se incorporen deberán contar con equipos de aire acondicionado frío-calor, hemos hecho un trabajo en conjunto para dotar a la ciudad de Neuquén de un nuevo Sistema de Transporte, agradecerles a todos los espacios políticos que fueron acompañando el proceso y desde su concepción y su ideología incorporando aspectos que han hecho que este proyecto de ordenanza sea mucho mejor que el que recibimos

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

porque si hay algo que las y los vecinos merecen es el mejor servicio público que pueda dar la ciudad. Muchísimas gracias señora Presidenta. CONCEJALA PRESIDENTA: Gracias concejal. Si les parece por Prosecretaría que lea los Incisos l y m. PROSECRETARIO LEGISLATIVO: Bien, la incorporación se haría en el Artículo 1º), se incorporarían dos incisos el l y el m, dirían: l) Dar cumplimiento a lo establecido en la Ordenanza N° 8792, en cuanto a la incorporación al nuevo sistema de los trabajadores de las actuales prestatarias del servicio. m) Todas las unidades 0Km que se incorporen en virtud de esta licitación, como la renovación de las unidades que en el futuro se incorporen, deberán contar con equipos de aire acondicionado frío calor.- CONCEJALA PRESIDENTA: Concejal Bermúdez tiene la palabra. CONCEJAL BERMÚDEZ: Gracias señora Presidente. Estaba mirando la redacción del inciso m, por ahí podíamos mejorarla, obviamente coincido con los dos agregados, me parece que faltaban en la redacción de este Proyecto de Ordenanza, bueno volviendo a este tema que estamos analizando le podría hacer un par de observaciones, por ejemplo, en el Artículo 1º) inciso d), y esto tiene que ver con algo que planteábamos con la concejal Nadia Márquez, siempre se hace referencia al Marco Regulatorio pero estamos modificando el Marco Regulatorio y estamos sancionando esta ordenanza primero y por lo tanto en el Artículo 1º), inciso d) dice: Prever las exigencias necesarias para que las empresas concesionarias cumplan con el Marco Regulatorio establecido por la ordenanza vigente, la ordenanza vigente del Marco Regulatorio, al aprobarse esta ordenanza es el Marco Regulatorio anterior, entonces yo lo que diría es: Prever las exigencias para que las empresas concesionarias cumplan con el Marco Regulatorio., y de esa manera el Marco Regulatorio que se aplique es el nuevo; en segundo lugar estamos aprobando un Anexo I que tiene el mapa de la ciudad de Neuquén con los treinta ramales a los cuales hacemos referencia y en la columna de la izquierda están las especificaciones de los ramales, ahí no hay treinta ramales, hay veintiocho ramales y ese Anexo I con esos veintiocho ramales, que en realidad son treinta, se describen bien en la última hoja del Anexo II, ahí hay un detalle de los treinta ramales y son coincidentes con los treinta planos, los planos están bien, la última hoja que dice variables operativas del Sistema del Transporte Público entiendo que están bien pero en el Anexo I no están bien, obviamente, esto seguramente es una información, un anexo que se conforma con el Ejecutivo, seguramente no tenemos los elementos aquí para corregir eso, nosotros lo hubiéramos podido cambiar y aportar pero como no tenemos hojas y no nos proporcionan hojas oficio no lo pudimos hacer pero en cualquier momento cuando volvamos a tener, lo podemos hacer, pero habría que corregir esto para que quede bien o hacer la salvedad para que quede bien; con respecto entonces a lo que es la redacción agregaríamos en el inciso j dice: j) Asimismo cada una de las unidades deberá contar con cámaras y botón de pánico, cámaras de video, ¿no?, de eso se trata, cámaras de video, con lo cual estaríamos ya analizando, creo yo, un proyecto de ordenanza consistente con lo que se busca que es mejorar el Servicio de Transporte Público en la ciudad de Neuquén, yo he tenido oportunidad de estar en una Sesión donde se trataba la licitación del Transporte Público que hoy está vigente en la ciudad de Neuquén y la verdad que considerando el

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

tiempo transcurrido y el Sistema de Transporte que esa licitación diseñó, la verdad que veo que tuve razón en votar en contra ese proceso licitatorio, fuimos pocos los concejales que votamos en contra en esa ocasión y la verdad que me alegra estar discutiendo esto nuevamente y decir que voy a acompañar este proyecto de ordenanza, que sufrió varias modificaciones, recordemos que el proyecto inicial del Intendente nada decía en cuanto a las especificaciones y características de lo que se iba a licitar, en función del aporte de nuestro bloque y de otros bloques se fue generando una conciencia de que había que hablar de las características de la licitación y por eso aparecieron la cantidad de unidades en 174, apareció los kilómetros que se iban a recorrer, aparecieron los ramales, aparece esto de la necesidad de incorporar para que no quede duda y que sea objeto del pliego, más allá de que sí es cierto, existe una ordenanza pero si uno va a licitar tiene que estar en el pliego este reaseguro hacia los trabajadores que hoy están incorporados en este sistema de transporte para que eventualmente deban ser incorporados al nuevo Sistema de Transporte y obviamente había que hablar del equipamiento necesario de aire acondicionado frío-calor y obviamente había que especificar también, que no estaba, qué pasaba con las unidades que debían ser acondicionadas para aquellas personas con movilidad reducida, bueno, todo esto se discutió, todo esto se incorporó con lo cual me parece que estamos ante un proyecto que de convertirse en ordenanza y llevar adelante este proceso licitatorio y contando con el sector empresarial con ganas de involucrarse en el Sistema de Transporte Público de Pasajeros en la ciudad de Neuquén, estar ante una mejora notoria con respecto al sistema que hoy tienen los vecinos y vecinas de la ciudad de Neuquén, me alegra tener esta segunda oportunidad y que en esta pueda acompañar este proyecto de ordenanza que seguramente será beneficioso para los vecinos y vecinas de la ciudad de Neuquén. Muchas gracias señora Presidente.

CONCEJALA PRESIDENTA: Gracias concejal. Concejal Artaza tiene la palabra.

CONCEJAL ARTAZA: Gracias señora Presidenta. En igual sentido a lo manifestado por el concejal que me antecedió en el uso de la palabra estamos convencidos de que de esta manera vamos a poder mejorar el servicio de transporte, nosotros durante las gestiones de Pechi tuvimos, recibimos originalmente un pliego licitatorio y un contrato de la gestión de Jalil que al final de la gestión estableció un único frente porque no se había presentado otra empresa, lo mismo pasó luego con la gestión de Martín Farizano, ahora existe la posibilidad de salir de este monopolio, yo creo que hay un consenso generalizado de salir del monopolio, establecer tres o cuatro líneas, lo que se pueda en función de las ofertas que existan pero eso va a ir a competencia entre las líneas, eso es sumamente importante porque el ciudadano de a pie va a poder definir si usa una línea u otra línea y tiene la posibilidad de elegir, hoy por hoy no tenía la posibilidad de elegir, nos costó muchísimo incorporar a Pehuenche, tuvimos que hacer un acuerdo con la empresa para poder hacerlo en su momento y gracias a la buena voluntad de esa empresa se pudo hacer, si no como estaba planteado en el pliego no se podía hacer, yo creo que fue muy positivo que la incorporación de Pehuenche, permitió que en el este tener un mejor servicio y lógicamente tenemos que

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

mejorar el servicio en el oeste y en el resto de la ciudad que es deficiente y no es bueno por lo tanto me parece importante el formato que le estamos dando, la incorporación de más unidades, la incorporación de más líneas, que estamos haciendo a estas 174 unidades, esos 30 km de recorrido me parecen fundamentales para mejorar el tema del servicio, mejorar las frecuencias y que la gente de Neuquén empiece a usar el servicio de colectivos a los efectos de evitar el conglomerado de vehículos que tenemos hoy en el centro, que este tema lo venimos sufriendo hace muchos años, que no hay estacionamiento que alcance por más estacionamiento medido que se extienda y demás, es imposible andar en vehículo y es muy importante el tema del servicio, un buen servicio de colectivo para que la gente lo empiece a usar, así que lógicamente que voy a acompañar este proyecto, a las incorporaciones que pidió Marcelo yo solamente le agregaría, el inciso j habla de botón de pánico, en realidad al final del artículo, es botón antipánico en realidad a lo que se refiere siempre en el planteo, es decir, cámaras de video como dijo Marcelo y botón antipánico o botones antipánico y bueno lógicamente que voy a apoyar este proyecto, creo que es mejorador de lo que tenemos actualmente en el transporte público para nuestra ciudad. Gracias señora Presidenta. CONCEJALA PRESIDENTA: Gracias concejal. Concejala Servidio tiene la palabra. CONCEJALA SERVIDIO: Bueno, buenos días a todos, a todas, buenos días Presidenta. Como ya lo han relatado quienes me antecedieron en la palabra, la verdad que se ha hecho un proceso de trabajo largo, colaborativo, hemos tenido, el otro día sacábamos la cuenta, no sé cuántas reuniones de Comisión y reuniones especiales y hemos, creo, que trabajado todos y todas al menos desde nuestro espacio político en pos de construir y conformar el mejor Sistema de Transporte Público para las vecinas y los vecinos de nuestra ciudad; como decía uno de los concejales que habló anteriormente, es una cuestión de forma nada más lo que voy a plantear, que por ahí sería interesante primero haber tratado el Marco Regulatorio porque es lo que le da, genera el marco general sobre el cual después poder abordar el resto de los tratamientos; pero voy a hacer entonces mención específicamente a lo que tiene que ver con esta ordenanza, creo que se ha logrado algo que es muy importante como primer cuestión que es desmonopolizar el servicio, sabemos que la desmonopolización del servicio puede contribuir, siempre y cuando y esto nosotros lo hemos planteado y hemos solicitado que se incorpore en los proyectos tanto en este como en el del Marco Regulatorio, haya un buen sistema de control, un exhaustivo sistema de control, la desmonopolización del servicio nos parece que va a contribuir a la mejora del sistema; del trabajo en Comisiones hemos hecho distintos aportes, uno tiene que ver con el tema de la accesibilidad, que ya lo vamos a tratar en el Marco Regulatorio, la perspectiva de género, la transición energética que entendemos que va a ser beneficiosa no solo para el sistema y para los costos del sistema sino también para el cuidado del ambiente, todo lo que hemos propuesto y trabajado con iniciativa de los distintos bloques y con aportes en ese sentido nos parece que contribuye, contribuye de manera positiva a la conformación de un nuevo sistema que como hemos dicho también hay que verlo andar, hay que verlo funcionar, hay que ver cómo se va a implementar efectivamente, tenemos desafíos enormes, cuando la

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

Universidad expuso, y cuando expuso también la Subsecretaría de Transporte, los datos eran muy claros, tenemos un desafío que es muy grande porque hay que recuperar la cantidad de pasajeras y de pasajeros que teníamos en el 2019 y ni que hablar con las que teníamos en el 2012, ahí hay un desafío enorme, proponer un sistema de calidad que contribuya a mejorar la vida de las vecinas y vecinos y para eso es fundamental que ese sistema sea accesible, que ese sistema tenga los usos y los recursos tecnológicos que permitan que cada familia neuquina pueda proyectar y planificar su vida contando con un sistema de transporte que acompañe, no que sea un obstáculo, que la gente se vuelque al uso del transporte público es el gran desafío y ahí está el quid de la cuestión, tener un sistema de calidad nos parece que va a contribuir pero ese sistema hay que acompañarlo, hay que acompañarlo desde el Ejecutivo Municipal y este Concejo Deliberante y el que se conforme a futuro no puede estar ajeno a esa situación, por eso entendemos que las instancias de control y las instancias de informes al Concejo Deliberante son fundamentales así como también las encuestas de calidad son fundamentales para no generar un sistema que no esté comunicado entre lo que le está pasando a los vecinos, a las vecinas y lo que efectivamente está pasando con el Sistema Público de Transporte, parece que hay que seguir generando instancias participativas en donde la voz de la comunidad sea permanentemente escuchada porque si nosotros no logramos escuchar a la comunidad y que esa comunidad pueda utilizar el sistema de nada sirve, podemos pensar el mejor sistema público, privado, mixto, el que quieran pero si nosotros no tenemos ese ida y vuelta con la comunidad me parece que va a ser muy difícil poder realmente tener un sistema de calidad, así que aplaudimos los acuerdos logrados, nosotros desde nuestro espacio político vamos a acompañar este despacho, vamos a acompañar este proyecto, creemos que para adelante también hay que pensar que el pliego de licitación tiene que venir al Concejo Deliberante, hoy estamos aprobando las condiciones, no el pliego, parece que es importante, que eso otorga transparencia, otorga previsibilidad y que el pliego pueda venir al Concejo Deliberante, entendemos que había llegado un proyecto que se pudo modificar, que se pudo mejorar y que se pudo incorporar información que entendemos que es muy valiosa, no solo para los espacios políticos que estamos sentados acá y tenemos la responsabilidad hoy de acompañar esta ordenanza sino que también es muy valiosa para las vecinas y vecinos que en reiteradas oportunidades se han presentado en el Concejo, que han participado de talleres y que han manifestado la necesidad de modificar e incorporar recorridos a su sistema, creo que tenemos un desafío a futuro, que no termina de estar plasmado pero que creo que lo podemos seguir mejorando que es el Sistema Multimodal de Transporte, creo que ahí tenemos desafíos a cumplir, desafíos a trabajar y políticas públicas a implementar para lograr un sistema real multimodal, entendiendo que la ciudad de Neuquén es la ciudad capital y es la ciudad central de una región metropolitana que excede a la provincia de Neuquén, de una región metropolitana interjurisdiccional en donde la dinámica de esta ciudad hace a la dinámica de una región mucho más extensa, así que aplaudo los acuerdos logrados,

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

sigamos trabajando en un proceso de mejora continua en el Sistema Público de Transporte y como dije anteriormente, nosotros desde nuestro espacio, vamos a acompañar este proyecto. CONCEJALA PRESIDENTA: Gracias concejala. Concejal Peláez tiene la palabra. CONCEJAL PELÁEZ: Muchas gracias señora Presidenta. En primer lugar quiero también, como lo han hecho otros concejales, resaltar el proceso participativo que se ha llevado adelante y el reconocimiento también y los aportes que hemos hecho desde todos los bloques para mejorar estos proyectos de ordenanza que hoy están en tratamiento, quiero desde nuestro interbloque también adelantar el acompañamiento a este proyecto de ordenanza que ahora estamos tratando de autorización al Ejecutivo para el llamado a licitación, pero también querría hacer algunas observaciones respecto al transporte en general en la ciudad de Neuquén, hoy vamos a hacer esta autorización de llamado a licitación para que se produzca un cambio de empresa o de empresas, pero esto se enmarca dentro de un Sistema de Transporte, Sistema de Transporte que está también dentro de un marco de un sistema de movilidad y a su vez ese sistema de movilidad dentro del marco de una planificación que tiene que tener la ciudad, una planificación estratégica, bueno eso no lo hemos contemplado y no hemos tenido esos informes durante todo este proceso de elaboración y de trabajo, fundamentalmente no hemos visto si hay algún informe sobre la planificación estratégica de la ciudad, el informe de la Universidad Nacional del Comahue hizo mención a alguna de estas cuestiones, si me permiten voy a leer algunas partes del informe donde resalta estas cuestiones que estamos hablando, una de las definiciones que manifiesta el informe dice: “Esta definición inicial incluye establecer como punto de partida de la propuesta el diseño de recorridos para esos escenarios temporales, considerando etapas de densificación poblacional sobre corredores principales y freno a la expansión residencial más allá de sus límites actuales”, en el mismo sentido también continua el informe en otra página sosteniendo que “Si a esto le añadimos una política de desarrollo urbano expansionista y de baja densidad el resultado no podría ser más que una ciudad donde su modalidad en el desarrollo urbano hará que la ampliación de calles nunca sea suficiente y que el Sistema de Transporte sea económicamente inviable sin el soporte de altos subsidios por parte del Estado Nacional, Provincial y Municipal”, también menciona cuando hace la hipótesis general de la propuesta de política pública de este informe, “la implementación de una estrategia de desarrollo urbano paralela que promueva la redensificación en lugar de la ampliación de la mancha urbana”, bueno, critica en general este informe esta política que está llevando adelante la ciudad de expansión de la mancha urbana o si forma parte de una planificación estratégica, lo observa y lo cuestiona, lo cierto es que nosotros tendríamos que haber tenido o analizado cuál es la planificación estratégica de la ciudad, también cuál es el sistema de movilidad de la ciudad, el Sistema de Transporte lo tendríamos que haber analizado dentro de un sistema de movilidad y no solo de la ciudad sino también regional con las distintas ciudades que rodean hoy a Neuquén como región metropolitana, las mismas críticas que leí recién del informe de la Universidad de Comahue son válidas en cuanto a esto que estoy diciendo del sistema de movilidad, por ejemplo,

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

también el informe de la Universidad del Comahue habla del Metrobus, en la página 36 menciona: “Al respecto mencionamos la obra pública prevista para la Avenida Mosconi desarrollada para un uso más intensivo del automóvil particular y la obra pública del parque del acceso norte que bloquea antiguos circuitos circulatorios como la continuidad de la ex ruta 7 hacia el centro de la ciudad y el recientemente construido carril exclusivo de transporte público llamado Metrobus de la Avenida del Trabajador, ambas obras deben ser adaptadas para el escenario futuro de promoción del transporte”, no solo el informe de la Universidad resalta la importancia del Metrobus sino que también que en otra parte debe extenderse por la Avenida República de Italia y la Avenida San Juan hasta llegando a Villa Farrell, bueno, eso forma parte también de ese sistema integral de movilidad que tendríamos que haber considerado previo a este tratamiento puntual que estamos haciendo del llamado a licitación por una nueva empresa, también si hubiéramos contado con un sistema de movilidad hubiéramos visto que han habido cambios dentro de la ciudad en cuanto al uso de carriles exclusivos, que estaban desde la gestión anterior, ¡no!, carriles exclusivos para los colectivos que están sin uso, supongamos, por la calle Belgrano que vienen desde el Consejo de Educación pasan por la casa de gobierno, llegan hasta la Tucumán, bueno eso forma parte también del sistema de movilidad, hemos visto también muchas bicisendas en la ciudad que es interesante que se promueva sin duda este nuevo Sistema de Transporte pero las bicisendas lo que produjo también fue la reducción de módulos de estacionamiento, si tenemos menos módulos de estacionamiento tenemos más tráfico y eso termina afectando al Sistema de Transporte Público de Pasajeros, quizás era conveniente hacer primero las playas de estacionamiento y después proceder a la eliminación de los módulos, digo quizás porque lo que tendríamos que haber contado era con eso, con el sistema de movilidad, pero vamos a ir, por lo menos, a un servicio de alguna empresa que sea mejor a lo que está actual, ¡no!, el servicio de Indalo hoy prácticamente monopolístico salvo por ese casi 20% que ocupa Pehuenche, es malo, nunca fue de excelencia pero tampoco creo que nunca haya sido tan malo como es ahora, cuando terminó la gestión de Quiroga el Sistema de Servicio de Transporte vendía 88 mil pasajes por día, hoy vende 64 mil pasajes por día, no tuvimos una explicación de quiénes se fueron del sistema y ni de porqué y también hubiera sido bueno contar con eso para saber cómo elaborar y qué propuesta hacer en este nuevo servicio que nos proponemos contratar, saber si se fueron los jóvenes, si se fueron los trabajadores, si se fueron los adultos mayores, quiénes se fueron del sistema y porqué, por ahí hubiera sido útil hacer encuestas o buscar información de alguna manera como para saber qué está pasando pero que hayamos perdido un 27% de pasajeros puede ser debido a la pandemia pero todos los demás servicios y de todo tipo se han recuperado y este pareciera que no, quizás no se recuperó porque, bueno, el servicio ha sido muy malo y también han sido malos los controles, ¡no!, porque si el servicio fue malo es porque también seguramente, no seguramente, porque bajaron el nivel de los controles sobre la empresa y la empresa empezó a hacer, evidentemente, lo que quiso, también quiero resaltar el tema de los costos, es algo sobre lo que tenemos

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

que hablar y después más adelante seguramente se va a tratar con más seguridad cuando se analice la estructura de costos, pero cayó 27% la venta de pasajes y eso significa que correlativamente aumentan los subsidios, ahora vamos a ir por más unidades, más recorridos, más líneas y que eso lógicamente implica más costos, implica más costos y con menos ventas de pasajes como estamos va a ser más subsidios, se podría aumentar los pasajes, sí, claro que sí pero tendríamos que saber previamente eso que dije recién, quién se fue y porqué y entonces ver cómo lo podemos recuperar; el contrato está vencido, bueno, no está vencido, está prorrogado, está próximo ya a vencerse la prórroga, sí o sí es imperioso cambiar de empresa porque el sistema, como dije recién, es muy malo, por ese motivo vamos a acompañar obviamente esta propuesta, esta propuesta de autorización al Ejecutivo para que llame a licitación pública y esperamos que eso termine redundando en un mejor servicio para todos los usuarios. Muchas gracias. CONCEJALA PRESIDENTA: Gracias concejal. Concejala Maletti tiene la palabra. CONCEJALA MALETTI: Gracias señora Presidenta. Si tuviésemos un Ente Regulador de los Servicios Públicos Concesionados tendríamos algunos de los datos que se preguntaba recién el concejal preopinante que claramente no los tenemos, de todas formas también celebramos todos los acuerdos a los que arribamos, las discusiones que se han dado, adelantamos que vamos a acompañar este proyecto, llevamos demasiados años sosteniendo el actual sistema que es malo, que es caro y que a nuestro entender desde este bloque consideramos una falta de respeto a los vecinos y a las vecinas de la ciudad que utilizan el servicio de transporte, finaliza una etapa o comienza, depende de qué óptica lo veamos, con el nuevo diseño del transporte y que realmente esperamos que se produzca una significativa mejora en este servicio en lo que tiene que ver con la conectividad y con la integración de la ciudad, esperamos que el aumento de los recorridos, de las frecuencias, la llegada a más sectores como se plantea, la mayor cantidad de unidades y por sobre todo la presencia de más de una empresa que ojalá sea así y que no nos estén macaneando, ojalá que finalmente podamos salir de este monopolio, del cual nos tienen de rehenes hace diez años, que todo esto claramente se traduzca en una mejora de la calidad del servicio, cualquier mejora ante este paupérrimo, por no encontrar otra palabra, servicio va a resultar obviamente significativa y esperamos que esto se produzca, se traduzca en un salto de calidad, Neuquén es una ciudad con una curva de crecimiento constante y hoy estamos autorizando una concesión por diez años con lo cual el diseño del nuevo Sistema de Transporte debe tener la posibilidad de sufrir modificaciones en favor de los vecinos y vecinas que usan el transporte y para ello se requiere ponerle cabeza, siempre igual ¡eh!, y voluntad política al control de todas las condiciones desde los contratos y darle protagonismo a los vecinos que son quienes pueden darnos el mejor diagnóstico de cómo es el funcionamiento del sistema, voy a intervenir en los otros dos proyectos con lo cual no me voy a extender, por ahí, en temas que no tienen que ver con esto para no repetir las cosas, pero lo que hoy acompañamos es la posibilidad concreta de un nuevo sistema de transporte y también es una apuesta a un pedido y un compromiso de mantenernos alertas para que el Ejecutivo Municipal recoja todas las experiencias pasadas y no vuelva a someter a la

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

ciudadanía a un servicio espantoso, deficiente como el que tenemos hoy a otros diez años más, nada más por ahora señora Presidenta. Muchas gracias. CONCEJALA PRESIDENTA: Gracias concejala. Concejal Martine tiene la palabra. CONCEJAL MARTINE: Gracias Presidenta. Desde el Frente de Izquierda obviamente vamos a anticipar nuestro rechazo a este paquete de ordenanzas pero antes queríamos repasar dos hechos que hacen a cómo llegamos a esta Sesión de hoy, el primero es que el Ejecutivo Municipal encomendó un trabajo a profesionales de la Universidad Nacional del Comahue que a su vez convocaron a docentes de la Universidad Nacional de La Plata y realizaron un estudio y un diagnóstico de la movilidad urbana de la ciudad de Neuquén, el Secretario de Movilidad nos reconoció que ese diagnóstico, un primer diagnóstico, estuvo, lo remitieron al Ejecutivo Municipal en noviembre del año pasado, pasaron diez meses y esta Sesión se está dando para aprobar la posibilidad de que el Ejecutivo llame a una nueva licitación del transporte público y aun no se nos permitió tener acceso a ese diagnóstico, lo ocultaron deliberadamente, incluso los funcionarios y concejales del oficialismo nos mintieron, el Secretario de Movilidad, el Presidente de la Comisión de Servicios Públicos nos plantearon que para ellos el estudio de las universidades era solo una opinión pero que igualmente nos lo iban a dar, nos lo iban a permitir ver ese diagnóstico, bueno, eso no pasó, es decir que los concejales y concejalas que hoy aprueben estas tres ordenanzas lo van a hacer a ciegas, lo van a hacer sin conocer cuál fue el diagnóstico que hizo el equipo de técnicos y técnicas y esto tiene que ver justamente con lo que decía un concejal preopinante, no vamos a saber, por ejemplo, cuál es la explicación que le da la Universidad a la pérdida de pasajeros del Sistema de Transporte Público de la ciudad de Neuquén y esto para nosotros no es algo anecdótico porque a lo que sí tuvimos acceso fue al diseño propuesto por las universidades y ese diseño dista mucho de lo que hoy se va a votar acá, por ejemplo, las universidades proponían contar con 190 colectivos, la ordenanza que estamos votando plantea 174, es decir un 8% menos, las universidades proponían contar con 41 líneas, la ordenanza que estamos votando plantea 30, es decir un 26% menos, las universidades proponían una longitud total de 957 km, la ordenanza que se está votando plantea 751 km, es decir un 21% menos y a su vez el diseño de las universidades se proponía llegar a los 157.390 viajes diarios en el transporte público de pasajeros y según se nos informó, esto no consta en la ordenanza, pero según se nos informó el plan del Ejecutivo es llegar a los 88.000, es decir un 44% menos, no son matices, no son diferencias menores y sin embargo nadie nos explicó con qué metodología llegaron a lo que hoy se va a votar acá como sí explica el estudio de la Universidad, que uno puede estar de acuerdo o no, pero explica con qué metodología llegaron, el Ejecutivo nunca explicó con qué metodología llegaron a estos números tan distintos, qué es lo único que sí tira para arriba la propuesta del Ejecutivo y nos lo reconocieron los funcionarios, la tasa de rentabilidad de las empresas, si el equipo de técnicos de la Universidad planteaba que tenía que ser de un 10%, el gobierno plantea que la calculan en un 15%, es decir ahí sí un 50% más, un 50% más de ganancias para las empresas que lo que planteaban las universidades y eso

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

nos lleva al otro hecho que atravesó este debate que fue el tarifazo del 33% en el boleto que llevó a \$ 82 cada boleto decretado por el intendente Mariano Gaido, un premio para las empresas, así lo entendemos nosotros, un premio para las empresas y una burla para los usuarios y usuarias, para el pueblo trabajador, un golpe al bolsillo y un aumento que acumula en lo que va del año un 89%, es decir por encima de cualquier índice inflacionario, imagínense que un trabajador o una trabajadora que realiza cuatro viajes por día y que viaja seis días a la semana, va a gastar por mes 9 mil pesos, es decir un 18% del Salario Mínimo Vital y Móvil vigente y todo por un servicio que es un desastre con usuarios y usuarias que tienen que dedicar horas de sus vidas, todos los días a esperar el colectivo, con colectivos que no salen a circulación, con empresas que se embolsan cientos de millones de pesos en subsidios todos los meses, subsidios municipales, subsidios provinciales, subsidios nacionales, pero no le rinden cuentas a nadie, no invierten en el mantenimiento ni se sabe en qué lo invierten, ellos embolsan subsidios todos los meses y cuál es el resultado de todo esto, del mal servicio, de los tarifazos, de la falta de cobertura de todo el territorio de la ciudad, bueno a lo que lleva todo esto es a desalentar el uso del transporte público y a alentar la movilidad individual, es decir, el uso del auto que es lo que el gobierno, supuestamente, en su discurso dice que pretende desalentar y que es el principal problema que tiene la movilidad en la ciudad de Neuquén porque es más contaminante, porque consume y quema más combustibles fósiles, porque contamina el aire, porque es insustentable desde todo punto de vista, porque genera mayores congestiones y por ende mayor tiempo de espera y de traslado de una punta de la ciudad a la otra y porque además es más desigual porque quienes no tienen un auto no pueden hacer los mismos viajes que quienes sí lo tienen ya sea para trabajar, para estudiar o para el esparcimiento, por eso Presidenta, desde nuestro bloque, como lo dijimos desde el primer momento, vamos a rechazar este paquete porque no consideramos como el resto de los concejales y concejalas que un servicio público esencial como lo es el transporte tenga que dar ganancias a nadie, no queremos que sigan lucrando con el tiempo y con la vida de la gente, con empresas que además reciben tarifazos o subsidios millonarios y porque consideramos que el transporte es un derecho y por eso vamos a insistir en la municipalización bajo gestión de sus propios trabajadores, trabajadoras, usuarios y usuarias. Gracias. CONCEJALA PRESIDENTA: Gracias concejal. Concejal Monzani tiene la palabra. CONCEJAL MONZANI: Gracias señora Presidente. Haber, primero felicitar a todos los concejales miembros de la Comisión de Servicios Públicos y al resto del Cuerpo en general que han participado activamente incluso lo que decía la concejala Servidio de muchas sesiones especiales con motivo de este tema, creo que todos hemos aportado algún grado de arena como para que este sistema que en nuestra gestión nos tocó administrar y créanme que de los dichos al hecho, como dice el dicho, hay largo trecho, que es compleja, es complicada, realmente intervienen muchos actores, tarifas, subsidios, unidades, frecuencias, Neuquén tiene una particularidad que creo que no la tiene ninguna o pocas ciudades de la Argentina, es el dinamismo que tiene, fíjense que con este nuevo Sistema de Transporte vamos a ir a lugares que eran impensados, uno de esos lugares

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

impensados es Colonia Rural Nueva Esperanza, en el 2003 cuando entregamos nosotros esas tierras que iba a ser teóricamente la Colonia Rural Nueva Esperanza ni nos imaginamos que iba a tener ese desarrollo, no nos imaginábamos porque después a posterior se planteó la nueva traza de la ruta 22, eso explotó, se llenaron de viviendas, de oficinas, estaciones de servicios, concesionarias, realmente el impacto que ha tenido la ciudad de Neuquén por decir alguno de los lugares, ¡no!, otro de los lugares es lo que denominamos La Meseta o el Foro de la Meseta o en cercanías donde no había ni un alma en esos sectores, entonces Neuquén tiene esas particularidades, que crece muy rápido, en muy poco tiempo y quizás aquel sistema que fue votado en el 2009, quizás era apropiado para ese momento pero en Neuquén diez años es muy largo plazo, Neuquén tiene plazos mucho más cortos y crecimiento que nos son normales con referencia a otros lugares del país, que falta mucho por hacer, falta muchísimo pero yo creo que vamos a tener, por lo menos, un par de grandes desafíos, recién alguno de los concejales que me precedió en la palabra decía, el primer desafío es que la gente se vuelva a subir al colectivo, un poco se decía, no es cierto, acá en números a finales del 2019, prácticamente viajaban ochenta y pico mil de pasajeros por día y hoy no llegamos a esa cifra, creo que el Sistema de Transporte en el principio cuando empiece a funcionar le va a quedar, como se dice usualmente, el saco grande, es decir, vamos a tener mucha oferta y quizás poca demanda pero justamente ese es uno de los desafíos; segundo punto, que acá se tocó, bueno, pero que lo vamos a tratar más adelante, el tema de costos, tarifario, yo recuerdo que cuando dejamos la gestión, firmamos, me tocó firmar el Decreto a mí con \$ 34,50 y estamos terminando con \$ 81 y chirolas, con un aumento del 120% y chirolas de aumento donde la inflación real y acumulada es arriba del 220% y pico, creo que el Estado ha hecho un esfuerzo en ese sentido, ni hemos actualizado con respecto a la inflación y después también varias cuestiones que tenemos también que ver, acá se hablaba de cómo va a volver la gente a este Sistema Público de Transporte, yo creo que nada va a ser igual, yo no le quiero adjudicar todo a la pandemia pero eventualmente algunos hábitos se han cambiado y lo vemos nosotros, el uso de la bicicleta no es tan intensivo como fue durante la pandemia pero ha quedado un remanente muy importante que quizás usaba el transporte público, la gente joven, por ejemplo, cualquiera de nosotros verá que por nuestras calles circula gente con una nueva modalidad que es la micromovilidad, que son los patines eléctricos, que era impensado hace tres años, todavía no sé si está bien valuada según algún estudio de CABA, por lo menos la movilidad representaba con respecto a las bicicletas, entre bicicletas y la micromovilidad que son los monopatines y las bicicletas eléctricas, aproximadamente entre un 5% y un 7%, bueno, todo ese público que se le quita al Sistema Público de Transporte, las 174 líneas me parece que van a dar una primera respuesta y lo que yo recalco también es la flexibilidad que va a tener este sistema como para que cuando se vaya ampliando algunas zonas que hoy en día no están urbanizadas podamos incluir este Sistema Público de Transporte, pero lo que quiero recalcar es justamente eso, los grandes acuerdos alcanzados, falta mucho todavía, yo, en una de esas cuestiones creo que tiene que ver con la infraestructura, creo que

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

la puesta, nosotros terminamos el Metrobus a finales de 2019 pero justo agarró la pandemia y no vimos la verdadera efectividad que eso tenía, ese carril exclusivo, coincido también con algunos de los concejales que me precedió en la palabra, tenemos que revalorizar los carriles exclusivos que estaban por Belgrano, Alderete, Tucumán, Tierra del Fuego, Mitre, Sarmiento y creo que eso le va a dar agilidad al sistema y eso va a redundar en los tiempos de espera que tienen los usuarios que era una de las grandes quejas, nos quedan desafíos futuros, se mencionó acá la Avenida Mosconi, que es la ex ruta 22, que hay un proyecto ejecutivo, vez pasada tuve, lo pude ver en forma general que justamente coincide en bajar la ruta y abrirla con muchos carriles, yo me la imagino como una 9 de Julio de la ciudad de Buenos Aires y creo que eso nos va a ayudar también, en el futuro, a descomprimir un poco lo que es no solo el tránsito sino el transporte público, así que creo que ha sido fructífera, creo que me gusta ver la mitad del vaso lleno, creo que lo veo con mucho optimismo al nuevo Sistema Público de Transporte y por último y redondeando creo que el otro desafío va a ser desmonopolizar, la situación económica no es la mejor, como tampoco en nuestro país estamos acostumbrados a eso, nunca es la mejor situación económica, pero creo que en el 2009 cuando hicimos la licitación estábamos un poco mejor que ahora, así que en ese sentido la desmonopolización va a ayudar y ese es otro de los desafíos importantes que va a tener la ciudad como para que el sistema sea un poco más ágil. Muchas gracias. CONCEJALA PRESIDENTA: Gracias concejal. Concejal Sguazzini tiene la palabra. CONCEJAL SGUAZZINI: Gracias señora Presidenta. En función de los planteos que han hecho algunos de los concejales preopinantes respecto de incorporar y mejorar la propuesta que está a votación, compartimos el planteo hecho por el concejal Bermúdez respecto al punto d, queda mucho mejor la redacción, suprimiendo tal cual él plantea esa parte del párrafo con lo cual la redacción quedaría: "Prever la exigencia necesaria para la empresa concesionaria que cumplan con el Marco Regulatorio", es correcto, es mejor, lo que plantea respecto a las cámaras, que son cámaras de video o lo que planteó el concejal Artaza que es botón antipánico, es correcto y respecto del Anexo I en el cual se puede apreciar la sumatoria de los recorridos y el listado de las líneas, simplemente como una mención, el plano es el correcto, que es la síntesis de los 30 recorridos que siguen en el Anexo II y solo para que conste, lo que hay que hacer es reemplazar la tabla donde figuran esas líneas y está muy bien la observación y reemplazarla por la tabla con las líneas que están en el Anexo II, así que compartimos ese planteo, respecto de otras consideraciones hechas como tenemos dos expedientes más que abordan parte de lo enunciado por alguno de los concejales que hicieron uso de la palabra me voy a referir a eso particularmente en el tratamiento de los otros dos expedientes. A todas y a todos los que han hecho su colaboración de nuestra parte muchísimas gracias. CONCEJALA PRESIDENTA: Gracias concejal. Concejal Bermúdez tiene la palabra. CONCEJAL BERMÚDEZ: Sí, yo quería hacer la siguiente consideración, yo leí atentamente el estudio de la Universidad del Comahue en conjunto con la Universidad de La Plata, hay algunas cuestiones que son distintas, hay otras que son iguales y hay unas que en este caso se han mejorado, sí, por ejemplo, cuando se habla de que la Universidad Nacional del

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

Comahue establecía una cantidad de unidades mayores a las que se está poniendo en esta ordenanza y que planteaba recorridos mayores a los que se plantean en esta ordenanza, si uno hace la relación entre la diferencia incremental de lo que establecía la Universidad del Comahue con la diferencia incremental de los ramales, saca como conclusión que las frecuencias iban a ser peores de acuerdo a lo establecido por la Universidad Nacional del Comahue que en este caso y en el caso de los kilómetros recorridos, la diferencia incremental en las unidades que establece la Universidad del Comahue y la diferencia incremental de los kilómetros recorridos que establecía la Universidad del Comahue es igual a la que se plantea en esta ordenanza y en lo que sí me parece que no se planteaba bien en el proyecto de la Universidad del Comahue era la existencia de cuatro ramales, con cuatro empresas que eran supuestamente cooperativas donde se le subsidiaba absolutamente todo, ya que se hablaba de los subsidios, la Universidad del Comahue establecía cuatro recorridos para cuatro cooperativas en donde se hablaba de hasta comprarle los colectivos, cosa que para mí no me parecía una cosa razonable, así que, con respecto al trabajo realizado por las universidades en materia de relación vehículos, kilómetros, ramales estamos iguales o en un nivel superior, así que, por eso también vemos con buenos ojos esta propuesta. Gracias. CONCEJALA PRESIDENTA: Gracias concejal. Si no hay más pedido de palabra, a través de Prosecretaría voy a pedir que dé lectura a las modificaciones. PROSECRETARIO LEGISLATIVO: La modificación se haría en el Artículo 1º), inciso d quedaría: d) Prever las exigencias necesarias para que las empresas concesionarias cumplan con el Marco Regulatorio. El inciso j quedaría de la siguiente manera: j) Incluir la implementación de Sistemas de Posicionamiento Global y sus respectivos softwares que permitan el seguimiento y localización de las unidades, a fin de que la Autoridad de Aplicación obtenga información online, de manera completa, efectiva, continua y permanente. Asimismo, cada una de las unidades deberá contar con cámaras de video y botón antipánico., asimismo se reemplazaría el Anexo I por las líneas que están mencionadas en la hoja final del Anexo II y quedarían las siguientes líneas: Línea 1, línea 2, línea 3, línea 4, línea 5A, línea 5B, línea 6, línea 7A, línea 7B, línea 8, línea 9, línea 10, línea 11, línea 12, línea 13, línea 14, línea 15A, línea 15B, línea 17, línea 18, línea 19, línea 20, línea 101, línea 102, línea 401, línea 404, línea 415, línea 501, línea 502 y línea 516. CONCEJALA PRESIDENTA: Pongo a consideración del Cuerpo la incorporación de los incisos l y m y la modificación de los incisos d y j, así también la adecuación del Anexo I. ¿Quiénes estén por la afirmativa? CONCEJALES: Aprobado. CONCEJALA PRESIDENTA: 16 votos, aprobado por mayoría. Ahora pongo a consideración del Cuerpo el Proyecto de Ordenanza con las modificaciones recientemente leídas para su aprobación en general y en particular. ¿Quiénes estén por la afirmativa? CONCEJALES: Aprobado. CONCEJALA PRESIDENTA: 16 votos en el Recinto, aprobado por mayoría. (Aplausos) Continuamos ahora con el tratamiento de la segunda entrada, Entrada N° 0489/2022, a través de Prosecretaría identificaremos la carátula. PROSECRETARIO LEGISLATIVO: **ENTRADA N°: 0489/2022 - EXPEDIENTE N°: 5192-M-2022 - CARÁTULA:**

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

**MUN. SUBSE. DE TRANSPORTE. SOBRE MODIFICACIONES ORDENANZA N° 11641. - DESPACHO N° 011/2022.-** Pasamos a la lectura del despacho. VISTO el Expediente N° OE-5192-M-2022; y CONSIDERANDO: ESTA COMISIÓN INTERNA DICTAMINA: 1º) Aprobar el proyecto de ordenanza que se adjunta. PROYECTO DE ORDENANZA VISTO: El Expediente N° OE-5192-M-2022; y CONSIDERANDO: Que con fecha 26 de noviembre de 2009 se sancionó la Ordenanza N° 11641, que aprueba el Marco Regulatorio del Servicio Público de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros para la Ciudad de Neuquén. Que la Ordenanza N° 11641 fue promulgada por el Decreto N° 1665/09 durante su vigencia contó con diferentes modificaciones, conforme surgen de las Ordenanzas N° 12438, 13671, 13696 y 14028. Que por la puesta en vigencia del actual Servicio Público de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros fue necesario la opinión e interpretación del Tribunal Superior de Justicia de la Provincia de Neuquén mediante expediente N° 3483/2011, Acuerdo N° 118 en busca de un eficiente servicio, hasta un nuevo llamado a licitación. Que el Órgano Ejecutivo Municipal de la Ciudad de Neuquén convoca por Decreto N° 0084 a Audiencia Pública conforme lo establece la Carta Orgánica Municipal en su Artículo N° 157 y 158 respectivamente para el tratamiento del Servicio Público Masivo de Transporte Urbano de Pasajeros cuya primera instancia se llevó a cabo el 05 de marzo del 2020. Que la segunda instancia de la mencionada Audiencia Pública se desarrolló el jueves 1 de septiembre del 2022 en las instalaciones del Salón de Usos Múltiples de este Concejo Deliberante. Que, resulta oportuno dotar a la ciudad de un marco regulatorio actualizado que asegure la prestación de un servicio de transporte publico de colectivos de calidad y accesible para todos los vecinos y vecinas de la Ciudad. Que, en este sentido se debe garantizar la cobertura de las necesidades específicas de personas con discapacidad y/o movilidad reducida; Que, asimismo, es ocasión para incorporar aspectos vinculados a uno de los principales retos que tiene el transporte urbano en la actualidad: la inclusión de la perspectiva de género y diversidad en la planificación, diseño e implementación de la movilidad urbana. Que en este sentido, el transporte Público Masivo Urbano de Pasajeros es uno de los servicios más utilizados por las mujeres, cobrando este uso características específicas que deben ser contempladas en los aspectos de funcionamiento del sistema como en la infraestructura. Que los estudios realizados por la Universidad Nacional del Comahue (UNCOMA), Universidad de la Plata y personal técnico de este municipio consideran la perspectiva de género en el marco establecido por la Ley Nacional N° 27.499, conocida como Ley Micaela. Que son fundamentales entonces las capacitaciones permanentes en perspectiva de género, para todas las personas involucradas en el diseño, implementación, monitoreo y evaluación del Sistema del Transporte Público Masivo Urbano de Pasajeros de la Ciudad. Que es objetivo de la presente promover la igualdad de género y la igualdad real de oportunidades y de trato en el acceso a los puestos de trabajo y al sostenimiento del empleo en la actividad del transporte automotor, estableciendo como objetivo a mediano plazo la paridad de género en el sector. Que resulta necesario reforzar las acciones y políticas públicas para combatir la discriminación por razones de género y promover la inclusión en

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

igualdad de oportunidades y de trato a todas las personas que aspiren a un empleo en la actividad del transporte automotor. Que en este sentido, resulta necesario asegurar la inclusión laboral de personas con discapacidad y del colectivo travesti/trans en el sistema de transporte público de pasajeros de la Ciudad, dando cumplimiento a los porcentajes mínimos exigidos por las Ordenanzas N° 10598 y 14084. Que conforme se establece en la Ordenanza N° 8792 el plantel de trabajadores de la empresa prestataria del servicio será absorbida por las nuevas adjudicatarias, asegurando la continuidad laboral. Que debe tenerse especial consideración a la inseguridad, asociada a todas las formas de violencia de género. El uso de las ciudades por parte de las mujeres y las disidencias se encuentra en muchas ocasiones condicionado por la inseguridad. Las mujeres y disidencias recortan el uso de los espacios públicos como estrategia privada para evitar vivir hechos violentos. Esta situación no sólo debe ser identificada y comprendida tanto para los viajes, recorridos y paradas, sino también en la infraestructura, con la implementación de paradas seguras, iluminadas, señalizadas y con información útil. Que asimismo y a efectos de complementar las medidas de seguridad de los usuarios y usuarias del servicio se considera importante incluir la libre parada en los casos que establece la Ley Nacional N° 24.449, Artículo 54, Inciso c), que dice: “Entre las 22 y 6 horas del día siguiente y durante tormenta o lluvia, el ascenso y descenso debe hacerse antes de la encrucijada que el pasajero requiera, aunque no coincida con parada establecida. De igual beneficio gozarán permanentemente las personas con movilidad reducida (embarazadas, discapacitadas, entre otras), que además tendrán preferencia para el uso de asientos”. Que es imprescindible dotar a dicho servicio de un marco jurídico acorde con la importancia que reviste el mismo para el conjunto de la sociedad neuquina, propiciando el éxito del funcionamiento del nuevo Sistema de Transporte Público Masivo Urbano de Pasajeros a implementarse en la ciudad. Que, asimismo, resultan oportunas las modificaciones que se proponen de manera previa al llamado a licitación pública para la concesión del mencionado servicio, a fin de dotar de transparencia al respectivo proceso licitatorio. Por ello y en virtud a lo establecido por el Artículo 67º), Inciso 1), de la Carta Orgánica Municipal, -----

EL CONCEJO DELIBERANTE DE LA CIUDAD DE NEUQUÉN

**SANCIONA LA SIGUIENTE ORDENANZA**

ARTÍCULO 1º): MODIFÍCASE el Artículo 2º) de la Ordenanza N° 11641, el que quedará redactado de la siguiente manera: “ARTÍCULO 2º): La prestación del Servicio Público de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros será realizada por la Municipalidad en forma directa o a través de concesiones o permisos. Las concesiones o permisos deberán ajustarse a los principios establecidos en el Artículo 141 de la Carta Orgánica Municipal y a lo normado en la presente Ordenanza.”.-ARTÍCULO 2º): MODIFÍCASE el Artículo 3º) de la Ordenanza N° 11641, el que quedará redactado de la siguiente manera: “ARTÍCULO 3º): El Servicio Público de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros se compone de los siguientes servicios: 1) Básicos: responden a un diseño integral, basado en información recabada de modo sistemático y científico -como encuestas de origen y destino y estadísticas del sistema- y

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

procura dar una solución a las necesidades de movilidad del conjunto de la población de la ciudad. El diseño deberá ser tal que asegure, mediante sucesivos transbordos de unidades, vincular razonablemente cualquier par de puntos urbanos dentro de la zona servida. La prestación de servicios básicos se adjudicará a través de procesos de concesiones de servicio público, de acuerdo a lo estipulado en la presente. 2) Alternativos: completan y mejoran los servicios básicos, buscando una mayor calidad del transporte masivo. Se otorgan a través de permisos, de acuerdo a lo estipulado en la presente ordenanza.- 3).Complementarios: servicios destinados a cubrir necesidades particulares de personas con discapacidad o personas con movilidad reducida, el mismo será gratuito y podrá ser brindado por la Municipalidad o por terceros. A través de una ordenanza específica deberán fijarse los lineamientos y criterios del mencionado servicio, que formará parte del presente marco regulatorio.”.- ARTÍCULO 3º): MODIFÍCASE el Artículo 6º) de la Ordenanza N° 11641, el que quedará redactado de la siguiente manera: “ARTÍCULO 6º): La Municipalidad de Neuquén, a través de sus organismos específicos, tendrá a su cargo la planificación y control de los servicios de transporte propendiendo a: 1) Evitar las concesiones en condiciones de exclusividad o monopólicas, promoviendo la competencia leal entre los transportistas en beneficio de las y los usuarios. 2) Asegurar la prestación de servicios permanentes, eficientes y económicos. 3) Desarrollar y coordinar los servicios en concordancia con la evolución social, económica, turística y la planificación urbana de la ciudad. 4) Lograr una efectiva coordinación de los servicios de transporte municipales con los nacionales y provinciales. 5) Promover políticas de ordenamiento del tránsito en la ciudad que favorezcan la circulación del Transporte Masivo Urbano de Pasajeros. 6) Asegurar que en la prestación del servicio se resguarde la higiene, la salubridad y la seguridad pública. 7) Propender a la participación de las y los usuarios, a través de los mecanismos de participación previstos en el ordenamiento legal vigente, para el mejoramiento de la calidad y alcance de los servicios. 8) Articular los mecanismos necesarios para crear un sistema de acceso a la información pública y estadística o datos generales del sistema de transporte público de pasajeros, de fácil acceso a autoridades, usuarios y público en general.”.- ARTÍCULO 4º): MODIFÍCASE el Artículo 7º) de la Ordenanza N° 11641, el que quedará redactado de la siguiente manera: “ARTÍCULO 7º): Será Autoridad de Aplicación de la presente Ordenanza la Subsecretaría de Transporte de la Municipalidad de Neuquén o el organismo o el ente que lo reemplace en el futuro. La Autoridad de Aplicación ejercerá el control y ejecución del cumplimiento de esta Ordenanza y de las reglamentaciones que se dicten en consecuencia, para cuya finalidad deberá emitir todos los actos generales y particulares que resulten pertinentes, debiendo el OEM asegurar los recursos humanos y tecnológicos necesarios para llevarlos adelante de manera eficiente”. ARTÍCULO 5º): MODIFÍCASE el Artículo 8º) de la Ordenanza N° 11641, el que quedará redactado de la siguiente manera: “ARTÍCULO 8º): La prestación del Servicio Público Masivo de Transporte Urbano de Pasajeros bajo la forma de concesiones se otorgará a través de Licitaciones Públicas Nacionales. En el supuesto que resulte oportuno, conveniente y necesario, de acuerdo al contexto y exigencias del

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

servicio a licitar, se podrá ampliar la convocatoria mediante llamado a Licitación Pública Internacional. En ambos casos, se deberá asegurar en el o los procesos licitatorios los principios de igualdad, publicidad y concurrencia. El llamado a Licitaciones Públicas para el otorgamiento de las concesiones podrá ser parcial o simultáneo para la totalidad del servicio básico, según se hubieren producido los vencimientos de las concesiones vigentes, sus prórrogas o para llenar las vacantes producidas como resultado de caducidades o incrementar los servicios disponibles. Se deberá convocar a audiencia pública 360 (trescientos sesenta) días hábiles antes del vencimiento de la concesión.”.- ARTÍCULO 6º): MODIFÍCASE el Artículo 11º) de la Ordenanza N° 11641, el que quedará redactado de la siguiente manera: “ARTÍCULO 11º): El Órgano Ejecutivo Municipal, una vez analizadas las ofertas y luego de haberse expedido la Comisión de Preadjudicación, adjudicará, mediante el acto administrativo pertinente la concesión del servicio, de conformidad con lo establecido en el Artículo 85), Inciso 15), de la Carta Orgánica Municipal.”.- ARTÍCULO 7º): MODIFÍCASE el Artículo 14º) de la Ordenanza N° 11641, el que quedará redactado de la siguiente manera: “ARTÍCULO 14º): Los Concesionarios de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de la Ciudad de Neuquén, en caso de ser requerido por el Órgano Ejecutivo Municipal, deberán abonar a la Municipalidad un canon mensual dentro de los primeros 10 (diez) días de cada mes vencido, conforme lo establezca el Pliego respectivo, la metodología de fijación de costos vigente, los actos administrativos pertinentes y demás documentación vinculada a la concesión.”.- ARTÍCULO 8º): MODIFÍCASE el Artículo 20º) de la Ordenanza N° 11641, el que quedará redactado de la siguiente manera: “ARTÍCULO 20º): La Municipalidad de Neuquén podrá otorgar permisos para prestar los Servicios de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros. Los prestadores bajo esta modalidad se denominan permisionarios. Podrán ser permisionarios: las sociedades regulares, las cooperativas o los consorcios de empresas legalmente constituidos. Las personas físicas sólo podrán ser permisionarias de servicios alternativos o complementarios. Se podrán otorgar Permisos: 1) Para la prestación de los servicios básicos, excepcionalmente, en los siguientes casos: 1.1) Con el objeto de asegurar la continuidad de los servicios. 1.2) Para atender modificaciones urgentes e impostergables de los servicios. 1.3) Para complementar dichos servicios cuando existan indicadores fehacientes del deterioro de la calidad de los mismos o demanda insatisfecha. 2) Para la prestación de servicios alternativos y complementarios. Estos se componen de servicios diferenciales, experimentales, estacionales, expresos. Los servicios alternativos y complementarios podrán ser propuestos por la Autoridad de Aplicación o por los concesionarios y permisionarios contratados. También podrán surgir de propuestas realizadas por sociedades vecinales, organizaciones de la sociedad civil y grupos de vecinos y vecinas según el procedimiento que se dicte al efecto.”.- ARTÍCULO 9º): MODIFÍCASE el Artículo 21º) de la Ordenanza N° 11641, el que quedará redactado de la siguiente manera: “ARTÍCULO 21º): Los permisos serán otorgados por el Órgano Ejecutivo Municipal previo informe de la Autoridad de aplicación fundando las necesidades del sistema de Transporte y velando por la

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

sustentabilidad económica del mismo. 1) Los permisos para la prestación de servicios básicos podrán ser otorgados por un plazo máximo de un (1) año. A los efectos de su continuidad, los mismos podrán ser prorrogados o licitados por el Órgano Ejecutivo Municipal con autorización legislativa, no pudiendo el nuevo plazo, en ningún caso, exceder la fecha de culminación de la concesión vigente. 2) Los permisos para la prestación de los servicios alternativos serán otorgados por el plazo necesario para cubrir la demanda, no pudiendo superar el plazo de un (1) año. En estos casos, la Autoridad de Aplicación deberá cursar notificación fehaciente a él o los concesionarios del servicio Básico del Sistema de Transporte Público Masivo de Pasajeros que por razones fundadas, mejor se adapten a la demanda, considerando para ello las características operativas del servicio a brindar. Ante el silencio, negativa o pretensión económica excesiva, se procederá a invitar a las demás concesionarias si las hubiere. Caso contrario, se procederá a contratar el servicio alternativo, bajo la modalidad correspondiente.”.- ARTÍCULO 10º): MODIFÍCASE el Artículo 23º) de la Ordenanza N° 11641, el que quedará redactado de la siguiente manera: “ARTÍCULO 23º): En ningún caso podrán estar en circulación, afectadas al servicio, unidades con una antigüedad mayor de 10 (diez) años. La antigüedad de los vehículos se considerará en base a la fecha de inscripción original del chasis en el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor, fecha a partir de la cual será computada la misma; salvo los comprados con posterioridad al 1º de noviembre y puestos en servicio después del 1º de enero que se considerarán como modelo del año siguiente. Toda unidad al cumplir los 10 (diez) años de antigüedad será dada de baja y retirada del servicio, debiendo ser reemplazada de inmediato. Cuando una empresa quiera dar de baja por cualquier causa un vehículo afectado al servicio deberá cursar comunicación previa a la Autoridad de Aplicación, la que determinará si es necesario su reemplazo para continuar con una eficiente prestación del servicio. El Municipio fomentará, mediante la promoción de políticas y esquemas de incentivos la transición energética del parque automotor, propendiendo a la reducción de la preponderancia de vehículos con motores a combustión interna y la migración hacia una movilidad más sostenible.”.- ARTÍCULO 11º): MODIFÍCASE el Artículo 24º) de la Ordenanza N° 11641, el que quedará redactado de la siguiente manera: “ARTÍCULO 24º): La antigüedad promedio de la totalidad del parque automotor no podrá exceder los 5 (cinco) años, considerada al 31 de diciembre de cada año vencido.”.- ARTÍCULO 12º): MODIFÍCASE el Artículo 27º) de la Ordenanza N° 11641, el que quedará redactado de la siguiente manera: “ARTÍCULO 27º): Cada unidad afectada al Servicio de Transporte Público Masivo Urbano de Pasajeros, incluidos los vehículos de reserva, deberán poseer desde el inicio de la prestación de los servicios el equipamiento necesario para operar un Sistema de Posicionamiento Global (GPS) de la tecnología más adecuada y según especificaciones emitidas por la Autoridad de Aplicación. Este sistema deberá permitir a la Autoridad de Aplicación la recolección en tiempo real o fracción que no supere los 60 (sesenta) segundos, durante las 24 horas, de los siguientes datos: 1) Posicionamiento global. 2) Registro de ubicación cronológica de la unidad sobre el mapa urbano. 3) Velocidad y distancia recorrida entre puntos. 4)

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

Posibilidad de conocimiento del usuario del tiempo de espera en una parada.

5) Sistema de alarmas, reporte de eventos externos generados desde las unidades, y toda otra novedad que aporte al control del sistema y optimización del tráfico diario. 6) Sistema de botón de pánico y cámaras, de conformidad a la reglamentación vigente. La Autoridad de Aplicación reglamentará las condiciones mínimas necesarias para el Sistema de Posicionamiento Global, el cual constituirá una herramienta de prevención y control de los servicios. No obstante ello, todas las unidades afectadas a la prestación del Servicio Público de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros, deberán además contar de manera obligatoria, con un sistema de cámaras incorporado, las cuales deberán cubrir en su totalidad cada unidad, siendo necesario para ello que cada unidad cuente con 2 (dos) cámaras como mínimo. Cada empresa será responsable de la instalación de las cámaras, como así también de su mantenimiento, debiendo garantizar su operatividad de manera constante. El sistema operativo de las cámaras será instalado, solventado, operado y supervisado por el Órgano Ejecutivo Municipal a través de la Autoridad de Aplicación, pudiendo la o las concesionarias o permisionarias, solicitar de manera fundada a esta última, la información emanada de las mismas. Todas las imágenes por las cámaras captadas, serán de propiedad exclusiva del Órgano Ejecutivo Municipal.”- ARTÍCULO 13º): MODIFÍCASE el Artículo 32º) de la Ordenanza N° 11641, el que quedará redactado de la siguiente manera: “ARTÍCULO 32º): Será obligatoria para la prestación del servicio básico, la existencia de un parque móvil de reserva para garantizar la eficiencia y continuidad de los servicios. El parque móvil de reserva, deberá representar: a) Un 5% del total del parque operativo mientras éste se mantenga compuesto de un mínimo del 80% con unidades 0km. Un 7,5% del total del parque operativo mientras éste se mantenga compuesto por menos del 80% y hasta un 50% con unidades 0km. B) Un 10% del total del parque operativo mientras éste se mantenga compuesto por menos del 50% con unidades 0km. En caso de que la aplicación del porcentaje arroje un valor que resulte un número no entero se considerará el entero menor cuando la fracción sea menor a 0,50 y el entero mayor cuando esta fracción sea igual o supere el 0,50.- Los vehículos que integren el parque móvil de reserva, serán utilizados para cubrir la falta de alguna unidad que deba retirarse del servicio básico por cualquier motivo. La utilización de los mismos no podrá extenderse por más de 45 (cuarenta y cinco) días corridos. Los concesionarios deberán mantener en reserva con disponibilidad inmediata la totalidad de las unidades del parque móvil de reserva. Los vehículos de reserva deberán satisfacer todas las condiciones exigidas por la presente Ordenanza y las establecidas en el pliego de bases y condiciones correspondiente”. ARTÍCULO 14º): MODIFÍCASE el Artículo 39º) de la Ordenanza N° 11641, el que quedará redactado de la siguiente manera: “ARTÍCULO 39º): Las y los conductores deberán poseer licencia nacional de conducir categoría D3 o la que corresponda, y no encontrarse incluidos en el Registro Provincial de Deudores Alimentarios Morosos previsto en la Ley Provincial N° 2333, como así tampoco inscriptos en el Registro Provincial de Violencia Familiar y de Género previsto en la Ley Provincial N° 3233.”.- ARTÍCULO 15º): MODIFÍCASE el Artículo 40º)

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

de la Ordenanza N° 11641, el que quedará redactado de la siguiente manera: “ARTICULO 40°: Son obligaciones de los y las conductoras: 1) Conducir correctamente los vehículos en atención a la seguridad y comodidad de los pasajeros. 2) Usar la vestimenta que se disponga en perfectas condiciones de higiene. 3) Atender en forma respetuosa y solícita a los pasajeros brindando la información que se les requiera sobre la prestación y utilización del servicio de transporte público. 4) Aplicar el sistema que corresponda de cobro o cancelación del pasaje de acuerdo al cuadro tarifario vigente. 5) Llevar consigo la licencia de conductor, como así también toda la información relativa a la unidad que conduce, conforme a las exigencias de la Ley. 6) Respetar las disposiciones de tránsito vigentes. 7) Facilitar la labor de los inspectores municipales brindando la mayor colaboración para la realización de los controles que estos efectúen, acatando las indicaciones y medidas que los mismos dispongan en uso de sus facultades. 8) Detener los vehículos junto a la acera para el ascenso y descenso de las personas en las paradas establecidas, y en cualquier lugar del recorrido para las personas con movilidad reducida, embarazada o adulta mayor; así como también para todas las personas en horario nocturno o en ocasión de inclemencias climáticas, de acuerdo a la reglamentación vigente. 9) Transportar la cantidad de personas autorizada para cada vehículo de acuerdo a la reglamentación vigente, priorizando el ascenso de aquellas personas que por causa justificada deban utilizar el servicio sin mayor espera. 10) Mantener las puertas del vehículo cerradas mientras se encuentre circulando, cuidando de abrirlas recién después de detenerse y cerrarlas antes de continuar la marcha. 11) Contar con la acreditación del “Curso de Conducción Defensiva y Técnicas de Manejo” cuya duración no deberá ser menor a 8 (ocho) horas; debiendo renovarse cada 2 (dos) años. 12) Acreditar la realización del curso de capacitación en Igualdad de Género establecido por la Ley Micaela (Ley Nacional N° 27.499). Asimismo, deberán realizar en forma obligatoria, continua y permanente capacitaciones en temáticas de discapacidad, calidad en la prestación del servicio y en la atención a las personas usuarias. Las capacitaciones deberán contemplar un mínimo de horas anuales por cada conductora o conductor durante el tiempo de la concesión, las cuales serán determinadas por las áreas de competencia municipal. Todo el personal de conducción que preste servicio deberá aprobar los cursos de capacitación en los términos que fije cada pliego licitatorio. 13) Brindar un trato adecuado a personas con discapacidad y en el uso de las unidades adaptadas. 14) Cumplimentar toda otra disposición complementaria vigente que se dicte para la prestación de este servicio público. En caso de incumplimiento de alguna de las presentes obligaciones, los y las conductoras serán pasibles de las sanciones pertinentes en forma directa, siendo las concesionarias y permisionarias responsables solidarias de los hechos que se verifiquen.”.- ARTÍCULO 16°): INCORPÓRASE el Artículo 40° BIS) a la Ordenanza N° 11641, el que quedará redactado de la siguiente manera: “ARTICULO 40° BIS): El municipio deberá crear un “Registro de Aspirantes a Conductoras de Colectivo”, el cual tendrá como objeto promocionar el acceso al empleo a las mujeres que reúnan los requisitos formales para aspirar a desempeñarse como conductoras de transporte masivo urbano de pasajeros. A través del

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

registro, el Municipio facilitará a las aspirantes la formación y capacitación profesional para desempeñarse como conductoras de transporte público de pasajeros y brindará el acompañamiento necesario para el acceso a las licencias y certificaciones exigidas por la normativa vigente. El Municipio deberá promover la contratación de las mujeres inscriptas en el Registro, debiendo los concesionarios o permisionarios incorporar paulatina y gradualmente a las aspirantes que reúnan las condiciones y requisitos formales dentro de su nómina de personal. A través de una ordenanza específica deberán fijarse los lineamientos y criterios para la puesta en marcha del mencionado Registro.”.- ARTÍCULO 17º): INCORPÓRASE el Artículo 40º TER) a la Ordenanza N° 11641, el que quedará redactado de la siguiente manera: “ARTÍCULO 40º TER): El Municipio deberá asegurar la inclusión laboral de personas con discapacidad y del colectivo travesti/trans en el sistema de transporte público de pasajeros de la Ciudad, dando cumplimiento a los porcentajes mínimos exigidos por las Ordenanzas N° 10598 y 14084.”.- ARTÍCULO 18º): MODIFÍCASE el Artículo 41º) de la Ordenanza N° 11641, el que quedará redactado de la siguiente manera: “ARTÍCULO 41º): Los Concesionarios del Servicio Básico y los Permisionarios -si así lo determinare la normativa de otorgamiento del permiso- deberán poseer una base operativa para el uso del servicio público de transporte adjudicado, debiendo la misma estar ubicada en alguno de los municipios que conforman la Región Metropolitana Confluencia, como así también deberán cumplir con todos los requisitos de zonificación y uso del suelo, de acuerdo con el Código de Planeamiento y Gestión Urbano Ambiental de la Ciudad de Neuquén, o bien de los Códigos de Uso de Suelo del Municipio donde se encuentre ubicada la misma. En aquellos casos en los cuales la o las empresas posean su base operativa en alguno de los municipios que conforman la Región Metropolitana Confluencia y fuera del ejido municipal de la ciudad de Neuquén, deberán establecer una base logística en la ciudad de Neuquén, la cual deberá contar con una oficina para la atención de personas usuarias y con una playa de estacionamiento para la guarda de la totalidad de las unidades afectadas al Sistema de Transporte Público Masivo Urbano de Pasajeros, que garantice la prestación del 100% de los servicios diarios, de conformidad con el contrato suscripto y demás normativa vigente relativa a la concesión o permiso.”.- ARTÍCULO 19º): MODIFÍCASE el Artículo 42º) de la Ordenanza N° 11641, el que quedará redactado de la siguiente manera: “ARTÍCULO 42º): Los concesionarios del servicio deberán garantizar la equidad de género en las condiciones e instalaciones laborales a todo el personal. Las instalaciones mínimas exigidas deben cumplir los siguientes aspectos: 1) Oficina administrativa de una capacidad suficiente para que en ella pueda funcionar la administración de la empresa y donde se constituirá su domicilio legal. 2) Playa de estacionamiento cercada o garaje con capacidad suficiente para la guarda de la totalidad de las unidades afectadas al servicio, vehículos de reserva y de auxilio si los tuvieran. La playa de estacionamiento deberá contar con dos árboles por unidad en servicio. 3) Taller equipado para mantenimiento y reparaciones menores. 4) Infraestructura que sea adecuada para el descanso

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

e higiene del personal de conducción, disponiendo además de instalaciones sanitarias adecuadas, en las cabeceras de los recorridos. Esta infraestructura podrá ser provista por un tercero con un fin ajeno a la explotación de la concesión. En este último caso se deberá presentar un convenio debidamente formalizado.”.- ARTÍCULO 20º): MODIFÍCASE el Artículo 46º) de la Ordenanza N° 11641, el que quedará redactado de la siguiente manera: “ARTÍCULO 46º): La Autoridad de Aplicación establecerá los horarios de prestación y frecuencias de los servicios, que deberán responder a las necesidades de los diferentes sectores, adecuándose a las distintas actividades que se realizan en la ciudad durante las 24 horas del día. Asimismo, la Autoridad de Aplicación deberá realizar en forma periódica un relevamiento de las actividades a ser consideradas para la prestación del servicio.”.- ARTÍCULO 21º): MODIFÍCASE el Artículo 51º) de la Ordenanza N° 11641, el que quedará redactado de la siguiente manera: “ARTÍCULO 51º): Para que una prestadora del servicio básico perciba efectivamente un incremento tarifario como resultado del proceso periódico de revisión, deberá contar con el Certificado de Cumplimiento Fiscal Municipal y obtener como mínimo 65 (sesenta y cinco) puntos de los 75 (setenta y cinco) asignados en los ítems: Estado de la Flota y Cumplimiento del Servicio, según lo especificado en el Capítulo II del Título VI y en el Anexo Único de la presente ordenanza. Caso contrario, la Autoridad de Aplicación dispondrá medidas correctivas y plazos -no inferiores a 90 (noventa) días-, para alcanzar la calificación necesaria que permita reequilibrar o reordenar la calidad y la gestión del servicio. Durante el período de corrección estipulado y hasta tanto la prestadora alcance el puntaje requerido, la Municipalidad de Neuquén retendrá los importes resultantes de dicho incremento sobre los montos de subsidios a liquidar -cualquiera sea su origen-, respecto a la empresa que no hubiera logrado el puntaje requerido; tomando como base para ello, la información relativa a las transacciones suministrada por la empresa Nación Servicios S.A., o la que en un futuro la reemplace. Una vez verificada la normalización del servicio, se procederá a liquidar la totalidad de los subsidios que correspondieren a la prestadora. El lapso que dure el período de corrección de la calidad del servicio no generará derecho alguno respecto a la concesionaria que no alcanzare el puntaje requerido, la que no tendrá derecho a reclamo sobre los importes oportunamente retenidos. No obstante ello, de los subsidios que el Órgano Ejecutivo Municipal deba liquidar a la prestadora -cualquiera sea su origen-, se podrán descontar las multas, tasas y servicios que correspondan.”.- ARTÍCULO 22º): MODIFÍCASE el Artículo 55º) de la Ordenanza N° 11641, el que quedará redactado de la siguiente manera: “ARTÍCULO 55º): Para la utilización del Servicio Público de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros será obligatorio el pago del pasaje de acuerdo al valor que fije el cuadro tarifario. Cuando la Municipalidad lo considere necesario, en razón de aspectos económicos, sociales o educativos podrá proponer al Concejo Deliberante la implementación de tarifas especiales. Estarán exceptuados del pago de pasaje en el servicio básico los siguientes casos: 1) Niños menores de 5 (cinco) años, sin derecho a ocupar asiento. 2) Agentes de la Policía Provincial, solamente uniformados. 3) Poseedores de pases libres expedidos por la Municipalidad. 4) Personas con discapacidad que exhiban la

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

acreditación respectiva.”.- ARTÍCULO 23º): MODIFÍCASE el Artículo 59º) de la Ordenanza N° 11641, el que quedará redactado de la siguiente manera: “ARTÍCULO 59º): La Autoridad de Aplicación establecerá la ubicación de las paradas y los refugios dentro del ejido urbano. La instalación, señalización y mantenimiento de las paradas y refugios será responsabilidad del Municipio, debiéndose exhibir como mínimo la siguiente información: 1) Número de línea y/o ramal. 2) Principales hitos del recorrido. 3) Número de línea telefónica gratuita (0800) del prestador. 4) Detalle de las frecuencias cuando las mismas sean mayores de 30 minutos. 5) Leyenda que establezca: ‘Entre las 22:00 y 06:00 horas, como también los días de tormenta o lluvia, se permitirá el ascenso y descenso en el lugar que el pasajero lo requiera. Este servicio funcionará sin restricción horaria para las personas con movilidad reducida, mujeres embarazadas, adultos mayores, personas con capacidades diferentes. En el caso de que el colectivo no se detenga el pasajero podrá realizar el reclamo correspondiente ante la Autoridad de Aplicación’. 6) El Municipio deberá asegurar, por sí o a través de terceros, el servicio de alumbrado público en las paradas. 7) El Municipio con el fin de otorgar mayor seguridad a los usuarios y usuarias deberá elaborar un plan para la implementación de Paradas Seguras en los distintos sectores de la Ciudad, que deberán contener como mínimo los siguientes elementos: botón antipánico, sirenas, cámaras de seguridad e iluminación antibandálica.”.- ARTÍCULO 24º): MODIFÍCASE el Artículo 73º) de la Ordenanza N° 11641, el que quedará redactado de la siguiente manera: “ARTÍCULO 73º): El procedimiento para aplicar las penalidades por incumplimientos en la prestación del servicio en que incurran los concesionarios o permisionarios o sus dependientes, será el siguiente: 1) Constatado incumplimiento se labrará el acta correspondiente. La Autoridad de Aplicación determinará la sanción a aplicar y dará traslado al concesionario o permisionario. Dentro de los 3 (tres) días de notificado, el concesionario o permisionario, podrá efectuar el descargo y ofrecer la prueba que haga a su derecho ante la Autoridad de Aplicación, la cual resolverá dentro de los cinco (5) días de presentado el descargo, mediante Disposición fundada. Si la Autoridad de Aplicación hace lugar al descargo, se archivarán las actuaciones, caso contrario notificará a la concesionaria o permisionaria a fin de proceder al pago de la sanción aplicada. Contra la Disposición de la Autoridad de Aplicación, procederá un recurso ante el Intendente Municipal. Dicho recurso deberá ser interpuesto en el término de tres (3) días, acompañando comprobante de pago de la sanción impuesta. En ningún caso se resolverá un recurso si no se acompaña con el mismo, el comprobante de pago de la sanción. 2) Para el caso que se haga lugar al recurso presentado por ante el Intendente Municipal, en el plazo de cinco (5) días, la Municipalidad deberá repetir el importe del previo pago abonado por el concesionario o permisionario. En el supuesto que no se haga lugar al recurso, el importe del pago pasará a formar parte de las arcas municipales, sin derecho a reclamo alguno por parte del concesionario o permisionario. 3) Si el concesionario o permisionario no formulara descargo en el plazo establecido en el Inciso 1) del presente artículo, la sanción quedará firme automáticamente y deberá ser satisfecha por el concesionario o

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

permisionario en el término de tres (3) días. En caso de incumplimiento quedará la Municipalidad facultada para exigir judicialmente su pago o descontarlo de la liquidación de subsidios posterior, conforme lo establecido por el Artículo 51º de la presente Ordenanza, o por recibirlo de la garantía de la concesión prevista en el contrato oportunamente suscripto.”- ARTÍCULO 25º): MODIFÍCASE el Artículo 75º) de la Ordenanza N° 11641, el que quedará redactado de la siguiente manera: “ARTICULO 75º): Serán causales de caducidad de las concesiones las siguientes: 1) Cuando luego de perfeccionado el contrato de concesión no se iniciaren los servicios en el tiempo y forma dispuestos en el mismo. 2) Cuando el Concesionario sea culpable de fraude, negligencia grave o los servicios se realicen en forma deficiente o incompleta de manera reiterada por causas imputables al concesionario, y no se regularicen los mismos después de haber sido intimados formalmente. 3) Se suspendan los servicios sin causa justificada o con causas directamente imputables al concesionario. 4) Se alteren los horarios y recorridos aprobados sin previa autorización de la Autoridad de Aplicación, salvo los casos previstos en el Artículo 44º) de la presente ordenanza. 5) Se aplique un cuadro tarifario distinto al autorizado. 6) Se expendan pasajes o abonos distintos a los autorizados con fin doloso. 7) Cuando se comprobare que el concesionario no es propietario o no cuenta con el contrato de alquiler o de leasing de los vehículos afectados al servicio previamente por él declarados, o desafectare unidades del parque automotor sin previa autorización de la Autoridad de Aplicación. 8) Exista declaración judicial de quiebra del concesionario. 9) Se realice una cesión del capital social que importe una virtual transferencia de la concesión, o se transfiera, venda, ceda o arriende la concesión, todo ello sin previa autorización del Concejo Deliberante. 10) La falta de pago del CANON por dos meses consecutivos o tres alternados. 11) Cuando no reintegre en término al Fondo de Garantía de la concesión, los montos deducidos por sanciones aplicadas. 12) Cuando el concesionario no actualice o, en su caso, no integre la garantía de ejecución del contrato, o no constituya o mantenga los seguros exigidos. 13) Por falseamiento de informaciones, datos o antecedentes proporcionados a la Autoridad de Aplicación, adulteración de registros y toda otra actitud que tenga por efecto viciar de error una decisión administrativa o contable, o proporcionar al concesionario beneficios económicos indebidos. 14) Cuando se comprobare el reiterado incumplimiento de las normas de mantenimiento y profilaxis del material rodante, máquinas, equipos, instrumentos, instalaciones, edificios y cualquier otro elemento afectado a la prestación del servicio. 15) Cuando se comprobaren reiteradas transgresiones a lo establecido en el TÍTULO VI, CAPÍTULO I de la presente ordenanza, relativas a la operatoria Administrativa, Contable y Laboral. 16) Cuando por causas imputables al concesionario se generaren situaciones que alteren el orden, como disturbios en la vía pública o interrupciones a la circulación del tránsito. 17) Cuando el concesionario careciere de apoderado. 18) Cuando de acuerdo a la evaluación de calidad y gestión el concesionario no diere cumplimiento a las medidas y correcciones indicadas por la Autoridad de Aplicación en el plazo estipulado. 19) Desarrollar actividades ajenas a la concesión, sin previa autorización de la Municipalidad de Neuquén, otorgada

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

por razones de interés público y mejora del servicio urbano. 20) Cuando se verifiquen relaciones de dependencia entre las empresas y grupos económicos concesionarios de los diferentes grupos de líneas, previo a su contratación y mientras dure la misma.”.- ARTÍCULO 26º): MODIFÍCASE el Artículo 86º) de Ordenanza N° 11641, el que quedará redactado de la siguiente manera: “ARTÍCULO 86º): La evaluación continua del desempeño empresarial en la prestación del Servicio Público de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros se realizará teniendo en cuenta los siguientes aspectos: 1) Estado de la Flota. 2) Cumplimiento del Servicio. 3) Satisfacción del Usuario. La evaluación relativa al Estado de la Flota y al Cumplimiento del Servicio será realizada de manera trimestral, en tanto que la encuesta de Satisfacción del Usuario se efectuará una vez al año. Todo ello será llevado a cabo sobre la base de indicadores cualitativos y cuantitativos sobre la prestación y calidad del servicio, tal como lo establece el Anexo Único de la presente ordenanza. La Autoridad de Aplicación podrá incorporar o eliminar indicadores de cada uno de los aspectos mencionados, previa autorización del Concejo Deliberante. La Autoridad de Aplicación deberá remitir en forma trimestral al Concejo Deliberante los resultados e informes de los estudios de evaluación de desempeño que se realicen en virtud de lo dispuesto en el presente artículo. La Municipalidad establecerá, por vía reglamentaria, los mecanismos de control pertinentes a los efectos de velar por el cumplimiento de los requisitos de calidad en la prestación del servicio y de monitorear la evolución general del Servicio Público de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros.”.- ARTÍCULO 27º): SUSTITÚYASE el Anexo I de la Ordenanza N° 11641 por el ANEXO ÚNICO que forma parte integrante de la presente ordenanza.- ARTÍCULO 28º): DERÓGASE la Ordenanza N° 12438, el Artículo 1º) de la Ordenanza N° 14028 y el Artículo 1º) de la Ordenanza N° 13696.- ARTÍCULO 29º): DE FORMA.- ANEXO UNICO. ANEXO I METODOLOGÍA PARA EL CÁLCULO DE LOS INDICADORES DE CALIDAD Y GESTIÓN ARTÍCULO 1º): DESCRIPCIÓN GENERAL El Sistema de Indicadores de Calidad y Gestión es una herramienta diseñada para evaluar el desempeño de los Prestadores del Servicio Público de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de la Ciudad de Neuquén. A través de la medición objetiva de indicadores claves, se obtendrá en términos cuantitativos una evaluación de la prestación del servicio, propiciando de esta manera la mejora continua en el funcionamiento de los servicios. ARTÍCULO 2º): DESCRIPCIÓN DE LOS FACTORES E INDICADORES Para el trabajo con el indicador general de calidad y los factores que lo componen se elaborará un cuadro con factores por empresa. A continuación, se describen los factores claves a evaluar, los indicadores que lo componen, la fórmula de cada uno y su ponderación:-----

Factor	Indicador	Ponderación
Estado de la flota	Índice de estado de flota	25 puntos
Cumplimiento del Servicio	Índice de cumplimiento de intervalos u horarios de paso	25 puntos
	Índice de cumplimiento de recorridos	25 puntos

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

Satisfacción del usuario	Flota Estado Comodidad con la que viaja Higiene de las unidades  Desempeño del personal de conducción Trato y Atención del conductor Desempeño en la conducción Conocimientos relativos al sistema de Transporte e información de interés cultural y turística de la ciudad	25 puntos
--------------------------	---	-----------

**ARTÍCULO 3º): METODOLOGÍA PARA LA ASIGNACIÓN DE LOS PUNTAJES** El puntaje que corresponda a cada indicador en un período se determinará como un valor obtenido mediante interpolación lineal entre el valor Mínimo y Máximo, es decir, entre CERO (0) puntos y veinticinco (25) puntos. El período mínimo de evaluación mencionado en el párrafo anterior variará según la evaluación de cada indicador. a. Estado de la flota Esta evaluación se realizará trimestralmente y estará a cargo de la autoridad de aplicación. b. Cumplimiento del servicio Esta evaluación se realizará trimestralmente y estará a cargo de la autoridad de aplicación. c. Satisfacción del usuario Esta evaluación la realizará anualmente y estará a cargo de la autoridad de aplicación, mediante el relevamiento de datos satisfacción del usuario a partir de una encuesta que podrá ser digital o de campo. Sin perjuicio de ello, el sistema de evaluación de calidad y gestión de los factores estado de la flota y Cumplimiento del servicio es permanente, se realizará todo el año. Se calcularán considerando estable el nivel de satisfacción del usuario, para así obtener el puntaje final. La Autoridad de Aplicación podrá cambiar el calendario en que se realizará la medición de nivel de satisfacción del usuario/a, si lo estima conveniente, con el objetivo de observar si hubiera variaciones estacionales en la calidad del servicio. **ARTÍCULO 4º): MEDICIÓN Y EVALUACIÓN DE LOS INDICADORES** a.) Descripción de los indicadores a.1) Estado de la Flota: La evaluación del estado de la flota se realizará mediante verificaciones técnicas a las unidades utilizadas para la explotación del servicio. De estas verificaciones se determinará si cada vehículo es rechazado o aceptado según los parámetros que establezca la Autoridad de Aplicación. Con los valores obtenidos en un período de evaluación se determinará el resultado del indicador según la siguiente fórmula: Cantidad de vehículos verificados aprobados en un período / Índice de estado de flota = Cantidad de vehículos verificados a.2) Cumplimiento del servicio: La medición y evaluación de cada uno de los indicadores se efectuará en todo el sistema en forma continua, sistemática y equitativa para cada una de las empresas concesionarias. La evaluación del cumplimiento del servicio se realizará midiendo los siguientes índices, y la sumatoria de los puntajes obtenidos en los mismos dará el valor del indicador. La metodología de capacitación del dato quedará sujeta a la definición de la Autoridad de

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

Aplicación. *Índice de cumplimiento de horarios de paso*: Se verificará el cumplimiento de los horarios, según lo establecido en los cuadros horarios presentados ante la Autoridad de Aplicación. Por cada verificación se establecerá si existe un cumplimiento, y en caso contrario se indicará como infracción. Los valores correspondientes al índice en un período de evaluación se determinarán según la siguiente fórmula:  $\text{Índice de cumplimiento de intervalos} = \frac{\text{Cantidad de Verificaciones con cumplimiento de intervalos u horarios de paso}}{\text{Cantidad de Verificaciones Realizadas}}$

*Índice de cumplimiento de recorridos*: Se verificará el cumplimiento de los recorridos preestablecidos de las líneas. Por cada verificación se establecerá si existe un cumplimiento, y en caso contrario se indicará como infracción. Los valores correspondientes al índice en un período de evaluación se determinarán según la siguiente fórmula:  $\text{Índice de cumplimiento de Recorridos} = \frac{\text{Cantidad de Verificaciones con cumplimiento del Recorrido establecido}}{\text{Cantidad de Verificaciones Realizadas}}$

a.3) Satisfacción del usuario: La evaluación de los niveles de satisfacción del usuario se realizará mediante la implementación de un sistema de encuestas en la web (Página Municipal y redes sociales oficiales) o bien en forma presencial, que permitirá observar la evolución y el cambio de tendencias en las opiniones de la población. Este relevamiento se realizará con base en una muestra del 1% de la población de acuerdo a las proyecciones de poblaciones establecidas por la Autoridad de Aplicación, a través de la Dirección Municipal de Coordinación y Movilidad. Se procurará que la proporción de encuestas respondidas por cada empresa concesionaria sea similar a la proporcionada por la cantidad de líneas por empresas. El objetivo de este sistema de opinión es indagar el grado de satisfacción de los usuarios con el servicio de transporte público de colectivos. Si bien la opinión de los usuarios puede abarcar distintos aspectos, para la elaboración del índice de satisfacción al usuario sólo se considerará los ítems relacionados a los vehículos y el personal de conducción evaluando los aspectos que se indican a continuación:

Relacionados con los Vehículos: - Estado de las unidades - Comodidad con la que viaja – Higiene

Relacionados con el Conductor: - Trato y Atención del conductor - Conducción del vehículo - información referente al Sistema de Transporte e información de interés turístico y cultural

Se considerará la siguiente escala cuantitativa discreta: • Malo: 1 • Regular: 2 • Bueno: 3 • Muy Bueno: 4

En cada uno de los indicadores, estado de las unidades, comodidad, higiene, se efectuará la sumatoria de todas las evaluaciones de quienes respondieron la encuesta, es decir, las categorías malo, bueno, regular o muy bueno en función de la escala y se dividirá en la evaluación máxima de todos los casos de la encuesta.

□  $\frac{(\text{Estado de las Unidades} + \text{Comodidad con la que Viaja} + \text{Higiene de los Vehículos}) / \text{Flota}}{(\text{Trato y Atención del Conductor} + \text{Conducción vehículos} + \text{Conocimiento de información}) / \text{Conductores}} = \text{Índice de Satisfacción del Usuario}$

A partir de los valores obtenidos en las dos fórmulas anteriores podemos calcular el Índice de Satisfacción del Usuario como el promedio simple entre estos dos ítems:  $\frac{\text{Flota} + \text{Conductores}}{2} / \text{Índice de Satisfacción}$

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

del Usuario =... 2 Cada uno de los números índices que se obtienen en los cuatro indicadores se ponderarán para llegar al puntaje parcial de 25 puntos en cada uno y así construir el puntaje final, cuyo rango va de 0 a 100 puntos.

**ARTÍCULO 5º): OBJETO DE CONTROL DE CALIDAD Y DE GESTIÓN** Los tres indicadores de calidad y gestión se considerarán anualmente para generar correcciones en la irregularidad de los servicios, a partir de promediar los diferentes trimestres analizados en el año respecto a los indicadores de flota y de cumplimiento completando así el análisis de indicadores de calidad y gestión con el indicador de satisfacción al usuario que se capta una vez al año. En caso de verificarse un puntaje menor a 65 (sesenta y cinco) puntos respecto a los 100 puntos, y/o la existencia de un desequilibrio económico financiero significativo y/o incumplimiento de obligaciones fiscales y/o previsionales, irregularidades en el destino de los recursos y las inversiones, la Autoridad de Aplicación dispondrá medidas correctivas y plazos para cumplirlas tendientes a reequilibrar o reordenar la calidad y la gestión y/o la economía de la/as Concesionaria/as afectada/as. En el caso que la empresa Concesionaria no de cumplimiento a las medidas en los plazos establecidos, podrá decretarse la caducidad de la Concesión del Concesionario Incumplidor de acuerdo al inciso 18 del Artículo 75º) de la presente Ordenanza. De verificarse que la calidad y gestión y/o la situación económica y financiera del Concesionaria revisten gravedad, cuya consecuencia se manifieste en la irregularidad de los servicios, conflictos gremiales o acciones judiciales de acreedores, corresponderá intimar correcciones de urgencia a la concesionaria fijando un plazo acorde a las circunstancias y a la necesidad del mantenimiento del servicio. En el caso que la concesionaria no dé cumplimiento a las correcciones de urgencia en los plazos establecidos por la Autoridad de Aplicación, podrá decretarse la caducidad de la Concesión del Concesionario Incumplidor de acuerdo al inciso 18) del Artículo 75º) de la presente Ordenanza.- **ARTÍCULO 6º): RESPONSABLES DE LA MEDICION Y SEGUIMIENTO DE INDICADORES** La Autoridad de Aplicación determinará oportunamente los responsables de la medición y seguimiento de los indicadores señalados, la periodicidad de las mediciones, y los procedimientos a utilizar para la medición y evaluación de los indicadores, respetando las condiciones enunciadas en el presente Anexo.

**CONCEJALA PRESIDENTA:** Concejal Sguazzini le doy la palabra. **CONCEJAL SGUAZZINI:** Gracias señora Presidenta. La primera es para pedir la omisión de la lectura de todo este despacho, segundo como habíamos planteado en el tratamiento que se dio en su momento en la Comisión y para honrar ese acuerdo es que tengamos un debate en general, que después haya una primera votación en general y después de la votación en general una votación en particular porque entendemos y esto también nos habían adelantado algunos espacios que puede ser que acompañen el Marco Regulatorio en forma general pero no así alguno de los artículos, entonces, omitir la lectura, sí, dar el debate en general de todos los artículos, sí, y después en todo caso aprobado en general que se haga la votación de cada uno de los artículos en forma particular.

**CONCEJALA PRESIDENTA:** Pongo a consideración la moción propuesta por el concejal Sguazzini para la omisión de lectura. ¿Quiénes estén por la afirmativa? **CONCEJALES:** Aprobado. **CONCEJALA PRESIDENTA:** 16 votos

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

en el Recinto, aprobado por una mayoría. La votación en general y en particular se hará no es necesario la votación. Sí concejal Sguazzini  
CONCEJAL SGUAZZINI: Entiendo que estamos en tratamiento, pedía la palabra justamente para fundar el despacho. CONCEJALA PRESIDENTA: Tiene la palabra concejal. CONCEJAL SGUAZZINI: Gracias señora Presidenta. Bueno, en función de este análisis que tenemos ya votado la primera parte que es el llamado a concesión con el Sistema de Transporte, también reconocer el trabajo que se ha hecho en la Comisión respecto de cómo fue el procedimiento que llevamos adelante para analizar aquella primera ordenanza que es la Ordenanza N° 11641 y su modificatoria, es una ordenanza del año 2009 que establece el Marco Regulatorio de la ciudad, cuando el Ejecutivo nos envió el proyecto original proponía la modificación de quince artículos, esos quince artículos eran el 7º, el 8º, el 11º, el 14º, el 20º, el 21º, el 24º, el 27º, el 32º, 39º, el 40º, el 41º, el 51º, el 73º y el 86º, claramente era un concepto amplio y alguna de esas modificaciones tenían que ver con cuestiones netamente administrativas, como quién establece la autoridad de aplicación y la modificación que ha tenido a lo largo del tiempo y otros que eran elementos sustantivos, ahora, en el debate en la Comisión esto tuvo la incorporación de modificación sobre esa propuesta original de cuatro artículos más diez artículos nuevos, estamos hablando de una ordenanza que tiene ochenta y cuatro artículos y que con todas estas modificaciones realmente lo que hemos hecho es poderlo ayornar a las situaciones que requiere un nuevo Sistema de Transporte pero también el planteo que nos hacemos como ciudadanas y ciudadanos para contar con una mejor prestación, en las alocuciones del proyecto anterior se hablaron de elementos que para nosotros son centrales y que formaron parte del debate, la primera tiene que ver cómo entender un Sistema de Transporte con una perspectiva de género y desde ese lugar se incorporan artículos que hacen que mejoren el actual Marco Regulatorio y el nuevo Sistema de Transporte que se va a licitar justamente incorporando esa perspectiva, cuando uno habla de la perspectiva de género tiene que hablarlo en forma completa y seguramente alguna de nuestras compañeras y compañeros que van a hacer uso de la palabra después van a abordar esto con mayor detalle pero si entender que no podemos hablar de un Sistema de Transporte inclusivo para la ciudad si esto no estaba incluido, un Sistema de Transporte que tiene que dar garantías para que las usuarias tengan la posibilidad de poder, por ejemplo, si bien estaba establecido y está establecido por normas nacionales que dan garantías de poder construir un sistema de parada segura y en eso existe el compromiso de este Ejecutivo Municipal de poderlo abordar, un sistema de paradas seguras que nos permita, en un servicio que acabamos de votar que va tener una prestación las 24 horas, poder no solo desarrollar el punto de la parada tradicional sino también puntos intermedios que a pedido se pueda dar la situación de bajarse o subir del colectivo si así la circunstancia lo requiere, bien se planteaba que entre los requisitos están las cámaras de seguridad, son dos cámaras de seguridad y un botón antipánico pero también hemos incorporado aspectos que tienen que ver con la tecnología y cuando uno plantea la tecnología y tiene que ver justamente, y esto a partir de propuestas que nos acercaron

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

otros espacios, hoy el actual Sistema de Transporte tiene un refresh de la información de cinco minutos y hemos planteado que como mínimo eso se reduzca a un minuto y que en la medida de que estas sombras digitales que hoy tiene la ciudad de Neuquén vaya mejorando la prestación, poder reducir esos tiempos con lo cual los y las usuarias puedan tener la disponibilidad en sus móviles, como hoy estamos abordando, saber con anticipación en qué lugar del recorrido está la unidad y a qué distancia él tiene que acercarse para subirse a la parada, hemos avanzado con un tema que era central y que formó parte del trabajo de quienes participamos en aquel taller de diciembre donde estuvieron las organizaciones que representan a personas con discapacidad o con movilidad reducida, que también estuvieron presentes en la Comisión a lo largo de todo este tiempo porque nos acercaron sus inquietudes, que lo manifestaron en la audiencia pública en la primera y en la segunda instancia, nosotros tomamos ese requerimiento y hoy el Marco Regulatorio establece un nuevo Sistema de Transporte con una definición precisa que es justamente el transporte complementario para estas personas que es un Sistema de Transporte gratuito, y esto también hay que decirlo, la ciudad de Neuquén a diferencia de una gran cantidad de ciudades de la República Argentina ofrece un sistema de movilidad que tiene que dar garantías en el sistema básico, que lo tiene que hacer con taxis y remises, la cual dicho por el secretario y cuando estuvimos abordando ese trabajo conjunto aquí en el salón de usos múltiples en el Concejo Deliberante, es parte del proceso que vamos a llevar adelante pero también con esto que se conocía como un Sistema de Transporte punto a punto, que atiende justamente a las personas que tienen esta necesidad, también incorporar y es una perspectiva que se hace, que hoy el Sistema de Transporte tiene una gran cantidad de conductores, sí, pero así no aparece la posibilidad para que las mujeres se puedan sumar al sistema y nosotros hemos abordado ese punto y lo estamos acompañando a partir de un Marco Regulatorio que abre la posibilidad y el acompañamiento del Estado para que esto sea así; abordar otro tema que no era menor y que tiene que ver con la calidad, cuando uno mira el Marco Regulatorio anterior se da cuenta que la flota tiene una antigüedad de seis años y a partir del trabajo conjunto con otros espacios, en el debate que se dio en la Comisión, el actual sistema de transporte va a tener una mejora porque justamente se establece y se prioriza la incorporación de las unidades 0km, pero si uno le pide al sistema que mejore la prestación con unidades 0km también tenemos que reconocer que lo que tenemos que hacer es favorecer ese sistema y entonces es que aparece un mecanismo de gradualidad en la incorporación de 0km en un sistema de proporcionalidad y que la flota que antes tenía esa antigüedad de seis años ahora tenga una antigüedad de cinco años, a partir de las inquietudes planteadas por otros espacios entendíamos que, y lo dimos en el debate en la modificación del proceso licitatorio, teníamos que el sistema era una licitación que antes tenía un carácter internacional y hoy la propuesta permite que el llamado a licitación, tal cual lo hemos hecho, sea un llamado nacional o internacional porque la historia nos demuestra que en todos estos períodos no hubo empresas internacionales que vengan a presentarse a la ciudad de Neuquén; el Marco Regulatorio establece condiciones necesarias para otros aspectos

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

que para nosotros son fundamentales y que tienen que ver justamente con la posibilidad del mejoramiento en cuanto al sistema en sus obligaciones para quienes prestan el servicio como conductores y también se abordó en ese aspecto las obligaciones que tiene que tener quien presta este servicio público en cuanto a su formación y en eso se incluyó el proceso que está asociado con la Ley Micaela; en el marco de estos días, después del viernes como nos pasó con otros aspectos también nos acercaron dos elementos que para nosotros son importantes a considerar y vamos a proponer modificaciones en el articulado, que son dos pequeñas correcciones, la primera tiene que ver en la actual redacción con el Artículo 23º, el Artículo 23º que habla de la autoridad de aplicación y modifica el Artículo 59º, en el inciso i, que habla de la autoridad de aplicación, al final del párrafo dice la Dirección de Transporte de la Municipalidad, sería correcto decir y esto tiene que ver justamente con lo que estaba hablando antes, para hacer las denuncias tiene que decir la autoridad de aplicación, hoy puede ser la Dirección de Transporte, en el día de mañana puede ser otro carácter y resulta conveniente que esa redacción sea justamente la autoridad de aplicación, la otra modificación que estamos abordando tiene que ver con la modificación del Artículo 34º, del actual Artículo 34º, es el Artículo 14º que modifica al Artículo 34º del Marco Regulatorio, que establece la condición de los y las conductoras, dice: Las y los conductores deberán poseer Licencia de Conducir categoría D3 o la que corresponda expedida por la Municipalidad de Neuquén, para una mejor redacción, lo que de hecho proponemos es que sea, las y los conductores deberán poseer licencia nacional, ustedes recuerden que hemos avanzado con el tema de las licencias nacionales de conducir categoría D3 o la que corresponda y suprimir el párrafo: expedida por la Municipalidad de Neuquén porque puede ser que alguno de estos prestadores tengan una licencia que no sea expedida por la Municipalidad de Neuquén, esas son dos modificaciones que nos acercaron, nos parecían pertinentes para mejorar la redacción, señora Presidenta, construir un nuevo Marco Regulatorio es hacer una construcción de perspectivas que tienen que ver con dos temas, un punto de partida y en esto tomando palabras que se expresaron en el tratamiento del expediente anterior, yo creo que el trabajo que nos hemos dado en el Concejo Deliberante ha sido mirando el vaso medio lleno, hemos apostado y de hecho acabamos de votar a un nuevo Sistema de Transporte que tenga mejor calidad y un sistema que tenga calidad requiere un cuerpo normativo que acompañe justamente eso, estoy convencido que el trabajo que se dio en la Comisión y esta propuesta que está a consideración del Cuerpo justamente dota del instrumento jurídico necesario para que esa calidad de servicio se pueda dar. Muchísimas gracias señora Presidenta. CONCEJALA PRESIDENTA: Gracias concejal. Antes de darle la palabra a la concejala Maletti voy a solicitarle a la Vicepresidenta si me puede reemplazar unos minutos, si se puede acercar al sitial. Concejala Maletti le doy la palabra. CONCEJALA MALETTI: Gracias señora Presidenta. Vamos a esperar que se siente. CONCEJALA VICEPRESIDENTA: Tiene la palabra concejal Cecilia Maletti. CONCEJALA MALETTI: Gracias señora Presidenta. También adelantar, como en el Punto anterior, el acompañamiento, hemos realizado un

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

trabajo colectivo muy intenso que desde este bloque celebramos y logramos incorporar en este Marco Regulatorio varios aspectos que no habían sido originalmente considerados en la propuesta del Ejecutivo y que son demandas, que son, para nuestro bloque y nuestro partido político, fundamentales y también son muy sentidas para la ciudadanía, particularmente algunas, ya lo manifestó el concejal preopinante, hemos procurado la inclusión de los denominados servicios complementarios que son pensados para cubrir las necesidades del llamado servicio punto a punto que hay una voluntad política manifestada en las instancias de Comisión, de debate de hacer una ordenanza que esté contemplada con este Marco Regulatorio, una ordenanza aparte que tenga que ver con este servicio complementario, que es pensado para cubrir la necesidad de transporte de la población con discapacidad o con movilidad reducida y también aspectos que son ligados a la necesidad de contar con un transporte de pasajeros con perspectiva de género como también lo decía el concejal, el reconocimiento de la gran cantidad de situaciones de inseguridad y de violencia de género, la jerarquización de las instancias de capacitación, que sean permanente, la creación del registro de aspirantes a conductoras en la búsqueda de mecanismos para la paridad laboral, la expresa mención a la necesidad de dispositivos para paradas seguras, son todas incorporaciones que van en el sentido de la incorporación de la perspectiva de género que planteábamos nosotras en este nuevo Sistema de Transporte Público para la ciudad, como materia pendiente, dos cuestiones, primero creemos que es necesario mejorar todo lo que tenga que ver con los mecanismos de control por parte del Ejecutivo Municipal del cumplimiento de las condiciones de los contratos, si bien quedan establecidas en el pliego, cuáles eran los parámetros para ese control, las experiencias pasadas, en realidad presentes, indican que es imperioso y urgente diseñar un sistema de monitoreo y de control de cumplimiento por parte de las empresas de todas las condiciones de los contratos y esto tiene que ser parándose del lado de los intereses de las vecinas y de los vecinos que son usuarias y usuarios del transporte público, lo cual consideramos que debe ser rector de la relación del Ejecutivo Municipal con las empresas concesionarias y en ese sentido la presencia de la opinión de las usuarias y de los usuarios es acotada, es limitada y estructurada, esto lo planteamos también en Comisión, debemos trabajar en ampliar la participación de la ciudadanía en estas instancias de control y segundo en este Marco Regulatorio su cumplimiento en todas sus partes, sus futuras modificaciones en función de las nuevas necesidades y diagnósticos deberían estar en manos, ya lo dijimos también en el anterior Punto, de un Ente Regulador de los Servicios Públicos y también en este organismo debiera estar la tarea de monitoreo de control y de evaluación de las empresas; desde Libres del Sur insistimos en la necesidad imperiosa que la ciudad cuente con un ente Regulador de los Servicios Públicos, que sea autárquico, que tenga independencia funcional, que ejerza el control, el seguimiento y el resguardo de la calidad del servicio prestado en forma directa por el Municipio o por terceros a través de concesiones, locaciones de servicios o cualquier otra forma contractual que determine el Municipio, parece que es una constante que cuando hablamos, la gente hable, bueno, sería importante que nos

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

escuchemos todos lo que estamos diciendo porque tiene que ver con el Sistema de Transporte de Neuquén, creo que es la ordenanza más importante que estamos tratando en lo que va del año, sería importante que nos podamos escuchar para ver que tiene cada una de las personas que representa a la ciudadanía, así que bueno les pido silencio; toda mejora en el Marco Regulatorio que estamos aprobando sería aún más beneficiosa para la ciudadanía si resolvemos el hecho de que continuamos poniendo a la Municipalidad como juez y como parte teniendo que mantener un delicado equilibrio entre intereses y debiendo controlarse a sí misma, así como estamos hoy no hay garantías de que esta ecuación, ¡no!, de costo-calidad del servicio sea a favor de la gente y que desde este bloque es lo que pedimos, que el servicio que se apruebe, que el servicio que esté a disposición esté a disposición de la gente y no de las empresas, insistimos en que en la ciudad de Neuquén por las características que tiene la ciudad y el crecimiento que tiene esta ciudad debe tener un Ente Regulador de los Servicios Públicos acorde a una ciudad que crece permanentemente, cada uno de los concejales que habló, todos hablaron de desafíos y ojalá que estén a la altura porque lo que tenemos hoy es completamente deficiente, no cubre las necesidades y apostamos a que lo que viene claramente no puede ser peor porque realmente peor no podemos estar pero apostamos a que sea en favor de la gente, de los usuarios, usuarias ya sea la calidad del servicio, el costo y todo lo que tenga que ver con la planificación del servicio público sea pensando en los usuarios y en las usuarias del transporte público. Nada más señora Presidenta, muchas gracias. CONCEJALA VICEPRESIDENTA: Gracias concejala. Concejala Stillger tiene la palabra. CONCEJALA STILLGER: Gracias señora Presidenta. No está de más obviamente aclarar que para mí el Sistema de Transporte es uno de los problemas más graves que tiene nuestra ciudad, por algo estamos todos, por ahí, en sintonía en plantear que funciona mal y que los frecuentes reclamos de los vecinos con respecto a la frecuencia, al estado de las unidades, a los recorridos de los colectivos es una demanda constante cuando nosotros hacemos los recorridos en los distintos barrios de la ciudad, claramente es una realidad que necesitamos más colectivos, claramente es una necesidad que necesitamos mejores colectivos, que necesitamos mejores frecuencias, mejores recorridos y que estas necesidades implican no solo una importante inversión de dinero sino una decisión política de realmente llevar a cabo un servicio de calidad, yo creo que nosotros como concejales tenemos que brindar las herramientas para mejorar la calidad de vida de los neuquinos, por eso la mayoría de los votos fueron positivos al otorgar la autorización para la licitación del nuevo Servicio de Transporte Público porque entendemos que es una necesidad y entendemos que esa necesidad tiene que tener una solución y tiene que tener una solución de manera rápida, nosotros vemos constantemente en las noticias hoy que hay colectivos que se prenden fuego, que hay colectivos que se quedan sin frenos y que para mí brindar un mal servicio de colectivos es jugar realmente con la necesidad de la gente que tiene que a diario sufrirlo para ir a la escuela, para ir a trabajar, para ir a un hospital, para manejarse dentro de la ciudad, una ciudad que cada vez crece más, pero perdonenme si yo soy quizás un

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

poco más escéptica que el resto, a mí me genera duda de que realmente a pesar de brindar esta herramienta y de generar una licitación de un servicio, el servicio mejore, esta duda me genera porque siento que este gobierno municipal me viene demostrando que quizás las prioridades no son las mismas prioridades que los neuquinos, yo hoy veo constantes gastos en publicidad, en macetas, en Fiestas de la Confluencia y digo Fiesta de la Confluencia en plural porque de lo que va del año ya tenemos dos ediciones de Fiesta de la Confluencia y todavía no sabemos los neuquinos cuánto nos salió la primera, entonces personalmente tengo un derecho a la duda de realmente si este servicio va a mejorar como debería mejorar con esta nueva licitación, déjenme dudar de la mejora del Servicio de Transporte Público porque quizás hoy vemos servicios como el de EPAS y CALF que funcionan cada vez peor, sin embargo cada vez a los neuquinos nos cuestan mucho más caros; entonces yo creo que este Marco Regulatorio quizás es por ahí maquillar o ponerle parches a una ilusión de servicio que todos tenemos y que todos queremos que haya en Neuquén pero no sé si estamos seguros de que esto ocurra porque realmente esta gestión con sus accionares y con sus gastos presupuestarios me pone en esta duda, espero que estas dudas sean solo eso, sean dudas, los neuquinos realmente nos merecemos servicios de calidad, nuestro espacio, nuestro interbloque va a velar para que estos servicios se cumplan, para que lo que nos corresponde a los neuquinos se haga, para que las obras que necesita la ciudad de Neuquén se hagan, por lo tanto yo no voy a acompañar y entiendo que el resto del interbloque tampoco este proyecto de Marco Regulatorio. Gracias. CONCEJALA PRESIDENTA: Gracias concejala. Concejala Servidío tiene la palabra. CONCEJALA SERVIDIO: Bien, bueno muchas gracias, la verdad que ya se ha hecho mención, se ha discutido, creo que ha quedado claro qué es lo que se ha logrado incorporar a partir del trabajo con la comunidad vinculado a lo que tiene que contemplar un Marco Regulatorio acorde a las necesidades y a la realidad que tiene nuestra ciudad, celebramos que se incorpore el sistema complementario, que podamos trabajar en una ordenanza de un Marco Regulatorio con perspectiva de género, que podamos incorporar y pensar cómo se van a hacer efectivas las ordenanzas de cupo de personas trans y del cupo de personas con discapacidad para que sean incorporadas a lo que sería el Sistema de Transporte Público como trabajadoras y trabajadoras, la perspectiva también que poco se ha dicho pero que para nosotros es muy importante de la transición energética, también entendemos que es fundamental y bueno todo lo que ya se ha mencionado y que se ha trabajado con mucha seriedad desde los distintos espacios y desde el nuestro en particular, ahora, lo que quería reflexionar en esta instancia, en este momento con respecto al Marco Regulatorio es que el Marco Regulatorio o el Sistema de Transporte no es una dimensión específica y que se puede cindir del desarrollo de la ciudad, es parte integral del proceso de crecimiento y de desarrollo de la ciudad, a mí me llama la atención cuando algunos espacios políticos hacen referencia a cuestiones que tienen que ver con el gobierno actual que no es mi tarea, ni mi función, ni mi voluntad defender pero digo hay que hacerse responsables de la situación que tiene hoy la ciudad de Neuquén, hay que pensar y reflexionar acerca de esa realidad en términos de

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

planificación urbana, discúlpenme, es una ciudad extremadamente desigual, con procesos de fragmentación no solo social y económica, con procesos de fragmentación urbanos que responden a una falta de política de planificación o una planificación ineficiente de los distintos Estados Municipales que se han sucedido, con todo el respeto que le puedo tener a compañeros y compañeras que están en este Recinto, hay un proceso que se ha generado de desarrollo de la ciudad, de crecimiento de la ciudad en donde el Estado ha estado ausente como ente o como rector de la planificación de la ciudad, esta ciudad tiene más tomas informales que barrios formales, me canso de decirlo, y eso obedece a una falta de planificación estratégica, integral del desarrollo de la ciudad y acá viene mi llamado de atención, si nosotros no conformamos, no construimos un modelo de ciudad y un proyecto de ciudad con un proceso de planificación integral no va a haber servicio público de transporte que alcance, no habrá ningún servicio básico que alcance en esta ciudad, sepámoslo, si nosotros seguimos extendiendo la mancha urbana, no va a haber colectivos, ni flota de colectivos, ni cantidad de empresas que alcancen para abastecer los servicios y dar servicios de calidad a nuestra ciudad, entonces mi llamado de atención tiene que ver con esto, qué modelo de ciudad tenemos, qué modelo de ciudad queremos y en función de eso hay que pensar los distintos servicios públicos y muy específicamente el Servicio de Transporte Público porque si nosotros seguimos extendiendo la mancha urbana, porque si alegremente no generamos mecanismos de regulación del suelo urbano, no generamos procesos de accesibilidad al suelo, a lotes con servicios en donde hoy están los servicios en la ciudad, va a ser muy difícil que el transporte alcance porque saben qué, la clase trabajadora, la gente con pocos recursos se va a vivir a los márgenes de la ciudad en donde puede más o menos acceder a un pedazo de tierra a como dé lugar, comprando, tomando porque no hay un Estado que garantice el acceso a la tierra y a la vivienda con servicios en nuestra ciudad, trabajemos en un Marco Regulatorio pero trabajemos en un proceso de planificación integral de la ciudad sino insisto, nada va a alcanzar, siempre vamos a ir por detrás, saludable y está muy bien, se incorporó en la otra ordenanza la posibilidad de que la Municipalidad pueda incorporar nuevos recorridos, bien, sepan que vamos a pasar todo el tiempo incorporando nuevos recorridos si no generamos un proceso real para construir una ciudad más compacta, con mayor densificación, con mecanismos de regulación del suelo que hagan que el precio del suelo en nuestra ciudad tienda a bajar, si nosotros no ponemos al Estado por delante de todo este proceso de desarrollo dinámico que tiene nuestra ciudad en el marco de un concierto de actividades económicas, sobre todo vinculados a la actividad energética sepan que el servicio puede ser municipal, puede ser cooperativo, puede ser privado, puede estar subsidiado, puede no estar subsidiado pero no va a alcanzar, así que insto, me parece que es necesario empezar a pensar en políticas integrales, es necesario poder pensar a la ciudad desde un todo y en todas las partes que ello requiere y para eso me parece que es fundamental que haya una definición y una prioridad política en tal sentido, seguimos extendiendo la ciudad hasta Mari Menuco sepan que vamos a ir para atrás siempre, así que aprovecho esta oportunidad para instar

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

a generar procesos participativos de planificación urbana, procesos participativos y con seriedad para pensar la integralidad del desarrollo de nuestra ciudad y abogar todos por una ciudad más inclusiva y más cercana. Muchas gracias. CONCEJALA PRESIDENTA: Gracias concejala. Concejala Katcoff tiene la palabra. CONCEJALA KATCOFF: Gracias Presidenta. En principio hacer referencia a algunas cuestiones que se fueron haciendo mención en el marco del debate, creo que aquí se ha hablado notablemente desde el inicio de esta Sesión sobre los distintos consensos a los que se han arribado por parte de casi todos los bloques, todos han acordado, aportado en menor o en mayor medida a la propuesta oficial, ahora hay como un pase de factura a esta gestión, la gestión anterior, la que votó hace diez años, la que está votando ahora y en ese sentido para nosotras y nosotros desde el Frente de Izquierda queremos resaltar que nosotros hemos mantenido una coherencia desde el inicio de esta discusión, una coherencia porque dimos cuenta de la posibilidad de discutir un proyecto alternativo, porque hicimos pública nuestra posición desde el comienzo de la discusión porque en la reunión especial de la Comisión de Servicios Públicos de la que fueron parte funcionarios del área también hicimos referencia a nuestro planteo porque participamos de la audiencia pública también dando a conocer a la comunidad los fundamentos de nuestra posición porque no hacemos algo acá dentro de las Comisiones, dentro de este Recinto y después no le damos continuidad, porque fuimos los primeros que denunciábamos este tarifazo que golpea de lleno el bolsillo del pueblo trabajador y quienes ya desde principio de año dimos una enorme pelea junto con organizaciones de la comunidad para tomar la necesidad de la adaptación de las unidades de transporte para personas con discapacidad, nosotros y nosotras no somos parte del consenso, eso está claro, pero sí tenemos una línea coherente que nos parece que es importante reivindicar, no nos escondemos y decimos lo que pensamos abiertamente, en el marco puntual de esta discusión sobre el Marco Regulatorio, acá se ha hablado de distintos aportes que se han realizado para la construcción de este marco en los que podemos tener menor, mayor medida, acuerdo o no acuerdo pero lo que creemos es que lo que se intenta dilucidar profundamente es una discusión de fondo, es una discusión en la que nosotros como bloque, como Frente de Izquierda consideramos que el transporte no puede estar diseñado ni regulado en función del lucro de una, dos, tres empresas y esto parece a veces, muchas veces algo que es incuestionable, algo de sentido común, algo que va de suyo y no se puede cuestionar, se habla también de salir del monopolio, del potencial de la competencia entre distintas empresas pero no de que el Estado va a seguir garantizando las ganancias sobre la base de subsidios y tarifazos, lo que hay que cuestionar entonces, para nosotros, profundamente es el negocio que se pretende hacer detrás de un servicio público, de acuerdo al estudio de la Universidad y esto ya ha sido motivo de debate se dan definiciones que para nosotros, las vamos a seguir repitiendo, son definiciones claras, concisas que hablan de que hoy por hoy el Sistema de Transporte en la ciudad es insuficiente para la demanda, poco confiable, muy costoso para los usuarios y no usuarios del servicio, de peor calidad en las periferias, muy difícil de controlar para el municipio de la ciudad y esto son definiciones

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

técnicas y académicas pero basta con que cada uno o cada una de nosotras recorra cada una de las paradas de la ciudad y escuche a los usuarios y a las usuarias del transporte público para darse cuenta de que cada una de estas definiciones técnicas tienen voz, tienen cuerpo y tienen bolsillo de los trabajadores y de la juventud que hace uso del transporte público, además el estudio refiere que pese a que hay un reconocimiento de permanentes presiones para parte de las empresas para obtener subsidios que son otorgados por el Municipio, por el Estado Provincial y Nacional y los empresarios, y eso está a la vista, no han cumplido con ninguna de la totalidad de los servicios con los cuales se había comprometido, incluso han reconocido públicamente la falta de inversión y entendemos que la población, en ese marco, tiene derecho también a saber que esas empresas que reconocen públicamente la falta de inversión, esas empresas que públicamente no hay cumplido con los servicios que estaban hoy vigentes por el contrato de concesión van a poder volver a presentarse en esta nueva licitación, la población tiene derecho a saber que esas mismas empresas van a tener la posibilidad de presentarse, pese a que bueno, en algunas discusiones que ha habido en este mismo Recinto desde algunos sectores se ha dicho, yo no quiero más a la empresa Autobuses Neuquén, bueno, la realidad es que va a poder volver a presentarse, entonces incrementar los subsidios, incrementar la tarifa, subir la tasa de rentabilidad, para qué, subirla para llenar los bolsillos de los empresarios que ven en el Sistema de Transporte un negocio y que no les importa las necesidades de los usuarios y usuarias del Sistema Público de Transporte, por eso desde nuestras bancas propusimos y trajimos al debate nuestra propuesta de la creación del Ente Municipal de Transporte Urbano de Pasajeros que sea 100% municipal, que lamentablemente no llegó a la discusión en la que estamos hoy habiendo sido abordados, de todos modos vamos a seguir insistiendo con la necesidad de que se aborde porque incluso cuando tuvimos la oportunidad de preguntarle al Secretario de Movilidad su opinión sobre esta posibilidad nos dijo que es inviable, es inviable pero bueno lamentablemente no tuvimos ningún tipo de fundamento a tal respuesta, este ente que proponemos debería asumir todas las funciones, servicios y facultades que hasta la fecha recaen sobre las empresas prestatarias, desde nuestro espacio propusimos el único proyecto alternativo a este paquete de ordenanzas planteando la necesidad de considerar al transporte público como un derecho y no como un negocio y por eso vamos a seguir insistiendo en esta concepción que es mucho más profunda que los aportes a un Marco Regulatorio nada más, creemos que este Sistema de Transporte Público tiene que ser gestionado por sus propios trabajadores y trabajadoras, que tiene que tener una participación activa, permanente, vinculante de los usuarios y usuarias del servicio de transporte que garantice un servicio de calidad, que se responda a las necesidades de la población, que se cubra todo el territorio de la ciudad mejorando las condiciones de circulación y accesibilidad, reduciendo la movilidad individual y el impacto ambiental, mientras todo esto no pase las únicas ganadoras van a seguir siendo las empresas. Para finalizar desde nuestro espacio desde ya, tal cual lo ha planteado nuestro compañero Esteban, no vamos a acompañar

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

este proyecto y nos parece importante seguir sosteniendo que resulta imperioso terminar con el lucro privado en torno a un servicio público que lejos, lejos de ser considerado una fuente de negocios para los empresarios, debería ser considerado un derecho universal para toda la población. Gracias Presidenta. CONCEJALA PRESIDENTA: Gracias concejala. Concejal Echevarría tiene la palabra. CONCEJAL ECHEVARRÍA: Bueno antes que nada, buen día a todos los presentes y a los que nos están mirando seguramente online la Sesión, hoy una Sesión creo que de las más especiales y de esas que se votan realmente cuestiones que le importan a la ciudadanía y que van a generar un efecto y un cambio en la ciudad a futuro, tenemos que pensar que el sistema de colectivos es el eje principal creo del sistema de movilidad de la ciudad de Neuquén y hemos visto durante muchos años que creo que las personas que se transportan en colectivo es porque no tienen otros medios de transporte, no porque realmente lo elijan, eso está a las claras que demuestra de que el servicio que se ha brindado durante tantos años no fue el adecuado y no pudo progresar de acuerdo al progreso y crecimiento que ha tenido el resto de la ciudad, así que bueno me parece fundamental las distintas ordenanzas que estamos aprobando hoy, creo que se hizo un gran trabajo en todo el Concejo Deliberante, en la Comisión de Servicios Públicos, en las comisiones plenarias que se realizaron también, me parece que la gente de Transporte de la Municipalidad se puso a disposición, colaboró y creo que estuvo abierto el proyecto para escuchar propuestas, para mejorar la propuesta que había mandado el Ejecutivo en base a los aportes de los distintos partidos políticos y bueno eso está, por lo menos, en la votación del anterior proyecto se vio reflejado, que hay unanimidad, que creo que esto va a ser un paso adelante y esperemos que así sea en la práctica cuando empiece a funcionar el año próximo este nuevo sistema de colectivos y que realmente todos podamos decir, bueno, me voy a subir al colectivo para trasladarme a algún lugar porque me termina siendo, incluso, hasta más práctico, más confiable que incluso uno mismo tener que subirse al auto, llevar, manejar, estacionar y todo eso, así que la realidad que creo es vital este trabajo que se hizo, quería remarcar, algunas cuestiones por ahí no escuché que se hayan dicho, que también en el Marco Regulatorio se prevé una herramienta para que el Municipio fomente que las empresas que tengan los servicios, con el transcurso de los años, tal vez no en el corto plazo, pero tiene la herramienta para que incluyan colectivos que sean más amigables con el medioambiente de acuerdo a la transición energética y a los avances tecnológicos que tienen las unidades, ya hemos visto en alguna oportunidad algún colectivo eléctrico o a gas en la ciudad de Neuquén que reducen las emisiones de gases y contribuyen a mejorar también la vida en la ciudad porque producen múltiples efectos positivos y bueno esa es una herramienta que también se incorporó en el Marco Regulatorio y quería remarcar algo que nombró Atilio también, el tema de software de tener incorporado con GPS el sistema de actualización que sea mucho más rápido para permitirle a los vecinos tener a su alcance de la mano, con una simple aplicación, poder saber en cuántos minutos viene el colectivo, saber si va a llegar, en qué horario va a llegar y que no tengan, por ahí, que estar perdiendo tiempo o especulando digamos a qué horario va a pasar el colectivo, así que creo que

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

son dos cositas sencillas que van a ayudar al servicio y vamos a seguir trabajando para contribuir en todo lo que se pueda a fin de que el Sistema de Transporte sea lo mejor para todos los vecinos de la ciudad. Así que bueno muchas gracias. CONCEJALA PRESIDENTA: Gracias concejal. Concejal Monzani tiene la palabra. CONCEJAL MONZANI: Gracias señora Presidente. Brevemente se hizo referencia acá al tema de la planificación y muchas veces no es que reniegue de la planificación sino que siempre digo que Neuquén tiene características especiales que deberíamos ponerlas entre paréntesis todo lo que significa planificación por los índices de crecimiento, yo recuerdo siempre en los años '80 cuando se inauguró el sistema cloacal decíamos que íbamos a tener para cincuenta años cubierto para toda la población pero eran para estimaciones normales de crecimiento pero en Neuquén sabemos nosotros que no tiene esas tasas de crecimiento normales sino veamos el último índice de población que seguramente va a estar en el entorno del 35% y que no es normal, ni común en ningún lugar del país, lo que sí quiero aclarar que decir que las tomas son producto de la falta de planificación urbana es una falacia y quiero hacer un ejemplo, uno solo voy a hacer, un poco la experiencia que acá tenemos los concejales, varios de los concejales que integramos este Cuerpo de la experiencia ejecutiva, voy a dar un ejemplo, el famoso lote que fue aprobado por unanimidad acá en este Concejo Deliberante en Novella y Néstor Barros, este fueron prácticamente 7.000-8.000 m<sup>2</sup> que se le otorgó a la comunidad Tiempo de Niños, que hacen una obra espectacular, fue votado por unanimidad, se tomó ese terreno, se hicieron dos millones de instancias judiciales y no se pudo desalojar esa toma, ¿saben cuántos tomadores de esa primera instancia hay hoy en día?, ¿alguien sabe de acá?, ninguno, entonces lo que les quiero decir es que eso no se debe a la planificación urbana, eso se debe a otro tipo de planificación, de una planificación política, inmobiliaria, como ustedes le quieran llamar, pero por eso lo quería dejar en claro eso, tener como la falta de planificación urbana o la no planificación urbana, en muchos de los casos y como de eso el fruto de las tomas realmente me parece que es un argumento muy débil y les estoy diciendo uno porque a lo largo de estos veinte años que estuvimos en gestión les puedo asegurar que el 70-80% de las tomas no fueron con esa motivación de falta de planificación urbana sino fueron, de mucha, como se dice en la jerga, rosca política y hagan algún tipo de censo con aquellos primarios que fueron a las tomas y deben quedar menos del 10%. Gracias señora Presidente. CONCEJALA PRESIDENTA: Gracias concejal. Concejal Bermúdez tiene la palabra. CONCEJAL BERMÚDEZ: Gracias señora Presidente. Nada más que para acotar lo siguiente, cuando se habla de lindo, feo, malo, bueno, caro, barato siempre hay que pensar que es en relación a qué porque cuando uno habla del Sistema del Transporte Urbano de Pasajeros naturalmente todo el mundo dice que es malo, pero yo estaba viendo acá fotos de transportes públicos de pasajeros en aquellos lugares del mundo en el que desprecian el lucro, ¡eh!, como por ejemplo Cuba, Venezuela y si yo comparo el Sistema de Transporte Público de esos muchachos con el nuestro, el nuestro es genial, es más estaba leyendo un artículo de Caracas, hablar del transporte en Caracas es un tema complejo y que nos preocupa a

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

todos, algo tan sencillo como llegar al trabajo se convierte en un problema para los venezolanos, una odisea que va más allá del caos, la falta de efectivo, de gasolina y el elevado deterioro de las unidades es apenas una pequeña parte de las razones que se esconden detrás de esta afección para la población, a través de una flota propia, rutas dinámicas y un proceso de pago y registro digitalizado llega la Wawa, que es un sistema privado, es decir los venezolanos ya tienen un sistema privado, es decir lo público no funcionó y ya están intentando con un sistema privado, esto es un servicio y cada uno, en el mundo, por el servicio que presta requiere de una retribución, así funciona el mundo, despreciar ese comportamiento es negar la realidad y todo tiene un precio, acá tenemos dos situaciones en materia de precio porque se habló de tarifazo y mucho tiene que ver con algo que naturalizamos que es la inflación en la Argentina pero también naturalizamos, porque yo no escucho al gobernador plantear esto y no escucho a ningún diputado nacional hablar de esto, que es del reparto de los subsidios en el Transporte Público en la República Argentina y no es de este gobierno, es de este gobierno, del anterior, del anterior y del anterior; la pandemia anuló prácticamente dos distritos en la República Argentina y creó uno maravilloso que es el AMBA, hoy hablamos del AMBA, hoy el AMBA se lleva la mayor cantidad del presupuesto de subsidios en materia de transporte público y ¿para qué?, para que no se enojen los votantes del AMBA que obviamente desde el punto de vista electoral tienen mucho más peso que las provincias del interior y esto genera una gran desigualdad, en realidad la palabra desigualdad, no es mala en sí misma, lo que es malo en sí misma es la pobreza y si a la pobreza encima le aumentamos los costos de algo básico como el transporte evidentemente se transforma en una verdadera injusticia, yo creo que ese es un punto a discutir que no se discute, no está en la agenda de nadie y repito y lo digo fuera de cualquier participación partidaria y temporal, no está en la agenda de ninguno de nosotros pública a nivel nacional y evidentemente si tenemos un Congreso de la Nación donde se aprueba un presupuesto y la mayoría de los diputados y senadores son del interior, no son de CABA, son del interior evidentemente son nuestros diputados y nuestros senadores los que evidentemente no quieren hacer nada porque el sistema de reparto de los subsidios al transporte sea mucho más equitativo, el Sistema de Transporte es un elemento clave de la urbanización, resolver cómo la gente se moviliza en una ciudad es clave para la convivencia y hoy los costos son elevados pero también hay una masa de subsidios muy elevada que se tiene que repartir equitativamente, si un usuario de la ciudad de Neuquén paga más que un usuario del AMBA no es porque la estructura de costos de Neuquén es mal calculada o es peor que la del AMBA, significa que nuestros representantes junto con los representantes del resto de las provincias no hacen lo suficiente para que esto sea más equitativo, van a venir tiempos muy difíciles, este año se prevé una inflación cercana al 100% y el año que viene no se prevé una inflación mucho menor con lo cual de no tratarse este tema el tarifazo del que se habla es nada a comparación de lo que se va a venir o si no las municipalidades van a tener que hacer un esfuerzo presupuestario para poner dinero en los sistemas de transporte locales, así que más allá del tema en cuestión que es el Marco Regulatorio en el cual no estoy de acuerdo en varios

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

puntos pero básicamente en dos, no estoy de acuerdo con que se haya bajado el porcentaje de la flota de reserva al sistema, siempre tuvimos una flota de reserva del 10%, se bajó en el proyecto elevado por el Intendente al 5%, luego se hace un mix entre el 5%, 7,5% y 10%, eso no llega a tener un colectivo de reserva por tamal con lo cual, me parece, que ahí sí tenemos una diferencia negativa con la propuesta que hizo la Universidad del Comahue y la Universidad de La Plata que sostenían una flota de reserva del 10% y la otra cuestión que no estoy de acuerdo es que se le imponga a un privado las características y el perfil de sus dependientes, me parece que si nosotros concesionamos un servicio le tenemos que fijar al prestador del servicio las condiciones del servicio, ahora no meternos en su organización interna, me parece que eso no es propio y tampoco es propio que nos metamos con la excusa de ser un servicio público, el municipio tiene servicios públicos, tiene otro tipo de concesiones y tiene obra pública, dónde vamos a poner el freno para entrometernos en el interior de una empresa, esta lógica de imponerle un perfil a una empresa por ser prestataria de un servicio público, ¿la vamos a seguir incrementando, por ejemplo, a las empresas que hacen obra pública?, pregunto, ¿cuándo damos una habilitación comercial también vamos a imponer este criterio?, no, no es un buen criterio, yo creo que hay segmentos de la comunidad que por distintas razones están fuera del mercado laboral o están en el mercado laboral en condiciones desventajosas, es el Estado a través de los impuestos que pagan los contribuyentes lo que tiene que equilibrar esa situación pero no el que paga los impuestos, en este caso la empresa, la empresa tiene que pagar impuestos y el que cobra los impuestos equilibrar esta desventaja pero no la empresa equilibrar esta desventaja y aparte pagar impuestos, entonces a esto también hay que ponerle un límite, porque esto tiene que ver con la libertad de trabajo, no hay libertad de trabajo si me imponen regímenes tributarios, laborales y este en particular de tener que tomar personal con determinadas características y perfiles, es muy bueno que haya políticas públicas para impulsar que los privados tomen determinados perfiles, para eso están los reconocimientos tributarios, para eso están los reconocimientos en materia de descuentos de tasas municipales y provinciales, para incentivar que el privado tome estas decisiones, pero obligarlos a tomar estas decisiones me parece que es un error. Muchas gracias señora Presidente. CONCEJALA PRESIDENTA: Gracias concejal. Concejala Fernández tiene la palabra. CONCEJALA FERNÁNDEZ: .Gracias Presidenta. Bueno, destacar el trabajo que hemos hecho con los concejales y las concejales en la elaboración y el laburo que se le dio a los tres proyectos que hoy estamos tratando referidos a un tema tan central para la ciudad de Neuquén, para los vecinos y las vecinas que es el transporte público, una cuestión en la cual todos coincidimos que debíamos mejorar y que debemos trabajar para mejorarlo pero en función de este proyecto puntual, que estamos tratando en este momento que se refiere al Marco Regulatorio, me interesa destacar todo el trabajo, todos los consensos que hemos logrado para establecer estas nuevas reglas que se fijan si resulta aprobada esta actualización del Marco Regulatorio para el Sistema de Transporte Público de la ciudad y esto es un tema central porque a partir de estas nuevas reglas se

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

va a diseñar este nuevo sistema y además va a permitir, teniendo en cuenta que es una concesión que estamos hablando de 10 años, de largo plazo y que va a implicar no solo la gestión actual sino gestiones futuras, la importancia de que este Marco Regulatorio responda realmente al Sistema de Transporte Público que queremos, que es un sistema inclusivo, un sistema accesible, entonces esta herramienta que en este momento estamos tratando que es el nuevo Marco Regulatorio para el Sistema de Transporte Público de Pasajeros, me parece que es una herramienta fundamental para garantizar el control de calidad y de eficacia y de eficiencia en la prestación efectiva del Sistema de Transporte, del Transporte Público a lo cual obviamente que se requiere por parte del Ejecutivo y hemos tenido el compromiso de avanzar hacia allí, un fortalecimiento institucional para que efectivamente estas nuevas reglas sean cumplidas por los concesionarios de este servicio, esto es un aspecto que me parecía muy importante destacar, además de otros aspectos que se han mencionado y que han mencionado la mayoría de los concejales y de las concejalas que han hablado hasta el momento y que tienen que ver y con eso también celebro los acuerdos y los aportes que se han hecho desde otros espacios políticos para sumar a esta propuesta de este nuevo Sistema de Transporte Público, de sumar nuevas miradas, nuevos conceptos tan importantes como tienen que ver con la perspectiva de género, con garantizar la accesibilidad del Transporte Público de Pasajeros que realmente pueda ser utilizado por todos y por todas los usuarios y las usuarias, todos estos aspectos y un aspecto también que me parece muy importante, que va a quedar dentro del Marco Regulatorio y en el cual hemos coincidido la mayoría de los bloques y tiene que ver con desincentivar los monopolios que no nos han dado resultados, más allá de las apreciaciones desde el punto de vista teórico que podamos tener respecto de los monopolios, realmente la experiencia en la ciudad de Neuquén ha demostrado que este sistema no ha redundado en calidad de servicio ni de la prestación y por lo tanto que quede sentado dentro del Marco Regulatorio que se debe promover la competencia entre diferentes empresas, me parece también un avance sumamente positivo, bueno, hemos hablado mucho en distintas instancias, se ha dado, se ha escuchado y se ha interactuado con diferentes organizaciones y se ha abierto y se han incorporado muchas cuestiones que han surgido de esta escucha y de esta participación ciudadana y se ha dado un largo debate en este Recinto, así que bueno muchas gracias y espero que realmente podamos avanzar en el Sistema de Transporte Público que se merece la ciudad de Neuquén. Gracias. CONCEJALA PRESIDENTE: Muchas gracias concejala. Concejala Martine tiene la palabra. CONCEJALA MARTINE: Gracias Presidenta. Yo creo que hay un sector de la política que escucha la palabra público, servicio público, derecho, terminar con el lucro y ya le agarra la incontinencia verbal, ¡no!, y empieza a repartir para todos lados y tratar de honrar en su discurso permanentemente ese legado neoliberal que por otra parte es cierto que ningún gobierno cuestionó y empieza a hacer comparaciones que yo, más que del Concejo Deliberante, las veo como propias de las redes sociales, de twitter, o del discurso de estos nuevos referentes de esas viejas derechas, si quedan dudas nuestra propuesta no es el control burocrático del aparato del Estado del Sistema Público de Transporte, nosotros justamente hacemos una

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

propuesta para terminar con el lucro, sí, y que el control y la gestión del Servicio Público de Transporte Urbano de Pasajeros esté a cargo de los propios trabajadores y trabajadoras que son quienes conocen justamente los problemas que tiene el Sistema de Transporte Urbano de la ciudad de Neuquén y los propios usuarios y usuarias, ¡no!, bueno hay algunas cosas que se dijeron que quizás tienen que ver más con internas propias, que quizás las tengan que discutir con referentes de la ciudad de Buenos Aires del propio partido de alguno de los concejales que ha hablado y que gobierna la ciudad de Buenos Aires hace veinte años y quizás tienen cosas ahí pendientes que discutir sobre la distribución de los subsidios y cómo actuó su gobierno, para nosotros el problema no es que existan los subsidios, el problema es hacia dónde están dirigidos, el problema es qué pasa, qué hacen las empresas con esos subsidios, además de mejorar su tasa de rentabilidad, hay alguna prueba, alguno tiene alguna prueba de hacia dónde fueron esos subsidios, de que haya mejorado la calidad del servicio, acá, en la ciudad de Buenos Aires o en alguna parte del país, bueno, eso es lo que nosotros queremos discutir y creo que hablar de desventajas de las empresas privadas concesionarias del Servicio de Transporte Público es un poquito una falta de respeto, victimizar a las empresas que se embolsan millones de pesos por mes en subsidios y que dejan a la población a pata esperando durante horas el transporte es una falta de respeto, creo que habría que hablar con un poquito más de respeto por los usuarios y usuarias del Servicio de Transporte Público y menos respeto por empresas que han defraudado a la población y garantizan que pierdan horas y horas de su vida esperando en una parada de colectivo. Gracias.

CONCEJALA PRESIDENTA: Gracias concejal. Concejal Artaza tiene la palabra.

CONCEJAL ARTAZA: Gracias señora Presidenta. Bueno, quizás es una cuestión de enfoque, nosotros creemos que aquellas prestaciones que se puedan delegar, que se puedan concesionar siempre la experiencia de la gestión nos ha llevado a que la actividad privada ha sido superior al rendimiento de la actividad pública por lo tanto no creo que sea buena la propuesta que hizo el PTS FIT respecto a la municipalización de los servicios de colectivos porque nos encontraríamos con un sinnúmero de problemas, la adquisición en el Estado es distinta, los controles del Estado es distinto, los sindicatos son distintos, entonces nosotros estamos convencidos que aquellas prestaciones que se puedan compatibilizar con la prestación privada lógicamente vamos a lograr mayores niveles de eficiencia que las prestadas por el sector público, con respecto a la rentabilidad toda empresa tiene que ganar dinero, es decir, por supuesto que la rentabilidad tendrá que ser manejable, que la estructura de costos tenemos que definir una estructura de costos adecuada que es la que vamos a aprobar pero toda empresa trabaja para ganar dinero como todos, entonces no podemos plantearnos la ganancia o no ganancia, lo que tenemos que plantearnos, sí realmente, es la buena prestación del servicio, hoy por hoy la prestación del servicio no era la adecuada, ojalá podamos mejorar esa prestación del servicio, siempre con la concesión a empresas privadas, con respecto a la planificación de la cual se habló y la crítica que se nos hizo como gestión, yo creo que Neuquén creció muchísimo, creció en forma desordenada es muy complicado manejar la

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

planificación dentro de la ciudad de Neuquén pero quizás hay que gestionar o estar en la gestión para saber cómo es el manejo realmente de cada una de las evoluciones que va teniendo la ciudad, quizás los cuestionamientos planteados es de gente que no estuvo en la gestión y que está lejos de estar en la gestión por lo tanto, lógicamente, se puede criticar, yo creo que hay que gestionar, hay que planificar, lógicamente que tenemos falencias de planificación pero el crecimiento ha sido muy complejo y lógicamente es algo que heredó esta gestión y que se va a tener que ir trabajando en el tiempo para mejorar, pero yo no justifico el tema de las tomas en la falta de planificación, en realidad las tomas no deberían de existir, debería respetarse la propiedad privada y la propiedad pública de la tierra y concretamente yo creo que no tiene absolutamente nada que ver las tomas que hubieron con la planificación de la ciudad. Gracias señora Presidenta. CONCEJALA PRESIDENTA: Gracias concejal. Concejal Sguazzini tiene la palabra. CONCEJAL SGUAZZINI: Gracias señora Presidenta. Es para expresarme en función de alguna de las cuestiones que se plantearon y en términos técnicos porque entiendo que la mayoría de los espacios nos hemos expresado, sé que algunos espacios políticos han adelantado su voto favorable, como así algunos han manifestado que no van a acompañar el Marco Regulatorio, lamento como presidente de bloque, digamos, que estos espacios que sí aportaron y contribuyeron a que esta redacción sea mejor, en la perspectiva del todo por algunos elementos no lo acompañen, creo y esto es una opinión personal que el trabajo que nos habíamos dado en la Comisión a lo largo de todo este período merecía su acompañamiento porque la verdad es que han hecho aportes muy importantes que valoramos y que están volcados en este despacho, a veces el árbol tapa el bosque como está pasando en algunas partes del debate, en el debate algunos quieren ir por el vaso medio lleno y otros por el vaso medio vacío, nosotros como gestión siempre hemos aportado por el vaso medio lleno, hemos desde el primer momento resaltado lo mucho y lo bueno hecho por la gestión anterior en un montón de temas porque como lo dijimos en aquel momento cuando usted y yo acompañamos desde un primer inicio al actual intendente, a Mariano Gaido, en su presentación, siempre dijimos que veníamos a intentar mejorar lo mucho que estaba hecho y creemos que los procesos de construcción y de consenso no son destruyendo al otro sino a partir de la construcción con el otro, de lo bueno que puede aportar y lamento y lamentamos que todo ese proceso que ha sido rico, que ha sido satisfactorio y que la verdad que hoy tenemos a la propuesta un Marco Regulatorio mucho mejor que el que recibimos del Ejecutivo, porque esto también hay que reconocer, el trabajo en conjunto siempre hace que las cosas salgan mejor, la ampliación de la mirada con el otro nos mejora, el otro, la otra nos ayuda a crecer, este es un proceso que además de esta exposición que nos dimos internamente en la Comisión de Servicios Públicos, lo hicimos de cara a nuestros vecinos cuando fuimos a una primera instancia de audiencia pública y a una segunda instancia de audiencia pública cuando por Marco Regulatorio vigente solo teníamos que hacer una sola convocatoria y en la primera que fue en la etapa del diagnóstico nos expusimos y expusimos el sistema para decir todo lo mal que estaba funcionando y en la segunda fuimos con la propuesta e incluso quienes

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

firmamos este preacuerdo que construimos, fuimos públicamente a decir, esto es lo que pensamos, hay quienes fueron y expusieron en forma partidaria, nosotros lo hicimos desde la Comisión y asumimos ese compromiso con nuestras vecinas y vecinos diciendo este es el preacuerdo que entendemos que tiene niveles de consenso y estuvimos dispuestos y estábamos dispuestos en la Comisión a escuchar la opinión de nuestras vecinas y vecinos que nos hicieron mejorar algunas cuestiones, obviamente que en un proceso participativo es un proceso gradual que siempre puede tener mejora y está abierto el proceso de mejora, hay un recelo entendible de cómo mejorar el sistema, tenemos un punto de partida que entendemos que puede ser mucho mejor que el que heredamos, estamos confiados aquellos que expresamos en la votación anterior de que romper con ese sistema de monopolio que teníamos e ir a otro tipo de modalidad nos puede dar la posibilidad de un camino mejor, ahora también cómo hacer que ese camino mejore y entonces yo me remito a este Marco Regulatorio que estamos poniendo a consideración y a votación, también tiene mejoras, cuando uno mira la propuesta que hicimos y trajimos al debate y que figura en el despacho como Artículo 26º, que modifica al Artículo 86º del Marco Regulatorio, que establece justamente mecanismos que tienen que ver para la evaluación continua de desempeño, es decir, algo que queremos todas y todos, ver de qué manera funciona el sistema, sí, y también ahí en ese Marco Regulatorio que estamos por votar, le estamos pidiendo a la autoridad de aplicación que remita en forma trimestral a este Cuerpo resultados de informes de estudios de evaluación de desempeño que tiene que realizarse y también para aquellos que, tal vez, me parece, que participaron muy poco en la Comisión en esta parte, por no decir que no estuvieron y entonces con lo cual no sé si no leyeron el despacho o por lo menos no lo interpretaron, hay una modificación del anexo, que justamente el anexo habla de esta cuestión, qué elementos poder evaluar porque nos dimos ese trabajo y de hecho sabemos que nos queda una etapa inconclusa porque no solo queremos trabajar con indicadores de calidad cualitativos que con este nuevo Marco Regulatorio, que con lo que votamos va a ser mejor que es a partir de la implementación de sistemas como el Sistema SUBE sino también a partir de análisis que son más subjetivos, que no son cuantitativos, que son cualitativos y que tienen que ver con la percepción del usuario y el no usuario, lo hicimos en el proceso porque algunos tal vez se perdieron pero ya al inicio de este proceso, cuando se trabajaron con las universidades, se hizo un análisis de punto de destino para saber quiénes participaban como usuarios y quiénes no participaban por usuario y eso yo entiendo que hay bancas que tienen rotación, entonces probablemente en la rotación de la banca cuando participan en la Comisión de Servicios Públicos no se transfieren lo debatido en un punto a la otra, probablemente no lo sé y no voy a interpretar lo que pasa en otro espacio pero puedo asegurar que en la Comisión de Servicios Públicos cuando vino la universidad pública comentó esto, cuando vino el Ejecutivo lo comentó, alguno se perdió porque no estuvo sentado, me hace recordar ese refrán que algunos creen que la película en el cine empieza cuando se sientan y empieza cuando empieza y este proceso lleva más de dos años y hay muchas y muchos que

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

venimos trabajando hace dos años, venimos trabajando para mejorar el sistema y este Marco Regulatorio da los insumos jurídicos para el acompañamiento de un nuevo Sistema de Transporte por eso es que nosotros lo propusimos, lo dimos al debate y lo mejoramos con la participación de aquellos que asumieron compromiso, con aquellos y aquellas que asumieron compromiso, señora Presidenta, en función de lo manifestado por algunos espacios y en aras de nuestros acuerdos, nosotros habíamos propuesto que haya una votación en general y después en particular pero claramente ya hay espacios que se han manifestado al respecto, entonces propondría que la votación sea única, que haya una aprobación en general y en particular dado que ya los espacios ya se han expresado en función de esto, una única votación para el todo. Muchísimas gracias. CONCEJALA PRESIDENTA: Gracias concejal. Si no hay más pedido de la palabra voy a poner a consideración la moción. PROSECRETARIO LEGISLATIVO: Primeramente vamos a dar lectura a las dos modificaciones que había propuesto el concejal Sguazzini respecto del Artículo 14º del proyecto el cual quedaría redactado de la siguiente manera: ARTÍCULO 14º): MODIFÍCASE el Artículo 39º) de la Ordenanza N° 11641, el que quedará redactado de la siguiente manera: “ARTICULO 39º): Las y los conductores deberán poseer licencia nacional de conducir categoría D3 o la que corresponda, y no encontrarse incluidos en el Registro Provincial de Deudores Alimentarios Morosos previsto en la Ley Provincial N° 2333, como así tampoco inscriptos en el Registro Provincial de Violencia Familiar y de Género previsto en la Ley Provincial N° 3233.” y la segunda modificación propuesta es respecto del Artículo 23º del proyecto que modifica el Artículo 59º y la modificación es respecto del inciso 5, el Artículo 23º quedaría de la siguiente manera: ARTÍCULO 23º): MODIFÍCASE el Artículo 59º) de la Ordenanza N° 11641, el que quedará redactado de la siguiente manera: “ARTICULO 59º): La Autoridad de Aplicación establecerá la ubicación de las paradas y los refugios dentro del ejido urbano. La instalación, señalización y mantenimiento de las paradas y refugios será responsabilidad del Municipio, debiéndose exhibir como mínimo la siguiente información: 1) Número de línea y/o ramal. 2) Principales hitos del recorrido. 3) Número de línea telefónica gratuita (0800) del prestador. 4) Detalle de las frecuencias cuando las mismas sean mayores de 30 minutos. 5) Leyenda que establezca: ‘Entre las 22:00 y 06:00 horas, como también los días de tormenta o lluvia, se permitirá el ascenso y descenso en el lugar que el pasajero lo requiera. Este servicio funcionará sin restricción horaria para las personas con movilidad reducida, mujeres embarazadas, adultos mayores, personas con capacidades diferentes. En el caso de que el colectivo no se detenga el pasajero podrá realizar el reclamo correspondiente ante la Autoridad de Aplicación’. 6) El Municipio deberá asegurar, por sí o a través de terceros, el servicio de alumbrado público en las paradas. 7) El Municipio con el fin de otorgar mayor seguridad a los usuarios y usuarias deberá elaborar un plan para la implementación de Paradas Seguras en los distintos sectores de la Ciudad, que deberán contener como mínimo los siguientes elementos: botón antipánico, sirenas, cámaras de seguridad e iluminación antibandálica.”.- CONCEJALA PRESIDENTA: Pongo a consideración la moción de modificación de los Artículos 14º y 23º. ¿Los que estén por la afirmativa?

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

CONCEJALES: Aprobado. CONCEJALA PRESIDENTA: 12 votos en el Recinto, aprobado por mayoría, ahora voy a poner a consideración la moción propuesta por el concejal Sguazzini para que la votación sea en general y en particular en conjunta. ¿Quiénes estén por la afirmativa? CONCEJALES: Aprobado. CONCEJALA PRESIDENTA: 16 votos, aprobado por mayoría. Ahora pongo a consideración el Proyecto de Ordenanza para su aprobación en general y en particular. ¿Quiénes estén por la afirmativa? CONCEJALES: Aprobado. CONCEJALA PRESIDENTA: 12 votos, aprobado por mayoría. Felicitaciones. Continuamos ahora con el tratamiento del tercer Punto, de la tercera entrada que es la Entrada N° 0488/2022 y a través de Prosecretaría Legislativa identificaremos la carátula. PROSECRETARIO LEGISLATIVO: **ENTRADA N° 0488/2022 - EXPEDIENTE N° 5191-M-2022 - CARÁTULA: MUN. SUBSE. DE TRANSPORTE. SOBRE ORDENANZA N° 11844 - DETERMINACIÓN DE COSTOS TOTALES, PARA EL SERVICIO PÚBLICO DEL TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS. - DESPACHO N° 012/2022.**- Pasamos a la lectura del despacho VISTO el Expediente N° OE-5191-M-2022; y CONSIDERANDO: ESTA COMISIÓN INTERNA DICTAMINA: 1º) Aprobar el proyecto de ordenanza que se adjunta. PROYECTO DE ORDENANZA VISTO: El Expediente N° OE-5191-M-2022; y CONSIDERANDO: Que el citado expediente tiene como finalidad adaptar la Metodología para la determinación de los costos totales por kilómetros para el nuevo Sistema de Transporte Público de Pasajeros de la ciudad de Neuquén. Que, mediante la Ordenanza N° 11641 y sus modificatorias, se establece el Marco Regulatorio el Servicio Público de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de la ciudad de Neuquén, mediante el cual en su Artículo 48º) establece que "Los prestadores deberán aplicar el cuadro tarifario que establezca la Municipalidad. En el caso del serviciobásico de transporte masivo urbano de pasajeros se determinará el valor de la tarifa básica (VTB), más allá de los posibles seccionados y/o tarifas especiales..."; y en su Artículo 49º) precepta que "para la fijación de los cuadros tarifarios se tendrá en cuenta los costos de explotación de los servicios, contemplando una utilidad razonable en relación al capital invertido por los prestadores". Que mediante la Ordenanza N° 11844 se aprueba una metodología para la determinación de los costos totales por kilómetros para el Servicio Público de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de la ciudad de Neuquén, durante el plazo de duración de la concesión del servicio. Que, asimismo, mediante la Ordenanza N° 13374, se modifica el Artículo 3º) de la ordenanza mencionada precedentemente, estableciéndose que "El Órgano Ejecutivo Municipal, verificada la variación porcentual antes referida, procederá a valorizar la Estructura de Costos y establecer el nuevo cuadro tarifario a los fines de establecer el equilibrio entre ingresos y costos de acuerdo a las modificaciones previstas en los incisos a), b), c), d), e), f) y g) y mismo alcance (irretroactividad). La nueva Estructura de Costos y Cuadro Tarifario serán elevados al Concejo Deliberante para la toma de conocimiento". Que por el Artículo 7º) de la Ordenanza N° 13374 se eximió del cobro del canony demás prestaciones dinerarias a que estaba obligada la concesionaria como consecuencia de la prestación del servicio. Que, ante un próximo llamado a

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

licitación, resulta necesario redefinir los ítems y las variables de actualización de la Estructura de Costos, a fin de propiciar la adaptación de la valorización de la misma a los requerimientos del nuevo sistema y su actualización periódica, a efectos de procurar el mantenimiento del equilibrio de la ecuación económica-financiera de la/s empresa/s que resulte/n concesionaria/s y/o prestadora/s del servicio, ante cambios en el contexto económico, político y social. Que, atento a lo expuesto, corresponde facultar al Órgano Ejecutivo Municipal a eximir anualmente del o los tributos municipales que forman parte de la Estructura de Costos aprobada en Anexo I de la presente ordenanza, a que esté obligada la/s empresa/s como consecuencia de la prestación del servicio concesionado, al momento de valorizar la estructura de costos, a los efectos de propiciar el equilibrio entre ingresos y costos del sistema del Servicio Público de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de la ciudad de Neuquén. Que, en virtud de las propuestas de adecuación abordadas, es pertinente legislativamente establecer una ordenanza que fije una nueva metodología para la determinación de los costos totales por kilómetros para el nuevo Servicio Público de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de la ciudad de Neuquén. Por ello y en virtud a lo establecido por el Artículo 67º), Inciso 1º), de la Carta Orgánica Municipal, -----

**EL CONCEJO DELIBERANTE DE LA CIUDAD DE NEUQUÉN  
SANCIONA LA SIGUIENTE ORDENANZA**

**ARTÍCULO 1º):** APRUÉBASE la metodología para la determinación de los costos totales por kilómetros para el Servicio Público de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de la ciudad de Neuquén, para el plazo de duración de la concesión del servicio según el detalle que se adjunta en el Anexo I y Anexo II de Variables de Actualización, que forman parte de la presente ordenanza.- **ARTÍCULO 2º):** DETERMÍNASE como ingresos del Servicio Público de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de la ciudad de Neuquén, para el plazo de duración de la concesión del servicio el que surja de: a) Los Pasajeros de las secciones, abonos, franquicias, determinadas en el sistema por la tarifa vigente para la o las empresas de transporte. b) Los subsidios nacionales, provinciales o municipales actuales o futuros que perciban directa o indirectamente la o las empresas. c) Cualquier asignación directa o indirecta de fondos que perciban o beneficien a la o las Empresas por razón de la Prestación del Servicio Público de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de la ciudad de Neuquén. La cantidad de pasajeros es la que surge de los reportes suministrados por la Empresa del Servicio de Cobro, Pago y Expendio de pasajes y abonos del Servicio Público de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de la ciudad de Neuquén o cualquier otra fuente que la reemplace. Los subsidios u otra asignación directa o indirecta de fondos serán los que surgen de normas que los crean y/o modifiquen. La metodología para el cuadro tarifario procurará el equilibrio entre los ingresos y costos.- **ARTÍCULO 3º):** El Órgano Ejecutivo Municipal actualizará y aprobará anualmente, en el mes de enero de cada año, la valorización de la Estructura de Costos, conforme la metodología aprobada en el Artículo 1º) de la presente ordenanza, debiendo comunicar la nueva valorización al Concejo Deliberante, a fin de que tome conocimiento. Se actualizarán los costos de cada ítem que la componen, a partir del primer año contado desde el inicio de la concesión.

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

Cuando el Órgano Ejecutivo Municipal, al valorizar la estructura de costos, verifique alteraciones en el equilibrio entre ingresos y costos, siempre y cuando dicho desequilibrio no haya sido previsto por la o las empresas al formular su oferta, podrán surgir conjunta o indistintamente: a) Modificaciones tarifarias. b) Modificaciones en los costos. c) Modificaciones en los kilómetros. d) Modificaciones en los ingresos e) Modificaciones derivadas de la aplicación del cumplimiento del Marco Regulatorio del Transporte. f) Subsidio estatal. g) Eximición del o los tributos municipales que forman parte de la Estructura de Costos. Las modificaciones a las que hubiere lugar, a fin de procurar mantener el equilibrio en la ecuación económica y costos, tendrán efecto únicamente para el período analizado, sin efectos retroactivos. Asimismo, en el caso que los costos o los ingresos del sistema presentaran una variación superior al 10% respecto a la última actualización, las empresas concesionarias y/o prestadoras del Servicio Público de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de la ciudad de Neuquén, elevarán a la autoridad de aplicación el pedido de revisión de actualización de la estructura de costos. El Órgano Ejecutivo Municipal, analizará la solicitud de revisión y de verificar la variación porcentual antes referida, procederá a valorizar la Estructura de Costos y establecer el nuevo cuadro tarifario a los fines de establecer el equilibrio entre ingresos y costos de acuerdo a las modificaciones previstas en los incisos a), b), c), d), e), f), g) y mismo alcance (irretroactividad). La nueva valorización de la Estructura de Costos y Cuadro Tarifario serán elevados al Concejo Deliberante para la toma de conocimiento.- ARTÍCULO 4º): La metodología para la determinación de los costos totales por kilómetros para el Servicio Público de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de la ciudad de Neuquén, aprobada en el Artículo 1º) de la presente ordenanza, podrá ser modificada en función de los cambios económicos, fiscales, tecnológicos, operativos y técnicos. Dichas modificaciones deberán ser fundadas por la Autoridad de Aplicación y elevadas al Concejo Deliberante para su aprobación.- ARTÍCULO 5º): El Órgano Ejecutivo Municipal deberá informar al Concejo Deliberante, de manera semestral, la aplicación de subsidios de origen nacional, provincial y municipal al Servicio Público de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de la ciudad de Neuquén, como así también la determinación de la tarifa técnica.- ARTÍCULO 6º): AUTORIZASE al Órgano Ejecutivo Municipal, al momento de la aprobación de la valorización de la Estructura de Costos, a eximir del o los tributos municipales que forman parte de dicha Estructura, para el ejercicio fiscal en que se aplique la misma, conforme el Anexo I de la presente ordenanza, a las empresas concesionarias y/o permisionarias del Servicio Público de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de la ciudad de Neuquén, desde el inicio de la contratación.- ARTÍCULO 7º): DERÓGASE la Ordenanza N° 11844 y 13374.- ARTÍCULO 8º): DE FORMA.- ANEXO I. -----

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

**ANEXO I**

**ESQUEMA DE LA ESTRUCTURA DE COSTOS**

REMUNERACIONES		
1	Personal de Conducción	X1
2	Personal de Apoyo	X2
3	Personal Administrativo	X3
4	Personal de Tráfico	X4
AMORTIZACIONES		
5	Amortización de Material Rodante	X5
6	Amortización Equipamiento Gestión de Flota	X6
7	Amortización de Inmuebles	X7
COSTOS QUE DEPENDEN DE LAS UNIDADES		
8	Patentes	X8
9	Revisión Técnica	X9
10	Seguro de Unidades	X10
11	Provisión por Siniestros	X11
12	Lavados de Unidades	X12
13	Alquiler de Unidades	X13
COSTOS QUE DEPENDEN DE LOS KILOMETROS		
14	Combustible	X14
15	Lubricantes	X15
16	Neumáticos	X16
17	Filtros	X17
18	Reparación de Material Rodante	X18
GASTOS GENERALES		
19	Gastos Generales	X19
<b>COSTO DEL SERVICIO</b>		<b>SUMATORIA DE LOS ITEM 1 AL ITEM 19</b>
20	RENTABILIDAD	X20
<b>COSTO POR KM ANTES DE IMPUESTOS =</b>		<b>COSTO SERVICIO + RENTABILIDAD</b>
IMPUESTOS, TASAS Y CANON		
21	Canon de la Concesión	X21
22	Licencia Comercial	X22
23	Ingresos Brutos	X23
24	Impuesto a los Débitos y Créditos Bancarios	X24
<b>COSTO TOTAL POR KILOMETRO ANTES DEL IVA</b>		<b>COSTO POR KM ANTES DE IMPUESTOS MAS IMPUESTOS, TASAS Y CANON.</b>
25	Impuesto al Valor Agregado	X25
<b>COSTO TOTAL POR KILOMETRO = CTK</b>		<b>SUMATORIA ITEMS 1 AL 25</b>
<b>COSTO TOTAL TARIFARIO POR PASAJERO = CT</b>		<b>CTK / (PE/KM)</b>

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

ANEXO I  
ESQUEMA DE LA ESTRUCTURA DE COSTOS

REMUNERACIONES

PERSONAL DE CONDUCCION

Descripción	Símbolo	Unidad
Meses del Año	M	Mez
Personal de Conducción por vehículo	DV	Número
Salario Básico más antigüedad	SB	Mez
Horas extras totales	HE	Número
Horas extras al 50%	HE50%	Número
Horas extras al 100%	HE100%	Número
Horas nocturnas	HN	Número
Precio Horas al 50%	PH50%	Peso
Precio Horas al 100%	PH100%	Peso
Precio Horas nocturnas	PHN	Peso
Cargas Sociales Salario Básico	CS	Número
Sumas no Remunerativas	SRN	Peso
Cargas Sociales sumas no remunerativas	CSNR	Número
Kilómetros anuales por colectivo	KMA	Kilómetros
Precio Uniformes del personal de conducción - neto de IVA -	PUA	Peso

ITEM 1	PERSONAL CONDUCCION POR KM - X1 -	$DV \times (M+1) \times (SB + (HE50\% \times PH50\% + HE100\% \times PH100\% + HN \times PHN)) \times CS + SRN \times DV \times M + CSNR \times PUA + DV \times KMA$
--------	-----------------------------------	--

PERSONAL APOYO

Descripción	Símbolo	Unidad
Meses del Año	M	Mez
Cantidad de Empleados Apoyo	DApoy	Número
Cantidad de Empleados nivel gerencial de Apoyo	DApoy G	Número
Cantidad de Empleados Apoyo Total	DTApoy	Número
Sumatoria de salarios personal de Apoyo con antigüedad	SApoy	Peso
Sumatoria de salarios personal de Apoyo nivel gerencial con antigüedad	SApoy G	Peso
Precio Horas Extras al 50%, al 100% y Horas Nocturnas	HE y M Apoy	Número
Cargas Sociales Salario Básico	CS	Número
Sumas no Remunerativas	SRApoy	Peso
Cargas Sociales sumas no remunerativas	CSNR	Número
Kilómetros anuales	KMA	Kilómetros
Precio Uniformes del personal de apoyo - neto de IVA -	PUA	Peso

ITEM 2	PERSONAL DE APOYO POR KM - X2 -	$(M+1) \times SApoy \times HE + M \times SRApoy \times CS + M \times SRNR \times CSNR + (M+1) \times SApoy G \times CS + DApoy \times PUA$
--------	---------------------------------	--

ANEXO I  
ESQUEMA DE LA ESTRUCTURA DE COSTOS

PERSONAL ADMINISTRATIVO

Descripción	Símbolo	Unidad
Meses del Año	M	Mez
Cantidad de Empleados Administrativos	DAdm	Número
Cantidad de Empleados nivel gerencial de Administrativos	DAdm G	Número
Cantidad de Empleados Administrativo Total	DTAdm	Número
Sumatoria de salarios personal de Administrativo con antigüedad	SAAdm	Peso
Sumatoria de salarios personal de Administrativo nivel gerencial con antigüedad	SAAdm G	Peso
Precio Horas Extras al 50%, al 100% y Horas Nocturnas	HE y M Adm	Número
Cargas Sociales Salario Básico	CS	Número
Sumas no Remunerativas	SRAdm	Peso
Cargas Sociales sumas no remunerativas	CSNR	Número
Kilómetros anuales	KMA	Kilómetros
Precio Uniformes del personal administrativo - neto de IVA -	PUA	Peso

ITEM 3	PERSONAL ADMINISTRATIVO POR KM - X3 -	$(M+1) \times SAAdm \times HE + M \times SRAdm \times CS + M \times SRNR \times CSNR + (M+1) \times SAAdm G \times CS + DAdm \times PUA$
--------	---------------------------------------	--

PERSONAL TRAFICO

Descripción	Símbolo	Unidad
Meses del Año	M	Mez
Cantidad de Empleados de Trafico	DTraf	Número
Cantidad de Empleados nivel gerencial de Trafico	DTraf G	Número
Cantidad de Empleados de Trafico Total	DTraf	Número
Sumatoria de salarios personal de Trafico con antigüedad	STraf	Peso
Sumatoria de salarios personal de Trafico nivel gerencial con antigüedad	STraf G	Peso
Precio Horas Extras al 50%, al 100% y Horas Nocturnas	HE y M Traf	Número
Cargas Sociales Salario Básico	CS	Número
Sumas no Remunerativas	STRaf	Peso
Cargas Sociales sumas no remunerativas	CSNR	Número
Kilómetros anuales	KMA	Kilómetros
Precio Uniformes del personal administrativo - neto de IVA -	PUA	Peso

ITEM 4	PERSONAL DE TRAFICO POR KM - X4 -	$(M+1) \times STraf \times HE + M \times STRaf \times CS + M \times SRNR \times CSNR + (M+1) \times STraf G \times CS + DTraf \times PUA$
--------	-----------------------------------	---

ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL

Víctor Ernesto Cofré  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

ANEXO I  
ESQUEMA DE LA ESTRUCTURA DE COSTOS

AMORTIZACIONES		
AMORTIZACION DE MATERIAL RODANTE		
Denominación	Símbolo	Unidad
Valor vehiculo promedio (vehículo - sin depreciación - neto de IVA -	V, vehic. I	Peso
Valor residual	VR	Peso
Porcentaje amortizable	% Amort	%
Indicador técnico para depreciación - neto de IVA -	IT	Peso
Años de amortización	n	Número
Tasa de interés	i	Número
Cantidad de vehículos capital propio	Q.Kp	Número
Kilómetros anuales	KMA	Kilómetros
ITEM 5	AMORTIZACION DE MATERIAL RODANTE POR KM - X5 -	$\frac{((V \text{ vehic. I} - VR) \times Q \text{ Kp} \times Id) \times i}{(((1+i)^n - 1) \times KMA)}$
AMORTIZACION DE EQUIPAMIENTO DE GESTION DE FLOTA		
Denominación	Símbolo	Unidad
Costo de Instalación GPS, Cámaras y Botón de Pánico	C GPS	Peso
Valor residual	VR	Peso
Porcentaje amortizable	% Amort	%
Años de amortización	n	Número
Tasa de interés	i	Número
Kilómetros Anuales	KMA	Kilómetros
ITEM 6	AMORTIZACION DE EQUIPAMIENTO DE GESTION DE FLOTA POR KM - X6 -	$\frac{(C \text{ GPS}) \times i}{(((1+i)^n - 1) \times KMA)}$
AMORTIZACION INMUEBLES		
Denominación	Símbolo	Unidad
Valor de origen de plaza estacionamiento - neto de IVA -	VOPlaza	Peso
Valor de origen de infraestructura - neto de IVA -	VOInf	Peso
Valor de origen lavadero - neto de IVA -	VOLav	Peso
Valor de origen de edificio administrable - neto de IVA -	VOAdm	Peso
Valor de origen de edificio taller - neto de IVA -	VO Tall	Peso
Valor del edificio reservado	V	cantidad
Tasa de interés	i	cantidad
Kilómetros Anuales	KMA	Kilómetros
ITEM 7	AMORTIZACION DE INMUEBLES POR KM - X7 -	$\frac{VOPlaza + VOInf + VOLav + VOAdm + VO Tall}{(((1+i)^n - 1) \times KMA)} \times i$

ANEXO I  
ESQUEMA DE LA ESTRUCTURA DE COSTOS

COSTOS QUE DEPENDEN DE LAS UNIDADES		
PATENTES		
Denominación	Símbolo	Unidad
Costo de la patente anual vehículo modelo promedio	P Pat A	Peso
Piso Total (incluida la de reserva)	PT	Número
Producción	PP	Número
Kilómetros Anuales	KMA	Kilómetros
ITEM 8	PATENTE POR KM - X8 -	$\frac{(P \text{ Pat A} \times PT)}{KMA}$
REVISION TECNICA		
Denominación	Símbolo	Unidad
Valor de la revisión técnica por vehículo - neto de IVA -	VRT	Peso
Frecuencia por año	Frec a	cantidad
Piso Total (incluida la de reserva)	PT	Número
Kilómetros Anuales	KMA	Kilómetros
ITEM 9	REVISION TECNICA POR KM - X9 -	$\frac{(VRT \times Frec a \times PT)}{KMA}$
SEGUROS DE UNIDADES		
Denominación	Símbolo	Unidad
Costo del seguro anual por vehículo con cobertura de Responsabilidad Civil (incluye terceros transportados y no transportados), con franquicia - neto de IVA -	Piso Seg	Peso
Piso Total (incluida la de reserva)	PT	Número
Kilómetros Anuales	KMA	Kilómetros
ITEM 10	SEGUROS DE VEHICULOS POR KM - X10 -	$\frac{(Piso \text{ Seg} \times PT)}{KMA}$

ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL

Víctor Ernesto Cofré  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

ANEXO I  
ESQUEMA DE LA ESTRUCTURA DE COSTOS

PREVISION POR SINIESTROS

Descripción	Símbolo	Unidad
Cuota por siniestro anual por vehículo	PSeg	pesos
Prima Total (incluye la de reserva)	PT	Número
Kilómetros Anuales	KMA	Kilómetros

ITEM 11	PREVISION POR SINIESTROS POR KM - X11 -	$(\text{Prv Seg} \times \text{PT}) / \text{KMA}$
---------	---	--

LAVADO DE UNIDADES

Descripción	Símbolo	Unidad
Cantidad de lavados de la Flota por año	Clav	Número
Costo medio de lavado de unidades - neto de IVA	Clav	pesos
Flota Productiva	FP	Número
Kilómetros Anuales	KMA	Kilómetros

ITEM 12	LAVADO DE UNIDADES POR KM - X12 -	$(\text{Clav} \times \text{Pflav}) / \text{KMA}$
---------	-----------------------------------	--

COSTO POR ALQUILER DE UNIDADES

Descripción	Símbolo	Unidad
Costo mensual alquiler x unidad	C. alq	pesos
Cantidad de vehículos capitalizados	C. Kap	Cantidad
Meses del Año	M	pesos
Kilómetros anuales	KMA	Número

ITEM 13	ALQUILER DE UNIDADES POR KM - X13 -	$(\text{C. alq} \times \text{Q. Kap}) \times \text{M} / \text{KMA}$
---------	-------------------------------------	---

ANEXO I  
ESQUEMA DE LA ESTRUCTURA DE COSTOS

COSTOS QUE DEPENDEN DE LOS KILOMETROS

COMBUSTIBLE

Descripción	Símbolo	Unidad
Consumo de combustible por km	CComb	Número
Precio por litro - neto de impuestos	PComb	pesos

ITEM 14	COMBUSTIBLE POR KM - X14 -	$\text{CComb} \times \text{PComb}$
---------	----------------------------	------------------------------------

LUBRICANTES

Descripción	Símbolo	Unidad
Consumo de lubricante para motor por km	Lub m	Número
Consumo de lubricante para caja velocidad por km	Lub v	Número
Consumo de lubricante para caja diferencial por km	Lub d	Número
Consumo de lubricante para dirección hidráulica por km	Lub h	Número
Consumo de grasa por km	Gre	Número
Precio por litro de lubricante motor - neto de IVA	PLub m	pesos
Precio por litro de lubricante caja velocidad - neto de IVA	PLub v	pesos
Precio por litro de lubricante caja diferencial - neto de IVA	PLub d	pesos
Precio por litro de lubricante dirección hidráulica - neto de IVA	PLub h	pesos
Precio por kilo de grasa - neto de IVA	PGra	pesos

ITEM 15	LUBRICANTES POR KM - X15 -	$(\text{Lub m} \times \text{PLub m} + \text{Lub v} \times \text{PLub v} + \text{Lub d} \times \text{PLub d} + \text{Lub h} \times \text{PLub h} + \text{Gre} \times \text{PGra})$
---------	----------------------------	---

NEUMATICOS

Descripción	Símbolo	Unidad
Precio de Cubierta delantera - neto de IVA	PCub d	pesos
Precio de Cubierta trasera, incluso equipado - neto de IVA	PCub t	pesos
Precio de Cámaras - neto de IVA	PCam	pesos
Precio del Protector - neto de IVA	PProt	pesos
Kilómetros de vida útil del neumático delantero	KMnd	KM
Kilómetros de vida útil del neumático trasero	KMnt	KM
Kilómetros de vida útil de cámaras	KMc	KM
Kilómetros de vida útil de protectores	KMp	KM

ITEM 16	NEUMATICOS POR KM - X16 -	$(2 \times \text{PCub d} / \text{KMnd}) + (2 \times \text{PCub t} / \text{KMnt}) + (4 \times \text{PCam} / \text{KMc}) + (4 \times \text{PProt} / \text{KMp})$
---------	---------------------------	--

ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL

Víctor Ernesto Cofré  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

ANEXO I  
ESQUEMA DE LA ESTRUCTURA DE COSTOS

FILTROS		
Descripción	Código	Unidad
Precio del Filtro de Aire - neto de IVA -	PFa	Piezas
Precio del Filtro de Aceite - neto de IVA -	PFac	Piezas
Precio del Filtro de Combustible - neto de IVA -	PFc	Piezas
Kilómetros de vida útil de los filtros de aire	KMFa	Kilómetros
Kilómetros de vida útil de los filtros de aceite	KMFac	Kilómetros
Kilómetros de vida útil de los filtros de combustible	KMFC	Kilómetros

ITEM 17	FILTROS POR KM - X17 -	$PFa / KMFa + PFac / KMFac + PFC / KMFC$
---------	------------------------	--

REPARACION DE MATERIAL RODANTE		
Descripción	Código	Unidad
Kilómetros Anuales	KMA	Número
Kilómetros Anuales por Colectivo	KMAporC	Kilómetros
Porcentaje de Reparación Anual por Unidad	%Rep	Número
Pieza Total (incluida la de reserva)	PT	Número
Pieza Productiva	PP	Número
Valor del P. Vie	P. Vie	Piezas
Valor del tiempo de reparación	P. Nuevo	Piezas
IVA	I. IVA	%

ITEM 18	REPARACION MATERIAL RODANTE POR KM - X18 -	$\% Rep \times ((P. Vie - P. Nuevo) \times PT) / (1 + I. IVA)$ KMA
---------	--	---

ANEXO I  
ESQUEMA DE LA ESTRUCTURA DE COSTOS

GASTOS GENERALES		
GASTOS GENERALES		
Descripción	Código	Unidad
Presupuesto mensual de la Cartera de Gastos Generales y mant. GPS - neto de IVA -	CGG	Piezas
Meses del Año	M	meses
Kilómetros Anuales	KMA	Número
Pieza Productiva	PP	Número

ITEM 19	GASTOS GENERALES POR KM - X19 -	$(CGG) \times M$ KMA
---------	---------------------------------	-------------------------

COSTOS DEL SERVICIO - ITEM 1 A ITEM 19		
RENTABILIDAD		
RENTA SOBRE EL CAPITAL		
Descripción	Código	Unidad
Tasa de Rentabilidad	R	Número
Valor venenoso promedio Inversión	V. venen. I	Piezas
Reserva para depreciación	DR	Piezas
Costo Inversión GPS	C. GPS	Piezas
Valor Inversión efectiva	VE	Número
Valor Inversión Tercero	VT	Piezas
Valor Pasivo efectivo	V. pas. eff	Piezas
Cantidad de inversión capital propio	Q. Cp	Número
Kilómetros Anuales	KMA	Kilómetros

ITEM 20	RENTABILIDAD DEL CAPITAL FIJO POR KM - X20 -	$(V. venen. I + DR + C. GPS + VE + VT) \times R$ KMA
---------	--	---

ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL

Víctor Ernesto Cofré  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

ANEXO I  
ESQUEMA DE LA ESTRUCTURA DE COSTOS

COSTO POR KILOMETRO ANTES DE IMPUESTOS - COSTO DEL SERVICIO MAS RENTABILIDAD

IMPUESTOS, TASAS, CANON

CANON DE LA CONCESION

Descripción	Símbolo	Unidad
Meses del Año	M	meses
Cantidad de Subastas de sección única	QU	Número
Plazo Total (cantidad de secciones)	PT	Número
Valor de la Sección Única	V	Número
Valor por Unidad	V.U	Número
Cantidad de Unidades	CU	Número
Kilómetros Anuales	KMA	Kilómetros

ITEM 21	CANON DE LA CONCESION POR KM - X23	$(QU \times T \times PT + V \times U \times CU \times M) \times KMA$
---------	------------------------------------	--

LICENCIA COMERCIAL

Descripción	Símbolo	Unidad
Costo Licencia Comercial según Ordenanza tarifaria vigente	C.L.C	Dólares
Kilómetros Anuales	KMA	Kilómetros

ITEM 22	LICENCIA COMERCIAL POR KM - X22	$C.L.C / KMA$
---------	---------------------------------	---------------

INGRESOS BRUTOS

Descripción	Símbolo	Unidad
Monto Ingresos Brutos	IB	Número
Retención Ley 14.302 del 2007 sobre los datos de Ingresos Brutos	RIB	Dólares
Kilómetros Anuales	KMA	Kilómetros

ITEM 23	INGRESOS BRUTOS POR KM - X23	$IB \times IB 2 / KMA$
---------	------------------------------	------------------------

ANEXO I  
ESQUEMA DE LA ESTRUCTURA DE COSTOS

IMPUESTO A LOS DEBITOS Y CREDITOS BANCARIOS

Descripción	Símbolo	Unidad
Alcance impuesto a los débitos y créditos bancarios	AL 3	Número
Subtasa Costos por Kilómetros antes de Impuestos (STK)	STK	Porcentaje
Licencia Comercial	L.C	Dólares
Canon de la Concesión	CC	Porcentaje
Ingresos Brutos	IB	Dólares

ITEM 24	IMPUESTO A LOS DEBITOS Y CREDITOS BANCARIOS POR KM - X24	$(STK + CC + IB + LC) \times IB 2$
---------	--	------------------------------------

COSTO TOTAL POR KILOMETRO ANTES DEL IVA - COSTO DE SERVICIO MAS RENTABILIDAD MAS IMPUESTOS, TASAS, CANON

IVA

Descripción	Símbolo	Unidad
Monto Impuesto a Valor Agregado	AL 4	Número
Sumatoria Item 1 a 24	Sum	Porcentaje
Sumatoria Subsidios Nacionales, Provinciales, Municipales, por kilómetro	Sub K	Porcentaje
Pagos a Cuenta por Kilómetros	Pg Cta K	Dólares
Base Imponible (Sum - Sub K)	BI	Porcentaje
Kilómetros Anuales	KMA	Kilómetros

ITEM 25	IVA POR KM - X25	$(BI \times AL 4) - Pg Cta K$
---------	------------------	-------------------------------

COSTO TOTAL POR KILOMETRO - SUMATORIA ITEM 1 AL 25

COSTO TOTAL TARIFARIO POR PASAJERO =

$$C.T. = \frac{CTK}{PE/KM}$$

PE = Pasajeros Equivalentes: Es el número de pasajeros del servicio básico que resulta de acumular el total de pasajeros que abonan la tarifa básica, más el número de pasajeros que por cualquier razón pagan una tarifa distinta.

ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL

Víctor Ernesto Cofré  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

**ANEXO II**  
**PARAMETROS DE ACTUALIZACION DE LA ESTRUCTURA DE COSTOS**

ITEMS		ACTUALIZACION
ITEM 1	PERSONAL CONDUCCION POR KM - X1 -	CONVENIO NACIONAL DE LA U.T.A. UNION TRANVIARIOS AUTOMOTOR Y DEMAS NORMAS QUE RIDAN AL EFECTO.
ITEM 2	PERSONAL DE APOYO POR KM - X2 -	
ITEM 3	PERSONAL ADMINISTRATIVO POR KM - X3 -	
ITEM 4	PERSONAL DE TRAFICO POR KM - X4 -	
ITEM 14	COMBUSTIBLE POR KM- X14 -	PRECIO POR LITRO DEL GAS OIL GRADO 3 AL PUBLICO BANDERA YPF - ACA SIN IMPUESTOS, INFORMADO POR LA SECRETARIA DE ENERGIA DE LA NACION EN SU PAGINA WEB, EN LA SECCION "CONSULTA DE PRECIOS MINORISTAS RES 1104/2004" ( <a href="http://res1104.se.gov.ar/consultaprecios.php">http://res1104.se.gov.ar/consultaprecios.php</a> ) PARA LA CIUDAD DE NEUQUEN
ITEM 15	LUBRICANTES POR KM - X15 -	INDICE DE PRECIOS INTERNOS BASICOS AL POR MAYOR (IPIB), MAYOR DESAGREGACION DISPONIBLE, CLASIFICACION CIU R3 2320, CODIGO CPC 33380-1, ACEITES LUBRICANTES
ITEM 16	NEUMATICOS POR KM -X16 -	INDICE DE PRECIOS INTERNOS BASICOS AL POR MAYOR (IPIB) APERTURA CUBIERTAS DE CAUCHO - PRODUCTOS NACIONALES - POSICION 2511
ITEM 7	AMORTIZACION DE INMUEBLES POR KM -X7-	INDICES DE PRECIOS INTERNOS BASICOS AL POR MAYOR (IPIB) NIVEL GENERAL
ITEM 19	GASTOS GENERALES POR KM - X19 -	
ITEM 9	REVISION TECNICA POR KM - X9 -	
ITEM 12	LAVADO DE UNIDADES POR KM - X12 -	
ITEM 17	FILTROS POR KM -X17 -	
ITEM 5	AMORTIZACION DE MATERIAL RODANTE POR KM - X5 -	INDICES DE PRECIOS INTERNOS BASICOS AL POR MAYOR (IPIB) APERTURA VEHICULOS AUTOMOTORES, CARROCERIAS Y REPUESTOS - PRODUCTOS NACIONALES -POSICION 34
ITEM 6	AMORTIZACION EQUIPAMIENTO GESTION FLOTA POR KM -X6 -	
ITEM 10	SEGUROS DE VEHICULOS POR KM - X10 -	
ITEM 11	PREVISION POR SINIESTROS POR KM - X11 -	
ITEM 13	COSTO ALQUILER DE UNIDADES POR KM -X13-	
ITEM 18	REPARACION MATERIAL RODANTE POR KM - X18 -	

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

**ANEXO II**  
**PARAMETROS DE ACTUALIZACION DE LA ESTRUCTURA DE COSTOS**

ITEMS		ACTUALIZACION
ITEM 8	PATENTE POR KM - X8 -	CONTRATO DE CONCESION NORMAS LEGALES VIGENTES: * MUNICIPALES * AFIP * PROVINCIALES * NACIONALES
ITEM 21	CANON DE LA CONCESION POR KM - X21 -	
ITEM 22	LICENCIA COMERCIAL POR KM - X22 -	
ITEM 23	INGRESOS BRUTOS POR KM - X23 -	
ITEM 24	IMPUESTO A LOS DEBITOS Y CREDITOS BANCARIOS POR KM- X24-	
ITEM 25	IMPUESTO AL VALOR AGREGADO POR KM - X25 -	
ITEM 20	RENTABILIDAD POR KM -X20 -	LOS RUBROS QUE LO COMPONEN SE ACTUALIZAN CON LOS INDICES O VARIABLES INDICADAS EN CADA UNO DE ELLOS.

**CONCEJALA PRESIDENTA:** Concejal Sguazzini tiene la palabra. **CONCEJAL SGUAZZINI:** Gracias señora Presidenta. Bueno es para analizar el tercer proyecto que conforma un todo de esta, justamente de lo que estábamos tratando hoy, la puesta en marcha de un nuevo Sistema de Transporte, cuando uno piensa un Sistema de Transporte tiene que analizar de qué manera son los costos del mismo, hoy está vigente una metodología y cuando el Ejecutivo trajo la propuesta general y en función también del trabajo que había hecho la universidad nos planteó una adecuación de la actual metodología de costos, de hecho en el debate de la Comisión surgió, como recomendable, poder simplemente, digamos, en vez de hacer reemplazo de artículos como estaba planteado originalmente, en esto que hablaba en alguna de las exposiciones anteriores, es que era conveniente en vez de generar una nueva ordenanza general por eso es que se propone la derogación del actual sistema que son la Ordenanza N° 11844 y Ordenanza N° 13379, ahora vayamos un poquito al análisis de la metodología de costos, para aquellos y digo para aquellos porque me parece que cuando estábamos discutiendo y escuchaba algunas de las exposiciones anteriores, no han visto, no pudieron analizar o no lo entendieron, en el anexo que forma parte de la presente uno puede ver que hay veinticinco variables, hay un análisis de veinticinco variables en un polinomio, está en el Anexo I, después ampliado, que tiene que ver cómo se determina la metodología de costo, esta metodología de costo no es un invento de este Ejecutivo, no es invento siquiera de esta gestión sino que se parece y está actualizada sobre la metodología de costo anterior y que es la metodología de costo que se viene utilizando para casi todo el sistema podría asegurar, en el Sistema de Transporte en la República Argentina, esto fue propuesto oportunamente como análisis metodológico a través de la Agencia Nacional de Transporte, cuando uno mira las estructuras de costo de los municipios más importantes de la República Argentina tiene expresiones polinómicas muy parecidas, digo

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

expresiones polinómicas muy parecidas porque hay factores que tienen que ver con la cuestión local y esos factores son los determinantes a la cuestión de la tarifa, miremos el concepto de la tarifa, ¡no!, porque aquí alguien hablaba, me parece que con alguna ligereza técnica de cómo ha sido el incremento, a nosotros nos tocó asumir, digamos, en diciembre del 2019, digo nosotros como espacio de conducción y en aquel momento y en cumplimiento de cómo es la ordenanza del cuadro tarifario que establece un salto y que establece una metodología en función de las variables, se dio un incremento en la tarifa técnica, que esto es por Decreto, digo por Decreto porque cuando estábamos en la Comisión algunas concejalas y concejales desconocían que esto sale por Decreto, Decretos que son publicados en el Boletín Oficial, nosotros igual nos tomamos el trabajo de compartírsela a quienes estuvieron en la Comisión, algunos no estaban presentes con lo cual probablemente no lo tengan o no lo buscaron y en realidad de aquel punto hasta ahora tenemos un Decreto de noviembre del año 2019, Decreto que tiene que ver con mayo del año 2020, con el Decreto de enero de 2021 y los dos Decretos del año 2022, al momento del arranque en noviembre hay una tarifa técnica y una tarifa al público, entender la tarifa técnica es la que se hace por la metodología, es decir, el análisis de las veinticinco variables, veinticinco variables que cuando uno las mira tiene una ponderación muy importante sobre todo en seis en el análisis de la estructura de costos, cuando uno mira los indicadores se da cuenta que hay una fuerte componente que tiene que ver justamente una con la masa salarial, una segunda variable muy importante tiene que ver con combustibles y lubricantes, la otra tiene que ver con la amortización justamente de las unidades, las bases son otras de las variables en componente y después sucesivamente aparecen un conjunto de elementos que son importantes, ahora cuando uno mira esto, esto está regulado a través de cuestiones que no son competencia municipal, nosotros no establecemos el acuerdo con la UTA, se hace en una paritaria nacional, no es el Municipio, no es la Provincia la que fija los valores del combustible, esto se hace a nivel nacional y a partir de la fijación de los valores de combustibles repercute tanto en el sistema de transporte con los lubricantes y demás, no nos corresponde a nosotros establecer el precio de los chasis, esto está regulado en otro aspecto y así podríamos indicar todo este conjunto de variables, en noviembre del año 2019 la tarifa técnica era de \$ 49 y como sabemos y esto sí se dijo y bien, que las tarifas técnicas tienen un grado de subsidio en la República Argentina a la cual voy a hacer referencia en un ratito, la transferencia de esa tarifa técnica a la tarifa que llega al público, en ese momento la tarifa del público era de \$ 34,5, es decir que el grado de subsidio en porcentaje era de casi el 30%, de aquel momento, de noviembre del 2019 hasta ahora, pasando por todo este proceso que ha vivido la República Argentina y que todos conocemos como proceso inflacionario, no es una cuestión de la política local y tiene que ver con un contexto nacional e internacional que primero se dio en el marco de la pandemia y otra gran discusión que es la política que tiene que ver con los combustibles, ustedes recuerden que en febrero-marzo del año 2020 el galón de combustible estaba en U\$S 28 y hoy se está cotizando, depende en el mercado, depende si es a dos meses o no, a U\$S 89 la unidad de barril, si hablamos del valor de energía que es el millón de BTU, en gas que se pagaba

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

U\$S 4,5, se sigue pagando mal en la República Argentina más allá del Plan Gas Ar que se está llevando adelante y que nosotros como cuenca gasífera, digo nosotros como neuquinos, apostamos a que mejore, ustedes piensen y esto hay que decirlo y hay que reconocer la falta de una buena política de combustibles que no tiene la República Argentina en los últimos seis años si quieren así ponemos los dos períodos, yo extendería a diez años, ha hecho que paguemos el millón de BTU en los buques gasíferos U\$S 32, este era el contexto en el cual se estaba moviendo el escenario internacional, entonces cuando uno mira esto hoy se encuentra que la tarifa técnica tomada por períodos, digamos, porque esto tiene que ver con los saltos inflacionarios, no es una cuestión, es una cuestión de saltos inflacionarios, vuelvo a repetir, la tarifa técnica es \$ 156,73, es decir que de aquel noviembre del 2019 a ahora aumentó la tarifa técnica 220%, en un proceso de país inflacionario que está en 262% para igual período, cuánto aumentó la tarifa al público, de aquel \$ 34,50 estamos hoy en \$ 81,70, es decir que aumentó el 136%, es decir que el Estado Municipal, el Estado Provincial y el Estado Nacional no siguió a la par el proceso inflacionario en cuanto a tarifa técnica sino que lo hizo con gran acompañamiento en un 100% menos prácticamente, cuando uno habla de subsidios en la República Argentina, bien decía uno de los concejales preopinantes, esto tiene que ver con la discusión no federal que tiene este país, el año pasado, el año pasado dicho por documentos técnicos de la Secretaría de Transporte de la República Argentina, el AMBA se llevó el 78% de los subsidios y los documentos técnicos de este año reflejan el 84% cuando uno lo mira en distribución por cápita, el año pasado más de \$ 2.550 por persona en el AMBA, en el interior de la República Argentina \$ 600, nuestro problema es la política de subsidios pero acá también hay que decir, me voy a robar unos minutitos más, es que este Municipio lo hacía en la gestión anterior, lo viene haciendo esta gestión, tiene un acompañamiento al Sistema de Transporte para que el Sistema de Transporte se pueda llevar adelante haciendo frente a todos los subsidios que les corresponden en forma local, provincial y municipal, cosa que no sucede en muchísimos municipios de la República Argentina y no sucede en el AMBA donde el subsidio es de casi el 85% al 90% en las empresas y que cuando no le llega como sucede en Neuquén, porque a veces no nos llega en tiempo y forma, esos municipios no pueden hacer frente con sus empresas de transporte y por eso tienen los problemas que tienen y que no tenemos en Neuquén; respecto de la redacción nosotros incorporamos algo que nos pareció importante que no estaba en el texto inicial y quiero hacer mención a esto que tiene que ver con el Artículo 5º, a partir del trabajo de la Comisión, a partir de las y los concejales que participaron y trabajaron y es incorporar justamente que el Ejecutivo Municipal envíe a este Concejo Deliberante todos los informes cada semestre de la política que tiene que ver en la aplicación de subsidio y aunque no está presente lo voy a mencionar, que es el concejal Marcelo Bermúdez, en la Comisión que tuvimos el día lunes cuando estuvimos repasando algunas cuestiones, pidió incorporar algo que nos pareció pertinente que es en ese Artículo 5º, además de que el Ejecutivo enviara semestralmente todo lo que tiene que ver con subsidio se incorporará la determinación de la tarifa técnica,

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

que sería la incorporación que estamos pidiendo que se haga para este artículo, o sea que quedaría: Que el Ejecutivo Municipal deberá informar al Concejo Deliberante de manera semestral la aplicación de subsidio origen nacional, provincial, municipal al Servicio Público de Pasajeros de Transporte Masivo Urbano de la ciudad de Neuquén como así también la determinación de la tarifa técnica, nos parece pertinente que esa información esté disponible para todo el Cuerpo en forma semestral, a quienes participaron y tenemos puntos de vista distintos y lo hemos discutido en la Comisión, hay una cuestión que es cómo determinar el costo y esta metodología analiza en una forma que no es nuestra, que es un parámetro técnico, que es un parámetro técnico universal en todos o casi todos los municipios de la República Argentina cómo se calcula una tarifa técnica, la otra discusión con los subsidios nacionales y provinciales nos escapa a nosotros en este Cuerpo, la inflación nos escapa a nuestro Cuerpo, los acuerdos de la UTA no es un acuerdo que hace el Municipio pero sí son variables que tienen que ser consideradas al momento del análisis de la tarifa. Gracias señora Presidenta. CONCEJALA PRESIDENTA: Gracias concejal. Concejal Martine tiene la palabra. CONCEJAL MARTINE: Gracias Presidenta. Muy breve, desde ya coherencia con lo que venimos planteando, vamos a rechazar este proyecto de ordenanza y desde ya que muchas de las cosas que explican desde el oficialismo quizás podrían ser atendibles para las empresas pero si las fueran a explicar al Parque Central, a las usuarias y usuarios que esperan el transporte público todos los días, no, en nuestro caso denunciamos el tarifazo desde el primer momento, denunciamos esta política, esta aspiradora de subsidios que son las empresas privadas, pero yo no quería dejar pasar dos cuestiones, nos parece entendible quizás que no comprendan nuestro mecanismo de rotación, incluso algunos concejales lo han mencionado, tuvieron en la votación en la concesión anterior, seguramente aspiren a estar en la próxima dentro de diez años más, bueno, nosotros tenemos otra forma de hacer política somos trabajadores, trabajadoras, estamos por un periodo, jugamos un rol y después volvemos a trabajar y eso quizás los concejales y concejalas no lo comprendan, se habló también de una película, yo creo que si hay una película relacionada con el transporte de la ciudad de Neuquén, es una película de terror pero lo más peligroso es que nos censuren una parte de la película porque hay una parte que nunca respondieron que es por qué no nos muestran el diagnóstico, cuándo van a mostrar el diagnóstico que hizo la Universidad del Comahue y la Universidad de La Plata, qué es lo que nos ocultan, por qué estamos terminando de votar este paquete y no conocimos todavía el diagnóstico que debería haber sido el punto de partida de este debate, cuándo lo van a mostrar, dentro de diez años más, por qué nos mintieron en la Comisión, nos dijeron que nos lo iban a dar, que nos lo iban a enviar por mensaje, por email, nos mandaron un power point que hicieron y el diagnóstico se lo quedaron, lo ocultaron deliberadamente, lo censuraron, entonces la película si no la conocemos completa es porque la censuraron, es un debate poco democrático de esta manera, así que bueno no sé, nosotros desde ya que asumimos en algún momento, después dejamos nuestras bancas, volvemos a trabajar, conocemos cómo inició esta discusión y sabemos cómo está terminando pero el oficialismo se encargó de recortar una

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

parte de la película. Gracias. CONCEJALA PRESIDENTA: Gracias concejal. Concejal Zúñiga tiene la palabra. CONCEJAL ZÚÑIGA: Gracias Presidenta. Muy breve, primero una consideración sobre todo el proceso, ya lo habíamos planteado con Ana, al conjunto en la primera reunión especial de este año y me parece importante acentuarlo, que es que el contexto pese a las complejidades del contexto económico y político actual, esta coyuntura nos encuentra, no diría gracias a Dios o alguna fuerza sobrenatural, ni natural sino gracias a un aprendizaje que ha venido haciendo la ciudad, su comunidad y se expresa en las fuerzas políticas en una situación no carente de conflicto pero con una situación totalmente atravesada por una ausencia de conflictividad como ocurrió en las dos veces anteriores en donde lo que predominó en la opinión pública o en el escenario público en la discusión del contrato de concesión fue en parte la discusión entre la facultades entre el propio Municipio y el Concejo Deliberante para fijar entre otras cosas la aprobación de los pliegos, la tarifa de los servicios públicos, la discusión entre los propios trabajadores, la organización sindical UTA con los empresarios, con, eventualmente, los y las concejales y el propio Municipio tanto en la intendencia del intendente Jalil como en la intendencia del intendente Farizano en su momento, esos elementos no están predominando hoy en la discusión pública de este nuevo contrato, de esta nueva etapa y la cuestión de los usuarios, aparece, no es que no estuvo presente en las anteriores situaciones, siempre lo que predominó fue el malestar de los usuarios como elemento ordenador de la situación y en esta oportunidad por las razones que sea algunas vinculadas a las normativas, otros vinculados al sentido de la oportunidad, otros a la decisión concreta, ha habido instancias de participación más o menos masivas, algunas como la última, la última audiencia no fue masiva, para nada, pero inversamente proporcional fue el aporte cualitativo de muchas de las intervenciones de la voz que expresó el sentir de las usuarias y usuarios del sistema y que creo que consideramos nosotros ese es el elemento central que se ha venido teniendo en cuenta y se ha tenido en cuenta para aprobar en principio las dos ordenanzas anteriores y creemos nosotros que debe ser tenido en cuenta centralmente para poder incluso anticiparnos a cualquier modificación del sistema como lo prevén estas mismas ordenanzas y no quedar presos o atados a contratos u ordenanzas que nos bloquen cualquier posibilidad de revisión del sistema, quienes están en funciones de gobierno y quienes estamos no en funciones de gobierno pero sí somos parte de este poder del Estado y de quienes forman parte de organizaciones o asociaciones de usuarios y consumidores o la propia Defensoría del Pueblo donde mayormente van a parar muchas de las quejas, reclamos de los usuarios y demás; respecto de este punto en particular nosotros lo hemos planteado, recién se planteó, lo acaba de plantear el concejal Sguazzini nuevamente, nosotros no vamos a acompañar esta ordenanza en particular, no por sus consideraciones técnicas si no por una consideración o algunas consideraciones de carácter político que hemos hecho aquí en este Recinto, que lo hemos hecho en la Legislatura y también en el Congreso Nacional, efectivamente estamos haciendo, como ciudad, un esfuerzo enorme para aportar una mejora al Sistema de Transporte Público de

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

Pasajeros, que se articula o debe articularse a otras modalidades como planteó Ana recién y otros concejales y concejalas, modalidad de transporte público que no existían, público y privado que no existían años atrás y que se han acentuado durante y posterior a la pandemia y algunas incluso con un esfuerzo enorme como es la existencia del tren que se mencionó aquí pero años atrás muy poco acompañamiento tuvo de quienes gobernaron para que el sistema funcione, al contrario se rompía el tren, del otro lado aquí en Cipolletti parece que era un festejo y hoy es uno de los sistemas que funciona y en días más, días más, días menos ya tenemos fecha de inauguración de alguno de los apeaderos, compromiso nacional con la provincia y con la ciudad que se suscribió en el 2019 ya, diciembre del 2019, se ratificó en el 2020 y comenzaron las obras, ¡no!, entonces para no abundar más nuestro planteo tiene que ver con que centralmente para que esta propuesta dé mejora, para que estas consideraciones que hemos logrado incorporar en estas ordenanzas con el esfuerzo y el trabajo de las dos universidades, con el aporte de las organizaciones vecinales y distintas organizaciones de usuarios entre ellas quienes expresan y representan a las personas, a los neuquinos y neuquinas con movilidad reducida y discapacidad en nuestra ciudad y otras, para que ese sistema efectivamente pueda ponerse en práctica no solo hay que tener, tiene que existir la voluntad política que aquí se está poniendo de manifiesto sino que tiene que ver centralmente dos cuestiones, una tiene que ver con el control, la estructura de control por parte del Estado Municipal sobre el sistema en marcha, eso ha sido un punto crítico y un déficit, bien lo señaló el concejal Peláez y Ana en las intervenciones anteriores, un punto crítico, no es posible mejorar el sistema si no acentuamos el control y las herramientas de control por parte del Estado Municipal, de esto en reuniones diversas con el área de transporte, con sus responsables políticos, técnicos y trabajadores lo han reafirmado y nosotros creemos que si bien todo eso no alcanza a incorporarse en estas ordenanzas sin dudas es parte de los dispositivos que hay que mejorar y que hay que actualizar para que el sistema funcione, no basta con tener, cosa que celebramos, un servicio no monopólico, es decir la convivencia de dos, de tres o cuatro empresas por sí mismas no va a garantizar totalmente la mejora del sistema, para eso tiene que haber un sistema de control que tiene que ser regulado por parte del propio municipio y lo otro, tiene que ser accesible al bolsillo, si bien gran parte de los usuarios y usuarias están. de alguna manera, contenidas en un boleto diferencial, sobre todo la población estudiantil de nuestra ciudad, tiene que ser accesible al bolsillo para el conjunto de usuarios que no están contenidos en ese boleto diferencial y es posible para eso pero para eso, reitero, reconocemos que el Estado Municipal hace un esfuerzo importante en sostener los subsidios, cuestionamos la estructura injusta, creo que este es un denominador común, la estructura injusta de los subsidios nacionales, yo tenía otro dato, un punto menos, pensé que el dato era el 83%, Atilio dice que es el 84%, un punto más, un punto menos sigue siendo totalmente injusto, los subsidios nacionales, el 84%-83% queda entre ciudad de Buenos Aires y algunas localidades del conurbano, el AMBA, lo que permite, gracias por el aporte, lo que permite que hoy el boleto, como lo hemos dicho, se pueda, un trabajador, un estudiante sea de \$ 25 para moverse allá y trasladado a nuestra región tengamos \$

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

81,70 pero si vamos a más hacia la cordillera en San Martín \$ 100, en Villa la Angostura y Bariloche \$ 120 el boleto, con lo cual es importante los pasos que estamos dando aquí pero hay que acentuar el control y también hay que revertir la estructura injusta de los subsidios para que nos permita a los neuquinos y neuquinas, y termino, un boleto accesible al bolsillo de quienes son los usuarios y usuarias y para eso no solo hay que revertir la estructura injusta, apelamos a los espacios políticos que no han firmado, no han acompañado el dictamen de la Comisión de Transporte de la Nación que firmaron la diputada Tania Bertoldi, el diputado Carnaghi, diputados del Movimiento Popular Neuquino también lo han hecho para revertir esta estructura injusta de subsidios y apelamos a que en los días y meses posteriores la provincia esté presente con un mayor aporte en materia de subsidios para hacer que en esta ciudad el boleto sea pagable, sea accesible, ahora aporta subsidios pero incumple parte de los acuerdos nacionales para con su responsabilidad y por ahora es solo eso, desde este lugar así como hemos acompañados los otros dos despachos no vamos a acompañar este despacho y seguiremos sumando fuerzas con todos los espacios políticos para avanzar en los dos sentidos que hemos planteado. Muchas gracias.

CONCEJALA PRESIDENTA: Gracias concejal. Concejala Maletti tiene la palabra.

CONCEJALA MALETTI: Gracias señora Presidenta. También adelantar desde este bloque que sí este proyecto tampoco no lo vamos a acompañar, cuando el ex intendente Quiroga impulsó lo que se conoce como cláusula gatillo, allá por el 2015, estaba sentada acá a mi lado, en realidad yo no estaba, ella estaba acá, Mercedes Lamarca, acá ocupábamos una banca con ella, denunciemos ese avasallamiento a la Carta Orgánica y las responsabilidades y potestades que como órgano legislativo teníamos para definir el costo del boleto del colectivo, en dos oportunidades, también desde esta banca impulsamos la derogación de la Ordenanza Nº 13374, que es la que establece la cláusula gatillo y en dos oportunidades este Cuerpo con el acompañamiento de toda la oposición de ese entonces aprobó que se le devolviera al Deliberante la facultad de establecer la pertinencia o no de los aumentos del transporte público, en ambas oportunidades, el intendente de ese entonces, Quiroga, vetó la decisión del Cuerpo y obviamente metió presión para que no salga la insistencia y quienes impulsan hoy y quienes acompañarán también la nueva ordenanza de metodología de costos para la determinación de los costos van a estar ratificando una violación a la Carta Orgánica, al Artículo 67º, inciso 18 que establece que el Concejo Deliberante es quien debe fijar las tarifas de los servicios públicos y antes de seguir me voy a ir al 2018, marzo del 2018, a una nota que tiene como título, como copete dice: “Un polémico artículo habilitaba al Ejecutivo Municipal a otorgar aumentos de la tarifa sin la intervención del Concejo Deliberante”, el título es “Neuquén, el MPN frenó el aumento gatillo de colectivos” y no voy a leer toda la nota, solamente voy a citar lo siguiente: “Nicola indicó que el Concejo Deliberante es el ámbito donde se deben analizar los temas, debatir y corregir las falencias que producen las inequidades entre los usuarios, mientras que el edil de entonces también, Juan Ousset, también del MPN, expresó la necesidad de recuperar una facultad que la Carta Orgánica le atribuye

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

claramente a los concejales como representantes legítimos de los vecinos, agregó también, Ousset, se delegó en el Intendente una facultad legislativa con el argumento que el servicio mejoraría y se volvería más eficiente y lo único que se ha logrado es rapidez para actualizar tarifas que hoy nos posicionan como la ciudad del boleto más caro del país, la Carta Orgánica distribuye las atribuciones de los distintos poderes y respetarla o no es una opción”, bueno parece que hablamos de hoy también, digo gracias Pepé y Nicola por echar luz, digo a esta discusión que nos venimos dando, nosotros lo hemos planteado en Comisión, hace más de diez años que las vecinas y los vecinos de la ciudad padecemos un transporte de colectivos de pésima calidad, hace más de diez años que además de padecer un servicio de colectivos malísimo se paga un boleto carísimo, parece que cuando hablo yo le encanta hablar a los concejales que están detrás mío, y además hace más de siete años o siete años que desde la aprobación de esta cláusula, esas mismas vecinas y vecinos sufren golpes arteros en sus economías, aumentos que no se explican por qué, por qué se dan porque realmente cada uno de los aumentos del boleto de colectivo no se tradujo en un mejor servicio y nosotros acá, este Cuerpo, simplemente nos enteramos como si nuestra presencia, ocupando esta banca no tuviese ningún tipo de representación, si nos vamos a un ejemplo, al último ejemplo mientras estamos discutiendo en el SUM de este Concejo Deliberante y mientras estaban las autoridades del Municipio compartiéndonos su visión sobre el nuevo Sistema de Transporte que desean nos metieron por la ventana el aumento del 33% del boleto, a \$ 81,20 se fue el boleto, una cosa inexplicable que no hayamos tenido intervención y más en este contexto, los colectivos se prenden fuego, te dejan a pie a mitad del recorrido, pasan de largo ya sea o porque están explotados o porque no frenan, la verdad inexplicable este saqueo al bolsillo de los usuarios, usuarias que en general son trabajadores, personas de la sociedad de los más humildes, digo qué necesidad de hacer aumento por la ventana, por la ventana, así de un día para otro, plac, nunca lo manifestaron en la reunión que tuvimos con el Ejecutivo en ese momento, un transporte que no lleva a los vecinos y a vecinas a sus casas porque no llega a todos lados, bueno básicamente el peor servicio de la historia con uno de los boletos más caros y nos preguntábamos también, nos preguntaban los vecinos, cuándo este nuevo transporte que están ofreciéndonos, que están discutiendo en el Concejo, cuándo se aplica, cuándo se aplica también nos preguntamos nosotros, acabamos de presentar en el Concejo Deliberante, por Mesa de Entrada, un informe al Municipio de cómo se va garantizar el servicio por el tiempo que queda, cuándo va a ser, enero, febrero, marzo seguramente, marzo-abril, porque esto es un proceso largo, no es de un día para otro, cómo vamos a estar hasta marzo, cómo vamos a estar hasta abril, quién se va a responsabilizar de eso, que es lo que va a hacer el Municipio para garantizar que no siga pasando lo que pasó, acá a diez cuadras un colectivo con 45 personas se incendia, qué pasa con un colectivo de esas característica que se incendia y tiene una persona con movilidad reducida adentro, qué hacemos, supongo que están pensando bueno qué vamos a hacer; bueno no vamos a acompañar este proyecto, los veo con caras de pensando, qué vamos a hacer, qué vamos a hacer, no vamos a acompañar este proyecto, no vamos a

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

avaluar ningún tarifazo que empobrezca a nuestro pueblo ni que vaya en contra de nada que tenga que ver con los trabajadores y los sectores más humildes, así que no vamos a acompañar este proyecto y esperamos que den respuesta de acá hasta que se establezca un gran servicio de transporte como el que nos dicen que nos van a ofrecer, que el Ejecutivo Municipal dé respuestas por lo que queda de este servicio pésimo que tenemos hoy en la ciudad. Gracias. CONCEJALA PRESIDENTA: Gracias concejala. Concejal Artaza tiene la palabra. CONCEJAL ARTAZA: Gracias señora Presidenta. La estructura de costos que presenta el Ejecutivo, realmente nosotros planteamos la modificación de la ordenanza directamente, derogar la ordenanza anterior y que saliera una nueva ordenanza porque las modificaciones eran bastantes y además en todo lo que es actualización y demás, lógicamente se cambiaban, se mejoraban algunos índices de actualización y por lo tanto era conveniente sacar una nueva ordenanza y no modificar la anterior, lo mismo que en materia de subsidios, los subsidios nosotros planteamos el Artículo 5º de la ordenanza que el Órgano Ejecutivo Municipal debe informar al Concejo Deliberante de manera semestral la aplicación de los subsidios de original nacional, provincial y municipal aplicados al servicio de Transporte Urbano de Pasajeros de Neuquén independientemente que coincido con el concejal que hizo uso de la palabra anteriormente, que en la medida que Nación y Provincia puedan aumentar los subsidios bienvenido sea, porque es verdad que hay una marcada diferencia entre los subsidios que se plantean a la zona del AMBA con respecto a los subsidios que reciben cada uno de los municipios del interior y a su vez los tiempos son distintos, es verdad, nosotros teníamos la metodología de adelantar los subsidios, normalmente entre el 1 y el 5 le dábamos el dinero a la empresa para que pagara y luego esperábamos el ingreso del subsidio esta gestión continuó con esa política que lógicamente te evita inconvenientes, paros y demás pero en realidad debería, tanto Nación como Provincia, aumentar los subsidios y a su vez mandarlos más en término que lo que los está mandando, en eso comparto con lo planteado por el concejal Zúñiga, respecto a lo que planteó la concejala que recién hizo uso de la palabra nosotros no somos hipócritas, nosotros esto lo defendimos en su momento y lo seguimos defendiendo como gestión, nosotros creemos que la metodología de costos tiene que ser resuelta por el Ejecutivo, dónde se ve que con un 100% de inflación como actualmente este gobierno nacional nos ha llevado a este desastre inflacionario que hoy tenemos, cómo podés hacer para solventar una metodología de costos con un 100% de inflación, es imposible, por lo tanto se transforma en una discusión política en lugar de una discusión técnica y acá estamos manejando cuestiones técnicas, cuestiones técnicas de índices de actualización gracias a Dios el INDEC ahora estaría, sería mucho realista con respecto a los índices actuales respecto a otras épocas de los gobiernos kirchneristas que manejaban los índices del INDEC a su antojo, por lo tanto con un 100% de inflación estimado tiene que ser el Ejecutivo quien revise una vez que salte la brecha esa del 10% los índices porque si no estaríamos de un permanente tratamiento en el Concejo que no alcanzaría a cubrir las necesidades de las empresas, por lo tanto el boleto normalmente estuvo en U\$S 1, hoy está en

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

U\$S 1, si tengo en cuenta, por ejemplo, un dólar oficial, por supuesto, \$ 150 aproximadamente, fíjese hoy por hoy Bariloche, Bariloche hoy está en \$ 120 el boleto, subsidian el resto, cuando en Neuquén está en \$ 81,70 y subsidia prácticamente \$ 70 - 75, por lo tanto estamos en una situación bastante mejor que Bariloche pero de cualquier manera el valor del boleto normalmente ha sido de U\$S 1 y eso se viene manteniendo en el tiempo, así que me parece bien que esto lo continúe haciendo el Ejecutivo, independientemente de que sea una facultad del Concejo, se puede delegar y el Concejo revisar la metodología de costos anualmente, con respecto al articulado, yo no terminé de escuchar el Artículo 6º, pero había hecho una observación que me pareció correcta, el concejal Bermúdez, respecto a donde hablamos de eximir, eximir del o los tributos municipales para el ejercicio fiscal, es decir, cambiar esa parte del articulado que me parece que no sé si está incorporada, con respecto a lo demás vamos a acompañar, lógicamente la estructura de costos porque es fundamental en todo el manejo del sistema. Muchas gracias señora Presidenta. CONCEJALA PRESIDENTA: Gracias concejal. Concejal Monzani tiene la palabra. CONCEJAL MONZANI: Gracias señora Presidente. Hacer algunas consideraciones al respecto de lo que estamos tratando. Parecería que algunos concejales y concejalas reniegan de los números, cuando digo reniegan de los números reniegan de lo evidente, que son los índices de inflación o de los costos, por qué aumentan los costos y porque hay una inflación galopante y ese es el quid de la cuestión, por eso aumentan las cosas, por otro lado quiero destacar que parece razonable, no es cierto, el sistema de subsidios aquí en todas partes del mundo, fíjense que en todas partes del mundo existe un fuerte subsidio en todo lo que es el transporte público, el tema es que acá subsidiamos todo, en nuestro país subsidiamos todo, subsidiamos el gas, subsidiamos la luz, subsidiamos el agua, subsidiamos los viajes con el previaje, subsidiamos los electrónicos que fabricamos en Tierra del Fuego porque los subsidiamos, porque la industria nacional, decimos que es industria nacional y armamos los componentes que llega al 0,8 de PBI, entonces no tenemos, nuestro sufre de un tema de que no sabemos lo que cuestan las cosas, entonces yo últimamente me refiero a los kilos de yerba que me parece que es lo único libre que hay acá porque si no, no tenemos con qué comparar, ya bien lo decía el concejal Artaza, en los países vecinos el costo del transporte público es aproximadamente U\$S 1, U\$S 1 de lo que es el mercado, el único mercado acá tenemos ocho tipos de dólar, inclusive me faltó el dólar soja que también estamos subsidiando, entonces lo que parece razonable con un subsidio lo distorsionamos con la cantidad de subsidios que hay en otra materia, parece un absurdo que estemos subsidiando los viajes ya en este momento, entonces elegimos mal lo que tenemos que subsidiar entonces no alcanza la plata, tenemos un problema con el Estado que vivimos subsidiando, subsidiamos a los que en una cuestión social complicada a los que no trabajan pero no le estamos dando, digamos, alguna salida a eso y si vivimos de subsidios nunca vamos a tener visión, digamos, de lo que cuestan las cosas, es una economía fuertemente subsidiada, no tenemos valor de referencia y pareciera que, fíjense que cuando nosotros nos fuimos de la gestión, lo dije anteriormente, firmamos, me tocó firmar el Decreto a mí, en \$ 34,50 y hoy está en \$ 81,

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

estamos muy por debajo de la inflación y el resto, quién lo pagó, los vecinos, obviamente, como siempre, esto no es gratis. Muchas gracias. CONCEJALA PRESIDENTA: Gracias concejal. Concejala Servidio tiene la palabra. CONCEJALA SERVIDIO: Bien, sumando a lo que ya mi compañero de bloque ha planteado, nada, me gusta ver como en estos debates en realidad se reflejan un montón de cosas con respecto a lo que efectivamente esperamos y queremos de la ciudad y de una gestión municipal, adhiero plenamente a las palabras de mi compañero de bloque y de quien también me precedió en la palabra, la concejala Cecilia Maletti, con respecto a la necesidad imperiosa de que sea este Concejo Deliberante, tal como lo establece la Carta Orgánica, quien defina los aumentos en el caso de ser necesarios en el Sistema de Transporte Público y se plantea que esta es una, teñimos de connotaciones la discusión en función de cómo convenga, ahora esta es una discusión política, es una técnica y no, saben qué, es una discusión política también porque es una discusión que implica definir prioridades y definir prioridades de recursos es una discusión política, adónde ponemos y adónde sacamos, claramente es una discusión política, es una discusión de prioridades políticas que un gobierno, que los espacios políticos y que este Concejo Deliberante defina, entonces sí hay un componente que es técnico que es cuánto sale que un colectivo hoy circule por la ciudad y sí nos va a dar un valor, ahora, qué queremos con ese colectivo porque todos venimos planteando que tenemos que lograr que la mayor cantidad de gente vuelva a utilizar o empiece a utilizar el Sistema de Transporte Público, entonces cómo pensamos esa estrategia y sí claramente cualquier Sistema de Transporte Público en cualquier lugar del mundo está subsidiado, porque el transporte público es un derecho esencial que tienen las vecinas y los vecinos para poder circular y para poder garantizar la vida en la ciudad, entonces a la discusión técnica hay que darle una discusión política y hay que poner parámetros por los cuales vamos a establecer los valores razonables para un sistema, ahora si el valor razonable va a estar atado a una estructura objetiva de costos estamos en serios problemas, por eso nosotros planteamos la necesidad de poner valores razonables atados a la realidad en la que vivimos y a la realidad que atraviesan todas las personas, todos los vecinos y vecinas de nuestra ciudad que en muchos casos, cómo decía recién mi compañera, no tienen la heladera llena, entonces fijémonos dónde va a estar la prioridad y ahí es donde nosotros planteamos que es necesario, es condición que el boleto de transporte público tenga una referencia en el valor promedio del salario sino va a ser inaccesible para muchas personas como lo es hoy, hoy una persona para ir y volver al centro, a su lugar de trabajo, tiene que gastar por lo menos \$ 160, a ustedes les parece que ese monto hoy tiene correlación con el nivel de ingresos promedio que tenemos en la ciudad de Neuquén, hay un desfasaje y ese desfasaje necesariamente lo tiene que cubrir el Estado, ¿hay problemas con los subsidios?, hay problemas con los subsidios pero ahora cuando se da el debate, cuando queremos generar el debate alrededor de la distribución de la riqueza y de que los que más tienen paguen más, también hay problema, ahí también surgen los problemas, entonces la verdad que sincerémonos en términos políticos porque tenemos problemas con los

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

subsidios pero también tenemos problemas con la redistribución de la riqueza y cualquiera sabe mucho más que yo seguramente en este sentido y sabe que la frazada siempre es corta, la frazada siempre es corta porque los recursos son escasos, ahora qué vamos a priorizar cuando tenemos que definir recursos, bien, ¿hay que trabajar en la redistribución de la riqueza?, seguro, ¿hay que trabajar en que desde este Concejo Deliberante se definan los incrementos en el boleto de colectivos?, seguro, ahora sepan que el sistema tiene que funcionar, el sistema funciona si está subsidiado, de dónde va a salir el recurso, como planteó mi compañero, empecemos a dar las discusiones en donde las tenemos que dar, con el gobierno nacional en el Congreso de la Nación, con todas las fuerzas políticas pero también con el gobierno provincial que tiene que ser responsable, solidario del funcionamiento del Sistema de Transporte Público en la ciudad de Neuquén, por qué, por lo que decía anteriormente en mi otra alocución, porque esta ciudad es la ciudad capital, la ciudad cabecera, una región metropolitana que garantiza el desarrollo económico de un montón de actividades que son de las localidades aledañas y de la provincia en su conjunto, así que no vamos a acompañar esta ordenanza y pedimos que sinceremos los debates con respecto a qué es lo que se tiene que subsidiar y cómo se da la redistribución de la riqueza y de los excedentes en nuestra provincia. Gracias. CONCEJALA PRESIDENTA: Gracias concejala. Concejal Sguazzini tiene la palabra. CONCEJAL SGUAZZINI: Gracias señora Presidenta. Yo creo que todos los espacios nos hemos manifestado respecto de este tema, manteniendo incluso el posicionamiento que ya habían expresado al momento de la firma del despacho en la Comisión de Servicios Públicos, claramente este es un punto que tiene como dos componentes y aceptamos el debate en ese debate las dos componentes, uno es la componente técnico que es el análisis de cómo se tiene que calcular y por eso una metodología que tiene que representar justamente el análisis de todas las variables que hacen a la tarifa técnica, agradecerles a todos, estamos cerrando la Sesión, seguramente después de mi intervención votaremos, el trabajo hecho en la Comisión y a lo largo de todo este tiempo de todos los espacios políticos, más allá de su posicionamiento, su participaciones en más o en menos pero desde el lugar que nos toca, desde presidir el bloque, la Comisión de Servicios Públicos, realmente creo que nos hemos dado un trabajo en una instancia en que en la República Argentina parece que es difícil construir consensos, cuando uno mira otros escenarios de representaciones políticas, no ve el nivel de construcción de espacio de interacción que pudimos darnos en este Concejo y me parece que de eso nos tenemos que sentir orgullosos y orgullosas quienes formamos parte de él, seguramente tenemos diferencias y en esta votación seguramente va a quedar un poco más reflejado, técnicamente y me parece que es un elemento pensando en el futuro y simplemente para un pequeño análisis que tiene que ver de cómo es el Sistema de Transporte en Neuquén, aún antes de la pandemia y esto es un indicador técnico, nosotros teníamos menos de 89 mil viajes, cuando uno analiza una variable muy técnica que es el IPK, que es el índice pasajero-kilometro, aún en el sistema anterior las líneas, la sumatoria de todas las líneas del sistema anterior, tenía un IPK que estaba en 2,3-2,4 en su mejor momento, si uno miraba la cantidad de

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

pasajeros que tuvo en el 2018 el sistema fue un poco, de casi orillando los veintidós millones de pasajes, el mes que más tuvo era dos millones doscientos mil, hoy estamos muy lejos de eso y de hecho las perspectivas para este año son de casi diecisiete millones y la diferencia, esto para el debate con alguno de los concejales y las concejales que lo opinaron, tiene que ver mucho con la pandemia, tiene que ver con los cambios de movilidad, tal vez y seguramente tiene que ver con la economía porque acceder a este pasaje es caro y nosotros reconocemos que es caro pero también decimos que nosotros estamos haciendo un esfuerzo como municipio que otros municipios no pueden hacer, por eso cuando uno compara con municipios que hasta hace dos años atrás cuando uno decía, cuánto sale el costo del pasaje en Neuquén y en Bariloche era parecido y que orillaba esto que decía alguno de los concejales preopinantes casi el litro de combustible, Bariloche está en \$ 120, nosotros estamos en \$ 81,7 porque estamos haciendo el esfuerzo municipal de poder acompañar y también decir que solo el 40% de los pasajeros paga esa tarifa, el otro 60% tiene algún grado de subsidio, además del que habíamos planteado la tarifa técnica incluido, una decisión que tomó este Ejecutivo y que se fue respaldado en este Concejo Deliberante, que como ustedes saben bien, las y los estudiantes de todo el sistema, primario, secundario, terciario, universitario no pagan, nos encantaría que paguen menos y por eso también es la expuesta porque si tenemos este índice de pasajeros tan bajo que hoy está orillando un poco menos de 2 pero logramos que el sistema mejore como lo hemos propuesto en la ordenanza que acabamos de votar y que dentro de un año las y los vecinos de la ciudad de Neuquén confíen en el sistema, se suban al colectivo como es que decimos probablemente ese IPK de 2 pueda llegar al valor, y este era un modelo teórico, que hay que entenderlo así, modelo teórico que hizo la universidad, un IPK de 3, que por eso decía que ojalá llegara a esos ciento cincuenta mil pasajeros, eso es lo que deseamos todos, cuando tengamos un IPK de 3, probablemente, esta tarifa pueda bajar, el otro debate, comparto lo que decían las concejales preopinantes, es un debate que nos tenemos que dar en Nación, hay que rediscutir el sistema de subsidios nacionales y ojalá quienes tienen la mayor representación en el Congreso lo den, nosotros tenemos muy poca representación como espacio político, ¡eh!, este bloque político cuando va al Congreso tiene muy baja participación, hay espacios nacionales que deben dar respuestas por esto, no somos nosotros, los vamos a acompañar, lo tienen que hacer en la Cámara de Diputados y en la Cámara de Senadores, ojalá estén a la altura de eso, como también reclamamos cuando con el concejal Monzani empezamos a discutir aquí el tema de la tarifa eléctrica, dijimos hay una gran deuda con la comunidad del Comahue, que es la tarifa Comahue y celebramos que otros espacios políticos se hayan despertado y nos estén acompañando pero todavía no lo votaron, ¡eh!, le falta mucho, en política energética han hecho un desastre, ojalá mejore, simplemente agradecerles a todas y a todos por el trabajo, me parece que refleja lo mucho que hemos hecho y apostamos al futuro, apostamos a un futuro mejor, con un mejor servicio de transporte público de pasajeros y esto ha sido a partir del consenso de quienes aportaron su granito en todo el debate. Muchísimas

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

gracias señora Presidenta. CONCEJALA PRESIDENTA: Gracias concejal, si les parece hacemos lectura a través de Prosecretaría de las modificaciones. PROSECRETARIO LEGISLATIVO: Bien, se propusieron dos modificaciones respecto del Artículo 5º que quedará de la siguiente manera: ARTÍCULO 5º): El Órgano Ejecutivo Municipal deberá informar al Concejo Deliberante, de manera semestral, la aplicación de subsidios de origen nacional, provincial y municipal al Servicio Público de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de la ciudad de Neuquén, como así también la determinación de la tarifa técnica.- La segunda modificación es sobre el Artículo 6º el cual quedaría de la siguiente manera: ARTÍCULO 6º): AUTORIZÁSE al Órgano Ejecutivo Municipal, al momento de la aprobación de la valorización de la Estructura de Costos, a eximir del o los tributos municipales que forman parte de dicha Estructura, para el ejercicio fiscal en que se aplique la misma, conforme el Anexo I de la presente ordenanza, a las empresas concesionarias y/o permisionarias del Servicio Público de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de la ciudad de Neuquén, desde el inicio de la contratación.- CONCEJALA PRESIDENTA: Pongo a consideración las modificaciones del Artículo 5º y del Artículo 6º. ¿Quiénes estén por la afirmativa? CONCEJALES: Aprobado. CONCEJALA PRESIDENTA: 9 votos, aprobado por mayoría. Y ahora pongo a consideración el Proyecto de Ordenanza para su aprobación en particular y en general. ¿Quiénes estén por la afirmativa? CONCEJALES: Aprobado. CONCEJALA PRESIDENTA: 9 votos, aprobado por mayoría. No habiendo más puntos en el Orden del Día, siendo la hora 15:18 minutos damos por finalizada esta tercera Sesión Especial. (Aplausos) Muchas gracias y que tengan una hermosa jornada.-----

**ES COPIA FIEL  
DE SU  
ORIGINAL**

*Víctor Ernesto Cofré*  
PROSECRETARIO LEGISLATIVO  
Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén