



MUNICIPALIDAD DE BAHIA BLANCA  
**DIARIO DE SESIONES**  
CONCEJO DELIBERANTE

7a. REUNION – 1a. SESION ESPECIAL– 7 DE MAYO DE 2026

Presidencia de las señoras concejales Gisela Melisa Caputo y Lucía Martínez Zara

Secretario: señor Gonzalo Javier Vélez

Prosecretario: señor Miguel Angel Lorenzo

**CONCEJALES PRESENTES**

ALVAREZ PORTE, Emiliano Marcelo  
ARCANGEL, Roberto  
BORELLI, Adriana Cecilia  
CAGIAO, Luciano Hernán  
CAPUTO, Gisela Melisa  
CARUCCI, Claudio Alberto  
COMPAGNONI, Fernando  
DIAZ, Alvaro  
FERRANDEZ, Felipe Horacio  
GRIPPO, Franca  
LAFITTE TORMAN, Jazmín  
LARI, Gustavo Ariel  
LINZUAIN, Vanina Gabriela  
MARTINEZ ZARA, Lucía Verónica  
REYES PONTET, Mauro David  
RODRIGUEZ MARQUEZ, María Belén  
SALABERRY, Martín Marcelo  
TOMASSINI, Micaela  
UNGARO, Fabiana Andrea  
VALENZUELA, Araceli  
VELAUSTEGUI, Lucía

**CONCEJALES AUSENTES**

ALONSO, Carlos Walter  
GONARD, María Teresa  
STREITENBERGER, Marcos

**SUMARIO**

- 1 - Ausencias e Incorporaciones.(P.1)  
2 - Decreto de Convocatoria.(P.1)

3 - Orden del Día.

- I - Proyecto de ordenanza, actualización del valor del boleto de transporte público de pasajeros de la ciudad, Exp. 1.226-HCD-2016.(P.2)  
II - Proyecto de ordenanza, sistema de información y seguimiento del transporte público de pasajeros, Exp. 420-HCD-2026.(P.16)  
-Apéndice.(P.22)

-En la ciudad de Bahía Blanca, a los siete días del mes de mayo de 2026, a la hora 13:33.

**1**

**AUSENCIAS E INCORPORACIONES**

SRA. PRESIDENTE (Caputo).- Buenas tardes señores concejales, damos comienzo a la sesión especial y procedemos por Secretaría a tomar asistencia.

-Se toma asistencia.

SRA. PRESIDENTE (Caputo).- Se encuentran ausentes con aviso los concejales Alonso, Gonard y Streitenberger.

**2**

**DECRETO DE CONVOCATORIA**

SRA. PRESIDENTA (Caputo).- Por Secretaría se da lectura al decreto de

convocatoria N° 46/2026.

SR. SECRETARIO (Vélez).- Dice así:

“**DECRETO N° 46:** Convocatoria a sesión especial

Visto las notas presentadas por presidentes de bloques de este Honorable Cuerpo, solicitando el tratamiento de los Expedientes 1.226-HCD-2016 (335-11066-2016), por el que se tramita la actualización del valor del boleto de transporte público de pasajeros de la ciudad; y 420-HCD-2026, referido al sistema de información y seguimiento del transporte público de pasajeros, la Presidente del Honorable Concejo Deliberante, en uso de sus facultades,

**DECRETA**

**Artículo 1°** - Convócase a sesión especial para el día 7 de mayo de 2026, a las 12:30 horas en el recinto de este Honorable Concejo Deliberante, a fin de tratar como puntos del Orden del Día los siguientes expedientes:

- Exp. 1.226-HCD-2016 (335-11066-2016): Actualización del valor del boleto de transporte público de pasajeros de la ciudad.
- Exp. 420-HCD-2026: Sistema de información y seguimiento del transporte público de pasajeros.

**Artículo 2°** - Comuníquese al Departamento Ejecutivo e insértese en el Registro de Decretos de la Presidencia.

Bahía Blanca, 6 de mayo de 2026

Gonzalo Vélez  
Secretario

Gisela Caputo  
Presidente”

SRA. PRESIDENTA (Caputo).- Tiene la palabra el concejal Alvaro Díaz.

SR. DIAZ.- Señora presidenta, para solicitar un cuarto intermedio para que se constituya el Cuerpo en comisión para despachar los expedientes consignados en el decreto de presidencia.

SRA. PRESIDENTA (Caputo).- Se pone en consideración.

-Aprobado.

-Es la hora 13:36.

-A la hora 13:48.

**3**

**ORDEN DEL DIA**

SRA. PRESIDENTA (Caputo).- Se levanta el cuarto intermedio, continuamos con la sesión.

**I**

**ACTUALIZACION DEL VALOR DEL BOLETO DE**

**TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS  
DE LA CIUDAD**

SRA. PRESIDENTA (Caputo).- Se pone en consideración el despacho del expediente.

-Aprobado por mayoría.

SRA. PRESIDENTA (Caputo).- Tiene la palabra la concejal Ungaro.

SRA. UNGARO.- Señora presidente, desde nuestro bloque quiero adelantar que no vamos a acompañar este nuevo incremento en la tarifa del transporte público de pasajeros y lo hacemos en primer lugar porque consideramos que no están dadas las condiciones mínimas de información, de planificación y de transparencia para seguir trasladándole el costo del pasaje de colectivo al usuario.

Un sistema que desde hace años viene demostrando problemas estructurales y no existe una solución de fondo. Ayer mismo veíamos varios colectivos que se llovían, que estaban inundados; varios colectivos que se quedan sin frenos dejando a los pasajeros sin el transporte; algunos vehículos que se han incendiado, no lo estoy inventando, lo vemos en los medios durante todos los días.

Hace ya varios años que desde este Honorable Cuerpo venimos solicitando información vinculada no solamente al funcionamiento integral de todo el sistema, sino también a la cantidad real de pasajeros transportados, a los índices de cumplimiento de frecuencias, a los costos, a los costos operativos desagregados, a los recorridos, a los niveles de subsidios.

Sin embargo gran parte de estos requerimientos no han sido cumplidos de manera acabada y esto dificulta seriamente la posibilidad de que nosotros, los concejales, podamos hacer una evaluación responsable y objetiva de este aumento solicitado.

Además resulta imposible desconocer lo que ocurrió tras el último aumento que fue hace poco, en diciembre del 2025, según los datos que nos dieron las empresas, los datos que fuimos analizando, tuvimos dos reuniones con las empresas y lo que pude investigar, hubo una merma en la cantidad de usuarios que tiene el sistema, diez por ciento en algunos barrios, veinte por ciento en algunos otros sectores.

Es decir que el aumento no sólo impactó en el bolsillo de los vecinos, sino también en la cantidad de usuarios, terminó expulsando a usuarios del transporte público.

Ahí radica una de las principales preocupaciones: creemos desde nuestro espacio que una nueva suba del boleto no va a hacer que suban más pasajeros al colectivo, todo lo contrario, va a profundizar aún más esa caída de pasajeros transportados en el transporte público de pasajeros y esto crea un círculo vicioso, es decir, cada vez menos vecinos sostienen un

sistema que es ineficiente y más caro, por supuesto.

Esto no lo digo yo sola, sino que uno de los voceros de la Empresa Fournier dijo que esto solamente era un parche. Yo coincido plenamente con lo que él dijo, esto no resuelve el problema de fondo que es sostener este sistema de transporte público de pasajeros.

Desde hace varios años, incluso algunos concejales que me precedieron, venimos pidiendo no estos parches, sino reformas estructurales: cambio de recorridos, mejoras en estos recorridos, conectividad entre varios barrios que hoy no lo tienen, trasbordos y demás, y esto no ha ocurrido en todo este tiempo.

Además estamos frente a un contexto de total incertidumbre porque el actual pliego de transporte se encuentra vencido, prorrogado hasta el 30 de junio de este año, todavía aquí en el Concejo no lo tenemos como para ir estudiándolo, como para ver cómo va a ser este nuevo pliego, cuáles van a ser, por ejemplo, las exigencias para las empresas, cuáles van a ser los nuevos recorridos, qué modelo de transporte vamos a tener, cuál es la sustentabilidad que este modelo de transporte va a tener.

Todavía eso en el Concejo no lo tenemos, por eso creemos que seguir aprobando aumento de pasajes sin discutir previamente qué transporte queremos para nuestra ciudad, no resuelve el problema de fondo y solamente lo que hacemos es seguir administrando la coyuntura.

Finalmente entendemos también que el Departamento Ejecutivo, las empresas, si consideran que este aumento es indispensable tienen las herramientas administrativas para avanzar y asumir políticamente esta decisión por vía del decreto.

Nosotros en cambio no vamos a acompañar una medida que vuelve a llevar el peso hacia los vecinos, hacia el usuario de colectivo, sin darle ninguna garantía de que esto va a mejorar, sin una planificación integral y sin una respuesta concreta sobre el futuro del transporte público de la ciudad.

Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Caputo).- Tiene la palabra el concejal Mauro Reyes.

SR. REYES.- Primero una consulta a la Presidencia o Secretaría: ¿se puede leer quiénes son los firmantes del despacho del expediente? ¿Se puede pasar lectura o podemos pasar a un cuarto intermedio para chequear eso?

SRA. PRESIDENTA (Caputo).- Si quiere, señor concejal, puede poner a consideración un cuarto intermedio y se vota; leerlo no, si quiere cuando termine la sesión lo puede leer.

SR. REYES.- Pongo en consideración un cuarto intermedio.

SRA. PRESIDENTA (Caputo).- Se pone en consideración un cuarto intermedio.

-Aprobado.

-Es la hora 13:56.

-A la hora 13:57.

SRA. PRESIDENTA (Caputo).- Se levanta el cuarto intermedio. Continúa con el uso de la palabra el concejal Reyes.

SR. REYES.- Gracias por permitir el cuarto intermedio para chequear, me parecía una información relevante, cuando escuchaba a la concejal preopinante para chequear su voto que había sido negativo en cuanto al tratamiento del despacho, pero su firma está en el despacho, entonces me parece un tanto contradictorio, estamos de acuerdo con el despacho y cinco minutos después estamos en desacuerdo con el proyecto. No importa, son cosas que pasan.

Otra cosa que le quería pedir, si se puede, que quede sentado por Secretaría también, que obviamente está en el Diario de Sesiones, cómo se dio la votación del expediente, el despacho, las firmas y la aprobación en la misma sesión, de la misma manera que la justificación de por qué estamos ante una sesión especial.

Me parece que es un tema sobremanera importante como para tratar a las apuradas, igualmente nos tienen acostumbrados en este Concejo a que con este tema especialmente lo tratan a las apuradas, que entre el expediente de aumento de boleto de colectivo el lunes para sacarlo un jueves. Sabemos que cada dos o tres meses pasa lo mismo, los vemos a algunos concejales del oficialismo teniendo que correr y generar reuniones en los diferentes bloques legislativos para gestionar este aumento, para gestionar los votos que aprueben el aumento.

Siempre el aumento, nunca el tratamiento del sistema, nunca revisar las líneas, nunca ver por qué veintipico por ciento de los pasajes son gratuitos, que ahora, después de un año que venimos diciendo que los pasajes gratuitos y las empresas vienen diciendo que los pasajes gratuitos son un problema, encontramos por fin una medida, está bueno que se haya corregido, que es limitar la cantidad de pasajes gratuitos a través del sistema SUBE entiendo. Creo que es positivo, un poco tarde pero positivo.

Voy a hablar primero de algunas cuestiones técnicas que se han mencionado en estos días, especialmente en charlas en este Concejo y en exposiciones en los medios, en redes sociales.

Primero se habló mucho del tema costos, que era la principal justificación del aumento de la tarifa nuevamente, y del tema de los subsidios, siempre para el lado de los subsidios nacionales. Siempre se habló de eso no sólo en este lugar, sino también en los medios y redes, como decía recién.

Entonces lo que hago siempre con el estudio de costos es revisarlo obviamente en detalle, es algo que me gusta; revisando este nuevo estudio de costos, los combustibles son el segundo costo más importante, dado el aumento en su valor pasa a ser del 21% en el costo total del boleto, sigue siendo el costo más importante el salario de los choferes con el 51%, y muy lejos viene tercero Reparaciones, que es un ítem del estudio de costos, con el 8%.

Entonces vamos a ver cómo aumentaron esas variables en el último tiempo. Bueno, los salarios de los choferes de colectivos desde diciembre 2023 aumentaron, tomando cualquiera de las categorías más importantes en un promedio, casi tres veces, se multiplicaron por tres.

Los combustibles, obviamente tomamos el gasoil que es el combustible que utilizan los colectivos, aumentaron tres veces y media; o sea, los dos costos más importantes aumentaron como máximo tres veces y media.

Se habló mucho del aumento de la nafta del 60%. Sí, el aumento de la nafta del 60% fue en el último año, en el último año hasta el tercer ajuste que hacemos de la tarifa. O sea, echarle la culpa al aumento de la nafta, a la guerra y demás, que siempre parece que es culpa del Presidente de la Nación, tampoco es una cuestión que justifica mucho el aumento, más teniendo en cuenta que el aumento de la tarifa, tomando diciembre 2023 hasta ahora, es muy superior a lo que aumentaron estos dos costos que son casi tres cuartos del costo total del boleto, del cálculo que hacen las empresas en conjunto con el Ejecutivo.

Entonces como primera conclusión, los costos no son explicación. Tomamos diciembre 2023 al día de hoy la tarifa aumentó mucho más que los costos, mucho más que los costos.

Segundo tema que decía recién y que se habló mucho es el tema subsidios, siempre los subsidios de Nación, el Fondo Compensador y demás. Recordamos 2024, cuando se anunció que se quitaba el Fondo Compensador, podemos debatir esa idea si es correcta o no de parte del Gobierno Nacional, hubo aquí en este Concejo con otra conformación, una sesión para votar la emergencia en el transporte público porque se entendía que este cambio en la estructura de costos de las empresas, al no tener este subsidio ameritaba una emergencia.

Nosotros no acompañamos pero salió aprobada y creo que a los dos o tres días se firmó el decreto a través de esta emergencia, del aumento de casi el 80% de la tarifa plana porque no estaba el subsidio del Fondo Compensador. Es decir: recargamos sobre la tarifa plana esa quita de subsidio.

Ahora bien, con material que nos acercan las empresas que muy gentilmente se han acercado al Concejo y que siempre están a disposición,

comparamos también marzo 2023 con marzo 2026 y lo que ellos hacen es muy interesante, hacen un estudio de todos los costos, de todos los subsidios que reciben tanto de Provincia como de Nación, como obviamente del Municipio, sabemos que hay una parte de subsidios municipales en el estudio de costos y una parte que obviamente paga el pasajero.

Bueno, el cambio 2023-2026 es bastante interesante porque muestra que en 2023 casi un 40% del boleto era abonado por el pasajero, Provincia subsidiaba cerca del 27%, Nación cerca del 20% y el Municipio cerca del 12% en ese momento; marzo 2023, ocho meses antes del final del gobierno anterior.

Es verdad que cayeron los subsidios nacionales y esto lo muestran los números que nos dan las empresas, cayó del 20,5% que decía recién al 12,5%, es decir, unos 8 puntos; aumentó el subsidio del Municipio y también disminuyó de 27 a 18 el subsidio de Provincia, lo cual es una decisión de la Gobernación que podemos discutir, podemos decir si está mal o está bien, bajó en la misma cuantía que los nacionales.

Simplemente digo esto y ojalá, creo que no son muy vistas las sesiones pero ojalá nos estén escuchando, porque no se dice en muchos lugares cómo cayó también el subsidio provincial que cayó en la misma cuantía y hace que se pierda participación de los subsidios dentro del estudio de costos y que el Municipio, que es plata de los bahienses, tenga que poner más y que los bahienses también tengan que poner más en el costo del boleto.

Entonces no podemos hablar de los costos como razón del aumento y tampoco podemos hablar de la quita de subsidios como razón del aumento. Eso nos lleva a pensar que el único problema que estamos teniendo y que venimos viendo y muchos de los bloques que hoy tal vez aprueban o desaprueban el proyecto, no sé, dijeron y advierten hace tiempo, que es el sistema: los recorridos, la parada, los horarios pico, la limpieza y demás.

Esto lo advertimos hace más de un año y nuevamente vuelve a pasar lo mismo con el aumento. Es siempre una cuestión de emergencia, siempre una cuestión de un día para el otro, siempre charlamos de cuánto más tiene que aumentar la tarifa plana.

Hace un año votamos una prórroga de un año también para que se vuelvan a concesionar las líneas, faltan cuarenta y pico de días y todavía no tenemos los proyectos de concesión, de cómo van a ser las líneas, de las frecuencias para las empresas, para que lo vayan viendo.

Es como que siempre el mismo sistema. Hace dos años que estamos acá, dos años y pico yo y me parece que el mecanismo es siempre el mismo; antes venía junto con taxi, ahora es sólo colectivo, es el lunes entramos el expediente y

vemos si el jueves lo podemos sacar y demás y el tema de fondo no lo tratamos nunca.

Después exigimos a la oposición especialmente responsabilidad en el tratamiento porque si no se cae el sistema, porque los bahienses tienen que viajar y demás, y con la excusa de la responsabilidad quince días antes estamos esgrimiendo estos argumentos falaces de parte de representantes del Ejecutivo, porque decir que tiran el nuevo estudio de costos porque aumentó el gasoil un 60% es mentira. Aumentó en el último año y éste es el tercer aumento que va a haber de la tarifa plana en el último año.

Decir que aumenta porque se quitaron los subsidios de Nación es mentira, porque también bajaron los de Provincia y porque cuando bajó el Fondo Compensador se dio la emergencia y se dio un aumento del 80% de la tarifa hace casi dos años.

Entonces pedimos responsabilidad para el tratamiento, celeridad para el tratamiento, hablamos de la importancia de sostener el sistema y como contrapartida no hay una propuesta de cambio, no hay una propuesta de apurar la concesión de las líneas teniendo en cuenta los nuevos recorridos, no hay una participación de los vecinos en qué líneas se van a utilizar, dónde se necesita que pasen más colectivos, dónde se necesitan menos. No hay ninguna corrección en ese sentido y siempre es la prórroga, venir en la semana, tirar el expediente y tratar de la forma que sea de llevarse el aumento.

Entonces me parece que no hay una voluntad de corregir el problema, de solucionar la cuestión estructural y si pareciera de patearlo para adelante. Lastimosamente logran conseguirlo muchas veces, otras veces no y tarda un poco más, pero me parece que es un punto de inflexión, justo antes de la nueva concesión de las líneas poner un alto en esta cuestión y empezar a debatir, como decía recién, todas las cuestiones que le interesan al vecino: que el colectivo pase, pase cerca de la casa, tenga un valor razonable que también le cierre a las empresas, porque también necesitamos que sea un negocio atractivo para las empresas y empezar a debatir esa cuestión.

Dos años y medio... prórrogas, estudios de costo que entran a último momento, reuniones que se convocan de un día para el otro. Es como que el sistema es siempre el mismo y ahora encima le sumamos lo que decía al principio del discurso, que es la cuestión de sacarlo en una sola sesión el ingreso, el despacho y la aprobación del expediente.

Es como mucho, me parece que este Concejo podría levantar la vara en cuanto al debate de colectivos. Hace un año que advertimos muchos de estos problemas y el modus operandi del oficialismo sigue siendo el mismo en cuanto a

este expediente tan importante para los bahienses.

Repito y como conclusión, me parece que podemos dar un poquito más en el debate y si vamos a exigir responsabilidad, ser responsables en cómo encaramos el debate, porque decir que vamos a aumentar la tarifa siempre es culpa de alguien que no somos nosotros, es medio hacer corto el debate. Después pedir responsabilidad para sostener el sistema cuando arrancamos el debate de la tarifa diciendo que aumenta por los costos que pone Milei, por la quita de subsidios de Milei, cuando con argumentos claros recién acabo de decir que no es una cuestión de costos y que no es una cuestión de subsidios, me parece que tampoco es encarar el debate con responsabilidad.

Con responsabilidad es venir con una propuesta que tenga una cuestión integral del transporte y no siempre venir con la misma operación de que los últimos dos días manotear algunos votos, reuniones de un día para el otro y conseguirlo de esta manera.

Gracias, señora presidente.

SRA. PRESIDENTA (Caputo).- Tiene la palabra la concejal Ungaro para una aclaración.

SRA. UNGARO.- Una aclaración al concejal Reyes, ya que hizo alusión a mí.

Decirle que no hay incoherencias, yo soy una persona democrática y responsable del cargo que ocupo, le doy tratamiento porque así lo considero, que se debe tratar, y después fijo mi posición. Sentada aquí en mi banca doy quórum para que el expediente se trate y luego fijo mi posición.

Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Caputo).- Gracias, señora concejal.

Tiene la palabra el concejal Martín Salaberry.

SR. SALABERRY.- Señora presidenta, la realidad es que han pasado cinco meses desde el último aumento del boleto de colectivo y estamos en la misma situación, un nuevo parche, un aumento de tarifa que rechazamos abiertamente en función de que nadie piensa en el usuario. Cuando digo que nadie piensa en el usuario del servicio de colectivos me refiero a cómo se viaja en la ciudad, a la inversión que se les debe exigir a las empresas de transporte y a la calidad del servicio.

El sistema de transporte es un triángulo en donde tiene la tarifa por un lado, la inversión por el otro y la calidad del servicio como factor esencial.

Acá de lo único que se trata en los últimos meses es del aumento de la tarifa, nada más que de eso. No se habla de cómo viaja la gente. Lo decíamos en diciembre, en verano muertos de calor, en colectivos absolutamente destruidos.

Sólo viaja aquella persona que no tiene otra oportunidad, otro medio de transporte.

Colectivos destruidos, falta de inversión por parte de las empresas, falta de planificación. Y yo quiero detenerme en cómo viaja la gente, porque mire, presidenta, hoy a la mañana me mandaban esto, ¿lo llega a ver?

SRA. PRESIDENTA (Caputo).- De lejos no veo, pero si quiere léamelo.

SR. SALABERRY.- Bueno, esto no se sabe si es un colectivo o una lancha, porque está adentro todo corriendo el agua. Así viaja la gente en Bahía Blanca, así viajan los vecinos en Bahía Blanca y nadie defiende al vecino.

El Gobierno Municipal tampoco ha enviado un nuevo sistema de transporte. ¡Así viaja la gente! Mire el agua adentro del colectivo, ¡una lancha es esto!

Así viaja la gente en Bahía Blanca porque no hay inversión porque el Gobierno Municipal no planificó un sistema de transporte, porque la única excusa que tiene el Gobierno Municipal sistemáticamente es la de la inundación, la de las tragedias, pero no se han dedicado a gobernar para mejorar esta ciudad.

Me detengo en esto: ¿cuál es la política de transporte de este gobierno? Es la política del parche, es la política de meterle sistemáticamente la mano en el bolsillo al vecino sin mejorar la calidad del servicio.

No existe la inversión, no existe la exigencia de la inversión, algo sobre lo cual nosotros hablamos sistemáticamente. Un sistema tiene que tener tarifa, pero el sistema tiene que tener inversión por parte del empresario para que la calidad del servicio que le llega al vecino sea la mejor y eso no ocurre hoy en Bahía Blanca.

Pero me detengo en esto, señora presidenta, porque los estudios de costos que se mandan acá al Concejo, prevén la depreciación monetaria y prevén el valor del capital invertido como precio que se contempla dentro de lo que es la tarifa.

Me voy a tomar el trabajo de leer lo que fue el estudio de costos enviado en diciembre del año pasado, presidenta, fijese los argumentos que daba el Gobierno Municipal. Se decía en ese momento: "Tiene gran incidencia la variación del tipo de cambio...", cinco meses atrás, fijense de lo que estábamos hablando, gran incidencia la variación del tipo de cambio; "...atento la valuación en dólares que tienen las unidades, los colectivos y que eso tiene correlación con el mantenimiento".

"El tipo de cambio se incrementó un 27% desde mayo del 2025 hasta octubre". Y a renglón seguido, ¡a renglón seguido!, se manifestaba la intención del Municipio bien expresa cuando se le dio la tarifa de \$ 1.545: "Es intención del Municipio -leo textual- reconocer la totalidad de

los costos de la explotación del transporte público por colectivos a las empresas, de tal manera -y subrayo- que se cubran no solamente los costos operativos, sino también dotar de recursos para renovar la flota".

Esto se votó, señora presidenta, en diciembre del año pasado. Se hablaba de renovar la flota, se le pidió más tarifa a la gente, al usuario, con colectivos destruidos, destartalados, detonados y sin embargo la flota no se renovó.

Como le he mostrado, así viaja la gente hoy en Bahía Blanca. No se renovaron los colectivos a pesar de que en el estudio de costos por kilómetro, que también está contemplado en esta tarifa, la depreciación del material rodante se establecía en un 119% de aumento y el costo de capital invertido en un 29.

Es decir, en aquel momento el Gobierno Municipal estaba diciéndole al vecino en el estudio de costos pedimos un esfuerzo, le damos más tarifa porque las empresas van a invertir en mejores unidades. Diciembre del año pasado.

Eso no ocurrió, señora presidenta, la gente sigue viajando como viaja, mal, en colectivos destruidos, sin aire acondicionado, que se llueven por todos lados. Ese es el servicio que hoy tiene la ciudad. La única idea que tiene el gobierno de Susbienes es aumentar la tarifa. No hay una idea integral de inversión por parte de las empresas, de tarifa justa y de calidad del servicio para el vecino. De eso nada se habla, nadie habla de eso y así sucesivamente van pasando los meses en la ciudad.

Esto es muy importante, señora presidenta, porque dentro del costo de la tarifa está el costo del capital invertido y está la depreciación y está la obligación por parte de las empresas de ir renovando flota. Pero claro, el tiempo pasa y no se mandan los nuevos pliegos.

Además de eso, además de eso, además de eso el sistema tenía un problema que yo espero que se resuelva que son las irregularidades que se daban por el uso de las tarjetas que se otorgan a beneficiarios con discapacidad, pero que evidentemente se utilizaban no por los beneficiarios, sino por otras personas.

Eso hay que corregirlo y eso creo que va en el buen sentido poder corregir este tema, porque ahí, por esa ineficiencia se estaba perdiendo a valores establecidos por el Ejecutivo, dos colectivos por mes. Un 22% de los pasajeros viajaban gratuitamente.

Supongamos que volvamos a lo histórico, un 10%, ahí tenemos el valor de un colectivo nuevo por mes que se estaba perdiendo el sistema producto de la falta de control de parte del Gobierno Municipal, porque no es el vecino el que tiene que controlar, el poder de policía lo tiene el Gobierno Municipal a través de sus inspectores.

En resumen, señora presidenta: una vez más se le mete la mano en el bolsillo al vecino sin que exista una correlación de contraprestación en una mejora en la calidad del sistema. Una vez más un aumento al vecino que viaja como viaja, en pésimas condiciones.

Yo recuerdo, señora presidenta, hace unos días atrás cuando vino el presidente de una de las empresas le preguntamos cómo se hacía para mejorar el sistema de transporte, porque las empresas solamente piden tarifa pero no invierten, y así se manifestó algo de lo que todos venimos hablando: si el servicio es de pésima calidad y la tarifa es cara, el ciudadano migra, muta, se va del sistema de transporte público y eso fue reconocido por el propio titular de la empresa.

Hoy hay mucha gente que viaja en uber, hay mucha gente que utiliza el uber auto o el uber moto. ¿Por qué, señora presidenta? Porque la verdad qué diferencia hay entre viajar en este colectivo todo inundado o viajar en un auto de uber dignamente a una tarifa bastante parecida, según las cuadras que se deban hacer.

La gente no es tonta. Si el sistema de transporte público no se adapta va camino a la extinción y adaptarse implica no solo tarifa, sino en paralelo, en paralelo, unidades dignas para los vecinos, colectivos dignos para el vecino, que cumpla frecuencias, donde se exijan además inversiones.

Nada de esto se trata en este proyecto. Es un parche más de los tantos que se vienen haciendo por un gobierno que no tiene rumbo, que está como la ciudad, a la deriva, sin destino.

El transporte público es un reflejo de lo que le ocurre hoy a la ciudad.

Muchas gracias, señora presidenta.

SRA. PRESIDENTA (Caputo).- Tiene la palabra el concejal Claudio Carucci.

SR. CARUCCI.- Señora presidenta, primero una pequeña digresión, exhorto a los compañeros y compañeras de este Cuerpo que más allá de las diferencias de miradas, ideológicas, me parece que tiene que primar el respeto por el otro, por la otra, tanto las autoridades de este Cuerpo, como los otros concejales y concejalas. Me parece que es fundamental para el desarrollo normal no solamente de las sesiones, sino del trabajo cotidiano. Me parece que los vecinos y las vecinas están pidiendo eso de nosotros.

Segundo, voy a tratar de dar un panorama general, seguramente voy a abordar algunos de los temas que comentaron los concejales preopinantes. En algunos puntos yo quizás pecho de optimista, pero veo puntos de encuentro, más allá de posturas diversas a la hora de votar, me parece que no estamos tan alejados de la mirada de algunos de los concejales que hablaron previamente.

Quiero empezar reconociendo algo que todos sabemos. Estamos tratando una medida difícil, incómoda, de esas que nadie quiere tomar, porque detrás de cada decisión vinculada al transporte público hay una preocupación real, cotidiana, concreta, más todavía en la situación económica que atraviesan miles de familias bahienses.

Sabemos que el colectivo no es un gasto más. Es la trabajadora que se levanta a las seis de la mañana para ir a su trabajo, es el estudiante que se cruza toda la ciudad para ir a la escuela o a la universidad, es la familia que necesita llegar al hospital, al centro de salud, a hacer algún trámite.

Por eso quiero decirlo con absoluta claridad: no estamos discutiendo solamente una actualización tarifaria, sino que estamos discutiendo cómo evitar que el sistema de transporte público de Bahía Blanca colapse; estamos discutiendo cómo garantizar que Bahía Blanca siga teniendo un sistema de transporte público funcionando, accesible y sostenible, porque cuando el transporte público se rompe, lo que se rompe no es solamente un servicio, se resiente la vida cotidiana de toda la ciudad.

Segundo punto: lo que está pasando en Bahía Blanca no es un hecho aislado, es parte de una crisis estructural del transporte público en toda la Argentina. Hoy vemos sistemas en tensión en Rosario, Córdoba, Mendoza, Mar del Plata y decenas de ciudades del interior. Reducción de frecuencias, empresas con dificultades operativas, servicios cada vez más exigidos.

¿Por qué ocurre esto? Bueno, quizás ahí venga el disenso con algunos de los concejales preopinantes, porque el sistema en los últimos tiempos tuvo tres impactos, quizás más pero voy a detenerme en estos tres.

Primero, lo reconocía más allá de no asignarle la significancia que para mí tiene, o para nosotros tiene y para los empresarios tiene, un aumento del combustible superior al 60% producto de la suba internacional del crudo, derivada de los conflictos en Oriente Medio. El concejal preopinante hacía alusión a que el combustible es uno de los principales insumos del costo operativo del transporte.

Segundo, una caída cercana al 15% de la cantidad de pasajeros. En realidad en las reuniones previas que tuvimos con empresarios del sector, entre un 15 y un 20% de la cantidad de pasajeros, vinculada a la retracción de la actividad económica.

Reitero: una caída entre el 15 y 20% de los pasajeros, vinculada a la retracción de la actividad económica. Menos actividad implica menos viajes y eso genera una ecuación muy simple: los mismos costos deben sostenerse con menos usuarios del sistema.

Tercero, algo a lo que hacían alusión previamente, la eliminación del Fondo Compensador del Interior en febrero de 2024, un fondo que representaba más de \$ 100.000.000.000 anuales destinados a sostener el transporte público en las ciudades del interior del país, más precisamente \$ 102.000.000.000 al momento de eliminarse. Esto significa en términos concretos que el sistema perdió una fuente central de financiamiento.

Si miramos los números de Bahía Blanca la situación es muy clara: hoy el costo real por pasajero supera los \$ 2.000, incluso según la visión empresarial, ese valor es todavía mayor.

La tarifa actual está por debajo de ese costo y cuando esa brecha se profundiza el problema no desaparece, se traduce en menos capacidad para sostener frecuencias, para renovar unidades, para mantener recorridos y para garantizar, de alguna manera, el servicio público.

El deterioro del sistema no ocurre de un momento para otro, no ocurre de golpe, empieza lentamente, lo estamos viendo en otras ciudades como recién mencionaba. Primero se reducen servicios, después aumentan las demoras y finalmente se afecta la conectividad de toda la ciudad, y eso ya lo vivimos, no estoy contando nada nuevo.

Hace apenas algunas semanas vimos la reducción de frecuencias y la suspensión del servicio nocturno, y cuando el colectivo falla aparece otra realidad: trasladarse en alguna de las aplicaciones que recién mencionaban a través de las plataformas digitales, pasa a costar tres o cuatro veces más de lo que cuesta, lo dijeron en la última reunión que mantuvimos con las empresas en este recinto.

Ahí entendemos que hay un punto central para pensar el problema. Sin transporte público moverse en Bahía Blanca deja de ser un derecho para pasar a ser un privilegio, para pasar a depender de la capacidad económica de cada vecino y cada vecina.

Yo sé que a algunos les cansa que mencionemos esto, pero no podemos evitarlo porque pasó, nuestra ciudad enfrenta condiciones particulares que agravan esta situación. Recién hacía alusión el concejal preopinante, pasamos dos eventos climáticos extremos, diciembre 2023 y luego la inundación.

Esas situaciones por supuesto afectaron y aun afectan la infraestructura, las calles, los recorridos, la operatividad del sistema. Producto de esos desvíos, de esos cambios de circulación, las empresas también nos brindaron esa información, están recorriendo entre un 10 y un 15% más de kilómetros. Más kilómetros implican más combustible, más desgaste, más costos operativos, pero no necesariamente más pasajeros.

A eso se suma una característica estructural de Bahía Blanca que es su extensión. No somos una ciudad compacta, somos una ciudad extensa con barrios alejados y trayectos largos. Cada colectivo recorre más kilómetros y transporta menos pasajeros por tramos, que en otros grandes centros urbanos de alta densidad poblacional y eso hace que el sistema sea estructuralmente más caro sostener.

Aun en este contexto, aun con todos estos obstáculos, Bahía Blanca dejó de encabezar el ranking de las ciudades con boletos más caros del país justamente porque el Municipio, porque este Gobierno Municipal decidió intervenir para amortiguar el impacto a los usuarios y usuarias del sistema.

Frente a todo este escenario el Municipio tomó una decisión política clara: proteger el funcionamiento del sistema sin trasladar, y ahí disiento con lo que decían, sin trasladar todo el esfuerzo a los vecinos y las vecinas, y eso no es un discurso, es una decisión concreta.

Este proyecto incrementa significativamente el subsidio municipal por viaje, pasando en la primera etapa de \$ 130 a \$ 300. Eso implica que el esfuerzo del Municipio para sostener el sistema crece casi un 90%. Gracias a ese aporte el usuario no va a pagar la tarifa técnica plena que supera, como pudimos ver en el estudio de costos, los \$ 2.000.

Además se establece un esquema escalonado para evitar un impacto brusco en el bolsillo de los vecinos y las vecinas; se fortalecen los descuentos a los pasajeros frecuentes que llegan hasta el 40% en el caso de los pasajeros frecuentes Categoría A, esos que tienen más de 60 viajes al mes. Digo esto porque se protege a aquellos que usan el colectivo para ir al trabajo, para ir a la escuela, para concurrir a la universidad. Se mantiene el boleto escolar y se sostiene el sistema de las combinaciones gratuitas.

Bahía Blanca tiene más de 120.000 usuarios activos del transporte público, para muchos de ellos el colectivo no es una alternativa, es la única manera de llegar al trabajo, a la escuela, al hospital, a la universidad y por eso el Municipio decidió -reitero- realizar el mayor esfuerzo, que el Estado Municipal haga el mayor esfuerzo, porque entendemos que sostener el transporte público también es sostener el funcionamiento pleno de la ciudad.

Respecto a algo que mencionaban previamente, también debemos abordar otro tema con responsabilidad, que son las gratuidades por discapacidad, y en esto quiero ser muy claro: el derecho a la gratuidad para personas con discapacidad no se discute. Ese derecho se mantiene y debe seguir existiendo, pero también tenemos, y ahí hay una coincidencia de las que hablaba, también tenemos la obligación de

garantizar que el sistema funcione con criterio de razonabilidad y equidad.

Hoy aproximadamente el 20% de los viajes del sistema se realizan bajo este régimen. Estamos hablando de más de 360.000 viajes mensuales y de un costo superior a los \$ 560.000.000 por mes que el sistema deja de percibir.

Dentro de ese sistema encontramos algunas situaciones que no se corresponden con un uso razonable: tarjetas con más de 12 viajes diarios en promedio, registros extremos de hasta 34 viajes en una sola jornada y una concentración muy marcada: apenas un 10% de las tarjetas explica el 40% de las gratuidades. Eso de alguna manera termina poniendo en riesgo al propio beneficio, por eso se propone en este proyecto un límite de cuatro viajes diarios y un estándar que cubre ampliamente los traslados laborales, educativos, sanitarios, integración.

A ver: ¿alguien se va a quedar sin este beneficio de gratuidad? No. Yo invito a leer el Artículo 8° del proyecto donde dice que por motivos excepcionales y fundados en razones asistenciales, educacionales o laborales, el Departamento Ejecutivo queda autorizado a ampliar dicho límite cuando el beneficiario requiera mayor número de viajes diarios y su necesidad no pueda ser resuelta de otra forma.

Lo que decíamos al principio: nadie que necesite va a dejar de utilizar este beneficio. No estamos restringiendo derechos, estamos ordenando el sistema para protegerlo y garantizar que el beneficio llegue realmente a quienes más lo necesitan, porque cuando el sistema se desordena los primeros perjudicados son justamente los sectores más vulnerables.

Sabemos, sabíamos antes de las alocuciones previas, que esta medida puede generar cuestionamientos, lo entendemos, pero la pregunta que debemos hacernos es otra: qué pasa si no hacemos nada. La respuesta ya la vimos: menos frecuencias, más demoras, servicios suspendidos, un sistema cada vez más deteriorado y eso golpea especialmente a los que mencionábamos hace unos minutos, a quienes no tienen otra alternativa de movilidad.

Por eso queremos ser claros, estamos aumentando el esfuerzo fiscal del Municipio, estamos protegiendo a los usuarios frecuentes, estamos sosteniendo beneficios sociales y estamos tomando decisiones para evitar un deterioro mayor del sistema, porque gobernar, lo entendemos así, también es asumir decisiones incómodas cuando son necesarias.

Este debate por supuesto no se va a terminar acá. Este debate también nos obliga a discutir coincido con el concejal preopinante- qué sistema de transporte queremos para Bahía Blanca.

Tenemos por delante la oportunidad de avanzar hacia un modelo más eficiente, más moderno,

más sostenible en el marco de la futura licitación del sistema. Aclaro que la licitación o el vencimiento es a mitad de año, el 30 de junio, hoy continuamos en prórroga, con lo cual vamos a tener la posibilidad de dar en este Cuerpo ese debate, pero ninguna transformación estructural es posible si antes no garantizamos algo básico: que el sistema siga funcionando.

Señora presidenta, gobernar es elegir. Nosotros elegimos que Bahía Blanca siga teniendo colectivos. Elegimos proteger a quienes más dependen del sistema. Elegimos que el esfuerzo más grande lo haga el Estado Municipal y no el vecino. Elegimos mostrar con transparencia los números, el estudio técnico y los datos del Sistema SUBE porque creemos que los bahienses merecen honestidad aun cuando las decisiones sean difíciles.

Este proyecto busca equilibrio entre la sustentabilidad del sistema y la protección de los usuarios y de las usuarias, entre los costos reales y la necesidad de sostener un servicio esencial y también nos plantea un gran desafío hacia adelante: construir -como decía- un sistema más eficiente, más moderno y más justo para toda Bahía Blanca, pero hoy la responsabilidad es clara. Estamos tomando una decisión necesaria para que el transporte público siga funcionando con normalidad, porque un sistema de transporte público que se deteriora no afecta solamente a quienes toman el colectivo, afecta al funcionamiento de toda la ciudad, y porque cuidar al transporte público es, en definitiva, cuidar la vida cotidiana de miles y miles de bahienses que lo toman a diario.

Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Caputo).- Tiene la palabra la concejal Micaela Tomassini.

SRA. TOMASSINI.- Señora presidenta, yo obviamente suscribo a las palabras de mi compañero en toda su alocución, dio una caracterización importantísima sobre algunos puntos importantes y muy descriptiva también de todo lo que estamos discutiendo hoy, que tal vez no es un tema tan simple.

A mí me llama un poquito la atención que parece que siempre Bahía Blanca es una isla donde pasan las peores cosas de este mundo. Hay concejales que tienen la responsabilidad de tomar decisiones y no paran de criticar nuestra ciudad.

Yo digo: en vez de visitar ciudades, lo más sencillo es, por ejemplo, en estas últimas semanas un ejercicio que hice y que invito a hacer y lo dije el otro día también, uno puede googlear fácilmente cualquier ciudad de mediana a grande de Argentina, seguida de la palabra "transporte" y va a ver aproximadamente cinco o seis noticias sobre la crisis del transporte público a lo largo y a lo ancho de Argentina. No

distingue cantidad de habitantes, ni distancias, la realidad es que estamos ante un momento crítico del transporte público de pasajeros.

Entonces me parece que si vamos siempre a comparar con otras ciudades, diciendo que otras ciudades hacen las cosas mejor, bueno, vean lo que están haciendo otras ciudades en relación al transporte público.

Nosotros tuvimos un día de prueba con esta medida de reducción de frecuencias y la verdad que nosotros obviamente, y creo que todos como concejales, estamos en contacto con vecinos, fue una medida que afectó muchísimo al orden y a la conectividad de nuestra ciudad, desde empleados de comercio, pibes que van a estudiar, gente que va a su laburo que vio complicado su día y sabemos que fue una medida que obviamente fue fuera de lugar y que nosotros teníamos que actuar en base a eso.

Eso por un lado, si vamos a comparar a Bahía Blanca siempre con otras ciudades, veamos qué están haciendo otras ciudades con el transporte público de pasajeros, todas estamos en esta misma situación compleja que bien describió mi compañero.

Después volver a decir que la nafta y el precio del combustible para el transporte público es una de las variables fundamentales. Yo no vi ni una medida del Gobierno Nacional para garantizar o morigerar el impacto del aumento de combustible, aunque sea en el transporte público de pasajeros, como sí hicieron otros países en este momento complejo internacional por la cuestión de Medio Oriente.

No vi ni una medida del Gobierno Nacional para que eso no llegue al usuario, entonces decirnos a nosotros que por aumentar el boleto estamos tomando medidas que no son buenas para los usuarios, y a la vez tener la posibilidad y no hacer nada como Gobierno Nacional, que sin dudas es el estamento del Estado que primero más recaudación tiene, que más impuestos percibe y que más capacidad tiene para cuidar el bolsillo de los y las argentinos, es un poquito caradura.

Lo otro que quiero decir es que el Gobierno Nacional le debe más de catorce billones de pesos a la Provincia de Buenos Aires. Entonces comparar una billetera del Gobierno Nacional con una billetera de la Provincia de Buenos Aires, una de nuestras provincias donde además de coparticipación el Gobierno Nacional le debe semejante cuantía, también es un poquito desviado.

Lo otro que quería decir es que este aumento, y ya lo dijo nuestro Intendente que bien marca el rumbo de la ciudad, para entender a los transportistas, es una medida de emergencia en el marco de la emergencia que bien describió mi compañero y a la que yo también hice referencia, y para cuidar el bolsillo de los usuarios.

Es un aumento escalonado y cuida a quienes toman el colectivo como pasajeros frecuentes, en el próximo mes el Municipio va a poner \$ 300 por pasaje, luego \$ 215 y luego \$ 120, eso es obviamente un aumento escalonado y va a cuidar el bolsillo del laburante, de quien necesita el colectivo como decía Claudio, para moverse.

Mire, yo el otro día hablaba con un vecino del sector de Villa Gloria y San Miguel y me decía lo importante que es el colectivo y en ese sentido yo también quiero decir que obviamente el sistema, como todo sistema, está en crisis y tiene falacias. Hace muy poco, y lo digo porque yo también participé de eso, logramos conseguir un rondín para esos barrios que aumenta y mejora la conectividad y eso lo hicimos también con un acuerdo y un pedido expreso a las empresas, y las empresas cedieron. Así que no es tan así de que no hay ni una medida de auxilio.

También lo que decía Claudio, las empresas están haciendo entre el diez y el quince por ciento más de recorrido después de la inundación. La realidad es que estamos en un momento de crisis y la alternativa es quedarnos sin transporte público en la ciudad.

Así que quería aclarar algunas cuestiones y decir que obviamente nosotros estamos con plena responsabilidad trabajando en la nueva licitación.

Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Caputo).- Tiene la palabra el concejal Fernando Compagnoni.

SR. COMPAGNONI.- Señora presidente, éste es el número de aumento del boleto de colectivo de pasajeros en la gestión de Federico Susbielles: 1.000%: ¡1.000%!

Ese número no es muy complicado de obtener, es un número casi que se está generando referencial, porque cuando fue el aumento de las tasas yo dije que había muchas tasas de domicilios en Bahía Blanca que habían aumentado hasta un 1.000%.

La verdad que todavía estoy esperando que alguien me llame del Departamento Ejecutivo o de donde sea, para realmente yo poderle dar esas boletas y que quizás el Departamento Ejecutivo que decía que estos eran errores y demás, pudiera subsanarlo, y hay muchísimas de 500, 600, 700% de aumento.

Se repite este número ahora en la gestión de Federico Susbielles, porque esto es más fácil de comprobar: el boleto el 10 de diciembre del año 2023 costaba \$ 192 y dentro de algunos días, para ser exactos serán 59 porque, como bien decía la concejal preopinante, hay un sistema de escalonamiento.

Nosotros no estamos votando un aumento para hoy, estamos votando un aumento para hoy, para el mes que viene y para el otro, y allí vamos a terminar con un aumento de diez veces más de

lo que costaba el boleto el 10 de diciembre del 2023; 10,56 para ser exacto, por si a alguno le gusta ser objetivo con la matemática.

¿Y qué pasó en ese período con el país, con los números del país? Bueno, el Gobierno Nacional su primera lucha fue tratar de parar una hiperinflación que estaba ya a los albores de la macroeconomía argentina. ¿Y qué hizo? Bueno, pasó de más del 200% de inflación anual y cabalgando -repito- a una hiperinflación, a bajarlo en el año 2024 a un 117% y a bajarlo en el 2025 a un 31% y ahora, en el año 2026, llevamos un 9,4%.

En realidad si usted, señora presidente, hace la cuenta lineal, le va a dar menos de 200%, 150, pero en verdad como así no se calcula la inflación, si usted lo hace como realmente corresponde vamos a estar hablando de una inflación del 213%.

Inflación en la Argentina del 213% con, por supuesto y esto lo quiero remarcar, ya lo dije en anteriores oportunidades, el esfuerzo de todos y cada uno de los argentinos, de todos y cada uno de los bonaerenses, de todos y cada uno de los bahienses que están haciendo desde ese momento un esfuerzo encomiable, todos, ¿para qué?, para mantener estos números. Sin embargo nosotros aquí en Bahía Blanca le aumentamos el boleto de colectivo en un 1.000%.

Claro que es una cuestión de financiamiento y en eso comparto con todos los espacios que me precedieron. Es una cuestión de financiamiento, también es una decisión política.

¿Qué hacemos con el financiamiento que necesitamos para que circulen los colectivos? Tenemos que financiarlo, ¿y qué hacemos con eso? Bueno, nosotros obviamente hemos tomado aquí en Bahía Blanca una decisión. Hablamos de lo nacional, hablamos de lo provincial, de lo local, y a mí me gustaría hacerme cargo de este asunto.

Como tuvimos la oportunidad de hablarlo con las empresas y así lo reconocieron, la Nación está sosteniendo los subsidios a través de los atributos y eso está al día, con una salvedad: estamos hablando de subsidios nacionales y estamos hablando de transporte provincial.

Acá no estamos hablando de que lo que hoy estamos haciendo aquí es aumentar el boleto de un viaje desde Bahía Blanca a Neuquén, o de un viaje de Bahía Blanca a Tucumán. Estamos hablando del interurbano, estamos hablando del pasajero que toma la 519, la 503 o la 511A, y ahí la competencia la tiene la Provincia y la tiene el Municipio.

¿Qué hizo la Provincia? La Provincia sí que se retiró con los subsidios y vaya que se retiró. Pero hizo algo más: se retiró pero de donde no se retiró es en el Conurbano. Lo que hizo la Provincia es votar a principios de este año el

Régimen Compensador Económico del AMBA, entonces volcó todo el dinero allá. Entonces si usted vive en la Provincia de Buenos Aires pero en una localidad de Quilmes, de Burzaco o de cualquier lugar del Conurbano, Kicillof lo va a ayudar, le va a permitir pagar un pasaje de \$ 600, \$ 700; si usted vive en Bahía Blanca lamentablemente la Provincia se retira y usted va a pagar los números que hoy estamos haciéndole al vecino que tenga que pagar. Como se dijo, metiéndole la mano en el bolsillo a cada uno de los bahienses para que puedan ir al hospital, para que puedan ir a la universidad, para que puedan ir a trabajar, para que puedan ir a estudiar.

¿Qué hacemos a nivel local? Bueno, a nivel local lo ha dicho el propio oficialismo, hacemos un esquema de retirada. Ahora por una coyuntura vamos a colaborar pero lo vamos a bajar el mes que viene y en el próximo lo vamos a seguir bajando más todavía.

Prioridades, presidente. Prioridades de gestión. ¿Y cuáles son las prioridades que se ven en esta gestión? Bueno, seguramente el boleto de colectivo no porque ésta es la ayuda que el Gobierno Municipal de SusbIELles le da al vecino que necesita utilizar el transporte público.

¿Existen recursos? Y, mire, la verdad hace pocas horas hemos tomado un nuevo funcionario que se suma, estamos llegando a los casi cien funcionarios, contra sesenta que dejó esta Municipalidad y las gestiones anteriores hasta el año 2023, ahora estamos necesitando casi cien. Sumamos, le decía, un Secretario de Asuntos Pluviales, Secretario de Asuntos Pluviales que nos costará, lo saco a vuelo de pájaro, unos \$ 50.000.000 anuales.

\$ 50.000.000 que nos cuesta a la ciudad traer gratuitamente a un recital a Luck Ra, que ya lo mencioné anteriormente y que son las prioridades, insisto, que estamos tomando en la ciudad contra el...

Perdón, estoy escuchando algún murmullo y aclaro, porque imagino de dónde debe venir... Sí, yo estoy absolutamente de acuerdo con que haya una interacción y una interacción entre el Puerto de Bahía Blanca y Bahía Blanca, apoyo el concepto de Ciudad Puerto, lo que digo es que esos recursos los podemos elegir, podemos elegir a dónde los queremos llevar, si la satisfacción del bahiense es ir a disfrutar un recital de un trapero o si quiere ir a sostener el transporte público de pasajeros o si quiere ir a asfaltar alguna calle de Ingeniero White, como alguna vez también lo hizo el Puerto, nuestro Puerto, saliendo de la esfera netamente provincial.

Entonces digo, no hay mucho más, no me quiero ni detener porque la verdad que insisto son las prioridades que tiene este gobierno, son las prioridades que tiene el Intendente y la verdad que nosotros claramente no las

acompañamos.

¿A usted le parece, señora presidenta, que nosotros podemos acompañar este aumento? ¿Podemos acompañar este aumento como, le vuelvo a repetir, el Gobierno Nacional hace un esfuerzo enorme para que no se disparen los precios de los bienes y de los servicios y en Bahía Blanca nos despachamos con 1.000% de aumento en las tasas municipales, nos despachamos con un 1.000% de aumento en el boleto de colectivos?

No, la verdad que no, y no solamente el esfuerzo del Gobierno Nacional. Hay mucha gente, hay sectores del Radicalismo apoyando estas políticas de reducción del gasto; hay sectores del PRO que están apoyando las políticas de reducción del gasto. Santilli, Ritondo, para nombrar algunos de aquellos que están acompañando a este Gobierno Nacional, que solicitan que hagamos un gran frente para ir a cambiar las ideas kirchneristas y el gobierno kirchnerista de la Provincia, y agregó yo también de la ciudad.

No vamos a permitir aumentarle, ir al bolsillo de cada uno de los bahienses, para que en apenas dos años y algunos meses le agreguemos un 1.000% al valor del boleto. No, la verdad que no, no cuenten con nosotros para eso.

Por último solamente hacer alguna cuestión. Me parece que mi compañero de bloque fue muy claro en las cuestiones técnicas de los números y cómo se compone la tarifa y demás, pero sin embargo escuché en algunas defensas del boleto y algo también voy a decir acerca de eso, en cuanto a que, por ejemplo, la incidencia del Estrecho de Ormuz, de la guerra, de Trump, de Irán y que todo eso genera que nosotros tengamos que aumentarle 1.000% el boleto al vecino de Bahía Blanca.

Le digo, puntualizando por ejemplo en el tema del combustible, que lo dijeron aquí las empresas: el combustible tiene una incidencia del 17%, ¿cuánto aumentó el combustible?: el 0,5%. ¿Cuánto se pierde en combustible porque las unidades tienen más de 600.000 kilómetros?: 5,5%.

Entonces no es Trump, no es Irán, somos nosotros, somos el gobierno actual de Bahía Blanca que no renovó una unidad, la última renovación de flota en Bahía Blanca consta del gobierno anterior.

Entonces, como bien se dijo, si no planteamos ocuparnos de la problemática del transporte seriamente, esto va a seguir en declive y ni siquiera nos va a alcanzar aumentar por diez el boleto de colectivos.

Es una lástima, y con esto termino, porque es una verdadera lástima que este bloque allí en diciembre cuando comenzaba esta conformación tanto del bloque como del Concejo, haya tenido la mejor predisposición para sentarnos

seriamente a ver todos los problemas del transporte público y hacer una tarifa en conjunto.

Eso lo propusimos nosotros. ¿Qué pasó? Bueno, no, el apuro, la urgencia, tenemos los votos, no dependemos de sentarnos con todos... no nos sentamos juntos. Esta es la consecuencia: aumento primer día de enero, de nuevo ahora a pocos días de mayo para volver a tener el mismo tratamiento. Pero peor, también, con todas las desprolijidades que lamentablemente todos vimos. ¿Una sesión especial? ¿Especial? Las sesiones especiales son para poner un tema importante de la ciudad. A mí me parece que es un tema importante de la ciudad un atentado a una agrupación política, me parece que es una cuestión importante para la ciudad y que merece levantarse, que merece tratarse de una manera muy especial una inundación, incluso un sistema de monitoreo de cámaras que proteja a cada uno de los vecinos de Bahía Blanca, de la seguridad.

Ahora, ¿nos parece que es especial, de un especial tratamiento que vengamos a aumentarle la tarifa del colectivo al bahiense? Yo creo que no, yo creo que no.

Espero que ésta sea la última vez que tenemos que acompañar con seriedad y con responsabilidad, porque eso también lo quiero remarcar, eso también lo quiero remarcar: hubo momentos, y alguien me recordaba antes de que empiece esta sesión, "recordá que vos defendías los boletos de colectivo". Voy a defender los boletos de colectivo, voy a defender todo lo que tenga que ver con los servicios que tiene que prestar el Municipio.

Ahora bien: cuando nosotros veníamos con números mucho más razonables, con planes que eran absolutamente tratables y queríamos debatirlos acá como los estamos debatiendo ahora, nosotros no teníamos ni quórum, ni bajaba el ahora oficialismo a discutir estas cuestiones que le interesan a los bahienses.

Nosotros no solamente bajamos. Bajamos, dimos el número, damos el quórum, damos las tablas, damos lo que tengamos que dar para que exista una herramienta que necesita el Departamento Ejecutivo y traer nuestras ideas acá.

Les recuerdo a todos, les recuerdo a todos por si hay algún olvidadizo, alguien decía "esto viene desde hace mucho tiempo", que no solamente no se daba quórum, que quien les habla sentado en su lugar, señora presidente, tuvo que dar explicaciones en la Suprema Corte de Justicia de cómo eran las cuestiones, porque fui denunciado por la oposición, en ese momento el oficialismo ahora la oposición.

Entonces digo: ésta es la voluntad que van a encontrar de este bloque, dispuestos a sentarnos, dispuestos a dar el debate. Ahora

bien, lamentablemente al gobierno actual de Federico Susbielles no le podemos otorgar un aumento del 1.000% del boleto de colectivo en dos años y cuatro meses. Así que le adelanto nuestro voto que será negativo.

Gracias, señora presidente.

SRA. PRESIDENTA (Caputo).- Sólo para hacer una aclaración: el proyecto de ordenanza ya fue aprobado, recuerden eso, el uso de la palabra se está dando luego del tratamiento.

Tiene la palabra el concejal Emiliano Alvarez Porte.

SR. ALVAREZ PORTE.- Señora presidente, la verdad que no iba a hacerlo pero me parece que por ahí cuando se escuchan algunos argumentos de ambas bancadas que prefiero encontrar puntos de acuerdo, puntos de coincidencia en la necesidad de ir hacia un nuevo sistema, y en ese sentido confío en que en el término de 40 o 50 días, como anunció el Ejecutivo, vamos a tener acá el nuevo pliego que hace falta.

Evidentemente hace falta ese nuevo pliego, nos indicará cuáles son las nuevas inversiones, cuáles son los nuevos recorridos, cuál es la nueva frecuencia, pero hasta ese nuevo pliego hay que llegar.

Yo escuché acá en más de una oportunidad señalar como que esto es un parche. Y sí, la verdad que desde que salimos de la pandemia esto viene siendo recurrente. Capaz que no todos se acuerdan, yo soy un poco más grande, pero en esta ciudad se incendiaban los colectivos, había unos colectivos rojos que se incendiaban y se escapaban por la ruta.

Bueno, hoy hay otra realidad, compleja, difícil, y aquí recién se señaló pero prefiero ser más exacto en este tema, porque me parece que es importante.

En los últimos 60 días en La Plata, en Mar del Plata, en Florencio Varela, en San Isidro, en Quilmes, en Lanús, en Pergamino y en Junín, estoy hablando de ciudades del Conurbano y del interior, algunas muy pujantes económicamente, se redujeron las frecuencias del transporte público de pasajeros en las ciudades, se redujeron las frecuencias y se aumentó el boleto.

Desde el último aumento del boleto que nosotros tuvimos se aumentó el combustible casi un 40% y otro de los factores que aquí escuché hacer mención en más de una oportunidad es el salario que perciben los choferes, como que era de una gran importancia.

El salario de un chofer hoy del transporte público de pasajeros en Bahía Blanca es de \$ 1.400.000. Si alguien considera que tendría que ganar menos todavía para que la cuenta dé, eso me parece que es un montón.

Con respecto al apuro o a la urgencia, vuelvo a coincidir en que se trata de un parche, me parece que un parche inevitable. Prefiero dar el

ejemplo más común, porque podríamos hablar de una herida en un cuerpo, pero si un caño pierde agua, ¿no hay que ponerle un parche? ¿Hay que dejarlo que siga perdiendo agua hasta cambiar ese caño?

Por supuesto que hay un atraso en el cambio del caño, que me parece que acá deberíamos hacer mea culpa varios espacios políticos, porque cuando hablamos de políticas públicas de Estado y que los gobiernos que encuentran algo que está bien lo deben continuar, bueno, ésta no era una situación que venía tan bien, era una situación que había que cambiar y que el gobierno local ha dilatado bastante el cambio este.

Decía que cuando hablamos de urgencia o de apuro en el tratamiento, yo creo que este expediente lleva su discusión y su tratamiento mínimamente quince días. Ya tuvimos dos reuniones con los titulares de las empresas, los escuchamos, escuchamos sus argumentos, escuchamos especialistas en la realización del estudio de costos. Pero más que esto que hoy estamos argumentando aquí, no llegaron nuevos proyectos y nuevas propuestas a este Concejo, más que el que hoy acompaña este proyecto que ahora lo vamos a tratar a continuación.

Escuchamos de las empresas cuáles eran los motivos de la caída del pasaje, que en definitiva son los que nos llevan a esta crisis. Cayó un 20% el pasaje, uno de los titulares de las empresas, posiblemente el que más experiencia tenga, nos dice "bueno, esto de las aplicaciones y del transporte en aplicaciones ha modificado esa cuestión, eso y que la gente va más al centro", cuestión que nos vinieron a plantear también aquí los comerciantes.

Han cambiado muchas cosas, no solamente la composición de los costos. Nuestra sociedad salió de la pandemia cambiando y eso ha repercutido en casi todos los ámbitos y estamos en un país en crisis y en una provincia en crisis, que ambos se han retirado de colaborar con los subsidios al transporte público cada uno en un porcentaje diferente, pero ambos lo hicieron.

Con respecto a las porcentualidades que hablábamos recién, el concejal preopinante señalaba un 1.000%. Es muy difícil, es muy difícil establecer la incidencia de los porcentajes en un país que arrancó en diciembre del 2023 con un 118% de devaluación, 118% se devaluó el poder adquisitivo de los argentinos y ahí empezó.

Entonces el esfuerzo que están haciendo los argentinos me parece que amerita un tratamiento maduro con este tipo de cuestiones, porque estructuralmente es un problema de la ciudad.

También lo dijeron aquí, el transporte público no es un servicio más, es un servicio que genera

una conectividad necesaria para la vida cotidiana, casi tan importante como pueden ser cualquiera de los servicios públicos esenciales que tenemos en la ciudad.

Ahora, desconocer que esta crisis no es solo de nuestra ciudad es no poder empezar a tratarla, porque si no reconocemos que el problema lo tienen en todos lados y que la cosa está difícil en todos lados, no podemos empezar ni a discutir. No es solamente el atraso en el tratamiento de un nuevo pliego de concesión. No es solamente eso, el problema está y está en todos lados.

Ahora, vuelvo al tema del parche porque si esto no se sostiene, yo creo que es más grave no sostener el sistema de transporte público que sostenerlo a base de parches. Espero que éste sea el último, pero esto no lo empecé a escuchar ahora, esto no empezó ahora. Le hemos puesto un plazo al Ejecutivo para que traiga una nueva propuesta, ha accedido a ese plazo, ese plazo va a quedar contemplado en una ordenanza que ahora acompañamos y que posiblemente sea mejor explicada cuando llegue a su tratamiento.

Pero insisto: me parece que hay varias coincidencias de las que deberíamos tomar nota y a la hora de revisar también ser congruentes con lo que nos tocó vivir, con lo que nos tocó pasar, con las responsabilidades que tuvimos cada uno de nosotros o que pretendemos tener en el futuro. Porque también escucho a veces voces en la política, en este recinto también, que quieren otro modelo de gestión, que les gustaría impulsar otro modelo de gestión, que les gustaría gobernar de otra manera.

Yo lo comparto, coincido y pienso también en otro modelo de gestión que posiblemente nos encuentre discutiéndolo el año que viene. Ahora, en el mientras tanto para llegar a ese modelo de gestión muchas de las cuestiones que hoy son necesarias sostener hay que hacerlo, porque son problemas estructurales que atañen a todos los vecinos. No es un problema de si esto lo va a capitalizar uno o lo va a capitalizar el otro.

Acá desfinanciar un gobierno municipal, dejar que media ciudad se inunde, desfinanciar un hospital municipal, ahora tratar de que no haya transporte público. Bueno, no está bueno eso porque muchas de las voces que quieren gobernar de otra manera acá, se van a encontrar sin nada si les toca gobernar y no es ese el camino.

Gracias, presidente.

SRA. PRESIDENTE (Caputo).- Tiene la palabra la concejal Martínez Zara.

SRA. MARTINEZ ZARA.- Era para continuar.

Desde nuestro bloque político, acercando también un poco la posición respecto a este tema que se está discutiendo, que por supuesto siempre es difícil hablar de aumento de boleto, por lo tanto requiere abordarlo con la mayor

sensibilidad social y sobre todo con la mayor responsabilidad política, institucional y ética.

Me parece que estos temas tan complejos y que afectan a un tercio de la población, requiere que nosotros en los debates pongamos lo mejor, seamos serios.

En primer lugar, el concejal preopinante hablaba realmente con un coraje, con una valentía totalmente desmarcado, disociado de lo que fue el anterior gobierno de nuestro Intendente Federico Susbielles, como si no hubiera sido parte o como si tal vez no vio las tapas de varios diarios del país, muchas tapas donde se decía que el boleto más caro del país estaba en Bahía Blanca. O sea, Bahía con la gestión anterior tuvo el boleto más caro mucho tiempo, como también tuvo el boleto más caro de la Provincia de Buenos Aires.

Además de que estaba el boleto más caro, eso no se traducía en mejoras sustanciales para el sistema, no había mejoras sustanciales en el sistema. Eso por un lado.

Después, la verdad, hablar con tanta liviandad de nuestro Gobernador Axel Kicillof y cuestionar la política que tiene en materia de transporte cuando a nivel nacional eliminaron el Fondo Compensador, es decir, muchos de los problemas que se tienen en Bahía Blanca y en todo el país, de punta a punta, tienen que ver con este desfinanciamiento.

Hay que ver, este desfinanciamiento del transporte público que sufrimos en Bahía y en el país, pero también hay que pensarlo que no es un desfinanciamiento aislado, no solo que el Estado Nacional se retiró en materia de transporte, asfixia a los municipios y asfixia a las provincias porque se retira en materia de transporte, se retira en materia de salud, se retira en materia de protección a los adultos mayores, se retira en materia de protección a nuestras infancias, se retira en materia de obra pública y todo eso lo termina absorbiendo el Municipio. Entonces, tenemos que mirar la foto completa y quiénes son hoy los que se están haciendo cargo.

Cuestionar al Gobernador Axel Kicillof cuando hoy las obras importantes que estamos desarrollando en esta ciudad se están haciendo con el esfuerzo de nuestro Gobernador, con el esfuerzo de las empresas, con el esfuerzo de los vecinos, y con la ausencia total del Estado Nacional, realmente llama la atención. Por eso, debatamos seriamente.

¿De qué Gobernador me habla el concejal? ¿Al que le deben más de \$ 16,7 billones? ¿De ese Gobernador? ¿Al que está instando acciones en la Corte para que la Nación le dé lo que le corresponde? ¿De ese Gobernador usted me habla, concejal? ¿De qué Gobernador me habla? ¿Del que vino 16 veces a la ciudad de Bahía Blanca? ¿Por qué no miramos lo que hizo el

Presidente que nos abandonó en el peor momento no cumpliendo con la totalidad del dinero que estaba para acompañar a las familias inundadas? Hablan del Gobernador pero no hablan de ese Presidente.

Y la verdad, celebro que hablen de los atributos SUBE, de los atributos sociales, pero por favor pónganle el nombre, porque dicen "sigue habiendo subsidios de Nación". Aclaren, están los subsidios que ya vienen hace mucho tiempo, que se crearon en el 2012, que se profundizaron en el 2015, que son los atributos sociales del sistema SUBE que crea Cristina Fernández de Kirchner en el 2009. Del 2009 en adelante, el sistema de transporte público se fue fortaleciendo.

Y acá hay economistas que seguramente lo tienen súper presente, hay dos tipos de subsidios: uno era el atributo SUBE que tenía que ver con proteger a los usuarios más vulnerables a la demanda, un sistema tarifario que sea inclusivo, tenía que ver con una visión de país, que por eso digo celebro porque ustedes muchas veces han marcado una visión de país contraria, tenía que ver con una visión de país que entendía que era importante tener un Estado presente, un Estado que acompañe. Por eso surge el atributo SUBE, porque tenía que ver con un Estado que acompaña, no con un Estado que se retira y queda solamente el mercado y se mercantilizan los derechos. No, sino un Estado que entendía que el transporte también es un derecho social. Entonces, creo que tenemos un punto de coincidencia, ambos celebramos el atributo SUBE.

Ahora también vamos a decir, se retiró el Fondo Compensador que tenía otro objetivo, que viene hace muchos años pero específicamente en el 2019 en el presupuesto, en el Artículo 125° se establecía que el Fondo Compensador buscaba reducir los desequilibrios financieros que tenía el interior por tener menor cantidad de pasajeros, por tener muchas veces mayor densidad urbana, como nos pasa en Bahía Blanca.

Eran importantes los dos subsidios, pero algunos concejales cuando hablan de subsidios omiten decir que se retiró el Fondo Compensador y el impacto tremendo que eso tuvo en todo el país. En el mundo, el transporte público subsidia la oferta, subsidia la demanda, pero hay sobrados ejemplos, porque se entiende que el transporte público tiene un montón de beneficios para la comunidad, para la producción, para el trabajo, para la sostenibilidad.

Cuando hablamos de transporte público no podemos dejar de decir algo muy importante en la materia, estamos hablando de un servicio público, y ha sido clara nuestra jurisprudencia argentina diciendo que el transporte público no es un servicio más, es un servicio esencial y que

se debe garantizar la continuidad, la regularidad, la generalidad y la no interrupción del servicio.

Y cuando se habla de la continuidad no es una cuestión abstracta, la continuidad tiene que ver con garantizar derechos constitucionales, detrás de la continuidad están los derechos constitucionales de poder llegar a las escuelas, de poder llegar al laburo, de poder llegar a los hospitales, de que haya conectividad. No son cosas abstractas.

Si vamos a discutir, discutamos con la seriedad y también con el sentimiento que requiere un tema así porque es un tema sensible. Tirar datos al aire, poner papelitos con números que no están chequeados, esto no se trata de hacer un show, se trata de discutir seriamente lo que pasa en nuestra ciudad, a nosotros nos preocupa.

Queremos valorar el esfuerzo que viene haciendo nuestro Intendente para que el impacto en el bolsillo del vecino y la vecina sea lo menor posible. Hoy un concejal hablaba de los aumentos pero no decía en el marco de la emergencia del transporte cómo fue decisiva la intención del Intendente subsidiando altamente la tarifa para que pague menos el usuario.

Este silencio me parece que habla más que cualquier palabra, este silencio dice mucho, y los silencios, como el Estado, porque el Fondo Compensador, en realidad hay un autor Oscar Oszlak, que es un reconocido autor en materia de políticas públicas, que dice que "el Estado toma posición por acción o por omisión". Esta omisión del Estado de no apoyar al interior con los subsidios, este silencio termina afectando a cada vecino y a cada vecina.

También quiero decir algo más porque algunos hablan de cuidar el bolsillo, yo también lo que voy a pedir expresamente a algunos concejales, también cuidar la paz de nuestros vecinos y nuestras vecinas. ¿Por qué digo cuidar la paz? Porque muchas veces se va a los barrios o acá mismo en el recinto se dicen cosas con mucha irresponsabilidad, y eso lo que genera en nuestra población es angustia.

Así que yo pido cuidar el bolsillo, que eso lo viene haciendo con un enorme esfuerzo nuestro Intendente, pero también cuidar la paz, no decirle barbaridades a nuestros vecinos, de por sí ya vienen de sufrir dos catástrofes, requieren que si vamos a los barrios, seamos, oficialismo u oposición, nosotros también hemos sido oposición y en difíciles momentos que atravesó esta ciudad como la pandemia, y cuando íbamos, no íbamos a decirles barbaridades, ¿sabe a qué íbamos, señora presidenta, y usted puede ser que lo recuerde? Íbamos a ayudar a las delegaciones a que llegaran los bolsones "Casa x Casa", íbamos en el auto, cargábamos los bolsones de alimento y lo llevábamos casa por casa y buscábamos abrazar a la gente, y

buscábamos calmar a la gente que estaba angustiada, no ir a llenarle la cabeza con lo que estaba haciendo o no estaba haciendo el intendente de ese momento.

Muchísimas gracias.

## II

### SISTEMA DE INFORMACION Y SEGUIMIENTO DEL TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS

SR. COPMAGNONI.- Pido la palabra, presidente.

SRA. PRESIDENTE (Caputo).- Tiene la palabra el concejal Compagnoni, no sé si quiere plantear algo.

SR. COMPAGNONI.- No quiero plantear nada, quiero hacer una aclaración con respecto al expediente...

SRA. PRESIDENTE (Caputo).- Para ordenar, lo que plantea el señor concejal es que quiere hacer uso de la palabra antes de que se ponga a consideración.

SR. COMPAGNONI.- Es que es lo que hacemos de toda la vida...

SRA. PRESIDENTE (Caputo).- A veces se habla después, pero no hay problema, tiene el uso de la palabra.

SR. COMPAGNONI.- Bueno, gracias, señora presidente, es para este expediente de análisis y seguimiento del transporte y demás.

Voy a ser breve, tendría, señora presidente, muchísimas cosas para decir de lo que escuché en la anterior oportunidad, y como es una sesión especial que el tema es el mismo, la verdad que podría hacer una reflexión, pero no lo voy a hacer, lo charlaremos fuera de las sesiones.

Sí me gustaría, y la verdad es porque escuché a dos concejales, no a uno, del oficialismo, hablar de faltas de respeto, hablar de que se comunica violencia, y sin querer entrar en esa situación, que más allá de que algunos no, otros sí, algunos quizás, siempre está bien ponerle nombre y apellido a esas cosas porque no está bueno que todos podamos caer en el mismo bolsín.

Dicho esto, vamos al expediente, y en realidad, presidente, yo voy a ser respetuoso, sé que es de su autoría, no sé si hay coautoría de este expediente, pero tengo la necesidad de decir dos cosas: en primer lugar, le voy a reconocer algo, nosotros no lo vamos a votar, una de las cuestiones tiene que ver con que ni siquiera pudimos hacer una análisis sesudo ni pormenorizado ni no pormenorizado porque, y usted tiene experiencia en esto, de ver solo la ruta del expediente, verá el día de ingreso, verá el día en que como es una ordenanza, cruzó al Departamento Ejecutivo para que todos y cada

uno de los funcionarios que tienen algo para decir, lo estudien, lo analicen sesudamente y nos den su devolución en un despacho; ingrese aquí y al menos tenga un ratito, unos minutos, algunos segundos para que los 24 concejales que componemos este Cuerpo podamos hacer un análisis de ello.

Esta situación no es novedosa, se repitió, presidente, en ocasión de hacer una sesión en la sede de la Universidad Nacional del Sur, un expediente presentado por la Coalición Cívica, muy altruista porque era por la enfermedad de cáncer y demás, que tuvo la misma situación, es decir, era una sesión en la que íbamos a debatir cuánto iban a tener que pagar los bahienses de las tasas municipales, terminó siendo una sesión sin público, terminó siendo una sesión en donde se puso de relieve el homenaje a las autoridades de la universidad que hoy fueron premiadas aquí.

Pero este expediente que por ahí nosotros podíamos tener algo para decir, algo para aportar, tuvo la misma ruta. La verdad que las rutas de los expedientes quedan marcadas en cuanto a los días de salida, los días de ingreso, y en esto presidente, no me estoy quejando de que nuestros expedientes de este bloque y de algún otro bloque no tengan la misma celeridad y contrariamente a eso vayan con una lentitud rabiosa, no es una queja, pero sí es un alerta a que si los expedientes en horas van a ser presentados, van a ser estudiados, van a ser cruzados, van a ser informados, van a tener todos los despachos, van a volver y van a salir, la verdad es que hasta nos dejan sin la posibilidad de acompañar, porque tanto una enfermedad grave como un mejoramiento que pueda tener el transporte público, nosotros estamos para estudiarlo y para tratarlo, pero bueno, es la propia ruta del expediente, insisto, la que los más asesados legisladores entenderán que no da la posibilidad.

Por último, haciendo alguna referencia dentro de lo poco que uno pudo analizar, nosotros, o voy a hablar por mí en esto, la verdad es que decía un concejal que me antecedió en la palabra que en este recinto y en este ámbito siempre tenemos que tratar las cuestiones de transporte.

Y yo creo, y hoy lo manifiesto porque tengo la oportunidad, que nosotros en este Concejo hemos armado muchas mesas, muchas comisiones de seguimiento, de visiones y demás, y la verdad es que existan o no las mesas, las comisiones, los expedientes de seguimiento, el vecino da por sentado que nosotros hacemos un seguimiento de cómo andan los colectivos, de qué le está pasando a la gente en los barrios, de cuáles son las contraprestaciones de los servicios por las tasas que les cobramos, independientemente de tener programas

especiales con puntos y demás cuestiones, va de suyo que nosotros lo tenemos que hacer.

Y la verdad es que muchos de los que estamos acá conocemos la realidad del transporte público, si hay algún disenso que tengo que manifestar, me parece que años anteriores, si bien siempre el transporte es mejorable, siempre por supuesto las cuestiones que tienen que ver con el transporte hay que ponerle el ojo y hay que aportar todo lo que uno pueda, me parece que estamos en una situación, insisto, que sin mejora de flota, sin la posibilidad de circulación, con empresas que ponen ultimátum de “si en 48 no..., paro y no ando más”, voy a coincidir con algún concejal preopinante que nos hacen retroceder a épocas que creíamos olvidadas que era cuando estábamos todos durmiendo en nuestras casas y había una fila de colectivos yéndose y dejando a la ciudad sin transporte público de pasajeros.

Esperemos que eso no ocurra con expedientes o sin expedientes, con mesas, con seguimientos o no, y que todos, insisto en lo que dije anteriormente, trabajemos por un sistema de transporte público de pasajeros mejor.

Muchas gracias, señora presidenta.

SRA. PRESIDENTE (Caputo).- Previamente voy a convocar a la concejal Lucía Martínez Zara, la Vicepresidenta I, a ocupar la presidencia porque necesito tomarme un minuto y luego hacer uso de la palabra.

-Asume la presidencia la concejal Martínez Zara.

-Es la hora 15:30.

SRA. PRESIDENTE (Martínez Zara).- Tiene la palabra la concejal Ungaro.

SRA. UNGARO.- Solamente para hacer una aclaración.

Veo que hoy me están nombrando los concejales en sus alocuciones, entonces para decirle al concejal que recién me nombraba, el concejal Compagnoni, que ya que es tan cuidadoso en ver la fecha de presentación, el expediente al que hace alusión había sido presentado casi un año antes. O sea que yo esperé muchos meses para que me llegara el informe, llegó en esa sesión, pero hacía más de un año que yo lo había presentado.

El concejal, si viene todos los días, tiene la versión digital para ver los expedientes, puede hablar con todos los funcionarios, tuvo tiempo suficiente como para ver el expediente que fue informado casi un año después de que yo lo presentara.

Gracias.

SRA. PRESIDENTE (Martínez Zara).- Tiene la palabra el concejal Salaberry. ¿Es por el expediente?

SR. SALABERRY.- ¡Por supuesto!

Señora presidenta, dos o tres cuestiones sobre el expediente y voy a tratar de ser lo más cuidadoso posible de las expresiones.

Seguir generando comisiones no va a cambiar la situación del transporte público cuando en la ciudad y en este Cuerpo ya tenemos la Comisión de Transporte. Eso por un lado.

Está a su vez la Comisión de Usuarios Testigos, y éste es un tema de decisión política, no es cuestión de seguir generando más comisiones para simular que se hace algo que no se hace.

Acá hay un Gobierno Municipal y hay un Cuerpo Legislativo, porque la realidad es que, y me pregunto, ¿qué nos hace pensar que habiendo bajado un 20% la cantidad de pasajeros transportados, subiendo la tarifa va a viajar más gente?

SRA. PRESIDENTE (Martínez Zara).- Concejal, perdón, le solicito que se refiera al expediente en tratamiento.

SR. SALABERRY.- Me estoy refiriendo porque estamos hablando de transporte, no estoy hablando de los aviones, estoy hablando del transporte público de la ciudad.

Usted estuvo dos horas, tuve que escucharla dos horas hablando de bueyes perdidos, y sin embargo no le digo nada, y habla de bueyes perdidos.

SRA. PRESIDENTE (Martínez Zara).- Concejal, le pido que se llame al respeto y tiene que referenciar...

SR. SALABERRY.- Yo lo que le digo es esto: una comisión, y voy a hablar más claro, no sirve para nada, esta ciudad está llena de comisiones, no va a cambiar absolutamente nada.

Acá aumentaron el boleto con las mismas unidades, con colectivos viejos, destruidos, y quieren crear una comisión ¿para qué?, para la nada misma. Ya hay dos comisiones, la de Transporte en este Cuerpo y la de Usuarios Testigos. Basta de comisiones y decisiones políticas concretas para mejorarle la vida al usuario que viaja todos los días.

Y le voy a decir algo más: con este aumento, en vez de viajar más gente, va a viajar menos gente en el colectivo.

Gracias, señora presidenta.

SRA. PRESIDENTE (Martínez Zara).- Tiene la palabra la concejal Caputo.

SRA. CAPUTO.- Señora concejal, a ver, quiero hacer mención a varios puntos.

Primero que nada, evidentemente como dijo el concejal de La Libertad Avanza, no tuvieron tiempo de leerlo, porque es tan así que están hablando de creación de una comisión y no sé de qué están hablando, o sea, no sé quien pidió la creación de una comisión de seguimiento, no sé qué le pasa.

El proyecto que estamos tratando es el número 420, proyecto de ordenanza que pide, no lo voy a hacer muy extenso, pero tiene 13 artículos, en el que le pedimos al Ejecutivo remitir mensualmente un informe operativo del sistema, y ahí hay un montón de incisos, pero es un informe con datos, y le ponemos en cada inciso qué datos queremos pedir.

Un informe trimestral con más datos que tienen que ver con el costo por kilómetro, costos estimados por pasajeros, cuestiones más económicas. También remitir anualmente otro tipo de informe que tiene que ver con la flota de las unidades, el estado operativo de cada unidad, todo lo que tiene que ver con más técnico, mecánico, de las unidades del transporte de la ciudad.

Es un proyecto de ordenanza donde en ningún artículo dice crear una comisión. Así que sinceramente le pido disculpas, señor concejal, si la confusión fue tal y la rapidez fue tal de presentar este proyecto que en realidad, y a lo que dijo el otro concejal también del bloque de La Libertad Avanza, que fue rápido el tratamiento, la verdad que sí, no lo vamos a negar.

Sin embargo, la rapidez, que es algo que fue bastante mencionado en todas las interlocuciones, que los aqueja que las cosas sean rápidas, les cuento que la sociedad está requiriendo de la política que seamos rápidos en nuestras decisiones, que podamos leer con rapidez, que podamos interpretar con rapidez, que podamos tomar decisiones con rapidez, porque si nos vamos a tomar mucho tiempo no avanzamos más, esta ciudad necesita que tomemos decisiones con rapidez.

De todas formas, esto no fue de un día para el otro, el expediente, más allá de que fue a informe, estuvo, se presentó y estaba digitalmente, si bien el expediente físico no estaba, el digital entiendo, más los concejales que ya han estado en este Cuerpo Legislativo saben que pueden acceder a ese proyecto de forma digital.

Y además de eso, no es que esto salió de un momento para otro, esto fue conversado en la reunión que tuvimos con los empresarios del transporte público y con los funcionarios donde yo hablé de este proyecto y donde les pedí el compromiso, justamente, de acompañarlo, de trabajarlo.

Es un proyecto muy simple, yo acá no estoy planteando cómo tiene que ser el nuevo sistema de transporte público en la ciudad de Bahía Blanca, lo que estoy haciendo es pedir informes, datos, qué es lo que necesitamos los concejales para poder aportar propuestas para mejorar el transporte público en la ciudad. Así que en cuanto a lo técnico de este proyecto, eso.

Después en algún momento se dijo algo de las sesiones y de una sesión especial y demás, que no correspondía hacer una sesión especial para eso, que se tenían que hacer de otros temas, y la verdad es que por ejemplo, el 3 de julio del 2025 hubo una sesión de un proyecto de ordenanza para declarar Régimen de Excepción de Regulación Fiscal del Partido de Bahía Blanca.

Después hubo otro proyecto del Diario de Sesiones del 21 de marzo del 2025, también con otros temas que no tienen que ver con el transporte público. Y en el 2 de septiembre del 2024 pasó exactamente lo mismo, había otros temas, para lo cual en esta sesión especial se puede tratar un tema como este.

Eso como para las aclaraciones más técnicas y administrativas de lo que se planteó.

Para aportar algunos datos que hay de otras ciudades, que es en lo que en este expediente estamos pidiendo, justamente datos, por ejemplo en la ciudad de San Nicolás, el boleto es de \$ 1.753. En Ramallo, es de \$ 1.820; en Paraná de \$ 1.720; Mar del Plata estaba en \$ 1.550 y pasó a \$ 2,569. En Pinamar \$ 2.625; en Pergamino \$ 2.214; en Resistencia \$ 1.885; en Córdoba \$ 1.720; en Río Cuarto \$ 1.750. En Bahía Blanca va a ser \$ 1.838 ahora.

Porque me parece importante hablar con datos es por eso que estamos pidiendo datos en esta ordenanza, porque necesitamos datos si no hablemos de la nada, hablemos porque sí, porque el aire es libre y fantástico, pero la verdad que necesitamos datos porque a algunos concejales les gusta hablar en términos de porcentuales, por ejemplo el 1.000%, pero cuando ven los números estamos como en toda la Argentina con el valor del pasaje del colectivo.

¿Cuánto quieren pagar?, ¿quieren viajar gratis? No entiendo, no entiendo en qué parte son libertarios y en qué parte no lo son, ¡les juro que no lo entiendo!, señora presidente, porque cuando nos reunimos con las empresas, las empresas nos dijeron el costo real del pasaje, que es lo que a nivel nacional se está promoviendo: hay que pagar lo que sale sin subsidios, pagar lo que sale, y lo que sale es \$ 4.000.

Entonces no entiendo cuál es la postura, sinceramente se los digo que no entiendo, porque no quieren acompañar esto ¿por qué?, ¿porque es un aumento? Y sí, es lo que sale, sale tres veces más de lo que está pagando el vecino de Bahía Blanca. Eso en esa discusión.

Ahora en la otra discusión, de si el sistema es bueno o no es bueno, porque claro, entonces vayamos a esa discusión, ¿lo vale?, es la ciudad de Bahía Blanca, bueno ahí sí compartimos.

¿El sistema está roto? Sí, está roto, pero no se rompió hace dos años, como dijo el concejal de mi mismo espacio político, se viene rompiendo hace tiempo, hay un punto de inflexión que fue

en el 2020 con la pandemia donde dejaron de haber recorridos, esos recorridos no se recuperaron y a partir de ahí empieza un declive en la curva muchísimo mayor de lo que podemos imaginar.

Entonces cuando dicen que esto es un parche, sí, claramente es un parche, pero lo que pregunto es ¿qué hacemos?, ¿lo dejamos sin parche y que se desangre?

Yo les pregunté en la reunión con los empresarios qué pasaba si esto salía desaprobado, ¿y saben lo que me dijeron? Me dijeron que si eso pasaba iba a pasar lo que pasó en todas las ciudades del país, paros, reducir la frecuencia, etcétera. Es decir, los que iban a salir perjudicados de eso ¿quiénes son?, los vecinos de Bahía Blanca, no es Gisela Caputo, bueno, en cierto sentido sí porque yo uso el colectivo, no sé cuántos concejales de acá usan colectivo, yo no tengo licencia de conducir ni auto así que uso el colectivo. Claramente quizás sea una también de las perjudicadas.

Así que sí, el parche es necesario, ¿es la solución? No, no es la solución, por eso en este proyecto de ordenanza, señora presidente, en el artículo, espere que le digo exactamente el número porque fue supuestamente tan rápido que no lo pudieron ver, entonces en el Artículo 10°, por ejemplo, le pide al Municipio que en el término de 60 días mande al Concejo Deliberante una propuesta de mejora del sistema de transporte público. No le da alternativa, no es un mensajito de WhatsApp del funcionario solicitándolo, es un proyecto de ordenanza que se lo pide, que se lo exige.

Por eso para mí, no sé si decir que esto me llama la atención sobre la postura de algunos concejales, en realidad es bastante coherente, en eso sí hay coherencia de esa postura, es el no, no. Mire, cuando tratamos un proyecto de ordenanza acá para que los vecinos se dejen de inundar y para que se puedan hacer las obras, ¿sabe qué dijeron? No. Cuando tratamos el Presupuesto del Hospital Municipal, ¿sabe qué dijeron? No, porque no, se gasta mal, no. Pero nunca hay alternativas, es no, no.

Ahora, no. Entonces les pregunto ¿qué ciudad quieren construir? Porque si usted me pregunta a mí, señora presidente, yo la gestión de Federico Susbielles no la comparto, la verdad que bueno por más que insistan e insistan con que sí, con que soy kuka, no, no la comparto, no me parece y lo expreso y lo hago público, y lo digo en el recinto.

Ahora eso no significa que las cosas que necesitan los bahienses se las demos, porque hay otro concejal en este recinto que mencionó que dirigentes de mi partido político como Cristian Ritondo y Diego Santilli acompañan a esta gestión nacional, y ¿sabe por qué la acompañan, señora presidente? Porque quieren

dar gobernabilidad, porque están convencidos del cambio que tiene que hacerse en la Argentina, y por eso lo acompañan.

¿Y comparten todo? No, no comparten todo, de hecho también lo hacen público, pero quieren darle gobernabilidad porque saben qué es lo que la Argentina necesita, y esa es la postura de los concejales del PRO en este recinto, darle gobernabilidad a este Intendente. ¿Y sabe por qué, señora presidente? No porque me caiga bien Federico Susbielles, ni porque sea mi amigo porque no lo es, ni porque me parezca que esté gestionando bien la ciudad, porque lo contrario a eso es destruir la ciudad.

Y ¿sabe qué señora presidente? Muchos de nosotros nos encantaría gestionar esta ciudad, trabajamos para eso, estudiamos para eso, nos formamos para eso, y yo no quiero recibir una ciudad detonada, porque algunos capaz creen que si la ciudad está destruida les va a ir mejor, capaz que creen que si todo está estropeado les va a ir mejor. Mire, señora presidente, en mi partido, cuanto peor mejor para nosotros, no, no es así.

Y cuando también plantean, porque ahí vuelve la incoherencia, cuando a mí me plantean que este Gobierno Municipal incorpora funcionarios, hablando de las posturas partidarias de mi partido, sí claro, a mí también me preocupa eso y no lo comparto, pero no finjamos demencia, muchachos, hay un funcionario nacional que está denunciado por corrupción. Les preocupa más que ingrese un funcionario a un Municipio que tener la máxima cabeza del Gobierno Nacional que está acusado de corrupción y no dicen nada y hablan de un funcionario de un Municipio. Bueno, coherencia, ¡coherencia! En eso comparto lo que usted dijo previamente cuando tomó la palabra, ¡coherencia!

La verdad que sin coherencia y sin altura, hay otro concejal que dijo “levantemos la vara”; levantemos la vara, claro que sí, gestionemos para los bahienses, porque si somos tan cararrotas de plantear algunas cosas, realmente no los va a tomar en serio nadie, nadie.

Fui tomando nota de varios puntos que quiero compartir con ustedes. Hay algo que me parece importante de este proyecto, señora presidente, que es que dentro de estos puntos que les pedimos al Municipio, también se los pedimos a las empresas, porque en la reunión que tuvimos hace tres días, la segunda reunión, tuvimos la oportunidad de hablar con los empresarios, y ¿sabe qué, señora presidente? En esa reunión, en la oportunidad de poder conversar con los empresarios, concejales que hoy tomaron la palabra acá y que hablaron de que no había recambio de unidades y que esto era un desastre y demás, se mostraron bastante condescendientes con los empresarios, no le

plantearon esta situación, esta indignación que mostraron hoy acá.

A ver, ante los micrófonos, la mayoría sabemos desenvolvernos, en el cara a cara es mucho más difícil, en el cara con el vecino, en el cara a cara con el empresario que también hay que poner la cara y decirle de las unidades, que hay un costo de capital y dónde están las unidades, nadie se lo dijo. ¿Sabe quién sí se lo dijo, señora presidente?: esta concejal; esta concejal les preguntó “pero señores empresarios, ¿cómo puede ser que si en el costo de capital viene habiendo un incremento, no se vea reflejado en la mejora de las unidades?” Se los dije en la cara a los empresarios, como hay que hacerlo, y no venir acá, decirlo en una sesión y no animarse a decirselos en la cara a los empresarios, porque eso es ser un dirigente cobarde.

Los empresarios en ese momento pudieron responder esa situación, pudieron explicar por qué, y ¿sabe que nos dijeron, señora presidente? Porque los costos no son reales, puede parecer que tener un costo de capital, pero eso no es real, es ficticio. Por eso este proyecto de ordenanza, señora presidente, que les gusta mostrar cosas, por eso este proyecto de ordenanza, para tener los datos reales.

Por eso no entiendo cómo no lo acompañan, no acompañan y dicen que quieren un sistema mejor, algunos fueron concejales hace 20 años, otros hace 10, hoy de nuevo, ¿alguna vez usted piensa, señora presidente, que un proyecto para mejorar el sistema de transporte? No, ningún concejal de acá ni cuando estuvieron hace 20 años, ni 10, ni 5, ni 2, presentaron nada.

También lo podrían hacer porque se espera que lo haga el Municipio, pero también lo podrían presentar. No lo hicieron, entonces dejen de mentirles a los bahienses, como dijo usted y lo comparto, dejen de mentirles a los bahienses porque no son tontos los bahienses, se dan cuenta de esta situación.

Así que, señora presidente, para ir terminando, respecto a esta oportunidad invaluable de poder hablar desde la banca, es que les quiero decir dos situaciones más que me parece que son preocupantes y que tienen que ver también con un contexto nacional, y que tiene que ver con una situación laboral también y que nos expresaron los empresarios, los funcionarios del Municipio y que todos más o menos conocemos y que tiene que ver con los choferes de colectivos, no les alcanza el sueldo, entonces terminan su jornada laboral y trabajan como choferes de uber, o sea que trabajan casi 12 horas por día, supongo, capaz que más, eso desgasta a los choferes, eso también está generando problemas en la ciudad, porque eso hace que estén cansados al momento de manejar una unidad de colectivo.

Eso me parece muy preocupante, y eso también

es el resultado de una crisis que estamos atravesando.

Entonces este tema para mí sí es un tema muy serio, no es un tema para tomárselo a la liviana, para subirse a una tribuna y tribunear, para tirar frases bonitas, es para que de verdad, si realmente a esta ciudad la queremos, si realmente estamos comprometidos con esta ciudad, si realmente queremos generar cambios, tenemos que comprometernos en serio.

Fíjese, no sé qué verbo usar para no ser muy agresiva, voy a tratar de no serlo, no acompañar esto, realmente el que pide, pide informe, pide datos, es de tamaña..., se me ocurren varias palabras que no son, no importa, vamos a dejarlo así, cada cual lo va a saber en su conciencia qué es lo que está haciendo al no acompañar esto.

Así que, señora presidente, no tengo más nada para decirle, que obviamente y una vez más, acá,

estos concejales del PRO comprometidos con la ciudad, comprometidos con generar cambios, lo que estamos haciendo es tratar de evitar que esto sea peor para los bahienses.

Muchas gracias.

-Reassume la presidencia la concejal Caputo.

-Es la hora 15:50.

SRA. PRESIDENTE (Caputo).- ¿Alguien más quiere hacer uso de la palabra?

Bien, entonces, ponemos a consideración del Cuerpo el expediente.

-Aprobado por mayoría.

-Véase texto en el apéndice.

SRA. PRESIDENTE (Caputo).- No habiendo más asuntos que tratar, damos por finalizada la sesión del día de la fecha.

Muchas gracias.

-Es la hora 15:51.

A P E N D I C E

Sanciones del Concejo Deliberante

ORDEN DEL DIA

I

El Honorable Concejo Deliberante, en uso de sus facultades, sanciona con fuerza de

ORDENANZA

(Exp. 1.226-HCD-2016)

VISTO:

El proyecto de Ordenanza obrante de fojas 669 a 673, referido a la actualización de la tarifa del Servicio de Transporte Público de Pasajeros por Colectivos del partido de Bahía Blanca establecida por Ordenanza 22.277; y

CONSIDERANDO:

Que el Departamento Ejecutivo mantiene la firme decisión política de sostener el Sistema de Transporte Público de Pasajeros de Bahía Blanca, priorizando la movilidad de sus más de 120.000 usuarios activos, a pesar del escenario de crisis estructural y volatilidad económica que afecta al sector.

Que desde enero de 2026 el contexto internacional se ha visto severamente afectado por el conflicto bélico en Oriente Medio (involucrando a Irán, Israel y Estados Unidos), lo cual ha disparado el precio internacional del crudo. Este fenómeno impactó directamente en el mercado local con un incremento del 60% en el valor del combustible, insumo crítico cuya variación altera drásticamente la estructura de costos de explotación.

Que la realidad económica nacional ha derivado en una marcada baja de la actividad y una caída del consumo, lo que se traduce en una reducción del 15% en el volumen de viajes totales del sistema. Esta caída en la demanda impacta negativamente sobre la tarifa técnica, al distribuirse los costos fijos sobre una menor cantidad de pasajeros pagos.

Que en este escenario de recursos escasos, resulta imperativo analizar la sustentabilidad y eficiencia del sistema, conforme a las facultades otorgadas por el artículo 27 inciso 22 de la Ley Orgánica de las Municipalidades para regular el transporte público.

Que el estudio de costos en este contexto calcula una tarifa de equilibrio de más de \$ 2.000 lo que implicaría un aumento al pasajero de más del 30%, cuando la inflación en igual periodo no llega al 15%.

Que es por esto que se propone dos medidas simultáneas de apoyo al usuario con incremento de los subsidios municipales al pasajero, que ayude a morigerar el impacto al ciudadano. El primero aumentando el porcentaje de descuento para los usuarios frecuentes, elevando este porcentaje para los Frecuentes de categoría A (los que hacen más de 60 viajes por mes) del 25% al 40%, y para los Frecuentes de categoría B (los que hacen entre 20 y 59 viajes por mes) del 10% al 15%, manteniendo estable los valores actuales para esos usuarios. Y en segundo lugar implementando el aumento de tarifa en forma escalonada en tres etapas, donde en la primera se aumenta el subsidio de \$ 130 por viaje a \$ 300, permitiendo un impacto muchísimo menor sobre el valor del boleto que paga el pasajero, del que debería ser si todo el aumento se volcara a los usuarios.

Que éstas dos medidas combinadas aumentan en el primer mes de implementación en casi un 90% el aporte de la municipalidad al sostenimiento del sistema de transporte público.

Que por otro lado, del análisis de los datos recolectados por el sistema SUBE, se observa que sobre un total de 1.900.884 viajes mensuales, 362.940 corresponden a pases por discapacidad, representando aproximadamente un 20% del total de viajes de la ciudad. En términos financieros, esto implica que el sistema deja de percibir mensualmente una suma superior a los 560 millones de pesos, cifra equivalente a la capacidad de renovación de dos unidades cero kilómetro por mes.

Que si bien la Ordenanza 14.495 busca facilitar la integración social de las personas con discapacidad, los datos reflejan un uso que en ciertos casos se ha desvirtuado hacia la irracionalidad, detectándose abusos manifiestos con tarjetas que registran hasta 378 viajes mensuales (más de 12 diarios) y picos extremos de 34 viajes en una sola jornada.

Que el análisis estadístico demuestra que una pequeña porción de usuarios (apenas el 10% el universo de beneficiarios) concentra el 40% de la totalidad de las gratuidades, realizando un promedio de viajes que no se condice con motivos estrictamente asistenciales, laborales o de integración social.

Que con el objeto de preservar el beneficio para quienes realmente lo necesitan y asegurar que el sistema no colapse, se establece un límite de 4 viajes diarios gratuitos. Este cupo se considera un estándar de razonabilidad técnica, ya que cubre los trayectos de ida y vuelta para cualquier

actividad esencial (salud, educación, trabajo) e incluso contempla la movilidad de un acompañante o una segunda gestión diaria.

Que esta regulación no implica una restricción al derecho reconocido, sino un ejercicio necesario de ordenamiento para evitar conductas abusivas que ponen en riesgo el equilibrio económico del transporte que utilizan todos los bahienses.

Que por todo lo expuesto, y sobre la base del nuevo Estudio de Costos confeccionado por la Subsecretaría de Movilidad Urbana y Transporte, resulta indispensable adecuar el cuadro tarifario y la reglamentación de las franquicias para asegurar un servicio equitativo, sostenible y eficiente.

Que es voluntad del señor Intendente Municipal, hacer todo el esfuerzo necesario para el sostenimiento del Sistema de Transporte Público de Pasajeros, reforzando el régimen de atributos locales existentes y determinando un subsidio directo a cada viaje de \$ 300 en el primer tramo, \$ 215 en el segundo y \$ 120 a partir del tercero para morigerar los mayores costos y la quita del fondo compensador del interior dispuesta por el gobierno nacional.

Por lo expuesto, el Honorable Concejo Deliberante en uso de sus facultades, sanciona con fuerza de:

#### O R D E N A N Z A

Artículo 1° - Actualizase el valor del boleto del transporte público de pasajeros, que pagará el pasajero, según el siguiente cronograma:

A) Desde el día que se actualice el Sistema Único de Boleto Electrónico nacional – SUBE -, en los siguientes importes:

I. Para las líneas 500, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 509, 512, 513, 513ex, 514, 516, 517, 518, 519, 519A y 521, sus recorridos troncales, prolongaciones, adicionales y rondines:

Mil ochocientos treinta y ocho pesos con cincuenta y cinco centavos (\$ 1.838,55) para la Primera Sección.

Dos mil sesenta pesos con treinta y dos centavos (\$ 2.060,32) para la Segunda Sección.

Dos mil ciento setenta y un pesos con ocho centavos (\$ 2.171,08) para la Tercera Sección.

Dos mil ciento setenta y un pesos con ocho centavos (\$ 2.171,08) para la Cuarta Sección.

II. Para la línea 520, sus recorridos troncales, prolongaciones, adicionales y rondines:

Tres mil cuatrocientos ochenta y cuatro pesos con sesenta y nueve centavos (\$ 3.484,69) para los viajes entre Cabildo y Bahía Blanca y entre el Aeropuerto y Bahía Blanca eventuales.

Dos mil trescientos pesos con ochenta y nueve centavos (\$ 2.300,89) para la Primera Fracción.

El valor de la Segunda Sección del inciso A) del presente artículo para la Segunda Fracción: dos mil sesenta pesos con treinta y dos centavos (\$ 2,060,32).

El valor de la Primera Sección del inciso A) del presente artículo para la Tercera Fracción: mil ochocientos treinta y ocho pesos con cincuenta y cinco centavos (\$ 1.838,55).

B) A los 30 días de la aplicación del inciso A) del Artículo 1°, los valores de ese punto, más un 3%, más el porcentaje de aumento mensual del índice de precios al consumidor (IPC), cobertura nacional del mes de abril de 2026 que se publica el 14 de mayo del 2026.

C) A partir de los 30 días del inciso B) del Artículo 1° de la presente, los valores de ese punto más un 3%, más el porcentaje de aumento mensual del índice de precios al consumidor (IPC), cobertura nacional del mes de mayo de 2026 que se publica el 11 de junio de 2026.

Artículo 2° - Fijase el valor de la tarifa del transporte público de pasajeros del partido de Bahía Blanca, según el siguiente cronograma:

A) Desde el día que se actualice el Sistema Único de Boleto Electrónico nacional -SUBE-, en los siguientes importes:

I. Para las líneas 500,502, 503, 504, 505, 506, 507, 509, 512, 513, 513ex, 514, 516, 517, 518, 519, 519A y 521 sus recorridos troncales, prolongaciones, adicionales y rondines:

Dos mil ciento cuarenta pesos (\$ 2.140,00) para la Primera Sección.

Dos mil trescientos noventa y nueve pesos con ochenta y nueve centavos (\$ 2.399,89) para la Segunda Sección.

Dos mil quinientos veintidós pesos con veinte centavos (\$ 2.522,20) para la Tercera Sección.

Dos mil ochocientos sesenta y ocho pesos con cuarenta y ocho centavos (\$ 2.868,48) para la Cuarta Sección.

II. Para la línea 520, sus recorridos troncales, prolongaciones, adicionales y rondines:

Nueve mil ochocientos pesos con noventa y seis centavos (\$ 9.800,96) para los viajes entre Cabildo y Bahía Blanca, y para los viajes entre el Aeropuerto y Bahía Blanca para los pasajeros eventuales.

Siete mil ochocientos cuarenta y seis pesos con cuarenta centavos (\$ 7.846,40) para la Primera Fracción.

El valor de la Segunda Sección del inciso A) del presente Artículo para la Segunda Fracción: dos mil trescientos noventa y nueve pesos con ochenta y nueve centavos (\$ 2.399,89)

El valor de la Primera Sección del inciso A) del presente artículo para la Tercera Fracción: dos mil ciento cuarenta pesos (\$ 2.140,00).

B) A los 30 días de la aplicación del inciso A) del Artículo 1°, el valor de la tarifa para cada sección serán los valores determinados en el inciso B) del Artículo 1°, más los siguientes importes de subsidios en los siguientes importes para cada sección:

I. Para las líneas 500, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 509, 512, 513, 513ex, 514, 516, 517, 518, 519, 519A y 521 sus recorridos troncales, prolongaciones, adicionales y rondines

Doscientos quince pesos (\$ 215) para la Primera Sección.

Doscientos cuarenta y cuatro pesos con cuarenta y siete centavos (\$ 244,47) para la Segunda Sección.

Doscientos cincuenta pesos con ochenta y nueve centavos (\$ 250,89) para la Tercera Sección.

Quinientos noventa y ocho pesos con treinta y un centavos (\$ 598,31) para la Cuarta Sección.

II. Para la línea 520, sus recorridos troncales, prolongaciones, adicionales y rondines:

Seis mil ciento setenta y cuatro pesos con treinta y ocho centavos (\$ 6.174,38) para los viajes entre Cabildo y Bahía Blanca, y para los viajes entre el Aeropuerto y Bahía Blanca para los pasajeros eventuales.

Cinco mil cuatrocientos cincuenta y seis pesos con treinta y seis centavos (\$5.456,36) para la Primera Fracción.

El valor de la Segunda Sección del inciso A) del presente artículo para la Segunda Fracción: doscientos cuarenta y cuatro pesos con cuarenta y siete centavos (\$ 244,47).

El valor de la Primera Sección del inciso A) del presente artículo para la Tercera Fracción: doscientos quince pesos (\$ 215,00).

C) A partir de los 30 días del inciso B) del Artículo 1° de la presente, el valor de la tarifa para cada sección serán los valores determinados en el inciso C) del Artículo 1°, más los siguientes importes de subsidios en los siguientes importes para cada sección:

I. Para las líneas 500, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 509, 512, 513, 513ex, 514, 516, 517, 518, 519, 519A y 521 sus recorridos troncales, prolongaciones, adicionales y rondines:

Ciento veinte pesos (\$ 120,00) para la Primera Sección.

Ciento treinta y ocho pesos con seis centavos (\$ 138,06) para la Segunda Sección.

Ciento treinta y ocho pesos con setenta y dos centavos (\$ 138,72) para la Tercera Sección.

Cuatrocientos ochenta y siete pesos con noventa y dos centavos (\$ 487,92) para la Cuarta Sección.

II. Para la línea 520, sus recorridos troncales, prolongaciones, adicionales y rondines:

Seis mil veintitrés pesos con setenta y ocho centavos (\$ 6.023,78) para los viajes entre Cabildo y Bahía Blanca, y para los viajes entre el Aeropuerto y Bahía Blanca para los pasajeros eventuales.

Cinco mil trescientos sesenta y tres pesos con noventa y cinco centavos (\$ 5.363,95) para la Primera Fracción.

El valor de la Segunda Sección del inciso A) del presente artículo para la Segunda Fracción: ciento treinta y ocho pesos con seis centavos (\$ 138,06).

El valor de la Primera Sección del inciso A) del presente artículo para la Tercera Fracción: ciento veinte pesos (\$ 120,00). Estos valores, serán los que deberán percibir las empresas concesionarias del Servicio de Transporte Público de Pasajeros por la prestación del servicio público a partir de la actualización del valor del boleto en el sistema SUBE.

Artículo 3° - Manténgase el valor del boleto escolar en un cincuenta por ciento (50%) del valor correspondiente a cada Sección según se determinó en los Artículos 1° y 2° de la presente, para alumnos que deban asistir a establecimientos educacionales públicos estatales, privados o mixtos de los Niveles Primario y Secundario, en los turnos diurnos, vespertinos y nocturnos. Dicho boleto en sus distintas modalidades podrá ser utilizado a razón de dos viales por día, de lunes a viernes de 06:00 a 00:00 horas y los días sábado de 06:00 a 14:00 horas. En los casos en que deba concurrir a actividades extraescolares oficiales debidamente justificadas se extenderán a cuatro viajes diarios.

Artículo 4° - Continúase con la implementación del Sistema de Categorización de Pasajeros Frecuentes de acuerdo a la frecuencia de utilización del Sistema de Transporte por parte del usuario y permitiendo un subsidio parcial de la tarifa para cada categoría cuyos criterios para acceder al descuento serán:

Categoría A: Aquellos que utilizan un mínimo de 60 pasajes en el mes, lo cual se acreditará promediando el uso de pasajes por Tarjeta SUBE por semestre (enero a junio o julio a diciembre), o si es nuevo usuario, los últimos 3 meses desde que se solicita la categoría de usuario frecuente, tendrá un descuento equivalente al 40% del valor de la tarifa por pasaje utilizado.

Categoría B: Aquellos que utilizan un mínimo de 20 pasajes y hasta 59 por mes, lo cual se acreditará promediando el uso de pasajes por Tarjeta SUBE por semestre (enero a junio o julio a diciembre) o si es nuevo usuario los últimos tres meses desde que se solicita la categoría de usuario frecuente, tendrá un descuento equivalente al 15% del valor de la tarjeta SUBE por cada pasaje utilizado.

Artículo 5° - Continúase con la implementación de un Sistema de Boletos Combinados donde todos los viajes realizados por una persona luego de un primer viaje que se le cobró, pasado 10 minutos y hasta una hora después serán gratuitos para ese pasajero.

El viaje deberá ser registrado con la tarjeta SUBE en la máquina, y el sistema al detectar que se hizo otro viaje en un lapso menor a una hora lo registrará, pero no le cobrará boleto. Esto permitirá luego el pago del viaje a la empresa que lo realizó.

Los viajes sucesivos marcados durante los primeros diez minutos de uso de la tarjeta o en forma simultánea se cobraran con la tarifa correspondiente al pasajero, para evitar que viaje más de una persona pagando un solo pasaje.

Artículo 6° - Manténgase lo establecido en la Ordenanza 19.993 artículo 9° respecto al subsidio en beneficio de los usuarios del Servicio Público de Pasajeros, que permita cubrir los costos de venta de créditos para cargar la tarjeta SUBE, el costo de prestación de servicio diferencial de traslado de personas con Capacidades Diferentes.

Artículo 7° - Fijase un subsidio a cargo de la Municipalidad de Bahía Blanca, a partir de la implementación del nuevo cuadro tarifario, en beneficio de los usuarios del Servicio Público de Pasajeros, que se determinará como la diferencia entre el Valor de la Tarifa del Transporte Público fijado en el Artículo 2° y el valor del Boleto pagado por cada uno de los tipos de pasajeros comprendidos en los Artículos 1°, 3°, 4° y 5° de la presente, neto de componentes tributarios y comisiones.

La diferencia de pasajeros combinados del artículo 5° se pagará por todos los viajes, y si estos incrementos solo hasta un 20% respecto a los viajes calculados que son un 10% del total de viajes. Si esta cantidad de viajes supera ese 20%, solo se pagará hasta esos viajes combinados.

Dicho importe, será el resultante de la brecha de los valores unitarios, multiplicado por cantidad de pasajeros transportados en cada sección, categoría y abonado a las empresas prestatarias del servicio.

Artículo 8° - Modificase el artículo 8° de la Ordenanza 3.914 (conforme redacción dispuesta por Ordenanza 14.495), que quedará redactado de la siguiente manera:

Artículo 8° - Las empresas de transporte colectivo de pasajeros que operen en el partido de Bahía Blanca deberán transportar gratuitamente a las personas discapacitadas y a su acompañante, si necesitaran de él.

Se fijará un límite máximo de 4 viajes diarios totales para la persona discapacitada y su acompañante. Por motivos excepcionales y fundados en razones asistenciales, educacionales o laborales, el Departamento Ejecutivo queda autorizado a ampliar dicho límite, cuando el beneficiario requiera un mayor número de viajes diarios y su necesidad no pueda ser resuelta de otra forma.”

Artículo 9° - Comuníquese al Departamento Ejecutivo para su cumplimiento.

Sala de Sesiones, 7 de mayo de 2026

II

El Honorable Concejo Deliberante, en uso de sus facultades, sanciona con fuerza de

ORDENANZA  
(Exp. 420-HCD-2026)

VISTO:

La necesidad de fortalecer los mecanismos de información, seguimiento y evaluación del Servicio Público de Transporte de Pasajeros del Partido de Bahía Blanca; la emergencia vigente en materia de transporte público; los sucesivos estudios de costos elevados al Honorable Concejo Deliberante, y;

CONSIDERANDO

Que el transporte público de pasajeros requiere previsibilidad, sostenibilidad económica, eficiencia operativa y control institucional.

Que en los últimos años el sistema ha atravesado una situación crítica vinculada al aumento de costos, la caída de pasajeros transportados, la modificación de subsidios nacionales y provinciales y la necesidad de mayores aportes municipales.

Que la discusión sobre el transporte público no puede limitarse únicamente al valor del boleto, sino que debe incorporar información periódica sobre demanda, prestación efectiva del servicio, subsidios, categorías de usuarios, kilómetros recorridos, frecuencias, flota y eficiencia operativa.

Que los estudios de costos elevados con cada actualización tarifaria contienen información técnica relevante, pero resulta necesario contar también con datos periódicos que permitan verificar la evolución real del sistema entre cada actualización.

Que no resulta necesario requerir mensualmente un estudio integral de costos, pero sí contar con información operativa, económica y presupuestaria básica que permita evaluar el funcionamiento del servicio.

Que la información permanente y sistematizada permitirá al Honorable Concejo Deliberante analizar con mayor precisión las futuras actualizaciones tarifarias, el impacto de los subsidios y la necesidad de mejoras estructurales.

Que resulta conveniente establecer distintos niveles de información: mensual operativa, trimestral económica, anual sobre flota y especial ante cada nueva solicitud de actualización tarifaria.

Por todo lo expuesto, el Honorable Concejo Deliberante en uso de sus facultades, sanciona con fuerza de:

O R D E N A N Z A

Artículo 1° - Créase el Sistema de Información y Seguimiento del Transporte Público de Pasajeros del Partido de Bahía Blanca, con el objeto de contar con información periódica, ordenada y verificable sobre el funcionamiento económico, operativo y social del servicio.

Artículo 2° - El Departamento Ejecutivo, a través del área competente, deberá remitir al Honorable Concejo Deliberante informes periódicos sobre el sistema de transporte público de pasajeros, conforme los alcances establecidos en la presente.

Artículo 3° - El Departamento Ejecutivo deberá remitir mensualmente un informe operativo del sistema, correspondiente al mes inmediato anterior, que contenga como mínimo:

- a) Cantidad total de pasajeros transportados.
- b) Cantidad de pasajeros transportados por línea.
- c) Cantidad de pasajeros por categoría tarifaria.
- d) Cantidad de pasajeros pagos plenos.
- e) Cantidad de usuarios frecuentes, discriminados por categoría.
- f) Cantidad de boletos escolares.
- g) Cantidad de boletos universitarios o terciarios.
- h) Cantidad de viajes gratuitos o bonificados, discriminados por beneficio.

- i) Cantidad de viajes combinados.
- j) Kilómetros recorridos por el sistema.
- k) Kilómetros recorridos por línea.
- l) Frecuencias programadas.
- m) Frecuencias efectivamente cumplidas.
- n) Incumplimientos, interrupciones o reducciones de servicio.
- o) Información disponible proveniente de GPS/SUBE.
- p) Cantidad de unidades operativas.
- q) Cantidad de unidades fuera de servicio.
- r) Recaudación mensual por tarifa abonada por los pasajeros.
- s) Subsidio municipal abonado.
- t) Subsidio provincial recibido.
- u) Aportes nacionales recibidos, en caso de existir.
- v) Monto total percibido por las empresas prestatarias.
- w) Relación pasajero/kilómetro verificada en el período informado.

Artículo 4° - El informe mensual deberá ser remitido dentro de los primeros 10 (diez) días hábiles de cada mes, a partir del mes de junio de 2026, en formato digital, editable y de fácil lectura.

Artículo 5° - El Departamento Ejecutivo deberá remitir trimestralmente un informe económico de seguimiento, sin que ello implique la obligación de elaborar un nuevo estudio integral de costos, que contenga como mínimo:

- a) Evolución del costo por kilómetro, tomando como referencia el último estudio aprobado.
- b) Evolución del costo estimado por pasajero.
- c) Evolución de los principales componentes del costo: combustible, salarios, mantenimiento, seguros, impuestos, capital, depreciación, gerenciamiento y costo de cobro.
- d) Evolución de la relación pasajero/kilómetro.
- e) Evolución del subsidio municipal abonado.
- f) Evolución del subsidio provincial recibido.
- g) Evolución de la recaudación tarifaria.
- h) Comparación entre la prestación efectivamente cumplida y los supuestos utilizados en el último estudio de costos.
- i) Identificación de desvíos significativos respecto de los parámetros tomados para la última actualización tarifaria.

Artículo 6° - El primer informe trimestral será remitido al Concejo Deliberante dentro de los primeros 10 (diez) días hábiles del mes de agosto de 2026 y deberá señalar expresamente, además de la información especificada en el artículo precedente, si existen variaciones relevantes que puedan afectar la sustentabilidad del sistema, la tarifa abonada por los usuarios, el monto percibido por las empresas o el subsidio municipal.

Artículo 7° - El Departamento Ejecutivo deberá remitir anualmente un Informe de material rodante y flota afectada al servicio, que contenga como mínimo:

- a) Inventario completo de unidades afectadas al sistema.
- b) Empresas prestataria a la que pertenece o se encuentra afectada cada unidad.
- c) Año de fabricación.
- d) Antigüedad promedio de cada unidad
- e) Antigüedad promedio de la flota
- f) Estado operativo de cada unidad
- g) Unidades fuera de servicio
- h) Estado del control técnico correspondiente

- i) Condiciones de accesibilidad
- j) Unidades incorporadas durante el año
- k) Unidades dadas de baja durante el año
- l) Plan de mantenimiento
- m) Plan de renovación de unidades para el año siguiente.
- n) Inversiones realizadas en mantenimiento, reposición o renovación
- o) Relación entre los rubros reconocidos en concepto de depreciación, capital invertido o mantenimiento y las inversiones efectivamente realizadas por las empresas prestatarias.
- p) Informe especial ante actualización tarifaria.

El primer informe anual deberá ser remitido al Concejo Deliberante dentro de los primeros 10 (diez) días hábiles del mes de septiembre de 2026.

Artículo 8° - Toda solicitud de actualización tarifaria o modificación del cuadro tarifario que sea elevada al Honorable Concejo Deliberante deberá estar acompañada de un informe especial que contenga, como mínimo:

- a) Estudio de costos completo.
- b) Comparación con el estudio de costos anterior.
- c) Identificación de los rubros que registran mayores variaciones.
- d) Explicación de cambios metodológicos, si los hubiere.
- e) Diferencia entre costo real, costo reconocido en tarifa, boleto abonado por el pasajero y monto percibido por las empresas.
- f) Monto del subsidio municipal previsto.
- g) Impacto presupuestario mensual y anual del subsidio municipal.
- h) Evolución de la relación pasajero/kilómetro.
- i) Evolución de pasajeros transportados.
- j) Evolución de gratuidades, bonificaciones, usuarios frecuentes y viajes combinados.
- k) Estado de la flota y unidades operativas.
- l) Cumplimiento de frecuencias y kilómetros recorridos.
- m) Fecha estimada de implementación en el sistema SUBE.
- n) Criterio previsto para eventuales diferencias entre la fecha de aprobación normativa y la efectiva implementación en SUBE.

Artículo 9° - El Departamento Ejecutivo deberá presentar, dentro del plazo de sesenta (60) días corridos desde la promulgación de la presente, un Plan de Evaluación y Eficiencia Operativa del Sistema de Transporte Público de Pasajeros, que contemple:

- a) Revisión de recorridos.
- b) Evaluación de frecuencias.
- c) Análisis de kilómetros improductivos.
- d) Superposición de líneas.
- e) Uso real de cada línea.
- f) Horarios de mayor y menor demanda.
- g) Cumplimiento del servicio mediante información GPS/SUBE.
- h) Estado y renovación de flota.
- i) Evolución de costos fijos y variables.
- j) Impacto de gratuidades y beneficios.
- k) Evaluación de usuarios frecuentes.
- l) Alternativas para recuperar pasajeros.
- m) Propuestas para mejorar la eficiencia del sistema.

n) Indicadores mínimos de seguimiento

Artículo 10° - El Plan previsto en el artículo precedente deberá ser actualizado anualmente o cuando se promueva una modificación sustancial del sistema, de sus recorridos, frecuencias, esquema tarifario o modalidad de prestación.

Artículo 11° - La información prevista en la presente deberá remitirse al Honorable Concejo Deliberante en formato digital, editable y de fácil procesamiento.

Artículo 12° - La autoridad de aplicación será determinada por el Departamento Ejecutivo.

Artículo 13° - Comuníquese al Departamento Ejecutivo para su cumplimiento.

Sala de Sesiones, 7 de mayo de 2026