

*Honorable Cámara de Diputados*

*Provincia de Mendoza*

*República Argentina*

*Diario de Sesiones*

**Nº 8**

**21 DE DICIEMBRE DE 2016**

**“176º PERIODO LEGISLATIVO ANUAL”  
PERIODO EXTRAORDINARIO**

**8ª REUNIÓN – 1ª SESIÓN ESPECIAL**

**“ CONSTITUCIÓN SOCIEDAD TRANSPORTE MENDOZA ”**

*“2.016 – Año del Bicentenario de la Declaración de la Independencia Nacional”*

## **AUTORIDADES:**

<b>DR. NÉSTOR PARÉS</b>	<b>(Presidente)</b>
<b>ING. JORGE TANÚS</b>	<b>(Vicepresidente 1°)</b>
<b>SR. MARCOS NIVEN</b>	<b>(Vicepresidente 2°)</b>
<b>DR. PABLO PRIORE</b>	<b>(Vicepresidente 3°)</b>

## **SECRETARÍAS:**

<b>DR. CAROLINA LETTRY</b>	<b>(Legislativa)</b>
<b>SR. ANDRÉS GRAU</b>	<b>(Habilitado)</b>

## **BLOQUES:**

**(FPV2) Partido Frente para la Victoria**

**(FR) Frente Renovador**

**(CM) Cambia Mendoza**

**(PD) Partido Demócrata**

**(PTS-FIT) Frente de Izquierda y de los Trabajadores**

**(PRO) Propuesta Republicana**

## **DIPUTADOS PRESENTES:**

**ALBARRACIN, Jorge (CM)**  
**BALSELLS MIRÓ, CarlosG. (CM)**  
**BIANCHINELLI, Carlos (FPV2)**  
**BIFFI, Cesar (CM)**  
**CAMPOS, Emiliano (CM)**  
**CARMONA, Sonia (FPV2)**  
**COFANO, Francisco (FPV2)**  
**DÍAZ, Mario (FPV2)**  
**ESCUDERO, María (PTS-FIT)**  
**FRESINA, Héctor (FIT)**  
**GALVAN, Patricia (FPV2)**  
**GIACOMELLI, Leonardo (FPV2)**  
**GONZÁLEZ, Dalmiro (FPV2)**  
**GUERRA, Josefina (CM)**  
**ILARDO SURIANI, Lucas (FPV2)**  
**JAIME, Analía (CM)**  
**JIMÉNEZ, Lautaro (FIT)**  
**LÓPEZ, Jorge (CM)**  
**MANSUR, Ricardo (CM)**

**MAJSTRUK, Gustavo (RJ)**  
**MOLINA, Ernesto (FPV2)**  
**MUÑOZ, José (FPV2)**  
**NARVÁEZ, Pablo (CM)**  
**NIVEN, Marcos (PD)**  
**ORTEGA, Julia (CM)**  
**OSORIO, Alselmo (CM)**  
**PAGÉS, Norma (CM)**  
**PARÉS, Néstor (CM)**  
**PEREYRA, Guillermo (FR)**  
**PARISI, Héctor (PFV2)**  
**PÉREZ, Liliana (CM)**  
**PRIORE, Pablo (PRO)**  
**RODRÍGUEZ, Edgar (CM)**  
**RUEDA, Daniel (FPV2)**  
**RUIZ, Lidia (PFV2)**  
**RUIZ, Stella (CM)**  
**SANCHEZ, Gladys I. (CM)**  
**SANZ, María (CM)**  
**SEGOVIA, Claudia (PFV2)**  
**SOSA, Jorge (CM)**

**SORIA, Cecilia (PTS-FIT)**  
**SORROCHE, Víctor (CM)**  
**TANÚS, Jorge (FPV2)**  
**VARELA, Beatriz (CM)**  
**VILLEGAS, Gustavo (CM)**

## **AUSENTES CON LICENCIA:**

**PÉREZ, María (FPV2)**  
**RAMOS, Silvia (FPV2)**  
**VIADANA, Alejandro (FPV2)**

## SUMARIO:

I – Izamiento de las Banderas nacional y provincial por los diputados Campos y Díaz. Pág. 3

1 – Resolución de presidencia. Pág. 3

II – Expte. 72090, constitución de la Sociedad de Transporte de Mendoza (EPTM). Pág. 3

## III – APÉNDICE

I – (Sanción) Pág. 30

II – (Resoluciones) Pág. 38

## I

**IZAMIENTO DE LAS BANDERAS**

- En el recinto de Sesiones de la Honorable Legislatura de la provincia de Mendoza, a 21 de diciembre del 2016, siendo 08.24 horas dice el

SR. PRESIDENTE (Parés) – Con quórum reglamentario doy por iniciada la Sesión Especial prevista para el día de la fecha.

A continuación procederemos al izamiento de las Banderas nacional y provincial del recinto, a tal efectivo invito a los diputados, Campos y Díaz, a cumplir con el cometido, y a los demás diputados y público a ponerse de pie.

- Así se hace. (Aplausos)

## 1

**RESOLUCIÓN DE PRESIDENCIA**

SR. PRESIDENTE (Parés) – A continuación corresponde considerar la Resolución N° 14.

Por Secretaría se dará lectura.

SRA. SECRETARIA (Lettry) – (leyendo):

**RESOLUCIÓN N° 14 SL**

## VISTO:

La nota suscripta por los diputados integrantes de esta H. Cámara: Jorge López, Jorge Albarracín, Marcelo Osorio, Jorge Sosa, Norma Pagés, María Sanz, Mabel Guerra, Gladys Sánchez y Analía Jaime, solicitando la realización de Sesión Especial, a fin de dar tratamiento al Proyecto de Ley remitido por el Poder Ejecutivo obrante en Expte. 72090; y,

## CONSIDERANDO:

1) Que el tema planteado es coincidente con las circunstancias previstas por la Carta Orgánica de este H. Cuerpo en el Art. 23.

2) Que el número de diputados peticionantes resulta el requerido de conformidad a lo establecido en el Art. 24 del Reglamento de esta H. Cámara.

3) Que la petición consigna también los asuntos que la motivan (Art. 25 del mismo cuerpo normativo), al mencionarse expresamente el tratamiento del Expte. 72090/16, proyecto de ley remitido por el Poder Ejecutivo, estableciendo la constitución de la Sociedad de Transporte de Mendoza.

4) Que el Artículo 26 del Reglamento de la H. Cámara contempla la posibilidad de citación para este tipo de sesiones, previendo las distintas alternativas en cuanto al plazo de convocatoria.

5) Que compartiendo lo expuesto, esta Presidencia entiende apropiado fijar fecha para que tenga lugar la Sesión Especial destinada a considerar el proyecto mencionado en el inciso 3).

POR TODO ELLO,

EL PRESIDENTE DE LA HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA,

## RESUELVE:

Artículo 1º - Citar a los diputados integrantes del H. Cuerpo a Sesión Especial para el día 21 de diciembre de 2016 a las 08.00 horas, a fin de proceder al tratamiento del Expte. 72090/16, proyecto de ley remitido por el Poder Ejecutivo, estableciendo la constitución de la Sociedad de Transporte de Mendoza.

Art. 2º - Por Secretaría Legislativa practíquense las citaciones de estilo a los diputados, conforme lo normado por el Art. 26 del Reglamento Interno de la H. Cámara.

Art. 3º - Comuníquese e insértese en el Libro de Resoluciones del H. Cuerpo.

SALA DE LA PRESIDENCIA, EN MENDOZA, a los dieciséis días del mes de diciembre del año dos mil dieciséis.

CAROLINA LETTRY  
Sec. Legislativa

NÉSTOR PARÉS  
Presidente

SR. PRESIDENTE (Parés) – En consideración del Cuerpo.

- Se vota y aprueba.

- (Ver Apéndice N°....)

## II

**EXPTE. 72090 CONSTITUCIÓN DE LA SOCIEDAD DE TRANSPORTE DE MENDOZA**

SR. PRESIDENTE (Parés) – Se va a votar constituir la Cámara en comisión

se vota

- Resulta afirmativa

- (Ver Apéndice N° 2)

SR. PRESIDENTE (Parés) – Tiene la palabra el diputado López.

SR. LÓPEZ (UCR) – Señor presidente: bueno en línea al expediente que hoy estamos tratando, en el cual ha sido convocada a una Sesión Especial a esta Cámara, hay que aclarar que es de interés provincial la modernización del sistema de transporte público de pasajeros, incorporando la tecnología y los servicios necesarios para lograr la eficiencia del sistema, la calidad del servicio prestado, como también la protección del medio ambiente, creemos que las principales ciudades del mundo están avanzando en esta dirección y no podemos estar ajeno a estas necesidades. Como condiciones para poder cumplir estos objetivos necesitamos que nuestro servicios públicos de transporte sea de calidad, y a un costo razonable para los mendocinos. Esta palabra “mendocinos” es aquí donde el Gobierno intenta poner un acento fundamental, en cada una de las decisiones, y en cada una de las iniciativas que ha elevado a esta Cámara; es prioridad entre los ejes de nuestro Gobierno tomar decisiones que apunten lograr la racionalidad de cada peso gastado en nombre de los mendocinos. Es por ello que se lo eligió a fin de lograr imponer un orden en la administración pública que nuestra Provincia necesitaba.

Hoy estamos discutiendo el futuro de una Empresa Provincial, una Empresa Provincial que llegó por responsabilidad de distintas gestiones y a lo largo de muchos años a una situación que catalogamos de “insostenible”. No venimos a esta Cámara a buscar responsables, sí venimos a buscar soluciones, salidas racionales, que permitan lograr los objetivos fundamentales que antes mencionaba.

En la actualidad la Empresa Provincial de Transporte de Mendoza, se conforma y tiene a cargo tres grupos. El grupo 11, que lo realiza a través de colectivos, el grupo 12, a través de trolebuses, y el grupo 14, que lo presta a través del metrotranvía.

En el caso de los grupos 11 y 12 hemos llegado a una situación de deterioro avanzado de las unidades, teniendo en algunos casos para poder cumplir con las obligaciones que tenemos, como empresa concesionada, tener que contratar unidades en el sector privado, teniendo diversas unidades en estado de deterioro, y no pudiendo cumplir con los servicios. Hay que remarcar también cual es el estado de deuda que la Empresa Provincial tiene al momento con el Gobierno Provincial, y quiero tomar algunos datos para que los integrantes de este Cuerpo lo tengamos presente porque me parece que es uno de los fundamentales argumentos de este proyecto.

El déficit estructural que presenta la Empresa Provincial de Transporte de Mendoza, uno de los condicionamientos es que desde el año 2013 no se pagan los aportes y contribuciones de los empleados al ANSES, debiendo ser abonados estos por el Gobierno de la provincia de Mendoza, al 29 de

noviembre del 2016 el estado de deuda por este concepto sumaba 86.270.000 números más o números menos, ese es el momento que se tiene de registro de la deuda de la Empresa con la Provincia.

Desde el año 2017 hay una deuda que se registra por la falta de cumplimiento de los kilómetros, efectivamente, prestados con los autorizados por la Secretaria de Servicios Públicos, la deuda por este concepto suman 67.000.000 más, que sumado a lo anteriormente enunciado hacen un total de deuda de 153.940.000 pesos, y la realidad es que no es fija va ascendiendo mes a mes porque esta relacionada netamente con las contribuciones que no se pueden hacer frente por parte de la Empresa.

Como ingreso y gastos mensuales que la Empresa tiene podemos nombrar que en el año 2016, sin abonar los aportes y contribuciones personal, significan 12.640.000 pesos por mes para la Empresa, sumado los 2.000.000 que tiene que hacer frente el Gobierno Provincial, hace una suma muy cercana a los 15.000.000. Los ingresos que la Empresa tiene por mes están en 15.727.000, esta claro que el principal recurso que dispone la Empresa, que es personal, se lleva prácticamente el total de los ingresos corrientes que la compañía tiene; y por lo tanto si la Empresa debiera hacer frente a sus responsabilidades íntegramente, el tema personal no tendría los recursos necesarios para hacer frente al resto de los gastos relacionados con los insumos y la reparación de las unidades en el caso que sea necesario. Mucho menos hacer un mantenimiento preventivo que es lo que generalmente demanda un parque automotor.

También podemos tomar otros indicadores que nos muestran cual es el estado de situación que la Empresa tiene, como el que también ha venido reflejando durante los años; uno de ellos es la cantidad de kilómetros que recorrió la Empresa. El grupo 11 en el 2006 recorrió 2.665.000 kilómetros, en el 2015 esa cifra se redujo a un 1.817.000 lo que refleja, aproximadamente, un 10% de caída en la cantidad de kilómetros recorridos. Para el grupo 12 la situación fue similar, con una caída aún mayor, reflejando una disminución del 25% en la cantidad de kilómetros recorridos.

Otro indicador que podríamos tomar es la cantidad de pasajeros transportados, en el 2008 el Grupo 11 transportó 5 millones 400 mil pasajeros y en el 2015 la cifra cayó a 4 millones 36 mil, lo que refleja una disminución del 20% en la cantidad de pasajeros que transportó durante este lapso de tiempo.

En el Grupo 2 la situación fue similar, pero aún más grave; la cantidad de pasajeros transportados pasó de 10 millones 750 mil a 6 millones, lo que refleja más de un 40% en la disminución de la cantidad de pasajeros transportados. Creemos que son indicadores que no reflejan más que la situación en la que encontramos a la empresa y que en definitiva condice con una mala calidad del servicio.

En el caso del personal, la empresa cuenta actualmente con 475 empleados; la prestación de los servicios se realizan con 45 unidades entre los grupos 11 y 12, más las duplas del metro tranvía, lo que refleja una proporción de 10 empleados por cada unidad de servicio. Como indicador que podemos tener del sector privado, a la hora de aportar los subsidios, se tiene en cuenta un indicador de 2,3 personas por unidad de servicio.

En virtud de lo expuesto, el tema personal ha sido una de las principales inquietudes de muchos de los bloques de la Cámara de Diputados y una de las grandes preocupaciones.

Tenemos que decir que este proyecto contempla distintas alternativas, pero no busca perseguir a los empleados. En muchos ámbitos mediáticos se ha hablado de que este proyecto lo que busca es una persecución de los empleados públicos y la verdad que se establecen por ley distintas alternativas, en las cuales los empleados pueden acogerse, en primer lugar, poder continuar en la órbita de una empresa privada con participación mayoritaria del Estado, en este caso del 100%, que lo establece el paquete accionario.

Como segunda alternativa, ser redistribuido en otros ámbitos de la administración pública; sabemos que hay distintas áreas del Estado que necesitan de este recurso importante y que, en definitiva, los perfiles profesionales que muchos de esos empleados tienen, son demandados, y por lo tanto, se les ofrecerá la posibilidad de reincorporarse en distintas áreas del Estado; como también la posibilidad del retiro voluntario para aquellos que consideren que es la salida mejor, de acuerdo a sus visiones.

El debate parlamentario se dio en un ámbito en el plenario de comisiones, donde se explicó el objetivo y los distintos alcances de este proyecto de ley, con la presencia de los distintos funcionarios del Gobierno, quienes expresaron la situación actual de la empresa, como también los argumentos por los cuales había que avanzar a esta figura.

En ese plenario se hicieron diversas consideraciones y observaciones por parte de los bloques opositores. Muchas de esas observaciones fueron de aquellos bloques que hoy día, en general, no acompañan el proyecto. Pero éste no fue motivo, de parte de los funcionarios, para descartar esas observaciones porque creemos que el debate y los consensos mejoran los proyectos de ley y éste ha sido uno de los casos. Algunas de las observaciones que se tomaron, se trabajaron y incorporaron en el despacho que hoy vamos a poner a consideración del Cuerpo, están relacionados con la mayoría accionaria de parte del Estado Provincial y el establecimiento por ley, que no se puede vender una acción de la empresa sin tener previamente la autorización de la Honorable Legislatura a través de la ley correspondiente.

También se pidió la incorporación del Estatuto, que regulará el funcionamiento de la empresa, y se incorpora como Anexo I al proyecto.

Se pidió que se garantizara por ley la continuidad laboral de los empleados que hoy día se encuentran en la empresa provincial. Esto también quedó expresado en los distintos artículos a los que hace referencia al tema personal.

También se solicitó la incorporación de una Comisión de Seguimiento y Evaluación de los Perfiles Profesionales y que pudieran ser un ámbito donde los empleados plantearan sus inquietudes y que estuviese integrada por representantes de esta Cámara y por representantes del Poder Ejecutivo, como también por representantes de la nueva sociedad que se está creando. Esto se incorporó en un artículo específico como uno de los beneficios del debate y de lograr los consensos en esta Cámara.

También se pidió, un caso particular, que es la situación de las mujeres que hoy día se encuentran prestando funciones como chóferes en la empresa provincial; se tomó ese reclamo y se garantiza por ley dar la continuidad en la nueva sociedad, dado que se argumentaba que el sector privado no incorpora esos perfiles; la realidad es que por ley se garantiza la continuidad del trabajo de estas mujeres.

La verdad que nos hubiera gustado que el debate fuera más profundo, y se diera en distintas instancias antes de cerrar la cortina desde lo general. Sabemos que motivan decisiones políticas, y las respetamos, pero solamente encontramos en el diputado Pereyra; el diputado Priore y el diputado Niven el eco de poder avanzar en incorporar modificaciones y en lograr los avances que esta ley necesita para garantía, no solamente de los empleados, sino de todos los mendocinos.

Por todos estos argumentos, nosotros vamos a acompañar el proyecto del oficialismo con las modificaciones que han surgido en los distintos ámbitos de tratamiento, y pedimos lo mismo para el resto de los bloques.

Muchas gracias, señor presidente.

SR. PRESIDENTE (Parés) - Tiene la palabra el diputado Fresina.

SR. FRESINA (FIT) - Señor presidente: cuando desde este bloque denunciábamos de que estábamos en presencia de un gobierno que venía a ajustar y a privatizar, se nos contestó en esta misma Cámara desde el bloque oficialista, que de ninguna manera el radicalismo iba a impulsar privatizaciones.

Bueno, estamos frente a una privatización que desde nuestro punto de vista, señor presidente, se trata de un robo al "patrimonio público de los mendocinos" para engordar las ganancias de los empresarios del transporte de esta provincia, que salieron alborozados a festejar esta iniciativa.

Estamos hablando de un sector empresarial, que para cita de las finanzas públicas, que recibe subsidios multimillonarios por año, y que hoy vienen por la EPTM. Un negociado de estos sectores, señor presidente, que van a ser beneficiados de las concesiones para la utilización de las redes eléctricas, que también son patrimonio de los

mendocinos; y los mendocinos vamos a tener que pagarle las ganancias no solamente de las empresas que hoy ostentan, sino también, de la empresa que hasta el día de hoy sigue siendo de los mendocinos.

Se habló acá, el miembro informante, señaló que estamos frente a una empresa que es insostenible y que no viene a buscar responsables; nosotros decimos que esta empresa está en la situación que está, porque hay responsables de que esté como está. Esta empresa está como está, porque se la ha venido vaciando deliberadamente gobierno tras gobierno; la responsabilidad de que la empresa hoy preste un mal servicio, con frecuencias cada vez más distantes, donde los usuarios tienen que protestar todos los días por las situaciones, y esas protestas las reciben los chóferes.

Esta empresa la dejaron caer los funcionarios del gobierno este, del gobierno anterior y del anterior. Una política deliberada de destrucción de la EPTM, una política deliberada de vaciamiento de la EPTM, denunciada sistemáticamente por los trabajadores; en esta misma Legislatura, durante años los trabajadores vinieron diciendo que se están comprando unidades que no se tenían que comprar; que se está haciendo acuerdos con empresarios para el mantenimiento o para el alquiler de coches de refuerzo, de reemplazo que no se tienen que hacer; que se están tomando medidas desde la Dirección de la Empresa que no se tienen que tomar.

Los trabajadores son los que han venido denunciando este vaciamiento; y hoy se dice que sobran trabajadores, señor presidente, hoy se dice que esta empresa tiene 10 trabajadores por unidad, cuando las empresas privadas tienen 3,2 creo o algo así trabajadores por unidad. En primer término, señor presidente, hay que señalar que cualquier empresa de trolebuses en el mundo, tiene más de tres empleados por unidad; los troles requieren otro tipo de mantenimiento, no son una empresa común.

Por otra parte, señor presidente, evidentemente, que si una empresa que tendría que tener en circulación 80 unidades, tiene 45; va a haber una ecuación que no funciona, pero depende de cómo interpreta uno esa ecuación. ¿Están sobrando trabajadores o están sobrando troles? Desde el punto de vista de los trabajadores y de los que defendemos la Empresa Provincial de Transporte, no sobran trabajadores, faltan troles; esto es lo que dicen los trabajadores y lo que defendemos desde la izquierda.

Porque no hay una política para invertir, realmente como hay que invertir, en lo que hay que invertir, sino una política de destrucción que ha venido sucediéndose en el tiempo sistemáticamente. Y ahora con el argumento de que es deficitaria; con el argumento de que sobran trabajadores; con el argumento de que da pérdida, que no es así porque hay que recordar que esta empresa recibe menos subsidios que los empresarios del transporte privado; porque esta empresa no recibe subsidio al gasoil, el

metro tranvía no recibe subsidio. Entonces, hay que discutir los números más finos.

De lo que se trata acá, entonces, en este proyecto es de dar este negociado a los empresarios privados del transporte; y dejar en la calle, y esto lo decimos claramente, se va a dejar en la calle, a familias mendocinas que hoy tienen sus ingresos en la Empresa Provincial de Transporte. Porque entre las opciones que se mencionan para el personal, solamente una mínima parte, una tercera parte tal vez menos, queden en la nueva empresa ¿Y en qué condiciones van a quedar en la nueva empresa? Esto no se dice, pero hay que decirlo señor presidente, van a quedar en inestabilidad laboral, se les garantiza únicamente durante los dos primeros años una doble indemnización a quienes fueran despedidos sin causa, pero a una sola parte del personal que hoy tiene la empresa, que serían aproximadamente 180. Y pierden estabilidad laboral, pierden el Convenio Colectivo que hoy tienen en sus manos después de haber luchado mucho tiempo. Es decir, se está atacando la fuente de trabajo y se están atacando los Convenios Colectivos de Trabajo; que ya no nos sorprende en este gobierno, se ha hecho votar en esta Legislatura prácticamente la derogación de un Convenio Colectivo que se firmó entre los trabajadores del Casino y el Gobierno.

El otro punto, la otra propuesta es que sean absorbidos en otras áreas del Estado. Ahí no tiene posibilidad de elegir el trabajador, no es que el trabajador elige "bueno, por mi domicilio, por mi conocimiento, por mi capacidad voy a elegir trabajar en tal o cual dependencia del Estado" de ninguna manera, se les va a imponer "es acá o nada". Y lo que se dice, señor presidente, de mantener el nivel salarial de los trabajadores desde ya le digo es una mentira. El ítem que se plantea para sostener el nivel salarial actual es un ítem que va a ser transitorio. Esto yo ya lo viví personalmente cuando el Banco Nación absorbió a los trabajadores del Banco Mendoza; los trabajadores del Banco Mendoza tenían un salario más elevado que los trabajadores del Banco Nación; y la cláusula transitoria que decía que los trabajadores del Banco Mendoza iban a continuar con su nivel salarial, obviamente se contraponía al principio constitucional de "por igual trabajo igual salario" y finalmente con los aumentos paritarios que se fueron logrando, ese ítem por el cual los trabajadores del Banco Mendoza mantenían su nivel de ingreso, fue siendo absorbido por los aumentos logrados en paritarias hasta que finalmente terminaron cobrando lo mismo que los trabajadores del Banco Nación.

Acá se va a plantear la misma situación, no les van a elevar a los trabajadores de las otras dependencias el salario para equiparar a los trabajadores que vienen de la Empresa de Trole. Finalmente se le va a equiparar el salario a los trabajadores de la Empresa de Troles, al salario del resto de las dependencias, que va a ser seguramente significativamente menor. Es decir que no se mantiene el nivel salarial, esto es absolutamente transitorio, y sabemos que los

trabajadores si es que llegan a estar en alguna otra dependencia van a perder sus derechos y sus condiciones laborales, y salariales.

Señor presidente: el otro mecanismo que se propone es el anticipo voluntario. También, los que hemos trabajado en algún momento en los años 90 donde se aplicaban estos anticipos voluntarios, sabemos de qué se trata. Las presiones que se reciben para agarrar e irse, terminan siendo no voluntarios, señor presidente, terminan siendo de alguna forma despidos encubiertos. Y lo mismo para el último de los puntos que se le propone directamente el pase a disponibilidad y a la calle, esto hay que decirlo también.

El cuarto punto que se les propone a los trabajadores es “si no pudiste quedar en alguno de los otros tres, te vas a la calle”, como cualquier hijo de vecino que queda desocupado. Agrandamos la desocupación en la provincia en el marco de una situación muy crítica a nivel social.

Para el que no defiende los intereses de los trabajadores esto puede parecer algo secundario, pero para el que está con los trabajadores y ver, en el caso mío que conozco un compañero que se quiso suicidar hace una semana atrás, un compañero de troles de apellido Vila; uno ha visto mujeres llorando en estos días, compañeras chóferes, compañeras que se desempeñan en la Empresa Provincial de Transporte y ven peligrar su vida, no solamente su ingreso o su trabajo, su vida ven peligrar la gente de Troles. Por eso están manifestando, por eso hoy están de paro.

La situación es grave evidentemente, socialmente grave, en el marco de una inflación del cuarenta por ciento y de recesión combinada con la inflación. Nuevos despidos en la provincia significa acrecentar la conflictividad social. Y recordemos que ayer se cumplieron quince años de un hecho, que provocado por la conflictividad social, pasó a la historia de este país, como “El argentinazo”, el 20 de diciembre del año 2001. Se repiten las políticas que llevaron al 20 de diciembre del 2001, señor presidente, se repiten. Esto es parte de aquellas políticas que nos llevaron al 20 de diciembre del 2001.

Y la lucha de los trabajadores va a ir de menor a mayor. La lucha de los trabajadores se va a profundizar, porque cuando se ataca las condiciones de vida de los trabajadores lo que se tiene que esperar como respuesta es que los trabajadores reaccionen frente a eso. Los trabajadores van a reaccionar frente a eso, de hecho ya está declarado hoy como decía el paro en lo servicios de transporte en troles, más allá de los acuerdos, diría espurios, que se han tejido para que esto tenga algún tipo de apoyo político; más allá de las llamativas ausencias que hoy hay en esta Cámara; más allá del comunicado que ha largado la burocracia sindical de la Unión Tranviarios Automotor, a nivel nacional que se va a ver beneficiada aparentemente con la representación sindical, que le otorgaría la Resolución 1338 que era para las empresas públicas

de transporte, no está aclarado qué pasa con las sociedades anónimas del transporte de trolebuses.

Pero bueno, se han tejido acuerdos, el Gobierno ha venido logrando acuerdos que se manifiestan hoy en esta Cámara, que se manifiestan en algunos apoyos de sectores traidores del movimiento obrero, pero que también encuentra la respuesta de los trabajadores.

Esta empresa, señor presidente, como se dijo acá, hoy es insostenible, pero señalamos a los responsables de eso, y decimos que la vía para mejorar y no para destruir la Empresa Provincial de Transporte es que estos funcionarios que se han dedicado sistemáticamente a destruirla se vayan y que la Empresa Provincial de Transporte se mantenga cien por ciento en manos del Estado, que mantenga todos los puestos de trabajo que hoy emplean y que la administración, la dirección de esa empresa pase a manos de una comisión electa por los trabajadores y por los usuarios. De esa forma estamos convencidos de que la situación de la empresa mejoraría notablemente, porque son los trabajadores y los usuarios, los que quieren defender la empresa y mejorarla.

De lo que se trata este proyecto es de la destrucción de una empresa del Estado, la destrucción de puestos de trabajo y un negociado para los grandes empresarios del transporte que le vienen robando a los mendocinos año tras año.

Por eso, señor presidente, mi voto es negativo.

SR. PRESIDENTE (Parés) - Tiene la palabra la diputada Escudero.

SRA. ESCUDERO (FIT-PTS) – Señor presidente: voy a hacer uso de la palabra, pero antes quería hacerle un pedido que es si puede permitir el ingreso de dos trabajadores del trole, que no dejaron que entraran conmigo porque usted no lo permitía, porque creemos que es importante que estén en esta sesión, no sé si puede ser.

SR. PRESIDENTE (Parés) – Sí, diputada.

SRA. ESCUDERO (PTS-FIT) - Perfecto, muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Parés) – Me lo hubiera pedido en privado, también, lo hubiera conseguido, seguramente.

SRA. ESCUDERO (PTS-FIT) – No hay problema, me parece que estuvo bien así.

A mí, una de las cosas que me parece más grave de este proyecto que le abre la puerta a la privatización de la APTM, es la terrible campaña que el gobierno ha llevado adelante contra los trabajadores. El gobernador de hecho, Cornejo, personalmente fue quien presentó una cuenta de una forma que parecía ser objetiva; el gobernador dijo que hay 10 trabajadores por cada unidad en funcionamiento, esto es verdad; lo que pasa es que

lo que no dijo el gobernador es que no sobran los trabajadores, lo que faltan son unidades en funcionamiento y esto se da, porque como decía quien me precedió en el uso de la palabra, todos los últimos gobiernos se han dedicado a desfinanciar sistemáticamente el Trole. Y se han dedicado a esto, porque es lo que le convenía, porque iba acorde a sus intereses; como también lo hizo este gobierno.

Lo otro, que tampoco dice el gobernador, es que para que la Empresa Provincial de Transporte dé un servicio digno a los usuarios, tiene que haber, por lo menos, 80 unidades en funcionamiento. Sobre esta base es que se ha tratado de demonizar y de desprestigiar a los trabajadores para darle un mayor sustento a este proyecto de privatización, porque claramente para este gobierno cualquier cosa vale, si lo que se trata es de atacar a los trabajadores y las trabajadoras y presentarlos como ñoquis, como los culpables de un servicio que no funciona bien, entre muchas otras cosas que ha dicho el gobierno de todos los trabajadores del Estado.

Pero no fue solo eso, desde el mismo momento que se presentó este proyecto en la Legislatura, los trabajadores y trabajadoras, han estado denunciando hostigamiento por parte de directores de Troles que responden al Gobierno Provincial, ¿por qué? Porque es tan cuestionable este proyecto que tuvieron que recurrir a estos métodos para hacer callar la lucha que las trabajadoras y los trabajadores venían llevando adelante, pero no pudieron porque están afuera ahora esos trabajadores.

Recurren a estos métodos, porque el oficialismo es conciente de que le está atacando los derechos a los trabajadores por eso lo tiene que amedrentar, sacándoles fotos de las Asambleas que los propios trabajadores hacen para organizarse, eso es lo que está haciendo el gobierno y eso es lo que están haciendo los directores que responden a este gobierno en la Empresa Provincial de Transporte.

Cuando decimos que hay ataques de derechos, nos referimos a que de los más de 450 empleados van a quedar solo 180 en la Empresa, pero no solo a eso; nos referimos al inciso B) del artículo 12, por ejemplo, que dice: "que aquellos que no sean seleccionados por la Empresa se los podrá reubicar". El podrá, en la ley es una mera posibilidad que el gobierno puede o no llevar a cabo, lo cual es terrible para estos trabajadores que, muchas veces, son el sustento de sus familias.

Después, tenemos a los trabajadores que sí quedan en esta nueva Empresa, a ellos también se les va a vulnerar sus derechos y se los va a atacar porque tienen que renunciar a la planta estatal, por ende, tienen que renunciar a la posibilidad de tener estabilidad laboral y pasar a regirse por un convenio colectivo de trabajo igual que en las áreas privadas, donde sabemos que los derechos de los trabajadores son tan atacados.

En el caso de las compañeras mujeres que es importante recordar que la Empresa Provincial de Transporte, es la única Empresa de Transporte de

Mendoza que tiene mujeres chóferes, perderían aún más derechos; como por ejemplo, el derecho al Día Femenino que ya han conquistado, o el derecho a los turnos fijos de trabajo para poder ser sustento de sus familias.

Yo sé que se ha modificado el proyecto de ley y que ahora se plantea que todas las mujeres que son chóferes van a ser invitadas a participar de esta nueva Empresa del Estado, pero aún así, le siguen recortando sus derechos, porque para hacerlo tienen que renunciar a la planta estatal. Esto, es un ataque directo a los trabajadores que van a ser parte de esta nueva Empresa.

Por otro lado, y porque no lo quiero hacer mucho más largo, quiero decir que no solo son los trabajadores los que ven vulnerados sus derechos o reciben ataques, son también los mayores de setenta años que viajan gratis en el servicio público, en el trole.

Ustedes saben que en todo el proyecto no hay un solo artículo que plantee que esto se va a mantener. Entonces, se está atacando los derechos de los trabajadores, los derechos de las mujeres trabajadoras, pero los derechos de los jubilados también. Eso es lo que está votando, hoy, el Oficialismo.

-Ocupa la Presidencia, el Vicepresidente 1º, diputado Tanús.

SRA. ESCUDERO (PTS – FIT) - A nosotros no nos sorprende, este año han sufrido grandes ataques los trabajadores, sobre todo los trabajadores del Estado; lo vimos a principio de año con los trabajadores del Casino, a principio y a mitad de año, porque no les alcanzó con solo despedirlos a principio de año, sino que tuvieron que atacar su Convenio Colectivo de Trabajo también a mitad de año. Vimos también los despidos de la DINAF; vimos el ataque que implicó el Ítem Aula para los trabajadores de la Educación; vimos lo que pasó con los trabajadores de los CAJ y los CAJ, por ejemplo.

Entonces, no nos sorprende, porque todos estos sectores están viendo como son atacados sus derechos de mano de este gobierno, que lo que ha venido a demostrar es su profundo carácter anti-obrero. Nada más.

SR. PRESIDENTE (Tanús) – Tiene la palabra el diputado Jiménez.

SR. JIMÉNEZ (FIT – PTS) – Señor presidente: adhiriendo a lo que manifestaron mis compañeros, Fresina y Escudero, quiero poner el énfasis en tratar de responder alguno de los argumentos que presentó el oficialismo al momento de fundamentar este proyecto.

Dicen que el gobierno viene con un plan de modernización y de compromiso por mejorar el transporte público. Ya cumplieron un año de gestión, se les asignó un Presupuesto que hasta hace pocas semanas vinieron a presentar.

Sin embargo, más allá de esa expresión y esa caracterización, esto no se condice con la realidad. El gobierno está violando flagrantemente la Ley 7412, por ejemplo, sancionada y vigente desde el 2005, que establece que para poder medir los aumentos tarifarios, la progresión, la escala de costos y demás, es necesario que haya un ente provincial del control del transporte Público de los pasajeros.

En este año no tuvieron tiempo de arbitrar las medidas necesarias para que ese ente funcionara. Llamaron a las audiencias para autorizar los aumentos sin ese ente, violando la ley.

El primer proyecto de ley, de hecho, que llega a esta Legislatura, tanto de miembros del oficialismo como del propio Ejecutivo Provincial, es este proyecto para disolver la EPTM. Para hacerlo no se tomó, más allá de que lo intentan presentar como una medida de consenso y demás adjetivaciones, hay algo objetivo, ni siquiera para elaborar ese proyecto y para consultarlo, convocaron al Comité de Transito, Transporte y Seguridad Vial establecido por la Ley Provincial 6082, ¿no es cierto?

Es decir, otra ley más provincial que el Ejecutivo pasa de largo, y que esta Legislatura se dispone a sancionar también desconociendo. Ese es el valor que les dan a las leyes que tienen que proteger el servicio de transporte público.

Frente a este escenario, el único parámetro que tiene actualmente el Estado para poder medir los costos reales, que puede tener el combustible o hasta una cubierta de estos colectivos, es la EPTM; es lo único en lo cual el Estado podría, realmente, relevar y auditar el famoso costo por el kilómetro recorrido. Bueno, lo primero que hace el Ejecutivo Provincial es disolver la empresa pública.

El sistema de licitaciones para el transporte público está vencido desde el 2015; tenían que armar un proyecto integral, enviarlo a la Legislatura, abrirlo a la comunidad para que los usuarios; las organizaciones de derecho del consumidor; las universidades públicas, que han venido investigando durante años y publicando documentos sobre la problemática del transporte público en Mendoza, puedan opinar, poner las cartas sobre la mesa. No, no tuvieron.

El gobernador Cornejo manifestó que le habían presentado un proyecto que tenía muchas falencias, que entonces lo iba a dejar de lado y que a lo sumo, a fines del año que viene, iba a presentar uno. Lástima que eso no lo dijo en la campaña, ¿no?, siendo que se habla mucho de la cantidad de empleados que hay, por ejemplo, por cada trole, pero no se habla de la cantidad de empleados que hay por cada legislador, o por cada funcionario político, que no se entiende que si no puede elaborar un proyecto de transporte público para someterlo a la discusión, en dónde está la productividad.

En éste marco, se da que envían éste proyecto de ley gravísimo para disolver la EPTM; pero no es solo esto, cuando vino el Secretario de

Servicio Públicos el señor Marinelli, a presentar la pauta de Presupuesto que establecía un porcentaje del 17% aproximadamente, en el incremento de los subsidios, adelantó a los legisladores que estábamos aquí presentes; varios de los que estamos acá estuvimos en esa reunión; que estas ocho empresas, que manejan en forma cartelizada la concesión del Servicio Público, ya le estaba pidiendo un aumento del 40% en el boleto, a todos nos sorprendió porque en enero había habido un incremento del 50%, sonaba osado pedir un aumento del 40% en menos de un año elevarlo al 90% una locura; entonces, el secretario Marinelli dijo "pero como nosotros hemos pautado el 17, vamos a negociar porque queremos algo intermedio, entre el 17 y el 40", bueno ahí la mano firme del gobierno, la intransigencia en defender a los mendocinos se mostró realmente muy bien, lograron algo intermedio entre el 17 y el 40, no le dieron el 40, le dieron entre el 41,66, en dos cuotas, primero el 33% elevándolo a 8 pesos y luego el otro porcentaje elevándolo a partir del primero de julio a 8,50; bueno me imagino que no sé porque están esperando la Paritaria del subte, que marcaría la pauta, ésta es la pauta, el 41,66, es lo que entre el 17 y el 40 son lo que para el oficialismo está en el medio.

En febrero del 2015, el precio del boleto paso de 3,50 a 4, comenzó el 2016, yéndose a 6 pesos, es decir, que en dos años entre febrero de 2015 y lo que vamos a estar pagando en febrero del 2016, el boleto ya duplico su costo, va a pasar de 4 a 8 pesos, con otro aumento más en julio agendado.

-Ocupa la Presidencia su titular, diputado Néstor Parés.

Esto para el bolsillo de las familias trabajadora es una sangría enorme, se podrá hablar de algún atraso, no, si vemos como aumento en los últimos diez años, si nos vamos muy atrás, y nos vamos al 2006, el boleto ha amentado en estos gobiernos de 90 centavos a 8,50, es decir, un 945 por ciento, por más que analicemos y que todos acordemos con que el INDEC, fraguaba la inflación y demás, no creo que nadie que la Inflación fue más o menos de un 100% anual durante los últimos diez años; estamos viendo que aquí el aumento al boleto fue muy por encima de la Inflación, y muy por encima de los aumentos de sueldos -que mejor no voy hablar- pero bueno, si las familias trabajadoras han hecho un esfuerzo tan grande para aumentar el pasaje, uno se imagina que esto será como la receta de Aranguren, yo le saco subsidios, y eso lo paga la gente porque no sé, no hay que andar en patas y en remera, no sé qué dirán, pero bueno habrá alguna ecuación coherente entre boletos y subsidios. No, en este caso los subsidios pasaron, en el 2006 estaban en 35 millones de pesos, y estoy haciendo referencia a los subsidios que destina sólo la Provincia, no la Nación, el Estado Provincial; 35 millones de pesos en el 2006, creció a 55 en el 2008, 68 en el 2009, llega a 120 en el 2010; 220 en el 2011; 300.000.000 en el 2012; 369.000.000 en el 2013 y ya se daba la

adecuación de que estábamos poniendo 1.000.000 de pesos por día en el transporte público. Llegamos al 2017 con 621.000.000 de pesos en subsidios destinados por el Estado Provincial a estas ocho familias que manejan el Transporte Público de Mendoza.

El porcentaje de incremento en los últimos 10 años es de 1774% casi el doble que los subsidios, que de hecho paga indirectamente en concepto de boleto los trabajadores. A esto hay que sumarle la enorme sangría de subsidios nacionales se condice con la inflación, se condice con la inversión, no, no pasan la prueba. Hemos visto pasar gobernadores por esta Legislatura dando sus informes, traigan todo lo que quieran traer, las frecuencias no aumentaron más que un 3, 5, un 3,1% anual, no llego a nada, es ínfimo lo que aumento en concepto de frecuencia, es ínfimo lo que hubo en materia de inversión; la única inversión estratégica que se hizo fue el metrotranvía que la hizo el Estado y ahora la van a socializar. Pero la van a socializar entre capitalistas, les van a expropiar a los trabajadores al pueblo trabajador de Mendoza que ha estado solventando el transporte público con su bolsillo esta inversión estratégica, que fue el metrotranvía, y la van a capitalizar para que venga e invierta cualquier especulador.

¿Qué dice con respecto a esto el gobierno? Nada, va a la audiencia pública permite que esto surja que se tramite, en la audiencia del año pasado, el senador que en la próxima sesión me imagino que lo tratará, y espero que hable, fue a la audiencia pública cuando era todavía oposición a criticar como el gobierno de Paco Pérez estaba desarrollando ese aumento y le criticaba que no informaba como era ese famoso costo por kilómetro recorrido, bueno, hoy fueron a la audiencia y no hay nada, no hay una auditoria, no hay nada, es un escándalo, los datos que se presentan en la...

Disculpe, le voy a pedir que por favor hay problema con uno de los fiscales parece afuera con los trabajadores del trole; le pido que por favor intervenga si puede la Presidencia para que se normalice la situación afuera y podamos seguir con normalidad y pacíficamente como estamos hasta ahora, puede ser un cuarto intermedio para ver que pasa

SR. PRESIDENTE (Parés) – Esta Presidencia hace suyo el pedido de cuarto intermedio.

-Se pasa a cuarto intermedio, a las 09.10.

- A las 09.25, dice el

SR. PRESIDENTE (Parés) - Se reanuda la sesión.

Continúa en el uso de la palabra el diputado Lautaro Jiménez.

SR. JIMÉNEZ (FIT) – Gracias señor presidente.

Esperemos que podamos seguir con normalidad, es una Provincia que cuando se ha reprimido han pasado cosas muy tristes y lamentables para todos. Son momentos que nos ponen muy mal, nos hace acordar a lo que pasó con

Carlos Grasso en la lucha del ajo y es difícil continuar hablando en esta situación. Entonces, espero que se arbitren todas las medidas necesarias para que se asegure el derecho de protesta de todos los compañeros que están afuera.

Voy a seguir con la argumentación. Decimos que el Secretario de Servicios Públicos no lo explicó de esta forma cuando vino a presentar el Presupuesto, pero sí luego en conferencia de prensa, que luego no han sido desmentidas, de que en realidad, el plan del gobierno, es el trole vaya de a poco, pero en un breve plazo desapareciendo y vaya siendo reemplazado por vehículos híbridos; estos vehículos consumen combustibles fósiles, con lo cual contaminan por lo menos un 60% que lo del trole.

Es muy llamativo, porque uno puede repasar todos los informes que ha hecho la Universidad de Cuyo, uno puede ver incluso todos los debates que se hicieron en campaña, uno puede leer, por ejemplo, la plataforma de cambia mendoza, que está aún colgada en la página de la UCR, donde en las páginas, de la página 48 y 49, y no van a ver que en ningún lugar, en ningún momento se ha señalado que el problema del transporte público sean los trolebuses. Ahora, aparentemente sí, esto es muy raro.

En Capital Federal, alrededor de estos vehículo híbridos, uno lo puede ver, por diarios que no son justamente opositores, como La Nación, por ejemplo, no han habido más que cuestionamientos alrededor de las licitaciones y los problemas que han ido surgiendo alrededor de eso.

¿Por qué reemplazar el trole por esos vehículos, sin ningún estudio de impacto previo - nada-, es muy difícil de entender; los estudios de impacto ambiental de la Municipalidad de Mendoza, de la Capital, gobernada por el radicalismo desde hace muchísimos años, plantean que el problema ambiental en la ciudad, no son los trolebuses, sino al contrario, que el 50% de los colectivos que usan combustible fósiles emiten más gases de los que están permitidos por la ley.

Bueno, nada de esto, se ha remitido a la Legislatura, lo único que se ataca es la APTM que podría servir de referencia para el sistema de costos; lo único que se ataca es el Trolebús que es uno de los medios de transporte público más ecológicos del mundo ¿Qué tenemos detrás? Las curiosas exigencias de quines están interesados en participar de esta Sociedad Anónima, los empresarios del transporte.

Recién repasamos como aumentaron casi un mil por ciento el valor del boleto en los últimos diez años y casi un dos mil por ciento los subsidios. Pero, en esto también, ha habido mucha franqueza de parte de muchos empresarios que en alguna parte, en otra no, en reclamar la mayor rentabilidad. Estos empresarios del transporte que en el 2005 tenían un 5% de utilidades anuales, pasaron en el 2015 a tener un diez; es decir que duplicaron sus utilidades. Sería muy feo discriminar a los empresarios del transporte y decir que solo ellos han

duplicado sus ganancias; hemos visto lo que pasó con ECOGAS y la actitud completamente banalizada del gobierno, frente a las extorsiones que ECOGAS le puso a la provincia de Mendoza de los usuarios; aumentándose, disparándose sus acciones en la bolsa mientras anunciaban tarifazos; poniendo condicionamientos para realizar inversiones; viniendo aquí a la Legislatura a decir que nunca había recibido subsidio que estaba publicado en el Boletín Oficial –no pasaban una prueba de Google- y frente a eso, bueno, todo aumenta por qué no lo vana a aumentar las ocho familias que manejan el transporte. Ahí no está el problema; no está el problema en las emisiones de gases; no está el problema en el sistema ampliamente cuestionado incluso por el propio radicalismo, hasta que llegó al Gobierno, del pago de subsidios por kilómetro recorrido. No, el problema está en la EPTM; el problema está en las 400 familias que allí tienen su sustento.

Todo esto, señor presidente, hace que esta política sea insostenible. Esto, como lo expresaron los diputados que hablaron anteriormente, ataca los Convenios Laborales, ataca los derechos de las mujeres trabajadoras; pero además es una burla al pueblo de Mendoza, a la sociedad, con la que ustedes mismos se comprometieron en campaña de mejorar el transporte público.

No es como dice el miembro informante del oficialismo, no están modernizando nada, disolviendo la única empresa pública que había hecho inversiones; yo no voy a defender a los funcionarios que estaban, pero la verdad es que no se cual es la inversión que hicieron los privados en transporte. Fue malísima la EPTM, podemos criticar diez mil cosas, fue un desastre. Es como decían mis compañeros que hay 45 unidades circulando. Los únicos que hicieron un esfuerzo fue el Estado de Mendoza invirtiendo en el metro tranvía. Bueno, eso pasa todo a ser una bolsa; no hay un costo razonable. Si, como dice el miembro informante, quieren discutir un monto razonable, informen la estructura de precio, o es razonable que los empresarios se presenten en la Audiencia Pública; por ejemplo los del Grupo, que dicen que una cubierta de colectivo les sale 8300 pesos, una cubierta, ni aunque la compremos en el shopping más caro de Mendoza se puede encontrar con eso.

Entonces, quieren ver costos razonables, auditen a las empresas privadas; recuperen todo lo que se están robando en materia de subsidio y que no ha sido invertido; recuperen todo lo que se ha sacado estos últimos años en materia de boleto; y frenen, que está presentado el proyecto de ley desde el año pasado, de declarar la emergencia tarifaria; e impídanle a los empresarios del transporte este nuevo golpe que quieren imponer con un...

-Interrumpe la sesión la diputada Escudero del PTS; avisando que la policía se está enfrentado a los trabajadores que se manifiestan en la puerta de la Legislatura, y solicita que se detenga la sesión.

SR. PRESIDENTE (Parés) – Presidencia dispone un cuarto intermedio.

- Así se hace a las 11.20.

- A las 11.29, dice el

SR. PRESIDENTE (Parés) – Se reanuda la sesión. Tiene la palabra diputado Cófano.

SR. CÓFANO (FPV) – Señor presidente: en primer lugar lamentar los hechos que están ocurriendo afuera de la Legislatura, pido al gobierno que tenga la máxima prudencia para evitar más enfrentamientos; pido que se entienda la situación de quienes ven peligrar su fuente de trabajo. Y esto está relacionado directamente con alguno de nuestros argumentos para decir que no es oportuna, ni razonable, ni es necesaria este planteo de convertir a la sociedad de transporte de Mendoza en una sociedad anónima unipersonal.

La verdad que tengo que decir, comparto algunos de los argumentos que ha vertido la izquierda en este recinto. Seguramente lo comparte gran parte del bloque; seguramente lo comparte gran parte de los diputados de cambia mendoza, porque no son argumentos ideológicos, en realidad son argumentos de sentido común.

Voy a ser muy breve, para no repetir cosas que ya se han dicho en este recinto y, porque como Presidente del Bloque, quiero hacer un resumen muy corto de las razones fundamentales por las que no vamos a acompañar este proyecto; seguramente, otros integrantes de este bloque darán razones más específicas y técnicas.

En primer lugar, entre los fundamentos de este proyecto, se dice que esta empresa es obsoleta y su estructura jurídica es obsoleta. En realidad, me parece que se está equivocando en el diagnóstico, porque esta empresa si hubiera tenido las inversiones necesarias.

SR. PRESIDENTE (Parés) - Continúe en el uso de la palabra diputado.

SR. COFANO (FPV) - Porque esta empresa no debe su ineficiencia o su falencias a la forma jurídica en la que esta constituida que data del año 58 y no va a ser transformando la figura jurídica que se van a solucionar los problemas de esta empresa.

Por lo tanto, con los que estamos en contra es con la figura que se le pretende dar, es decir, el fundamento para cambiar es la ineficiencia, y en realidad, el problema es la falta de inversión. Esa falta de inversión, como aquí se ha dicho, ha hecho que justamente quede sobre dimensionada la planta de personal, pero no porque no se requiera ese personal, sino por la cantidad de coches que están habilitados para circular, el radio o el coeficiente de empleados por coche está muy alto, lo que es necesario es incorporar más coches para que haya mayores frecuencias, mayor cantidad de usuarios transportados y no corresponde, me parece, echarle la culpa a los empleados de malas decisiones políticas que hemos tenido los dirigentes políticos.

Es decir, los problemas de la empresa no son derivados de la cantidad de empleados, no están derivados de su estructura jurídica, están derivados de la falta de inversión y de la falta de apoyo para una empresa que es emblema de la provincia de Mendoza.

En segundo lugar, llama la atención la figura elegida, una sociedad anónima unipersonal, es decir, una nueva figura del nuevo Código Civil de la Nación que no se corresponde con las necesidades de una empresa pública, porque la estructura que prevé es tener un directorio; tener fiscalización permanente, porque va a tener participación estatal; y también prevé, como lo dice la Ley de Sociedades, de una sindicatura plural.

Ahora, en la Sociedad Unipersonal el único asambleísta es el gobierno, por lo tanto, los tres o los cinco directores van a ser delegados del gobernador; los tres o cinco síndicos van a ser delegados del Gobernador; y finalmente, el control estatal al que se refiere la ley es un control de legalidad, es decir, que se cumpla con el Estatuto, que se hagan las asambleas, que estén los balances; pero de ninguna manera, es un control de gestión para establecer cuáles son los fines y las modalidades en que la empresa presta el servicio.

Y aquí viene el otro problema, el gobernador de turno va a administrar la empresa como si fuera una sociedad anónima de su propiedad bajo la legislación que tienen las sociedades anónimas; es decir, como también se establece en el proyecto de ley, va a poder enajenar, alquilar, tercerizar los bienes de la empresa para que el servicio pueda ser prestado por un privado; puede también, vender los bienes, puede ejercer, digamos, el derecho que tiene a usar esa concesión, pero quizás asociando o tomando o tercerizando en una empresa privada esa concesión.

De manera que, no vemos las razones de este apuro y como ya se ha dicho aquí, hay problemas en el transporte mendocino que implican muchos mayores problemas que la existencia de los Troles con un naturalmente costo elevado de funcionamiento y de mantenimiento. Esos problemas están derivados de no discutir una reforma integral en el transporte público de Mendoza; no revisar esto de subsidios a la oferta, en vez de a la demanda que, en definitiva, hace poderosos a los empresarios y malo el servicio.

De manera que, nosotros estaríamos dispuestos a discutir una reforma integral del transporte de Mendoza, donde la Empresa Provincial ocupe un rol y ocupe -digamos, como empresa emblemática de Mendoza- la atención de ciertos servicios, en ciertos lugares estratégicos, con determinadas líneas, y haciéndola eficiente sin necesidad de cambiar la figura jurídica.

Quiero decir, también, que ya se ha discutido otro tema de sentido común, el trole es un medio de transporte no contaminante y amigable con el medio ambiente. Lo que se esboza en el proyecto de ley es que es más eficiente el colectivo para determinados recorridos. En esa ecuación

económica lo eficiente se entiende como que, seguramente, tendrá menos costo por kilómetro recorrido.

Ahora, evidentemente, no se tiene en cuenta la contaminación auditiva, visual del ambiente que provoca el colectivo, y que tiene un costo; ese costo no se pone de relieve.

No voy a repetir tampoco los argumentos respecto a la necesidad de que este servicio sea prestado por el Estado para asistir a trabajadores, estudiantes, jubilados, en mejores condiciones de lo que lo haría la empresa privada.

Cuando uno dice esto, el argumento contrario es por qué sanrafaelinos que pagan sus impuestos van a estar sosteniendo un subsidio o una empresa que presta servicios a un sector de la población de Mendoza.

La verdad es que, en general, los impuestos tienen este sentido, tienen el sentido de proveer bienes con un mecanismo de ingreso – transferencia, donde los que más pueden aportar son solidarios con los que están en inferiores condiciones, y requieren ciertos servicios del Estado; porque con ese argumento, sino también, podríamos cuestionar por qué todos pagan impuestos para sostener determinadas actividades del Estado, que solo usufructúan algún pequeño sector de la sociedad.

Finalmente, la provincia de Mendoza paga 600 millones de subsidios a la empresa privada; y aquí se está cuestionando, aparentemente, un déficit de dos millones de pesos por mes, que un medio de transporte que es mejor desde el punto de vista ecológico, y que naturalmente tiene más costos económicos, porque eso de evitar la contaminación y de ser un medio sereno, cómodo para viajar, tiene su costo.

Finalmente, quiero decir que aquí se ha cuestionado y, evidentemente, parece que para ser eficiente una empresa hay dos condiciones, según deja traslucir el proyecto en sus fundamentos; y es que no tiene que tener este costo laboral; y es que tiene que tener agilidad para contratar, tercerizar, vender, comprar, cosa que no tiene la empresa pública y sí la privada.

De manera que, se está planteando como variable de ajuste, en primer lugar, a los trabajadores; y en segundo lugar, a un mecanismo que pone en una empresa de la actividad privada, una sociedad anónima, la posibilidad de administrar bienes del Estado que han sido financiados por todos los mendocinos, y que un gobierno de turno no debería poder disponer, si no es con la anuencia de esta Legislatura, en la figura jurídica de una empresa pública o, en todo caso, de una sociedad que incluyera la participación de los trabajadores; que incluyera la participación de la oposición, y que no dejara librado al gobierno de turno la disposición de estos bienes.

Respecto a los trabajadores quiero decir, no para hacer demagogia, porque yo entiendo que en el empleo público, seguramente hay abusos, hay abuso en los pedidos de licencias, hay abuso en las

descripciones, hay abusos en el cumplimiento de determinados deberes que el patrón privado es más estricto a la hora de reclamar el trabajo del personal; pero también quiero decir, que si ustedes echan la culpa a este problema de la ineficiencia de la empresa, el director de la empresa tiene todas las facultades para sancionar a los empleados que no cumplen con su tarea, tienen todas las facultades para transferir a otras áreas del Estado los empleados que no están en condiciones de prestar el servicio en esta empresa, tienen la obligación de garantizarles a esos empleados otro lugar en las mismas condiciones en otra área del Estado. Y si lo que se cuestiona es el funcionamiento del servicio, yo digo, con la falta de inversión, con el descuido que ha tenido por parte nuestra de los dirigentes de los últimos gobiernos de Mendoza, la empresa ha generado el metro tranvía, la empresa ha generado nuevas líneas en estos últimos 10 o 15 años, la empresa hace funcionar los troles, y sin embargo se mueven- diría- a pesar de todo, se mueven los troles funcionan, en condiciones que no son las óptimas, pero sirven a los usuarios.

En definitiva, lo que muestra esto, es que los empleados han puesto su voluntad para que esto funcione, los empleados han puesto su voluntad para arreglar de alguna manera aquellos vehículos que no deberían estar en la calle y con ingenio, con capacidad, con entendimiento de lo que significa el servicio público los hacen funcionar; de modo que eso es un mérito de quienes quieren defender la empresa, quienes sienten la empresa como propia, y quienes quieren seguir trabajando de esa manera, pero en mejores condiciones, apoyado por los dirigentes con un estudio serio de costos, con un estudio serio de los recorridos, con un recorrido serio de quienes deben tener subsidios para poder viajar en el trole, y quienes deben pagar un boleto pleno, que de esa manera se encontraría mejor financiado.

Como le dije, señor Presidente, estos son algunos argumentos por los cuales no compartimos el espíritu de la ley ni compartimos la oportunidad, este tema debe ser discutido en el marco de un proyecto integral para el transporte público de Mendoza, por eso anticipo el voto negativo de éste bloque.

SR. PRESIDENTE (Parés) – Tiene la palabra el diputado Niven.

SR. NIVEN (PD) – Señor presidente: los que llevamos unos años en la Legislatura, no podemos más que comparar la discusión de hoy con discusiones anteriores, hemos escuchado los fundamentos del Secretario de Servicios Públicos de la Provincia, hablando de esa planificación urbanística con corredores de transporte, hablando de sistemas troncales con redes de alimentación, hablando de querer priorizar el transporte a través de vehículos eléctricos. Y me veo obligado retrotraerme al 2004 donde también estaba sentado en esta Cámara, y en ese momento el Ministro de Ambiente y Obras que era Francisco Morandini,

hablaba de un Plan Integral también de transporte, y usaba estos mismos términos, estos mismos términos para transformar una empresa que hasta ese momento era únicamente troles –transporte de vehículos eléctricos- y justificar la compra de 250 micros, y estas marchas y contra marchas tienen dos costos, un costo económico y un costo social, claramente, afectan a todos los que trabajan en esas empresas y afectan a las arcas de la Provincia, como también de la Nación en el caso que le corresponde, sino recuerdo mal por supuesto los demócratas y yo votamos en contra esa compra en el 2004, y creo que estaba Adriana Pellegrini, que tampoco acompañó acá en la Cámara de Diputados, y su padre Dante Pellegrini, que tampoco acompañó, que era senador provincial en ese momento.

Pero sería injusto si únicamente hablo de las marchas y contramarchas del partido radical, y no hiciera referencia a las marchas y contramarchas del partido justicialista que en los años '90 con Menem de presidente privatizó y entraron a la Argentina por esas privatizaciones cincuenta mil millones de dólares, algunas bien hechas, otras no, creo que el caso del ferrocarril fue un desastre, fue una lástima, especialmente, los que vivimos en el interior de la Argentina nos quedamos sin transporte de ferrocarril, y en ese momento el argumento era que la Argentina perdía un millón de dólares diarios para sostener un sistema de ferrocarriles en toda la República Argentina, poco tiempo después a las empresas concesionarias se le daba mucho más de este valor para sostener únicamente transporte de pasajeros en las zonas urbanas, el diputado Cófano recién hacía mención a subsidiar transporte acá en Mendoza, y no en San Rafael, y bueno terminamos todos los argentinos subsidiando el transporte de trenes de la Capital, de Buenos Aires, de las zonas urbanas, y nos quedamos sin ferrocarriles en el interior, con enormes problemas sociales en todas aquellas estaciones cuyas poblaciones dependían del ferrocarril y del transporte del ferrocarril un sistema fundamental y tan necesario para cualquier país.

También si comparamos los kilómetros de ferrocarril que teníamos cuando Perón los estatizó sino me equivoco -nuevamente- creo que fue allá por el año 1958. Hoy tenemos menos de la mitad de vías férreas de esa época y en muy mal estado, el país después de 70, 80 años en un sistema de transporte tan importante como el ferrocarril ha retrocedido inmensamente.

Cometemos muchos errores los argentinos y en esas privatizaciones de los años '90 había un gobernador en la provincia de Mendoza que se llamaba Arturo Lafalla, que lo llevaba adelante, había un gobernador en Santa Cruz, que se llamaba Néstor Kirchner, que aplaudía, y felicitaba a Domingo Cavallo por la privatización de YPF; y unos años después entendí como Presidente de la Nación políticas diametralmente opuestas con enormes costos; esas empresas concesionarias con las cuales no se les cumplieron con los contratos, no se les permitió aumentar las tarifas, se terminaron

yendo del país, le iniciaron juicio al país, como así también a Mendoza, perdimos todos los juicios, y todos los argentinos y mendocinos deberemos pagar esos errores. Por eso es preocupante tanto a nivel provincial como nacional tanto las marchas y las contramarchas.

Los demócratas hemos tratado de mantener según nuestra ideología y nuestra filosofía, una idea en forma permanente, y perseverar sobre la misma. Yo escuchaba atentamente los argumentos de la izquierda con lo que afecta a los trabajadores estos cambios y estoy totalmente de acuerdo; y realmente es doloroso que nosotros mismos que primero con una marcha y después con una contramarcha estemos afectando dos veces a los que trabajan en esas empresas. Pero también escuche de la izquierda y del Presidente del Bloque Justicialista la palabra "inversión" lo que falta es "inversión" y acá somos responsables, sino diputados en el 2015 el Presupuesto destino un 3% de todos sus gastos de inversión, en el 2016 apenas supero el 5%, y las expectativas son para el 2017 del 6,5%. Según especialistas para mantener la infraestructura del Estado deberíamos destinar el 7% no para hacer nuevas inversiones sino para mantener esa estructura. O sea que ni siquiera llegamos al valor necesario para mantenerlo.

Y anhelamos épocas en que se hacían inversiones y otra vez voy a hacer mención, cuando gobernaban los demócratas se destinaba un 22% del Presupuesto a Inversión y se hacían cosas nuevas. Pero eran nuestras ideas, nuestras filosofías.

Nosotros entendemos que hay funciones indelegables del Estado, elementales, como son administrar la justicia, como son proveer salud, seguridad, educación y esas son las funciones que uno tiene que priorizar, tanto en inversión como en salarios y demás, para que el Estado brinde cada vez mejor esos servicios.

Y hay otros servicios que nuestro partido entiende que los pueden llevar adelante empresas privadas. Entonces, el Estado, para nosotros debe mantener estos servicios, invertir en estos servicios elementales y hacer otras inversiones, como se hacían en esas épocas, que son caminos, tendidos de red eléctrica, el agua y lograr que a través de esas inversiones, detrás venga el sector privado para desarrollar actividades económicas y puestos de trabajo. Es nuestro pensamiento y seguimos apostando a esa forma de administrar o de gerenciar una provincia y un país.

Creemos que al ser humano hay que liberarle sus esfuerzos, darle libertades principalmente, para que realmente pueda desarrollar actividades privadas. Es nuestro pensamiento y entendemos que hoy, más allá de la contradicción, nosotros creemos que esta iniciativa es más afín con nuestro pensamiento; mucho más que la que se tomó en el 2004 y que fue errónea.

Por estas razones, señor presidente, nosotros vamos a acompañar la iniciativa.

SR. PRESIDENTE (Parés) - Gracias, diputado.

- Esta Presidencia dispone un breve cuarto intermedio.

- Se pasa a cuarto intermedio a las 10.05.

- A las 10.09 dice el

SR. PRESIDENTE (Parés) – Se reanuda la sesión citada para las ocho horas.

Tiene la palabra el diputado Tanús.

SR. TANÚS (FPV) – Señor presidente: bueno reglamentariamente, para que estén tranquilos los trabajadores, hemos retomado la sesión de la EPTM. Lo que hemos hecho es iniciar la espacial del Zoológico, y creo que hay que iniciar la sesión.

Lo que yo quiero hacer es, primero que esta ley, estas cuatro o cinco carillas, son el árbol que tapa el bosque; el arbolito, el chiquitito que tapa el bosque.

No quiero quitarle entidad, ni trascendencia histórica, ni importancia a la Empresa Provincial de Transporte de la Provincia; que tiene 60 años y que ha prestado un servicio importante, con algunas etapas mejores y otras peores; me duele decirlo "ha prestado" como si ya se estuviera ejecutando su futuro.

Pero la verdad es que ese es el árbol que tapa el bosque. Nosotros estamos discutiendo una parte del servicio de transporte. Inteligentemente el gobierno distrae la atención de todos tapando el negocio millonario que es la concesión del servicio de Transporte Público, hoy vencida hace un año y un mes. Recién lo dijo muy bien Lautaro Jiménez, y dio algunos datos que la verdad que destaco muy precisos, respecto del tema de los aumentos, tanto en el boleto como en el subsidio. Pero entiendan que esto es lo que motiva al Peronismo a votar en contra, que nosotros entendemos que primero está lo más importante que es el servicio integral del sistema de transporte. La concesión actual vencida y acordada en la transición de gobierno de Francisco Pérez a Alfredo Cornejo, cuando el peronismo podría haber hecho la licitación y haber dado una concesión por diez años, tuvo la gentileza política como otras -a mi criterio equivocadas- de dejarle al gobernador entrante la posibilidad de resolver esto en el primer año de su gestión, no lo resolvió; y no lo resolvió porque no quiso, porque este sistema es un negocio fabuloso para los empresarios del transporte, fabuloso.

No sé si alguno de ustedes tiene alguna actividad privada complementaria de su función de legislador, pero este negocio en el año 2005 o 2006, cuando lo concesionó Julio Cobos, 2005, tenía cien millones de pasajeros como clientes mensuales, eso debe haber crecido, no sé si algún técnico o algún legislador tiene la cifra de cuántos clientes por mes tiene algún servicio público en la Provincia. Este servicio público ¡ilegal! hoy en su contrato, porque el gobierno quiere que sea ilegal, quiere la informalidad en la prórroga, tiene más de cien millones, yo creo que debe ser como ciento treinta, ciento cuarenta, a lo mejor alguien aparece con el número; mensuales,

clientes que pagan el boleto hoy a seis pesos y el año que viene o en los próximos días a ocho.

Imagínense la prórroga informal cuando no hay obra pública, por lo tanto no hay negocios de obra pública para nadie; cuando la empresa eléctrica está en manos de un grupo que ya sabemos quien es, el grupo Vila-Manzano; cuando la empresa de agua deja de ser rentable y la absorbe el Estado para poder atender lo mínimo que han pedido los departamentos, el servicio sanitario de la Provincia; el gas es jurisdicción nacional y la Provincia interviene de vez en cuando para ver el tema de la tarifa.

Entonces, el transporte es el único servicio público que tiene volumen económico, rentabilidad para los empresarios y el Estado se hace el "tonto" o los funcionarios se hacen los "tontos". Esto hay que discutirlo de fondo, no hay que discutir solamente la EPTM, que muy bien Javier Cófano dijo: "Una serie de ventajas técnicas y políticas por las cuales el Peronismo se opone a su privatización".

Tenemos que discutir lo grande y es bueno que los periodistas anoten. ¿saben cuánto genera el negocio del transporte por año? catorce mil millones de pesos, de manera ilegal hoy, porque no hay ningún contrato, ni de obra pública, ni de concesión de servicios públicos, que amerite no haberlo reasignado o re licitado; catorce mil millones, con el aumento de tarifas va a ser como diecisiete mil millones al año. Cada mes que pasa son mil quinientos millones de pesos a favor de los empresarios. Entonces, esa es la discusión que el gobierno pretende disimular con esta ley, echándole la culpa a cuatrocientos empleados; desmantelando la red de Trolebuses, nos hacemos cargo los Peronistas, en ocho años tendríamos que haber puesto; piden cincuenta millones los trabajadores para sostener la red, las unidades y la verdad es que también los peronistas nos hacemos cargo de no haberlo invertido, pero no la privatizamos, no la entregamos al sector privado; fuimos malos para administrar algunas cosas, sí, es cierto y en los últimos dos años no tuvimos presupuesto ni siquiera para subsidiar estas empresas.

Ustedes saben, los trabajadores dos años sin subsidios las empresas se funden, las empresas de transporte; dos años sin subsidio porque no hubo presupuesto aprobado, 2014 y 2015, por lo tanto no hubo subsidio para la Empresa Provincial de Transporte, no se podía comprar un Trole, ni un cable. Ese es el enfoque que le da el peronismo.

Nosotros pretendemos discutir el fondo de la cuestión y que la EPTM con sus servicios tanto de Metro tranvía, como de Trolebuses, como de concesión heredada por la quiebra de Corsino, mal heredada por el gobierno anterior de Cobos, ¡muy mal heredada!, porque tenían que usar los colectivos -que recién mencionó Marcos Niven- mal comprados, para que le dieran un destino y no lo fueran a manejar los funcionarios, por ahí; como los compraron y todo el mundo les votó en contra y forzaron la votación, tenían que usar los colectivos para pagar la quiebra de Corsino. Entonces, ese fue

el problema estructural de la empresa de transporte y empezó hace diez años.

El peronismo se niega a tratar esto, pero no se niega a discutir la política de transporte, donde la EPTM es una parte más, tal vez sea un porcentaje ínfimo del negocio estatal de la concesión. ¿Por qué privatizar, desarticular un negocio que es ínfimo en el negocio multimillonario como es el transporte, para joder a los trabajadores. Y ahí viene la otra posición ideológica del peronismo, nosotros no vamos a perjudicar la continuidad laboral de los trabajadores, lo decimos con fundamento ideológico y doctrina social. El peronismo se opone a eso porque están jodiéndole la vida a la gente, cuando tienen hasta el Presupuesto aprobado a fin de año, pudiendo prorrogar esto para el año que viene y discutirlo de manera integral.

Presidente, yo quieto también mencionar algunos datos muy importantes que dio Lautaro Jiménez, la verdad que lo felicito porque yo me acordaba de algunas cifras, porque estuve en ese momento en la Legislatura cuando votamos los subsidios iniciales a las empresas de colectivo. Las empresas de colectivo ganan por todos lados, ganan con los subsidios nacionales, ganan con los subsidios provinciales, ganan con la pésima concesión porque no se subsidia al usuario se subsidia al empresario por las "vueltitas" que da la rueda del micro ¿alguien puede cuantificar eso? ¿un contador de kilómetros puede cuantificar eso? Imposible. Entonces, el pésimo contrato que paga al empresario por kilómetro recorrido es un mal negocio del Estado, un mal negocio estructural, saquen la cuenta, cuesta como veinte mil millones de pesos, porque hay subsidios estatales para sostener el negocio y están rifando una empresa por cincuenta millones que no quieren invertirle para la compra de Trolebuses. La verdad que ese es el cuadro comparativo que hay que hacer.

-Ocupa la Presidencia el Vicepresidente 2º diputado Marcos Niven.

Les decía que mencionaba los números de Lautaro, el subsidio del transporte creció el mil por ciento en diez años, creo que la inflación fue un poco menor, fue alta, pero fue un poco menor, estuvo muy bien ese dato, el subsidio, perdón el subsidio no, el precio del boleto subió el mil por ciento, la inflación puede haber sido un poco menor ¿Y saben cuánto subió el subsidio a los empresarios del transporte que tienen la vaca atada de manera ilegal? El dos mil por ciento, subió de treinta millones a seiscientos millones de pesos, por esas dos razones la que mencionaba del servicio y la que mencionaba de la defensa de los puestos de trabajo y de la doctrina social del peronismo, es que vamos a votar en contra, señor presidente.

SR. PRESIDENTE (Niven) - Tiene la palabra el diputado Ilardo.

SR. ILARDO (FPV) – Señor presidente: la verdad, desde ya adelantar mi voto negativo a este proyecto, por supuesto, y suscribir las palabras brindadas por mis compañeros de bloque, la verdad que se han explayado muy bien en las razones, y también lo hicieron los diputados del frente de izquierda, así es que voy a tratar de resumir, pero sí también plantear una posición política e ideológica respecto del tema.

La verdad que este proyecto transparenta la verdadera intención de este gobierno que es la privatización del servicio público de transporte, dejando -como decía el diputado Tanús- un jugoso negocio para los empresarios del transporte de la provincia de Mendoza que estoy seguro que hoy están en sus lujosas oficinas frotándose las manos.

Hoy esta Legislatura está a punto de dar un paso en falso, por suerte yo como legislador y todo el bloque del peronismo no va a ser cómplice de ese paso en falso, porque este plan siniestro, macabro, tiene varios pasos.

El primero, es por supuesto transformar una empresa pública en una sociedad anónima unipersonal, que ya lo dijo el diputado Cófano es bastante llamativo el modelo de sociedad elegida.

El segundo, que es seguramente el punto oscuro de este proyecto, que nadie ha podido explicar, está establecido en el Artículo 5º cuando dice: "que el servicio se podrá brindar, a través, de la empresa o de terceros o asociados a terceros con la sola decisión de una empresa unipersonal" y, después, termina como debe terminar este proceso macabro que es con el vaciamiento de la empresa, por supuesto.

Señor presidente, el gobernador no está dejando en claro cuál es su ideología o su visión sobre el transporte público, para él el transporte no es un servicio público, para él el transporte es un negocio, es un negocio que debe ser rentable; pero no para el Estado, debe ser rentable para las empresas, ya es notoria la preferencia del gobernador con los empresarios por sobre los trabajadores, no solo, les está entregando la concesión de las líneas más rentables, no solo va a autorizar el uso de la red eléctrica como decía el diputado Fresina, con la sola decisión del titular de la empresa; sino cada vez más va a subir el costo del pasaje como ya se anunció; señor presidente, será mucho pedir o será una pretensión desmedida esperar que el gobernador tome una sola decisión a favor de los trabajadores.

Para el peronismo hay una sola clase de hombre, "los que trabajan" decía el General Perón, es claro que para este gobernador hay una sola clase de hombre, "los que lucran"; porque las decisiones que toma están destinadas a estigmatizar a los trabajadores y a beneficiar a los empresarios.

Trabajadores, esa palabra que desde que asumí viene atacando, haciéndolos responsables de todos los males de esta provincia, del agujero financiero de la provincia, este gobernador detesta a los trabajadores estatales. Lo único que hace es responsabilizarlo de todos los males, saben qué, habría que recordarle algo a este gobernador, esos

trabajadores de EPTM que están haya afuera, son los que sostuvieron esta empresa en los peores momentos; son los que impidieron privatizaciones intentadas como estas en diferentes gobiernos y son los que han sostenido un intento macabro, perverso, estigmatizarlo desde que comenzó el año, porque la decisión de privatizarla estaba tomada desde hace mucho tiempo.

Esos trabajadores, que según el gobernador y el Subsecretario Marinelli, están en exceso y son demasados, habría que avisarle al gobernador que el 40% se incrementó la planta personal en el año 2005 tras una licitación irregular y ¿saben quién lo dice? No lo dice Lucas Ilardo, ni el partido Justicialista, lo dijo la Corte Suprema de Justicia de la Provincia de Mendoza, una licitación fraudulenta donde se entregó la concesión del servicio a una empresa y se perjudicó a otra; y la empresa perjudicada hizo un juicio al Estado, multimillonario, ¿saben quién va a pagar ese juicio?. Todos los mendocinos, producto de la inoperancia, de la irregularidad y de las sospechas de corrupción en esa licitación que hoy sigue en manos de la justicia.

Señor presidente, el gobernador no está actuando solo, el gobernador de Mendoza es parte integrante y protagonista casi, casi no diría exclusivo, pero con un rol protagónico en el mejor equipo político de los últimos 50 años comandado por el gran Mauricio Macri.

Sé perfectamente, que a muchos legisladores radicales, a muchos legisladores de la oposición esto los incomoda, un poco, quieren esconder el amarillo, quieren estar alejados, pero la única verdad es la realidad, son parte de un modelo neoliberal conducido por un Presidente que está arrasando con la Argentina y eso no es porque uno lo inventa, no, no, hay datos, 125 mil puestos de empleo privado se han perdido en un año por decisión del Presidente Macri; más de 200 mil, si contamos el empleo público, una pérdida del poder adquisitivo en los salarios de los trabajadores de más del 10%, y una inflación que para el presidente Macri era de muy fácil de bajar, y que hoy está rozando el 45%.

Ese combo de menos empleo y menos salario trae como consecuencia menos consumo. Hoy, comercios y supermercados han perdido el 8%, en un año, de su productividad; la industria ha caído un 8% ciento; la construcción, que es la generadora de empleo, y el país y la provincia que deberían estar incentivándolo a través de la obra pública, en un año ha caído el 19%; son datos oficiales dados por el Gobierno Nacional, no los estoy inventando, no los dice el anterior INDEC, lo dice este INDEC.

El mercado interno y la producción de vinos se desploma. ¿Los únicos felices en esta economía saben quiénes son? El mercado financiero; los especuladores que hacen la bicicleta con las "Lebac"; las empresas mineras extranjeras y los sojeros.

¿Se acuerdan cuando Macri la primera decisión que toma es eliminar las retenciones a la soja y a la minería, que perjudicaba seriamente a la

provincia de Mendoza? Y jamás escuché al gobernador quejarse como con el caso del impuesto a las Ganancias de los trabajadores.

¿Se acuerdan lo que prometieron los “señores del campo”, como se autodenominan ellos? “Dos millones de puestos de trabajo vamos a generar” le dijeron, señor presidente. ¿Saben qué? Ni uno, se han perdido dos mil puesto de trabajo en el campo.

¿Saben que dijeron las empresas mineras? “Van a llover inversiones”, anunciándolo con bombos y platillos en San Juan. ¿Saben qué pasó, según datos oficiales del Gobierno Nacional? La inversión minera es menos de la mitad del año pasado, sin retenciones; estamos regalando la plata a los que más tienen. ¿Y saben qué? No hubo lluvia de inversiones; no hubo lluvia, solo hay humo, ¡solo hay humo!

Señor presidente: escuché con atención, con mucha atención, la semana pasada o la anterior, las evaluaciones del primer año de la gestión del gobernador Alfredo Cornejo, que en consonancia con el presidente Macri, ya que son parte del mismo equipo político y que toman las mismas decisiones políticas; el presidente Macri se auto calificó con un 8, realmente es llamativo el número que se colocó; creo que el gobernador Cornejo fue más prudente. Pero, escuché a ministros haciendo auto referencias y alabándose unos a otros.

Realmente, uno no entendía como no se les caía la cara. Una forzada intención de ser calificados como los ordenadores de las cuentas públicas. Estamos hablando del gobierno conducido por este gobernador, que es el que más se ha endeudado en la historia de Mendoza, el que más caro se ha endeudado en dólares en la historia de Mendoza.

Si, ¿tiene responsabilidad el peronismo? Por supuesto, y -como dijo el ingeniero Tanús- nos hacemos cargo.

¿Pero, saben qué? también es una realidad, las deudas se arrastran de gestiones anteriores, no solo de las dos anteriores, de las cuatro anteriores. Y la realidad es que lo que se ha hecho es prorrogar deudas para que la paguen los próximos gobernadores, no siquiera este Gobernador va a pagar las deudas.

Ahora, el gobernador que más se ha endeudado en la historia de Mendoza; que ha decidido ajustar el gasto público; que ha despedido y perseguido a trabajadores, ¿tiene el mismo déficit fiscal que el gobierno de Paco Pérez en once meses?.

¿De qué orden me están hablando, señor presidente? ¿De qué orden me hablan? Nada más alejado de la realidad. Sinceramente, creo que el peronismo ha trabajado fuertemente en colaborar con la gobernabilidad; hemos brindado herramientas financieras, para que este Gobernador pudiera sacar adelante la Provincia.

La verdad es que ¿saben qué, señor presidente?, está usando la misma motoneta que el gobierno anterior; la única diferencia es que, en el caso del gobierno anterior, este gobernador siendo

oposición consiguió con éxito reventarle las dos cubiertas, y este peronismo ha decidido otorgarle un inflador.

Pero, la responsabilidad de este gobernador es emparchar las cubiertas, porque si solamente le pone aire, las cubiertas se desinflan y estamos igual, señor presidente.

Tenemos que discutir lo que está pasando, no tenemos que cerrar los ojos, señor presidente. La economía del país está mal, muy mal y la economía de la Provincia también está mal, se término, no alcanza con el discurso de ajustar, no alcanza con el discurso de echarle la culpa de todo a los trabajadores, no alcanza con despedir, no alcanza con darle paritaria por decreto a menos de la mitad de la inflación real, no alcanza señor presidente, seguimos mal, porque el gobierno cada vez recauda menos porque hay cada vez menos laburo, mientras se está produciendo la destrucción del empleo privado más importante de la época más nefasta de este país, sabe que ha opinado el gobernador sobre eso, nada, no lo hemos escuchado jamás opinar sobre eso, no lo hemos escuchado opinar de los miles de comercios cerrando en Mendoza, yo escuche con atención siendo legislador, y siendo oficialista, al gobernador y a todos los representantes de la oposición, pedimos a nosotros oficialismo que nos descolgáramos de la falda de Cristina, yo le pido al gobernador que se salga del escondite de los globos, del pelotero de Macri, que salga de la maya del Presidente que vive de vacaciones, y le reclame como gobernador de Mendoza que cambie el rumbo económico de esta provincia y de este País, señor presidente; porque eso estábamos esperando, eso es lo que exigía él cuando era oposición, hoy lo vemos guardado, hoy lo vemos escondido, porque saben qué, la realidad este gobernador paga sueldos de la misma manera que lo pagaba el gobierno anterior, con deuda que otorga el Presidente Macri, que además siendo parte del mismo equipo es el presidente que más ha endeudado en un año de la dictadura Militar hasta la fecha.

Señor presidente: vemos como un gobernador se regocija con un ítem aula que prácticamente que califica como la llave maestra de la eficacia administrativa, yo no estoy de acuerdo con el ítem aula, pero le estoy pidiendo que pensemos más allá, de que va servir, señor gobernador, tener una maestra frente el aula enferma como usted lo desea, si los padres de los alumnos se quedan sin laburo, cuántos alumnos van a ir a clase, de que va servir tener una maestra enferma como usted desea, sino va haber alumnos en las escuelas señor gobernador.

-Ocupa la Presidencia su titular, diputado Néstor Parés.

No voy a extenderme más en el uso de la palabra, yo quiero decirle que para mí hoy se término la primavera del gobierno, quiero decirle no voy a votar como lo he hecho una sola iniciativa que

perjudique a los trabajadores o que ponga en riesgo un solo puesto de trabajo público o privado en la provincia de Mendoza.

Hoy el peronismo esta en un proceso de reestructuración, señor presidente, estamos tratando de salir adelante, inclusive yo no estuve de acuerdo como se llevaron a cabo muchas negociaciones con el Poder Ejecutivo Provincial por parte de nuestros máximos referentes, pero hoy estamos intentando salir adelante, eso genera tensiones, y está bien que se genere tensiones; ahora señor presidente, esa tensiones que se generan no se pueden traducir en silencios cómplices de nuestro partido, y por eso hoy estoy orgulloso de que mi bloque no acompañe a esta iniciativa, y se exprese en este recinto diciendo lo que sienta y lo que piensa.

Siento que muchas cosas pueden tal vez caer mal, yo sé tengo un respeto profundo por los legisladores que integran cámara, y los legisladores de la oposición, porque sé y estoy convencido que no comparten muchísimas de las visiones políticas que tiene el presidente Macri, estoy seguro de que es así.

Ahora no voy acompañar ningún proyecto de ley que perjudique a los trabajadores, y no voy acompañarlo porque no comparto su visión, porque creo que no se les cae una idea, creo que no hay una sola decisión política en este año que haya sido en beneficio de los trabajadores para activar la economía, porque siento que no son auténticos; porque permítame decirle algo, si tuviera hoy al gobernador al frente y tuviera la posibilidad de hablar con él -y se los digo a ustedes con respeto, porque sé que tienen la posibilidad de hablar con él- le diría "en que te han convertido Alfredo" en que han convertido, en que los convirtieron; saben por qué, porque Macri es autentico, Macri les mintió a todos a los argentinos en la campaña, gobierna para los de él, gobierna para los ricos, para los mineros, para los sojeros, para los empresarios; pero ustedes son una mala fotocopia, un ineficiente franquicia de un modelo neoliberal perverso, saben por qué, porque Alfredo Cornejo, no fue al Colegio Newman, no es hijo de millonarios, es hijo de laburantes, estudió en la prestigiosa Universidad de Cuyo, y hoy lo vemos arriando sus banderas y levantando las banderas de una rara versión radical liberal que esta más cercana a Malconian que a Raúl Alfonsín.

Señor presidente, creo que sinceramente están transformándose en una pésima y triste fotocopia de un muy mal Gobierno Nacional de un modelo perverso que ya hemos tenido en la Argentina, y que está arrasando con nuestro país, y lamentablemente con todos los argentinos adentro. No vamos a acompañar esta iniciativa, y no vamos a acompañar ninguna iniciativa que vaya en consonancia con la decisión de aplicar este modelo a nivel nacional y a nivel provincial.

SR. PRESIDENTE (Parés) – Tiene la palabra el diputado Majstruk.

SR. MAJSTRUK (RJ) – Señor presidente: voy a adherir a las palabras del diputado Lucas Ilardo, lo que pasa es que un poco la euforia que a veces expresan algunos diputados que me han antecedido en el uso de la palabra tiene mucho que ver con que esta película, y sobre todo tal vez los más jóvenes ya la vimos, y los resultados no fueron de lo mejor. Pero no solamente lo que viene ocurriendo, lo que ocurrió casi dos décadas atrás sino lo que viene pasando durante este año, que creo que es la enésima vez en la que nuevamente la Legislatura tiene que estar vallada con los trabajadores afuera con nosotros votando normas casi sobre las fiestas, entregando una Empresa que tenía sus dificultades, como bien lo dijo el diputado Cófano, estábamos dispuesto y estamos dispuestos discutir una reestructuración integral del Sistema de Transporte Público.

Pero también el diputado Niven habló de contradicciones he hizo un repaso por la historia, y lo de las contradicciones me viene llamando la atención desde hace tiempo porque escucho al Ministro de Hacienda y al gobernador hablar de reducción del déficit también, lo dijo el diputado informante del oficialismo, cuando en realidad se están tomando más deudas y más caras y a valores históricos. También decía el diputado informante que tal vez esto, que la oposición motivada por una posición política, y claro que si, es una posición política, porque creemos que el gobierno tiene que hacerse cargo; entendemos que se han cometido tal vez errores, pero en definitiva como decimos en criollo, creemos que "sacarse el fardo de encima" no es lo más feliz para el Estado.

En el 2016 no se hicieron compras de repuestos para el metrotranvía, no se hizo mantenimiento, y vemos como el proceso se va realizando como para después llevarnos a esto, a fin de año, a decir que esto no es eficiente, y que parece que en manos de tercero con un negocio multimillonario esto va a comenzar a funcionar bien, eso es lo que le decimos a los mendocinos, eso es lo que se le viene diciendo a los argentinos.

Escuchaba a un periodista que hablaba de la cintura del gobernador cuando decía que el gobernador sabe cuando pegarse al Presidente y cuando despegarse. Yo creo que no se despegar nunca, creo que se pega cada vez más, creo que el gobernador está siendo un muy buen alumno de esta política neoliberal. Recién cuando venía entrando a Mendoza, escuchaba un informe que ya los jubilados que ahora no va a tener el beneficio de viajar gratis, que los jubilados ya no va a tener cobertura por falta de pago del PAMI y ya me asusta porque si el PAMI no está pagando, me imagino que después a lo mejor habrá que seguir privatizando.

Y la verdad que esto, nos llama mucho la atención este es uno de los proyectos ya hay otro en el Senado, que ya lo dije en otra sesión anterior que pretende privatizar también el seguro agrícola. Y quiero hablar también, un poco de esto porque en definitiva lo que se ha prometido en campaña del costo del boleto; quiero decirles que los del interior:

General Alvear, San Rafael, Malargue, San Martín, estamos pagando el costo del boleto y la verdad que en Mendoza, que se pretende y siempre queremos, los del interior, que sea una provincia federal, esto está cada vez más lejos de ser así, el costo del boleto que se paga en el interior de la provincia es en algunos casos más del doble por kilómetro recorrido, comparado con lo que se paga aquí. Y ésta y un montón de cosas son las que a nosotros nos están llevando a que a este gobierno le tengamos que decir "basta", que llegó el momento de que, yo me alegro de que el justicialismo en su conjunto esté tomando esta posición, porque en definitiva creemos que durante este fin de año se han tomado, y durante todo el 2016, cuando esperábamos una mejor administración, cuando esperábamos muchas cosas que, tal vez, los mendocinos miraban con cierta expectativa diciendo "bueno, hay que darle tiempo", creo que el tiempo ya lo tuvieron; creo que le dimos todas las herramientas para que hagan las cosas bien y, en definitiva, estamos viendo que esto va cada vez peor; la gente está mal; seguimos gobernando, este gobernador sigue gobernando con los trabajadores afuera, por eso, desde ya mi voto negativo a esta propuesta.

SR. PRESIDENTE (Parés) - Tiene la palabra el diputado Parisi.

SR. PARISI (FPV) – Gracias señor presidente.

Cuando estaba iniciando sus palabras el diputado Niven, me hacía acordar que esto, para mí, también es un "deja vu", es volver a discutir lo mismo que en el 2014, en el 2015; la diferencia es que yo mantengo la posición que tuvimos en el 2014/2015, por eso estoy sentado acá y no de aquél lado.

Esto me blanquea la situación ideológica personal de por qué me hice peronista. Porque nunca voy a ser parte de un gobierno que esté en contra de los intereses de los trabajadores y del pueblo de Mendoza. Entonces, también aquí cabe preguntarle a Marcos y decirle: "¿Qué te han hecho Marcos; en qué te has convertido?" Que en el 2014/2015 votamos juntos en contra de todo este mismo proyecto de ley, con los mismos, con los mismos actores: con el Subsecretario de Transporte Pensalfine y con el Jefe de AUTAM, Marinelli; o es alrevés, la verdad que no me queda claro. Desde 2015 que tengo esa confusión.

Voy a plantearlo desde dos puntos de vista, señor presidente, uno desde el análisis de la ley y el otro, desde el punto de vista ideológico. Desde el punto de vista de la ley, el interés que tiene el gobierno provincial no es la privatización del servicio de troles, estamos muy lejos de eso, lejísimo, el interés es poder avanzar en la concesión integral.

Me hace una corrección mi compañero de banca, es 2004 y 2005, no fue 2014. Gracias diputado.

Decía que, en definitiva, están planteando la discusión integral del transporte público automotor de la Provincia de Mendoza. ¿Y por qué es esto? Es la concatenación clara en distintos artículos que hay

en el presente proyecto de ley. El artículo uno "declara de interés público provincial el servicio de transporte"; no habla más de servicio; habla de interés, no de servicio y el servicio de transporte de un servicio público que se concesiona a través de licitación a las empresas que van a hacer la explotación, tal cual es el modelo que tenemos hoy.

Y presten atención a la palabra "licitación", porque sin nombrarlo, lo que anula este proyecto es, precisamente, las licitaciones futuras de todo el sistema de transporte de la Provincia. ¿Y por qué? Porque en el artículo 3º, donde genera una sociedad anónima con el 100% de capital accionario a nombre del Estado provincial y donde en el artículo subsiguiente, en el 4º, la nombra una sociedad anónima unipersonal, y en el 5º dice: "que el objeto social de esa Empresa es la prestación por sí o por terceros, o asociada a terceros de Servicio de Transporte Público de Pasajeros en la provincia de Mendoza, lo que está haciendo clara; lisa y llanamente es "no licitar más el servicio público de pasajeros".

¿Por qué? Porque cuando el señor gobernador, a través de la Secretaría de Transporte decida que el servicio lo va a prestar a través de una empresa del Estado, que es una Sociedad Anónima, esa empresa del Estado que es una Sociedad Anónima, podrá contratar en forma directa a cualquier empresa para la prestación del servicio.

Digo, este es el trasfondo de esta ley, la eliminación de la próxima licitación del Transporte Público en la provincia de Mendoza; de poder entregarle en forma directa a través de un brazo del Estado, en forma de Sociedad Anónima, sin tener que cometer la ilegalidad que se haría, si se hiciera por los caminos normales.

Y, como si fuera poco, le permite importar y exportar todo tipo de productos; subproductos; mercaderías; maquinarias; vehículos; herramientas y útiles relacionadas con la prestación.

Digo, no creo que se le ocurra que una Sociedad Anónima va a licitar; va a comprar en forma directa también. Entonces, es blanquear una situación de poder favorecer sin dudas a distintos sectores y proveedores del Estado Provincial a través de la compra directa, sin los pasos previos que están en la ley vigente.

El otro tema básico de la ley, y que también se hablaba, era de la deuda que tiene hoy la EPTM; que si vamos al artículo 10, la verdad que sorprende, porque si el problema es la deuda, me imagino que la sociedad nueva, que es casi privada, se le va a cobrar. ¡No!, fíjense en caso de existir diferencia a favor el Poder Ejecutivo, en todo el número de alrededor de la EPTM, que dicen que es una deuda importante; "este podrá aceptar otros bienes por el mismo título, y/o condonar".

Digo, ¡que bárbaro!, si hablamos de la deuda y estamos dispuestos a condonársela; porque no se la condonamos a la EPTM, hacemos la inversión necesaria y seguimos prestando el servicio, ¿por qué no?.. (Aplausos).

¿Y saben por qué no? Porque el trasfondo de la ley es lo otro. Por eso, cuando les decíamos, agreguen tal artículo para los trabajadores ¡sí!, agreguen esto ¡sí!; y si le hubiéramos pedido lo que le hubiéramos pedido era sí, porque el tema pasa por otro lado, es prestar el servicio sin licitación; es seguir dándole el manejo del transporte público a los empresarios que vienen lucrando hace más de 20 años con un servicio público que pagamos todos los mendocinos, ese es el trasfondo de la ley.

Y si hablamos de la protección a los trabajadores, miren, nada de lo que se agregó sirve, excepto que tiene un error importantísimo, un error conceptual gravísimo el texto de la ley.

Y si vamos al artículo 11, donde habla de las normas transitorias sobre el personal, está redactado de forma muy inteligente; debería felicitar a quién lo hizo, porque quien no lo leyera en detalle, seguramente cae en una trampa. Pero como acá estamos para revisar, y ver dónde están las trampas, podemos por lo menos exponer y darle una herramienta a los trabajadores en el futuro; porque no hay duda de que esta ley hoy se aprueba -digo- esto más allá del voto negativo nuestro, esta ley se va a aprobar, pero les vamos a dar una herramienta para que puedan pelear en otros lugares.

El artículo 11, dice: "que con respecto al personal de la EPTM, el Poder Ejecutivo, instrumentará la política a implementar, de conformidad con las siguientes alternativas, la A) Incorporación voluntaria, previa aceptación de los nuevos patrones" -digo- esto la verdad, que no sé cómo van a hacer, porque se tiene que liquidar el 31 de diciembre ¿o ya tienen la lista de los que se van? ¿o tienen decidido que se vayan todos? La verdad, complicado.

El B): "Quién no sea seleccionado por las autoridades de la EPTM o manifieste su voluntad de no incorporarse a la misma podrá ser reubicado, podrá ser reubicado en otra Dependencia dentro de la Administración Pública Provincial" segunda opción y alternativa. A esto le vamos a agregar la tercera que es un sistema de retiro voluntario, anticipado, que es carácter de voluntario y que se puede ir cobrando una indemnización, más o menos, que le convenga; la verdad que no lo sé. Creo que no, a nadie le conviene irse de donde está, esto es así.

Pero el Artículo D) es el que tira todo esto para atrás. Porque dice: "Para el caso del personal que no quede comprendido en alguno de los incisos anteriores, se le aplicará el procedimiento correspondiente al de la supresión de un organismo del Estado, previsto en el Artículo 17 del Decreto 560 del 73" lo cual significa que en 6 meses están en la calle. Lo cual significa que todo lo que está escrito, los otros tres incisos no sirven para nada, porque cuando no se cumplan ninguno de los tres se van a la calle. Es de una inconstitucionalidad manifiesta este artículo; porque el Artículo 14 bis de la Constitución Nacional habla claramente y dice "que uno de los derechos es la estabilidad del empleado público". Entonces, ¿Saben que? De acá a la Corte, de acá a la Corte; es inconstitucional lo

que se está haciendo; no hay forma de que los echen como los quieren echar; no hay reforma posible que pueda mejorar esto. La única lucha posible es donde corresponde y donde se discuten los derechos de los trabajadores, es en la justicia. Lo que no arregla la política, por ahí lo tiene que arreglar la justicia.

Dicho esto sobre el proyecto de ley, una breve consideración ideológica. Seguramente algún legislador oficialista ha estado haciendo nota de las cosas que hicimos mal, sobre todo cuando privatizamos; nosotros fuimos los "reyes de la privatización" me hago cargo; si bien no era peronista en esa época, uno cuando se va con una familia nueva se hace cargo de toda la historia de la familia, y yo me hago cargo. Y nos equivocamos. Y fuimos, no digo engañados, fuimos seducidos; persuadidos, por un grupo de empresarios que hoy siguen siendo parte del gobierno y que fueron parte del gobierno en esa época. Que festejaban cada una de las privatizaciones; que lo hacían con la misma metodología que se hace hoy, diciendo que los empleados del Correo eran ladrones, vagos, que no iban a trabajar, y se lo dimos a Macri. Hicimos lo mismo con Ferrocarriles. Hicimos lo mismo con YPF. Hicimos lo mismo con Aerolíneas. Y solamente vi defender a algunos liberales que hoy son liberales.

La posición de Aerolíneas, cuando era privada, y quiso venir LAN a Mendoza; y quiso venir LAN a la Argentina, ahí se les acabó el liberalismo. Hubo diputados nacionales, que hoy son liberales, que en ese momento defendieron los intereses de Aerolíneas privatizada, en contra de que viniera LAN de Chile.

Entonces, la verdad, para ser liberal hay que ser liberal en serio. Son liberales con el bolsillo de los trabajadores a favor de los empresarios. Esta es la realidad del país, hoy.

Y nos hacemos cargo que pasamos por el mismo sistema; nos hacemos cargo de que nos equivocamos de la misma manera. Y les explotó a través de la alianza de turno los desaguisados que hubieron en toda esa época nefasta de privatizaciones, de políticas neoliberal, que sigue habiendo hoy instalada en la Argentina.

Y las muestras sobra, porque los Cavallo; los Amadeo; y un montón que eran funcionarios en ese gobierno de Menem, Puerta inclusive, hoy son funcionarios del gobierno de Macri. Lo único que hicieron fue trasladarse y ni si quiera se corrieron de lo ideológico, pensaban lo mismo nada más que lo blanquearon.

La Provincia de Mendoza tiene problemas graves, problemas de caja; problemas de financiamiento. No es problema solamente de este gobierno, es problema de los últimos 20 años.

Los mendocinos que hemos estado gobernando no hemos sido capaces de generar una provincia que pueda satisfacer los derechos y las necesidades de su pueblo, a través, de una producción de la generación de trabajo y de la generación de riqueza como corresponde.

Nos hemos quedado en la teoría de la conspiración como decían los otros día en un medio, todos conspiran en contra de Mendoza, no tenemos posibilidades de salir y yo creo, señor presidente, que si uno ve los números, la verdad, que avala esto de que no podemos salir, con todo el ajuste, con todo lo que se echo de empleado público, con todo aquello que se está sacando de encima el Estado Provincial seguimos con un déficit igual al que teníamos el año pasado.

Entonces, no es una cuestión ni de eficiencia, ni de eficacia, es una cuestión de inteligencia, es de ponerse a trabajar de una vez por todas para generar más ingresos, no para cerrar los egresos; porque si seguimos con el ajuste, seguramente, nos vamos a terminar poniendo un ocho todos los que gobernamos, como hace Macri, porque lo de Macri es un cero, lo que pasa que es tanto el ajuste del cinturón que se convierte en un ocho, pero la nota es un cero, no es un ocho. Y en la Provincia vamos por el mismo camino, más ajuste, menos servicio, digo o acaso las cuentas cierran, van a cerrar sin hospitales, sin policías, sin educación, van a cerrar sin subsidios agropecuario de esa forma las cuentas cierran, pero esto me hace acordar, señor presidente, a cuento español que viene al caso. "Y es un español que se encuentra con un amigo y le dice: tengo una mula para regalarte, la querés. Y bueno, dámela, si es gratis. Se lleva la mula a la casa, a los quince días se encuentra con el amigo y le dice: cómo te va con la mula. Y bien, dice, la verdad, que es linda la mula, pero come, come y me está haciendo un agujero en el bolsillo, importante. Dice, no, eso lo solucionas fácil, vos tenes que lograr que la mula no coma. ¿Hay cómo hago eso? Y muy fácil, dice: vos todos los días le vas dando un poquito menos de comer, llega un momento, que la mula se acostumbra a no comer y no come más. Muchas gracias, amigo, le dijo.

Se van, al mes se encuentran, Manuel cómo te ha ido, la verdad, que con mucha mala suerte, ¿por qué? Porque hice lo que me dijiste y cuando la mula se acostumbró a no comer, se me murió.

La provincia, vamos por el mismo camino, señor presidente, si seguimos ajustando, si seguimos despidiendo, si seguimos lo mismo, se nos va a terminar muriendo el pueblo, porque el pueblo es el que está pagando todo este desbarajuste que tenemos la culpa desde la política, porque no somos capaces de generar nuevas líneas de crecimiento, nuevas líneas de inversión y trabajo genuino en esta provincia, no solo este gobierno, sino los gobiernos que los antecedieron.

Y un consejo, digo no por sabio, sino por viejo. Si dentro de Cambiemos tienen desde el PRO con Priori y tienen a Marcos Niven, de Guillermo no voy a hablar porque la verdad que no lo conozco; digo, delén un poco mas de atención a Niven que a Priori, suele ser más saludable y suele ser un poquito más inteligente.

Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Parés) - Tiene la palabra el diputado Guillermo Pereyra.

Disculpe diputado, vamos a evitar, por favor, evitemos comunicarnos.

SR. PEREYRA (FR) – Señor presidente: también, habría que aclarar que el Presidente que tenemos, al que la sociedad tuvo que optar, no eligió, lo optó; porque era preferible, a lo mejor, pensaba esto que lo que existía; entonces, yo lamentablemente, a las chicanas y a los arrebatos de colegas, no le voy a contestar. Sí le puedo decir y a los que hablan por allí de coherencia, yo fui integrante de un frente político que votó la mayoría de los mendocinos y que el Ejecutivo, si hoy necesita una herramienta política, los que estuvimos en ese frente, no podemos poner objeciones; pero no podemos poner objeciones, porque también se olvidan, algunos compañeros, que cuando se privatiza Giol que era la mayor empresa vitivinícola, y que habían más de 3800 trabajadores, en el año '88, fue el doctor José Octavio Bordón el que impulsó el decreto, y donde el "Rolo" Gabrielli era el Ministro de Economía; y se privatizó y parte de los trabajadores quedaron en actividad privada, y parte de los trabajadores fueron alistados o a otras dependencias.

Porque cuando he visto los fundamentos de este proyecto de la EPTM, me fui al decreto, en su momento el 3345 del 24 de octubre del '88, y que dice en uno de sus párrafos: "Bodegas y Viñedos Giol se va a afectar en forma permanente por deficiencias estructurales y altos costos operativos derivados de su organización burocrática, lo que involucra un permanente subsidio por parte de la comunidad que no retorna en beneficio de esto, y conlleva una pesada carga financiera para la provincia".

-Ocupa la Presidencia el Vicepresidente Primero, diputado Tanús.

SR. PEREYRA (FR) - En otra parte dice: "En el proceso de reestructuración de la empresa, deben fijarse pautas para la reasignación del personal resguardando sus derechos, y teniendo en vistas cometidos de justicia social.

Y el artículo 8 dice: "La situación del personal de la empresa se regirá por las siguientes pautas: El directorio elaborará un programa de reordenamiento de la Planta de Personal, tendiente a alcanzar los objetivos establecidos en los artículos precedentes, garantizando los derechos de los trabajadores conforme a la legislación laboral vigente. Se garantizará el trabajo al personal dentro del marco del reordenamiento mencionado, a través de la transferencia o reasignación al sector privado o estatal; y a sus efectos deberán adecuarse los instrumentos pertinentes".

Esto, que me recuerda los mismos fundamentos del proyecto que hoy estamos tratando, está firmado por José Octavio Bordón; Rodolfo Federico Gabrielli; María Inés Abrile de Vollmer, no sé si les dice algo también.

Y a los que dicen por ahí de mi formación sindical, tengo que decirles que cuando me metí, no me metí a criticar la política del transporte, porque son muchos de los que están acá presente, que deben haber tenido injerencia, en su momento la podrían haber modificado.

Desde el Centro de Empleados de Comercio fuimos, hace tres años, al anterior gobernador, a entregarle sesenta mil firmas que se habían conseguido en la vía pública, porque necesitaban poner en funcionamiento el Ente Provincial Regulador del Transporte, que desde el 2005 hasta ahora, ningún gobierno de todos los colores políticos se ha sentido afectado o se ha sentido tocado.

Y es el Ente Regulador del Transporte el que nos va a decir de la frecuencia, del costo del boleto; porque muchos se olvidan que son los empleados de comercio los que más utilizan el servicio, y cuando los domingos la frecuencia pasa cada cincuenta minutos o una hora, los compañeros, las compañeras tienen que llegar tarde. En eso estuvo solo el Centro de Empleados de Comercio, y desde hace varios años viene discutiendo el tema del boleto el Ente Provincial Regulador del Transporte.

Pero, vamos a ir a lo estrictamente gremial, porque en la política de transporte hay responsabilidad de muchos -como le decía- de los que estamos acá.

Tenemos que ver que hay un sindicato mayoritario en estos momentos, que está en la EPTM, que son los compañeros de la Unión Tranviarios Automotor, de UTA, que no han puesto objeciones y que están de acuerdo con esta situación. Y que parece que acá nadie se ha dado cuenta que solo existen uno o dos gremios; y que encima son minoritarios dentro de la EPTM, porque los compañeros de UTA, que están en nuestra CGT, la CGT Regional tiene 170 afiliados. Y he visto y he hablado con otros compañeros gremiales, como Rodolfo Calcaño, que también está de acuerdo, porque la defensa que se hace de los trabajadores en el sector privado, es la misma que pueden hacer los dirigentes en el sector público.

Entonces, no nos vengán a mentir y no nos lleven con falacias, o no nos quieran esconder lo que verdaderamente se debe saber.

Y cuando me puse en mi rol, y comencé a ver con los integrantes de la Cámara, les dije: "Acá es necesario, primero, hacer una Comisión de Seguimiento, no puede un Directorio decidir cómo, dónde y cuándo van a ir los trabajadores, alguien con responsabilidad".

Y por eso está incluido un artículo, del que parece que pocos hablan o no lo han visto, que es el artículo 13, que dice que: "A los fines de dar seguimiento de los impuestos en esta ley respecto de los trabajadores, se conformará una comisión que debe ser integrada por dos representantes por cada Cámara Legislativa; un representante del gremio y mayor representatividad; un representante del Poder Ejecutivo; y un representante de la EPTM, que tendrá las facultades de asesoramiento y resolución de situaciones conflictivas que requiere el trabajador,

y emitirá, si es necesario, dictamen sobre el tema requerido a su tratamiento".

Y dice después el Artículo 12: "Las normas transitorias sobre el personal es previo a la decisión del Directorio al respecto; deberá tener presentes las inquietudes, acuerdos u observaciones que disponga la comisión creada por el Artículo 13".

Le pedimos, también, que no podía quedar ningún trabajador fuera, ningún trabajador sin trabajo, y eso está incluido expresamente, porque el frente renovador lo pidió en el Artículo 12, donde dice: "que se deberá ofrecer a todos los trabajadores sin excepción alguna, una fuente de trabajo", y además le pedimos porque teníamos y habíamos hablado con algunas compañeras trabajadoras, que queden en la nueva empresa todas las mujeres que están actualmente, van a quedar en la nueva empresa, porque también está en el articulado de ley. A mí me gustaría que cuando se cierra una tienda, cuando se cierra un supermercado, me lo puedan reubicar a los compañeros en otro lado, acá se está defendiendo la fuente de trabajo, acá no va quedar ningún trabajador en la calle, porque así está previsto, y en esto tenemos el respaldo de UTA y de los compañeros de Sipemon, pero también hay que aclarar otra cosa que por ahí muchos no se dan cuenta, que nadie no solo va quedar sin trabajo sino que todas las firmas van a ser frente a la Sub Secretaría de Trabajo de la Provincia, con asistencia gratuita o por entidad sindical correspondiente o por el mismo Estado que le colocaran los abogados. Entonces, señores, cuando hablemos, hablemos con la verdad, si queremos hablar del pasado, comencemos con hablar del pasado, si quieren los compañeros, pero también a mí me gustaría que en la actividad privada que son los empleados de comercio lo que soportan las locomociones, el sistema público de transporte, me gustaría que cuando cierre una tienda también a ellos me lo reubiquen en otro lado, y no solo me den la indemnización correspondiente.

Por esto el frente renovador va apoyar este proyecto, presidente.

SR. PRESIDENTE (Parés) – Tiene la palabra la diputada Soria.

SRA. SORIA (FIT) – Señor presidente: en primer lugar, nobleza obliga decir antes de empezar la locución, que sentimos por lo menos vergüenza de escuchar las palabras del diputado preopinante, que viniendo desde sindicalismo plantea distintos argumentos de artilugios para bancar lo que es la posible privatización del trole, que dejaría más de 300 familias en la calles, hablemos de la verdad, y la verdad es la que dicen los trabajadores del trole y está acá, bastante claro, no a la privatización del trole y defendamos los puestos de trabajo.

En segundo lugar, me parece que ha sido interesante en esta sesión, un ir y venir que ha habido a través del tiempo, tomando cuando se han discutiendo cuestiones similares también acá en la Legislatura. Por esto, me parece interesante

proponerles un especie de juego que plantea que busquemos ciertas cantidad de diferencias entre dos fotos –deben conocer juegos así- se plantean dos fotos encontremos las siete diferencias o la cantidad de diferencias que existan.

En nuestro país, y ustedes que lo vivieron en una edad mucho más consiente que yo, lo deben saber perfectamente, durante los 90 se dio un proceso de privatización muy importante, basta recordar solamente aquí en nuestra Provincia el Banco Mendoza - como nombró el diputado Fresina-EPSE y Obras Sanitarias. Se esgrimió un discurso desde los gobiernos que identificaban la empresa públicas con las principales causas de las crisis, se decía cuanto más rápido se las privatizara, más fácil se saldría del déficit, se decía que el Estado no tenía capacidad para financiar las inversiones que eran necesarias para que las empresas funcionaran, se decía que no se podían encarar las obras para modernizarlas, se decía que lo único posible era que el capital privado hiciera esto, se decía que el Estado era incapaz porque su burocracia que la generaba sola no lo permitía, porque la corrupción no lo permitía, y que no podía brindar buenos servicios; le pregunto a los diputados si esto le suena, de algunos discursos son recientes, inclusive de los que se han escuchado hoy dentro de este recinto, de lo que también se ha esgrimido el gobernador de la Provincia Cornejo, ¿les suena parecido o nos le suena parecido?, esto trajo todo este proceso de privatización y implicancia directas sobre los trabajadores, se perdieron los derechos laborales de los trabajadores estatales, y perdieron su estabilidad laboral ¿les suena o no les suena?, una fuerte desarme de la planta estatal a través de los retiros voluntarios, que tan voluntarios no eran porque muchas opciones no tenían, en cierto tiempo no lo podía reubicar en el Estado, lo terminaban obligando retirarse, o lo indemnizaban y los echaban ¿les suena esta posibilidad o no les suena a los Legisladores? Se hizo toda una política discriminatoria y persecutoria, se intento, en primer lugar despedir a los trabajadores que estaban más politizados o aquellos que estaban mas sindicalizados, se los trasladó a tareas que no conocían, los pusieron bajo contratos privados. Entonces se les aumentaron las horas de trabajo, se les exigían ítems de productividad, diferentes condiciones que fueron perdiendo por las privatizaciones.

A mí me suena bastante parecido a algo que hoy se está discutiendo en esta Legislatura. El porcentaje promedio de la reducción de trabajo de las principales empresas privatizadas en 1957 fue del 57%, se aplicaron los muy conocidos “contratos flexibles” que todos conocemos y se produjo una fuerte fragmentación laboral y esto le permitió también tercerizar mucho de los servicios.

¿Les parece que esto puede pasar con el proyecto que hoy se está votando? Pero como quizás estas comparaciones de discursos y argumentos en abstractos o en general no se entienden. Me gustaría usar un ejemplo bastante

concreto que todos ustedes deben conocer, que fue la privatización de Obras Sanitarias. La transformación que se hizo en Obras Sanitarias en Mendoza lo primero que se hizo fue transformarla en una sociedad del Estado, donde el 90% de las acciones eran del Estado y el 10% de los trabajadores, esto fue en el año '94 a través de la Ley 6044.

En el año 1998 el Estado vendió esas acciones, esta historia siguió en ese momento se quedó solo con el 20%; esto implicó en 10 años, aproximadamente, que de 1200 puestos de trabajo quedarán 600 todos los demás trabajadores de Obras Sanitarias quedaron en las calles. Se dijo que esta empresa debía vender porque había que mejorar el servicio, porque el Estado estaba imposibilitado de realizar las inversiones, porque era deficitaria. Pero díganme ustedes hoy si consideran que el servicio es bueno, o es el mejor, conociendo que se producen por ejemplo cortes de agua en muchísimas zonas de Mendoza sobre todo en los barrios populares o inclusive hay lugares de la Provincia como zonas de Lavalle, donde ni siquiera tienen agua quedo a las claras hay una experiencia hecha. La historia habla por si mismo las privatizaciones terminaron teniendo resultados nefastos, no sólo para los servicios públicos sino también para las condiciones laborales y la calidad de vida de los trabajadores y de sus familias.

Señor presidente, arrancamos este año en la Provincia de Mendoza con un gobierno que lo primero que eligió como enemigo fueron a los trabajadores estatales, es la provincia, y eso que es difícil competir con Vidal, es la Provincia que más empleo público destruyo en todo el país. Arrancó el año con los despidos de los trabajadores del Casino inaugurando su discurso que tanto les gusta, que tanto han tomado de que son todos ñoquis; pero esto se hecho por tierra porque los trabajadores del Casino esas 89 familias pudieron demostrar que no eran ñoquis, pero como bien dijo mi compañero Macarena Escudero, como no pudieron tuvieron que cometer la gravísima situación de modificar un Convenio Colectivo de Trabajo, y acá debo decir que me lamento o que deberían lamentarse una parte de la oposición, porque esto no hubiese sido posible sin el apoyo del Frente para la Victoria.

Seguía Cornejo con un ataque gravísimo a los trabajadores y las trabajadoras de la educación con el ítem aula, un ítem castigo, que como bien también se dijo acá, lleva a las docentes y a los docentes a trabajar enfermos. Pero acá estreno algo nuevo también, no sólo paritarias a la baja muy por debajo de la inflación del 25% sino cierres por decretos, señor presidente, cierre por decretos también en la administración central y cierre por decreto también a los compañeros judiciales, que hoy están acá solidarizándose con las trabajadoras y los trabajadores del trole.

Vimos despidos en OSEP, en Cultura, en el Registro Civil, en la DINAF, los trabajadores combatieron despidos en Santa Rosa, en Guaymallén, en agricultura familiar, en el Renatea,

incluso en lugares donde pelearon lograron las reincorporaciones como en Las Heras, como en el Casino, como en Samusa, como en el Ministerio de Trabajo; esto por sólo por nombrar algunos sectores, seguro que hubieron más despedidos a cuenta gota en diferentes lugares del Estado que no conocemos.

En mayo inauguraron otra tradición que hoy tuvo un poco de continuidad; reprimieron una olla popular de trabajadores en la puerta de la Legislatura. Dejaron claro hasta dónde está dispuesto a llegar este gobierno para imponer su orden.

También, después de que les dieron la herramienta, el Protocolo de Bullrich, persiguieron y judicializaron, procesaron a dirigentes sindicales de la provincia.

Esto es un rápido repaso por la situación, por las diferentes cosas y ataques que tuvieron que vivir los trabajadores estatales durante este año, que hoy pretenden cerrar con un broche de oro, como es este intento de privatización del EPTM, dando los primeros pasos para que se pueda llevar adelante; mientras la inflación, que es enorme y los tarifazos, que fueron avalados por el gobierno, quien no se plantó ante las empresas, fueron vaciando los bolsillos de las familias trabajadoras, la provincia alcanzó un nivel de deuda, que es enorme: "24 millones", la mitad de eso es en dólares. Tienen un déficit de 4 mil millones y una autorización para aumentar aún más ese crédito y se perdieron sólo con la quita de las retenciones, 500 millones. ¡Y se opina que lo deficitario es la Empresa Provincial de Transporte, a quien le mantienen hace años el mismo presupuesto de 25 millones!

Señor presidente: a nosotros nos parece que está claro que acá hay una línea política. Lo hemos dicho muchas veces, pero la verdad es que ante los hechos, habiendo pasado ya un año, es totalmente innegable. Esta Legislatura, no solo no votó el boleto educativo gratuito, que podría haberse hecho si todos los legisladores de esta Cámara y todos sus asesores cobraran igual que una maestra, con esa plata solamente les alcanzaba para poder votar el boleto educativo gratuito para todos los alumnos de todos los niveles del sistema escolar, sino que tampoco se dignaron a votar, a pesar de los pedidos de sesiones especiales y a las enormes marchas que hubieron, un plan integral contra la violencia de género que destinara un presupuesto necesario y coherente; eso podría salvar vidas, y quizás podría haberlas salvado.

Pero lo que sí está claro es cuál es la variable de ajuste de este gobierno y la variable de ajuste de este gobierno son los trabajadores. No queda ninguna duda; no son los millonarios subsidios que reciben las empresas de transporte, no son las dietas de los legisladores; "son los trabajadores".

Cuando nosotros decimos que escuchamos cosas que nos suenan a los 90, pues queda claro que lo decimos en base a algo, que lo decimos en base a la realidad, y cuando decimos que se intenta aplicar las mismas recetas que se han estado

aplicando hace 30 años, ¡pues está claro! Ustedes lo demuestran con esta votación, que es lo mismo.

Señor presidente, nosotros no vamos a acompañar este proyecto; vamos a defender el derecho al trabajo de los 400 trabajadores del trole; vamos a defender que el trole siga siendo una empresa del Estado y vamos a defender los derechos de todos los usuarios, quienes diariamente utilizamos el trole, como los adultos mayores, que puedan viajar gratis.

Por esto, desde ya rechazamos que esta Legislatura entre cuatro paredes pueda decidir el destino de esto. Que los 48 legisladores que hoy están acá, de los cuales son mayoría, ha permitido que esto, durante todo el año se haya transformado en una escribanía para el gobierno, para el Poder Ejecutivo, nosotros no estamos de acuerdo, por eso presentamos un proyecto para que se hiciera una consulta popular, pero está claro que el pueblo de Mendoza ya decidió, es el que está allá afuera, detrás de las vallas, a quienes no dejan entrar y les tiran gas pimienta. "No quieren la privatización del trole", señor presidente.

Así es que por esto, nosotros no vamos a acompañar este proyecto, votamos en contra y, asimismo, pedimos por favor que la votación sea nominal.

SR. PRESIDENTE (Parés) - Si su moción es apoyada por dos legisladores, seguramente la votación será nominal.

Apoyan la moción la diputada Patricia Galván y el diputado Mario Díaz.

SR. PRESIDENTE (Parés) - Tiene la palabra la diputada Galván.

SRA. GALVÁN (FPV) – Señor presidente: en primer lugar vamos a apoyar la moción de la compañera.

En segundo lugar, hemos estado escuchando en esta sesión varios números que tienen que ver con esta cuestión que tiene que es reducir, achicar el Estado, en realidad no se está pensando en la gente. No se está pensando en todos estos trabajadores, que están afuera de esta Legislatura, que son los verdaderos perjudicados en la decisión que hagamos nosotros los legisladores.

-Ocupa la Presidencia, el Vicepresidente 2º diputado Marcos Niven.

Los números son fríos, y en realidad lo que muestran es un proyecto de país que cierra siempre con los trabajadores afuera; porque hay dos proyectos de país, uno que tiene que ver con la defensa del capital, el capital es ciego, y la verdad, que no le importa si las personas quedan dentro del sistema, los excluye y cada vez, con lo que estamos viendo nos damos cuenta que esto responde a algo que ya pasó. Se hicieron referencias al pasado, y justamente, yo creo que el pasado hay que revisarlo, porque la historia sirve para que no cometamos los mismos errores.

Es cierto en mil novecientos..., allá por los noventa, ya se hizo un achique del Estado, y así estamos; esto nos tiene que servir para que de hoy en más hagamos políticas que incluyan a la mayoría. Porque es cierto, que hay cuestiones muy importantes que hay que priorizar, como es la seguridad, como es la salud, como es la educación; pero los maestros; los médicos; los policías, todos van a sus trabajos en transporte. El transporte también es un derecho, y es un servicio y lo debemos pensar como un servicio; no como una empresa que da ganancia, porque sí es cierto de que siempre se han subvencionado los privados, lo que pasa es que los privados no han reinvertido como debieran reinvertir, y si viaja menos la gente, es porque hay menos frecuencia y hay menos frecuencia porque hay menos transporte, y porque en realidad se está desfinanciando el sistema de transporte con algo que ya lo han dicho mis compañeros de bloque y la izquierda "tienen sobrados elementos, sobrados números para desmitificar esta cuestión de que lo público da pérdidas". Da pérdidas porque no hay un Ente que controle como es debido; porque ese Ente Regulador al cual cita la ley no está funcionando, como tampoco está funcionando ningún Ente que tenga que regular al Estado.

Cuando nosotros pedimos las herramientas para mejorar o para supervisar lo que tenía que ver con violencia de género, también, pedíamos un observatorio que no está funcionando, o sea, a este Estado no le gusta que lo estén supervisando; ellos quieren hacer lo que más les conviene, porque esto responde a aquellas políticas que ya se perfilaban en el "Consenso de Washington" que era "para que vengan las inversiones hay que achicar el Estado y hay que echar trabajadores". Y eso, es lo que está pasando y eso es lo que no se está diciendo dentro de esta privatización; porque esto es una privatización encubierta, como ya lo han dicho los compañeros.

Y además, quiero volver a citar la problemática de las mujeres del transporte; porque no va a ver ley que las proteja, porque acá las leyes no se cumplen, no siempre se cumplen. Entonces, por más ley que hayan, las empresas siempre han hecho lo que han querido; las mujeres van a ser justamente como siempre en las épocas, donde la pobreza, como en este momento va en aumento, son las primeras en padecer estas políticas.

Nada asegura que una empresa garantice los derechos de los trabajadores como no lo ha hecho, razón por la cual esto no nos garantiza que eso vaya a suceder.

Creo además, que las variables económicas -digamos- no deben ser pensadas como incidiendo sobre los trabajadores; los trabajadores deben ser defendidos a todo costo, porque -volvemos a hablar- esto es un servicio, esto es un derecho, no debemos nosotros ser cómplices de este desguace que se intenta hacer en el Estado, ya lo hemos vivido, no lo reiteremos.

Creo que esto ha sido escasamente tratado y escasamente consultado; consultaría con los trabajadores que son quienes conocen, probablemente, su medio de vida, su medio de trabajo.

Hay empresas recuperadas que han dado claro ejemplo de que los trabajadores pueden conducir con éxito una empresa en la cual el Estado ha sido deficiente y en la cual los privados siempre han pensado en cómo llenar sus bolsillos y nada en el beneficio de los ciudadanos. Por estas razones, junto con el bloque no vamos a apoyar este proyecto de ley.

SR. PRESIDENTE (Niven) - Tiene la palabra el diputado Bianchinelli.

SR. BIANCHINELLI (FPV) - Señor presidente: antes de entrar en consideración del proyecto y decir algunas consideraciones, valga la redundancia, sobre lo que pienso, creo que es bueno reconocer y tener la virtud de hacerse cargo de las cosas, y yo me hago cargo de mi pasado en la militancia de mi partido, con aciertos y con equivocaciones. Siempre lo hice con la total convicción de que lo que estaba haciendo era lo mejor.

Y la verdad es que después nos encontramos con el final de los 90, principio del 2000, con un Estado quebrado, con un pueblo hambriento y desocupado.

Pero, también, es bueno dentro del parámetro de los pensamientos y de las convicciones que uno tiene poder modificar eso y darse cuenta que se puede modificar eso. Yo creo que en 12 años, con equivocaciones o no, se reivindicó a la clase obrera, a la clase humilde; y por supuesto que no alcanzó, porque nunca alcanza.

Este es un país muy complicado para manejarlo, porque quien cree manejar la economía no la maneja y de repente se pierde el poder ante grandes grupos hegemónicos, tanto de medios como de empresarios que son enormes. Por lo tanto tratar de manejar las dos situaciones me parece que es muy complejo.

Realmente creo que los presidentes de este país, todos han querido, cada uno desde su concepto; pero todos han querido aportar lo mejor para la gente. Entiendo que sería muy loco que un presidente quiera ver gente cada día con más miseria, cada día con más desocupación; cada día menos salud; menos seguridad. Me niego a creer que un gobernador pueda pensar así, o que un intendente pueda pensar así.

-Ocupa la Presidencia su titular, diputado Néstor Parés.

Me niego a creer que un legislador en esta Cámara no venga pensando que los únicos que podemos trabajar desde el aspecto de las leyes, y siendo propositivos y tratando de acompañar aquellas alternativas o aquellas propuestas que sean beneficiosas para la gente; me niego a creer

que se opongan por oponerse. Por eso es que voy a pedir que algunos legisladores no mientan sobre nuestro partido, porque nos van a obligar a decir la verdad sobre el de ellos, y eso es un poco más complicado.

Dicho esto, señor presidente, me voy a referir a la Empresa de Transporte. Estamos hablando de un ente autárquico, acá ya se ha dicho todo, tiene escasos 59; le 14 de febrero de este año entrante cumpliría 59 años, y que comenzó con TROLEBUSES a través de una intervención. Y en esto, señor presidente, ahora que está el presidente lo voy a retractar para que quede en actas; Perón no estatizó los ferrocarriles en el año 48 sino antes del 45, lo digo porque ya no estaba en el poder.

Pero, esta empresa que comenzó como Troles nada más, acertadamente, en contra de muchos malos augurios, acertadamente se hizo cargo de la Línea de Corcino, la Línea número 2 creo, no recuerdo bien; una empresa que estaba quebrada, que no cumplía con el servicio, que no tenía modernización de unidades. Y eso lo acompañé, era legislador y acompañé eso que la Empresa de Transporte de Mendoza se hiciera cargo de ese grupo, como también creo que acertadamente el Gobernador Jaque en el año 2009 fue a San Diego a comprar unos Metrotranvías, al cual tuve el privilegio de poder acompañar, en conjunto con otros legisladores, presidente en ese momento de la bancada opositora, y que fue muy criticado en el momento porque decía que ese proyecto nunca iba a salir, nunca se iba a realizar, que habían comprado una cosa que no servía y que si bien es cierto que tenían veinte años de antigüedad, no es menos cierto, que hoy es un de los mejores transportes que tiene la provincia de Mendoza, como servicio de transporte.

Y creo que entonces, la empresa se fue agrandando en personal, el problema fue que creo que los sucesivos gobiernos, del cual me hago cargo, fuimos desfinanciando a la empresa, es decir, armábamos el circo, pero después resulta que le quitábamos los trapecios, le quitábamos las pelotas; entonces, poníamos la gente a trabajar, armábamos la carpa, y después resulta que no le dábamos los elementos para poder desarrollar su actividad. Y en ese sentido, señor presidente, quiero ser pro positivo. Obviamente que por cuestiones ideológicas y de convicciones yo voy a votar en contra de esto, acompañando la decisión de mi bloque, pero aparte por una convicción muy propia.

Pero creo que, si nosotros hoy razonáramos bien y no hiciéramos discursos tan largos, ni tan vehementes, porque creo que la gente que está afuera, como los compañeros que están sentados acá, no les interesa mucho escuchar, ellos ya lo saben y saben que la suerte está echada, saben que el número está.

A mi me gustaría hacer una propuesta concreta, señor presidente, nosotros tuvimos en el Presupuesto colocado en el 2017, para el 2017 veinticinco millones de pesos. No recuerdo, señor presidente, este es el cuarto mandato que yo asumo

acá, en el cual uno fue interrumpido por irme a una repartición del Estado. No recuerdo que se hayan votado tantas leyes propuestas por el gobernador de la provincia, el cual tiene el derecho a mandarlas y el derecho, no a exigir las, pero sí a pedir las, porque es el elegido por la gente, porque es el que la gente votó; y yo de eso soy muy respetuoso, igual que el presidente. ¿Usted me pregunta si comparto algo con Macri?, nada. Yo al único con un ocho que me gusta es El Chavo y sin desmerecer al presidente, pero la verdad, no comparto nada, no me puede unir nada. Ahora, lo tengo que respetar, porque soy respetuoso de las instituciones, porque soy respetuoso de las autoridades elegidas y porque el pueblo es soberano en esto y tiene el derecho a elegir a las autoridades que le parece que lo pueden gobernar.

Creo que nosotros, señor presidente, que tendríamos que tener hoy una ley, a partir de todas las leyes de endeudamiento que hemos dado, hemos dado Ley de Emergencia en Seguridad, Ley de Emergencia en Salud, hemos puesto plata para la mejora de escuelas, digamos en leyes, no digo que hemos puesto la plata nosotros, sino le hemos dado la herramienta. Claramente creo que si a la empresa de transporte nosotros hoy le pusiéramos ciento veinte millones de pesos, a tres millones de pesos que me dijeron que valía un trole, podríamos comprar treinta, cuarenta troles, y si restase unos pesos, poner en marcha el sistema y ver cuáles son los problemas técnicos, que tiene hoy el personal para poder trabajar y llegar a ser de esa empresa eficiente, y ahí en esa cantidad le puedo garantizar que nos sobrarían choferes, tendríamos la gente exacta, señor presidente.

Se habla de la deuda de la Empresa de Transporte, pero me voy a hacer referencia, si usted me lo permite, señor presidente, a poder leer en el Artículo 11 del último despacho, del despacho que creo tener el último despacho, el que tiene algunas modificaciones, y si no pido disculpas y que se modifique el número de artículos. Si usted me permite, habla el artículo 11, de pautas de liquidación, ¿me permite hacer lectura a un inciso a un apartado, señor presidente?

En el Art. 11, apartado 3 dice: "La provincia de Mendoza a través de la Secretaría de Servicios Públicos asume las deudas de la EPTM, mantiene con terceros a la fecha, como la que contraiga hasta la total y definitiva extinción de la EPTM. La Secretaría de Servicios Públicos reglamentará el procedimiento para ser efectivos los pagos correspondientes". Si podemos con la otra empresa, hacernos cargo, ¿por qué no nos hacemos cargo con esta empresa y no la tocamos? Y lo que hacemos es ponerle el dinero que le hace falta para salir adelante, total igual, la Secretaría va a absorber la deuda que tiene con el gobierno o el gobierno va a absorber la deuda que tiene hoy la Empresa de Transporte de Mendoza y va a absorber la deuda de los terceros ¿cuál es la necesidad de crear esta sociedad anónima? No tenemos necesidad, lo que sí, creo que tiene que haber una fuerte voluntad, y

en esto me hubiese gustado poder en alguna oportunidad, al Secretario le agradezco, porque el Secretario se lo puede decir y correctamente me escucha, me hubiera gustado escuchar al gobierno, por lo menos alas autoridades.

No quiero poner piedras en el camino y se lo digo de corazón, porque si le va mal al gobernador, le va mal a los mendocinos; los que nos votaron; los que nos vienen a solicitar; en el número que nos ponen, esto por cambiar el año, sería lamentable, que cambiando la composición de la Cámara o no, pero cambiando la composición, en el supuesto que cambiara, sería muy lamentable que por revanchismo, que por bronca, permitamos que al Gobernador Cornejo le vayan los dos últimos años muy mal, porque vuelvo a insistir, cada vez que un Gobernador de cualquier nivel, de cualquier nivel le va mal, los que paga las consecuencias es la gente, el pueblo trabajador.

Muchas gracias, presidente.

SR. PRESIDENTE (Parés) - Tiene la palabra la diputada Segovia.

SRA. SEGOVIA (FPV) – Señor presidente: en primer término para reafirmar que todo el bloque justicialista va a votar en contra de este proyecto y para hacer referencia a una alocución que hizo uno de los diputados que me antecedió en el uso de la palabra, que eligió un muy mal ejemplo para justificar el voto afirmativo al proyecto.

Elegió el ejemplo de la denominada privatización de Giol, y la verdad, que es muy mal ejemplo, porque no se parece en nada, en nada a este proceso que se está llevando a cabo, a partir de esta media sanción que hoy, seguramente, se va a obtener.

Primero, porque Giol no prestaba ningún servicio público, señor presidente. Giol tenía a cargo una actividad privada que la desempeñaba el Estado, entonces, primer mal ejemplo; servicio público, hoy se está privatizando y muy amañadamente, declara en el primer artículo, esta ley que hoy va a obtener media sanción que es de interés público el sistema de Transporte Público de Pasajeros, ¿por qué amañadamente? Porque qué es de interés público, qué actividad de interés público. Por ejemplo, la actividad bancaria es de interés público y el Estado la regula, pero el servicio público es de otra naturaleza jurídica, el servicio público es de propiedad del Estado, el Estado es el responsable de brindarlo, por sí mismo o a través de concesiones.

Entonces, nosotros ya vemos como un primer paso, ver queriendo cambiarle la naturaleza jurídica a los servicios públicos que debe prestar el Estado.

También, quiero decir que otro utilizó otro mal ejemplo, al decir que a los trabajadores se los iba a defender de la misma manera si pertenecían al Estado como si fuesen privados. La verdad, es que se olvidó del artículo 14 bis de la Constitución Nacional, que habla de la estabilidad del empleado

público. Nada más ni nada menos, que olvidarse de una norma constitucional que ampara a los trabajadores del Estado.

También, es mentira que no se los va a poder despedir, dentro de los dos años, si se los despide lo único que van a tener derecho es a una doble indemnización. No vengamos a querer tapar el sol con un dedo, no queramos justificar un voto afirmativo en mentiras.

Y otro tema, que creo que ya los integrantes de mi bloque ya lo han dicho, varias veces, es que nosotros estamos dispuestos a debatir, pero a debatir sobre todo el servicio público de transporte de pasajeros de la provincia; no solamente, de una porción que nos está preparando, vaya a saber para qué; es un caballo de Troya, en realidad, esta ley. No sabemos qué consecuencias más van a venir aparejadas a esta ley.

Pero se escandalizan cuando dicen que el pasaje va a salir 8 pesos, ¿saben cuánto sale a Costa de Araujo? Veintiocho con cincuenta. ¿Saben cuánto sale a Rivadavia? Treinta y uno con cincuenta el pasaje. Los trabajadores privados, también, que viajan a Mendoza en pésimas condiciones, amontonados, una hora parados muchos de ellos, eso queremos discutir. Queremos discutir el servicio de transporte de pasajeros de toda la provincia, de las zonas rurales, no queremos que en la Legislatura se debatan temas urbanos, queremos debatir qué le pasa a los usuarios del Sur, a los usuarios del Este, a los usuarios del Norte. Y en ese marco, también, introducir el tratamiento de la Empresa de Troles.

Básicamente, ya lo han dicho y comparto -y para no ser reiterativa- todas las expresiones que han hecho mis compañeros de bancada. Pero, no utilicemos malos ejemplos. Hoy FECOVITA agrupa a los pequeños y medianos productores de la Provincia. No veo que en esta SA estén los trabajadores o estén los usuarios.

De una u otra manera -y lo digo como asociada de una cooperativa vitivinícola- Giol terminó en manos de los pequeños y medianos productores de la Provincia de Mendoza, no en manos de una empresa privada, de una SA, como posiblemente avizoramos que este va a ser el destino de la Empresa de Transportes. (Aplausos)

SR. PRESIDENTE (Parés) – Tiene la palabra el diputado Díaz.

SR. DÍAZ (FPV) – Señor presidente: en realidad la diputada preopinante dijo varias cosas que yo quería decir, pero creo que a veces hay que justificar y es bueno que esté el diputado Pereyra en el recinto, porque si hay algo que fue reconocido internacionalmente fue la exitosa privatización de Giol.

Logró que se consolidara una cooperativa de pequeños y medianos productores, y que su actividad fuera regulada estrictamente por ellos, logrando trabajar una política vitivinícola que fue ejemplo, y nos permitió hoy estar con nuestra

producción en los primeros planos mundiales. Creo que como ejemplo no fue el mejor. Se pueden haber cometido muchos errores, pero ese no fue malo.

Respecto al tema que nos toca hoy, hace un año -creo- cuando empezamos con esta situación de ajuste, decíamos que la violencia, los cortes de ruta, que la situación se iba a poner espesa poco a poco, porque entendíamos que se había instalado un enfrentamiento entre los trabajadores y la sociedad, aclaro, trabajadores del Estado y la sociedad.

Creo que el Estado tiene miles de errores en su funcionamiento, no de este gobierno, de todos. Pero, también entiendo que hay una gran cantidad de empleados públicos que son sumamente eficientes, y que aman lo que hacen, y están dedicados a lo que hacen.

Y se instaló en la sociedad este concepto de que "el empleado es un ñoqui, que está lleno de privilegios, que en la calle es más difícil que en el Estado", y seguramente, en algunos rubros debe ser más duro.

Pero en realidad, el servidor público, como el docente cuando se le aplicó el ítem aula, o tantos otros sectores que han sido realmente perseguidos. La Argentina ha perdido cien mil empleos públicos, esto no lo dijo en campaña Macri, ni se dijo en campaña en la provincia. Seguramente se dijo que había que reformar, que íbamos a cambiar, pero si cambiar es esto, por mal camino vamos; porque sesenta años de historia de los troles no es poca cosa, son varias generaciones de trabajadores, de familias.

A mí me ha tocado escuchar, con el amor y el compromiso que esos trabajadores expresan, sus sentimientos para con su empresa. Me tocó acompañar a diputadas de mi bloque, a raíz de la preocupación de las choferes que podían quedarse sin trabajo, a una reunión con directivos de AUTAM, porque se tenía la sospecha de que AUTAM solamente tomaba hombres.

Y en esa reunión -creo que por acá hay alguna de las compañeras que nos acompañó- la asociación dijo que no estaba en su plan desconocer a la mujer, sino por el contrario, podían ser sumadas, porque eran choferes; porque tenían experiencia; porque tal vez había que reeducarlas en función de modificar el manejar un trole a manejar un colectivo; demostraron la predisposición a incorporarse, pero todas las cosas positivas que creíamos que nos llevábamos de una reunión se terminó con un: "Nosotras no queremos dejar de trabajar en nuestra empresa, queremos seguir siendo empleadas del Estado".

Entonces, ahora viene el tema del servicio público, precisamente la palabra lo indica, y este servicio público lo debe garantizar el Estado, ese es otro derecho constitucional. Esta empresa que tiene sesenta años ha dado recursos y ha trasladado a millones de mendocinos, iba donde nadie iba; logró un sistema que no es contaminante; logró ser un símbolo de Mendoza; y hoy parece, con este esquema de que nada sirve, que lo anterior todo fue malo, que lo que no cierra económicamente hay que

cerrarlo; y esto no es una cuestión matemática, esto es una cuestión política y de sentido común. Si tiene que existir un proyecto de reestructuración de la empresa, los trabajadores y la empresa a través de sus representantes del Estado pueden discutir una política porque yo sé que los trabajadores quieren a su empresa y que el representante del Estado tendría que tener la predisposición a hablar con ellos, no hubo diálogo, hubo decisiones políticas terminantes, ¿cuáles son? Asfixiarlos poco a poco, no darle recursos, no darle elementos, no darle presupuesto y poco a poco fundir la empresa y de esa manera, fundida no sirve para nada; y si como muestra no alcanza un botón, enseguida vamos a tratar lo que sigue, que fue un año tirando abajo el Zoológico para que se funda, y eso llevó también otra situación que lo vamos a discutir enseguida.

Entonces ¿qué hacemos? Fundimos, un año no le damos presupuesto, se cae, y bueno, ya no sirve para nada, y hay que cambiar los sesenta años de historia. Entonces yo digo, que si es nuestra responsabilidad como Estado, garantizar el transporte público, si el Estado tiene una empresa provincial que logra hacerlo de una manera eficiente y efectiva porque lo ha demostrado en toda su trayectoria; si tiene empleados comprometidos con la empresa que hacen autogestión, porque me consta, ¿por qué entonces no tenemos la capacidad de subsidiarlo como se subsidia a las empresas privadas, porque obviamente el transporte público tiene que ser subsidiado, porque entender la empresa de servicio público como un esquema que tiene que dar ganancia, es un error absoluto; las empresas públicas no tienen por qué dar ganancias, tiene que cumplir el servicio para el cual fue creado, que se encarguen de dar ganancias son los privados, que ya tienen el ochenta por ciento del mercado y a la vez nos subsidiamos, y que dentro de pocos días ya van a tener un boleto a ocho pesos; entonces seamos honestos, esta es una cuestión de fondo y es ideológica y es lo que más me preocupa.

Entiendo que este gobierno provincial se ha aliado a un gobierno nacional en un proyecto que era ganar una elección, pero los efectos prácticos, este matrimonio por conveniencia, en algún momento va a tener que empezar a rediscutir las cosas porque la Nación nos está arrastrando con este esquema de formular políticas de ajustes a todo riesgo, el que más ajusta, es más amigo de Macri, y esto es un problema. Y va a ser un problema más grave, porque mientras más mendocinos queden sin trabajo hoy en la calle, peor va a ser para nosotros también. No es una cuestión de sacar rédito, es una cuestión de entendernos; nosotros tratamos un presupuesto provincial y de esto no se habló, ¿por qué no se habló? Porque estaba encubierta la decisión de presentar esta ley, entonces no se hablo de subsidiar los troles, no se hablo de nada sobre ese aspecto, estaba escondida en la manga la carta que sacan ahora, tampoco se hablo de Presupuesto para el Zoológico, claro porque estaba escondida la carta que vamos jugar ahora, y así vamos.

Menos actividad económica, menos trabajos para los mendocinos, también avisarle que, puede subsistir o no, porque la verdad ahora está importando vino, tanto vino a Mendoza que no sé cómo vamos hacer con el nuestro, porque esta es la política de apertura económica, que hablaba el presidente, endeudarnos, abrir la fronteras, esta economía libre de mercados, bueno haber garantizado algunas cosas, porque hay algunas cosas que no se tocan, que tienen que ver con el pueblo con la sensibilidad social y con nuestra gente, sobre ese aspecto este gobierno no está haciendo nada; nuestros científicos sin presupuesto, la educación se cae en las universidades nacionales pasa mismo, se echa cada vez más gente, no se cubren los cargos, la herramienta de ajuste es el pueblo, y es un error y va a seguir siendo un error, y no aprendemos de los errores. Sé que hay muchos amigos radicales que con esto coinciden, pero este matrimonio por conveniencia lo está llevando es al desastre, porque por más leyes que hagamos de seguridad, y más plata pongamos, cada vez que dejamos una persona sin trabajo estamos generando una situación de riesgo vinculado al delito, nos guste o no nos guste.

Y si los mendocinos están optando por ir a comprar a Chile hasta el pedido del mes, las cosas básicas van a comprarlas a Chile porque se ahorran el doble ¿qué posibilidades de desarrollo económico tiene nuestro país? Y no nos echen la culpa, porque es muy fácil echarnos la culpa, ya se les agotó las posibilidades de culparnos, tenemos nuestros errores y como bien dijeron nuestros compañeros, nos hacemos cargo, ahora ustedes en realidad tienen un problema muy grave, que es: "Vivo en la misma casa pero no sé dónde está el baño."

Esta gente, este gobierno nacional, sobre todo el Presidente Macri que le gusta jugar al fútbol con nuestro gobernador, yo le diría "que trate el gobernador cuando juegue de no pasarle tanta pelota porque nos está yendo muy mal".

SR. PRESIDENTE (Parés) – Tiene la palabra el diputado Pereyra.

SR. PEREYRA (FR) – Señor presidente: para contestar por dos de las expresiones de los diputados preopinantes.

El primero, para el diputado recién amigo, yo lo único que puse son los fundamentos del decreto para poder destatar a Giol, es más tengo y le recomiendo a todos el informe de la privatización de Bodegas y Viñedos Giol, una experiencia exitosa y lo dice la CEPAL, un estudio de 47 o 48 hojas que o dice la CEPAL, fue una experiencia exitosa, en eso estoy de acuerdo, es más es un ejemplo de la privatizaciones pero si yo llegaba a decir que la EPTM se va a transformar en la STM, y que eso puede ser exitoso iba recibir la chicana los abucheos de todos, pero nunca fue peyorativa y respectivamente, sí dije en ese momento, cuando el gobierno peronista desbordo necesitaba una herramienta, porque creía que tenía que modificar la

producción vitivinícola, la pudo hacer, porque no ahora y siendo yo integrante de un frente.

Y ahora para contestarle a la diputada de la Izquierda, cuando a mí me gustaría que hablara con los delegados que yo tengo en mil casas de comercio y supermercados, pero yo me debo a ella y gremialmente me represento y lo represento. Pero también yo le quiero decir que yo voy en un frente donde trayendo a colación esto que puse del tema Giol, acá también necesitaba una herramienta; entonces, yo soy un dirigente gremial, y en eso además en este momento de lo que nadie se habla y no se quiere hablar, porque se quiere desviar la conversación por otro lado, acá también tengo el apoyo de compañeros gremiales, están los compañeros de UTE, están los compañeros de Sipemon que son de gremio privado, pero también tenemos el apoyo.

SR. PRESIDENTE (Parés) – Tiene la palabra la diputada Escudero.

SRA. ESCUDERO (PTS-FIT) – Señor presidente: tal como manifestó la diputada Galván, yo quería manifestar el pedido de la diputada Soria de que la votación sea nominal.

SR. PRESIDENTE (Parés) – Tiene la palabra el diputado Biffi.

SR. BIFFI (UCR) – Señor presidente: voy a pedir que se cierre el debate en Comisión, y que se adopte como despacho, el despacho que consta en Secretaría con las modificaciones que el diputado Jorge López mencionó a lo largo de su alocución.

SR. PRESIDENTE (Parés) – Tiene la palabra el diputado Muñoz.

SR. MUÑOZ (FPV) – Señor presidente: en el mismo sentido que la diputada Galván y la diputada Soria para solicitar que se vote nominal.

SR. PRESIDENTE (Parés) – Entiendo que la votación nominal es para cuando votemos el despacho, o sea, la moción del diputado Biffi la deberíamos votar a mano alzada y cuando votemos en general que la votación sea nominal porque hay una moción debidamente apoyada, entiendo que ese es el sentido.

SR. PRESIDENTE (Parés) – En consideración el cierre de la conferencia del Cuerpo en Comisión.

Se va a votar.

- Resulta afirmativa.

SR. PRESIDENTE (Parés) – En consideración la moción del diputado Biffi en cuanto a la moción de que se adopte como despacho, el despacho que consta en Secretaría.

Se va a votar.

- Resulta afirmativa.

- (Ver Apéndice N° 3)

SR. PRESIDENTE (Parés) – En consideración en general.

Por Secretaría se procederá a la votación nominal.

-Votan por la afirmativa los siguientes diputados y diputadas: Albarracín; Balsells Miró; Biffi; Campos; Guerra, Jaime; Lopez; Mansur; Narvaez; Niven; Osorio, Páges; Pereyra; Pérez Liliana; Priore; Rodríguez; Ruiz Stella Maris; Sanchez; Sanz; Sorroche; Sosa; Varela; Villegas y Parés.

-Votan por la negativa los siguientes diputados y diputadas: Bianchinelli; Carmona, Cófano; Díaz, Escudero, Fresina, Galván; Giacomelli, González, Ilardo, Jiménez; Majstruk; Molina, Muñoz; Ortega; Parisi; Rueda; Ruiz Lidia; Segovia; Soria y Tanús.

SR. PRESIDENTE (Parés) - Por Secretaría se enunciará el resultado de la votación.

SRA. SECRETARIA (Lettry) - 24 votos por la afirmativa; 21 por la negativa y 3 ausentes.

SR. PRESIDENTE (Parés) - Habiendo sido aprobado en general, corresponde su votación en particular, que se hará por signos.

Por Secretaría se enunciará su articulado. Artículo que no sea observado se dará por aprobado.

- Se enuncian y aprueban sin observación los Arts. 1º al 20, inclusive.

- El Art. 21 es de forma.

SR. PRESIDENTE (Parés) - Habiendo sido aprobado en general y en particular, pase al Honorable Senado en revisión.

- (Ver Apéndice Nº 1)

No habiendo más temas que tratar y no habiendo ningún diputado que haga uso de la palabra, se da por finalizada la sesión especial.

- Son las 12.00.

Guadalupe Carreño Jefa Cuerpo de Taquígrafos Dr. Víctor Scattareggia Director Diario de Sesiones

III

APÉNDICE

I

(SANCIÓN)

1

(EXPTE. 72090)

PROYECTO DE LEY

EL SENADO Y CAMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE MENDOZA, SANCIONAN CON FUERZA DE LEY:

Artículo 1º - Declárase de Interés Público Provincial

el Sistema de Transporte Público de pasajeros, prestado mediante vehículos propulsados por impulsores eléctricos, sean éstos trolebuses, tranvías y/o cualquier otro tipo de vehículos eléctricos o híbridos, para la incorporación de tecnologías y servicios que coadyuven a la modernización y a la eficiencia del sistema de transporte público de pasajeros, como a la protección del medio ambiente.

Art. 2º - OPERACIÓN: Establécese la modalidad de acceso abierto a la red eléctrica provincial para la operación de dichos modos de transporte público terrestre de pasajeros.

La modalidad para la operación de los mencionados servicios permitirá que cualquier operador, previa autorización o concesión, pueda utilizar la red.

Art. 3º - CREACIÓN DE LA EMPRESA: Dispónese la constitución de la "Sociedad de Transporte de Mendoza" (en adelante STM), bajo la forma de Sociedad Anónima, en cualquiera de sus subtipos previstos en la Ley General de Sociedades Nº 19550 y sus modificatorias que le fueren aplicables y a las normas de su estatuto.

Art. 4º - COMPOSICIÓN DEL PAQUETE ACCIONARIO: El paquete accionario original pertenecerá en un cien por ciento (100%) a la Provincia de Mendoza, siendo el subtipo inicial el de Sociedad Anónima Unipersonal, quedando en un futuro prohibido transferir mas del cuarenta y nueve por ciento (49%) de las mismas, garantizando la participación mayoritaria del Estado en todo momento. Las acciones solo podrán ser trasferidas previa autorización otorgada por Ley de la Honorable Legislatura.

Art. 5º - OBJETO DE LA EMPRESA: El objeto social de la STM, consistirá en la prestación por sí o por terceros, o asociada a terceros de servicios de transporte público de pasajeros en la Provincia de Mendoza, generando las condiciones idóneas para la prestación eficaz y eficiente del servicio público regular masivo de transporte de pasajeros, atendiendo a los lineamientos de la política provincial que en materia de transporte fije la Secretaría de Servicios Públicos y los parámetros previstos en la presente norma.

A tales fines podrá realizar:

a) Provisión del servicio de transporte de pasajeros por sí o por terceros o asociada a terceros en buses con algún tipo de motorización eléctrica, ya sean trolebuses, vehículos híbridos, tranvías y cualesquiera otros que se implementen en el futuro así como los servicios complementarios o ajenos de cargas o cualquier otro medio o sistema eléctrico o mixto de locomoción; excepcionalmente y en forma transitoria cuando por razones de servicio así se requiera, puede incorporar vehículos con otro tipo de motorización.

b) Toda otra actividad relacionada con estos servicios públicos, en que por su naturaleza el Estado Provincial deba intervenir.

c) Importar y exportar todo tipo de productos, subproductos, mercaderías, maquinarias, vehículos, herramientas y útiles relacionadas con las actividades del objeto antes indicadas.

Art 6º - PERSONAL: El personal de la STM, estará vinculado laboralmente a ésta por la Ley de Contrato de Trabajo (en adelante LCT) y al Convenio Colectivo de Trabajo que deberá suscribir en el término de ciento ochenta (180) días con la entidad sindical que surge de la Resolución N° 1338/2013 del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social de la Nación. Durante el plazo indicado en el presente se seguirá rigiendo por las condiciones laborales vigentes y/o por las que se acuerden con la entidad gremial que surge de la Resolución aludida. Asimismo no estará sujeto al régimen administrativo de la función y el empleo público.

A los fines de la incorporación a la STM, el trabajador deberá renunciar al vínculo que mantiene con la Empresa Provincial de Transporte de Mendoza (en adelante EPTM) y se suscribirá el correspondiente contrato de trabajo por tiempo indeterminado por ante la Subsecretaría de Trabajo y Empleo. En dicho contrato, se reconocerá la antigüedad que registra en la EPTM a los fines indemnizatorios y demás derechos previstos en la LCT.

Así mismo, en el caso de despido sin causa justificada dentro de los dos (2) primeros años a partir de la nueva vinculación laboral, tendrá derecho a percibir el doble de las indemnizaciones que le hubieren correspondido como consecuencia de la extinción laboral.

Art. 7º - La STM deberá respetar el Encuadramiento convencional tal como surge de la Resolución N° 1338/2013 del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social de la Nación.

Art. 8º - DE LOS RECURSOS: Los recursos de la STM, estarán constituidos por:

a) Los importes que se perciban en concepto de subsidios y/o tarifas por la prestación de sus servicios;

b) Los montos que se recauden por publicidades;

c) Las sumas que resulten del uso del crédito;

d) Las donaciones, subvenciones y subsidios del Estado o de los particulares;

e) El producto de la venta de los materiales, bienes muebles, semovientes e implementos radiados del servicio;

f) El monto de los daños y perjuicios que se le causaren, o todo otro que provenga de la ejecución de contratos que celebre o del ejercicio de cualquier otro derecho que le asista;

g) Los provenientes de asignaciones de la Ley General de Presupuesto y de Leyes Especiales.

h) Todos los bienes y/o derechos que reciba en concepto de aportes de capital.

i) Todo otro recurso que obtenga en el cumplimiento de sus fines, siendo esta enumeración meramente enunciativa.

Art. 9º - DEL ESTATUTO: La STM se conformará de acuerdo al Estatuto que figura como Anexo I en la presente Ley. El Poder Ejecutivo podrá realizar aumentos de capital mediante Asamblea Extraordinaria, tanto el previsto en la presente Ley como los futuros a realizarse, aunque ello implique modificación del Estatuto de la STM.

La Secretaría de Servicios Públicos designará una persona autorizada para realizar todos los trámites necesarios ante el Registro Nacional de la Propiedad Automotor, la Dirección de Registro Público, la Dirección de Personas Jurídicas y todo otro organismo tanto público o privado, internacional, provincial o municipal para la constitución de la Sociedad de Transporte de Mendoza hasta su definitiva inscripción en el Registro Público.

Art. 10 - DISOLUCIÓN, LIQUIDACIÓN, SUPRESIÓN y EXTINCIÓN DE LA EPTM:

a) Disolución y liquidación. A partir de la entrada en vigencia de esta ley queda disuelta la EPTM e ingresa en estado de liquidación, a cuyo solo efecto conserva la personalidad jurídica. La Secretaría de Servicios Públicos tendrá a su cargo la liquidación de la misma, para lo cual deberá nombrar un liquidador que tendrá todas las facultades necesarias para llevar a cabo la labor correspondiente. Hasta el 31 de diciembre de 2016 la EPTM seguirá funcionando en liquidación con la personalidad jurídica pertinente y prestando exactamente los mismos servicios que presta a la fecha de la sanción de la presente ley.

b) Supresión. Sin perjuicio de lo dispuesto en el punto anterior, a partir del 31 de diciembre de 2016 queda suprimida en los términos y con los efectos del artículo 17 del Decreto Ley 560/73.

c) Extinción: Acaecida la supresión y finalizada la liquidación de EPTM, ésta quedará extinguida como persona jurídica.

Art. 11 - PAUTAS DE LIQUIDACIÓN:

a) EPTM entregará al Poder Ejecutivo de la Provincia de Mendoza o a quien éste indique los bienes y derechos que se encuentran detallados en la planilla del Inventario físico del Ejercicio 2016 (Anexo III) que forma parte como Anexo II de la presente ley, a título de dación en pago por la deuda que aquella mantiene con la Provincia de Mendoza, en concepto de aportes y contribuciones a la Jubilación (ANSES) abonados por el Gobierno de la Provincia de Mendoza a la AFIP, así como lo adeudado en concepto de diferencia entre los kilómetros efectivamente recorridos y los autorizados por la Secretaría de Servicios Públicos. En caso de existir diferencia a favor del Poder Ejecutivo, este

podrá aceptar otros bienes por el mismo título y/o condonar dicha diferencia, de manera tal, que la deuda referida quede plenamente cancelada.

b) Autorízase al Poder Ejecutivo, para que por intermedio de la Secretaría de Servicios Públicos, aporte a la STM los derechos de créditos emanados de la dación en pago o de los bienes efectivamente recibidos como consecuencia de lo dispuesto en el párrafo anterior, con el fin de integrar el capital de la STM.

La instrumentación del contrato de dación en pago y todo otro acto jurídico que deba instrumentarse para el cumplimiento de esta ley queda exenta del impuesto de sellos, de todo aporte previsional y/o gravamen o tributo provincial.

c) La Provincia de Mendoza a través de la Secretaría de Servicios Públicos asume las Deudas que EPTM mantiene con terceros a la fecha, como las que contraiga hasta la total y definitiva extinción de EPTM. La Secretaría de Servicios Públicos reglamentará el procedimiento para hacer efectivos los pagos correspondientes.

Art. 12 - NORMAS TRANSITORIAS SOBRE EL PERSONAL: Con respecto al personal de la EPTM, el Poder Ejecutivo deberá ofrecer a todos los trabajadores sin excepción alguna una fuente de trabajo de conformidad con alguna de las siguientes alternativas:

a) Incorporación voluntaria a la STM conforme lo dispuesto en el Artículo 6º de la presente Ley, previa aceptación por parte del Directorio de la Sociedad Anónima. Quien deberá seleccionar dentro del total de los Trabajadores de la EPTM, los que posean mejores antecedentes laborales y acrediten mayor experiencia y capacidad para la prestación efectiva de la labor que debe llevar adelante la STM. Asimismo el Directorio de la STM deberá ofrecer a todas las mujeres que en la actualidad se desempeñan como choferes en la EPTM continuar con igual labor en la STM. Previo a la decisión del Directorio, al respecto, deberá tener presente las inquietudes y/ acuerdos y /u observaciones que disponga la comisión creada por el art. 13 de la presente ley.

b) Quien no sea seleccionado por las autoridades de la STM o manifieste su voluntad de no incorporarse a la misma, podrá ser reubicado en otras dependencias dentro del ámbito de la Administración Pública Provincial.

Autorícese al Poder Ejecutivo a suprimir los cargos de la EPTM y a crear los cargos y/o utilizar las vacantes existentes a fin de reubicar su personal en otras áreas de la administración pública provincial. En tal sentido, deberá tenerse en cuenta la categoría profesional y la remuneración que actualmente desempeña, brindándose en su caso, la capacitación correspondiente. A los efectos de la remuneración deberá garantizarse el salario bruto por todo concepto devengado por el trabajador al momento de la transferencia. En el supuesto, que la nueva categorización tenga una remuneración bruta menor se fijará un adicional remunerativo

compensatorio dentro de su nuevo salario. La reubicación que se acuerde deberá ser suscripta ante la Subsecretaría de Trabajo y Empleo.

c) Sistema de retiro anticipado, de carácter voluntario de conformidad con las disposiciones del artículo 31 de la Ley N° 6921 de reforma del estado y la reglamentación pertinente.

d) Para el caso del personal que no quede comprendido en alguno de los incisos anteriores, se les aplicará el procedimiento correspondiente al de la supresión de un organismo del Estado previsto en el artículo 17 del Decreto 560/1973.

El Poder Ejecutivo reglamentará las formas y condiciones para el Incumplimiento de estas alternativas.

Art. 13 - A los fines de dar seguimiento de lo dispuesto en esta ley respecto de los trabajadores, se conformará una Comisión que debe ser integrada por dos representantes por cada Cámara Legislativa, un representante del gremio de mayor representatividad, un representante del Poder Ejecutivo y un representante de la STM. Tendrá las facultades de asesoramiento y resolución de situaciones conflictivas que requiera el trabajador y emitirá si es necesario dictamen sobre el tema requerido a su tratamiento.

Asimismo, el trabajador deberá concurrir y suscribir la documentación que se exige en la presente ley, en la Subsecretaría de Trabajo y Empleo de la Provincia, con patrocinio letrado y/o asistencia de la organización sindical representativa y/o patrocinio letrado del organismo administrativo laboral. En todos los casos, y como excepción de la ley 4974, la mencionada asistencia será gratuita y sin cargo impositivo.

Art. 14 - Sustitúyase el inciso a. del artículo 144 de la Ley 8706 que quedará redactado de la siguiente manera:

“Inciso a) Cuando el monto de la contratación no exceda la suma que fije anualmente la Ley General de Presupuesto. El monto referido se podrá incrementar hasta un cien por ciento (100%) para las contrataciones que realicen el Ministerio de Salud, Desarrollo Social y Deportes y la Sociedad de Transporte de Mendoza.”

Art. 15 - Sustitúyase el artículo 196 bis de la Ley 8706 que quedará redactado de la siguiente manera:

“Artículo 196 bis. La presente ley será de aplicación al Departamento General de Irrigación, AYSAM SAPEM, EMESA y Sociedad de Transporte de Mendoza supletoriamente, en tanto no infrinja lo establecido en las normas de la Constitución Provincial y sus leyes orgánicas y reglamentarias, debiéndose prever en la reglamentación que los procedimientos y su aplicación se ajusten a ello, en consecuencia deberá observarse:

a) El presupuesto del Departamento General de Irrigación será elaborado y aprobado por el organismo, conforme sus atribuciones previstas en la Constitución y remitido a la Legislatura y al Poder

Ejecutivo de conformidad con lo previsto en la Ley 1032.

b) El organismo deberá informar sobre el funcionamiento, metas y cumplimiento de su sistema de Auditoría Interna semestralmente al Poder Ejecutivo.”

Art. 16 - Sustitúyase el artículo 64 de la Ley N° 8930, el quedará redactado de la siguiente manera:

“Artículo 64 - Autorízase a la Secretaría de Servicios Públicos a invertir hasta la suma de PESOS VEINTICINCO MILLONES (\$25.000.000) con destino a la adquisición de trolebuses, ómnibus, híbridos y elementos destinados al metrotranvía urbano de pasajeros los que serán financiados con Rentas Generales y/o financiamiento 210 (Ley 7412-I.A-E.P.R.TRANSP.-TASA INSPECCION) y/o financiamiento 222 (Ley 7412 Art. 72- Inc. b-c-d-e-f- E.P.R.T.P.) y/o con el financiamiento que la Secretaría de Servicios Públicos determine. La Secretaría de Servicios Públicos queda facultada a transferir los bienes adquiridos por este concepto a la STM en concepto de aporte de capital.

Art. 17 - **REGULARIZACIÓN RETROACTIVA DEL SALARIO:** Apruébanse las actas paritarias 2014 y 2015 de la Empresa Provincial de Transporte de Mendoza, debiendo interpretarse que los conceptos de haberes “Anticipo a Cuenta Paritaria 2014 EPTM” e “Importe a Cuenta Paritaria 2015 EPTM”, son parte integrante del respectivo incremento salarial acordado, y no generan diferencias salariales retroactivas.

Aprobar el Decreto 1007/2015 en lo que respecta al pago del adicional que se denomina Retro Paritaria 2013 EPTM”.

Aprobar el incremento del “Adicional por Función EPTM” en diez puntos porcentuales en el Acta Paritaria del 18 de junio de 2014, que estableció un incremento porcentual del 10% y debería decir 10 puntos porcentuales.

Exceptúase la exclusión dispuesta en los conceptos del punto 7 del Anexo de la Ley N° 8172 a todos los agentes adscriptos por la EPTM desde el 1 de julio de 2016 al 31 de diciembre de 2016.

Art. 18 - Autorízase al Secretario de Servicios Públicos y/o a quien este designe a suscribir toda la documentación necesaria para dar cumplimiento efectivo a lo dispuesto por la presente ley.

Art. 19 - Derógase a partir del 31 de diciembre de 2016 el Decreto Ley 825/1958 y toda otra norma modificatoria, complementaria, supletoria, subsidiaria y/o cualquier otra norma que se haya dictado en relación o como consecuencia de esta última.

Art. 20 - La presente ley entrará en vigencia a partir de su publicación.

Art. 21 - Comuníquese al Poder Ejecutivo.

DADO EN EL RECINTO DE SESIONES DE LA HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE MENDOZA, a los veintiún días del mes de diciembre del año dos mil dieciséis.

CAROLINA LETTRY  
Sec. Legislativa

NÉSTOR PARÉS  
Presidente

#### ANEXO I

ACTO CONSTITUTIVO DE “SOCIEDAD DE TRANSPORTE DE MENDOZA, SOCIEDAD ANONIMA UNIPERSONAL DE PARTICIPACIÓN ESTATAL” (STM S.A.U.P.E.)

Escritura Número .....

En la Ciudad de Mendoza, Provincia de Mendoza, República Argentina, a los .... días del mes de DICIEMBRE de DOS MIL DIECISÉIS, ante mí ....., Escribano/a General de Gobierno de la Provincia de Mendoza comparece el Lic. Alfredo Cornejo, Gobernador de la Provincia de Mendoza, en representación de la Provincia de Mendoza y ..... persona hábil de cuyo conocimiento por haberlo individualizado doy fe. Y dice:

Primero: Que la Provincia de Mendoza, en calidad de socia fundadora viene a constituir una Sociedad Anónima inicialmente Unipersonal, que se denominará "Sociedad de Transporte de Mendoza, Sociedad Anónima Unipersonal de Participación Estatal (STM S.A.U.P.E.) que se registrará por las disposiciones de la Ley General de Sociedades N° 19.550, reformada por leyes 22.903, 26.994 y 27.290, a la que además le serán aplicables, en virtud de la participación estatal, las normas de la Sección VI, arts. 308 a 314 de la referida Ley General de Sociedades.

Segundo: Que a los efectos de lo dispuesto por el artículo 11, inciso segundo de la Ley General de Sociedades, fija el domicilio de su sede social, domicilio legal y fiscal en calle Perú 2592 de la Ciudad de Mendoza, Provincia de Mendoza.

Tercero: Que la sociedad constituida se registrará por el siguiente Estatuto:

#### Título I

De la Constitución - Denominación - Régimen Legal  
- Domicilio - Duración:

Artículo 1º – Denominación Social. Régimen Legal. Bajo la denominación “Sociedad de Transporte de Mendoza, Sociedad Anónima Unipersonal de Participación Estatal” (STM S.A.U.P.E.) se constituye una Sociedad que se registrará conforme los regímenes establecidos en la Ley General de Sociedades N° 19.550, sus modificaciones, Leyes 22903, 26994 y 27290 y en estos Estatutos.

Art. 2º – Domicilio. Sucursales: El domicilio de la sociedad se fija en la jurisdicción de la Provincia de Mendoza. El domicilio social no podrá ser trasladado fuera de la Provincia de Mendoza. El Directorio podrá resolver la instalación de agencias, sucursales, filiales o representaciones en cualquier lugar del país.

Art. 3º – Duración: El término de duración de la sociedad será de cien (100) años, contados desde la fecha de inscripción de este Estatuto en el Registro Público de Comercio de la Provincia de Mendoza.

## Título II

### Objeto Social y Capacidad:

Art. 4º - Objeto.

4.1 - El objeto social, consistirá en la prestación por sí o por terceros, o asociada a terceros de servicios de transporte público de pasajeros en la Provincia de Mendoza, generando las condiciones idóneas para la prestación eficaz y eficiente del servicio público regular masivo de transporte de pasajeros, atendiendo a los lineamientos de la política provincial que en materia de transporte fije la Secretaría de Servicios Públicos y los parámetros previstos en la presente norma. A tales fines podrá realizar: a) El transporte de pasajeros por sí o por terceros o asociada a terceros en trolebuses, buses con cualquier tipo de motorización, preferentemente eléctrica, vehículos híbridos, tranvías y cualesquiera otros que se implementen en el futuro; los servicios complementarios o ajenos de cargas o cualquier otro medio o sistema de locomoción. b) Toda otra actividad relacionada con estos servicios públicos, en que por su naturaleza el Estado Provincial deba intervenir. c) Importar y exportar todo tipo de productos, subproductos, mercaderías, maquinarias, vehículos, herramientas y útiles relacionadas con las actividades del objeto antes indicadas.

4.2 Medios para el cumplimiento del Objeto Social. Para cumplir su objeto la Sociedad podrá realizar toda clase de actos jurídicos y operaciones cualesquiera sea su carácter legal, incluso financieros, excluida la intermediación financiera, que hagan al objeto de la Sociedad, o estén relacionados con el mismo, dado que, a los fines del cumplimiento de su objeto tendrá plena capacidad jurídica para adquirir derechos, contraer obligaciones y ejercer todos los actos que no sean prohibidos por las leyes y estos Estatutos.

## Título III

### Del Capital Social y las Acciones:

Art. 5º – Capital Social:

5.1.Capital Social. El capital social se fija en la suma de PESOS CIEN MIL (\$100.000), que se divide y estará representado por MIL (1.000) acciones, ordinarias nominativas, no endosables, de

un valor nominal de PESOS CIEN (\$100) cada una y con derecho a UN (1) voto por acción.

5.2.Las acciones y los certificados provisionales que se emitan tendrán las menciones del artículo 211 de la Ley General de Sociedades y serán firmados por el Presidente del Directorio. - Se pueden emitir títulos representativos de más de una acción.

5.3. Las acciones solo podrán ser transferidas previa autorización otorgada por ley de la Honorable Legislatura. Asimismo, queda prohibido transferir más del cuarenta y nueve por ciento (49%) de las mismas.

Art. 6º – Mora en la integración: En caso de mora en la integración del capital, el Directorio queda facultado para proceder de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 193 de la Ley General de Sociedades N° 19.550.

Art. 7º – Tipos de Acciones. Las acciones podrán ser representadas en títulos o ser escriturales conforme al Art. 208 de la LGS.

Art. 8º – Indivisibilidad de las acciones. Las acciones son indivisibles. Si existiese copropiedad, la representación para el ejercicio de los derechos y el cumplimiento de las obligaciones deberá unificarse. Las limitaciones a la transmisibilidad de las acciones deberán constar en el título representativo de las mismas.

Art. 9º – Aumento de Capital Social. El capital puede ser aumentado hasta su quintuplo por decisión de la Asamblea Ordinaria, conforme lo dispuesto por el Art. 188 de la Ley N° 19.550, no rigiendo tal limite si la Sociedad es autorizada a hacer oferta pública de sus acciones. Tanto en primera como en segunda convocatoria, las resoluciones relativas al aumento de capital se adoptarán por mayorías absoluta de las acciones con derecho a voto. Corresponde a la Asamblea establecer las características de las acciones a emitir en razón del aumento, dentro de las condiciones dispuestas en el presente Estatuto, pudiendo delegar en el directorio la facultad de fijar la época de las emisiones, como también la determinación de la forma y condiciones de pago de las acciones, pudiendo efectuar, asimismo, toda otra delegación admitida por la ley.

Art. 10 – Suscripción preferente y derecho de acrecer. Los accionistas tendrán preferencia y derecho de acrecer en la suscripción de nuevas emisiones de acciones, conforme al artículo 194 de la Ley General de Sociedades N° 19.550, salvo los casos previstos en el artículo 197 de la mencionada norma. El remanente no suscrito podrá ser ofrecido a terceros.

## Título IV

### De la Administración y Representación:

Art. 11 – Directorio. Número. Plazo de Duración. Suplentes: La dirección y administración de la sociedad estarán a cargo del directorio compuesto del número de miembros que determine la Asamblea, entre un mínimo de uno (1) y un máximo de cinco (5), cuya duración se extenderá por tres ejercicios. La Asamblea puede elegir igual o menor número de suplentes, por el mismo plazo, a fin de llenar las vacantes que se produjeran y se incorporarán al directorio por el orden de designación.

Art. 12 – Distribución de cargos: Directorio en su primera reunión, si no lo hiciese la Asamblea, designará un presidente y, en caso de pluralidad de miembros, un vicepresidente, que suplirá al primero en su ausencia o impedimento, sin necesidad de ninguna formalidad.

Art. 13 - Permanencia en el cargo. Los Directores titulares y suplentes, aún cumplido el término de su designación, deberán permanecer en el cargo orgánico hasta tanto se designe a sus reemplazantes.

Art. 14 – Reuniones:

14.1. El Directorio se reunirá, como mínimo, una (1) vez por mes. El Presidente o quien lo reemplace estatutariamente podrá convocar a reuniones cuando lo considere conveniente o cuando lo solicite cualquier Director o la Comisión Fiscalizadora. La convocatoria para la reunión se hará dentro de los cinco (5) días de recibido el pedido; en su defecto, la convocatoria podrá ser efectuada por cualquiera de los Directores. Las reuniones de Directorio deberán ser convocadas por escrito y notificada a cada uno de los directores al domicilio especial denunciado por el Director en la Sociedad, y con al menos dos días de anticipación a la reunión. La notificación deberá incluir indicación del día, hora y lugar de celebración así como los temas a tratar; podrán tratarse temas no incluidos en la convocatoria en los siguientes casos: a) si se verifica la presencia de la totalidad de sus miembros y la inclusión de los temas propuestos fuera aprobada por el voto unánime de los Directores titulares y b) si fueren reuniones establecida en días fijos predeterminados y para tratar temas de la administración ordinaria o giro normal de la empresa.

14.2. En la primer reunión, luego de distribuidos los cargos, el Directorio podrá dictar su reglamento interno, el que deberá ser aprobado por la Asamblea de accionistas.

Art. 15 – Quórum y mayoría: El directorio sesionará con la presencia de la mayoría absoluta de sus miembros y resuelve por mayoría de los presentes; en caso de empate, el presidente desempatará votando nuevamente.

Art. 16 – Facultades del Directorio. Sistema de Contratación:

16.1. Facultades. El directorio tiene amplias facultades de administración y disposición, incluso las que requieren poderes especiales a tenor del artículo 375 del Código Civil y Comercial de la Nación, del artículo 9º del decreto ley 5965/63. Podrá especialmente comprar, vender, permutar, ceder, transferir, hipotecar o gravar bienes raíces, muebles, semovientes, créditos, títulos, acciones, por los precios, modalidades y condiciones, celebrar contratos de sociedad, leasing, fideicomiso, de administración, suscribir, comprar o vender acciones de otras sociedades, adquirir el activo y pasivo de establecimientos, operar en toda clase de bancos, compañías financieras o entidades crediticias oficiales y privadas, dar y revocar poderes especiales y generales, judiciales, de administración u otros, con o sin facultad de sustituir, iniciar, proseguir, contestar o desistir denuncias y querellas penales y realizar todo otro hecho o acto jurídico que haga adquirir derechos o contraer obligaciones a la sociedad, dejándose constancia de que la presente enumeración no es taxativa sino simplemente enunciativa y que la celebración de todo acto jurídico y contrato constituye un mero medio necesario para el cumplimiento del objeto social.

16.2. Reglamento de Contratación: El Directorio deberá dictar un reglamento de contratación aprobado por el socio fundador o en su caso por la asamblea extraordinaria que garantice la concurrencia, publicidad y transparencia de toda contratación.

Art. 17 – Representación Legal: La representación legal de la sociedad corresponde al presidente del directorio, quien obliga a la sociedad frente a terceros por todos los actos que no sean notoriamente extraños al objeto social (Art. 58 LGS) y podrá absolver posiciones en sede judicial, administrativa o arbitral.

Art. 18 – Vacancia. Reemplazantes: Si el número de vacantes en el Directorio impidiera sesionar válidamente, aún habiéndose incorporado la totalidad de los Directores suplentes, la Comisión Fiscalizadora designará a los reemplazantes, quienes ejercerán el cargo hasta la elección de nuevos titulares, a cuyo efecto deberá convocarse a la Asamblea Ordinaria, según corresponda, dentro de los diez (10) días de efectuadas las designaciones por la Comisión Fiscalizadora.

Art. 19 – Garantía de los Directores: En garantía del cumplimiento de sus funciones, los Directores depositarán en la Caja de la Sociedad la suma de pesos diez mil (\$10.000) en dinero en efectivo, valores o pagaré a la vista avalados por terceros, que quedarán depositados en la Sociedad hasta treinta (30) días después de aprobada la gestión de los mismos. Dicho monto podrá ser modificado en los términos y conforme a las pautas y condiciones que fije la asamblea.

Art. 20 - Remuneración - Las remuneraciones de los miembros del Directorio serán fijadas por la Asamblea, debiendo ajustarse a lo dispuesto por el Art. 311 de la LGS N° 19.550. En ningún caso podrá superar el ochenta por ciento (80%) de la remuneración que percibe el Gobernador de la Provincia.

#### Título V De la Fiscalización:

Art. 21 – Comisión Fiscalizadora: La fiscalización de la sociedad estará a cargo de una comisión fiscalizadora compuesta por tres (3) síndicos titulares que durarán dos ejercicios en sus funciones. La Asamblea designará igual número de síndicos suplentes que reemplazarán a los titulares ante cualquier supuesto de vacancia. Podrán integrarla funcionarios públicos, que en su caso desempeñarán su función ad honorem. La comisión fiscalizadora, en su primera reunión, designará un presidente y un reemplazante que suplirá al indicado en caso de licencia, ausencia, enfermedad o fallecimiento. Se reunirá por lo menos una vez cada tres meses a pedido de cualquiera de sus miembros o del directorio, dentro de los diez días de formulado el pedido al presidente. Se labrará acta de cada reunión y de las decisiones que se adopten, las que se asentarán en el Libro de Actas que se lleve al efecto. La comisión fiscalizadora sesionará con la presencia de la totalidad de sus miembros y resuelve por mayoría de votos. El síndico disidente podrá fundar su voto y tendrá los derechos, atribuciones y deberes del artículo 294 de la ley 19.550. El presidente tiene facultades representativas de la comisión ante el directorio.

Art. 22 – Las remuneraciones de los miembros de la Comisión Fiscalizadora serán fijadas por la Asamblea, debiendo ajustarse a lo dispuesto por el Artículo N° 292 de la LGS N° 19.550. En ningún caso podrá superar el ochenta por ciento (80%) de la remuneración que percibe el gobernador de la Provincia.

#### Título VI De las asambleas:

Art. 23 - Las Asambleas Generales, sean ordinarias o extraordinarias, pueden ser citadas simultáneamente en primera y segunda convocatoria y en la forma establecida en el artículo 237 de la Ley 19.550, sin perjuicio de lo allí dispuesto para el caso de Asamblea Unánime, en cuyo caso se celebrarán en segunda convocatoria, el mismo día, una hora después de fracasada la primera. En caso de convocatoria sucesiva, se estará con lo dispuesto en el artículo 237 antes citado. La asamblea unánime puede autoconvocarse.

Art. 24 – Quórum y Mayorías: El quórum y el régimen de mayorías se rigen por los artículos 243 y 244 de la Ley 19550, según las clases de

asambleas, convocatorias y materias que se traten. Las Asambleas Extraordinarias en segunda convocatoria se celebrarán cualquiera sea el número de acciones presentes con derecho a voto.

Art. 25 – Comunicación de Asistencia: Para asistir a las asambleas, los accionistas deberán cursar comunicación a la sociedad para su registro en el respectivo Libro de Asistencia, con tres (3) días hábiles de anticipación, por lo menos, a la fecha fijada para la celebración de la asamblea. Los accionistas podrán hacerse representar por mandatario, de conformidad con lo establecido en el Art. 239 de la Ley N° 19550. Las asambleas serán presididas por el Presidente del Directorio o su reemplazante; en su defecto, por la persona que designe la asamblea respectiva. Cuando éstas fueran convocadas por el juez o la autoridad de contralor, serán presididas por el funcionario que ellos determinen.

#### Título VII De los Balances y Cuentas:

Art. 26 – Cierre de ejercicio. Estados contables y ganancias: El ejercicio social cerrará el 31 de diciembre de cada año, a esa fecha se confeccionarán los estados contables de acuerdo con las disposiciones legales, reglamentarias y técnicas en vigencia. Las ganancias realizadas y líquidas se destinarán:

a) Un cinco por ciento (5%) hasta alcanzar el veinte por ciento (20%) del capital social, al fondo de reserva legal;

b) A remuneración del directorio y sindicatura;

c) Dividendos preferidos con prioridad de los acumulativos impagos y participación adicional, en su caso;

d) El saldo, en todo o en parte, como dividendo de las acciones ordinarias o a fondos de reserva, facultativos o de previsión, de conformidad con el artículo 70 de la Ley 19550 o a cuenta nueva, o al destino que disponga la Asamblea.

Art. 27 – Pago de dividendos. Prescripción:

27.1. Pago. Los dividendos serán pagados a los accionistas en proporción a sus respectivas participaciones, dentro del año de su aprobación.

27.2. Prescripción. Los dividendos en efectivo aprobados por la Asamblea y no cobrados prescriben a favor de la Sociedad luego de transcurrido el plazo previsto por la legislación común. En tal caso, dichos fondos, integrarán una reserva especial, de cuyo destino podrá disponer el Directorio.

#### Título VIII De la Disolución y Liquidación de la Sociedad:

Art. 28 – Disolución y Liquidación: Producida la disolución de la sociedad, su liquidación estará a cargo del directorio actuante a ese momento, bajo la

vigilancia de la Comisión Fiscalizadora. Cancelado el pasivo y reembolsado el capital, el remanente se distribuirá entre los accionistas a prorrata de sus respectivas integraciones.

Art. 29 – Suscripción e Integración del Capital Social: La Provincia de Mendoza suscribe e integra totalmente el capital social de pesos cien mil (\$100.000) en este acto, representado por mil (1.000) acciones de pesos cien (\$) valor nominal cada una, ordinarias, nominativas no endosables, con derecho a un voto por acción. El Dinero es entregado ahora por el compareciente al Presidente del Directorio, ante mí, de lo que doy fe.

Art. 30 – Integración del Directorio:

V.1.Designación: Se designa para integrar el primer Directorio como titulares a las siguientes personas: 1º) Director Titular y Presidente del Directorio al señor ..... 2º) Director Titular y Vicepresidente del Directorio al señor .....; 3º) Director Titular al señor .....; 4º) Primer Director Suplente al señor .....; Segundo Director Suplente al señor .....; Tercer Director Suplente al señor .....

V.2. Aceptación y declaraciones juradas: Las personas designadas, quienes se encuentran presentes en este acto, manifiestan a) Que aceptan las designaciones efectuadas; b) Que declaran bajo fe de juramento que no se encuentran comprendidos en las prohibiciones e incompatibilidades previstas en el artículo 310 de la Ley 19550; c) Que a los fines de hacer efectiva la garantía establecida por el artículo vigésimo sexto del estatuto social, depositan cada uno, el importe equivalente de pesos un diez mil (\$10.000) de acuerdo a lo dispuesto en el citado artículo; d) Que constituyen los siguientes domicilios especiales: ..... conforme al artículo 256 de la Ley N° 19.550 y e) en cumplimiento de lo dispuesto por la Resolución D.P.J. N° 3436, que los datos consignados son correctos, completos y fiel expresión de la verdad y que NO o SÍ se encuentran incluidos y/o alcanzado dentro de la "Nómina de Funciones de Personas Expuestas Políticamente" aprobada por la Unidad de Información Financiera (Resolución U.I.F. N° 11/2011), que hemos leído y suscripto. Además asumimos el compromiso de informar cualquier modificación que se produzca a este respecto, dentro de los treinta (30) días de ocurrida, mediante la presentación de una nueva declaración jurada..

Art. 31 – Integración de la Comisión Fiscalizadora:

31.1. Designación: Se designa para integrar la primer Comisión Fiscalizadora como titulares a las siguientes personas: 1º) Síndico Titular y Presidente de la Comisión al señor ..... 2º) Síndico Titular y Vicepresidente de la Comisión al señor .....; 3º) Síndico Titular al señor .....; 4º) Primer Síndico Suplente al señor .....; Segundo Síndico

Suplente al señor .....; Tercer Síndico Suplente al señor .....

31.2. Aceptación y declaraciones juradas: Los síndicos designado quienes se encuentran presentes manifiestan a) Que aceptan las designaciones efectuadas; b) Que declaran bajo fe de juramento que no se encuentran comprendidos en las prohibiciones e incompatibilidades previstas en el artículo 310 de la Ley 19.550; c) Que a los fines de hacer efectiva la garantía establecida por el artículo vigésimo sexto del estatuto social, depositan cada uno, el importe equivalente de pesos un diez mil (\$10.000) de acuerdo a lo dispuesto en el citado artículo; d) Que constituyen los siguientes domicilios especiales: ..... conforme al artículo 256 de la Ley N° 19.550 y e) en cumplimiento de lo dispuesto por la Resolución D.P.J. N° 3436, que los datos consignados son correctos, completos y fiel expresión de la verdad y que NO o SÍ se encuentran incluidos y/o alcanzado dentro de la "Nómina de Funciones de Personas Expuestas Políticamente" aprobada por la Unidad de Información Financiera (Resolución U.I.F. N° 11/2011), que hemos leído y suscripto. Además asumimos el compromiso de informar cualquier modificación que se produzca a este respecto, dentro de los treinta (30) días de ocurrida, mediante la presentación de una nueva declaración jurada.

Art. 32 – Autorización especial Art. 183 LGS: Se autoriza al Directorio, su Presidente y vicepresidente, a realizar en el periodo Constitutivo los actos relativos al objeto social establecidos en el artículo 4º del Estatuto Social conforme a lo dispuesto por el artículo 183 de la Ley General de Sociedades N° 19.550.

Art. 33 – Apoderados Especial: Se resuelve designar a los Sres. .... como personas autorizadas para que en forma indistinta realicen todos los trámites administrativos y judiciales que sean necesarios para obtener la conformación de los estatutos sociales y la inscripción de la sociedad en el Registro Público de Sociedades Anónimas, otorgando en este acto al autorizado mandato a este efecto y el que se extinguirá de pleno derecho al cumplirse el objeto del mandato conferido, con facultades suficientes para proponer y aceptar modificaciones, pudiendo firmar escrituras subsanatorias o complementarias de la presente; asimismo están facultado para depositar y retirar del Banco de la Nación Argentina los fondos correspondientes al Art. 187 de la Ley N° 19.550 y a efectuar el pedido de rúbrica y retiro de libros de la sociedad.

Con esta instrumentación de escritura pública, los comparecientes, dejan constituida a "Sociedad de Transporte de Mendoza, Sociedad Unipersonal de Participación Estatal" (STM S.A.U.P.E.). Los comparecientes aceptan respectivamente esta escritura en todas sus partes y previa lectura y ratificación, firman ante mí doy fe.

- (Las Planillas de referencia obran en Pág. 39)

II  
(RESOLUCIONES)

2

RESOLUCIÓN Nº 1233

LA H. CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA  
PROVINCIA DE MENDOZA

RESUELVE:

Artículo 1º - Constituir la H. Cámara en Comisión a fin de considerar el siguiente expediente:

Nº 72090/16 -Proyecto de ley remitido por el Poder Ejecutivo, estableciendo la constitución de la Sociedad de Transporte de Mendoza.

Art. 2º - Comuníquese e insértese en el Libro de Resoluciones del H. Cuerpo.

DADA EN EL RECINTO DE SESIONES DE LA HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE MENDOZA, a los veintiún días del mes de diciembre del año dos mil dieciséis.

CAROLINA LETTRY  
Sec. Legislativa

NÉSTOR PARÉS  
Presidente

3

RESOLUCIÓN Nº 1235

LA H. CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA  
PROVINCIA DE MENDOZA

RESUELVE:

Artículo 1º - Cerrar el debate de la H. Cámara constituida en Comisión y adoptar como Despacho el texto obrante en el Expte. 72090.

Art. 2º - Comuníquese e insértese en el Libro de Resoluciones del H. Cuerpo.

DADA EN EL RECINTO DE SESIONES DE LA HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE MENDOZA, a los veintiún días del mes de diciembre del año dos mil dieciséis.

CAROLINA LETTRY  
Sec. Legislativa

NÉSTOR PARÉS  
Presidente