



Provincia de Mendoza
República Argentina

H. Cámara de Senadores

Diario de Sesiones

N° 34

PERIODO EXTRAORDINARIO

"176° Periodo Legislativo Anual"
34ª Reunión – 1ª Sesión Especial

-27 DE DICIEMBRE DEL AÑO 2016 -

PRESIDENCIA: de su titular ingeniera LAURA G. MONTERO y del presidente provisional doctor JUAN C. JALIFF.

SECRETARIOS: doctor DIEGO MARIANO SEOANE y licenciado LEONARDO GONZALEZ LUQUE.

SENADORES PRESENTES:

AGULLES, Juan A.
AMSTUTZ, Guillermo
ARENAS, Gustavo
BARBEITO, Noelia
BARCUDI, Samuel
BARROS, Silvina
BAUZA, Eduardo
BENEGAS, Omar
BIANCHINELLI, Olga
BOHM, Luis
BONDINO, Miguel
BRANCATO, Angel
CAMERUCCI, Armando
CAROGLIO, Mariana
CORSINO, Norma

DA VILA, Víctor Hugo
FERRER, Raúl
GANTUS, Juan A.
GARCIA, Daniela
GINER, Eduardo
JALIFF, Juan Carlos
LINGUA, Mario Oscar
MANCINELLI, Ernesto
NAJUL, Claudia
ORTS, José
PALERO, Jorge
QUEVEDO, Héctor
QUIROGA, María
RECHE, Adrián
RUBIO, Marcelo

RUGGERI, Marisa
SALAS, Claudia
SAT, Walter
SEVILLA, Ana E.
SOTO, Walter
TEVES, Jorge
UBALDINI, María José

Ausente con licencia:
FADEL, Patricia

SUMARIO

- I- Izamiento de las Banderas. En los mástiles del recinto e invitados por Presidencia, el senador Palero y la senadora Quiroga, proceden a izar las Banderas nacional y provincial. Pág. 3027.
- II- Por Secretaría se da lectura a la Resolución de Presidencia N° 56, por la cual se convoca a la presente Sesión Especial. Pág. 3027.
- III- CONFERENCIA EN COMISIÓN. A moción del senador Jaliff, se constituye el Cuerpo en Comisión adoptando como despacho el proyecto de ley correspondiente al expediente 68871. Pág. 3027.
- IV- SESION DE CAMARA. El H. Cuerpo considera sobre tablas el despacho adoptado por la Cámara en Comisión en el proyecto de ley por el cual se transforma la EPTM en Sociedad de Transporte Mendoza. (Expte. 68871). Aprobada en general y en particular, pasa al Poder Ejecutivo para su promulgación. Pág. 3037.
- V- Licencia. Se concede la solicitada por la senadora Fadel. Pág. 3063.
- VI- A indicación de Presidencia se da por finalizada la presente Sesión Especial. Pág. 3063.
- VII- A P E N D I C E (Sanción de la H. Cámara). Pág. 3064.

I IZAMIENTO DE LAS BANDERAS

-En el Recinto de sesiones de la Honorable Cámara de Senadores de la provincia de Mendoza, a veintisiete días del mes de diciembre de dos mil dieciséis, siendo las 8.36 horas, dice la

SRA. PRESIDENTA (Montero) – Con quórum reglamentario, doy por iniciada la Sesión Especial citada para el día de la fecha.

Invito al señor senador Palero y a la señora senadora Quiroga a izar las Banderas del Recinto, a quienes invito a cumplir su cometido y a los demás senadores y público a ponerse de pie.

-Así se hace. (Aplausos)

II RESOLUCION DE CONVOCATORIA

SRA. PRESIDENTA (Montero) – Por Secretaría se leerá la Resolución número 56.

- El texto de la Resolución número 56, es el siguiente:

RESOLUCIÓN N° 56

Visto las Notas presentadas obrantes en los **Exptes. 68872 y 68877**, con número suficiente de Senadores de acuerdo a lo establecido en el Art. 22 del Reglamento Interno de esta H. Cámara, solicitando se convoque a SESIONES ESPECIALES con el objeto de tratar los proyectos de ley venidos en revisión de la H. Cámara de Diputados, contenidos en los Exptes. **68871** -constituyendo la Sociedad de Transporte de Mendoza-y **68876** -creando el ECOPARQUE MENDOZA como ente descentralizado en la órbita de la Secretaría de Ambiente y Ordenamiento Territorial-,

Considerando que lo solicitado se encuadra dentro de las prescripciones reglamentarias;

Por ello:

LA PRESIDENTA DEL H. SENADO

R E S U E L V E:

Artículo 1º- Convocar al H. Senado a Sesiones Especiales para el día martes 27 de

diciembre del corriente año, con el objeto de tratar lo mencionado en los Vistos de la presente y de acuerdo al siguiente detalle:

-Sesión de las 08:30 tratamiento del Expte. 68871.

-Sesión de las 10:00 hs. tratamiento del Expte. 68876

Art. 2º- Por Secretaría Legislativa efectúense las notificaciones correspondientes a las Secretarías de Bloques a fin de la comunicación respectiva a los señores Senadores.

Art. 3º- Comuníquese, regístrese e insértese en el Libro de Resoluciones de la Presidencia.

DADA EN LA SALA DE LA PRESIDENCIA DEL H. SENADO, en Mendoza a los veintidós días del mes de diciembre del año dos mil dieciséis.

Ing. LAURA G. MONTERO
Vicegobernadora
Presidenta H. Senado

Dr. DIEGO MARIANO SEOANE
Secretario Legislativo
H. Cámara de Senadores

III SE CONSTITUYE EN SOCIEDAD DE TRANSPORTE DE MENDOZA A LA EPTM -CONFERENCIA-

SRA. PRESIDENTA (Montero) – Para el tratamiento del expediente 68871 tienen la palabra los señores senadores, senador Jaliff.

SR. JALIFF (UCR) – Señora presidenta, es para solicitarle constituya el Cuerpo en Comisión manteniendo la unidad en el debate y con las mismas autoridades, a los efectos de adoptar como despacho el proyecto de ley venido con media sanción de la Cámara de Diputados.

SRA. PRESIDENTA (Montero) – En consideración la constitución del Cuerpo en Comisión, se da asentimiento del Cuerpo.

Se va a votar.

-Resulta afirmativa.

SRA. PRESIDENTA (Montero) – Tiene la palabra el señor senador Da Vila.

SR. DA VILA (FIT) – Señora presidenta, es para solicitar que se rechace este proyecto, en virtud, de que está violando las Leyes provinciales 7402, que establece que debe existir un Ente Provincial para medir la escala de costos, establecer aumentos tarifarios; y la 6.082, que establece un Comité de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial que no fue convocado, ni consultado para esta ley.

En virtud, de que está contraponiéndose con estas dos leyes provinciales, es que solicito que no se le de despacho; es decir, que no se constituya en Comisión el Cuerpo y, por lo tanto, que no se trate el despacho.

SRA. PRESIDENTA (Montero) – Por favor, los senadores, sírvanse levantar la mano.

Constituido el Cuerpo.

Tiene la palabra el señor senador Jaliff.

SR. JALIFF (UCR) – Señora presidenta, es para solicitar que el Cuerpo constituido en Comisión y adopte como despacho la sanción dada por la Honorable Cámara de Diputados.

SRA. PRESIDENTA (Montero) – En consideración que el Cuerpo en Comisión adopte el despacho emitido por la Honorable Cámara de Diputados.

-Resulta afirmativa.

SRA. PRESIDENTA (Montero) – Tiene la palabra el señor senador Da Vila.

SR. DA VILA (FIT) – Señora presidenta, simplemente me anoté para hablar después del miembro informante, desconozco.

SRA. PRESIDENTA (Montero) – Tiene la palabra el señor senador Bauzá.

SR. BAUZÁ (FPVPJ) – Señora presidenta, desde el bloque del Partido Justicialista

- Frente para la Victoria queremos que quede constancia de que vamos a votar en contra de la presente ley, y que nuestra miembro informante va a ser la senadora Bianchinelli.

SRA. PRESIDENTA (Montero) – Tiene la palabra la señora senadora Najul.

SRA. NAJUL (UCR) – Señora presidenta, desde el Bloque Oficialista que quede constancia de que vamos a votar a favor, y nuestro miembro informante va a ser el senador Teves.

SRA. PRESIDENTA (Montero) – Tiene la palabra el señor senador Jaliff.

SR. JALIFF (UCR) – Señora presidenta, habiéndose aprobado ya el despacho de la Cámara, de la sanción de la Cámara de Diputados como despacho, solicito se ponga en consideración la aprobación de ese despacho.

SRA. PRESIDENTA (Montero) – En consideración el despacho que viene de la Honorable Cámara de Diputados, del proyecto contenido en el expediente 68871.

Se va a votar.

-Resulta afirmativa.

-El texto del despacho contenido en el expediente 68871, es el siguiente

**E68871
ms-72090
PROYECTO DE LEY**

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

L E Y:

ART. 1.- 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. 2.- 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. 3.- 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 N° 19.550 y sus modificatorias que le fueren aplicables y a las normas de su estatuto.

ART. 4.- 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 más del cuarenta y nueve por ciento (49%) de las mismas, garantizando la participación mayoritaria del Estado en todo momento. Las acciones solo podrán ser transferidas previa autorización otorgada por Ley de la Honorable Legislatura.

ART. 5.- 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. 6.- 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. 7.- 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. 8.- 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. 9.- 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 2.016 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 2.016 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 bie-

nes 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 chóferes 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

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 8.706 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 8.706 que quedará redactado de la siguiente manera:

"Artículo 196 bis. La presente Ley será de aplicación al Departamento General de Irriga-

ción, 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 Ley032.

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 Nro. 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 01 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.

Dr. NESTOR PARES
Presidente
H. Cámara de Diputados

Dra. MARIA CAROLINA LETTRY
Secretaria Legislativa
H. Cámara de Diputados

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 Uniperso-

nal, que se denominará "Sociedad de Transporte de Mendoza, Sociedad Anónima Unipersonal de Participación Estatal (STM S.A.U.P.E.) que se registrá 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 registrá por el siguiente Estatuto:

Título I

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

Artículo 1 - 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 registrá conforme los regímenes establecidos en la Ley General de Sociedades N° 19.550, sus modificaciones, leyes 22.903, 26.994 y 27.290 y en estos Estatutos.

Artículo 2 - 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.

Artículo 3 - 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:

Artículo 4 - 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 previs-

tos 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:

Artículo 5 – 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.

Artículo 6 – 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.

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

Artículo 8 –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. -

Artículo 9 – 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 límite 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.

Artículo 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:

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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 9 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, con-testar 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 garantiza la concurrencia, publicidad y transparencia de toda contratación.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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:

Artículo 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 su-puesto 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.

Artículo 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:

Artículo 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 auto-convocarse.

Artículo 24 – Quórum y Mayorías: El quórum y el régimen de mayorías se rigen por los artículos 243 y 244 de la ley 19.550, 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.

Artículo 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° 19.550. 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:

Artículo 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 19.550 o a cuenta nueva, o al destino que disponga la Asamblea.

Artículo 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:

Artículo 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.

Artículo 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 (\$ 100) 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.

Artículo 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 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 pro-

duzca a este respecto, dentro de los treinta (30) días de ocurrida, mediante la presentación de una nueva declaración jurada..

Artículo 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..

Artículo 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 cuarto del Estatuto Social conforme a lo dispuesto por el artículo 183 de la Ley General de Sociedades N° 19.550.-

Artículo 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.

SRA. PRESIDENTA (Montero) - Tiene la palabra el señor senador Jaliff.

SR. JALIFF (UCR) - Señora presidenta, ahora solicito el levantamiento del Cuerpo en Comisión, y que se ponga en consideración el despacho elaborado por el Cuerpo.

SRA. PRESIDENTA (Montero) - En consideración el cierre de la conferencia del Cuerpo en Comisión.

Se va a votar.

-Resulta afirmativa.

IV -SESION DE CMARA-

SRA. PRESIDENTA (Montero) - En consideración en general.

Tiene la palabra el señor senador Teves.

SR. TEVES (UCR) - Señora presidenta, vamos a hacer una breve exposición del despacho aprobado en Comisión por esta Cámara, y que tiene media sanción en la Cámara de Diputados.

Tenía planeado comenzar esta alocución, agradeciendo a la oposición el acompañamiento de muchas decisiones importantes que se han votado este año en esta Cámara.

Nos parece que esta transformación de la Empresa Provincial de Transporte ameritaba, tal vez, la posibilidad de que también acompañaran esta iniciativa. Estamos conven-

cidos, desde el Bloque Oficialista y desde el Ejecutivo Provincial, de que esta empresa necesita una profunda transformación. Y la necesitamos, no sólo el Gobierno, que es coyuntural, sino todos los mendocinos y los usuarios, fundamentales destinatarios de este servicio.

No vamos a hablar lo que ya se expuso extensamente en la Cámara de Diputados sobre las características que tenía la empresa; es la empresa de todos los mendocinos; hay que cuidarla; hay que mejorarla; no vamos a hablar sobre las deficiencias que tiene, porque ya son conocidas por todos los usuarios que, día a día, tienen que tomar ese servicio.

Lo que estamos proponiendo con esta media sanción, y que acompañamos con un voto afirmativo desde el Bloque Oficialista, es transformar esa empresa en una Sociedad Anónima unipersonal, una figura jurídica nueva instaurada en el nuevo Código Civil, y que le permite al Estado Provincial seguir siendo titular de esta empresa, ahora sí una empresa con un Estatuto ajustado a los tiempos que tenemos que transitar.

Es una empresa que funciona prestando un servicio público en competencia con otros prestadores de servicios, y necesita herramientas jurídicas de funcionamiento que le permitan ser competitivas, y que le permitan brindar un servicio adecuado.

Algunas de las críticas que se hicieron desde la Cámara de Diputados, cuando se debatió la semana pasada intensamente esta media sanción, y que tuvo modificaciones el proyecto original, producto de ese debate y de aportes que hicieron distintos legisladores, uno de los argumentos que se sostenía en aquella oportunidad es que, si a la empresa se la capitalizara, si a la empresa se le invirtiera, cosa que es evidente que le hace falta inversión, sólo con eso alcanzaría.

Yo descreo honestamente, de ese argumento y descreo que por esa empresa han transitado una gran cantidad de directores que han intentado conducirla y mejorarla; yo descreo que esa gran cantidad de directores no hayan tenido la capacidad de gerenciamiento, alguno a lo mejor habrá tenido algún mal desempeño, pero en general, yo creo que no han podido transformar y hacerla competitiva a la empresa como se requiere en la actualidad. Por eso, desde el Ejecutivo Provincial, así como venimos dando el debate en muchos temas de fondo que tiene que ver con la transformación del Estado, también creemos que hay que transformar sustancialmente la estructura jurídica de esta empresa para que sea eficiente y ajustada a los nuevos requerimientos que tienen todos los usuarios.

Otro argumento que se ha sostenido en la Cámara de Diputados, a mi entender, sesgada diría yo, la opinión que se vertió, es que con esta nueva estructura administrativa, que estamos votando para esta empresa, iba a ser privatizada, nada más alejado de la realidad; el 100 por ciento de las acciones de esta Sociedad Anónima son del Estado Mendocino y si en algún momento se quisiera vender un porcentaje de esas acciones, el proyecto que ingresó en Diputados y que fue modificado, prohíbe expresamente la venta de las acciones por parte del Gobierno Provincial, es más, si existiera esa decisión política, cosa que este Gobierno no tiene ninguna intención de hacer, pero si en el futuro otro Gobernador quisiera vender las acciones, tiene que pedirle permiso a esta Legislatura para poderlo hacer y van a ser los representantes del pueblo los que están sentado en esta Legislatura, los que van a tomar esta decisión.

Por lo tanto, ni siquiera un futuro Gobernador va a tener la posibilidad de vender las acciones, será si eso alguna vez sucede, la voluntad política de los que estén sentados en la Legislatura.

Por lo tanto, yo niego rotundamente ese concepto que se intenta instalar como si fuera a ser una privatización de la Empresa de Troles. No, se intenta transformar administrativamente una empresa para que sea eficiente, ningún empleado de la empresa de los casi 500 que tiene, se van a quedar sin empleo, también lo establece esta media sanción que estamos votando, es un elemento de tranquilidad muy contundente desde el punto de vista jurídico para que todos los empleados de la empresa se queden tranquilos, los que no se queden en la EPTM, ahora STM, pasarán al Estado y en ese proceso de transformación ya están trabajando en la empresa.

En resumidas cuentas, me parece que el Estado Provincial, en distintos periodos de Gobierno, con distintos partidos políticos en la conducción del Gobierno Provincial, también se ha aplicado este tipo de creación de estructura administrativas de empresas, EMESA, AySAM, y a nivel nacional, muchas empresas creadas en el Gobierno que se acaban de ir, como también en otros gobiernos del mismo signo político, también se han creado Sociedades Anónimas con participación mayoritaria del Estado Nacional.

Hay que reconocer que si en la creación de aquellas Sociedades Anónimas con participación estatal mayoritaria, hubiese existido la figura, la nueva figura que tiene el Código Civil y Comercial Nacional, que es la Sociedad Anónima Unipersonal, estoy seguro que la actual oposición le hubiese sido una herramienta útil y tal vez la hubiese utilizado.

Para finalizar esta breve exposición, quiero ratificar contundentemente el cien por ciento de las acciones son del Estado Provincial y la totalidad de los empleados que están actualmente trabajando en la empresa van a seguir trabajando y van a tener su continuidad laboral. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Montero) - Tiene la palabra el señor senador Da Vila.

SR. DA VILA (FIT) - Señor presidente, es sorprendente ver como algunos argumentos o relatos atraviesan gobiernos casi intactamente. Recuerdo que cuando se discutía lo que significó un gigantesco defalco para el Estado Nacional para satisfacer las ambiciones de la Petrolera REPSOL, el Gobierno anterior presentaba como un gran logro la nacionalización de YPF, vuelve a ser de los argentinos decía, al mismo tiempo que firmaba un acuerdo secreto al día de hoy con Chevron, una multinacional que se hace cargo de la explotación de Vaca Muerta; entonces, algún desprevenido dirá pero que tiene que ver con lo que estamos tratando en este momento, justamente, que es una copia del mismo mecanismo con el cual se reprivatizó YPF.

El senador que hizo uso de la palabra, previamente, esconde deliberadamente la verdad, y se lo digo con todo respecto, pero hay que resguardar la integridad del Cuerpo, no se ajusta a la verdad, porque la letra de la ley es estricta, siempre habla potencialmente de la reincorporación de trabajadores al Estado, pero prevé una serie de mecanismos por los cuales no son incorporados al Estado, porque sino, señora presidenta, ¿porque habla de doble indemnización?

Por otro lado, la ley que regule el empleo público en la Provincia establece, concretamente, que al desaparecer un organismo estatal, esos trabajadores, inmediatamente, pasan a disponibilidad durante seis meses, que cobrarán sus salarios, y de no ser reincorporados en alguna repartición del Estado, inmediatamente son indemnizados y quedan sin su puesto de trabajo reubicado.

Dicho esto, que no lo tenía planeado, pero que me parecía que correspondía decirlo al principio, quiero decir lo siguiente, se pretende responsabilizar a la EPTM y las 480 familias, que tienen su ingreso mediante el trabajo en esta empresa del desastre del sistema de transporte de la provincia de Mendoza, realmente es muy curioso, todo el mundo sabe que son no más de una decena de familias las que dominan las empresas provinciales de transporte.

El Gobierno del actual Oficialismo, yo recuerdo haberlo escuchado, que cuestionó

duramente el mecanismo con el cual las empresas cobraban, que era el famoso "kilómetro recorrido", sin embargo lo está manteniendo, no solamente lo está manteniendo sino que además con está pantomima que se ha montado mediáticamente, se quieren pasar cosas muchos más graves, señora presidenta, se han dado números estadísticas, pero concretamente al día de hoy nadie puede decir cuál es el costo operativo de la unidades, cuál es el costo real; por ahí lo escuché a Marinelli decir que el costo del boleto se componía en un 40 por ciento de subsidios nacionales, un 20 por ciento de subsidios provinciales, y el 40 por ciento restante era de lo que se recaudaba por lo que abonaban los usuarios ¿Y el costo empresario?; estamos en presencia de una fantástica fiesta, que fantástica está fiesta; como me dijo en algún momento un senador que era un sistema socialista, y en esto le voy a dar la mano, tiene razón, es un sistema que socializa los costos pero que no socializa las ganancias, es decir, que ya con esto números que lo dijo Marinelli, salió en varios de los medios a fines, tenemos que un 60 por ciento del costo del transporte es garantizado indirectamente por el aporte de los trabajadores de nuestra Provincia y en otros casos con el aporte nacional. Pero para ir a los números que son mucho más fríos, el aumento del boleto de transporte urbano en dos años aumento el 100 por ciento, en tres años los subsidios provinciales aumentaron también un 100 por ciento bajo ningún punto de vista la marcha del aumento del salario de los trabajadores corrió la misma suerte.

En los últimos 10 años el Sistema de Transporte de la Provincia recibió un aumento del 1.000 por ciento en cuanto a subsidios, y en el mismo periodo recibió un 2.000 por ciento de aumento de subsidios -son 480 familias de la Empresa Provincial de Transporte- en este mismo periodo de tiempo, señora presidenta, no sabemos cuáles han sido las inversiones que han hecho las empresas.

El aumento de los recorridos de las frecuencias es insignificante, medir incluso anualmente, insignificante. La única inversión palpable, real, que se puede constatar es evidentemente la que hizo el Estado Provincial a través de la Empresa Provincial de Transporte, que es el metrotranvía, la única, no existe otra inversión. Los privados se la llevan en pala, el Estado Provincial mediante medidas contribuyentes, y mediante el pago de los boletos de los usuarios termina solventando una ganancia, esto realmente es escandaloso; y se pretende responsabilizar a 480 familias de la Empresa Provincial de Transporte de que son las responsables de la catástrofe que significa tomarse un colectivo en la provincia de Mendoza.

Yo quiero señalar estos números porque se habló mucho del 10 por 1, de que en las empresas privadas era el 3 por 1, y todo lo demás; y acá quiero hacer un paréntesis, señora presidenta, porque se abusa de una palabra, que es que la Empresa sea rentable. Entonces uno tiene que preguntarse, ¿Qué significa que un servicio público sea rentable? Que sea rentable uno puede entender que deje ganancias, evidentemente, el Estado Provincial y la Nación están garantizando enormes ganancias; porque me olvide de decirlo, señora presidenta, en el periodo este de 10 años, que yo describí que había aumentos monumentales de los subsidios y del precio del boleto, se duplico la tasa de rentabilidad de la Empresa de Transporte pasando del 5 al 10 por ciento, fenomenal negocio. Pero ajustándome al problema, ajustándome a lo que estamos abordando, quiero decir lo siguiente ninguna empresa privada ha establecido ningún tipo de inversión, solamente lo ha hecho el Estado Provincial. Entonces cuando se dice que la Empresa Provincial de Transporte debe aportes previsionales tendría que abrirse el libro de cuentas no solamente de la Empresa Provincial de Transporte sino del conjunto de las empresas privadas, porque cómo podemos discutir sobre si esto es beneficioso o no, sin tener los números reales en la mano, nadie puede asegurar cuanto sale el kilómetro recorrido, cuánto es el costo operativo. Hay subsidios a los que se les ocurra, señora presidenta, y son millonarios.

Entonces desde este punto de vista estamos viviendo una estafa que pretende ser presentada como una Empresa inviable. Ahora si la Empresa es inviable porque en la letra de la ley concretamente dice: "que se puede prestar servicios mediante terceros", sino le quieren poner estrictamente "privatización" pónganle Empresa Provincial Sociedad Anónima Unipersonal con usufructo privado; lo cual es más o menos mantener el esquema actual, es decir, el Estado corre con los costos y un privado se lleva las ganancias, es el esquema general que ha dominado los últimos 10 años de este país, y que el Presidente Macri dijo que iba a eliminar cuando decía que, acá se subsidiaba para que aumentaran las tarifas. Realmente es falso, porque están aumentando las tarifas, pero se están manteniendo los subsidios como quedó demostrado cuando fue la discusión del aumento del gas de la Provincia, que descaradamente la Empresa vino a Legislatura a mentirosos y no resistía el archivo, es decir, es un esquema de Gobierno.

Y le quiero decir una cosa, señora presidenta, este esquema significa una sola cosa el desfinanciamiento del Estado, porque cuando el Estado tiene como objetivo garantizar la tasa de rentabilidad de las empresas, empieza a establecer una fabulosa confiscación al bol-

sillo de los trabajadores, que ya lo venían haciendo mediante la inflación y ahora lo hace mediante la erogación directa de capital, como lo viene haciendo en los últimos años, y las patronales desesperadamente exigen que sea más.

Hace muy poco tiempo hubo un congreso, una conferencia, en relación a la inversión en materia energética, donde estaba el titular de Pampa Energía y un empresario mendocino de renombre, que es el titular de una multinacional; y concretamente exigían que se elimine el gasto social. Sin entrar en el debate sobre el problema del Presupuesto de gasto social, lo que están reclamando las grandes patronales es que el conjunto del recurso del Estado vaya a garantizar su tasa de rentabilidad, y todo el mundo sabe, o por lo menos deberían saberlo los senadores, que cuando uno tiene una empresa, tiene una parte, una porción de la actividad, que es el capital constante, y la otra es el capital variable. El variable está siendo bastardeado mediante la inflación, mediante techos salariales que van por detrás de esa inflación. Ahora, el Estado provincial está financiando, está subsidiando el capital constante. ¿Y la productividad? ¿y la rentabilidad? ¿Y la viabilidad? Así cualquiera, si es el Estado el garante de eso. ¿Entonces, cómo se le echa la culpa a la EPTM de que no es rentable?

La inversión, para que exista una proporción acorde a lo que en principio escuche por parte de las autoridades provinciales que entienden en el problema, significaría la compra de cincuenta trolebuses. Cincuenta trolebuses significan algo así como 150 millones de pesos. 150 millones de pesos, señora presidenta, es lo que se le condonó en deudas que tenía previamente YPF en concepto de ingresos brutos con la Provincia. 150 millones de pesos es muchísimo menos que los 2.300 millones de pesos que se utiliza para financiar la Educación privada, centralmente la Iglesia Católica, que ha tenido a toda la Provincia en vilo por un verdadero papelón horroroso en el Instituto Próvolo. 150 millones de pesos significa tener los 50 trolebuses que se dice que faltan.

Es bastante llamativo, curioso, que en este momento se pretenda proceder -para que no se me enoje el senador Teves- a esta empresa estatal que va a tener un usufructo privado, como dice la letra de la ley, y que incluso podría tener en un futuro, eso a criterio del Directorio del Ejecutivo, incorporar hasta el 49 por ciento de capital privado, según reza la letra de la ley, no es una especulación, es concretito, lo dice en el Artículo 4º - sí, lo autoriza el quere, el problema es si se incorpora el capital privado o no- porque el capital privado siempre se incorpora en tanto

y en cuanto tenga una ganancia. Entonces, aquí viene el otro problema de la rentabilidad, si viajan 20 personas cada 5 minutos, la empresa, para ser rentable, va a mantener una frecuencia de 10 minutos para que viajen 40, que es la capacidad del colectivo. Ahora, si yo presto un servicio público, y quiero que ese servicio público sea bueno, voy a duplicar la frecuencia estableciendo un mayor costo, pero cada 5 minutos podrán viajar 20 pasajeros, porque como todo el mundo sabe, sostener dos colectivos, con dos choferes, con combustible, es mucho más caro que uno; ¿Entonces, la rentabilidad está atada a qué? Pero sigo insistiendo, para que discutamos de rentabilidad tienen que abrir los libros, porque si abren los libros va a quedar claro cuánto se han llevado ocho familias, solamente ocho familias de esta Provincia, que dominan el parque automotor. Se lo dije, señora presidenta, y se lo repito más despacito, para que los taquígrafos no tengan problema y lo dejen asentado, mil por ciento de aumento en los subsidios en los últimos diez años; dos mil por ciento del aumento del boleto en los últimos diez años; esto es muy mucha plata.

Algo que es realmente curioso, es por qué Cairone, que me enteré que es licenciado mayor en marketing, al frente de la Empresa Provincial de Transporte, no dice por qué cambió la idea, con la cual allá en el mes de abril-mayo, planteó frente a todos los medios de la Provincia que el iba a avanzar fuertemente en que la EPTM se transformara casi exclusivamente una empresa de troles; no dijo por qué cambió la idea, a mí me gustaría saberlo, no sé si al resto de las autoridades de la Provincia les gustaría saberlo icapaz que tiene razón el hombre! Ahora, quiero conocer los argumentos.

Evidentemente, el sistema de troles no es poco rentable; la ciudad de Rosario se apresta a comprar en los próximos días, si no lo ha hecho ya más de una decena de unidades. La ciudad de Córdoba Capital gobernado por el mismo partido que la provincia está por incorporar nuevas unidades; es más, hay un acuerdo entre una empresa rusa Irrogio, para la instalación de una planta en una ciudad cercana a la capital de Córdoba, que se llama Juárez Celman para la producción local de troles, evidentemente, si fuera un mal negocio, dos capitales importantes de la provincia apostando esto es raro, muy raro!, realmente muy llamativo.

El otro punto, es lo siguiente, el trole según las mediciones de la Universidad de Cuyo, de la misma capital de Mendoza, establece que es un transporte re contra sano. Si realmente hay una intencionalidad de cuidar el medio ambiente, incluso los transportes híbridos que utilizan para el arranque de elec-

tricidad, pero después utilizan un motor a combustión, se calculan que son aproximadamente entre un 55 y un 65 por ciento más tóxicos que si emanan más dióxido de carbono; entonces, desde el punto de vista ecológico, tampoco es lo mismo.

Entonces, Cairone no dijo por qué cambió de idea, lo que sí pasó en el medio que a mí me llama la atención, es que hubo un encuentro que se le llamó, se lo denominó, se le puso como mote "el Mini Dabos"; en el Mini Dabos que fue un conclave empresarial de los popes de la actividad económica del país, el Gobierno Nacional estableció como criterio, que la línea de financiación no era esa, no era la de los troles, que el problema era apostar a los metro tranvías; a los vehículos híbridos.

En Buenos Aires, por ejemplo, en la Capital Federal ya se está implementando algunas unidades, y los resultados son desastrosos, desastrosos; no solamente porque hay problemas de tipo técnico, que no conozco, porque no estoy en la materia, pero que seguramente Cairone y Marinelli deben estar al tanto.

O sea, la implementación no ha servido, por lo menos en el balance previo que se ha establecido. Pero lo del Mini Dabos es interesante, señora presidenta, porque ¿Qué lo que está buscando la empresa? Una nueva vía se subsidios, que no recibe actualmente el trole.

Si busca una vía de financiamiento - bueno- no tenemos porque cuestionarlo a priori; pero porque no se lo dice, concretamente lo que salta de todo esto; porque es una línea general de Gobierno Nacional, y que ha aplicado, no como el mejor alumno, sino, como el adelantado; como el vanguardista; como quien le marca el camino al Presidente, quiere garantizar la tasa de rentabilidad de los empresarios a costa de las finanzas públicas y de atacar fuertemente el capital variable, es decir, el trabajo en toda la actividad.

Entonces, yo escuché por ahí a un demócrata, que decía, que el problema es que no se puede..., que no es atractivo para los capitales la EPTM. Lógico, viene de un vaciamiento, un vaciamiento que no le vamos a echar la culpa a Cairone, que grandes esfuerzos está haciendo con su título para mostrar que no tiene nada que ver este gobierno; sino que viene de varios gobiernos atrás.

Sin ir más lejos, en el año 2009 se le vendió unidades a la Ciudad de Córdoba ise vendieron unidades!, y ahora faltan, es ridículo. Se remataron aproximadamente 109 unidades, según informaciones periodísticas, estas unidades no servían. ¿Por qué?, porque habían sido, como es que le decían -no me

sale el nombre que utilizaban- desguasado seguro.

Pero, bueno, lo que quería expresar el término que no recuerdo, es que se utilizaba una unidad que estaba rota, para sacarle las piezas, para sacarle los repuestos y poder hacer funcionar otra; canibalizada, ese era el término; se habían canibalizado. ¡Bueno! señora presidenta, es la evidencia más clara que hubo un vaciamiento de esa empresa. Se tenía que desarmar una unidad para poder armar otra. Concretamente hubo un desfinanciamiento, un desfinanciamiento y había que abrir los números, porque al mismo tiempo que se vaciaba la Empresa Provincial de Transporte, se estaba construyendo el Metrotranvía y yo que sepa la caja es la misma. No se abren los libros de cuentas; no se puede saber fehacientemente cuál fue el movimiento financiero, entonces se le echa la culpa a los trabajadores de que son vagos.

En esto quiero hacer otro paréntesis, señora presidenta; un compañero del EPTM, sí, un compañero de apellido Macari, hace un tiempo presentó un proyecto de ley donde establecía la construcción de metrotranvías y explicaba, punto por punto, cómo la capacidad industrial, instalada y osea de la Provincia, que les recuerdo que en el país llega al sesenta por ciento, una caída fenomenal de la actividad industrial, se podía construir, casi minimizando en un cincuenta por ciento los costos. Lo digo, no solamente porque el compañero Macari es mi amigo, sino para que se sepa la capacidad técnica y, por lo tanto, el valor agregado que significa la capacitación y la calificación de los trabajadores que hoy trabajan en EPTM. No son simplemente choferes o técnicos de taller, son gente altamente calificada y lo que no quiere hacer Cornejo y toda su política es justamente pagar la calificación laboral, porque eso aumenta los costos del capital variable y es algo que no está dispuesto a hacer y lo digo porque, justamente, se está por habilitar una calle que es la Godoy Cruz, para terminar de cerrar definitivamente los que fueron los históricos talleres del ferrocarril, donde existen una de las plumas, para los que no saben que es una pluma, no es para escribir, sino es una máquina herramienta, la más grande que existe en Cuyo, para levantar grandes pesos; no se tiene en cuenta.

Está claro que este gobierno junto con el valor nacional, no apuestan a un desarrollo industrial; es decir, a un desarrollo sustentable; a un desarrollo soberano de Nación. No lo ha hecho el gobierno anterior tampoco, porque eso salta a la vista. Ese taller ferroviario está cerrado hace años o, mejor dicho, se trabaja en algunas cuestiones menores como acondicionar algún vagón, trabajos menores,

pero la capacidad industrial instalada no se utiliza para nada. Sin embargo, hay que comprar los troles.

Es muy diferente, señora presidenta, y lo nombro, porque son dos vías muy diferentes; si uno apuesta a un desarrollo industrial soberano, por lo tanto, a un desarrollo económico sustentable y, por lo tanto, le aporta productividad al trabajo o se dedica a financiar la tasa de rentabilidad de las empresas, que es lo que está haciendo este gobierno y que, en algún aspecto, hizo el gobierno anterior también,

Mire, señora presidenta, tengo muchas cosas más para decirle, lógicamente, pero voy a tratar de sintetizar y ahora sí voy a ir al problema de la ley. Lo primero, se lo dije, el 51 por ciento de las acciones puede permanecer en manos del Estado, bajo autorización de la Legislatura,

El artículo cinco, concretamente, establece la posibilidad del usufructo privado de las líneas, recorrido y cualquier tipo de actividad.

Si me autoriza, señora presidenta, voy a leer. "Artículo 5º, objeto de la empresa: el objeto social de la STM consistirá en la prestación por sí o por terceros o asociados a terceros, del servicio de Transporte Público de Pasajeros de la provincia de Mendoza, quedando las condiciones idóneas para la prestación eficaz y eficiente..." y todo el cuentito que le sigue a lo que realmente importa.

Esto, claramente, es un guiño para que cualquier empresa diga: "Yo voy a colaborar con tal recorrido". Legalmente está establecido así; nosotros cuestionemos la ilegitimidad.

Otro aspecto, artículo 6º, ¡aberrante! Se pretende estatizar la actividad de los trabajadores; aquí hay que ser un poquito más humildes, ¿quién piensan que son? ¿Cómo le van a indicar a los trabajadores qué sindicato deben tener? Esto parece a los demócratas, que querían que se votara cantado para saber a quién votas y apretarlos después.

¿Y el estado de derecho? El mismo Estado, por lo tanto, la misma patronal le dice quién va a ser su sindicato. Yo les digo "¡guarda, tengan cuidado con esto!", porque la UTA en la empresa de la Capital Federal, de los metro tranvía de los subterráneos, fue echada a patadas y se constituyó un sindicato propio de los trabajadores. ¿Por qué? Porque los sindicatos son de los trabajadores y se organizan y agrupan en tanto y en cuanto tengan la necesidad los trabajadores de defender sus derechos, su organización y sus conquistas. (Aplausos). No de responder a

una patronal y está consagrado que los trabajadores tienen derecho a reclamar y a peticionar y ellos van a organizarse de acuerdo a lo que más les convenga para defender sus derechos.

Así es que pongan el artículo que quieran, del burócrata de escritorio del Ministerio de Trabajo que quieran, los trabajadores van a salir a enfrentar lo que tengan que enfrentar para garantizar sus derechos. ¡Esto, realmente es aberrante!

En el mismo artículo 6º, ¡oh, casualidad! Aclare que no están sujetos a la Ley Provincial del Empleado Público, con lo cual pierden la estabilidad. Esto es una señal para el conjunto de los trabajadores de la Provincia, que ya tuvieron un adelanto con el ítem Aula, introducir conceptos mercantilistas en la actividad del Estado con ese berrinche, ese fantoche de argumento, que es la "productividad". En el Estado y los servicios públicos, ¿qué es la productividad? En la Educación, ¿qué es la productividad? Esto, concretamente va dirigido hacia los trabajadores de los hospitales, que tienen una poderosa organización sindical y que tienen conquistas de las más adelantadas de la Provincia, con lo cual, quiero señalarle, señora presidenta, que el ridículo aumento real del 12,6 que ha propuesto el Gobernador Cornejo, puede hacerlo pasar por decreto, puede hacerlo firmar, pero constituye concretamente un "golpazo" al bolsillo de las familias de trabajadores que viven de la Salud. Y más temprano que tarde va a tener las reacciones en el seno de los hospitales, porque ya vienen de un aumento salarial muy por detrás de la inflación, que ha perdido un porcentaje importante de la capacidad de compra esos salarios y que este año tiene previsto, ya no un techo, sino que es una reducción objetiva del salario de los trabajadores mediante el mecanismo de la inflación.

Finalmente, el artículo 6º, que debe ser uno de los más ricos, señora presidenta, establece algo que yo, cuando era niño, no voy a decir que tenía pánico, porque no era completamente conciente de lo que significaba, pero me daba cuenta de que habían padres de compañeros míos de la escuela y todo lo demás, que de trabajar, de repente tenían como un salto en la calidad de vida, para después terminar en la lona totalmente. Y estos eran los famosos "retiros voluntarios", que se procesaron en el ferrocarril, que se procesaron en las empresas de teléfonos, en ENTEL, que se procesaron en la mayoría de los servicios y empresas estatales; es una gran cantidad de plata en indemnización, pero claro, en un barrio se abrían como 5 quiosquitos en la misma cuadra. Bueno, está claro que no puede haber 5 quiosquitos en la misma cuadra. O

sino, se compraban los remis, y proliferaban las empresas de remis truchas en todos los barrios. Y acá aparece nuevamente el problema de la doble indemnización. En este contexto, la doble indemnización es como el premio consuelo, es como la última comida del condenado a muerte, porque adónde se va a incorporar, si el Gobernador se jacta de que hubo 4.600 empleos estatales menos y quiere 1.500 más. Que va a impulsar ahora los retiros voluntarios, las jubilaciones adelantadas. Esto es lo que significa, señora presidenta.

Le quiero recordar que estas medidas están siendo tomadas, no en cualquier momento, sino en un momento en el cual se ha difundido en todos los medios que el endeudamiento de la Provincia es brutal, muchísima plata; no quiero tirar números para no pelearme con el senador Palero, pero todos acordamos que el endeudamiento es mucho. Y este endeudamiento es mucho según las informaciones periodísticas, no he tenido la posibilidad de hacer cuentas, indican que es apenas una reducción del 2,7 -creo que era en relación al déficit que tuvo el último año de Paco Pérez. Último año donde el oficialismo actual no quiso aprobar el endeudamiento que después pidió, y que puso como rehenes a los trabajadores del Estado, porque no se podían pagar los salarios.

¿Dos y pico redujeron el déficit? ¿con cuatro mil seiscientos trabajadores menos? ¿con impuestazos? ¿con techos salariales? ¿con Ítem Aula? -me apunta mi compañera-; ¿dos y pico? ¡esto es un fracaso! Tan fracaso que se les fue Prat Gay, o lo hecho Macri, como quieran; el Ministro de Economía cuando se va o lo van en la Argentina, todo el mundo sabe qué significa; significa que la cosa no anda bien. Y si uno ve los índices, y si uno camina la calle y ve la cantidad de comercios cerrados y los comerciantes diciendo: "¡ehhh, no podemos, nos están ahogando con impuestos y esto y todo lo demás" está hablando de la retracción de la actividad económica.

Entonces, el Gobierno Provincial se preocupa por garantizar la tasa de rentabilidad de los empresarios del transporte automotor dejando en la calle a trabajadores, porque van a dejar en la calle a trabajadores. Y no vengan con el cuentito, porque sino por qué la ley da quinientas vueltas en explicar que si no han incorporado doble indemnización, "que si es esto, todo lo demás", ¡si fueran a incorporarlos en otro lugar! Al mismo tiempo y dentro de un rato se va a discutir el proyecto que también tiene carácter privatista o pro capitalista, pónganle el nombre que quieran, señora presidenta, del Eco-parque, que significa también avanzar sobre parques y zoológicos y el zoológico de la Provincia. En un primer momento se decía que es por los animales; bue-

no, resulta que ya los animales no es el problema, es un problema de Caja, no me quiero adelantar porque lo vamos a tratar, también tengo mis apuntes acá para intervenir sobre ese punto.

Pero concretamente lo que quiero decir, señora presidenta, es que este Gobierno está fracasando y frente a la inminencia del fracaso, de reactivar la economía, de la lluvia de inversiones, de la "revolución de la alegría", avanza fuertemente sobre las condiciones de vida de la población trabajadora, le renuncia o le hacen renunciar a un Ministro de Economía, y sin embargo insisten tozudamente en la misma línea.

Yo presencié el debate en Diputados, interesante, sobre todo porque mis compañeros del Frente de Izquierda fueron los que más elementos aportaron a esa deliberación. Pero un diputado decía, y me quedó muy fresca en la memoria que: "¿en qué habían convertido el Gobernador Cornejo?, ¿en qué se había convertido?". Y yo lo que creo que el Gobernador Cornejo es el que está marcando la línea para la Nación. Resulta que ahora el Presidente Mauricio Macri, desdobra la cartera económica en dos, como lo hizo desde un primer momento cuando armó el Gabinete Cornejo.

Uno de los impulsos de educación es instalar el Ítem Aula en todo el país. Esta política no se nota todavía en la Provincia, pero está empezando a crear un vacío de poder.

Monzó, disculpe que me extienda, señora presidenta, pero es muy importante para contextualizar todo el problema, y como no veo que nadie se aburra voy a terminar la idea. Monzó el presidente de Diputados del oficialismo, reclamó que hay que incorporar un sector del peronismo para establecer una coalición de Gobierno más estable. Uno dirá: "no es problema de Mendoza", porque acá como el oficialismo ¿será que no es problema de Mendoza una coalición más estable para hacer pasar todas estas cosas?

A mí me hace mucho ruido la ausencia de diputados de la oposición en el tratamiento de las leyes privatistas, justo, justo, justo, diputados que se reportan a intendentes; es muy curioso; pero también he escuchado líderes de la llamada o autodenominada oposición que decían: "¿cómo, no estamos haciendo bien las cosas?" y le han votado todo. Le han dado los dos tercios para endeudamiento; se han ausentado para habilitar el quórum y no poner en riesgo las votaciones; hace poquito, tenemos fresco, el candidato del Gobernador a la Suprema Corte, fue casi plebiscitado en este Senado, yo y mi compañera Noelia, claramente votamos en contra e hicimos campa-

ña en contra, no hay duda de eso, el resto "no sé".

Entonces ¿no se está presentando la misma situación para la Provincia? Se está encubriendo una crisis de poder en el país pero también en la Provincia; y la respuesta a eso es que el miércoles en la sesión de Diputados tuvimos un miércoles caliente, con la ocupación de la EPTM, de que después de haber reincorporado un trabajador despedido con cuatro días de huelga, creo que fue la primera huelga importante, con un sustento real en la base de un sector de los trabajadores a este Gobierno, fue la ocupación de la EPTM.

Acá, a metros, ocuparon los docentes trabajadores de artística, la Junta de Clasificaciones; los trabajadores del CONICET ocupaban el CONICET y se movilizaban al parque. Atentos, está habiendo una reacción del conjunto de los asalariados que no sostienen ni se ven agraciados con la política que impulsa ni Mauricio Macri, ni a fondo el Gobernador Cornejo.

Lógicamente, esto todavía le da un plafón, le da un plafón porque en la Provincia los capitales están mucho más felices que en la Nación; porque han logrado cosas que en la Nación no se han logrado, como por ejemplo, atacar, cuestionar la estabilidad de los trabajadores estatales, con lo cual habilita el despotismo de los patrones en los sectores privados porque ¿cuál es el parámetro? ¿Cuál es el piso? No existe, el Estado siempre ha colocado eso. Lo mismo pasa con la EPTM, que la única forma que tiene el Estado de saber fehacientemente cuál es el costo para que una unidad circule.

Entonces, en este cuadro político, que sigan insistiendo con esta política significa insistir con un fracaso; y el fracaso se empieza a hacer cada vez más evidente. Ahora se puede votar y circunstancialmente les van a dar los votos, circunstancialmente les van a dar los votos; pero lo que no van a cambiar es la tendencia general, por una razón muy sencilla, los trabajadores sólo tienen su trabajo para sostener a su familia y a su casa; no tienen espalda para hacer damping; para trabajar debajo de los costos; no tienen espalda para eso como sí lo tienen las grandes empresas de transporte que dominan el sistema automotor de la Provincia. Entonces, esos trabajadores se juegan la vida; y cuando se juegan la vida, les voy a ser honesto, y para hablar mal y pronto, "les importa un carajo lo que se vote en la Legislatura" porque lo que van a defender son su familia; su trabajo y su salario.

Entonces, esta lucha que aparece como desapareja, más temprano que tarde, va a

terminar expresando las reales tendencias sociales también en el plano político. Por eso, desde el Frente de Izquierda y particularmente el Partido Obrero, que hemos sido víctimas del "macarteo", de la difamación, por distintos agentes del Gobierno; entre ellos este licenciado mayor de marketing, Cairone, diciendo "que somos gente que quiere ir a hacer quilombo" "gente que se dedica a crear problemas".

Yo quiero dejar en claro para que quede constancia taquigráfica, que nosotros venimos a defender nuestras ideas y en tanto y en cuanto los trabajadores; la clase obrera; los sectores populares se decidan salir a luchar, nuestras ideas van a estar para apuntalar ese proceso de lucha y definitivamente terminar con este régimen que se cae a pedazos, que fracasa, y que sólo tiene para ofrecer al pueblo trabajador más padecimiento; más salarios de miseria; más desocupación; más de lo que nadie quiere.

Señora presidenta, después de mi exposición, simplemente quiero dejar constancia que me solidarizo profundamente con los trabajadores del trole, profundamente. No solamente porque considero que es justo, sino que por mis venas corre la misma sangre que esos compañeros y fui elegido para defender esos intereses sociales en esta Cámara que no tiene ninguna autoridad moral para sancionar la entrega de los puestos de trabajo de los compañeros de la EPTM. Muchas gracias. (Aplausos).

SRA. PRESIDENTA (Montero) – Tiene la palabra la señora senadora Barbeito.

SRA. BARBEITO (PTS-FIT) – Señora presidenta, en primer lugar queríamos, también, hacernos eco de lo que denuncian los trabajadores del Trole que es la persecución que están sufriendo.

Desde el día de ayer, esta Legislatura se encuentra vallada, completamente, para impedir la manifestación pública de aquellos que se oponen a la entrega del Trole. Los trabajadores están sufriendo una persecución en sus lugares de trabajo, no los dejan ingresar libremente o salir libremente a su lugar de trabajo donde han estado 20 años, allí.

Incluso, esta mañana, fue la policía con los perros, esos perros que entrenan para perseguir narcotraficantes, los estaban poniendo en contra de los trabajadores; realmente, nos parece terrible que se pretenda, no sólo, votar la privatización, porque sí señor, le abre las puertas a la privatización este proyecto y sino lo hace hoy, lo hará mañana y sino pasado. Se pretende hacer en medio de las fiestas, sino que el Gobernador no quiere

que nadie chiste, que nadie diga nada, que haya una paz de cementerio mientras se debate este proyecto; incluso, ha tenido el tupe de tratar de delincuentes a los trabajadores, de demonizarlos, repudiamos completamente esa actitud y defendemos a los trabajadores que están defendiendo, no solo sus puestos de trabajo, no solo sus familias, sino también, que están defendiendo a la Empresa de Transporte que es de la Provincia que es de todos y todas los mendocinos.

Para ir a la discusión, recordaba en estos días, dos postales de este año del 2016, empezamos el año con el despido de los trabajadores del Casino, a los que se trato de ñoquis, no lo pudieron comprobar después, porque los ñoquis que ustedes han puesto durante todos estos años de gobierno están bien acomodaditos, no los pueden tocar nadie, tienen muchos privilegios. Y terminamos este año, con otra postal, con otra foto, que es la entrega del Trole, la entrega de la Empresa Pública de Transporte de Mendoza y la pérdida y la incertidumbre de 480 familias que ven peligrar su fuente de trabajo y se hace, no casualmente, en medio de las fiestas porque quieren que esto pase desapercibido.

En el medio, estuvieron también, tratando de ñoquis a los científicos del CONICET, pero allí ya no pudieron encontrar el consenso suficiente, y pese a que no conquistaron todo, el otro día tuvieron que reincorporar y aceptar a los becados que habían quedado afuera.

Y queremos también, decir algo muy claro, a pesar de que este proyecto pase, porque el Oficialismo tiene una mayoría circunstancial en este momento, las mujeres del Trole y vaya que ha sido el año de las mujeres este año, vaya que hemos salido las mujeres a reclamar por nuestros derechos; son esas mujeres, las chóferes, que están allí, las que han dado ejemplo de lucha y han mostrado que para enfrentar el ajuste, para enfrentar los despidos hay que salir a luchar, hay que salir a las calles, pese a que hoy se vote que muchas de ellas pierdan sus puestos de trabajo, pierdan sus conquistas, porque muchas de ellas están hace 20 años y ¿saben cuánto cobraban? Catorce mil pesos por estar hace 20 años, lejos, lejos de las dietas que acá se reciben.

Han demostrado, entonces, esas mujeres, esas valientes mujeres que el gobierno no es todo poderoso, que se lo puede cuestionar, que se lo puede enfrentar y como ellas decían: "sus cabezas van a seguir lastimadas y van a salir lastimadas sus cabezas de estas peleas y sus corazones, pero jamás van agachar la cabeza" y por eso, son un ejemplo, para todo el pueblo trabajador de Mendoza.

Queremos decir las mentiras de este Gobierno, así como las detallamos cuando fue el Ítem Aula.

En primer lugar, se dice que no hay despidos; recién mi compañero ya explicó detalladamente todas las posibilidades de eludir esta afirmación. Claro, se dice: "No va a haber despidos". Pero, ¿por qué, entonces, en el proyecto de ley habla de que es posible despedir sin causa, pero dar la doble indemnización? Una doble indemnización que cuánto les va a durar.

Y además, a los que prometen que no va a haber despidos, pregúntenles a los trabajadores del Casino de Uspallata, a los trabajadores del Casino del Valle de Uco, que también les dijeron que no iban a quedar sin trabajo. Todavía están esperando, estamos a poco tiempo de que se cumpla el tiempo que le habían puesto para que queden en disponibilidad; es decir, el tiempo para que queden sin trabajo, en la calle.

Esta ley, entonces, garantiza que se queden afuera trabajadores, muchos de ellos que han trabajado veinte, veinticinco años en la empresa, y que la sienten como propia, porque así es, porque no solamente la han caminado, sino que la han arreglado, y han puesto todo su esfuerzo y su empeño para poder hacer lo que los gobiernos no hacen.

Otra falacia y mentira de este Gobierno: "Sobran choferes". ¡Pero qué manera de dar vuelta las cosas! ¿Por qué no decir "faltan troles"? Esa es la cuenta que debería hacerse, "faltan troles". ¡Cómo es posible decir que faltan choferes! De esa manera pretenden engañar a la población y justificar lo que están haciendo hoy día.

Los mismos trabajadores vienen denunciando, desde hace años, un vaciamiento brutal de la empresa, que no es solo de este Gobierno, sino del anterior, y del anterior, y del anterior, que han venido vaciando la Empresa Pública de Transporte de Mendoza.

Tuvimos oportunidad de hablar con ellos, y nos mostraban, nos decían cómo muchos de los troles que hoy circulan por Mendoza, muchos de los troles que llevan jubilados, que llevan estudiantes, que llevan al pueblo trabajador, que se toman los troles para viajar, para llegar a sus lugares de trabajo; porque convengamos que los empresarios y la casta política no usa casi el transporte público.

Muchos de ellos nos mostraban con muchísimo cariño, con muchísima angustia, cómo habían construido esos troles con sus

propias manos, cómo habían tenido que fabricar los repuestos, porque los gobiernos con su desidia los vaciaba, y dejaban a troles fuera de servicio. El empeño que han puesto, el trabajo que han puesto en cada una de esas máquinas que, día a día, recorren las calles de Mendoza.

Sin embargo, los gobiernos siempre han favorecido a los sectores privados. Acumularon una deuda que ahora perdonan, para hacerlo más atractivo a los privados. Y esto es lo que ha venido siendo, un gran negocio para los privados que nunca pierden.

Y a los que tanto afirman que esta empresa da pérdidas, que muestren los libros de Contabilidad. Ya estamos lejos de ese pensamiento de la Edad Media que decía: "Esto es así porque sí". Se necesitan pruebas, no mostraron ninguna, solo lo que decían los funcionarios y tecnócratas de este Gobierno.

Pero, los privados se han hecho un gran festín durante todos estos años; han recibido un aumento del 1700 por ciento en sus subsidios, desde el año 2006 a esta parte; el boleto ha aumentado, desde el año 2006 a esta parte, un 900 por ciento. Fíjense cuánto habrá aumentado el sueldo de los asalariados de esta Provincia y de este país.

Otra falacia de este Gobierno que dice que este proyecto es para hacer más eficiente la empresa; quieren desaparecer el trole, que no es contaminante, que es un patrimonio de todas y todos los mendocinos.

Y en esto recordarles señores; el Trole no es del Gobernador; no es de 38 senadores, no es de la mayoría del Oficialismo para que puedan atribuirse que en tres semanitas podrán tener rapidito este proyecto este proyecto de ley que abre las puertas de la privatización y deja a 300 familias en la calle, no es de ustedes, y hoy podrán votarlo, pero luego mañana el pueblo de Mendoza se los recordará.

Este Trole, también es de los jubilados que viajan gratis ¿Han hablado ustedes con los jubilados, acerca de qué opinan sobre este proyecto de ley? Este proyecto no dice una sola palabra de qué va a pasar con los jubilados, no da una sola garantía de que los trabajadores van a seguir viajando gratis en la Empresa Pública de Transporte de Mendoza, nada dice, nada. ¿Acaso el Gobernador vive tan alejado de la realidad, que cree que un jubilado que cobra la mínima, va a poder viajar con un boleto de 8 pesos? Es una verdadera vergüenza.

Acá quería hacer un poco de memoria también. Porque estamos seguros y lo reafir-

mamos, que este no es un proyecto improvisado, lo que están haciendo de abrir las puertas a la privatización del Trole, no es algo improvisado. En los '90 se usaron mecanismos muy similares, que ha sido analizado por muchos científicos, por sociólogos, por historiadores, que hemos estudiado el proceso de los '90, y como allí había una fórmula que en los 90 se utilizó permanentemente para privatizar, que era, en primer lugar vaciar las empresas estatales, después como una profecía auto cumplida decir que las empresas no era autosuficientes y por lo tanto, mostrar como una consecuencia inevitable que la privatización era la única salida, así también como decir, que sus trabajadores eran los grandes responsables de esas ineficiencias ¿Y qué pasó?

Quiero recordar un caso que me tocó de muy cerca, mi padre fue trabajador de YPF, fue petrolero más de 25 años, después de años de sacrificios, trabajando en los yacimientos, dejando a su familia, la privatización le sacó a casi todos sus compañeros de trabajo y sus amigos, desarraigó a toda mi familia teniendo que mudarnos todos a Neuquén, porque acá levantaron todo, dejaron familias en la calle que tenían que ir para el Sur. Y años después, lo despidieron antes de Navidad, porque la empresa para cotizar en bolsa tenía que tener un promedio de edad más joven. Entonces, se deshizo, como un número, como una basura de todos sus trabajadores con más antigüedad ¿Y qué hizo esta gloriosa privatización? Que en los '90 nos vendía, como nos quieren vender hoy este proyecto de ley, nada, REPSOL saqueó este país, no hizo una sola exploración nueva, lo único que hizo fue succionar el petróleo de las exploraciones que ya había hecho la empresa estatal. Luego después, incluso, fue premiado por el Gobierno anterior pagándole una indemnización, qué paso con la soberanía energética que prometía, durante la supuesta estatización que se hizo en el Gobierno anterior, que se le entregó el yacimiento Vaca Muerta a la empresa Chevron, con un acuerdo secreto, vergonzoso, pero que entrega nuestros hidrocarburos a una empresa que tendrá la bandera yanke arriba de Vaca Muerta hasta el año 2046, aproximadamente. ¿Qué pasó con eso? Hoy están suspendidos con esta búsqueda de inversión que se buscaba trayendo a Chevron, hoy están suspendidos y ven con peligro su fuente de trabajo, más de 1000 petroleros, se levantaron 33 equipos, eso han hecho las malditas inversiones extranjeras, las inversiones privadas que intentan mostrar como la única alternativa para que este país salga adelante, ¿qué pasó con los trenes de este país?, que también eran ineficientes, porque tenían muchos trabajadores, la única alternativa era privatizar, ahí los tienen, son cachorros tirados por al lado de las rutas de todo

nuestro país, una verdadera tristeza, una verdadera foto de lo que ha hecho la burguesía nacional de este país que destruir los trenes y entregarlos; y sabemos que esta fórmula decía en un principio que se ha utilizado durante los noventa y que hoy se quiere repetir, que es vaciar, desprestigiar a los trabajadores mostrar como ineficientes a las empresas, a la empresa pública y mostrar como inevitable la consecuencia de la privatización; es un mecanismo similar al que se quiere utilizar para cambiar el consenso social acerca de la mega minería de nuestra Provincia, y esto lo han dicho abiertamente, porque sino el Gobernador se ha encargado de contratar una consultora, a una consultora, a una empresa porque en esto sí hay profesionales siempre que trabajan a favor de los grandes empresarios y de los gobiernos, para cambiar el consenso social acerca de la mega minería; y nosotros repetimos la ley 7.722 es del pueblo de Mendoza, la defienden incansablemente las asambleas populares por el agua y los mendocinos ya vimos lo que le pasó a nuestros hermanos sanjuaninos con la "Barrik Gold" y con esta promesa de trabajo de inversión, no crean que le va a ser fácil con la 7.722 cambiar de consenso social, como han prendido hacer durante todo este año.

En ese sentido, señora presidenta, y para ir finalizando queremos decirles que se saquen la remera de "progresistas" los que hoy votan la "privatización del trole", que se saquen la remera que ya no les queda más; y también queremos decirles al Partido Justicialista que si bien están votando hoy en contra de este proyecto sepan que están recibiendo muchísimas críticas por parte de sus mismas bases por ser una oposición irresponsable que votan el endeudamiento de esta Provincia y sigue hipotecando el futuro de todos los mendocinos y mendocinas.

Volvemos a reiterar, que hoy vemos una Legislatura vallada, que vemos que al Gobernador le preocupa el control de la calle, que los trabajadores están siendo perseguidos, que no los han dejado ingresar libremente a sus lugares de trabajo, que los han amenazado con sanciones, con sumarios, les han dicho que si participan de estas movilizaciones, que si hacen paros no los van trasladar que van a perder sus puestos de trabajo ique canallasi ique cobardes que soni

Al Gobernador le preocupan que hayan troles cruzados en la calle como en la Sesión de Diputados, saben cuántas veces han quedado los troles cruzados por falta de inversión; y vuelvo a repetir ¿qué quieren? "Privatizar el Trole", o abrir la puerta a la privatización, y que nadie chiste, que nadie diga nada, que sólo aplaudamos las iniciativas del Go-

bierno y que deje a 300 familias en la calle, eso no va suceder.

Coincido en que Cornejo se ha transformado en uno de los mejores alumnos de Macri, así también como lo ha hecho y lo ha sido Morales en Jujuy, del mismo signo político de la UCR, que ha aplicado una represión en su Provincia, no sólo deteniendo a Milagros Sala y haciendo un juicio, que es totalmente un mamarracho, no sólo reprimiendo a los trabajadores, incluso reprimiendo a una diputada nacional la semana pasada, esto ha llevado a que los organismos de Derechos Humanos digan que Jujuy se ha transformado en la capital de la represión.

Reafirmamos, entonces, que votaremos en contra de este proyecto, pero defendemos "el trole que es del pueblo trabajador mendocino".

El miércoles pasado me cautivó otra postal muy distinta a la postal de despidos y de desprestigios que se quiere hacer a los trabajadores de esta Provincia, y es una postal de unidad que vimos ahí afuera. Vimos a las trabajadoras del Trole, a los docentes de las escuelas artísticas, que también se quería dejar afuera, a los científicos del CONICET unidos, la unidad de los trabajadores, eso necesita nuestra Provincia, esa unidad es la que necesita nuestra Provincia, no los consensos cómplices.

Esas mujeres las que están ahí en ese estrado, esas choferes que han estado durante años luchando por tener un puesto de trabajo, esas son las mujeres que necesita Mendoza. Mujeres que salen a luchar, mujeres que defienden su trabajo, mujeres que defienden su familia, que defienden una empresa que es de todas, mujeres que no tiene miedo, y que por eso dan la cara, y están en cada una de las sesiones, y han ido hablar con todos ustedes, y también han estado afuera reclamando.

Nosotras, nosotros, yo humildemente he intentado ser la voz de esas mujeres en esta Legislatura para decirles a ellas "gracias por ser un ejemplo para todos los trabajadores mendocinos de que se puede enfrentar", y decirles "que no bajen los brazos, que tiene que mantenerse unidas porque incluso las mínimas garantías que tienen en este proyecto de ley no serán cumplidas sino es con su fuerza, su determinación, y su lucha".

Así es que muchas gracias a esas mujeres, muchas gracias por su lucha y por dar un ejemplo a todos los trabajadores mendocinos.

-Aplausos.

SRA. PRESIDENTA (Montero) - Tiene la palabra la señora senadora Bianchinelli.

SRA. BIANCHINELLI (FPVPJ) - Señora presidenta, voy a dedicarme exclusivamente al tema de Mendoza y de la Empresa de Transporte. Pero antes de comenzar, son tres puntos, y los voy a tratar de hacer lo más brevemente posible, en virtud de que me parece que no es necesario alargar cuando ya todos sabemos que pensamos y que es lo que va a ocurrir.

Ahora realmente me tiene sorprendida los dos senadores preopinantes la información que manejan del Justicialismo. Parece que están visitando mucho la sede o las unidades básicas, saben más del Justicialismo ellos que nosotros. A mí me gustaría muchísimo que fuesen un poco más respetuoso con respecto a la oposición si somos nosotros, porque ellos también lo son, y cada uno lo hace de acuerdo a lo que entiende y sabe y cree que debe hacer, eso lo quería dejar aclarado.

Ya nuestro vicepresidente de la Cámara dejo en claro nuestro voto negativo, y yo señora presidenta lo lamento. Realmente lamento mucho que hayamos llegado a este punto, porque yo tuve toda la esperanza, y puse todo el esfuerzo para ver si éramos capaces, -y hay muchos senadores que lo saben-, si éramos capaces de armar una comisión, una mesa integrada por el Ejecutivo, el Legislativo, los sindicatos, y aún los trabajadores que no perteneciesen a los sindicatos, y discutir un plan integral del transporte público de pasajeros. De hecho aportamos una gran cantidad de modificaciones de la cual se tomó una sola, que es una comisión, habíamos puesto de control para protección de los empleados, ahora pareciera ser que va a ser de seguimiento. No vaya ser que termine siendo una comisión que va a seguir a los empleados, justamente, que es lo que nos preocupa.

El otro día, no fue de casualidad, estuve en la Sesión de Diputados, y realmente me molesto muchísimo las expresiones de un diputado. Un diputado que dijo dos barbaridades porque de las dos soy testigo y no me lo contó nadie. La primera, acusar, que ahora lo han vuelto hacer a los diputados que estuvieron ausentes de que era por orden de Cornejo o que era una cuestión arreglada. Es importante que conste en acta los motivos, y yo los voy a decir porque creo que tengo autoridad moral para decir qué pasa con los compañeros. Una de las diputadas se había justificado ya mucho antes del tratamiento de la ley, la otra estuvo con una misión muy importante en San Martín, desde diez o quince días antes que no participaba de las sesiones.

Y con respecto al diputado Alejandro Viadana, que es de Maipú, y que es mi amigo, no ha estado presente por razones gravísimas de salud. Por razones de salud, y que doy gracias a Dios que haya podido estar con su mujer y con sus hijas; y tendríamos que aprender a ser un poco más respetuosos de estas cosas, porque no creo que ninguno de nosotros esté exento de nada. En lugar de hablar mal, deberíamos rezar para que se mejore pronto, que Dios ha de querer que así sea.

La otra barbaridad que dijo este diputado, que no me voy a explayar con respecto a lo que pienso de él, porque no me gusta la gente que cruza el cerco por acomodo, por apertencias personales políticas; habló de la privatización de Giol. Yo estuve en la privatización de Giol, el gobernador era José Octavio Bordón; y les voy a decir algo: con un grupo, un equipo de diez asistentes sociales me tocó encargarme del personal. Parece ser que cuando se hacen este tipo de privatizaciones o de cambios siempre hay que colocar las alternativas que se da a los empleados; sin embargo nos llamó el gobernador y me encargó especialmente que nos ocupásemos de hablar y contener a cada uno de los empleados de Giol ¿Por qué? porque yo nací y he vivido siempre entre Bodega Giol de Gutiérrez y Bodega Giol de Maipú; por lo tanto, de alguna manera, los empleados eran todos conocidos, los que no eran conocidos míos, eran conocidos de mis hermanos, y los que no eran conocidos de mis hermanos, eran conocidos de mi padre; entonces, había que contenerlos ¿Y saben lo que me dijo? Dijo: "recomienden a los muchachos que no acepten renunciaciones, que no firmen renunciaciones ni acepten indemnizaciones, que pidan ser reubicados; porque la indemnización que hoy les parece una fortuna se las come la inflación, seguramente se van a poner un quiosquito, se van a comer el quiosquito, y después van a ser demasiados viejos para trabajar y demasiado jóvenes para jubilarse; que mantengan y preserven la fuente de trabajo". Porque creo que no solamente una premisa peronista, sino que todos los que estamos aquí, no importa de qué partido, sabemos que lo único que dignifica al hombre es el trabajo. Y creo que con respecto a la empresa de transporte público de pasajeros, debimos haber dado más discusión y debimos haber buscado más consenso, porque siempre corre el riesgo de que el hilo se corte por donde lo cortamos siempre, por los empleados del lugar. Y es por lo único que voy a bregar, señora presidenta, es por lo único que voy a pedir, es por lo único que realmente me interesa, que esta gente no tenga que estar mendigando un trabajo después, porque si son indemnizados, al poco tiempo, la inflación que hay en este país se los va a comer, y se van a quedar sin el dinero y sin el trabajo; y lo que

más me preocupa: sin el aporte jubilatorio y sin la obra social. ¡Por favor! Eso es impío, no se puede hacer, no lo debemos hacer y no lo debemos permitir; no deben quedar en disponibilidad; yo pedí que se agregara entre las modificaciones que, estando en esa condición, en vez de dos años, para despido sin causa, mínimamente la otra empresa, en caso de que se aprobara, tenía que respetarle mínimamente cuatro años ¿pero qué estamos haciendo? Digo, intentamos por todos los medios de no trabar un gobierno que lo eligió el pueblo todo, incluyendo peronistas, hubieron peronistas que no nos votaron a nosotros; por algo será, nos lo merecíamos. Y estamos pagando los costos, y debemos seguir pagándolos; el pueblo eligió este gobierno, y a este gobierno habrá que respetarlo hasta que el pueblo vuelva a las urnas.

Entonces, lo que me parece que podemos hacer, es tomar en consideración, no los grandes planes ni los grandes proyectos; "pareciera que han venido a gobernar sólo para ordenar el gran desorden gran". Los empleados en la empresa de troles, no entraron -y esta es una de cal para el Paco Pérez-, no entraron en el gobierno de Paco Pérez, entraron mucho antes, y lo sabemos, lo sabemos todos los que estamos sentados aquí.

El tema es que nosotros tenemos muchos códigos, y entre los códigos está no hablar mal de los demás; tratar de mejorar lo malo que hacemos nosotros y que hemos hecho; ayudamos a deteriorar la empresa, pero no incorporamos tanto personal icuidado!, el personal que estaba, venía de antes y se necesitaba; los dejamos sin las herramientas.

Y por último, porque, creo que el mayor de los consejos que puedo dar a los empleados de la Empresa de Transporte, como a todos los empleados de la Repartición Pública, porque sus derechos no pueden ser vulnerados; y porque la Constitución habla de la estabilidad del empleado público, por lo tanto no voy a pecar en la inconstitucionalidad de aconsejarles que no firmen renuncias, ni acepten indemnizaciones, pidan trabajo, pidan mucho trabajo.

Y ahora sí, señora presidenta; no señora Vicegobernadora, ahora le voy a pedir algo muy especial a usted; usted enarboló con mucha convicción y con mucha fuerza y creo que eso nos ha identificado a todas, la defensa de las mujeres. Hay 67 mujeres trabajando en la empresa, 67 mujeres que deben ser en su gran mayoría; son en su gran mayoría jefas de familia, de eso solamente puede hablar quien lo probó, y a mí me tocó en la vida ser jefa de familia, criar tres niños sola, y

bregar ipor trabajo; más trabajo; más trabajo y más trabajo!

Porque la inseguridad de que si al otro día le damos de comer a nuestros hijos o los podemos mandar a la escuela, es un lujo que las mujeres no nos podemos permitir. Mucho más fácil es cuando son dos los que tiran del carro, incluso al hombre le puede resultar más fácil, pero a las mujeres nos resulta muy difícil.

Así que, yo le pido a usted que las cuide, delegamos en usted la responsabilidad de proteger a todas y cada uno de esas mujeres; ino pueden quedar en la calle ni podemos desproteger a sus hijos! Y en la medida de lo posible; porque yo creo en lo que me dicen, hasta que no me demuestren lo contrario, preservemos la empresa en las condiciones que haya que preservarla y que sea mejor, ies un servicio público!, Giol no era un servicio público, era una empresa estatal; los servicios públicos no es necesario que den ganancias.

El gobierno no es una empresa, y no necesita tener plata guardada, tiene que brindar servicios, servicio a los que menos tienen, servicio a los que lo necesitan. Acabamos de recibir un petitorio hecho por los vecinos de Capital, que si me permite, señora presidenta, voy a leer nada más que un pequeño parrafito: "Los vecinos y vecinas de Capital tenemos un gran vínculo con la EPTM, sucede en las inmediaciones del Parque Central y lo usamos con gran frecuencia, ya que atraviesa toda nuestra ciudad de Norte a Sur; recorre la Sexta Sección; nos lleva a la Universidad; al parque General San Martín; al barrio San Martín y atraviesa el centro. La mayor parte de los vecinos de la ciudad están en contacto con nuestro trole, ¿cómo no defenderlo?"

Me parece que es verdad que muchos mendocinos pueden estar contentos con esto, pero no hemos salido a hacer un sondeo serio para ver cuántos no; no hemos salido a hacerlo, no ha sido serio esto y voy a reconocer que en el plenario, cuando estuvo el Ministro, aceptó que opinásemos y que modificáramos cosas en caso de ser tratadas, va a ser tratada, va a salir porque tienen los números y no han considerado lo que nos prometieron. Esto también quiero que lo tengan en claro, no lo han cumplido, no al menos como me dijeron a mí que lo iban a hacer.

SRA. PRESIDENTA (Montero) - Tiene la palabra el señor senador Böhm.

SR. BÖHM (FPVPJ) - Señora presidenta, tal como lo adelantaron los miembros preopinantes de mi bloque, anticipo el voto negativo, como ya lo hicimos con anterioridad

a este proyecto y quiero mencionar seis aspectos que me parecen importantes que sean tenidos en cuenta; el primero, es un acto de reconocimiento al respeto y la solidaridad a los trabajadores de la Empresa Provincial de Trolebuses, porque realmente han demostrado una tenacidad, una solidaridad especial, por tratarse de un patrimonio de todos los mendocinos y el sexto punto que iba a mencionar, lo tengo que mencionar ahora, porque han enfrentado el mundo al revés, ya no es sólo en qué te has transformado Cornejo, María Elena Walsh se quedó corta; el Gobernador anunció que va a procesar por robo a los chóferes que desviaron los trolebuses el día de la protesta, para protestar por una ley que es un robo a mano armada a todos los mendocinos.

Entonces, sé de los aprietes; sé de las operaciones que les han hecho en la empresa. Esta mañana, la empresa EPTM no sólo estaba con canes, estaba con la Policía Montada adentro de la Empresa de Trolebuses, con fuertísimo despliegue policial; con este gesto de amedrantamiento a los derechos de todos los mendocinos, no sólo de los trabajadores que han sufrido innumerables hostilidades...

SRA. PRESIDENTA (Montero) – Señor senador Böhm, ¿le concede una interrupción al señor senador Da Vila?

SR. BÖHM (FPVPJ) – Sí, señora presidenta.

SRA. PRESIDENTA (Montero) - Tiene la palabra el señor senador Da Vila.

SR. DA VILA (FIT) – Señora presidenta, es para hacer una solicitud.

Ayer en Labor Parlamentaria se acordó que el representante gremial de la empresa EPTM era quien elaboraría la lista para entrar. El señor Jorge Chávez, que es el titular de ATE en EPTM me dice que la guardia policial no lo deja entrar; es ridículo porque es la persona que tenía que presentar el listado para que pudiesen entrar el resto de los compañeros. Así que les pido, por favor, que autoricen el ingreso de este compañero y que le dé la indicación correspondiente a la guardia policial y, asimismo, sugerirle que se comunique con las autoridades policiales, porque en este momento tienen sitiada la Empresa Provincial de Transporte, con un desmesurado operativo que no deja ingresar ni egresar a ningún trabajador, bajo amenaza de que si salen van a ser no contemplados para la futura empresa y la reubicación. Esto me parece realmente grave, porque está justamente sesionando el Senado para tratar el problema.

SRA. PRESIDENTA (Montero) – Continúa en el uso de la palabra el señor senador Böhm, ya voy a dar lugar al pedido del senador Da Vila.

SR. BÖHM (FPVPJ) – Señora presidenta, la interrupción que acaba de hacer el senador Da Vila es de todos los días y ha sido de todos los días en distinta intensidad y tenor. Cuando no ha sido la presencia policial, ha sido el discurso amenazante de un funcionario; cuando no ha sido la de los asesores que fueron a hacer la lista de quiénes quedaban y quiénes no quedaban, generando realmente un nivel de descomposición en el grupo humano fenomenal.

Así que mi reconocimiento a lo que han tenido que sufrir los compañeros de la línea de trolebuses.

Simplemente un mensaje, sepan que sobre el cuero de ustedes y el sufrimiento de ustedes hay un testimonio que otros trabajadores están absorbiendo y marcan un camino de dignidad en la lucha por sus derechos.

Esto es una ley aberrante desde el punto de vista de la correcta planificación; es una improvisación fenomenal. Están obligado y han obligado a la Cámara de Diputados y en este caso, a la Cámara de Senadores, a trabajar y a votar sobre un proyecto que modifica estructuralmente el sistema de transporte urbano, sin que hayamos tenido conocimiento ni explicación alguna de hacia dónde va el plan o el "master plan" de transporte urbano, que ya está vencido, que el gobierno anterior intentó licitarlo, que se opuso Cornejo y que ahora está próximo a definirse en un medio rumores de consultoras, y pagos por parte de la CAT, la Universidad, una cosa no muy clara. En ese contexto hay una improvisación total, y yo no entiendo por qué, quiero entender que de buena fe -como dijo mi compañero de bancada- pero me cuesta creer en la buena fe cuando se pone el carro delante del caballo; cuando uno percibe, transpira ese proyecto de ley, huele a negociado antes de oler a planificación, calidad del servicio y redefinición del servicio pensando en los usuarios.

Este proyecto de ley huele más a privilegios; a privilegios de las familias que se quedaron con el sistema en la licitación de Cobos, con un sistema espantoso de subsidiar el kilómetro y no el pasajero transportado. Huele a privilegio porque los partidos políticos utilizamos y utilizan a las empresas de transporte público para desplazar, en las movilizaciones, a sus militantes. Suena a privilegio porque ninguno pone en juego el pellejo del trabajo y si tienen algún familiar o alguien dentro de la empresa, seguro que ese va a ser salvado.

Entonces, es una ley, desde ese punto de vista, que consagra los privilegios que hace rato la dirigencia política mendocina venimos, me incluyo, sometiendo a la población mendocina, sin darse cuenta que en algún momento, esto puede volver a transformarse en una etapa como fue "váyanse todos".

Es la negación a la política pública de transporte, de todo punto de vista, no solo desde la falta de un plan, fundamentalmente del concepto. El transporte público de pasajeros, en ninguna ciudad da beneficios al sistema público de transporte como un todo. Es un servicio esencialmente subsidiado por las ciudades y por los estados, por una razón muy sencilla y es que genera lo que en Economía se llama "enormes externalidades positivas en su consumo o en su uso". No es lo mismo que vengan 5 personas, cada una en un auto particular a trabajar a la ciudad a que vengan 5 personas en un transporte colectivo. Por lo tanto, esas externalidades que se miden en tiempo, combustibles, contaminación, en innumerables aspectos positivos, son positivos socialmente y ésta es la trampa del discurso neoliberal, nos quieren volver a poner, como en los '90, en la discusión de costos en pesos, sin ver cuáles son los beneficios y quiénes son los beneficiarios.

Y es "volver al pasado", no "volver al futuro", como en la película. Es volver al pasado; implica una desinversión para la Provincia seguida de la estigmatización de los trabajadores, y echándole la culpa al recurso humano; es la estigmatización de lo público, en general, por su propia naturaleza y es transferencia directa de las arcas del Estado y del capital de los mendocinos hacia el mercado. O sea, la lógica de los '90, totalmente impregnada en esta ley. Y huele a nuevo negociado y lo tengo que decir porque es vox populi; todos, todos escuchamos que hubieron denuncias penales, investigaciones, cuando se votó el cambio del sistema de Transporte de pasajeros a kilómetro recorrido, las denuncias que inclusive se hicieron a miembros de la Legislatura Provincial de lo que se llamó la Banelco mendocina, que eran las empresas de transporte beneficiadas apoyando, comprando voluntades en la Legislatura. No se pudo demostrar, hubo una denuncia incluso hecha por un propio legislador, de que fue sobornado; no prosperaron esas denuncias; en este caso no me consta, lo quiero decir también para que no se mal interprete, no me consta que en este momento hayan intentado comprar voluntades, pero huele a negociado porque esa Caja, ese flujo de Caja que se generó en el cambio del sistema de Transporte fue la fuente de financiamiento, una de las principales fuentes de financiamiento de la campaña política del Partido de la Unión Cívica Radical con posterioridad; también vox populi. Y esto

me parece que es una lógica que hay que aprender a cuidarse -yo lo dije el otro día también- con el fondo escolar: "guarda muchachos, porque están construyendo un Vale Más", están diluyendo los controles, están generando gastos especiales, están generando unidades de excepción, cuando se descuiden la naturaleza humana va a terminar generándole un nuevo Vale Más con el fondo escolar, y con esta transformación que se insinúa con Trolebuses viene -no quiero distorsionarlo- una Banelco dos, o en su defecto la transferencia de la Caja de la campaña de los Partidos políticos; siempre a costa de los trabajadores, a costa del bolsillo de los mendocinos y a beneficio de unos pocos privilegiados.

Cuarto punto, a este Gobierno los recursos humanos de la administración pública le importan un "carajo", esta creo que es la quinta o cuarta muestra, dicen que "para muestra falta un botón", y en realidad este es ya el quinto o sexto botón que tenemos que trabajar acá en la Legislatura o que pasa por acá: no le interesa el recurso humano y tiene un gravísimo error conceptual, porque la calidad de funcionamiento de un Estado, de una administración pública es en un altísimo porcentaje, responsabilidad del bienestar y de la buena prestación del servicio, del buen ánimo y la buena cara del empleado público que está en el mostrador o que está en los talleres o que está en la administración o que está administrando el servicio de todos los mendocinos.

Y, muestras sobran: paritarias que no cerraron por decreto, el Ítem Aula, esta ley, que hay que recordar que por presión y por divisiones internas en Diputados el bloque oficialista se le incorporaron, para que les pudieran dar los votos, cuatro o cinco elementos supuestamente a favor de los trabajadores, si es que los cumplen. Pero el proyecto original que vino del Poder Ejecutivo, habla a las claras de que el recurso humano "les calienta tres balines", y es muy difícil que se logre una buena performance y prestación del Estado ninguneando y faltándole el respeto a los trabajadores del Estado.

Quinto punto -lo dije recién- esto es la verdad el mundo al revés, no me cabe en la cabeza que quieran imputar a los trabajadores que desviaron en horas de servicio al Trolebús para protestar por la defensa de su trabajo, por robo, cuando esta es una ley que a las claras es un robo al patrimonio de todos los mendocinos.

Y por último, Cornejo nos está planteando, y la verdad que este mensaje es para los que los votaron porque más allá de que somos respetuosos de la mayoría y creemos que el pueblo no se equivoca, sí creemos que

algunos dirigentes engañan al pueblo, y creo que en ese sentido Macri y Cornejo son claro ejemplo.

Hoy Cornejo nos está planteando un discurso falaz, por él y en boca de Marinelli. Nos está planteando una supuesta mayor eficiencia de una empresa pública de Transporte, que no tiene por qué ser rentable y que se la plantea en estos términos neoliberales ¿saben a cambio de qué a todos los ciudadanos del área metropolitana? De más dióxido de carbono, lo que pasa es que no tiene el coraje de decirlo; pero todo lo que se está planteando en este proyecto es para migrar del Trolebús a los sistemas híbridos que son de la familia relacionada a las acciones en compatibilidad del Ministro Dietrich y la Volkswagen, cosa que ya se habla en los pasillos de Transporte.

Entonces, al margen de lo ético que puede estar en juego y de las contradicciones que puedan existir entre los funcionarios intervinientes y hacia adónde se encamina la política pública en desmedro de los habitantes. Yo quiero decirles con claridad a los mendocinos del área metropolitana que acá "nos están metiendo el dedo en la oreja" porque nos están haciendo creer que este es un proyecto para darle mayor eficiencia a una empresa del Estado, y en realidad es despido de gente o dejar sin trabajo a un montón de gente para armar un negocio que va en desmedro de nuestra calidad ambiental y que va a emitir más monóxido de carbono. Y cuando esto sea así, se lo vamos a recordar a las autoridades para demostrar que teníamos razón porque la memoria es corta, es manipulada por los medios de comunicación, y que esto sirva a modo de código "el que avisa no traiciona" que estamos creyendo que esto va para este lado, y que cuando esto se consuma se lo vamos a mostrar al señor Gobernador en otros términos. Muchas gracias. (Aplausos).

-Ocupa la Presidencia el Presidente Provisional, doctor Juan Carlos Jaliff.

SR. PRESIDENTE (Jaliff) - Tiene la palabra el señor senador Arenas.

SR. ARENAS (FPVPJ) – Señor presidente, por supuesto adelantar mi voto negativo a este proyecto de ley que ya viene con media sanción de diputados. Dos planteos quisiera hacer, uno de carácter político y el otro específicamente vinculado al transporte.

Con respecto a lo político, creo que estamos ante una nueva etapa del ajuste en consonancia con lo que está pasando a nivel nacional. La salida del Ministro de Economía nos plantea a todos los argentinos una profundización del ajuste en la Argentina; y creo

que la privatización de esta empresa tan emblemática para los mendocinos está en la misma línea de lo que plantea Macri.

Nosotros vemos que, tanto a nivel nacional como provincial, se han tomado medidas que se dan en el mismo marco a nivel nacional con el crecimiento de la inflación; la caída del PBI; el aumento del déficit; la caída del consumo; la caída de la industria; el aumento de la pobreza; el aumento de la deuda externa; la caída de empleo; la caída de la inversión; el aumento de la fuga de capitales; la caída de la recaudación está en la misma sintonía de lo que está planteando Cornejo en la Provincia cuando empezó con los despidos de los empleados públicos; con el endeudamiento; y por supuesto ahora con la privatización de la Empresa de Troles.

Yo coincido con planteos que se han hecho anteriormente en relación al tema del transporte. Y en eso ya quiero entrar en lo que tiene que ver, podríamos decir, en lo político técnico en este aspecto; nos hubiese gustado dar un debate en profundidad con respecto al transporte, la última vez que se hizo se planteó un sistema de transporte en la provincia de Mendoza, fue en el año 90, cuando se planificó un sistema de transporte que se denominó: "La Competencia Regulada", esto significaba que existían empresas de transporte donde se le otorgaban recorridos rentables y otros recorridos para compensar no rentables. De ahí en más, nunca se planificó el transporte en Mendoza; lo que sí hubo un cambio en el sistema de cobro del pasaje, que fue lo que recién planteó Bhom que es el tema del pago por kilómetros, que desde que se implementó, yo personalmente he planteado el cuestionamiento de no tener en cuenta la ecuación económico financiera a los pasajeros, solamente se tiene en cuenta los kilómetros recorridos y eso es solamente beneficioso para el sector privado.

El trole se tiene que tratar en este marco, es decir, plantear un nuevo sistema de transporte para la provincia de Mendoza porque ha crecido la marcha urbana y no se ha tenido previsión en la nueva planificación de los sistemas para atender a toda la cantidad de barrios que han crecido en la provincia de Mendoza. Y el trole se tiene que plantear en ese esquema, donde se tiene que tener en cuenta el rol que cumple la Empresa de Troles en la provincia de Mendoza; lo que se está planteando acá no es un nuevo sistema de transporte, sino simplemente un ajuste y el ajuste se da por el lado del sector estatal, no solamente privatizando sino despidiendo en el futuro empleados públicos.

Por lo tanto, yo quisiera llamar a la reflexión al Gobierno; pensé que cuando terminaba el Gobierno de Paco Pérez, que sabemos que fue un Gobierno que terminó debilitado y eso, Cornejo, lo aprovecho para exigirle el

aumento del pago del boleto y trasladar la licitación que se iba a presentar a fines de ese año, salió en todos los medios de comunicación, le exigió al Gobernador, en ese momento, que el sistema de Transporte, él lo quería licitar y, finalmente, no se hizo en este año.

Volvemos a insistir, con respecto, al tema del sistema de Transporte, necesitamos una provincia integrada; inclusive, en su campaña, Cornejo, planteó la vuelta del ferrocarril; pero no solamente, la posibilidad de Mendoza-Buenos Aires, sino crear un sistema ferroviario que integra la provincia de Mendoza, San Rafael-Mendoza.

Simplemente, fue un aspecto de la campaña y, en este caso, a nosotros nos preocupa esta profundización del ajuste que se va a vivir en la provincia de Mendoza y que lo va a terminar pagando, en este caso, los empleados públicos, y muy específicamente, nuestros compañeros de la Empresa de Trole.

Yo lo digo esto, porque yo viví una experiencia similar, porque yo sé que hay muchos que se preguntan, bueno, pero ustedes critican la década del 90, pero han sido parte de la década del 90, bueno, no todos.

Resulta que, yo en un momento trabajaba en la Dirección de Transporte de la Provincia y tomamos la repartición con algunos compañeros de Trole, que hoy trabajan en la Empresa de Trole, gobernaba Lafalla y para esta fecha tomó la decisión de que se cayeran todos los contratos de los empleados públicos, no sé si lo recuerdan, sobre todo, aquellos que son empleados públicos.

Se tomaron varias reparticiones, entre ellas, la Dirección de Transporte, donde yo estuve al frente de la toma de la Dirección de Transporte y de la Dirección Hidráulica y otras empresas donde se defendía los puestos de trabajo de todos los trabajadores.

¿Cuál fue la solución al despido del personal? Bueno, en esa época, no solamente, estaba de moda las privatizaciones, sino las tercerizaciones se nos obligaba a que hiciéramos una cooperativa; en el caso del Transporte, para tercerizarla la fiscalización del Transporte, miren la gravedad, no. Es más, se tercerizó el Control Económico Financiero de la Dirección de Transporte de la Provincia y, lo que hasta hoy, sigue siendo un problema la revisión técnica del Transporte Público de Pasajeros que está en manos de cooperativas y que hasta el día de hoy no se puede resolver, que es un conflicto y que ha tenido muchísimas denuncias.

Eso demuestra que, también, quienes planteamos esta discusión, la planteamos en

su momento cuando teníamos un gobierno del mismo color, del mismo signo partidario.

Nosotros, entendemos que el Estado tiene que estar al frente de las Empresas de Servicios Públicos, en este caso, de una Empresa de Transporte como lo es Trole; y al mismo tiempo también, plantearle esta discusión que se está dando en la Argentina, con respecto, al CONICET, cuando con algunos compañeros que están hoy acá, en las bancas, defendíamos la Universidad pública; también, con un signo partidario, en ese momento, era Menem, que quería arancelar las Universidades y tomábamos las Universidades, las Facultades para defender la Educación Pública en contra del arancelamiento.

Es decir, que en la década del 90, también, existieron muchos compañeros que defendieron la Educación Pública, defendieron el Estado, defendieron a las PYMES, defendieron a los trabajadores. Por lo tanto, algunos murmullos que se escucharon acá, en el recinto les pediría un poquito más de memoria entre estos dos y de respeto y de aprender de las experiencias de que esto ya se hizo en la provincia de Mendoza y a nivel país; y es lo que está pasando de nuevo, repitiendo la receta de la década del 90, del ajuste y sabemos como termina esto.

Esperemos que no termine, como sabemos que puede terminar, sino que reflexionemos, sobre todo, los dirigentes de Mendoza, para que esto no lo termine pagando el pueblo de la Provincia.

Muchísimas gracias. (Aplausos)

SR. PRESIDENTE (Jaliff) – Tiene la palabra el señor senador Amstutz.

SR. AMSTUTZ (UP) – Señor presidente, en primer lugar, desde el bloque Unidad Popular siempre trabajando en el movimiento nacional y en aquellas políticas que no se salgan del campo popular.

En este caso, concreto, vamos a votar o voy a votar en contra de este proyecto de ley por distintas razones. En primer lugar, parte de haber difundido premisas no fidedignas y se transmite y se informa a la ciudadanía con una parcialidad que los lleva a confusión.

En primer lugar, se habla de la deuda de la Empresa EPTM con la ANSES y con el Gobierno, cuando hemos tenido que sincerar un endeudamiento de 16 mil millones de pesos para todas las deudas que tenía el Gobierno Provincial, en una proporción que también incluía la falta de pago de aportes previsionarios.

les, y que incluía la falta de pago a obras sociales, etcétera.

¿Por qué una consideración distinta y ponerle un estigma de "deficitaria" a esta empresa, cuando la realidad de los últimos años en la economía y en el manejo de la Provincia fueron haciendo que, por no darse oportunamente los créditos necesarios, se llegara a un desfinanciamiento de esa magnitud? Magnitud, entonces, que hoy se maximiza contra la Empresa de Transporte, y se relativiza en el gasto general del Estado, por ejemplo, este mismo año hemos autorizado 3500 millones de pesos de déficit para el funcionamiento operativo 2017. Entonces, acá hay un primer dato transmitido con una parcialidad que tiende a tergiversar la opinión pública.

Segundo aspecto, el material rodante. ¿Cuántos años hace que esta empresa no tiene un material rodante de trolley nuevo? Cuando no lo cambiamos por vino, lo cambiamos por pasas, lo cambiamos por nueces. Colectivos de trolley que venían siendo dados de baja de otras naciones; y pretender sacarle el cuero a esa compra que hicieron los distintos gobiernos y los distintos signos políticos anteriores al de hoy; pretender comparar unidades de más de veinte años de uso importadas sin repuesto, con colectivos nuevos cero kilómetros que son ayudados a pagar con el valor del boleto por kilómetro recorrido, también transforma esto en una falacia. No se puede comparar una cosa con la otra.

-Ocupa la Presidencia, la Presidenta titular, Vicegobernadora Laura Montero.

SR. AMSTUTZ (UP) – La tecnología, el anteaño pasado aplaudió Mendoza la posibilidad del desarrollo de un trolley con tecnología propia y construcción argentina. Y hoy, durante este año, no hemos sido capaces de aportar un centavo, para continuar con esa vía experimental, que no solo podría haber generado trabajo y tecnología argentina, sino esencialmente haber abierto un campo distinto, donde el mundo entero hoy habla de tecnología propia, para poder independizarse de aquellos que nos dominan a través de sus patentes y sus condicionamientos. Esto también lo hizo esta empresa, a la que hoy se está públicamente denostando.

Hubiéramos podido también, durante este año -llevamos un año del actual Gobierno- haber efectuado alguna compra de material rodante, ya sea en forma directa, a crédito o lisin.

Fíjense ustedes, los otros días aprobamos Presupuesto para un endeudamiento importantísimo de compra de bienes de capi-

tal, y no se nos permitió incorporar cien millones de pesos; sobre un endeudamiento hoy de 27, 28 mil millones de pesos, no se nos permitió incorporar cien millones de pesos, señora Vicegobernadora, para haber comprado treinta unidades de trolley, que hubiera permitido modificar sustancialmente la famosa ecuación de los trabajadores.

Y acá voy a otro de los paradigmas, que es la ecuación de trabajadores por unidad. Se compara a la Empresa Provincial de Transporte, en la opinión pública, con los colectivos, 3.2, 3.4 trabajadores por unidad rodante.

Un colectivo, su capacidad portante máxima es de 60 pasajeros; un trolley, 120; y una dupla ferroviaria 180 ¿Saben, señora presidenta, señores legisladores, cuánto es el promedio de las empresas de Trole en el mundo de los trabajadores por unidades de Trole? 6,5 pero acá se difunde sólo la comparación con los colectivos. Esto, indudablemente, tiene que ver con la necesidad de ir justificando en la opinión pública una empresa que en la teoría pareciera que da déficit.

Vuelvo a repetir, en el último Presupuesto, nosotros no hemos aprobado ningún tipo de inversión especial para la Empresa Provincial de Transporte, y estas inversiones también han ido complicando el desarrollo de la empresa y del funcionamiento de la empresa, durante este año, indudablemente se quería demostrar, que no hay voluntad de recuperar la empresa, sino directamente de privatizarla, aún aunque sea a una nueva forma de Sociedad Anónima con participación del Estado o como en el tiempo se vaya ir resolviendo, la idea era indudablemente terminar con la EPTM, y sin darle posibilidad a demostrar sus eficiencias.

La disminución de pasajeros, de la cual también se hace uso permanente en la empresa, es algo que ha ocurrido en general en todos los medios de transporte público de pasajeros, salvo los horarios picos, donde las empresas, sobre todo en las comunidades más humildes están sobre cargadas, en el resto de los transportes y en el resto de los horarios han disminuido y eso también tiene que ver con un Gobierno que pudo tener a muchísima gente a acceder a un auto, a una moto, y que tal vez para algunos dirigentes del nuevo Gobierno, sea esa ilusión loca de que los argentinos se creían que podían llegar a gozar de esos beneficios -no es palabra mía, lo dijo un Ministro Nacional en público-.

Y los tiempos políticos con los que se ha venido manejando esto, los tiempos políticos, señora presidenta, muy bien manejados,

un año entero de desinversión en la empresa y a fin de año, rápidamente, se aprobó el Presupuesto con los Endeudamientos, se esperó que terminaran las clases y sobre el pucho se metió el proyecto de Ley de la Transformación de la EPTM, y esto quiero traerlo también en una acotación de cosas que podrían haber pasado para demostrar temas mejores. Durante este año se inició, la construcción o la reconstrucción de la calle San Martín en el departamento de Las Heras, obra que quedó totalmente contratada y financiada por el Gobierno anterior, pero esto es lo bueno que tiene cuando hay actividades que trascienden a un Gobierno, pero señora presidenta, por motivos de esta obra, el Trole Las Heras, hubo que suspender su recorrido, la Empresa Provincial de Transporte, a través de sus trabajadores y su representante, en el Directorio, propusieron la reparación de más de 20 colectivos, que porque les faltaba una bocina, una rueda o una llave, no estaban en condiciones de funcionar. No sé les hizo caso y se contrató a una empresa privada para que con 10 colectivos alquilados, por supuesto, con chóferes y todo lo demás brindaran el servicio, el costo anual de esa empresa contratada es cuatro veces superior a lo que hubiera implicado al Gobierno reparar los 20 colectivos, que también con eso hubiéramos bajado la cantidad de trabajadores por colectivo, estos son datos reales y oficiales con las constancias respectivas presentadas en tiempo y forma y que sirvan de reflexión, por lo menos, para señalar cuál era el destino marcado que ya tenía esta empresa en esta concepción.

Hablando de los tiempos políticos, el tratamiento de esta ley en comisiones, sabíamos desde hace tiempo en las comisiones respectivas del Senado que estaba dando vueltas la posibilidad de una transformación de la Empresa Provincial de Transporte, conceptos, parámetros, pero jamás tuvimos acceso previo a este último para poder analizar esta ley y quiero yo leer si me permite, señora presidenta, quiero yo leer unas Versiones Taquigráficas previas, porque por allí a veces cuando cambian los tiempos, cambian las funciones, cambian los roles, uno tiene que reflexionar lo escrito antes.

Tiene que ver cuando se aprobó en este Recinto la Empresa Provincial de Energía Eléctrica EMESA, en la constitución de la misma que claramente se conformó como una SAPEN, hubo algunos conceptos que yo quiero leer, conceptos que podríamos haber nosotros dialogado si se hubiera tomado el tratamiento de esta empresa nueva de transporte al igual que se hizo con la empresa de Energía o con AySAM, voy a leer, señora presidenta.

SRA. PRESIDENTA (Montero) – Está autorizado, señor senador.

SR. AMSTUTZ (UP) – Es responsabilidad del Poder Ejecutivo de turno la designación de los directores que van a conducir la empresa, pero sí hemos solicitado como Partido Radical que uno de los síndicos pertenezca al principal partido de oposición por ley, en realidad hemos pedido dos para los principales partidos de la oposición, pero yo voy a defender el que pedimos para el principal partido opositor el radicalismo; desde la sindicatura que es colegiada de acuerdo al inciso F), del artículo séptimo, desde esa sindicatura pretendemos controlar el funcionamiento de la empresa. Un partido Radical que se negaba en la ley a la opción de un director, pero pedía tener en ley la sindicatura para el control, con los otros partidos de la oposición ¿y por qué por ley? para que no fuera toma y daca, ni sujeto de un condicionamiento político el síndico que los partidos propusieran.

Y en otro párrafo de esa misma Versión Taquigráfica, un senador al que respeto mucho y se acaba de retirar, mencionó: "para terminar quiero decir, que nos sentimos satisfecho en el Bloque Radical por el trabajo realizado, fundamentalmente por los senadores integrantes de la Comisión de Hidrocarburos que es la que más ha trabajado en el tema, también un reconocimiento a su presidente porque en la búsqueda de obtener una empresa energía para Mendoza, buscó los consensos y los acuerdos, somos consciente de que aún sin el acompañamiento de nuestro partido, ésta ley hubiera salido, así que quiero agradecer el trabajo hecho por el presidente y por la Comisión de Hidrocarburos", qué distintos que estamos de esto ,señora presidenta, cuántos momentos compartimos con usted con algunos otros legisladores la búsqueda de un espacio que no fuera tan imperativo que trabajara y dialogara con consenso, pensar que si hubiéramos tenido seis meses para trabajar junto con los trabajadores organizados que conocen la empresa, con el Peronismo y con la Izquierda, en las comisiones, con el Ministro, con el Gobernador, la búsqueda una redacción de una empresa que se refuncionalizara, para el beneficio de los mendocinos, pensar que no lo hubiéramos hecho es realmente una falta de respeto a la predisposición y a la voluntad que esta bancada tiene, y estoy seguro que también la tiene la Izquierda y los trabajadores.

Trabajar así, sacar leyes así de prepo a último momento, sabiendo que hace un año se vienen preparando sin consenso, es algo que con el tiempo se paga, y el Peronismo en el último tiempo pagó consecuencias en sus votos en contra por haber impuesto cosas. El consenso y la participación de los trabajadores son importantísimos y sigue siendo para mí una bandera de lucha del campo nacional y popular. Por estos motivos, señora presidenta,

y porque creo que trabajando todos hubiéramos hecho una modificación de la Empresa de Transporte mucho más eficiente, sin conflicto, sin despedido, y sin traslado, es que voy a votar en forma negativa este Proyecto de Ley. (Aplausos)

SRA. PRESIDENTA (Montero) - Tiene la palabra el señor senador Lingua.

SR. LINGUA (FPVPJ) - Señora presidenta, es una jornada significativa la del día de la fecha y me parece que iniciar esta exposición con marcar casi con lo que acaba de terminar el senador Amstutz su exposición.

La alteración de los términos en este caso altera el producto final, en primer lugar tener en cuenta que esta Legislatura expresa en esta corta experiencia que estoy realizando yo en ella. Pero puesta en el marco de un proceso histórico que no puede medirse en un año legislativo, ni en un cambio de administración, ni en la Provincia, ni en la Nación. Me parece que ella deja a la vista el hecho de que este país nuestro, este mundo que compartimos enfrenta por décadas una discusión que probablemente termine siendo semejante a los siete siglos de las invasiones bárbaras porque los cambios desde el punto de vista civilizatorio tienen tiempos que exceden las generaciones de las cuales participan.

De tal manera que lo primero es comprender que esta situación de la Legislatura expresa directamente los resultados de lo que está pasando en términos generales en el pensamiento y en la civilización, la cultura. Da la impresión de que hay matrices de pensamiento, definiciones de la política, conceptos de la filosofía, que hoy están en debate discusión y nadie sabe con precisión donde está parado; es una evidencia a muchos de los senadores presentes le consta una historia de trabajo en el territorio de la provincia de Mendoza, donde hemos compartido criterios, consensos, conceptos, tareas conjuntas desde una única visión y hoy echamos mano a sistemas reglamentarios, leales, obviamente, al manejo de tiempos y a emergencias poco menos, poco más, cuando tratamos temas que no pueden ser resueltos en los espacios previstos regulares, porque no nos vamos a poner de acuerdo porque esto está pasando entre nosotros estemos sentados en donde estemos.

Argentina no tiene resulta en 50 años a la vista definiciones precisas acerca del proyecto de Argentina que se quiere y lo tiene de deuda desde la época misma la creación de la Nación. De tal manera que este es el contexto, que en mi opinión he vivido este año en esta Legislatura, y este es un cierre fantástico, insisto, el orden de los factores sí altera el

producto ¿Por qué? Vamos a poner un simple y elemental hecho que yo he mencionado en las pocas veces que he intervenido en este recinto, lo cual no significa que no haya trabajado, porque hay veces que no vale la pena opinar, pero en esto me parece, que es significativo. Mañana ha sido convocado el Consejo de Ordenamiento Territorial de la Provincia, mañana, y hoy estamos aprobando una parte de lo esencial de eso que mañana el Gobierno va a presentar como primer versión de una Ley que trataremos el año que viene, el Sistema de Transporte de la Provincia, la logística de la Provincia. Mínimo a destiempo estamos definiendo cosas en materia donde ha habido los consensos suficientes en los últimos 20 años para crear la Ley 8051. Ningún legislador se acuerda de esos términos en esta exposición; es esencial porque este sería el marco de consenso obtenido en alguna vez, que hoy podría ser refrendado en nuevos consensos para tener las herramientas que permitan enfocar estos problemas como corresponde, es decir, con una mirada a toda la Provincia. Este es un problema de la Capital, pero que juega el interés y los intereses del total de una población que no vive toda acá, debajo del trole. Merece la Provincia de Mendoza, en su territorio integral, ser considerada. Esto es, la liquidación o no liquidación queda afuera, pero es la intervención sobre una parte del territorio y de la sociedad, mientras el resto de la Provincia mira o ni mira, qué es lo que está pasando o discutiendo estando esos intereses en juego. Me parece entonces que los tiempos son necesarios en un lugar donde los que participan en las comisiones deben tener los tiempos necesarios para discutir estas cuestiones, no es las sesiones especiales las que resuelvan los problemas que subsisten a las decisiones que se van a tomar esta mañana aquí.

Y va a seguir, porque el Ecoparque es lo mismo, porque en la tarde, o cuando fuera, los problemas de la ética también son problemas que hacen a problemas esenciales, y vamos a aprobar cosas que necesitan de los consensos esenciales.

Finalmente decir que, en este contexto, me parece que la cuestión de la decisión en materia de una empresa del Estado se enmarca en la concepción que la política tenga acerca del rol del Estado. Esto también está en discusión en este largo trayecto histórico reciente de la Argentina, evidentemente hay miradas, enfoques, políticas y decisiones diferentes. Es difícil congeniar estas dos cuestiones. Me parece que esto es parte de conocer con mayor precisión cuáles son los proyectos que están en juego.

¿Cuál es el proyecto que tiene la Provincia de Mendoza? La Ley de Ordenamiento

Territorial y Uso del Suelo, con motivo del Bicentenario, definió un conjunto de ejes supuestamente consensuados en cuanto a los aspectos esenciales de orden estratégico para ser aplicado independientemente de las administraciones y los partidos políticos que estuvieran ¿serán esos todavía? ¿Compartiremos esos ejes generales estratégicos que los mendocinos hace un rato nomás -no tan rato, pero en tiempos históricos, ayer- habíamos establecido como cuestiones de orden esencial sobre lo que acordábamos?

Se da la oportunidad de la Reforma de la Constitución en un contexto como el que estamos viviendo, donde las diferencias son tan sustantivas ¿Serán esas diferencias tan sustantivas que no puedan estar contenidas en aspectos concretos y con los tiempos necesarios de meditación y trabajo? ¿Por qué elegir una cosa como la de los troles? Es una empresa de los mendocinos, ¿por qué la tienen que resolver los capitalinos con algún departamento adicional? ¿Por qué tenemos que discutir los problemas de la unicuidad, si todavía no nos ponemos de acuerdo, al menos nosotros no pudimos proponer los aspectos que hacen al ordenamiento territorial, que esta Provincia merece la micro regionalización? Estos temas no están presentes acá, estamos resolviendo en consecuencia los términos parciales de una ecuación que modifica el resultado final. No es lo mismo, de tal manera que me parece que esta ley es extemporánea, está insuficientemente desarrollada, no entra en la discusión general que la Provincia quiere mostrar en términos generales de ella y su perspectiva; la señora vicegobernadora lo sabe, a trabajado en eso, como una especie de plataforma logística significativa en el juego territorial de esta parte del Cono Sur de América.

Es decir, mi opinión es que estamos agrediendo, coincido en plenitud con lo que acaba de exponer el ingeniero Amstutz, senador, compañero senador, compañero, cuasi colega; porque establece parámetros diferentes comparativos, que son de acceso de cualquiera de nosotros, no hay misterio.

De tal manera que mi opinión, sobre en particular es convocar a la reflexión en el sentido del manejo de las agendas. Este año ha sido, un año de agenda impuesta, con los tiempos, las condiciones, los contenidos y las formas; y nos parece que eso es una escribanía, para la oposición por lo menos. Tanto que se ha hablado de las escribanías; de tal manera, que estamos compartiendo matrices parecidas en tiempos históricos comunes.

Convoco entonces, a que las comisiones pueden trabajar, emitir sus opiniones, firmar los dictámenes en disidencia o en

acuerdo, trabajar en los consensos, y hoy mi voto personal es absolutamente en contra del procedimiento, la forma y el contenido de la ley que está en discusión.

Gracias. (Aplausos).

SRA. PRESIDENTA (Montero) – Tiene la palabra el señor senador Benegas.

SR. BENEGAS (FPVPJ) – Señora presidenta, muy breve, porque en términos generales se ha dicho, fundamentalmente mis compañeros de bancada han dicho todo lo que había que decir sobre este proyecto de ley.

Quería señalar dos cositas, la primera, y lamento la ausencia del senador del Frente de Izquierda, para decirle, que si bien es cierto que compartí mucho de los conceptos de su alocución; pero no comparto y expreso mi total malestar con respecto a su comentario que establecía un manto de duda sobre cómo votamos los senadores con relación al pedido de Acuerdo Político que presentó el Ejecutivo, con relación a el último integrante de la Suprema Corte de Justicia.

Para hacerlo breve, no debe importarle un corno a ningún otro senador cómo votamos en realidad; primero, por un Amparo Constitucional, y en segundo lugar, porque somos pares, no hay inspectores de senadores. Ni tampoco compartí el criterio de criticar a tonas y a locas al Justicialismo.

Señora presidenta, voy a votar en contra de este proyecto de ley, a pesar de que la suerte está echada, como alguna vez dijo Aníbal, frente a Cartagena a Cartago, perdón.

En términos reales, es evidente que no interesa, ni va a cambiar absolutamente nada todo lo que podamos expresar, con el legítimo derecho de disentir, con el legítimo derecho de tener opiniones deferentes, pero nada va a cambiar; porque es evidente que la bancada oficialista ha determinado que la "suerte esté echada". Esto va a ir así, prueba elocuente, es que nadie, absolutamente nadie hizo uso de la palabra, para que por lo menos pudiésemos debatir nuestras razones y también nuestras equivocaciones y errores.

Pero lógicamente, esto tiene que ver muchas veces con la disciplina política o la disciplina partidaria; pero creo que en este caso se tendría que ver dejado un poquitito de lado, porque era necesario por la importancia que tiene este proyecto, lograr consensos.

Vivo en una..., y desde siempre vivo zona donde no pasa el trole ni el metro tranvía. Vivo en una zona que, si bien es cierto, es cabecera de la zona Este, en San Martín; pero

resulta ser que desde 1958 que empieza a circular el trole, nos hubiese gustado mucho que cualquiera de los gobiernos, no importa el signo político, hubiese tenido una mirada federal para este servicio.

Aquel que crea, que no es necesario en zona Este un servicio de transporte público, económico, solidario y del Estado, está absolutamente equivocado. Del Río Mendoza para allá no hay kelpers; hay ciudadanos con derechos, pero parece ser de que estos derechos y, particularmente, con relación a este problema se han sintetizado en un centralismo unitario que realmente nos conmueve; nos conmueve y nos asombra y no lo compartimos.

Por eso, yo digo que lo que yo pueda expresar ahora, desde esta banca, o lo que puedan expresar algunos de los compañeros desde las respectivas bancas, no modifica ni cambia, en absoluto, la voluntad política que expresa este proyecto. Sin embargo, considero que es muy oportuno; ojalá que en el futuro esto que aparentemente y de acuerdo a mi criterio es un evidente error, ojalá que no lo volvamos a cometer y ojalá que la política y el fervor político no nos lleve a encerrarnos en una cápsula sin abrir el debate.

Tal como lo señalaron senadores de mi bancada, como el ingeniero Amstutz que, realmente, hace un tiempo atrás, pero muy poco tiempo, no hace tanto, cuando nosotros, desde nuestra bancada, aprobamos el Presupuesto del año 2017, con algunas modificaciones y con opiniones que habíamos incorporado. Aprobamos un Presupuesto que a nosotros, en función de gobierno, se nos había negado sistemáticamente. Aún así, les ofrecimos, en sumatoria, cien millones de pesos, no se le quitaban a ninguna partida. Habían cien millones de pesos que desde esta bancada y mediante la oferta que hizo el senador Amstutz, se ofrecían para el mejoramiento de la Empresa de Transporte Mendoza, EPTM, fueron rechazados. Nadie comprendía como es posible que le estábamos ofreciendo cien millones de pesos más de endeudamiento para aplicarlo a la empresa, que fueron rechazados. Hoy día está a la luz la explicación del por qué se rechazaron, porque la idea no es ni refuncionalizar ni mejorar el servicio; la idea es otra.

SRA. PRESIDENTA (Montero) - Tiene la palabra el señor senador Agulles.

SR. AGULLES (FPVPJ) – Señora presidenta, voy a tratar de ser breve. Ya los compañeros de bancada han sido explícitos en muchos de los puntos que también quería hablar.

Voy a tratar de mencionar algunos temas que no se han dicho en esta sesión y que, por ahí, es importante que se conozcan, porque seguramente los que van a votar en positiva esta ley, lo desconocen.

Y le voy a pedir autorización, señora presidenta, para leer algunos datos que tengo.

Por ejemplo, la Empresa Provincial de Transporte de Mendoza, hasta hoy, tiene a su cargo tres grupos de transporte público de pasajeros: el grupo once, que opera las líneas Pedro Molina-Unimev y Unimev-Pedro Molina, con colectivos; el grupo doce, que abarca las líneas de trolebuses del Parque, Villanueva, Godoy Cruz, Las Heras, Dorrego, Pellegrini y la Universidad Nacional de Cuyo y el grupo catorce, que es el correspondiente al Metrotranvía.

Los grupos once y doce presentan, como todos sabemos, graves deficiencias en sus parques automotores, siendo que entre ambos grupos tienen como capacidad máxima 45 unidades. La mayor gravedad la tiene el grupo doce, que es el conocido como troles, donde la mayoría de estas unidades poseen un estado deplorable y varios de ellos están fuera de funcionamiento. Por lo que deben ser reemplazados con colectivos alquilados, este año, por ejemplo a la familia Stocco.

Esta empresa tiene un total de 475 empleados y ahí viene la relación entre vehículos en funcionamiento y trabajadores; de ahí sale la relación de 10 empleados por unidad y que en la prensa hemos visto que reflejan la comparación de los 3,2 que tienen las empresas privadas.

Pero la cantidad de unidades -como dije anteriormente- obedece a un descuido, un abandono, un vaciamiento, un no inversión en la empresa, que termina traduciendo estos números y termina transmitiéndole a la sociedad mendocina que esta empresa es ineficiente por eso.

En cuanto a los kilómetros recorridos, el Grupo 11 en el año 2006 recorrió 2.065.000 kilómetros; en el 2015: 1.817.000.

El Grupo 12, el de troles, recorrió en el 2006: 3 millones, casi 500 mil kilómetros y en el 2015: 2.479.000 kilómetros. Esta disminución -como lo dijo el senador Amstutz- obedece a que muchos argentinos tuvieron la osadía de adquirir vehículos y poder trasladarse y no porque el servicio haya disminuido en cuanto a frecuencias o en cuanto a la prestación en sí.

Lo mismo podemos decir de los pasajeros transportados. El Grupo 11 en el año 2008 transportó: 5.447.000 pasajeros; en el 2015:

4.036.000 y los troles, el Grupo 12, en el año 2008: 10.750.000 pasajeros y en el año 2015, disminuyó a 6.112.000.

¿Por qué estos números? Porque analizando el proyecto que ya tiene media sanción de Diputados, podemos ver que en cuanto a la deuda que expresa y a la liquidación de la Empresa Provincial de Transporte, no es verdad cuando dicen que la empresa provincial mantiene hasta noviembre de este año, una deuda con el Ejecutivo Provincial de 153.940.000 pesos, compuesta por 86 millones que pagó la Provincia al ANSES desde el año 2013, en calidad de aportes jubilatorios de los trabajadores de la empresa y otros 67 millones en concepto de diferencia entre los kilómetros efectivamente recorridos y los que autoriza la Secretaría de Servicios Públicos.

¿Por qué decimos que no es verdad esto? Porque si no, nos remitimos a los hechos de lo que pasó este año. Y en la búsqueda de esa verdad real podemos compulsar expedientes: el 2373, del 2016, "Alquiler de colectivos a Stocco con choferes". El expediente 2340, de este mismo año, "Alquiler de colectivos CEO Travel". Expediente 3218, del 2016, "Licitación a la empresa de limpieza", y bueno, se podrían analizar muchos datos más, que el Tribunal de Cuentas y el Ministerio de Hacienda tienen bien claros.

Otro punto que quiero tocar, corresponde a la sociedad anónima unipersonal que se encuentra prevista en esta ley. Esta nueva figura que prevé el Código Civil y que entró en vigencia en agosto del 2015, prevé que "puede haber sociedad cuando una o más personas, en forma organizada..." ahí viene la definición de sociedad, pero a lo que voy es que esta sociedad anónima unipersonal, que es la figura inicial que pretende llevar a cabo este proyecto de ley va a quedar incluida dentro del Artículo 299º de la Ley General de Sociedades o la antigua Ley de Sociedades Comerciales. Esto no lo menciona en ningún lado el proyecto, y al quedar incluido en este Artículo de la Ley General de Sociedades requiere de fiscalización estatal permanente, que tampoco lo dice el proyecto.

Esta inclusión importa la obligatoriedad de contar con un Directorio integrado al menos por tres directores titulares y por una sindicatura colegiada en número impar, o sea, como mínimo tres síndicos e igual número de síndicos suplentes. Que esto tampoco lo menciona la ley.

Esta exigencia de tres directores y tres síndicos, más los suplentes, significa que los órganos de administración y fiscalización de esta sociedad anónima unipersonal, deben ser plurales; mientras que el órgano de Gobierno

es singular puesto que la propiedad total accionaria se va a encontrar en cabeza de una sola persona que es el Gobierno de la Provincia.

Con respecto a la liquidación de la Empresa Provincial de Transporte Mendoza, una vez que sea aprobada esta ley, la Empresa Provincial de Transporte Mendoza va a ingresar en un estado de liquidación de esos activos, va a tener que entregar al Gobierno todos sus bienes y derechos en pago por la deuda que la empresa mantiene con la Provincia. Y si estas sesiones no llegasen a cubrir la totalidad de la deuda, el Ejecutivo podrá aceptar otras formas de pago o condonar lo que no alcance a cubrir con los bienes. Seguramente este va a ser el camino a seguir, que no se menciona, y así va a poder entregar la futura empresa a capitales privados, siendo esto ni más ni menos que una privatización encubierta.

Con respecto al personal, de los cuatrocientos setenta y cinco empleados que tiene la empresa, la futura Sociedad de Transporte Mendocina, como se denominará, tendrá una planta de solo ciento ochenta, o sea que estamos hablando de casi trescientos trabajadores, trescientas familias que su futuro va a ser incierto, y lo explico por qué. Porque este proyecto contempla cuatro opciones que el Gobierno está autorizado, en su articulado, a aplicar.

En primer lugar, y quizás la más significativa, es que el Directorio de la futura Sociedad de Transporte de Mendoza seleccionará a los ciento ochenta trabajadores que integrarán la empresa, para lo cual muchos van a manifestar su incorporación voluntaria a la nueva compañía. Pero hay que aclarar que estos empleados van a dejar de ser empleados públicos, van a dejar de estar bajo el régimen del empleo público y van a estar vinculados laboralmente mediante la Ley de Contrato de Trabajo, aunque se les va a reconocer la antigüedad, según lo expresa el proyecto modificado, pero van a perder muchos de los derechos obtenidos bajo el amparo de la Ley del Estado; estos derechos adquiridos no los modifica este proyecto de ley.

La segunda opción que tienen los actuales empleados que no queden seleccionados o que manifiesten su rechazo a ser parte de esta futura sociedad, es que sean reubicados en otros organismos del Estado, que requieran sus servicios sin modificaciones en la situación salarial o administrativa y garantizándoles, según dice el proyecto, el mejor salario percibido a diciembre de este año. Sabemos que esto es una mentira porque ya ha quedado demostrado que el cierre de los anexos del Casino los empleados que podían

ser reubicados en otros organismos del Estado, no han sido reubicados en ningún lado y están prontos a cumplir ya los seis meses de disponibilidad, lo que significa que en poco tiempo van a quedar sin trabajo.

La tercera opción que da este proyecto de ley es el retiro anticipado con carácter voluntario, bajo el régimen de la Ley Provincial 6.921. Que vaya a saber si este retiro voluntario va a tener todos los adicionales que hasta hoy tienen los empleados, porque tenemos que recordar que en el caso de algunas adscripciones que dio el Director Gerente actual, les están haciendo devolver los adicionales que les correspondía que les pagaran, pero como prestaron servicio en otros lugares, hoy están devolviendo de su propio bolsillo lo que supuestamente le pagaron de más; siendo que el director Cairone se debería hacer cargo de esa devolución porque él los otorgó mal.

Con respecto a este proyecto, también, es importante aclarar que va a dar por aprobadas las actas paritarias 2014-2015 pertenecientes a la Empresa Provincial de Transporte, haciendo lugar a una orden del Tribunal de Cuentas, de regularizar y corregir los sueldos mal liquidados a través de estos acuerdos paritarios, y lo van a tener que hacer en forma retroactiva.

Otro tema que tiene este proyecto de ley es que hay muchos puntos que hacen que esta ley sea inconstitucional porque pretende modificar una ley nacional como la Ley de Contrato de Trabajo colocando una indemnización doble agravada para el despido sin causa que prevé el artículo 245° de la Ley de Contrato de Trabajo, sabemos que una ley provincial no puede modificar una ley nacional. Bueno, este proyecto de ley que hoy estamos tratando, y que seguramente va a tener sanción por parte del Oficialismo, está generando esta inconstitucionalidad.

Para finalizar quería hacer mención de que hace unos días atrás el Presidente Macri nos pedía a todos los argentinos que apagáramos los aires acondicionados, porque el Gobierno anterior le había dejado un cóctel siniestro y explosivo, porque muchos habían osado en comprarse aires acondicionados ¿cómo se les ocurría, también? Y yo digo que este proyecto para crear esta sociedad anónima unipersonal, prevé también la eliminación de la actual empresa con la formación de una empresa de imposible constitución estadual, cuyo cien por ciento de su paquete accionario va a estar en manos del Gobierno Provincial. Hay un supuesto traspaso de sus bienes, los que no están previstos, hay una modificación o intenta modificar una ley nacional, como lo dije la Ley de Contrato de Trabajo, hay un desconocimiento del derecho público y priva-

do, hay una violación a las garantías constitucionales de los derechos de los trabajadores y hay un endeudamiento a los obreros por el mal manejo que hizo el Director de la Empresa al otorgar adscripciones a personal y que hoy les está cobrando estas deudas, este es un verdadero cóctel siniestro y explosivo.

¿Por qué? Porque este cóctel va a generar un achicamiento del Estado que es lo que pretende y dice "cuando puede el Gobernador donde va" y que él va a entregar un Estado con menos cantidad de empleados públicos y ya este año dice que va superado los cuatro mil, entre quienes se han jubilado por derecho y los que han sido despedidos, a través, de distintas persecuciones políticas.

Esto genera más desocupación, esto genera más inseguridad, esto atenta contra la paz social de los mendocinos, por eso señora presidenta, este proyecto que pretende privatizar la EPTM es un proyecto inconstitucional, "ab initio"; o sea, desde el principio.

Por estas razones, y como ya lo expresaron los demás miembros del bloque, voy a votar en negativo este proyecto de ley. (Aplausos).

SRA. PRESIDENTA (Montero) – Tiene la palabra el señor senador Mancinelli.

SR. MANCINELLI (LDS) – Señora presidenta, voy a tratar de ser breve y plantear algunas coincidencias tanto con el miembro informante como también con miembros de la oposición.

Creo que en términos generales, una vez más, coincidimos con el diagnóstico de situación en cuanto a la crisis que atraviesa el Estado, por lo menos, en cuanto a su falta de efectividad para resolver el problema, en el caso de nuestra Provincia, de todos y todas las mendocinas.

Sin embargo, cuando buscamos de qué manera transformar el Estado para ser más efectivo, generalmente, o no se dan los tiempos para discutirlo mucho o tenemos distintas visiones.

En ese sentido, quería expresar que coincido con algunas buenas intenciones que creo que tiene el proyecto, en general, tiene dos o tres puntos que me gustaría profundizar un poco. Uno, que no se privatiza, no es una privatización técnicamente hablando, producto que se construye una sociedad anónima con cien por cien capital del Estado y que cualquier modificación en el paquete accionario tiene que pasar por la Legislatura y eso brin-

daría posibilidades o nos pondría en una situación de discutir otra cosa y discutir de nuevo.

Pero también, tengo que decir que me hubiera gustado discutir más, si la salida a esta situación de crisis que tiene la Empresa Provincial de Transporte de Mendoza, si era la mejor salida hacerlo mediante la creación de una sociedad anónima.

Me hubiera gustado, también, buscar algunos otros instrumentos como una sociedad del Estado o buscar, digamos, alguna forma de refuncionalizarla sin necesidad de generar una sociedad anónima.

Otro de los puntos, que creo que busca la ley con un grado, también, importante de buenas intenciones, es garantizar la continuidad laboral, pero también es cierto que -como dice el dicho- "cuando uno se quema con leche, ve una vaca y llora".

Y es cierto que acá, en esta Provincia, cuando en la década del '90 se hicieron las distintas privatizaciones, también se les trataba de dar algunas garantías a los trabajadores con respecto a la continuidad laboral, sea en la empresa privatizada o sea en algún otro ámbito del Estado.

Es cierto que en el proyecto de ley se pone taxativamente que el Estado deberá, sí o sí, asignar un lugar para aquellos trabajadores. Pero, entiendo la duda de todos los trabajadores y trabajadoras.

En ese sentido quiero expresar desde ya que, desde mi banca y en caso de que esta ley se apruebe, me pongo a disposición para tratar de que se cumpla este precepto, tanto desde la Comisión Bicameral que se va a conformar de seguimiento, como individualmente para tratar de cumplir que ningún trabajador ni trabajadora quede sin empleo.

Coincido, creo que la mayoría coincidimos en este recinto, en que una empresa de servicios públicos, y más de carácter estatal, no tiene por qué tener rentabilidad. De hecho, el Estado para garantizar esos servicios públicos subsidia, muchas veces, a empresas privadas.

Sin embargo, creo sumamente necesario que, como funcionarios públicos, busquemos la optimización de los recursos que ponemos, para tratar de llegar más y mejor a todos los mendocinos. Creo que es un deber, y que no nos tiene que dar lo mismo que el Estado gaste bien o que gaste mal. Creo - como decía el senador Lingua- que ha faltado tiempo de debate y de buscar los consensos necesarios.

En ese sentido, voy a solicitar al Cuerpo la autorización para abstenerme, y convocar a una mesa de diálogo centralmente que busque discutir qué Estado queremos y cómo lo queremos.

Yo creo en esto que los funcionarios de turno, sí o sí, tienen que contemplar al empleado público y sumarlo a la construcción de políticas públicas, porque es un actor fundamental. Pero, también creo sinceramente que los sindicatos tienen que levantar la mira un poco, y discutir más allá del interés particular, y también pensar qué Estado tenemos que construir. No sirve tampoco un Estado que sólo sea agente de empleo, no le sirve a nadie y no le sirve a los mendocinos.

Y en eso creo que es una discusión profunda que nos debemos, y que por eso llamamos a construir esta mesa de diálogo, y tratar de buscar un consenso generalizado.

Como dije, señora presidenta, solicito a este Cuerpo la autorización para abstenerme de votar este proyecto.

SRA. PRESIDENTA (Montero) – Tiene la palabra la señora senadora Sevilla.

SRA. SEVILLA (FPVPJ) – Señora presidenta, para ser breve.

Primero, coincidiendo con mis compañeros de banca en las opiniones vertidas y en los conceptos, y sobre todo en la preocupación sobre el futuro de las fuentes laborales de los trabajadores y trabajadoras de la Empresa de Transporte de Mendoza.

Y también poner de manifiesto el disgusto de tener que tratar este proyecto a la ligera sin tener la presencia o la oportunidad de poder escuchar a quien lo elaboró, al Poder Ejecutivo, a contarnos, a decirnos cuál era la propuesta en definitiva, cuál era el proyecto.

La verdad es que sólo nos encontramos una letra fría, quienes no hemos participado en las pocas reuniones que pudieron participar algunos senadores. En Diputados no todos tuvimos esa oportunidad, y la verdad es que nos encontramos con una letra fría que nos dice cuál será el futuro de esta empresa, y mucha incertidumbre, el futuro de los trabajadores y trabajadoras.

La verdad que creo que estas leyes necesitan su tiempo de discusión y sobre todo conocer qué vamos a votar, más allá de que si votamos en favor o en contra, pero saber realmente cuál es el proyecto de que se trata, sino la verdad que terminamos siendo una Escribanía, de que pasa en una semana a la

otra, de una Cámara a la otra, y terminamos sentados acá, dando nuestra opinión, pero como todos sabemos al Oficialismo le alcanzan los votos, lo van a sacar y simplemente somos espectadores de esta sesión y no hemos podido incorporar algunas cosas como dijo la senadora Bianchinelli, ella ha hecho algunas propuestas que no han sido ni tomadas en cuenta.

La verdad que, teniendo empresas que han pasado estos procesos de cambio y donde los trabajadores han sido parte importante que pertenecen a los directorios, no tenemos en cuenta por ejemplo, una de las cosas que uno puede ver en tan poco tiempo de estudio de esta ley, que consideramos que hace pocos días que tenemos la media sanción y no nos hemos podido sentar en una mesa de discusión y de debate para ver qué opinamos cada uno.

Para ir a lo concreto, la verdad que me extraña, que me genera una incertidumbre, quiero pensar que no les ha traicionado el subconsciente en la redacción del Artículo 12º, al final en el último párrafo, donde dice "El Poder Ejecutivo reglamentará las formas y las condiciones para el incumplimiento de estas alternativas" El Artículo 12º, se refiere a las alternativas que van a tener los trabajadores y trabajadores para su reubicación y la palabra incumplimiento está escrita con mayúscula. De verdad que quiero creer que no los ha traicionado el subconsciente, que debería haber estado redactado "El Poder Ejecutivo reglamentará la forma y las condiciones para el cumplimiento de estas alternativas". Me parece que, por lo menos lo hubiéramos redactado en forma positiva y no negativa. Esto la verdad que me preocupa.

Desde ya adelante mi voto negativo a esta ley, que no hemos tenido el tiempo ni para dar nuestra opinión en comisiones y por lo menos, hemos tenido el tiempo para tener unos minutos para expresar lo que opinamos.

SRA. PRESIDENTA (Montero) – En consideración la moción del senador Mancinelli de abstenerse a la votación.

Tiene la palabra el señor senador Da Vila.

SR. DA VILA (FIT) – Señora presidenta, por la gravedad de la situación, yo considero que tiene que votar el senador Mancinelli, por lo tanto voy a votar negativamente.

SRA. PRESIDENTA (Montero) – Es una prerrogativa de cada senador, usted fijó su posición.

En consideración la moción de abstención.

Se va a votar.

-Resulta afirmativa.

SRA. PRESIDENTA (Montero) – En consideración en general la toma de la votación nominal.

-Votan por la afirmativa las siguientes señoras senadoras y señores senadores: Barros; Bondino; Camerucci; Caroglio; Corsino; Ferrer; García; Giner; Jaliff; Najul; Orts; Palero; Quiroga; Quevedo; Reche; Rubio; Ruggeri; Salas; Soto; Teves.

-Votan por la negativa los siguientes señores senadores y señoras senadoras: Agulles; Amstutz; Arenas; Barbeito; Barcudi; Bauza; Benegas; Bianchinelli; Böhm; Brancato; Da Vila, Gantus; Lingua; Sat; Sevilla y Ubaldini.

SRA. PRESIDENTA (Montero) – La votación arrojó el siguiente resultado, 20 votos por la afirmativa, 16 por la negativa y una sola abstención, resulta aprobado.

Corresponde su tratamiento en particular. Por Secretaría se enunciará su articulado. Artículo que no sea observado se dará por aprobado.

-Se enuncian y aprueban sin observaciones los Arts. 1º, 2º, 3º, 4º, 5º, 6º, 7º, 8º, 9º, 10º, 11º, 12º, 13º, 14º, 15º, 16º, 17º, 18º, 19º y 20º, inclusive.

-El Art. 21º es de forma.

SRA. PRESIDENTA (Montero) – Habiendo sido aprobada en general y en particular, pasa al Poder Ejecutivo para su promulgación. **(Ver Apéndice)**.

SRA. PRESIDENTA (Montero) - Tiene la palabra el señor senador Amstutz.

SR. AMSTUTZ (UP) – Señora presidenta, pedí al inicio de la votación, por artículo quiero que quede constancia de mi voto negativo en todos los artículos.

SRA. PRESIDENTA (Montero) – queda constancia, entonces, en el Acta, su votación negativa.

-Manifestaciones y Abucheos en el Palco Bandaja.

**V
LICENCIA**

SRA. PRESIDENTA (Montero) - Corresponde considerar las Licencias.

Por Secretaría se dará lectura.

SR. SECRETARIO (Seoane) (leyendo):

Licencia para la primera Sesión Especial de la senadora Patricia Fadel, por razones particulares.

SRA. PRESIDENTA (Montero) - Se va a votar si se concede con goce de dieta.

-Se vota y aprueba.

**VI
INDICACION**

SRA. PRESIDENTA (Montero) - Si ningún senador va a hacer uso de la palabra, se da por finalizada la presente Sesión Especial convocada para el día de la fecha.

-Así se hace.

-Es la hora 11.43.

CARREÑO LESPINARD
MARIA GUADALUPE
Jefa Cuerpo Taquígrafos

WALTER ANDRES CALVO
Jefe
Diario de Sesiones - H. Senado

**VII
APENDICE**

(Sanción de la H. Cámara)

LEY N° 8.944

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

L E Y:

Artículo 1°- 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. 2°- 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. 3°- 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 N° 19.550 y sus modificatorias que le fueren aplicables y a las normas de su estatuto.

Art. 4°- 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 más 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. 5°- 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. 6°- 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, sien-

do 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 2.016 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 2.016 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 Nº 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 con-

formará 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 8.706 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 8.706 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 01 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 documenta

ción 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.

DADA EN EL RECINTO DE SESIONES DE LA HONORABLE LEGISLATURA, en Mendoza, a los veintisiete días del mes de diciembre del año dos mil dieciséis.

Ing. LAURA G. MONTERO
Vicegobernadora
Presidenta H. Senado

Dr. DIEGO M. SEOANE
Secretario Legislativo
H. Cámara de Senadores

Dr. NESTOR PARES
Presidente
H. Cámara de Diputados

Dra. MARIA CAROLINA LETTRY
Secretaria Legislativa
H. Cámara de Diputados