

*Concejo Deliberante  
de la Ciudad de Neuquén*

**ORDENANZA N° 11642.-**

**VISTO:**

El Expediente N° CD-203-B-2009, el Artículo 42º) de la Constitución Nacional; los Artículos 55º), 76º), 81º), 273º), inciso a) y f), y 292º) de la Constitución Provincial; el preámbulo y los Artículos 14º), 16º), inciso 2º), 67º), inciso 2º), y 139º) a 143º) de la Carta Orgánica Municipal; y

**CONSIDERANDO:**

Que el actual y demorado proceso de licitación para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros prestado mediante ómnibus, debe culminar en la suscripción de uno o más contratos de concesión que vincularán a una o más empresas con el movimiento cotidiano de nuestra ciudad por los próximos diez años.-

Que en este contexto es de fundamental importancia, la intervención legislativa para asegurar a la comunidad la disponibilidad de un instrumento regulatorio que funcione como contralor y ejecutor de la política definida respecto al Transporte Público Masivo de Pasajeros en nuestra ciudad.-

Que la posibilidad de crear entidades autárquicas está expresamente considerada en el Artículo 67º), Inciso 2º), de nuestra Carta Orgánica Municipal.-

Que más allá de la importancia del actual proceso licitatorio, una vez suscriptos los instrumentos legales de adjudicación de la concesión de servicio público, se debe garantizar un monitoreo permanente de la evolución del sistema de transporte, su adaptación a las nuevas y cambiantes necesidades de la ciudad, proceder periódicamente a efectuar revisiones tarifarias e ir acumulando conocimientos y prácticas para llegar al momento del vencimiento de la/s concesión/es con una posición mucho más sólida que la que tenemos en este momento.-

Que las tareas de administración de los contratos de concesión de servicio público de transporte masivo y la preparación para dar continuidad y calidad al servicio, más allá incluso del próximo período de concesión, tienen una base técnica muy importante, que viene siendo descuidada en la ciudad de Neuquén.-

Que resulta evidente que los tiempos políticos - electorales no se compadecen de las necesidades de un sistema que requiere de una visión estructural y de mediano plazo.-

Que como consecuencia de ello estamos transitando bochornosamente el actual proceso licitatorio "a destiempo", con todos los plazos vencidos, y el servicio dependiendo de la voluntad de una empresa privada -

Que asimismo, se vienen manejando "políticamente" los tiempos de las revisiones tarifarias, sin apego a la normativa y generando una corriente de subsidios no legislada hacia la empresa prestadora.-

## *Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén*

Que esta forma de funcionamiento -que implica una suerte de desprecio hacia la razón técnica- tiene consecuencias nefastas que recaen fundamentalmente sobre sectores vulnerables de nuestra comunidad, que son los que dependen sin alternativas del servicio de transporte público masivo de pasajeros.-

Que de esta manera se potencian decisiones discrecionales, se priorizan objetivos de corto plazo sobre las necesidades estructurales del sistema, la gestión se torna oscura e indescifrable y se aleja toda posibilidad de un verdadero control ciudadano. El Órgano Ejecutivo asume en los hechos facultades que nuestra Carta Orgánica y todos los marcos legales indican que deben ser detentadas por el Poder Legislativo. Los legisladores se ven ante la disyuntiva de "bendecir" los acuerdos logrados entre la/s empresas/s y el poder ejecutivo o poner en riesgo la continuidad de la prestación del servicio.-

Que, en síntesis, la mala política avanza sobre un área estratégica para la ciudad como es el transporte masivo. Su correlato se verifica en la baja calidad de los servicios, aún en aspectos que no son económicamente significativos, como la identificación de los vehículos y la señalización de las paradas, como quedara palmariamente de manifiesto durante el desarrollo de la Audiencia Pública sobre el tema. En pleno siglo XXI esta forma de operar tiene otros costos menos directos: la Municipalidad se vuelve un actor poco confiable para tenerlo como contraparte de un contrato millonario que se extenderá por al menos diez años. En estas condiciones es difícil ser optimista respecto al interés empresario por el transporte masivo en la ciudad de Neuquén, alejándose de esta manera las posibilidades -difíciles de por sí- de introducir algún grado de competencia, antes o después del proceso licitatorio.-

Que estamos convencidos que es necesario dejar marcos arcaicos para la gestión de un servicio público estratégico como es el transporte masivo, y avanzar en dotar a nuestra ciudad de un organismo fundamentalmente técnico, que se ocupe de generar la información necesaria para administrar los contratos de concesión de servicios públicos de transporte y nos prepare -en un proceso de mejora continua- para futuros procesos licitatorios; que permita un importante y creciente control ciudadano del servicio, a través de acciones orientadas a la transparencia y la docencia; que permita que los distintos poderes del estado municipal puedan ejercer en plenitud las funciones que la normativa les ha encomendado.-

Que estos propósitos son los que nos persuaden de que nuestra ciudad necesita de un organismo regulador del transporte masivo de jerarquía, de base técnica, que se maneje con tiempos distintos de los calendarios electorales. Debe ser un organismo ágil y pequeño, que absorba parte de las funciones que actualmente desarrolla la Dirección Municipal de Transporte, y cuyo moderado costo sea plenamente justificado en las mejoras en la gestión municipal y, en definitiva, en la mejor calidad del servicio de transporte público que le ofreceremos a nuestros vecinos.-

Que este es el momento ideal para concretar la idea. Como señalan Thwaites Rey, López y Felder, investigadores de la Universidad de Buenos Aires, en un artículo referido al papel de los Entes reguladores en la Argentina.-

## *Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén*

"La débil intervención del Poder Legislativo en la elaboración de las normas; el desajuste temporal entre el traspaso de los servicios (...), la creación de los marcos regulatorios y la puesta en funcionamiento de los Entes respectivos, socavaron desde sus orígenes la eficacia y la legitimidad de la política regulatoria".-

De manera que la circunstancia de que actualmente esté en tratamiento legislativo el Marco Regulatorio del Transporte y los Pliegos para la Concesión del Servicio, constituyen una oportunidad inigualable para legislar acerca de un ente regulador que guarde completa coherencia con el conjunto de la legislación para el área del transporte.-

Que la necesidad del fortalecimiento institucional de la Autoridad de Aplicación del Marco Regulatorio del Transporte Masivo y toda la legislación conexas ha sido repetida e insistentemente puesta de manifiesto en el estudio del sistema de transporte de pasajeros de la Ciudad de Neuquén, realizado por el Centro de Estudios del Transporte (CETTRAN) de la Universidad Nacional de Córdoba.-

Que un apropiado marco jurídico, junto a instituciones políticas, empresariales, sindicales y civiles sanas y democráticas constituyen un entorno adecuado para el logro del bienestar general. En este sentido, el funcionamiento económico de un municipio depende más del desempeño de sus instituciones y de sus políticas, que de la dotación de bienes y de recursos.-

Que un argumento de primer orden para fundamentar la creación de un nuevo actor institucional -el Ente Regulador de los Servicios Públicos de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de la Municipalidad de Neuquén (ERTMUP)-, es la necesidad de separar dentro del Estado la función del poder concedente de la explotación de los servicios públicos y la función de monitoreo y control de la concesión.-

Que en este sentido, hacemos nuestras las palabras del destacado administrativista argentino Gordillo quien señala: "Privar a los usuarios de un órgano de control imparcial e independiente del poder central concedente destruye la imparcialidad objetiva prevista por la Constitución y afecta también la imparcialidad del órgano decisor, siendo la imparcialidad un principio cardinal del procedimiento. La independencia funcional de los entes reguladores es, asimismo, decisiva, porque la experiencia ha demostrado que el poder político es no pocas veces incapaz de sustraerse a las tendencias de sacrificar los objetivos a largo plazo, en aras de las metas diarias de la política, por lo cual son indispensables garantías tales como la inamovilidad en los cargos del ente de contralor. Es que el poder político es incapaz de escapar a la tentación de sacrificar los objetivos a largo plazo en aras de las exigencias inmediatas de la política diaria." Agustín Gordillo, Tratado de Derecho Administrativo, Tomo I, Capítulo 15, Los Entes Reguladores, página 4, 8 Edición, Fundación de Derecho Administrativo, Buenos Aires, Año 2003.-

Que en base a estas consideraciones se evalúa de primera importancia la creación de un ente regulador específico en materia de transporte urbano masivo, dotado de las herramientas necesarias para que desarrolle las capacidades técnicas, la suficiente independencia política y la legitimación democrática, que aseguren una tutela efectiva de los derechos de los usuarios.-

## Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén

Que la legitimación democrática se pretende alcanzar a través de la designación por concurso abierto y público de antecedentes de dos Directores Técnicos con la participación en el jurado de selección de postulantes de destacadas instituciones como lo son la Universidad Nacional del Comahue, y los Colegios o Consejos Profesionales de las áreas de incumbencia. Además se pretende desvincular al Ente del calendario electoral, a través de periodos de funciones para los Directores Técnicos que no coincidan con las gestiones ejecutivas municipales.-

Que en las actuales circunstancias, y dada la falta de experiencia local en la constitución y operación de un Ente Regulador de la naturaleza del propuesto, se evalúa conveniente acotar sus funciones exclusivamente al servicio público de transporte urbano masivo de pasajeros, incluyendo las modalidades de venta y cobro de pasajes y abonos, como se sugiere en los informes técnicos del CETRAN de la Universidad Nacional de Córdoba.-

Que el transporte masivo de pasajeros en una metrópoli de la escala de Neuquén, es un pilar fundamental del funcionamiento de la ciudad. Y existen pruebas irrefutables de ello cuando los conflictos sociales paralizan el transporte urbano de pasajeros.-

Que por otro lado, el desafío de encontrar la fórmula adecuada que balancee calidad de las prestaciones, con una tarifa razonable, atendiendo particularmente a las necesidades de los más humildes, es una difícil tarea en todo el mundo, que requiere una visión estructural y la generación de verdaderas políticas de estado.-

Que la importancia del transporte en la ciudad y su impacto sobre los más humildes es puesta de manifiesto en un estudio del Banco Mundial:

“El transporte urbano puede contribuir a la reducción de la pobreza, tanto indirectamente, a través de su impacto en la economía de la ciudad y en el crecimiento económico, como directamente, a través de su impacto en las necesidades diarias de las personas de bajos ingresos” World Bank, Cities on the move, 2002 (traducción propia).-

Que no obstante, una estrategia viable y exitosa en este campo está sujeta a la denominada “Paradoja fundamental del transporte urbano”: el proceso de urbanización —el crecimiento de la población que vive en las ciudades— parece no detenerse, las ciudades se vuelven más grandes. El precio de la tierra urbana aumenta y la población de menores ingresos se ve forzada a trasladarse hacia sectores en los cuales la tierra es más accesible, típicamente a las periferias urbanas. Esto implica mayores tiempos de traslado al trabajo y mayores costos directos de transporte. En tanto, aumenta el grado de “motorización”, que tiende a superar la disponibilidad de infraestructura vial, así se incrementa la congestión y el deterioro ambiental. Es típico que en este contexto caiga el número de pasajeros transportados en el sistema de transporte público masivo, lo que redundará en una caída tanto de la calidad como de la cantidad de los servicios de transporte público. Así se desata un círculo vicioso donde corremos el riesgo de que los pobres —usuarios sin alternativas del sistema— sean cada vez más pobres.-

## *Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén*

Que esta situación -típica de los países "en desarrollo" y crudamente expuesta en el trabajo citado del Banco Mundial- se verifica plenamente en la ciudad de Neuquén: de allí el esfuerzo en el nuevo diseño del sistema por dar respuestas a la gran demanda de viajes entre el noroeste de la ciudad y el centro.-

Que la mejora en el transporte público requiere además desarrollar fuertes vinculaciones con otras áreas del gobierno municipal que se ocupan de tareas que necesariamente deben ser parte de una solución integral: tránsito, estacionamiento, medio ambiente, obras viales y alumbrado público, por citar solo las más relevantes. Además de las necesarias vinculaciones con los demás actores del sistema de transporte: taxis, remises, transportes escolares, etc.-

Que nos encontramos ante una actividad de una importante dimensión económica como queda demostrado con el examen de solo algunos datos del sistema.-

Se transportan anualmente un poco más de 21 millones de pasajeros.-

Los ingresos totales anuales de la actual prestadora ascienden a poco más de 42 millones de pesos. Esta cifra incluye los subsidios nacionales y los que otorga el municipio.-

Los costos totales anuales de operación del sistema arrojan un valor superior a los 47 millones de pesos.-

Por lo tanto, existe un déficit operativo de 5 millones de pesos anuales que deberán afrontarse o bien con reajustes tarifarios o bien con más subsidios a la empresa prestadora.-

Que la magnitud del desafío amerita la creación de un ente de características técnicas, que vaya tomando el pulso de la problemática del transporte, sin perder de vista el proceso general de crecimiento de la ciudad y vinculándolo con un marco de planificación urbana integral. Esta base técnica indudablemente redundará en una mejor calidad de las decisiones políticas, con un impacto importante sobre los sectores menos favorecidos de la ciudad. Una buena gestión del transporte masivo en la ciudad se convierte así en una verdadera política redistributiva, que debe tener un papel central en la conformación de una comunidad integrada.-

Que de acuerdo a lo estipulado en el Artículo 165º) del Reglamento Interno del Concejo Deliberante, el Despacho N° 144/2009 emitido por la Comisión Interna de Servicios Públicos fue anunciado en la Sesión Ordinaria N° 20/2009, el día 19 de noviembre y aprobado por mayoría en la Sesión Ordinaria N° 21/2009, celebrada por el Cuerpo el 26 de noviembre del corriente año.

Por ello y en virtud a lo establecido por el Artículo 67º), Inciso 1), de la Carta Orgánica Municipal,

*Concejo Deliberante  
de la Ciudad de Neuquén*

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

**CAPÍTULO I  
CREACION DEL ENTE**

**ARTÍCULO 1º):** Créase el Ente Regulador de los Servicios Públicos de Transporte  
-----Masivo Urbano de Pasajeros de la Municipalidad de Neuquén  
(ERTMUP).

**ARTÍCULO 2º):** El ERTMUP es investido, en los términos de la presente  
-----ordenanza, de las potestades necesarias y suficientes para  
atender a la regulación del servicio público de transporte urbano de pasajeros  
prestado mediante ómnibus y/o cualquier otro medio o modo masivo que se  
establezca en el futuro, incluyendo las contrataciones y/o concesiones referidas a  
los sistemas de cobro y venta de pasajes y abonos.-

**ARTÍCULO 3º):** El ERTMUP es una entidad autárquica del Municipio de la Ciudad  
-----de Neuquén y goza de personalidad jurídica propia con plena  
capacidad para actuar con arreglo a las normas de los derechos público y privado,  
posee independencia funcional y legitimación procesal.-

**ARTÍCULO 4º):** El ERTMUP se vincula al Órgano Ejecutivo Municipal a través de  
-----la Secretaría de Coordinación e Infraestructura, o la Secretaría del  
Gabinete Municipal que en el futuro tenga incumbencia en materia de transporte  
público.-

**CAPÍTULO II  
COMPETENCIA**

**ARTÍCULO 5º):** El Ente creado a través de la presente será la Autoridad de  
-----Aplicación del Marco Regulatorio del servicio público de  
transporte masivo urbano de pasajeros. Asimismo, será Autoridad de Aplicación  
de la Concesión para la prestación del servicio de cobro, pago y expendio de  
pasajes y abonos del servicio público de transporte masivo urbano de pasajeros  
prestado mediante ómnibus en la ciudad de Neuquén, en el marco del actual  
contrato de concesión y los que se suscriban en el futuro.-

**ARTÍCULO 6º):** El ERTMUP deberá disponer lo necesario para que los servicios  
-----bajo su órbita se presten con los mayores niveles posibles de  
eficiencia, continuidad, regularidad, seguridad y calidad, con arreglo a tarifas  
debidamente aprobadas, todo esto en el marco de la presente ordenanza, el  
marco regulatorio para el transporte público urbano de pasajeros prestado  
mediante ómnibus, los pliegos de licitación y los contratos de concesión.  
Deberá proteger el interés de los usuarios del servicio y proponer tarifas justas y  
razonables, orientadas al establecimiento y el mantenimiento del equilibrio entre la  
satisfacción de las necesidades de los usuarios y la obtención de los recursos  
para afrontar el costo de prestación del servicio más una tasa de beneficios  
razonable para los concesionarios y/o permisionarios.-

# *Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén*

Deberá velar para que la prestación de los servicios se realice conforme a las premisas de regularidad, uniformidad, generalidad y obligatoriedad, conforme a las estipulaciones contractuales. Ejercerá el poder de policía referido a la prestación del servicio y tendrá facultades sancionatorias. Para ello, utilizará las atribuciones concedidas en el marco regulatorio del transporte público urbano masivo de pasajeros de la ciudad de Neuquén, dictando los reglamentos que fueren menester. En materia de cuidado del medio ambiente vinculado a la prestación de los servicios bajo su órbita, actuará coordinadamente con la dependencia específica de la estructura municipal con competencia en materia ambiental.-

## **CAPÍTULO III** **FUNCIONES**

**ARTÍCULO 7º):** El Ente tendrá las siguientes funciones:

- a) Aplicar y fiscalizar la ejecución de las normas legales y reglamentarias regulatorias de los servicios públicos de transporte masivo urbano de pasajeros de jurisdicción municipal, ejercitando el poder de policía del servicio y las facultades sancionatorias que le confiera el Marco Regulatorio.-
- b) Dictar los reglamentos necesarios a que deberán ajustarse los concesionarios y otros prestadores, como así también los usuarios, con el fin de asegurar el cumplimiento de los servicios y la calidad, eficiencia, salubridad, continuidad, regularidad y seguridad de las prestaciones propias de los mismos, con especial referencia a la protección del medio ambiente, y ejecutará los controles de calidad del servicio.-
- c) Velar por los derechos de los usuarios a tratamientos equitativos, dignos, no discriminatorios y ajustados al ordenamiento legal, favoreciendo la participación de los mismos en las decisiones que afecten la prestación del servicio, en un todo de acuerdo al artículo 42º) de la Constitución Nacional.-
- d) Proponer los cuadros tarifarios y sus modificaciones. A tal efecto deberá elevar al Concejo Deliberante para su consideración los estudios requeridos para las revisiones tarifarias observando un estricto cumplimiento de los plazos establecidos por la legislación.-
- e) Recibir, tramitar y decidir en los reclamos que se le formulen, especialmente por parte de los usuarios, al igual que en los conflictos y cuestiones que le fueren planteadas por los concesionarios y/o prestadores del servicio, los usuarios y los terceros que tuvieren relación directa con la prestación del servicio, aplicando las sanciones que correspondieren.-
- f) Otorgar permisos para la prestación de servicios complementarios y/o alternativos, de acuerdo a lo normado en el Marco Regulatorio.-
- g) Controlar y auditar los sistemas de pago del servicio público de transporte urbano de pasajeros prestado mediante ómnibus, sugerir modificaciones tendientes a la mejora de este sistema, disponer y procesar la información resultante del sistema de pago con el fin de generar controles cruzados del sistema de transporte urbano.-
- h) Controlar y regular, en la medida que corresponda, los servicios públicos de transporte de pasajeros bajo jurisdicción nacional o provincial, que se efectúen parcialmente dentro del ejido municipal de la ciudad de Neuquén.-
- i) Administrar, auditar y redistribuir los fondos compensatorios de ingresos entre prestadores del servicio de transporte masivo urbano de pasajeros que hicieren falta crear ante la prestación del servicio por parte de más de un adjudicatario.-

*Concejo Deliberante  
de la Ciudad de Neuquén*

- j) Presentar al Concejo Deliberante los proyectos de pliegos de licitación para las futuras concesiones del servicio público de transporte masivo urbano de pasajeros y de los sistemas de pago del mismo. Los proyectos de pliegos deberán presentarse ante el Órgano Legislativo Municipal con una antelación no menor a un año a contar desde la fecha de finalización de las concesiones.-
- k) Promover y llevar adelante las acciones judiciales pertinentes a fin de asegurar el cumplimiento de sus funciones. Celebrar acuerdos judiciales o extrajudiciales y transacciones, todo ello en función de la legitimación procesal otorgada por la presente ordenanza.-
- l) Disponer directamente y procesar la información proveniente de los dispositivos de seguimiento satelital de la flota afectada a la prestación del servicio público de transporte masivo urbano de pasajeros, impulsando mejoras en el diseño del mismo con el fin de obtener información exhaustiva respecto a vehículos afectados al servicio, frecuencias, regularidad y cumplimiento de horarios.-
- m) Generar, administrar y mantener el sitio web del servicio público de transporte masivo urbano de pasajeros en la ciudad de Neuquén.-

**CAPÍTULO IV  
DIRECTORIO**

**ARTÍCULO 8º):** El Ente será dirigido y administrado por un directorio compuesto -----por tres miembros, un Presidente y dos Directores Técnicos.

El Presidente será designado por el Órgano Ejecutivo Municipal con rango de Subsecretario.

Los Directores Técnicos deberán tener título universitario, uno en Derecho y otro en Ciencias Económicas o Ingeniería. Serán designados por el Concejo Deliberante en función de un orden de méritos que resulte de un proceso de concurso público de antecedentes y oposición. Al Director Técnico proveniente del área del Derecho se le requerirá especialización en Derecho Administrativo o equivalente. Al Director Técnico proveniente del área de las Ciencias Económicas o la Ingeniería se le requerirá especialización en regulación de servicios públicos o equivalente.

**ARTÍCULO 9º):** Los concursos de antecedentes y oposición serán sustanciados -----en el ámbito del Concejo Deliberante y llevados a cabo por tribunales integrados por tres miembros: dos representantes de los colegios profesionales respectivos y un representante de las facultades de Derecho y de Economía y Administración de la Universidad Nacional del Comahue, en cada caso. Sustanciados los concursos los tribunales deberán elevar al Concejo Deliberante los correspondientes órdenes de mérito.-

**ARTÍCULO 10º):** Los Directores Técnicos percibirán una remuneración asimilada -----a la de los Subsecretarios del Gabinete Municipal, durarán cuatro años en sus funciones, pudiendo ser reelegidos por un único período. Estarán sujetos al mismo régimen de incompatibilidades que los Concejales de la ciudad de Neuquén.-

No pueden tener al momento de su postulación al cargo ni haber tenido durante los 2 (dos) años anteriores, vinculación directa ni mediata con los concesionarios

*Concejo Deliberante  
de la Ciudad de Neuquén*

de servicios públicos bajo su control. Tampoco pueden tener dicha vinculación hasta después de transcurridos 2 (dos) años de haber cesado en sus funciones. La violación de esta prohibición implica inhabilidad para desempeñar cualquier cargo público en la ciudad por 10 (diez) años.-

**ARTÍCULO 11º):** Los Directores Técnicos cesan en sus funciones por alguna de -----las siguientes causas:

- a) Renuncia.-
- b) Fallecimiento.-
- c) Incapacidad sobreviniente declarada en sede judicial.-
- d) Condena por delito doloso contra la administración pública.-
- e) Por haber incurrido en alguna de las situaciones de incompatibilidad previstas en esta Ordenanza.-

**ARTÍCULO 12º):** Los Directores Técnicos son inamovibles mientras dure su buena -----conducta, pudiendo ser removidos por resolución fundada del Intendente con acuerdo de los dos tercios de los miembros que integran el Concejo Deliberante.-

**ARTÍCULO 13º):** En los casos previstos en los Artículos 11º) y 12º) el Concejo -----Deliberante deberá iniciar en un plazo de diez días el procedimiento tendiente a la designación de un nuevo Director Técnico.-

**ARTÍCULO 14º):** El Presidente del Ente ejercerá la representación legal de la -----entidad. En caso de ausencia o impedimento transitorio será reemplazado por uno de los directores.-

El Directorio formará quórum con dos de sus miembros, y sus resoluciones se adoptarán por simple mayoría.

**ARTÍCULO 15º):** Son funciones del Directorio:

- a) Aplicar y fiscalizar el cumplimiento de las normas legales y reglamentarias que rigen la actividad del Ente.
- b) Dictar los reglamentos necesarios para su organización interna.
- c) Proponer al Concejo Deliberante la estructura del Ente.
- d) Designar y remover sus funcionarios y empleados, fijándoles sus funciones y condiciones de empleo.
- e) Administrar y disponer los bienes que integran su patrimonio y confeccionar el presupuesto anual de gastos y recursos que remitirá al Órgano Ejecutivo Municipal a los fines de su inclusión en el proyecto de ordenanza de presupuesto correspondiente a cada ejercicio.
- f) Confeccionar anualmente su memoria y balance e informar anualmente al Órgano Ejecutivo Municipal y al Concejo Deliberante sobre la marcha de los servicios públicos de su incumbencia, sugiriendo las modificaciones que fueren menester introducir para una mejor prestación de los mismos, o la protección del interés público. Toda la documentación referida a cada año vencido deberá ser puesta a disposición del Concejo Deliberante antes del 30 de abril del año siguiente.
- g) Asesorar al Órgano Ejecutivo Municipal y al Concejo Deliberante en todas las materias de su competencia.

*Concejo Deliberante  
de la Ciudad de Neuquén*

- h) Realizar todos los demás actos que sean necesarios para el cumplimiento de sus funciones y los objetivos de la presente Ordenanza.

**CAPÍTULO V  
GESTION Y RECURSOS**

**ARTÍCULO 16º):** El patrimonio del ERTUP está integrado por los bienes que se le -----transfieran y por los que adquiera en el futuro.-

**ARTÍCULO 17º):** El Ente rige su gestión financiera, patrimonial y contable por las -----normas de Administración Financiera y Control de aplicación en el ámbito de la Municipalidad de Neuquén.-

**ARTÍCULO 18º):** Los recursos del Ente se formarán con:

- a) Las tasas y cánones que la Municipalidad de Neuquén perciba en virtud de la normativa regulatoria del transporte público masivo urbano de pasajeros, los pliegos de licitación y contratos de concesión y/o permisos.-
- b) Las multas y penalidades pecuniarias por incumplimientos de obligaciones de los prestadores del servicio público de transporte masivo urbano de pasajeros, incluidos en los regimenes de penalidades correspondientes, que el ERTMUP aplique a concesionarios y permisionarios del sistema de transporte público bajo su control.-
- c) Los que le asigne el presupuesto municipal.-
- d) Los subsidios, herencias, legados, donaciones o transferencias que recibiere bajo cualquier título.-
- e) Los demás fondos, bienes o recursos que puedan serle asignados en virtud de las Ordenanzas y reglamentaciones aplicables.-
- f) Los intereses y beneficios resultantes de la gestión de los propios fondos.-

**CAPÍTULO VI  
PUBLICIDAD DE LOS ACTOS**

**ARTÍCULO 19º):** El Ente deberá asegurar la publicidad de sus actos a través de la -----generación, administración y mantenimiento del sitio web del servicio público de transporte masivo urbano de pasajeros en la ciudad de Neuquén.-

Este sitio deberá incluir -como mínimo- información actualizada respecto de:

- a) Datos referidos a cada línea: recorridos, coches afectados al servicio, frecuencia, horarios, pasajeros transportados según categoría (tarifa básica, escolares, etc.), indicadores de cumplimiento de frecuencias y horarios.-
- b) Resultados de las encuestas de satisfacción del usuario.-
- c) Indicadores de calidad y gestión requeridos en el Marco Regulatorio.-
- d) Estructuras de costos base para la determinación de tarifas.-
- e) Ingresos totales del sistema de boletos prepagos, retribución del prestador de este servicio.-
- f) Subsidios de cualquier naturaleza que afecten la determinación de las tarifas del servicio público de transporte masivo urbano de pasajeros en la ciudad de Neuquén.-
- g) Legislación específica.-
- h) Memoria y balances anuales del Ente.-

*Concejo Deliberante  
de la Ciudad de Neuquén*

**CAPÍTULO VII  
CLAÚSULAS TRANSITORIAS**

**ARTÍCULO 20°):** El Órgano Ejecutivo Municipal realizará el traspaso de las -----funciones vinculadas al Transporte Urbano de Pasajeros que actualmente lleva adelante la estructura administrativa municipal al ERTMUP, en un plazo máximo de ciento veinte (120) días, a contar de la entrada en vigencia de la presente ordenanza.-

A través de la presente se otorgan amplias facultades al Órgano Ejecutivo Municipal para disponer las transferencias del personal y bienes que actualmente se encuentran en otras áreas de la estructura administrativa municipal para la conformación del ERTMUP, en función de la absorción de funciones de áreas existentes que éste implica.

**ARTÍCULO 21°):** El Concejo Deliberante instrumentará, en un plazo no mayor a -----treinta (30) días de la entrada en vigencia de la presente ordenanza, el llamado a concurso público de antecedentes y oposición para cubrir los cargos de Directores Técnicos del ERTMUP, en los términos de los Artículos 8°) y 9°) de la presente ordenanza.-

**ARTÍCULO 22°):** COMUNIQUESE AL ÓRGANO EJECUTIVO MUNICIPAL.-

**DADA EN LA SALA DE SESIONES DEL CONCEJO DELIBERANTE DE LA CIUDAD DE NEUQUEN; A LOS VEINTISEIS (26) DIAS DEL MES DE NOVIEMBRE DEL AÑO DOS MIL NUEVE (Expediente N° CD-203-B-2009).-**

ES COPIA:  
omm.

FDO: BURGOS  
FERRARI

Ordenanza Municipal N°	11642	1200 P
Votada por Decreto N°	1668	1200 P
Expte. N°	CD 203.B.09	
Obs.:	VERBOS PRINCIPALMENTE	

Funcionario de Ejec. Municipal		
Ed. Ejc.	05109	
23	12	09