CONCEJO DELIBERANTE DE LA CIUDAD DE SAN SALVADOR DE JUJUY
FOLIO Nº 01
MESA DE ENTRADA

San Salvador de Jujuy, 24 de noviembre 2026

Al Pte. del Concejo Deliberante
de San Salvador de Jujuy
Dr. Gastón Millón
S_____/_____D:

Por medio de la presente, me dirijo a usted con el objeto de presentarle la siguiente ordenanza referida a **la emergencia de las y los pasajeros hacia un Sistema Municipal de Transporte Público, estatal y bajo control de la clase trabajadora, en la ciudad de San Salvador de Jujuy.**

Se adjunta un compuesto de diez (10) fojas útiles, incluyendo nota de presentación, para su tratamiento.

Sin otro particular, saludo a UD.

KEILA ZEQUEIROS
Concejal Bloque PTS-FITU
Concejo Deliberante
de la Ciudad de S. S. de Jujuy

Sol Melina Doguino
Concejala PTS - FIT
Concejo Deliberante S. S. de Jujuy

CONCEJO DELIBERANTE DE SAN SALVADOR DE JUJUY
C 24 NOV. 2026 D
RECIBE
MESA GRAL. DE ENTRADA

S.T
Hs: 13:50

INICIO DE EXPTE N: 1046-X-2026

VISTO

La Ordenanza N° 7978/2023, que declaró la emergencia del servicio público de transporte urbano de pasajeros en la ciudad de San Salvador de Jujuy, y su prórroga, dispuesta a pedido del Departamento Ejecutivo Municipal por el Acuerdo N° 13/2026

El proceso licitatorio del servicio aprobado por Ordenanza N°8232/2025

El Artículo Nº 141 *de la Carta Orgánica Municipal, que atribuye al Municipio la competencia sobre los servicios públicos locales, y las Ordenanzas N° 8232/2025 y N° 7978/2023*, que regulan el transporte urbano de pasajeros; y

CONSIDERANDO

Que la prórroga de la emergencia, a solo pocos días de un nuevo proceso licitatorio, repite el mismo esquema de ganadores y perdedores: ganan las empresas concesionarias y pierden las mayorías trabajadoras que usan el servicio;

Que esta emergencia está hecha a medida de los empresarios y busca garantizar sus ganancias, cuando en realidad esas ganancias salen de las mayorías trabajadoras, que ya viven la emergencia de no llegar a fin de mes;

Que, sin embargo, la emergencia de los empresarios se cobra con boletos que se actualizan cada cuatro meses según la inflación. Al mismo tiempo se deja de lado el cumplimiento de las frecuencias en tiempo y forma, la calidad y renovación de las unidades y la ampliación de los recorridos, entre otros favores a las empresas;

Que el Gobierno nacional eliminó el Fondo Compensador del Transporte del Interior (DNU 280, marzo 2024), lo que se tradujo en sucesivos aumentos de tarifa para los usuarios de San Salvador de Jujuy, y solo mantuvo descuentos acotados para algunos sectores: jubilados, pensionados, veteranos de guerra de Malvinas y titulares de programas sociales. Los gobiernos locales, por su parte, transfieren fondos públicos a las empresas prestatarias por más de $31000 millones anuales, dentro de este concepto se financia el BEGUP por un monto cercano a los $600 millones. Esos aportes se hacen sin que las empresas abran sus libros ni demuestren sus costos reales, de modo que todos los niveles del Estado terminan subsidiando la ganancia privada con recursos de la clase trabajadora;

Que la emergencia funciona como un paraguas para no cumplir las obligaciones del contrato de licitación, pero a la vez busca garantizarles a las empresas el derecho a la rentabilidad a como dé lugar. Así, las pérdidas se socializan y las ganancias quedan en manos privadas;

Que este esquema muestra que la gestión privada del servicio no resuelve el problema, con o sin nueva licitación. Mientras el transporte sea un negocio, la prioridad será la ganancia empresaria y no las necesidades de quienes viajan;

KEILA ZEQUEIROS
Concejal Bloque PTS-FITU
Concejo Deliberante
de la Ciudad de S. S. de Jujuy

Sol Melina Doguino
Concejala PTS - FIT
Concejo Deliberante S. S. de Jujuy

Que hoy las tarifas y los subsidios se fijan sobre los costos que declaran las propias empresas, sin verificación independiente. Por eso la apertura de los libros y el control de trabajadores y usuarios son la condición para conocer el costo real del servicio;

Que el costo del transporte golpea de lleno el bolsillo, ya castigado, de la clase trabajadora. Con salarios municipales netos que rondan los $850.000, solo ir a trabajar en colectivo cuesta alrededor de $74.000 por mes, es decir, el 8,7% del
salario;

Que el traslado al lugar de trabajo es parte de los costos de reproducción de la fuerza de trabajo: sin transporte no hay trabajo posible. Por lo tanto, ese costo debería integrar el salario, aunque las patronales no lo consideren así y lo descarguen sobre los propios trabajadores;

Que las grandes empresas, los hipermercados y las entidades financieras se benefician directamente del sistema de transporte, que les lleva trabajadores y clientes, sin aportar a sostenerlo.

Que existen experiencias internacionales de transporte público gratuito o fuertemente subsidiado, como Tallin (Estonia), Dunkerque (Francia) o Caucaia y Luziania en Brasil. Demuestran que el transporte puede organizarse como un servicio público y no como un negocio.

Que la degradación del transporte público empuja a quienes pueden hacerlo hacia soluciones individuales, como el auto o la moto, mientras las mayorías quedan atadas a un servicio cada vez peor. Así, un servicio privatizado lleva a privatizar también la movilidad. Un sistema de transporte público, colectivo, accesible y de calidad es la forma socialmente más racional de cubrir la necesidad de moverse: ocupa menos espacio público, consume menos energía, contamina menos y garantiza el derecho a la ciudad para todos y todas, sin importar sus ingresos;

Que ampliar frecuencias, sumar servicio nocturno y recuperar la cobertura de los barrios requiere más trabajadores. Si se reduce la jornada laboral del transporte a seis (6) horas, cinco (5) días a la semana, sin bajar el salario, se reparten las horas de trabajo y se crean nuevos puestos genuinos y registrados. Esos puestos pueden absorber a miles de trabajadores que hoy se ganan la vida en formas precarias de transporte individual, como las aplicaciones tipo Uber, los remises o los mototaxis. Son trabajadores sin derechos laborales, que cargan con el costo del vehículo y el combustible, y que trabajan jornadas agotadoras. A la vez, una jornada más corta reduce el cansancio de los conductores y hace más seguro el servicio para quienes viajan;

Que esta Ordenanza propone reorganizar el sistema para que los subsidios, los aportes de las grandes empresas y el excedente de rentabilidad de las prestatarias dejen de sostener el negocio privado y se usen para construir un sistema de transporte público estatal, bajo control de trabajadores y usuarios, que se guíe por las necesidades sociales y no por el lucro;

KEILA ZEQUEIROS
Concejal Bloque PTS-FITU
Concejo Deliberante
de la Ciudad de S. S. de Jujuy

Sol Melina Doguino
Concejala PTS - FIT
Concejo Deliberante S. S. de Jujuy

Que conquistar estas medidas de emergencia, como parte de un sistema de transporte público de pasajeros estatal y bajo control de la clase trabajadora, que apunte a su gratuidad total, va a requerir una pelea independiente, autoorganizada por parte del pueblo trabajador y en las calles. Esa pelea es contra los empresarios, los gobiernos y las instituciones que defienden un negocio privado montado sobre un servicio público;

Por ello,

Sol Mellina Doguino
Concejala PTS - FIT
Concejo Deliberante S. S. de Jujuy

El Concejo Deliberante de

San Salvador de Jujuy sanciona la siguiente Ordenanza

KEILA ZEQUEIROS
Concejal Bloque PTS-FITU
Concejo Deliberante
de la Ciudad de S. S. de Jujuy

CAPÍTULO I – Objeto y alcance

CONCEJO DELIBERANTE DE LA CIUDAD DE SAN SALVADOR DE JUJUY
FOLIO Nº 05
MESA DE ENTRADA

Artículo 1° – Objeto. Esta Ordenanza establece el proceso de transición del servicio de transporte urbano de pasajeros hacia un Sistema Municipal de Transporte Público, de gestión estatal y bajo control de trabajadores y usuarios.

Artículo 2° – Declaración. Se declara al transporte público urbano de pasajeros servicio público esencial y derecho social de los habitantes de la ciudad.

Artículo 3° – Alcance territorial. Esta Ordenanza se aplica a las líneas y recorridos dentro del ejido municipal de San Salvador de Jujuy. Para las líneas interurbanas y la coordinación metropolitana, se procede conforme al Capítulo VII.

Artículo 4° – Niveles. La transición se organiza en tres niveles:

- **a) Primer Nivel:** Control y transparencia (Capítulo II).
- **b) Segundo Nivel:** Tarifa social y recorridos (Capítulo III).
- **c) Tercer Nivel:** Creación de la Empresa Municipal de Transporte (Capítulo IV y V).

CAPÍTULO II – Primer nivel: Control y transparencia

Artículo 5° – Apertura de libros. Las empresas concesionarias deben presentar ante el Concejo Deliberante y la Comisión de Control, dentro de los 60 días de promulgada esta Ordenanza, la siguiente documentación de los últimos cinco ejercicios:

- a) Balances y estados contables completos.
- b) Detalle de subsidios recibidos de cualquier nivel del Estado y su destino.
- c) Estructura de costos por línea.
- d) Nómina de personal, salarios y aportes.
- e) Inventario de unidades, con antigüedad y estado.
- f) Contratos con proveedores y con empresas vinculadas.
- g) Detalle del saldo de la cuenta Sube en el Banco Nación.

Artículo 6° – Comisión de Control. Se crea la Comisión de Control del Transporte Público, integrada por:

- a) Trabajadores del transporte urbano, elegidos por voto directo en asambleas por empresa o cabecera, en número proporcional a cada línea.
- b) Usuarios elegidos en asambleas barriales, organizaciones sindicales y vecinales, profesionales, universitarios y centros de estudiantes.
- c) Un representante de cada bloque del Concejo Deliberante, con voz y voto.

Los representantes de trabajadores y usuarios son la mayoría de la Comisión. Duran un año en su mandato, no perciben remuneración adicional y pueden ser revocados en cualquier momento por las mismas asambleas que los eligieron.

Artículo 7° – Facultades de la Comisión. La Comisión de Control puede:

- a) Acceder sin restricciones a toda la documentación contable, técnica y operativa de las concesionarias.
- b) Inspeccionar unidades, talleres y cabeceras.
- c) Requerir peritajes técnicos y contables a la Universidad Nacional de Jujuy u otros organismos públicos.

Sol Melina Dogulno
Concejala PTS - FIT
Concejo Deliberante S. S. de Jujuy

KEILA ZEQUEIROS
Concejal Bloque PTS-FITU
Concejo Deliberante
de la Ciudad de S. S. de Jujuy

CONCEJO DELIBERANTE DE LA CIUDAD DE SAN SALVADOR DE JUJUY
FOLIO N° 06
MESA DE ENTRADA

- d) Recibir denuncias de usuarios y trabajadores.
- e) Elaborar informes públicos trimestrales.
- f) Recomendar al Departamento Ejecutivo la aplicación de sanciones o la caducidad de concesiones.

Artículo 8° – Costos con empresas vinculadas. No se reconocen como costos del servicio los pagos a empresas que integren el mismo grupo económico que la concesionaria o que tengan socios, directivos o accionistas en común con ella. Esto incluye alquiler de unidades, inmuebles, combustible, repuestos y servicios.

Artículo 9° – Publicidad. Toda la información obtenida se publica en el sitio web oficial del Municipio en formato abierto y accesible, dentro de los 15 días de recibida.

Artículo 10° - Control de la rentabilidad. Si la rentabilidad que efectivamente obtiene una prestataria supera la estipulada en el convenio de licitación (Ordenanza N° 8232/2025), el excedente se destina en su totalidad a un **Fondo Fiduciario para la Adquisición de Unidades**. Su único fin es comprar unidades de transporte para la Empresa Municipal de Transporte bajo control de trabajadores y usuarios. Para eso:

1. La rentabilidad se calcula sobre los estados contables auditados por la Comisión de Control. No se computan los costos de empresas vinculadas ni los gastos que la Comisión rechace.
2. La prestataria deposita el excedente dentro de los treinta (30) días de la determinación. Si no lo hace, el Municipio lo descuenta de cualquier compensación, subsidio o pago que deba hacerle. El incumplimiento se considera falta grave a los efectos de la caducidad de la concesión.
3. El fondo se constituye en una entidad bancaria pública. La Comisión de Control lo supervisa y publica su estado cada trimestre.
4. Las unidades que se compren pasan al patrimonio municipal y se asignan a la Empresa Municipal de Transporte. Nunca pueden cederse, alquilarse ni darse en comodato a prestatarias privadas.
5. Los recursos del fondo no pueden usarse para subsidios, compensaciones ni ningún otro pago a empresas privadas.

Artículo 11° – Incumplimiento. Si una concesionaria no presenta la información, la oculta o la falsea, el Departamento Ejecutivo debe iniciar el procedimiento de caducidad de la concesión, sin perjuicio de las sanciones previstas en el contrato.

CAPÍTULO III – Segundo Nivel: Tarifa social y recorridos

Artículo 12° – Prioridad salarial. No se puede aprobar ningún aumento de tarifa ni ajuste de costos mientras haya deudas salariales, atrasos en el pago de sueldos o aportes, o incumplimientos del convenio colectivo con los trabajadores del transporte.

Sol Melina Doguino
Concejala PTS - FIT
Concejo Deliberante S. S. de Jujuy

KEILA ZEQUEIROS
Concejal Bloque PTS-FITU
Concejo Deliberante
de la Ciudad de S. S. de Jujuy

FRENTE DE LA CIUDAD DE SAN SALVADOR DE JUJUY
FOLIO Nº 04
MESA DE ENTRADA
CONCEJO DELIBERANTE

Artículo 13° – Congelamiento tarifario. La tarifa actual queda congelada hasta que la Comisión de Control presente su primer informe sobre los costos reales del servicio. Cualquier cambio posterior tiene que basarse en ese informe, pasar por una audiencia pública y ser aprobado por el Concejo Deliberante.

Artículo 14° – Boleto gratuito y ampliación. A) Manténgase el BEGU para los estudiantes. B) Manténgase los beneficios a sectores sociales vulnerables, jubilados, pensionados, veteranos C) Otórgase el boleto gratuito, con un piso no menor a cincuenta (50) viajes mensuales, a:

1) todo el personal del escalafón general de la Municipalidad de San Salvador de Jujuy, cualquiera sea su modalidad de contratación (planta permanente, planta transitoria, contratados, personal de programas o planes y cualquier otra forma de vinculación laboral con el Municipio);
2) todo el personal no jerárquico de la Escuela Municipal Marina Vilte, sean docentes, auxiliares o administrativos, cualquiera sea su situación de revista.
3) Al personal de comercio y empresas de servicios de más de 50 trabajadores/as, financiado según lo establecido en el art. 31, inciso a.

El beneficio es personal e intransferible. Se acredita con el sistema de pago electrónico vigente en el transporte urbano y se acredita en forma automática a cada mes, sin trámite individual a cargo del trabajador o la trabajadora. Si un beneficiario necesita más viajes por su jornada o por sus tareas, el piso se amplía sin otro requisito que la constancia de servicio.

Artículo 15° – Abono social. Se crea un Abono Social Mensual con viajes ilimitados dentro del ejido municipal. Su precio no puede superar el [7%] del valor que surja de duplicar el valor del Salario Mínimo, Vital y Móvil vigente.
Artículo 16° – Transbordo gratuito. Se puede combinar con otras líneas sin pagar de nuevo durante los [120] minutos siguientes al primer pago.
Artículo 17° – Protección de la cobertura barrial. Ningún cambio de recorridos, nodos o frecuencias puede:

- a) Reducir la cobertura de un barrio.
- b) Aumentar la distancia hasta la parada más cercana.
- c) Reducir las frecuencias en barrios periféricos.

Todo cambio necesita un dictamen favorable de la Comisión de Control y una consulta previa a las asambleas de los barrios afectados.
Artículo 18° – Servicio nocturno y frecuencias mínimas. Las líneas tienen que funcionar también de noche y respetar frecuencias mínimas. La Comisión de Control las define según las necesidades de los barrios y de los turnos de trabajo y estudio -de horarios vespertinos-.
Artículo 19° – Accesibilidad. Todas las unidades nuevas que se incorporen tienen que ser accesibles para personas con movilidad reducida.

CAPÍTULO IV – Tercer Nivel: Empresa Municipal de Transporte

Artículo 20° – Creación. Se crea la Empresa Municipal de Transporte de San Salvador de Jujuy (EMT), con forma de [Sociedad del Estado / ente autárquico]. Su objeto es prestar el servicio de transporte urbano de pasajeros.

Sol Melina Doguino
Concejala PTS - FIT
Concejo Deliberante S.S. de Jujuy

KEILA ZEQUEIROS
Concejal Bloque PTS-FITU
Concejo Deliberante
de la Ciudad de S. S. de Jujuy

CONCEJO DELIBERANTE DE LA CIUDAD DE SAN SALVADOR DE JUJUY
FOLIO Nº 08
MESA DE ENTRADA

Artículo 21° – Gestión. El Directorio de la EMT tiene mayoría de trabajadores elegidos por voto directo y de usuarios elegidos en asambleas. Todos sus miembros pueden ser revocados. Ningún directivo puede ganar más que un conductor con la misma antigüedad.
Artículo 22° – Patrimonio. El patrimonio de la EMT se forma con:

- a) Bienes y unidades que aporte o compre el Municipio.
- b) Inmuebles municipales que se le asignen.
- c) Unidades, talleres y cabeceras de las concesiones que caduquen.

El Departamento Ejecutivo pedirá a la Legislatura Provincial que declare de utilidad pública y sujetos a expropiación los bienes necesarios para prestar el servicio.
Artículo 23° – Asunción progresiva del servicio. La EMT se hace cargo de las líneas a medida que las concesiones vencen o caducan. El plazo máximo para hacerse cargo de todo el sistema será establecido por la EMT desde que se promulgue esta Ordenanza.
Artículo 24° – Prohibición de nuevas concesiones. Desde que esta Ordenanza entre en vigencia, no se pueden otorgar nuevas concesiones ni prorrogar las actuales.
Artículo 25° – Libros abiertos. La EMT publica en formato abierto sus balances, costos, compras y contrataciones, y los actualiza cada trimestre.

CAPÍTULO V – Trabajadores del transporte
Artículo 26° – Continuidad laboral. Todo el personal de las concesionarias pasa a la EMT. Conserva su antigüedad, categoría, convenio colectivo y representación sindical, sin perder ningún derecho.
Artículo 27° – Deudas de las concesionarias. Las concesionarias siguen siendo responsables de sus deudas salariales y previsionales. El Municipio retiene los pagos y subsidios que les correspondan para cubrir esas deudas.

Artículo 28° – Salud y seguridad. Se crea un Comité de Salud y Seguridad en el Trabajo para el transporte urbano. Lo integran trabajadores elegidos por sus compañeras y compañeros, desde el mismo podrán convocar a profesionales de la salud. Tiene estas facultades:

- a) Inspeccionar unidades, talleres y cabeceras.
- b) Frenar la circulación de unidades que no sean seguras.
- c) Exigir baños, comedores y lugares de descanso en todas las cabeceras.
- d) Proponer jornadas y recorridos bajo el criterio de cuidar la salud integral de las y los trabajadores.

Ningún trabajador puede ser sancionado por negarse a manejar una unidad insegura.
Artículo 29° – Prohibición de despidos. Desde que se promulga esta Ordenanza hasta que la EMT se haga cargo de todo el servicio, las concesionarias no pueden despedir ni suspender personal, ni reducir sus salarios. Si lo hacen, se considera un incumplimiento grave de la concesión.
Artículo 30° – Jornada laboral y nuevos puestos. La jornada del personal de conducción y operación de la EMT es de seis (6) horas diarias, cinco (5) días por semana, sin reducción salarial. Los puestos que se generen por la reducción de jornada, la ampliación de frecuencias y el servicio nocturno se cubren con prioridad con trabajadores y trabajadoras que hoy realizan transporte de pasajeros en forma precaria o no registrada, con trabajadores desocupados y con mujeres y diversidades. Para eso, la EMT les garantiza capacitación y licencia de conducir profesional sin costo.

Sol Melina Doguino
Concejala PTS - FIT
Concejo Deliberante S. S. de Jujuy

KEILA ZEQUEIROS
Concejal Bloque PTS-FIT
Concejo Deliberante
de la Ciudad de S. S. de Jujuy

CONCEJO DELIBERANTE DE LA CIUDAD DE SAN SALVADOR DE JUJUY
FOLIO Nº 09
MESA DE ENTRADA

CAPÍTULO VI – Financiamiento

Artículo 31° – Fondo Municipal de Transporte Público. Se crea el Fondo Municipal de Transporte Público. Su dinero solo puede usarse para financiar el sistema de transporte, el boleto gratuito, el abono social y la creación de la EMT. Recibe estos recursos:

- a) Una **Contribución Empresaria al Transporte**, que pagan las empresas de comercio, servicios, con más de 50 (cincuenta) trabajadores, bancos, financieras, inmobiliarias, constructoras que tengan empresas en el ejido municipal. La tasa municipal equivaldrá como mínimo a una suma fija por trabajador al equivalente del costo de 50 pasajes (en caso de jornada laboral extendida) y de 100 pasajes (en caso de jornada laboral no extendida). Se actualizará según el mecanismo de actualización del costo del boleto vigente.
- b) Lo que se recauda por estacionamiento medido y playas municipales.
- c) Lo que se recauda por publicidad en la vía pública y en las unidades.
- d) Las multas que se cobren a las concesionarias por incumplimientos.
- e) Los subsidios nacionales y provinciales al transporte.
- f) Las partidas que asigne el Presupuesto Municipal.

Artículo 32 ° .- El boleto establecido en el artículo 14° se financia con recursos del Municipio y su monto se fija en cada Presupuesto General de Gastos y Recursos. La partida asignada nunca puede ser menor al costo de garantizar el piso de viajes del artículo 14° para la totalidad de los beneficiarios. Para el ejercicio en curso, el Departamento Ejecutivo Municipal hará las adecuaciones presupuestarias necesarias con el superávit del ejercicio y con el Fondo Municipal de Transporte Público creado por esta Ordenanza.
El Municipio paga a las prestatarias los viajes efectivamente realizados a valor de costo auditado por la Comisión de Control. Ese valor no puede incluir rentabilidad empresaria ni costos de empresas vinculadas.

Artículo 33° – Pedido a la Provincia. El Departamento Ejecutivo pedirá a la Legislatura y al Poder Ejecutivo Provincial que destinen al Fondo un porcentaje de:
a) Lo que la Provincia recauda por juegos de azar.
b) Las regalías mineras, en especial las del litio.
c) Lo que recauda el Impuesto Inmobiliario Rural sobre los grandes terratenientes del Departamento Dr. Manuel Belgrano.
Artículo 34° – Prohibición de trasladar el costo. La contribución del inciso a) del Artículo 31° no puede trasladarse al precio de los productos ni descontarse de los salarios. Si una empresa lo hace, se le aplica una multa equivalente a [10] veces el monto que trasladó.
Artículo 35° – Control del Fondo. La Comisión de Control fiscaliza el Fondo. Cada trimestre se publica en formato abierto cuánto entró y en qué se gastó.

CAPÍTULO VII – Coordinación metropolitana

Artículo 36° – Convenios intermunicipales. El Departamento Ejecutivo puede firmar convenios con los municipios y comisiones municipales del área metropolitana para integrar recorridos, tarifas y el abono social. Por ejemplo, del Gran Jujuy con Palpalá, Yala o Perico.

Sol Melina Doguino
Concejala PTS - FIT
Concejo Deliberante S.S. de Jujuy

CESAR VELQUEIROS
Concejal Bloque PTS-FITU
Concejo Deliberante
de la Ciudad de S. S. de Jujuy

CONCEJO DELIBERANTE DE LA CIUDAD DE SAN SALVADOR DE JUJUY
FOLIO Nº 10
MESA DE ENTRADA

Artículo 37° – Pedido sobre líneas interurbanas. Se pide a la Provincia que extienda a las líneas interurbanas que entran al ejido el boleto gratuito, el abono social y el control de trabajadores y usuarios.

CAPÍTULO VIII – Disposiciones finales

Artículo 38° – Reglamentación. El Departamento Ejecutivo tiene [90] días desde la promulgación para reglamentar esta Ordenanza. Si no lo hace, las disposiciones que no necesitan reglamentación se aplican igual. Esto incluye los Capítulos II y V y los Artículos 12°, 13° y 24°.

Artículo 39° – Derogación. Se deroga toda norma que se oponga a esta Ordenanza.

Artículo 40° – Comuníquese, publíquese, dese al Registro Municipal y archívese.

Sol Melina Doguino
Concejala PTS - FIT
Concejo Deliberante S. S. de Jujuy

KEILA ZEQUEIROS
Concejal Bloque PTS-FITU
Concejo Deliberante
de la Ciudad de S. S. de Jujuy