

Versión taquigráfica

AUDIENCIA PÚBLICA

Tratamiento de la tarifa técnica y
modificación del cuadro tarifario para la
explotación del Servicio Subte

3 de febrero de 2023

SUMARIO

AUDIENCIA PÚBLICA	4
Iniciación	4
Experto	5
Sr. Mauro Alabuenas	5
Participantes	12
1.- Sr. Horacio Morinigo	12
Expositor	13
Sr. Javier Altrudi	14
Participantes	16
4.- Sr. Lisandro Finochietti	16
Finalización	18

AUDIENCIA PÚBLICA

- A 3 días de febrero de 2023, a las 12:00 horas, a través de la plataforma Zoom y con transmisión por el canal de *YouTube* del Gobierno de la Ciudad:

Iniciación

Sr. Presidente (Grippe).- Bienvenidos a todos.

Siendo las 12:00 horas del día 3 de febrero de 2023, damos inicio a la audiencia pública para el tratamiento de la tarifa técnica y la modificación del cuadro tarifario para la explotación del Servicio Subte conforme a lo establecido por la Ley 6 y sus modificatorias, y por la Ley 210 de la Ciudad de Buenos Aires.

Soy José Grippe, presidente del Ente Único Regulador de los Servicios Públicos. Me acompañan los vocales integrantes del directorio, la doctora María Eugenia Michielotto y el doctor Marcelo Pafundi.

Le voy a ceder la palabra a Susana Estrabaca, coordinadora de la Subsecretaría de Gestión Comunal del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, para que explique cómo se va a desarrollar esta audiencia y seguidamente comencemos con el Orden del Día.

Susana, muy buenas tardes.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Buenas tardes, señor presidente. Buenas tardes a todos y a todas.

Voy a dar una breve explicación sobre la modalidad de la presente audiencia. La misma está regulada por la Ley 6 y por la Ley 6306 la que, mientras persista el protocolo de emergencia sanitaria, nos da la posibilidad de realizar estas audiencias públicas como herramientas de participación a través de la modalidad virtual.

Por otro lado, en cada audiencia el Gobierno de la Ciudad designa un espacio físico en donde en este momento se encuentra Daniel González, integrante del organismo de audiencias, por si alguna persona con interés de participar carece de conectividad o por si algún inscripto en el día de la fecha no puede comunicarse por problemas de cortes tanto de electricidad como de Internet.

Tanto los participantes inscriptos en el registro abierto con una antelación no menor a dieciocho días como los expositores disponen de 5 minutos para hacer uso de la palabra. Según la ley, se designa como expositor a la Defensoría del Pueblo, legisladores y legisladoras de la Ciudad de Buenos Aires, funcionarios del Gobierno de la Ciudad y miembros de las juntas comunales.

En principio, abre su exposición el experto, que es aquella persona designada por el Poder Ejecutivo para presentar y defender, en este caso, el proyecto de modificación de la tarifa. Una vez que se convoca a todos los participantes, se vuelve a llamar a las personas que estuvieron ausentes por si en el momento en que fueron convocados tuvieron algún problema de conectividad.

Más allá de las exposiciones que duran 5 minutos, si cualquiera de los participantes tiene documentación ampliatoria de lo presentado puede enviarla en el día de la fecha al

mail de audienciaspublicas@buenosaires.gob.ar que será incorporada al expediente detrás de la versión taquigráfica y tomada en cuenta por las autoridades al momento de tomar decisiones.

Dicho esto, presento a Viviana Lanari, también integrante del organismo de audiencias públicas, para que convoque a las personas inscriptas.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Buenos días a todos y a todas.

Experto

Sr. Mauro Alabuenas

Sra. Coordinadora (Lanari).- Convoco al doctor Mauro Alabuenas, presidente de Subterráneos de Buenos Aires.

Sr. Presidente de Subterráneos de Buenos Aires (Alabuenas).- Señor presidente del Ente Único Regulador de los Servicios Públicos de la Ciudad de Buenos Aires: muchas gracias por la organización de esta audiencia pública.

Mi nombre es Mauro Alabuenas, presidente de Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado.

En esta audiencia pública vamos a presentar los fundamentos del cálculo actualizado de la tarifa técnica del servicio público. En función de ello y de las consideraciones que expondremos, vamos a proponer un cuadro tarifario actualizado de tarifa al usuario, en línea con la implementación de los cuadros tarifarios dispuestos por el Gobierno Nacional a partir del mes de enero pasado del corriente año.

Mi exposición la voy a dividir en dos partes. La primera va a destacar los aspectos salientes del servicio público del subterráneo y del Premetro de la Ciudad de Buenos Aires desde la última audiencia pública que nos convocara en el mes de agosto del año pasado y el contexto general del servicio público en sus aspectos principales. Y la segunda parte, ya sí adentrándonos en lo que es el objeto específico de la audiencia pública, tiene que ver con los cálculos técnicos de la tarifa técnica actualizada y la propuesta de cuadro tarifario actualizado.

Para una mejor exposición y mayor claridad, voy a compartir una presentación en *PowerPoint*.

- Se proyectan filminas.

Sr. Presidente de Subterráneos de Buenos Aires (Alabuenas).- En primer lugar, corresponde hacer una referencia sobre el contexto del año 2022: los pasajeros transportados el año pasado ascendieron a 222.000.000. Recuerden ustedes que, a partir del 1° de diciembre de 2021, el subterráneo pudo abrir sus 90 estaciones post Covid.

Por otro lado, a partir de allí comenzó una lenta recuperación de lo que fue la demanda de pasajeros en el servicio público, llegando al mes de marzo a un 70 por ciento de los pasajeros transportados para igual mes del año 2019; es decir, en circunstancias pre-pandémicas. Desde marzo del año pasado de alguna manera esa demanda se amesetó

alrededor de ese 70 por ciento que menciono. Enero y febrero fueron meses de muy baja recuperación con relación a iguales meses del año 2019 y a partir de marzo se llegó a este 70 por ciento que después se estabilizó con alrededor de 680.000 pasajeros por día hábil. Recuerden que, en épocas normales, el subterráneo y el premetro de la Ciudad de Buenos Aires transportaban en día hábil entre 1.200.000 y 1.300.000 pasajeros. Tuvimos algún pico en el mes de agosto del año pasado con alrededor de 900.000 pasajeros, pero luego, en el mes de diciembre, esto bajó. Lo vamos a ver con mayor claridad en las placas que siguen, pero existe esta tendencia de que la demanda se amesete.

En tercer lugar, hay que destacar el proyecto importante que ha tenido el Gobierno de la Ciudad desde que se hiciera cargo en el año 2013, que tiene que ver con la incorporación de aire acondicionado en toda la flota. Actualmente, el porcentaje es del 74 por ciento. Al respecto, el lunes de esta misma semana hemos tenido una audiencia en el marco de un *data room* dentro de lo que es la licitación pública nacional e internacional para la compra de material rodante para la línea B. Como ustedes saben, la línea B cuenta con una flota Mitsubishi antigua. Evidentemente, la renovación de esta flota antigua –que tiene un índice de fallas muy alto dada su antigüedad en perjuicio del servicio– con trenes nuevos permitirá incrementar este porcentaje de flota con aire acondicionado.

Respecto de las obras que continuamos en ejecución desde la última audiencia pública que nos convocara en este ámbito en agosto del año pasado, es bueno destacar la obra Central Obelisco, que es muy importante, porque allí confluyen las líneas B, C y D. Dos de estas líneas son las que más pasajeros transportan y allí se produce un nodo de transporte. Esta obra contribuye a dotar de mayor accesibilidad, circulación y evacuación; es decir, de mayor fluidez en la eventual evacuación, siguiendo los lineamientos de lo que llamamos el PACE, Plan de Accesibilidad, Circulación y Evacuación. Realmente esta obra continúa con muy buen ritmo. Además, está dividida en varias etapas. En los próximos meses vamos a inaugurar un nuevo pasillo paralelo a la estación, que permitirá que aquellos usuarios que hacen combinación de líneas no tengan que caminar entre las personas que esperan en el andén el ingreso de la nueva formación. En hora pico evidentemente este no es el escenario ideal para la circulación ya que puede generar algún peligro. Por eso esta obra es muy importante, ha tenido un gran avance y próximamente va a ser inaugurada.

También corresponde destacar que esta obra ha permitido la accesibilidad plena para la estación Diagonal Norte y parcial para la estación 9 de Julio, sentido a Catedral, en línea con la ley que rige la materia de accesibilidad en la Ciudad de Buenos Aires.

Además, me parece importante acentuar un programa de renovación de estaciones de la red. Ustedes saben que Buenos Aires tiene una red centenaria. Evidentemente, hay estaciones que requieren una renovación integral y la dotación del mobiliario urbano adecuado. Si bien todo esto no hace directamente a lo que es la operación, contribuye al confort y a mejorar la experiencia del usuario.

Por otro lado, quiero remarcar las importantes obras de señales que han continuado a buen ritmo en las líneas A, D y E. Los sistemas de señales son sistemas de seguridad que permiten determinar la ubicación de los trenes, a los fines de establecer las distancias entre trenes, las frecuencias y eventualmente evitar problemas de impacto de trenes. Las señales determinan la velocidad de los trenes, como dije la distancia e, incluso, la detención de un tren, a los fines de evitar un problema.

Corresponde destacar que el Gobierno de la Ciudad implementa en su red los sistemas más modernos del mundo, los CBTC, que no sólo permiten esta ubicación en

tiempo real, sino que el propio sistema regula la velocidad y puede determinar la detención de un tren. Esto permite llevar a la menor distancia los trenes entre sí, con el máximo estándar de seguridad operativa, permitiendo dar la mayor frecuencia posible en beneficio de la demanda. Hoy, este sistema CBTC, por ejemplo, funciona con excelente resultado en la línea H, ya que nos está dando regímenes de regularidad por encima del 90 por ciento; es decir, no sólo una buena frecuencia, sino también una excelente regularidad. Esto es producto del desarrollo del propio sistema. También en la línea A con los sistemas ATP y ATO.

Las obras de potencia también han continuado a buen ritmo en las líneas D y E. Estas dotan de confiabilidad a la operación, porque evitan la eventualidad de una salida del servicio por falta de energía de una formación, con las consecuencias que de ello derivan. Por otro lado, en consonancia con lo que dije antes, las obras de potencia adecuan la potencia necesaria para el mayor consumo que requieren los equipos de aire acondicionado. Entonces, evidentemente para emplazar la instalación de trenes con aire acondicionado es necesario adecuar la potencia para recibir esos equipos.

Párrafo aparte merece el desarrollo de la ingeniería de la línea F, en cumplimiento con las leyes que rigen las nuevas líneas para el subterráneo de la Ciudad de Buenos Aires. Ustedes recordarán que el año pasado Subterráneos Buenos Aires tomó la decisión de encarar el desarrollo del proyecto ejecutivo para la construcción de la futura línea F con recursos propios y profesionales de SBASE; es decir, con arquitectos e ingenieros de reconocido prestigio y de mucha experiencia. Tomamos esta decisión con un doble propósito: por un lado, obviamente para promocionar el trabajo nacional y, por el otro, por el contexto complejo económico que nos toca vivir. Esta decisión implica un ahorro de alrededor de 4.000.000 de dólares que, de otro modo, hubiera implicado la contratación de una consultora internacional. Esto también está avanzando a buen ritmo y próximamente vamos a hacer presentaciones públicas.

Como ya les dije, también tenemos la licitación de la compra de material rodante para la línea B. Estamos desarrollando los pliegos licitatorios. El lunes pasado tuvimos la presentación técnica del data room de los eventuales interesados, con muy buena participación de los proveedores más importantes a nivel internacional, lo que también es muy bueno.

Finalmente, quiero destacar la obra de reemplazo de escaleras mecánicas. De vuelta, como es una red centenaria, las escaleras mecánicas más antiguas tienen índices de falla muy recurrente. Entonces, evidentemente esto justifica la compra de escaleras nuevas. Hicimos una licitación pública nacional e internacional para el recambio de 7 escaleras mecánicas en las líneas C, D, E y H. Recientemente se firmó el contrato con el adjudicatario de esa licitación, Fujitec, que es un proveedor de reconocido prestigio.

Yendo más a la segunda parte de mi presentación, específicamente a lo que tiene que ver con el objeto de la audiencia pública, este cuadro recuerda el esquema tarifario actualmente vigente. Como todos saben, la tarifa del subterráneo de 1 a 20 viajes es de 42 pesos, hay descuentos por viajero frecuente, y la tarifa plana del premetro es de 15 pesos. El cuadro de la derecha ilustra los descuentos, las bonificaciones de abono social, estudiantil, maestros, jubilados y pensionados, personas trasplantadas, etcétera, como un recordatorio de cuál es el cuadro actualmente vigente.

En este marco, ¿por qué corresponde actualizar la tarifa? Al respecto es importante destacar que existen cuatro cuestiones que en un servicio público de la importancia que

tiene el subterráneo y premetro de la Ciudad de Buenos Aires tienen que estar en coordinación y en equilibrio.

La primera de las cuestiones es que en una metrópolis como es la región AMBA, la Ciudad de Buenos Aires y la zona de influencia llamada Área Metropolitana Buenos Aires, debe abordarse la cuestión del transporte público de manera integral; es decir, el transporte público funciona como un sistema integral compuesto por distintos modos, en donde el subterráneo y el premetro no son sino un modo más de ese sistema integral. Esta es la forma de abordar la cuestión eficientemente, porque existen dos temas que deben estar coordinados: por un lado, obviamente la planificación de la oferta, para no incurrir en redundancias entre modos y, por el otro, entre los modos que se encuentran tarifados, las tarifas deben estar en equilibrio. De lo contrario, se producirían migraciones indebidas de un modo a otro e inconvenientes de migraciones de un modo a otro, con dos consecuencias negativas: la pérdida de demanda del modo que asiste y la saturación del modo que recibe. Entonces, esas tarifas tienen que estar en equilibrio.

En segundo lugar, obviamente desde la última audiencia pública que se hizo es preciso compensar los incrementos de costos que han sufrido las estructuras que manejamos. En las placas que vienen vamos a ver todo el detalle de los montos y los conceptos, para que no quede absolutamente ninguna duda de cómo se llega a los cálculos de la tarifa técnica y qué es lo que nos lleva a hacer la propuesta que en el día de la fecha presentamos de cuadro tarifario actualizado. Como dije, la inflación que hoy tenemos en la República Argentina ha determinado incrementos en los costos de explotación y de operación. Después vamos a explicar con detalle los costos de explotación. Pero, obviamente, para evitar la desfinanciación del sistema es preciso acompañar o compensar los costos.

En tercer término, para dotar al usuario de un servicio responsable, con el máximo estándar de seguridad operativa, de calidad y de confort es preciso adecuar los costos a los incrementos que correspondan, de manera de garantizar un servicio público sustentable en el mediano y largo plazo.

Y en cuarto lugar, corresponde actualizar la tarifa –y esto lo vamos a ver en una placa específica más adelante–, porque es necesario mantener un equilibrio adecuado entre lo que es la cobertura del subsidio que el Estado realiza para cubrir la diferencia entre la tarifa técnica y la tarifa del usuario. Como todos sabemos, esa diferencia la cubre el Estado. Por lo tanto, en esa cobertura tiene que haber un equilibrio. Tenemos una placa específica para ver ese punto en particular.

Vamos al abordaje específico de lo que es el cálculo de la tarifa técnica. Como la mayoría de los que participamos de esta audiencia pública sabemos, la tarifa técnica no es otra cosa que un cociente entre los costos totales de explotación dividido la cantidad de pasajeros pagos dados en el mismo período. Eso da una cifra ideal que se denomina “tarifa técnica”, que es la que idealmente deberían pagar los pasajeros pagos para cubrir el total de costos de explotación. Por supuesto que, como lo indica bien la Ley 4472 que nos rige en la Ciudad de Buenos Aires para el tratamiento de las tarifas técnicas y cuadros tarifarios al usuario, las tarifas deben ser justas y razonables. Y para que las tarifas sean justas y razonables, evidentemente deben ser asequibles. Entonces, allí es donde nace la diferencia entre tarifa técnica y tarifa al usuario. Como dije antes, la diferencia es el subsidio estatal.

Otra cosa que es importante es que la Ley 4472 establece que cada vez que se produce un incremento de costos de explotación por encima del 7 por ciento de la

estructura del costo respecto de la última revisión, corresponde revisar el cuadro tarifario de tarifa técnica y los cuadros tarifarios al usuario.

Para continuar con el análisis de la tarifa técnica es importante recordar cómo está estructurado el actual contrato de concesión del subterráneo y premetro de la Ciudad de Buenos Aires. Ustedes recordarán que en el año 2018 la Ciudad de Buenos Aires encaró una licitación pública nacional e internacional que tuvo muy buena participación. El aspecto más interesante a los fines del tratamiento de la tarifa técnica y de los cuadros tarifarios es que se modificó la forma de retribución al operador.

En el contrato actualmente vigente de concesión se decidió retribuir al operador por coche kilómetro comercial recorrido; es decir que no fuera una retribución de costos, sino que se pague por coche kilómetro efectivamente recorrido. En la práctica esto funciona como un incentivo a la productividad. Con los análisis que hacemos de la demanda de pasajeros determinamos un programa anual, que asegura una frecuencia y un confort de viaje para los usuarios, siguiendo los estándares internacionales de confort mínimo y adecuado para un servicio público de esta naturaleza. Cuando el concesionario cumple con ese programa, cobra exactamente en la medida en que satisfizo el programa. Si no cumple, no cobra. Esto opera como incentivo a la productividad. Para estructurar esa mecánica de retribución, se parte de la oferta en esa licitación, lo que llamamos “precio fijo”, que es la unidad de medida del coche kilómetro comercial –ese CKC que figura en la placa–. Ese precio fijo se actualiza por una cláusula de redeterminación de precios, que sigue los lineamientos de la ley de redeterminación de precios de la Ciudad de Buenos Aires y que a octubre del año 2022 ascendió a la suma de 920 pesos con 93 centavos. Después vamos a ver una placa con este detalle, pero adelanto: el precio fijo actualizado a octubre 2022 es de 900 pesos con 93 centavos. Ese es el precio fijo; es la unidad de medida que debe multiplicarse, como dice la placa, por el programa anual de octubre 2022 a septiembre de 2023. Ese programa anual determinado por la autoridad de aplicación en función de la demanda que vimos antes es de 49 millones de kilómetros. Entonces, el precio fijo o la unidad de medida actualizada multiplicada por el programa da los costos de operación a octubre 2022.

Sin embargo, como dije antes, para dar un servicio responsable que satisfaga los estándares máximos de seguridad operativa es preciso agregar a esa consideración de costos todas las inversiones en materia de mantenimiento, todas las inversiones en materia de seguridad y los distintos gastos que en ese período eventualmente correspondan afrontar como, por ejemplo, el caso público y notorio de los programas de sanitización que el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires está llevando a cabo, no sólo en materia rodante sino en instalaciones fijas, en subestaciones. En fin, todo este programa que aborda la sanitización de nuestra red también debe ser incorporado aquí para asegurar un servicio público sustentable en el mediano y largo plazo. Esto con respecto a la primera de las dos cuestiones que deben considerarse en la tarifa técnica: el numerador de este cociente son los costos totales.

Después viene la otra parte que es, en definitiva, el denominador: los pasajeros pagos transportados del período. Aquí llegamos a un número de 237 millones de pasajeros pagos. A esta cifra se llega tomando los pasajeros reales de 2022, de marzo a noviembre: ya dije que a partir de marzo la demanda se había amesetado con un promedio de 72 por ciento. Los meses de enero, febrero y diciembre, también como dije antes –enero y febrero que venían del 1° de diciembre del año anterior, cuando recién se abrieron las 90 estaciones

postpandemia– tuvieron una demanda muy baja, una recuperación muy lenta. Entonces, no los consideramos adecuadamente representativos para esta estimación. Así que, reitero, para enero, febrero y diciembre se toma este 72 por ciento respecto de los mismos meses; es decir, de los pasajeros transportados 2022 respecto del año 2019, o sea de momentos prepandémicos.

Una cosa importante que corresponde destacar y la ilustra la placa al pie tiene que ver con el hecho de que la Ley 4472, si bien habla de tarifas justas y razonables y establece esta cuestión de que cada vez que se produce un salto de más del 7 por ciento de la estructura de costos corresponde hacer el análisis de la tarifa técnica y la evaluación de tarifas, no brinda mayores detalles respecto de cómo tiene que ser este cálculo. Por eso, en el año 2017, como la ley no fue reglamentada, de alguna manera Subterráneos de Buenos Aires consideró adecuado solicitarle a la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires la elaboración de un estudio que establezca cuáles eran los parámetros más adecuados y razonables vinculados con la realidad para los cálculos de la tarifa técnica. Este informe de la Universidad de Buenos Aires fue presentado a SBASE en el mes de junio del año 2017. Desde entonces, cada vez que Subterráneos de Buenos Aires ha presentado y elaborado un análisis de la tarifa técnica ha seguido los lineamientos de este estudio elaborado por la Facultad de Ingeniería. Y esta presentación no es una excepción; nuevamente hemos seguido estos lineamientos y el resultado es el que vamos a presentar a continuación.

La siguiente placa ya ilustra con todo detalle la estructura de costos en cuanto a montos y a conceptos del servicio público. Para que no quepa absolutamente ninguna duda y sea absolutamente transparente la información que brindamos, esto es calculado a partir de octubre 2022; es decir, recuerden que para llegar a este número que ahora voy a explicar uno debe partir, como está estructurado en el contrato de concesión del Subterráneos y el Premetro de la Ciudad de Buenos Aires, de un precio fijo multiplicado por un programa anual. Obviamente, si tomáramos un solo mes, no sería suficientemente representativo del período, porque los meses van fluctuando. Entonces, para darle mayor representatividad, se toma el valor de un mes y se lo anualiza. Por lo tanto, se toma ese precio fijo, actualizado por la cláusula de redeterminación de precios que dije antes, que son 920 pesos con 93 centavos, y se lo multiplica por el programa anual. Ese costo total da 46.722 millones de pesos a octubre de 2022 anualizado. Eso es lo que llamamos “costos de operación”; es decir, el costo para que el servicio funcione.

Pero habíamos dicho que, para dar un servicio responsable, sustentable en el mediano y largo plazo, con los estándares máximos de calidad operativa, de seguridad operativa y de confort y experiencia al usuario, es necesario agregarle las inversiones en materia de mantenimientos regulares, las inversiones en materia de seguridad y los gastos extraordinarios que corresponden a ese período dado. Por ejemplo, los programas de sanitización que he mencionado. Esa suma total llega al número de 51.841 millones de pesos. Eso es lo que llamamos el “costo de explotación”. Esto dividido por los pasajeros del período pagos, que son como dijimos antes 237 millones de pasajeros, nos da la suma de 218 pesos con 61 centavos. Esa es la tarifa técnica del servicio público de Subterráneos y Premetro de la Ciudad de Buenos Aires a octubre de 2022.

Obviamente, para que las tarifas sean justas y razonables es necesario que además sean asequibles. Para lo cual, también se considera en general como parámetros normales los ingresos de los usuarios de ese sistema en particular. Para eso, se acude al salario

mínimo vital y móvil y se lo multiplica por un cálculo de 50 viajes. Esto es lo que determina, en definitiva, los cuadros tarifarios al usuario que hoy presentamos.

Reitero, a estos cuadros tarifarios se llega sobre la base de cuatro aspectos fundamentales. El primero es ese equilibrio que tiene que haber entre los distintos modos de un sistema integral. A partir del mes de enero, el Ministerio de Transporte de la Nación implementó la actualización de los cuadros tarifarios para trenes y colectivos mediante la Resolución 952/2022, que comenzó a regir a partir de enero. En marzo han establecido un mecanismo de actualización mensual por el Indec.

Hoy nosotros proponemos un cuadro tarifario escalonado para evitar un impacto en el bolsillo de los usuarios en cuatro tramos predeterminados para todo el período, para además brindar previsibilidad; es decir, no solamente evitar un impacto excesivo en el bolsillo del usuario, sino también darle previsibilidad a todo el período empezando a partir del mes de marzo con una tarifa de 58 pesos para 1 a 20 viajes, los descuentos por viajero frecuente y también se mantienen vigentes los descuentos de la tarjeta SUBE. Como todos sabemos, a partir del segundo viaje hay un 50 por ciento de descuento y a partir del tercero un 75 por ciento de descuento. Y una tarifa plana para el premetro de 20 pesos. Esa es la propuesta que traemos en el día de la fecha del cuadro tarifario actualizado.

Estimativamente será a partir del mes de marzo. En principio, hoy presentamos este cuadro tarifario, después vienen todas las consultas, las observaciones y las recomendaciones que se tienen en cuenta y luego el Ente Único Regulador de los Servicios Públicos elabora un informe. Recién con eso se emite el acto administrativo y se hace la publicación en el *Boletín Oficial*. A partir del quinto día de la publicación se implementa eventualmente este cuadro tarifario. Reitero, estimamos a partir del mes de marzo. En el expediente de la audiencia pública existe mucha información. No volcamos toda esta información, a los fines de hacer la presentación lo más concisa posible.

En el siguiente cuadro figuran los descuentos por abono social, abono estudiantil, los pases para jubilados y pensionados, las personas con discapacidad, etcétera. Todos estos descuentos se mantienen vigentes al igual que los del viajero frecuente.

De nuevo, toda esta información está volcada en el expediente de la audiencia pública. Nosotros tratamos de hacerlo lo más conciso y concreto posible, para no extender excesivamente la presentación. Pero sí quise mantener una placa, que es la última, que habla también del motivo. Es un argumento, un motivo más que nos lleva a esta propuesta de cuadro tarifario actualizado, que tiene que ver con la evolución de la cobertura del subsidio respecto de los costos totales de explotación; una serie histórica desde el año en que el Gobierno de la Ciudad se hiciera cargo del servicio público. En el año 2013 era de 62 por ciento de cobertura, como indica la placa, y luego, en los años subsiguientes, se mantuvo alrededor de ese 60 por ciento, hasta llegar al año 2020 en el que la cobertura pega un salto a 93 por ciento. Obviamente esto fue producto de la pandemia, de las normas de aislamiento y distanciamiento social que todos recordamos con la consecuente abrupta caída de pasajeros que recibiera el sistema. En el año 2021 esto continuó de la misma manera, con un 92 por ciento de cobertura. Recién el año pasado, en el 2022, pudimos bajar esto a 86 por ciento. En el actual período, de aprobarse este caso tarifario que hoy proponemos, podríamos llevar el porcentaje de cobertura de 86 a 77 por ciento.

Reitero, esto es estimado a octubre de 2022. Pero la realidad es que va a depender fundamentalmente de dos cosas: de los pasajeros pagos que estimamos de la manera que expliqué antes y de la inflación. Si bien no tomamos la inflación sino la estructura de costos

porque nos parece lo más adecuado para el servicio específico del que estamos hablando, obviamente la inflación impactará indirectamente sobre esa estructura de costos y, en definitiva, sobre la cobertura del subsidio.

Con esta placa termino mi presentación. Desde ya, me quedaré a escuchar todas las exposiciones de quienes se han inscripto para hacerlo.

Sin nada más que agregar, nuevamente les agradezco.

Buenas tardes y muchas gracias.

Participantes

Sra. Coordinadora (Lanari).- Comenzamos con el registro de participantes.

1.- Sr. Horacio Morinigo

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 1, señor Horacio Morinigo.

Sr. Morinigo.- Buenas tardes, ciudadanos y ciudadanas.

Desde el espacio subte público mantenemos un principio: el subte debe ser administrado y operado por la ciudad en su totalidad. Y decimos que debe tener una directiva tripartita, que llamamos “gestión pública”, con participación del Gobierno de la Ciudad, los trabajadores y los usuarios.

Decimos que el subte debe ser absolutamente gratuito. Esta experiencia se viene llevando adelante en algunas ciudades. ¿Y cuál es el sentido? Cuidar el planeta y la salud de los ciudadanos. La polución ambiental que está sufriendo la Ciudad de Buenos Aires se hace cada día más insostenible. Por eso es que el transporte tiene que ser gratuito. Los índices de subsidios y de dinero malgastado lo permiten en la Ciudad de Buenos Aires.

Con respecto a la privatización, esta ya viene desde hace mucho y tiene muchísimas auditorías. Roggio sigue siendo el dueño privado de los subtes de la Ciudad de Buenos Aires. El cascarón nuevo no cambió nada. Las auditorías de la Ciudad de Buenos Aires siguen diciendo lo mismo: el subterráneo en manos de privados ha sido escandalosamente corrupto, deficiente y de mal manejo. La privatización no nos ha traído a los ciudadanos ningún beneficio; al contrario, nos ha perjudicado y sigue perjudicándonos. Hay que terminar con esta privatización del medio de transporte más importante de la Ciudad de Buenos Aires en manos privadas.

Quiero recordar que cuando el subte estaba en manos estatales no tenía el costo del boleto de subterráneo más que la primera sección del transporte automotor. Eso estaba por disposición, o sea que el subte tenía ese valor. Lo hacía económico y el pueblo trabajador estaba en disponibilidad de pagarlo. Desde hace varios años esto se ha perdido. Miremos los valores que nos dio aquí el señor Mauro Alabuenas, que rompe con esa virtud respecto del boleto del subte.

Cuando el subte de la Ciudad de Buenos Aires estuvo en manos estatales, en esa época tuvo superávit y ayudaba a la administración estatal a pagar ciertas deudas.

Realmente el subte de Buenos Aires es una institución ciudadana.

Los aumentos que se están proponiendo no corresponden a los salarios que cobran los trabajadores. Tenemos que preguntarnos por qué mucha gente ha dejado de viajar en el subte. Entre otras cosas, porque ha sido y es muy caro para el bolsillo del trabajador. Y esto hay que tenerlo en cuenta.

Los costos que dan técnicos y operativos son muy cuestionables. Esto lo dicen las distintas auditorías que se han llevado a cabo en la Ciudad de Buenos Aires con respecto al subterráneos de Buenos Aires.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Por favor, si puede ir redondeando.

Sr. Morinigo.- Por favor, ya que hay pocos inscriptos, ¿me dan un minuto más?

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Le concedemos un minuto más.

Sr. Morinigo.- El gran tema aquí está en esta audiencia. ¿Qué ha pasado? ¿Por qué somos tan pocos inscriptos? Aquí podemos ver el problema del fracaso de la política. No hay anotados partidos políticos, no hay legisladores, no hay comuneros, no hay gremialistas, no hay ONGs. El fracaso de la política es terrible. ¿Ustedes creen que la mayoría de los ciudadanos que se transporta en el subte está de acuerdo con este aumento? Yo diría que habría que ver, pero que seguramente no, porque los salarios están caídos. Entonces, si la participación sigue siendo boicoteada, en las audiencias no se escuchará a los ciudadanos. Los funcionarios no nos escuchan.

A pesar de estos aumentos, hoy vemos a un pueblo anestesiado por la información manipulada. Pero mañana, cuando el aumento los castigue de manera más terrible, vamos a tener a gente como en Chile, que va a romper los molinetes. Y será tarde, porque cuando esta violencia se empiece a dar, se pasará a otro nivel...

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Señor Morinigo, su minuto solicitado ya concluyó.

Sr. Morinigo.- Por favor, un último segundo.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Redondee, por favor.

Sr. Morinigo.- Por último, quiero decir que el aumento no va a solucionar la menor cantidad de pasajeros que viajan. El camino es otro; el camino es un subte gratuito, popular, eficiente, económico y seguro.

Muchas gracias y buenas tardes.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 2, señor Federico Winokur.

- El participante no se hace presente.

Expositor

Sra. Coordinadora (Lanari).- Voy a llamar de la lista de expositores a la Defensora del Pueblo, María Rosa Muiños.

Sr. Javier Altrudi

Sr. Altrudi.- Buenos días a todos y a todas.

Mi nombre es Javier Altrudi. No sé si me escucha bien.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Sí, sí.

Sr. Altrudi.- Soy responsable del área de transporte y telecomunicaciones de la Defensoría del Pueblo.

Desde ya, voy a intentar suplir a nuestra Defensora María Rosa Muiños quien, por razones de agenda, no se pudo hacer presente en esta audiencia.

Dos son los temas que nos competen para tratar en la audiencia de hoy: la determinación de la tarifa técnica y la tarifa al usuario.

Respecto a la tarifa técnica, sólo voy a hacer unas pequeñas observaciones con relación a la diferencia que hay en el cuadro de cálculo que se discutió en la anterior audiencia pública y en esta. Además, señalar que nos llamaron la atención dos renglones. Uno, que respecta a inversiones de Subterráneos de Buenos Aires, que es de los que menos creció entre una determinación y la otra: sólo el 18 por ciento con relación a la media de todos los renglones que crecieron un 70 por ciento. En un contexto inflacionario, entendemos que de alguna manera esto significa una desinversión.

Contrariamente, otro de los renglones que observamos que creció por sobre el 70 por ciento del promedio, un 166, y que en la anterior determinación representaba el 2.7 del total de gastos y que pasó al 4.8 es el de seguridad. De acuerdo con lo que se dice en el expediente, entendemos que es la seguridad ciudadana y no de los sistemas de seguridad de las formaciones. Este incremento nos parece oportuno que se desagregue, que se haga un detalle y que se le cuente a la ciudadanía de qué se trata. Obviamente, no cuestionamos nada vinculado con la seguridad ciudadana, pero sólo para darle mayor calidad a la información y mayor transparencia a este proceso.

De todas maneras, no era la determinación de la tarifa técnica lo que más nos importa, sino la tarifa al usuario. Y no ya en el análisis de la cuestión dominal de los tramos de incremento que se plantearon para esta audiencia pública, sino más bien en función del servicio que se presta a diario, de la experiencia que tienen todos los usuarios que utilizan este servicio.

Al respecto, queremos comentar o analizar algunas variables que hacen a lo que entendemos la experiencia del usuario. La primera de ellas es la accesibilidad. Desde el mes de febrero del año pasado venimos haciendo un seguimiento de la información respecto a escaleras, ascensores, salvaescaleras y caminos que publica a diario la empresa, la operadora de una manda judicial, y notamos que desde ese momento hasta la audiencia anterior venían mejorando los índices de operatividad de esos medios de elevación de ingreso y egreso de las estaciones.

Ahora bien, notamos que esa tendencia se revirtió en el último trimestre del año pasado, que coincide con la fecha de octubre que se fija para la determinación de esta tarifa

técnica, y nos encontramos que a diario 12 ascensores y 18 escaleras en promedio se encuentran detenidas todos los días. En este análisis que hacemos de octubre, noviembre y diciembre del año pasado. Y que se presentan picos de 22 ascensores y de 30 escaleras, lo que representan un 20 por ciento y un 11 por ciento respectivamente de los medios de elevación de toda la red.

Como señalaba anteriormente, los indicadores de estos medios de elevación venían mejorando, pero en el último trimestre empeoraron. Relevar información durante todo el año nos permite también detectar que algunas escaleras y algunos ascensores presentan problemas crónicos. Algunos los señaló el presidente de SBASE y otros están detenidos por lo menos desde febrero del año pasado. Por citar algunos casos, en la estación San Pedrito de la línea A el ascensor número 1 estuvo 50 días detenido; en la estación Facultad de Medicina el ascensor número 1 estuvo 100 días con fallas; en la estación Varela de la línea E la escalera número 26 desde el 22 de junio está detenida por mantenimiento integral; lo mismo ocurre con la escalera número 4 de San Juan de la línea C, con la escalera número 9 de la estación Pueyrredón, con la escalera número 32 de la estación Hernández y con la escalera número 2 de la línea H correspondiente a la estación Venezuela.

Otro de los relevamientos que hacemos a diario también tiene que ver con los incidentes que se presentan en la prestación de un servicio. ¿A qué nos referimos cuando hablamos de “incidentes”? A interrupciones en el servicio, a demoras o a servicios limitados...

Sra. Coordinadora (Lanari).- Por favor, si puede ir redondeando.

Sr. Altrudi.- Sí, me quedan dos puntos.

En cuanto a los servicios limitados, decíamos que esta variable empeoró en el último trimestre del año pasado. El pico se registró en noviembre, con 164 incidentes informados a través de las redes públicas de la empresa, que afectaron el servicio por 7398 minutos. Si lo pasamos a horas, son 123 horas y 18 minutos y, si lo calculamos en días, son 5 días del mes de noviembre que el servicio estuvo afectado por incidentes en la prestación. Desde ya, esto no ocurre de manera pareja en todas las líneas. El 60 por ciento de estos incidentes se concentran en las líneas E, B y D. Casualmente, las dos primeras, las líneas E y B, son las que operan con una flota antigua superior a la media. Es decir, la antigüedad de la flota de toda la red de material rodante es de aproximadamente 16 años. En la línea B, como señalo también el presidente de SBASE, el promedio de edad de las flotas es de 44 años mientras que en la línea E de 24. Obviamente, entendemos que hay una relación entre la antigüedad de la flota y los incidentes que se generan en esas líneas.

No escapa a esta Defensoría que se iniciaron las tareas preliminares para la licitación de nuevas formaciones para la línea B. Queremos señalar que, en los últimos dos ejercicios presupuestarios –en la ley de presupuesto tanto del año 2021 como el 2022–, también fue prevista esta inversión y que después no se realizó. Así que esperamos que esta vez se resuelva de manera definitiva porque, además de redundar en una mejor calidad para el servicio de los usuarios de la línea B, también va a dar una solución definitiva al problema de asbesto, que tiene...

Sra. Coordinadora (Lanari).- Por favor, está bastante excedido en el tiempo.

Sr. Altrudi.- Ya termino.

Al cuadro de situación que vengo describiendo se puede sumar el pésimo estado edilicio de algunas estaciones y los baños que, en muchos casos, no están habilitados para el uso de los usuarios. También por primera vez, o quizás segunda, estamos concurriendo a una audiencia en la que no hay ninguna obra de... (*no se percibe la palabra*) ...de la red de subterráneos.

Por todo esto que señalé, nuevamente esta Defensoría del Pueblo llama la atención sobre las deficiencias en la prestación. Solicitamos que futuros aumentos vengan acompañados de un plan en la mejora de la prestación del servicio y de la calidad, que redunde en una mejor experiencia para los usuarios.

Muchísimas gracias.

Participantes

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 3, señora Luciana Agostina Quaranta.

- La participante no se hace presente.

4.- Sr. Lisandro Finochietti

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 4, señor Lisandro Finochietti.

Sr. Finochietti.- Buenas tardes, autoridades y público presente.

Tengo algunos problemitas de conectividad, así que, si se escucha mal, por favor, me lo advierten.

Desde ADELCO, como asociación que desde hace 41 años trabajamos en la protección de los consumidores, creemos que en el contexto actual y habiéndonos opuesto siempre a la brecha creada por los subsidios al transporte, a la falta de actualización de tarifas y a la falta de una tarifa social razonable para quienes la necesitan, mayoritariamente para ir a trabajar como ha sido históricamente, no nos oponemos a la revisión y actualización razonable de la tarifa técnica y al cuadro tarifario que permita reducir la brecha entre los ingresos y las tarifas.

Somos conscientes de que los usuarios están afectados por aumentos no sólo del transporte, pero la realidad nos indica que la brecha se puede acrecentar cuando en breve se den a conocer los resultados de las paritarias... (*no se perciben las palabras*).

Creemos que el índice de inflación actual, sumado a la... (*no se percibe la palabra*) ...de paritarias que seguramente es uno de los costos operativos más elevados que tiene que afrontar la empresa –actualmente está rondando los 76 y el 80 por ciento– hace razonable revisar la tarifa técnica y el cuadro tarifario.

Claro que también es necesario considerar que estos costos se revisaron en septiembre del año pasado y que no han pasado ni siquiera seis meses de aquella actualización.

También es necesario decir que si avalamos la revisión y actualización es porque creemos que es la manera en que los usuarios del servicio reciban un servicio público sin interrupciones, excepto por supuesto casos de fuerza mayor o caso fortuito, un servicio de calidad, un servicio seguro, un servicio de tarifas justas y razonables, cumpliendo obviamente con la obligación de informar a los usuarios de forma clara y precisa; es decir, avalamos la actualización y requerimos que la empresa cumpla con esas obligaciones, lo que no siempre ocurre, por lo que es necesario un control efectivo para que esto sí ocurra. Se trata de un servicio básico y necesario que se debe brindar en condiciones de seguridad y calidad para resguardar a quienes lo pagan.

Aquí, señor presidente, me voy a detener en algunas obligaciones que la empresa no siempre cumple. En primer lugar, la empresa debe brindar información clara y precisa a los usuarios, en línea con la legislación específica del servicio y con la Ley 24240 de Defensa de los Consumidores. Sin embargo, la empresa brinda información que no siempre es la que el usuario necesita, no siempre es clara y mucho menos precisa. En esta misma audiencia se va a considerar la tarifa técnica y la modificación del cuadro tarifario del servicio. Lo cierto es que los usuarios conocen las tarifas porque las pagan, pero muy pocos saben, por ejemplo, cuál o qué es la tarifa técnica. En este caso es necesario que los usuarios conozcan que la tarifa técnica es la que refleja los costos de explotación del servicio, porque incide en definitiva en lo que efectivamente pagan los usuarios.

En segundo lugar, ¿qué podemos decir de la información que recibe el usuario sobre la calidad del servicio? La información sobre calidad con la que cuenta es la que el propio usuario percibe al momento de utilizar el servicio todos los días, porque no hay un índice de calidad que permita medir eficazmente la prestación. Desde hace mucho tiempo venimos solicitando la elaboración de índices de calidad que permitan medir la prestación del servicio, porque creemos que son necesarios. También creemos que es el Ente Único Regulador de los Servicios Públicos el organismo que debe crear la herramienta para medir la calidad del servicio que se nos presta.

En tercer lugar, si nos detenemos en la obligación de brindar accesibilidad, algo sobre lo que ya se habló en esta audiencia, nos encontramos a diario con reclamos de los usuarios que manifiestan que el acceso para utilizar el servicio de subte es deficiente. Por ejemplo, no en todas las estaciones funcionan las escaleras mecánicas y los ascensores. Esto ya lo mencionó con más precisión el representante de la Defensoría del Pueblo. En general, la empresa no responde estos reclamos o suele decir que tiene un margen de error y que puede haber estaciones en las que no funcionan las escaleras o los ascensores. Aunque parezca increíble, esa es la respuesta que suelen dar, sin pensar que un usuario con discapacidad o con problemas de accesibilidad tenga que trasladarse de un barrio a otro, porque una escalera o un ascensor no funciona.

También podemos señalar algo que mencionó el representante de la Defensoría del Pueblo sobre los baños en general: no se pueden utilizar por la falta de higiene o porque directamente están clausurados. Esto creo que es de público conocimiento.

Por razones de tiempo debemos quedarnos sólo con estos ejemplos.

Entonces, insisto, es razonable que aumente la tarifa por los motivos que esgrimimos, pero la empresa debe cumplir con sus obligaciones y evitar respuestas alejadas del servicio de calidad que los usuarios esperamos recibir. Es obligación darlas en condiciones. Además, debiera ser una empresa especialmente responsable y por lo menos promover campañas de educación para los usuarios del servicio.

Para concluir, si los costos del servicio de subte han superado el porcentaje del 7 por ciento que se necesita de acuerdo con la legislación vigente con relación a los últimos que se determinaron, es razonable el tratamiento de una recomposición de las tarifas, en tanto y en cuanto la empresa con esa recomposición tarifaria pueda brindar un servicio seguro y de calidad a los usuarios, como mencionamos anteriormente.

Solicitamos si, por favor, el documento se puede adjuntar al expediente de esta audiencia pública. Esperamos aportar con estas consideraciones a la decisión que deban tomar y que la misma sea con la mirada puesta en los miles de usuarios que utilizan el servicio de subte en nuestra ciudad. Muchas gracias.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- De acuerdo con lo que les informé sobre el mecanismo de la presente audiencia, le solicito a Viviana que, por favor, vuelva a llamar a los dos participantes inscriptos que no se encontraban presentes.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Llamamos nuevamente al participante número 2, señor Federico Winokur.

- El participante no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Participante número 3, señora Luciana Quaranta.

- La participante no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Gracias.

Le consulto a Daniel González, que se encuentra en la Sede Comunal 1, si alguno de estos dos participantes o alguna otra persona no inscripta se hizo presente para hacer uso de la palabra.

Sr. Coordinador (González).- No; en la comuna nadie se hizo presente.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Muchísimas gracias.

Entonces, señor presidente, damos por concluido el Orden del Día.

Finalización

Sr. Presidente (Grippe).- Perfecto, Susana, muchísimas gracias.

Quiero agradecer por la organización de esta audiencia a Susana y a todo el equipo, y por supuesto a todos los expositores y participantes inscriptos.

Como no hay más personas anotadas para hacer uso de la palabra, siendo las 13 y 04 damos por concluida esta audiencia pública.

Muchas gracias a todos por participar.

- Es la hora 13 y 04.

Graciela Walter
Taquígrafa