

Versión taquigráfica

AUDIENCIA PÚBLICA

27 de febrero de 2023

Modificación del cuadro tarifario, establecimiento del mecanismo denominado “Pase diario” y modificación del Reglamento de explotación de Autopistas Urbanas S.A.

S U M A R I O

| | |
|--------------------------------|-----------|
| AUDIENCIA PÚBLICA | 5 |
| Iniciación | 5 |
| Expositores | 5 |
| Sr. Mariano Aliaga | 5 |
| Participantes | 8 |
| 2.- Sr. Ricardo Virgilio Lasca | 9 |
| 1.- Sr. Eduardo Bisognin | 11 |
| 3.- Sr. Jorge Zatloukal | 13 |
| Finalización | 14 |

AUDIENCIA PÚBLICA

- En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, conforme a la Ley 6, modificada por la Ley 6306, a 27 días de febrero de 2023, mediante la plataforma Zoom, a la hora 15:

Iniciación

Sr. Presidente (Grippe).- Muy buenas tardes a todos.

Bienvenidos a esta audiencia pública del lunes 27 de febrero de 2023.

Damos inicio a esta reunión para el tratamiento de la modificación del cuadro tarifario, el establecimiento del mecanismo denominado “Pase diario” y la modificación del Reglamento de explotación de Autopistas Urbanas S.A., conforme a lo establecido por las leyes 6 y 210 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

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

Para dar inicio a esta audiencia, le cederemos la palabra la señora Viviana Lanari, de la Subsecretaría de Gestión Comunal del Gobierno de la Ciudad, quien va a explicar cómo se va a desarrollar esta reunión. Ella dará la palabra al profesional experto y, obviamente, a los participantes anotados.

Buenas tardes, Viviana.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Buenas tardes a todos y a todas.

La presente audiencia pública está reglada por la Ley 6 y su modificatoria, Ley 6306, que posibilita esta modalidad virtual, a fin de seguir utilizándola como herramienta de participación ciudadana. Más allá de que la misma se realiza virtualmente, el Gobierno de la Ciudad designa un lugar físico, en este caso la Sede Comunal N° 1 para que, si alguna persona con interés en participar careciera de los medios de conectividad o si algún inscripto en el día de hoy por diferentes cuestiones no tuviera la posibilidad de acceder a internet, se pueda acercar a dicha sede comunal y pueda hacer uso de la palabra.

Voy a explicarles las diferentes formas de participación.

En primer lugar, hacen uso de la palabra los expertos; luego hablan los participantes, inscriptos previamente en un registro abierto para tal fin. Además, se registran para hacer uso de la palabra los expositores, que son legisladores, legisladoras y funcionarios del Gobierno de la Ciudad; Defensoría del Pueblo de la Ciudad de Buenos Aires y los comuneros.

Si algún participante desea dejar documentación ampliatoria, en el día de hoy puede enviar la documentación a: audienciaspublicas@buenosaires.gob.ar; y la misma será incorporada al expediente junto con la versión taquigráfica.

Expositores

[Sr. Mariano Aliaga](#)

Sra. Coordinadora (Lanari).- Damos inicio al registro de expositores.

Corresponde que haga uso de la palabra en calidad de experto el primer expositor, el señor Mariano Aliaga, Director Operativo de Áreas de Soporte de AUSA.

Sr. Aliaga.- Buenas tardes a todos.

Mi nombre es Mariano Aliaga, soy el Director Operativo de Áreas de Soporte y vengo a presentarles la propuesta de readecuación tarifaria y el ajuste al Artículo 43 del Reglamento de explotación.

Voy a compartir una presentación.

- Se proyectan imágenes.

Sr. Aliaga.- Antes que nada, quiero hacerles un breve repaso de quiénes somos y qué hacemos.

Autopistas Urbanas se encarga de la administración, cooperación y obras de mantenimiento de las autopistas de la ciudad. Y también se encarga de ejecutar las obras públicas que encomienda la Ciudad de Buenos Aires.

¿Cómo funciona la concesión? Voy a referirme a la Ley 3060. Tenemos una contribución especial ferroviaria para la operación del subte, que es del 10 por ciento del valor de la tarifa. Respecto de los ingresos netos, hay un 5 por ciento que va a subterráneos de Buenos Aires, un 55 por ciento a estas obras que encomienda la Ciudad de Buenos Aires; y hasta un 40 por ciento para la administración, mantenimiento y operación de la misma.

¿Por qué estamos acá? Básicamente, porque las principales variables macroeconómicas que nos golpean a nuestra ocupación económica financiera se han disparado. Es de público conocimiento la inflación del orden del 95 por ciento el año pasado, y en estos últimos meses sigue siendo muy alta, lo cual es un problema que tenemos que solucionar.

Básicamente, desde el último aumento que tuvimos en octubre de 2022, y proyectado el REM a diciembre de 2023, nos da una proyección de inflación del 151 por ciento.

Otro dato que también nos impacta a nosotros es el tipo de cambio. También vemos que el ROFEX a diciembre de 2023 está esperando un tipo de cambio de 366 pesos, lo cual implica un 129 por ciento de valuación. En estos últimos tres meses, en datos reales de valuación sobre el tipo de cambio oficial, tuvimos un 20 por ciento.

Por eso, estamos proponiendo una actualización de tarifas en dos tramos. Básicamente, es un 45 por ciento para todas las autopistas a partir de marzo, y un 20 por ciento adicional para Paseo del Bajo. Recordemos que Paseo del Bajo es exclusivo de tránsito pesado; y una segunda actualización de tarifas para mayo de 2023 del 40 por ciento.

En este gráfico, desde el último aumento que tuvimos y con la inflación proyectada del 151 por ciento para diciembre 2023, podemos ver que no estaríamos alcanzando la inflación futura, pero es importantísimo recomponer. O sea, estaríamos llegando al orden del 103 por ciento de inflación luego del aumento de mayo de 2023. Es un esfuerzo enorme que está haciendo la compañía, para cumplir con todas sus obligaciones a pesar de no ir en línea con la inflación.

Teniendo en cuenta un poquito la estructura de costos, recordemos que AUSA se rige para todo lo que es obras y servicios por el esquema de la Ley 2809 de la Ciudad Autónoma

de Buenos Aires, es decir, el esquema de redeterminación de precios. Con una inflación del 94,8 por ciento, hemos tenido prácticamente aumentos de los servicios en las obras todos los meses, dado que ellos gatillan a partir de costos mayores del 4 por ciento. La incidencia en nuestros costos son las paritarias, que están en línea con la inflación.

Recordemos también la deuda contraída con el BID, que nos impacta fuertemente las expectativas de devaluación. En realidad, la devaluación está sucediendo, incluso, con el tipo de cambio oficial.

¿Cómo operamos nuestras autopistas? AUSA opera las 24 horas del día los 365 días del año. A lo largo de toda nuestra red de autopistas, en promedio contamos con un tránsito medio diario para 2022 de más de 833.000, de los cuales más de la mitad -más de 466.000- no paga peaje; y teniendo 322.000 arancelados y 45.000 exentos. Debemos hacer una distinción en nuestra red de autopistas, porque estamos migrando hacia las autopistas que llamamos “inteligentes”, que son los peajes sin barrera.

Actualmente, contamos con “sin barrera” en el Paseo del Bajo, Alberti, Salguero y Sarmiento; y para 2023 estamos proyectando la Illia y Retiro 2. Recordemos que en ese lugar, el Telepase es obligatorio, dado que no hay otra alternativa paga. Para el resto de los peajes, los convencionales que vemos con cabina y barrera, tenemos disponibilidad del Telepase que es obligatorio, y las cabinas que están volcadas a la derecha son de infraestructura.

El nuevo cuadro tarifario propuesto ofrece una primera actualización del 45 por ciento para todas las autopistas, y en particular para el Paseo del Bajo, que es exclusiva de los transportes pesados, del 65 por ciento a partir de marzo, con una segunda actualización del 40 por ciento en general en mayo para todas. El mecanismo de cobro del Telepase es el método de pago que elegimos en las autopistas de la ciudad. Sin Telepase en los peajes convencionales, se paga el doble del valor.

En las autopistas inteligentes, con peajes sin barrera, se podrá sacar el pase diario que ahora lo explicaré más adelante con los cambios propuestos alrededor de la explotación.

Se van a mantener las cabinas de reconversión; son estas cabinas en donde el usuario puede retirar los dispositivos en las cabinas de efectivo o en los centros de atención en forma gratuita. Y en el peaje de la Illia, que es el que estamos reconvirtiendo a Free Flow, se puede solicitar -incluso por las cabinas manuales- el blíster de autoadhesión al Telepase.

El objetivo de ir al Telepase obligatorio es mejorar la circulación reduciendo la congestión y mejorando la fluidez e incluso la seguridad vial.

Respecto de los cambios en el Reglamento de explotación, la modificación en particular que hacemos al Artículo 43 es para circular en las autopistas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. O sea, es necesario estar adherido al sistema de Telepase. Los que no tengan Telepase podrán obtener un pase diario prepago, previo a la circulación. Este prepago diario sirve para todas las autopistas de AUSA, sean las convencionales o las autopistas inteligentes, es decir, el Free Flow; y sólo será válido para el día que se obtiene.

En tal sentido, para sacarlo, se debe hacer con hasta tres horas de antelación al viaje y a través de medios digitales; tiene un límite máximo de hasta veinte pases diarios.

En los peajes convencionales, el usuario puede usar las cabinas de pago en efectivo. En este caso, abona el doble del valor y puede obtener también el pase diario, y podrá utilizar el Telepase o el pase diario en las cabinas convencionales. En los peajes convencionales, el que utilice incorrectamente las vías verdes ya no abonará el cuádruple de la tarifa. Este es un

cambio importante, porque no vamos a cobrar más por cuatro cuando hacen mal uso de las cabinas de Telepase. Lo que sí hay que saber es que se procesará para que se vaya a multar.

Es necesario contar con Telepase, con pase diario para circular, por todas las autopistas inteligentes. Si no se cuenta con alguna de las opciones en las autopistas inteligentes o vías de Telepase, se comete la infracción de evasión de peaje. Se los acabo de contar y se procederá al proceso de multas.

¿Qué buscamos con la migración al Telepase? Garantizar una mayor fluidez y una mejora de la seguridad vial.

Para hacer un poquito de historia, hasta 2020 teníamos un 60 por ciento de nuestro tránsito pagante utilizando el Telepase. Actualmente, contamos con un 85 por ciento. Eso es 2,6 millones de clientes activos en Telepase. Estamos buscando optimizar la experiencia del viaje.

¿Qué hacemos con nuestras autopistas? Acá vamos a presentar a algunos de los grandes proyectos que tuvimos y las mejoras que están encaminadas para 2023. Principalmente, hemos repavimentado gran parte de toda nuestra traza y demarcado horizontalmente. Para 2023 tenemos programado repavimentar casi 503.000 metros cuadrados de autopista: la 25 de Mayo, la Illia y Cantilo. El año pasado, también repavimentamos Cápura y Dellepiane.

También se está trabajando en la seguridad de nuestras autopistas por las defensas laterales, retirando las defensas metálicas, reemplazándolas por defensas de hormigón armado, ya que resiste mejor el impacto. Estamos transitando esta transformación de los peajes convencionales al Free Flow. Incluso, ya tenemos montado el pórtico para el Free Flow de la Illia, lo cual va en línea con la visión de AUSA de ofrecer una mejor experiencia para el usuario, tener menos tiempo de viaje y evitar demoras para pagar, optimizando también la seguridad vial y mejorando la sustentabilidad.

No los quiero demorar mucho más, por lo que les agradezco que estén del otro lado participando en esta audiencia pública.

Muchas gracias.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Muchas gracias.

Participantes

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que hagan uso de la palabra los participantes. Tiene la palabra el primer participante, señor Eduardo Bisognin.

- Luego de unos instantes:

Sr. Bisognin.- Tengo un problema técnico, ¿podrá hablar el segundo participante?

Sra. Coordinadora (Lanari).- Señor presidente: ¿puede hablar el señor Lasca?

Sr. Presidente (Grippe).- Sí, no hay ningún problema.

Cambiamos el orden hasta que el señor Bisognin pueda solucionar su problema técnico,

si el señor Lasca está de acuerdo por supuesto.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Gracias.

2.- Sr. Ricardo Virgilio Lasca

Sra. Coordinadora (Lanari).- Tiene la palabra el segundo participante, señor Ricardo Virgilio Lasca.

Sr. Lasca.- Buenas tardes a todos.

No tengo ningún inconveniente en hacer uso de la palabra en este momento.

Simplemente, y como en otra oportunidad ya expresé, se rechaza este incremento porque es totalmente inapropiado, injusto y carece de todo fundamento técnico y económico desde el punto de vista de la ingeniería económica del transporte.

Siempre se indica un tema de costo de vida, inflación, etcétera. Ya hemos dicho que no debería pagarse nada, ni siquiera aumentos o descuentos, porque son obras que ya fueron re contra pagadas y amortizadas. O sea, la empresa AUSA ya no tiene razón de existir; hay que hacer un simple mantenimiento de las distintas autopistas urbanas y punto.

Tampoco nos parece justo -y lo hemos dicho en su momento- que con la tarifa estemos “bancando” o pagando obras o servicios públicos que no tienen nada que ver con la autopista, como la contribución ferroviaria o los espacios públicos.

Sí quiero aprovechar la oportunidad, porque hicieron referencia a los arcos electrónicos, para decir una cuestión. El Telepase que nos impusieron en forma obligatoria no genera fluidez en el tránsito, porque la barrera sigue existiendo y hay que bajar mucho la velocidad. Pueden existir choques en cadena, realmente es un peligro. Sí es muy interesante que existieran arcos electrónicos y evitar la detención de los vehículos directamente. Pero reitero, acá no debería haber nada, ni arcos electrónicos ni Telepase ni pago manual.

Por otra parte, se debería haber bajado la tarifa, porque si se bajó el costo operativo al haber Telepase obligatorio, esto no debería aumentar. En realidad, tendrían que bajar el costo operativo que es fenomenal y el costo de cobro de este impuesto al tránsito, porque esto no es un peaje sino un impuesto al tránsito, como recién expresaba. Estamos pagando una tarifa que no tiene nada que ver con la autopista. Aquella persona que atraviesa la Ciudad de Buenos Aires tiene que “bancar” obras que no tienen nada que ver con la autopista. Me parece totalmente un disparate.

En cuanto a los números -lo dije la vez pasada-, antes se cobraba 50 centavos en la autopista Illia; a la fecha de hoy con estos incrementos el aumento es el 50 mil por ciento. No sé qué índice toman -tal vez, tomen los últimos-, porque podríamos analizar cómo actualizaron los índices de los jubilados, docentes y trabajadores. Tomen el que quieran o el índice de costo de vida: sería 7.000, 9.000 ó 10.000 por ciento, pero de ninguna manera 50.000. En la Perito Moreno - 25 de Mayo, que se pagaba 2 pesos, este aumento arrojará en total un 30.000 por ciento acumulado.

Siempre escuchamos el lamento de la concesionaria, por supuesto, y nunca el beneficio para el usuario de cuidar el bolsillo del usuario. Ya no damos más y lo dije la vez pasada: peajes, combustibles y VTV; vamos a andar en sulky. Yo me dedico al agro, soy del Centro

Argentino de Ingenieros Agrónomos; ya no sabemos cómo “bancar” un vehículo liviano. Y ni hablar del transporte de cargas. La vez pasada hice una comparación y ahora es peor: el transporte de cargas, si uno toma un camión de 5 a 7 ejes en la 25 de Mayo Perito Moreno, para hacer 28 ó 30 kilómetros, pagará 8.500 pesos. Es decir, al cabo del año, son 2.540.000 pesos sólo de peaje en un transporte de carga. A eso hay que sumarle el combustible y demás. Estamos hablando de cruzar la Ciudad de Buenos Aires, luego hay que sumarle otras concesiones viales que son escandalosas.

Si usted toma AUSOL con el caso de AUSA, estamos hablando de 302 pesos para transportar ciertos kilómetros. En AUSOL sale 11 pesos el kilómetro; Acceso Oeste, 17 pesos que es un escándalo. AUBASA, otra empresa concesionaria escandalosa, 22 pesos por kilómetro. El Buen Ayre -ni hablar de esa caja negra-, 40 pesos el kilómetro; en la autopista Ricchieri Ezeiza Cañuelas, estaríamos en 33 pesos el kilómetro. Eso es 25 de Mayo - Perito Moreno, como ejemplo.

Si tomamos el automóvil, serían 44 pesos en AUSA; y 1,70 pesos en AUSOL. Asimismo, 3,30 pesos en Acceso Oeste; en AUBASA, Buenos Aires La Plata, sería 4,30 pesos. Buen Ayre, sería 8,30 pesos, mientras que en la Ricchieri - Ezeiza Cañuelas, sería 3,20 pesos.

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

Sr. Lasca.- Lamentablemente, siempre decimos lo mismo. Somos muy pocas personas. Por eso, insisto y no se nos escucha: sería muy bueno tratarlo con los usuarios viales, con la idea de tener en cuenta al y al transporte. Yo formo parte del Comité Nacional de Defensa del Usuario Vial y nunca tuvimos la oportunidad de hablar con los funcionarios ni AUSA; no tendríamos ningún problema de hacerlo.

Aclaro y quiero que quede constancia: hace años hemos pedido informes a AUSA y no nos contestan. El Gobierno porteño habla de transparencia y acceso a la información pública, pero nunca contestaron nuestro pedido de informes, es decir qué hacen con la plata, cuánto ganan los directores y cuánto se recauda en las estaciones de peaje en cada autopista. Repito, nunca nos contestaron. Quiero que quede constancia, porque pareciera que el Ente Regulador no se ocupa de defender los derechos de los usuarios que son claramente vulnerados y pisoteados.

También quiero aclarar la indiferencia de nuestros queridos representantes legisladores, que son una corporación política nefasta; se nota que ganan mucha plata porque nunca están presentes. La propia Defensoría del Pueblo no actúa en consecuencia. Reitero, ¿para qué está el Ente Regulador? Se los digo con respeto. Ahora bien, se nota que cobran muy bien. El señor Mariano Aliaga debe cobrar muy bien; lo mismo el presidente de AUSA y el Ente Regulador. No se ponen en la piel de la gente. Sigo sosteniendo que no se dan cuenta de que uno no da más.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Por favor, señor Lasca.

Sr. Lasca.- Todo muy lindo, pero la verdad es que se trata de una estafa vial; esto es claramente inconstitucional.

Les pido que tomen debidamente nota de lo que estoy diciendo sobre la falta de

información. Quedan muchos puntos más y ojalá convoquen a una mesa en serio y no a una audiencia pública de cinco minutos, no vinculante.

Podemos discutir, intercambiar ideas y buscar una forma...

Sra. Coordinadora (Lanari).- Por favor, señor Lasca, su tiempo.

Sr. Lasca.- Lamentablemente, ya se lo dije: este tipo de audiencias me parecen una actitud claramente autoritaria y antidemocrática. El aumento ya está otorgado. Y aclaro, el aumento es del 103 por ciento, porque es acumulativo. Es el 35 más el 40 más todos los aumentos que hubo anteriormente, porque esto viene de todos los años; es aumento tras aumento. No hay ninguna manera de que haya un atraso tarifario.

Les pido disculpas porque me gusta ser respetuoso, pero uno hace una catarsis; no queda otra. Lamento profundamente esta actitud no democrática; nos toman de tontos y se nos burlan en la cara con estas audiencias públicas, y por eso no hay participación. Es un déficit también de la política; es la consecuencia de la política: la gente ya no les cree.

Repito, no hay participación de ONG ni de la Defensoría. A veces, viene alguno que manda la Defensoría...

Sra. Coordinadora (Lanari).- Por favor, señor Lasca, se ha excedido demasiado.

Sr. Lasca.- Gracias.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Muchas gracias.

1.- Sr. Eduardo Bisognin

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el primer participante, señor Eduardo Bisognin.

Sr. Bisognin.- Buenas tardes, soy Eduardo Bisognin.

Hoy se cumplen 200 años de la creación de nuestra querida bandera, símbolo de todos los argentinos. ¿Qué relación hay entre aquellos hombres valientes y los funcionarios de Larreta? Pienso que aquellos hombres valientes luchaban por la libertad de todos nosotros, mientras que ustedes, como funcionarios, convalidan el robo de un Gobierno despojador. Ciertamente, Manuel Belgrano no apoyaría a un señor como Larreta.

Antes de entrar en el tema de la tarifa, me gustaría que repasemos los organismos de control más importantes que tiene AUSA. La Auditoría General: sus integrantes son designados por la Legislatura, aunque su presidente es propuesto por la oposición; la mayoría oficialista impide su correcto funcionamiento. Cabe recordar que la Legislatura es la escribanía controlada por Larreta.

La Sindicatura General de la Ciudad: según el Artículo 133 de la Constitución, el síndico es designado por el Ejecutivo, es decir, Larreta.

El Ente Único Regulador de los Servicios Públicos: el Artículo 4° de la Ley 210 dice que el presidente es propuesto por el Poder Ejecutivo, o sea, Larreta; y que los vocales son

propuestos por la Legislatura, es decir, Larreta. Todos son propuestos por Larreta. En el caso de los miembros del Ente Regulador, el primer requisito para ser integrante es ser profesional experto. Me da la sensación de que son expertos en hacer la vista gorda.

Para mi conclusión, Larreta es el dueño de AUSA; hace lo que quiere. Debemos tener en cuenta que por AUSA pasan más de 120 millones de tickets que no ingresan al presupuesto de la ciudad.

Recién escuché al señor decir que el 85 por ciento pagaba a través de Telepase. Eso quiere decir que el 15 por ciento, 20 millones de tickets, no entra por Telepase. Es una barbaridad que sigan persiguiendo a la gente, porque no tiene el pase.

Antes de avanzar con el tema de la tarifa, quiero repasar algo muy grave que dijo el señor preopinante. Esto es una denuncia de una estafa que están haciendo para con la gente. El Artículo 43 de la nueva redacción dice que aquellos usuarios que no posean cuenta de Telepase o que la misma no se encuentre habilitada -eso quiere decir que la persona tuvo un problema o no le anda el sistema-, mientras ponga un punto identificado para el pago exclusivo de Telepase, incurrirá en evasión de peaje; le van a meter una multa.

En tal sentido, cuando uno tiene el Telepase habilitado y pasa por la cabina y no funciona, ¿cuándo te enterás? Te enterás ahí, no tenés otra forma de saber que el Telepase no funciona, pero te van a cobrar una multa como una infracción de tránsito. Son unos sinvergüenzas delincuentes, dejen de robarle a la gente; se dedican a robar. Ustedes tendrían que estar en Devoto, con los presos. Es una barbaridad lo que hacen con la prepotencia y el abuso de poder.

Voy a abordar el tema de la tarifa y las comparaciones. Recién Ricardo Lasca comparó la cuestión con algunos lugares. Yo había preparado algunas provincias como Córdoba, donde el promedio del peaje es 5 pesos por kilómetro. En San Luis, la Ruta 7 que tiene tres puestos de peaje, son 212 kilómetros; es decir, 2,12 pesos el promedio por kilómetro.

En la provincia de Buenos Aires -no vamos a considerar la autopista a Mar del Plata, porque es muy barata-, la autopista que va a la ciudad de La Plata cuesta 266 pesos, para hacer 50 kilómetros. Es decir, son 5,20 pesos.

Pero resulta que en la Ciudad de Buenos Aires, dicen que no les alcanza y tienen que aumentar y llevarlo a 872 pesos el precio de la tarifa. La verdad, ese es el precio. Cuando tenés el Telepase, te cobran la mitad; pero el precio es 872 pesos. O sea, 48 pesos el kilómetro.

Desde mayo...

Sra. Coordinadora (Lanari).- Por favor, le pido que vaya redondeando.

Sr. Bisognin.- Sí, siempre están apurados para terminar. Somos dos o tres que vamos a hablar, pero ustedes están apurados mientras a la gente se le sigue robando. Ustedes se preocupan sólo del tiempo. Ya sé cómo es.

Sra. Coordinadora (Lanari).- La Ley 6 otorga cinco minutos.

Sr. Bisognin.- Sí. La ley dice que los funcionarios que gobiernan no le deben robar a la gente. Eso también lo dice, pero esa parte se la olvidan.

Señora: sé que usted tiene que cumplir su trabajo; mi enojo no es con usted, téngalo

presente, por favor.

Con la tarifa desde mayo, cobrarán 67 pesos el kilómetro. Ustedes son unos ladrones. Larreta es un ladrón. No puede ser que nos cobren más de 10 veces que los valores de otro lado. Todo esto es un disparate.

Nosotros pedimos que se derogue la Ley 3060 que creó la empresa AUSA, porque ya no tiene sentido. Hace más de quince años que nos están robando con un peaje; es una empresa, una concesión que ya se terminó. La obra está pagada; los peajes se pagan cuando hay que hacer una obra. Cuando se termina, no hay que cobrar más nada. Lo demás es robo, que es lo que ustedes están haciendo en este momento. La ley se debe derogar y los señores de la Legislatura son cómplices de todo esto; deberían cobrar 5 pesos el kilómetro, como el promedio del resto del país.

Para que quede claro: Larreta, dejá de robarle a la gente. Basta, Larreta. Vamos a defender la ecuación económica de las familias e iremos en contra del atropello de los gobiernos, sea de cualquier color. Basta, Larreta.

Gracias, señora.

Buenas tardes.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Muchas gracias.

3.- Sr. Jorge Zatloukal

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el tercer participante, señor Jorge Zatloukal.

Sr. Zatloukal.- Adjunté una ponencia por escrito. Me remito a lo que envié por escrito, que es básicamente cuestionar el aumento y solicitar la disolución de la empresa AUSA. Esa es mi posición respecto de este aumento.

¿Ustedes han recibido la ponencia, el escrito?

Sra. Coordinadora (Lanari).- Sí, hemos recibido su ponencia.

Sr. Zatloukal.- Perfecto.

Entonces, les pido que tenga a bien agregarla a la versión taquigráfica.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Sí, será adjuntada e incorporada al expediente.

Sr. Zatloukal.- Muchas gracias.

Nada más.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Muchas gracias.

Señor presidente: no hay más participantes.

Le pregunto a Daniel González que se encuentra en la comuna: ¿se presentó alguna persona para hacer uso de la palabra?

Sr. González.- No. Nadie se presentó en la comuna para la audiencia.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Muchas gracias.
No hay más participantes.

Sr. Presidente (Grippe). Perfecto.

Finalización

Sr. Presidente (Grippe).- Entonces, les agradecemos a Viviana, a Daniel y al cuerpo de taquígrafos por estar presentes y por la organización.

Como no hay más expositores ni participantes, damos por concluida esta audiencia pública, agradeciendo por supuesto a todos los que se hicieron presente.

- Es la hora 15.36.

Marcos Paredi
Taquógrafo Parlamentario