

Versión taquigráfica

AUDIENCIA PÚBLICA

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

4 de diciembre de 2023

S U M A R I O

AUDIENCIA PÚBLICA	4
Iniciación	4
Experto	4
Sr. Mauro Alabuenas	4
Participantes	10
3.- Sr. Horacio Carmelo Morinigo	10
Expositores	12
Sr. Javier Altrudi	12
Participantes	13
4.- Sra. María José Lubertino Beltrán	13
Finalización	15

AUDIENCIA PÚBLICA

- A 4 días de diciembre de 2023, a las 12:30 horas, a través de la plataforma Zoom y con transmisión por el canal de YouTube del Gobierno de la Ciudad:

Iniciación

Sr. Presidente (Grippe).- A las 15 horas en punto del día 4 de diciembre de 2023, damos por iniciada esta audiencia pública para el tratamiento de la tarifa técnica y modificación del cuadro tarifario para la explotación del servicio de subte, de conformidad con lo establecido por la Ley 6 y sus modificatorias y la Ley 210 de la Ciudad de Buenos Aires.

Mi nombre es José María Grippe. Soy Presidente del Ente Único Regulador de Servicios Públicos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Me acompañan los vocales integrantes del Directorio, la doctora María Eugenia Michielotto, la licenciada Bernarda Fait, el doctor Marcelo Pafundi y el doctor Javier Liaño.

Para continuar con esta audiencia, voy a ceder la palabra al equipo de la Subsecretaría de Gestión Comunal del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, que nos brindará los detalles de cómo irá realizándose esta audiencia y que, por supuesto, dará la palabra a todos los participantes que ya están inscriptos en la nómina de participantes.

Muchas gracias.

Sr. Coordinador (González).- Muchas gracias, señor presidente.

Comienzo por recordar un par de cuestiones técnicas. El registro abierto con antelación a la audiencia se compone de dos tipos de participantes, los participantes inscriptos y los expositores, que pueden ser funcionarios, gente de la Defensoría, etcétera. Estos últimos cuentan con cinco minutos cada uno para hacer uso de la palabra. En caso de que los 5 minutos no les alcancen, pueden enviar a audienciaspublicas@buenosaires.gov.ar su ponencia o cualquier material por escrito que quieran incorporar al expediente.

Por otro lado, el registro también se compone de los expertos. En este caso, el presidente de SBASE hará la presentación del proyecto.

Asimismo, en caso de que alguna persona tenga problemas de conectividad y quiera acercarse a hacer uso de la palabra en la audiencia, yo me encuentro en la Sede Comunal Número 1 con una terminal de computadora para que pueda tener acceso.

Dicho esto, señor presidente, si le parece, podemos convocar a los oradores.

Sr. Presidente (Grippe).- Muy bien.

Experto

[Sr. Mauro Alabuenas](#)

Sr. Coordinador (González).- Convocamos a hacer uso de la palabra al Presidente de SBASE, Mauro Alabuenas, en calidad de Experto.

Sr. Presidente de Subterráneos de Buenos Aires (Alabuenas).- Buenas tardes. Muchas gracias a todos. Gracias al Señor Presidente del Ente Único Regulador de Servicios Públicos por la organización y la convocatoria.

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

El día de la fecha vamos a presentar los cálculos actualizados de la tarifa técnica del servicio público subterráneos y Premetro a julio de 2023. Consecuentemente, vamos a proponer un cuadro tarifario actualizado. Lo haremos en dos tramos diferentes, según los detalles que vamos a exponer.

Voy a dividir mi presentación en dos partes. La primera tiene que ver con la explicación del contexto del servicio público, actualizado y desde la última audiencia pública que nos convocará en este ámbito, y con los principales proyectos y las principales obras que hemos ido desarrollando en todo este tiempo y que continúan en desarrollo.

La segunda parte tiene que ver específicamente con el objeto de esta audiencia pública, que es la explicación de la tarifa técnica y los cuadros tarifarios que proponemos, según todos los detalles que vamos a exponer.

Para facilitar la explicación, voy a compartir mi pantalla con un Power Point para que sea más sencilla la explicación.

- Se comparte en pantalla una presentación de Power Point.

Sr. Presidente de Subterráneos de Buenos Aires (Alabuenas).- Como decía, la primera parte tiene que ver con el contexto del servicio público.

En el mes de octubre pasado hemos tenido una demanda de usuarios pagos de 940.705 pasajeros. Ustedes recordarán que en la etapa pre pandemia la cantidad de pasajeros del servicio rondaba los 1.200.000 a 1.300.000 pasajeros por día hábil. Luego de la salida de la pandemia, esto se fue recuperando lentamente. Durante el año 2022, el año pasado y este año, esta cifra se estabilizó alrededor del 70 al 72 por ciento de esa demanda, lo cual tiene las consecuencias que vamos a explicar en esta presentación.

También hemos continuado con el programa de implementación de aire acondicionado en el 100 por ciento del servicio de subterráneos y Premetro, una cuestión de gestión muy importante para nosotros. Actualmente, un 75 por ciento de toda la flota cuenta con aire acondicionado.

Respecto de las obras más importantes, tenemos muchas, pero la que más se destaca es una nueva combinación que hemos inaugurado en el mes de agosto de este año en el nodo obelisco, o central obelisco, un área en la que confluyen las líneas B, C y D. Este es uno de los centros de combinación de pasajeros más importantes de la red.

De esas tres líneas, las líneas B y D son las que más pasajeros transportan. Consecuentemente, esta es un área muy concentrada de demanda de usuarios. Lo que se hizo fue inaugurar esta nueva conexión que permite combinar las líneas B y C, y viceversa, sin que los usuarios tengan que pasar por la estación de la Línea D. Concretamente, hablamos de la estación 9 de Julio de la línea D. Hoy, esta combinación se hace de manera directa. Esta obra continúa en una tercera etapa con la instalación de un nuevo ascensor que brinda

accesibilidad a la estación, una nueva escalera mecánica y la extensión de andenes y de salas técnicas.

En este período también hemos renovado cinco estaciones del subterráneo. En la Ciudad de Buenos Aires contamos con el orgullo de tener uno de los sistemas de subterráneos más antiguos del mundo —el onceavo subte del mundo y el primero en Latinoamérica—. Sin embargo, esto también representa el desafío de tener estaciones de más de cien años, especialmente en la Línea A y en la Línea D, con un estándar de confort y de calidad como el usuario se merece.

Por este motivo, hemos renovado las estaciones Jujuy, San Martín, Bulnes, Acoyte y Castro Barros. El año que viene vamos a continuar con la renovación de estas estaciones y, siguiendo el mismo espíritu, de las nuevas. Hemos comenzado con la puesta en valor nueve estaciones del premetro y el año que viene vamos a continuar con las otras nueve estaciones. También continuamos a buen ritmo con las obras de renovación de los sistemas de señales, tanto en la Línea A como en la Línea D.

Ustedes saben que los sistemas de señales son los sistemas de seguridad que tienen los subtes. Concretamente, en la Línea A, terminamos recientemente el vuelco, es decir, la instalación del nuevo sistema —un sistema de ATP—. El año que viene continuaremos con su evolución a un sistema de ATO. Lo mismo en la Línea D, con un sistema CBTC. Los sistemas de CBTC son los sistemas más modernos del mundo. Son sistemas que, a diferencia de la identificación del tren por tramos, identifican específicamente la ubicación en tiempo real de cada tren. Esto permite la máxima aproximación entre trenes manteniendo el nivel máximo de seguridad operativa, lo cual permite mejorar la frecuencia en beneficio de los usuarios, sin comprometer la seguridad.

Los sistemas de señales determinan la detención del tren, en caso de ser necesario. En el caso de los sistemas de ATO o de CBTC, el propio sistema regula digitalmente la aceleración, la velocidad y la distancia de los trenes; y la desaceleración o la detención, en caso de ser necesaria. Este sistema de CBTC está actualmente operativo en la Línea H, con excelentes resultados. La Línea H tiene los máximos estándares de regularidad. No solamente se trata de la frecuencia, sino también de la regularidad, para hacer más previsible el sistema en beneficio de los usuarios.

También hemos continuado con las obras de potencia. En la Línea B y la Línea E las obras de potencia dan fiabilidad al sistema. Es decir, evitan salidas súbitas, no programadas, del sistema comercial, con las consecuencias que de ello se derivan. Esto le da seguridad y fiabilidad al sistema. Al mismo tiempo, permiten compatibilizar el sistema a la implementación de aire acondicionado. Habíamos dicho al principio de la exposición que uno de los objetivos de gestión es una flota con 100 por ciento de aire acondicionado. Pues bien, los sistemas de aire acondicionado representan un mayor consumo y, consecuentemente, esta adaptación a la energía es necesaria a través de las obras de potencia.

También me quiero referir al desarrollo de la ingeniería de la Línea F. Tenemos una ley que establece las próximas líneas a construirse la Ciudad de Buenos Aires: la línea F, la Línea G y la Línea I. Nosotros hemos establecido como prioritaria la Línea F, ya que transversaliza el resto de las líneas, le da un perfil de sistema a la red de subtes de la Ciudad de Buenos Aires.

La autoridad de aplicación tomó la decisión de llevar adelante la ingeniería con recursos propios, con profesionales —arquitectos e ingenieros— propios de SBASE, que son muy calificados y tienen mucha experiencia, incluso a nivel nacional. Con estos profesionales

estamos desarrollando esta ingeniería, que actualmente está en etapa de diseño conceptual. La ingeniería necesaria básica para la conformación de los pliegos técnicos de lo que será la licitación pública para la construcción propiamente dicha de la futura Línea F tiene un grado de avance del 20 por ciento.

Asimismo, tenemos previsto para el mes de marzo la recepción de sobres y apertura de la licitación para la compra de material rodante de la Línea B. El objetivo es el recambio de la flota Mitsubishi.

La flota Mitsubishi es una flota muy antigua. Los trenes tienen alrededor de 60 años. Si bien el servicio de subtes de la Ciudad de Buenos Aires es absolutamente seguro para trabajadores y para usuarios, esto es así porque previamente a la salida comercial, todos los días a las 5:30 se hace un alistamiento de los trenes. El tren que está en óptimas condiciones sale al servicio. Cuando los coches son más antiguos, el índice de fallas aumenta. Esto hace que el tren no pueda salir al servicio comercial y, consecuentemente, impacta en la cantidad de trenes disponibles y en la frecuencia. Obviamente, este es el objetivo último.

El recambio de la línea Mitsubishi coincide también con el objetivo de dotar a toda la flota de aire acondicionado. Hay allí un interés y una justificación para la erogación para la compra de material rodante nuevo para la Línea B.

Lo mismo sucede con respecto al reemplazo de escaleras mecánicas para las líneas C, D, E y H. Son escaleras mecánicas antiguas que generan un alto índice de fallas y de salida de servicio. Actualmente tenemos un contrato con la firma Fujitec para la instalación de nuevas escaleras mecánicas.

Hasta aquí, todo esto tiene que ver con la primera parte de mi explicación: el contexto, las obras y los proyectos en curso del servicio público.

En cuanto a la segunda parte, ya adentrándonos en el objeto de esta audiencia pública —el tratamiento y los cálculos de la tarifa técnica y la propuesta de cuadro tarifario—, la siguiente placa es simplemente una placa para recordar el contexto actual tarifario.

Actualmente, tenemos una tarifa de 80 pesos para los primeros 20 viajes —luego vienen los descuentos por viajero frecuente— y una tarifa plana de 28 pesos para Premetro. El cuadro de la derecha contempla los distintos descuentos por tarifa social, maestros, boleto estudiantil, personas con discapacidad, trasplantados, etcétera. Obviamente, también, están vigentes los descuentos del sistema de la Tarjeta Sube.

En este marco, ¿cuál sería el motivo para actualizar las tarifas? Básicamente, tenemos tres razones fundamentales.

En primer lugar, para prestar un servicio de máxima responsabilidad, con la máxima seguridad operativa y el máximo nivel de confort, como el usuario se merece, es necesario compensar los incrementos de los costos de explotación. Recuerden que la Ley 4472 establece que las tarifas se deben revisar en dos casos: cuando se cumple un año de la última revisión tarifaria o cuando los incrementos de costos superan el 7 por ciento. Pues bien, en este período que vamos a analizar, nosotros registramos un incremento de los costos del 81,58 por ciento —después vamos a explicar con todo detalle en qué consisten esos costos y cuál es su estructura—. Esos incrementos se compensan a los fines de mantener los máximos niveles de seguridad operativa, manteniendo las inversiones, especialmente lo que tiene que ver con el mantenimiento operativo en cuestiones de seguridad y en otras cuestiones, como por ejemplo los planes de desasbestización, que vamos a ver con más detalle más adelante. Esto permite garantizar, en el mediano y largo plazo, un servicio público de manera

sustentable. Es decir, no se compromete a futuro la operatividad del sistema, que es lo que impone un servicio público tan importante como el transporte de personas.

En tercer lugar, es necesario mantener un equilibrio entre los costos de la operación y de la explotación y el subsidio del Estado. Esto es: la diferencia entre la tarifa al usuario y la tarifa técnica, que termina de completar la totalidad de los costos. Obviamente, para evitar la desfinanciación del sistema, es preciso que exista un equilibrio entre la cobertura por venta de boletos, venta de pasajes o el descuento de la Tarjeta Sube —como lo quieran llamar— y esa erogación del erario público que corresponde al subsidio estatal. Se trata de mantener el equilibrio para evitar la desfinanciación del sistema, de nuevo, en términos de sustentabilidad a mediano y largo plazo.

En cuanto al cálculo específico de la tarifa técnica, necesito hacer una pequeña explicación en detalle sobre la particularidad que tiene el servicio público de subterráneo. En el año 2018 el Gobierno de la Ciudad lanzó una licitación pública nacional e internacional para la operación y el mantenimiento del subte y el premetro. Más allá de quién resultara el ganador, la importancia fundamental que tuvo esa licitación pública y el contrato de concesión que resultó de ese proceso de selección fueron algunos cambios muy virtuosos en la mecánica que tenían los contratos anteriores. Hubo varias modificaciones virtuosas en beneficio de la mejora del servicio y en beneficio del usuario. Una en particular tiene que ver con el objeto de esta audiencia pública, se modificó la mecánica de retribución al concesionario. En contratos anteriores había un mecanismo de reembolso de costos. Había una suma de costos al final del mes y eso era lo que se compensaba en la retribución.

En el actual contrato de concesión se estableció una unidad de medida, que es un precio fijo por coche kilómetro comercial. Es decir, se iba a retribuir al concesionario por cada coche kilómetro recorrido. Se le retribuyen pura y exclusivamente todos y cada uno de los coches kilómetros que recorre. Esto funciona como un incentivo a la productividad, porque el cumplimiento del programa que la autoridad pública le asigna al concesionario implica la retribución. Si no se cumple el programa, el concesionario no cobra. Esto obviamente funciona como un incentivo a la productividad.

Ese precio fijo en la oferta fue de 125 pesos con 66 centavos y, en el sistema del contrato de concesión, se actualiza por un mecanismo de redeterminación de precios al estilo de la ley de redeterminación de precios de la Ciudad de Buenos Aires, concretamente, siguiendo los parámetros de la Ley 2.809. A julio de 2023, que es la pauta que tomamos para esta audiencia pública, ese precio fijo asciende a 1.704 pesos con 44 centavos. Esa es la unidad de medida de la retribución.

SBASE analiza permanentemente la demanda de pasajeros. Habíamos dicho que en etapa de pre pandemia transportábamos entre 1.200.000 y 1.300.000 pasajeros por día hábil. Esto se ha estabilizado en un 72 por ciento, y es lo que permite a la autoridad de aplicación comprender cuál es la mejor oferta que debe ofrecer el estado a través del operador para satisfacer esa demanda.

La autoridad de aplicación determina un programa para el período. Ese programa actualmente es de 51.312.366 kilómetros para el mismo período de julio 2023 a julio de 2024, es decir, para un período de un año.

Sr. Coordinador (González).- Disculpe, señor Alabuenas, le quiero recordar que los expertos cuentan con 15 minutos para realizar su exposición. Por favor, ¿podría ir redondeando?

Sr. Presidente de Subterráneos de Buenos Aires (Alabuenas).- Perfectamente.

Ese precio fijo, multiplicado por el coche kilómetro, da los costos de operación. Sumado a las inversiones de mantenimiento, de seguridad y de gastos necesarios para mantener un servicio sustentable en el mediano y largo plazo —que eventualmente pueden no estar en la estructura de costos, pero que son necesarios, como los planes de desasbestización—, da el total del costo de explotación. Ese costo de explotación debe ser dividido por los pasajeros pagos transportados. Eso da un número ideal, que es la tarifa técnica.

Como decíamos, esto tiene que ver con lo que es el numerador del cociente, es decir, el costo total. Los pasajeros del período son 236.256.151 pasajeros.

La Ley 4.472 establece que las tarifas deben ser justas y razonables. No obstante, como la ley no está reglamentada, en el año 2017 se requirió a la Facultad de Ingeniería de la UBA que establezca los lineamientos generales para el cálculo de la tarifa técnica. Este informe se presentó en junio de 2017. Desde entonces, SBASE ha seguido los lineamientos de este informe para el cálculo de la tarifa técnica.

Esto nos lleva específicamente al detalle de los costos. Tenemos los rubros normales de toda estructura de costos: mano de obra, mantenimiento, energía, seguros, etcétera. Incluso, para dar total transparencia, pueden ver la utilidad del concesionario. Esto totaliza 87.459.170 para el período julio 2023 anualizado. Sumados, todos los costos que dijimos —inversiones, seguridad, etcétera—, dan un total de 94.133.000. Esto, dividido la cantidad de pasajeros transportados para el nuevo período, da la tarifa técnica del sistema a julio 2023, que es de 398 pesos con 44 centavos. Esa es la tarifa técnica.

Consecuentemente, este es el cuadro tarifario que nosotros proponemos.

Sr. Coordinador (González).- Perdón que lo vuelva a interrumpir

Sr. Presidente de Subterráneos de Buenos Aires (Alabuenas).- ¿Tengo que terminar?

Sr. Coordinador (González).- Sí.

Sr. Presidente de Subterráneos de Buenos Aires (Alabuenas).- No hay ningún problema. Cierro con esto.

En función de lo dicho, a los fines de que la tarifa sea razonable, y por ende asequible —es decir, pagadera por los usuarios en relación con el salario mínimo, vital y móvil actualmente vigente—, proponemos un cuadro tarifario en dos tramos, para amortiguar el impacto en el bolsillo de los usuarios. Para el caso del subterráneo, este cuadro es de 110 pesos en el primer tramo para los primeros 20 viajes, con los descuentos para viajero frecuente para los viajes siguientes, y de 125 pesos en un segundo tramo, con los descuentos proporcionales. Para el caso del Premetro, se propone una tarifa plana de 38 pesos con 50 centavos para el primer tramo y de 43 pesos con 75 centavos para el segundo tramo.

Obviamente, esto sigue el procedimiento que establece la ley. No obstante, en el caso de ser aprobado, nosotros proponemos específicamente que la implementación del primer tramo sea inmediata —es decir, dentro del quinto día de publicado el cuadro tarifario en el *Boletín Oficial*— y que el segundo tramo entre en vigencia a partir de los 30 días de la primera

fecha. Todo esto está en el informe técnico que obra en el expediente y al que ustedes han podido acceder.

Los descuentos sociales —a maestros, el boleto estudiantil, etcétera— se mantienen vigentes, de la misma manera que se mantienen vigentes los descuentos de la Tarjeta Sube para el primer tramo y para el segundo tramo, respectivamente.

La última placa es la cobertura del subsidio desde que la Ciudad se hiciera cargo en el año 2013 hasta la cobertura actual, que es del 87 por ciento. Con el cuadro tarifario que nosotros proponemos hoy, podríamos reducir ese subsidio a un 77 por ciento. Por supuesto, esto queda supeditado a la inflación futura. Si la inflación continúa en estos términos, obviamente, esto se verá afectado.

Por mi parte, nada más. Con esto termino. Disculpen que me he excedido en el tiempo. Me quedo a escuchar las exposiciones de quienes se han inscripto. Estoy a disposición para contestar todas las preguntas que deseen formular.

Muchas gracias y buenas tardes.

Participantes

Sr. Coordinador (González).- Comenzamos con el registro de participantes.

Convocamos a la participante número 1, Vanina Biasi.

- La participante no se hace presente.

Sr. Coordinador (González).- Convocamos al participante número 2, Christian Ricardo Paletti.

- El participante no se hace presente.

3.- Sr. Horacio Carmelo Morinigo

Sr. Coordinador (González).- Convocamos al participante número 3, señor Horacio Carmelo Morinigo.

Sr. Morinigo.- Buenas tardes.

En primer lugar, quiero decir que las audiencias tienen que ser presenciales y virtuales. La concurrencia de la ciudadanía a la audiencia es notoriamente baja. Yo he participado de todas las audiencias y, cuando eran presenciales, realmente nos encontrábamos con una cantidad mayor de ciudadanos a quienes dar respuesta sobre lo que acontece con el subterráneo. Cuidado, en la medida en que no está presente la participación ciudadana, se desvalorizan todos los esfuerzos que pueda hacer aun el funcionario más honesto.

En segundo lugar, quiero decir que sostengo que el subterráneo debe ser absolutamente gratuito. No voy a enumerar aquí, porque es largo, los beneficios de esta postura. No obstante, se la ha llevado adelante en algunos lugares y los resultados han sido alentadores.

En tercer lugar, la Ciudad de Buenos Aires debe tener absoluto control administrativo y operacional de todo lo que tiene que ver con el subterráneo. Son los ciudadanos de la Ciudad quienes aportan para el sostenimiento y el mantenimiento de este transporte.

Proponemos una dirección tripartita compuesta por la Ciudad, los trabajadores y los usuarios, postura que venimos sosteniendo desde hace muchos años. Sabemos que el subte es un medio de transporte colectivo muy seguro, eficiente, económico y ecologista. Por lo tanto, el subterráneo es un transporte ciudadano de gran calidad, que reúne requisitos que lo hacen mucho mejor y comfortable.

Los subtes deben llegar a la Avenida General Paz. No se está invirtiendo en el desarrollo del subterráneo en términos de transporte. Simplemente se está dando un fallo, un una mirada de algunas cosas —el aire acondicionado, la pinturita, el wifi— que están bien y que lo hacen más comfortable, pero necesitamos que el subterráneo, como está proyectado desde hace muchísimos años, llegue por lo menos a la General Paz. Con esto nos veríamos beneficiados todos los ciudadanos de la ciudad, y por supuesto, de la provincia. Asimismo, bajaríamos un montón de cuestiones que tienen que ver con el medio ambiente, el transporte y otras cosas que muchos conocen mejor que yo.

Los gobernantes no han cumplido con las leyes de subterráneo. Están en deuda. Distintos gobiernos han pasado y el subte sigue estancado. No voy a decir que hay que mirar a otras ciudades para ver lo que ha pasado en estos últimos 20 años. Seguramente los funcionarios conocen perfectamente el desarrollo que ha tenido el subterráneo y que sigue teniendo en ciudades de primer nivel y en las que se llaman de primer mundo. Buenos Aires se ha atrasado. Se ha atrasado mucho en su calidad, en su extensión y en sus beneficios. Hay que tener los criterios y el dinero necesarios para que el subterráneo llegue a la General Paz.

En cuanto a la tarifa, así como propuse que sea gratuito, también debo decir —con todo el respeto que tengo al presidente de SBASE— que las auditorías contradicen permanentemente lo que dicen los informes de SBASE. Esto hace que, como ciudadano, me vea la necesidad de decir “por lo menos, puntos suspensivos”. No me siento con suficiente información para evaluar cuál es el coste técnico y el valor hacia el público. Considero que es el coste técnico el que realmente debe ser especificado, dado que tenemos esta postura de que el subte debe ser gratuito.

Quiero hacer una sugerencia al presidente de SBASE, señor Mauro Alabuena. En la estación Venezuela de la Línea H hay un problema, las escaleras mecánicas corren todas en el mismo sentido. Salen de la estación y van hacia la calle Belgrano. El problema es que para bajar a la estación hay que ir hasta la calle Venezuela. Por un lado, hay que hacer una cuadra. Por el otro, la esquina de la calle Venezuela no tiene la misma seguridad que la de Belgrano. Asimismo, como hay que caminar una cuadra y en el trayecto está el ascensor para personas con discapacidad, muchísimas personas, en vez de caminar esa media cuadra, mal utilizan el ascensor, el cual tiene permanentes inconvenientes. Sería interesante y nos beneficiaríamos los ciudadanos —quizá también el subterráneo— si una de estas subiera hacia Belgrano y la otra bajara de Belgrano hacia la estación.

Espero haber sido explícito y que se me haya entendido. Espero que estas propuestas y sugerencias tengan un buen término. Doy por finalizada mi charla y mi exposición. Vuelvo a reiterar, el subterráneo debe ser gratuito para los ciudadanos de la Ciudad de Buenos Aires.

Muchas gracias.

Expositores

[Sr. Javier Altrudi](#)

Sr. Coordinador (González).- Muchas gracias.

Vamos a intercalar la lista de participantes con la lista de expositores.

Damos la palabra como expositor al señor Javier Altrudi en representación de la Defensoría del Pueblo de la ciudad de Buenos Aires.

Sr. Altrudi.- Buenas tardes a todos y a todas.

En mi intervención no quiero hacer foco en la nominalidad de la propuesta tarifaria, dado que ya expuso en demasiada Maura Alabuenas respecto de la tarifa técnica y la relación con la tasa de cobertura y con el salario mínimo vital y móvil. Sí quiero hacer foco en algunos aspectos que hacen a la calidad del servicio que se brinda. Fundamentalmente, lo que más nos interesa desde la Defensoría del Pueblo, es la experiencia de los usuarios.

El primer punto que quiero introducir en la discusión es la accesibilidad. Sabemos que contamos con una red que no es accesible en un 100 por ciento. Sabemos que, por mandato judicial, tanto la operadora como SBASE están obligados a publicar en tiempo real la información sobre los medios mecánicos de ingreso y egreso. Desde la Subdirección que conduzco, hacemos un seguimiento sobre el estado de los mismos y detectamos que el 10 por ciento de los mismos presentan fallas a diario. En promedio, 17 ascensores y 24 escaleras de la red de subtes no funcionan diariamente. Detrás de cada ascensor y de cada escalera que no funciona hay usuarios que quedan fuera de la posibilidad de poder utilizar la red.

Asimismo, tenemos un listado de siete ascensores y escaleras que llevan más de 100 días fuera de servicio —nos comprometemos a hacerlo llegar a la audiencia pública para no perder tiempo en eso— y cinco medios de elevación que están detenidos hace un año. Nos parece importante que se resuelva ese aspecto.

Otro elemento al que queremos referirnos, y que también relevamos a diario, son los incidentes que generan problemas en los cronogramas operativos: demoras, interrupción, servicios limitados. La empresa ha informado 1.371 episodios en los primeros 9 meses de este año, con una afectación del servicio de 15.703 minutos durante el mes de agosto, el mes en que más incidentes se contabilizaron. Es decir, durante el mes de agosto el servicio estuvo afectado 15.703 minutos por interrupciones, por demoras o por servicios limitados. Llevado a una cuenta más fácil, 11 de los 31 días del mes hubo problemas. Se informan a razón de 5 episodios o incidentes por día. Este también nos parece un tema que merece atención.

Si analizamos esta variable, tanto como la de los medios de elevación, notamos que trimestre a trimestre, desde el último trimestre del año pasado y considerando los tres primeros de este año, empeora la situación, tanto de los medios de elevación como de las interrupciones, las demoras o los servicios limitados. Todos los meses estamos un poquito peor en la red de subterráneos de la Ciudad.

Las líneas B y E concentran el mayor número de incidentes y coinciden con aquellas que tienen las flotas más antiguas. La Línea B, además, está funcionando con un 35 por ciento menos del stock de flota disponible que tenía en el año 2019. No sé nos escapa que está la licitación en curso. La situación de toda la red, pero en particular de Línea B, es un reclamo que venimos sosteniendo desde la Defensoría del Pueblo hace ya muchos años.

Estos son algunos de los temas sobre los cuales recibimos denuncias a diario en la Defensoría. Otros reclamos tienen que ver con el estado edilicio de las estaciones y también con la limpieza de estaciones y formaciones.

Asimismo, los últimos años proliferaron las denuncias vinculadas a la imposibilidad de cargar la Sube en la red. En julio de este año, SBASE reconoció que el 58 por ciento de las terminales de carga, ya sean las terminales automáticas o las que funcionan en las boleterías, no se encontraban operativas. También nos parece que ese es un tema a atender.

Todas estas cuestiones para nosotros demuestran que hay una degradación lenta y paulatina del servicio. No obstante, lo que más nos preocupa es la degradación del subte y del Premetro como tema de agenda pública y de debate en la Ciudad. Hace años que venimos discutiendo cómo sostener lo que ya existe y dejamos de ver al subte como un factor de desarrollo de la Ciudad y como el mejor medio sustentable de transporte, en términos ecológicos, para la Ciudad. Consideramos que SBASE tiene una responsabilidad y un rol fundamental para poder revertir esta situación.

Muchas gracias.

Participantes

4.- Sra. María José Lubertino Beltrán

Sr. Coordinador (González).- Continuamos con el listado de participantes.

Convocamos a hacer uso de la palabra a la participante número 4, señora María José Lubertino Beltrán.

Sra. Lubertino Beltrán.- Soy María José Lubertino Beltrán. Voy a hablar en nombre de la Asociación Ciudadana por los Derechos Humanos, una asociación de usuarios y de consumidores inscrita en la RNAC bajo el número 46.

En primer lugar, quiero decir que venimos trabajando y siguiendo lo que sucede con el subte en la Ciudad de Buenos Aires. Lo he hecho yo a título legislativo, cuando fui legisladora en la Ciudad de Buenos Aires, y luego también desde nuestra organización no gubernamental.

Realmente, nos parece que hay un descreimiento de la ciudadanía en los mecanismos de participación ciudadana. Hemos tenido audiencias con miles de personas opinando en un sentido y no se han tenido en cuenta sus opiniones sin justificación alguna. Eso deprime la voluntad participativa y degrada al sistema representativo.

Digo esto porque creo que debería haber una campaña intensiva para promover la participación ciudadana en las audiencias, sea virtual o presencial. Me parece que lo mejor es volver al formato híbrido. De hecho, cuando teníamos audiencias presenciales, la cantidad de participantes era bastante elevada.

Asimismo, algo que ha disuadido la participación ciudadana es el hecho de que se haya renovado una concesión a quienes la tenían previamente luego de todas las críticas que se han venido desarrollando durante este tiempo.

Yo también soy de las que cree que el subte es el mejor medio de transporte en la ciudad, el único ambientalmente sustentable. He dicho sostenidamente que debe ser gratuito. Priorizar el subte sería una gran inversión y un gran cambio de paradigma para la transición

energética que la Ciudad necesita. En el caso de aquellos que no creen que el subte debe ser gratuito, como mínimo, tendría que tener una tarifa muchísimo más baja que los medios de transporte contaminantes de superficie. Nos hacen una cuenta de cuánto hay que pagar dado la cantidad de pasajeros, no obstante, la mejor manera de promover el uso del subte es hacerlo gratuito o reducir la tarifa a la mitad. Por lo tanto, yo vengo a esta audiencia a oponerme al aumento de la tarifa en todos los términos.

Por supuesto, también creo que está deslucido el rol de SBASE. Por un lado, quiero reiterar mi asombro en el incumplimiento de las leyes que hemos sancionado para que el subte tenga una extensión distinta, algo que he dicho en mi tesis doctoral. Estamos orgullosos de tener un subte desde 1913. Es un orgullo llegar a Tokio y que nos digan que hicieron su sistema de subtes copiando a Buenos Aires. Sin embargo, también es lamentable llegar a Chile, que empezó con el subte en 1975 y que ahora más que duplica nuestra red de subterráneos.

El rol de SBASE es deslucido porque no cumple su misión, que es la de extender la red de subtes, y porque luego viene a esta audiencia a explicarnos cuánto le vamos a terminar pagando a una empresa privada que lo único que hace es mover los trenes. Las verdaderas inversiones, aunque sean de mantenimiento y de seguridad, no las termina haciendo SBASE. Por este motivo, seguimos sosteniendo lo que decimos en todas las audiencias: queremos que haya auditoría social. Esto es, que los usuarios y los consumidores, las asociaciones de usuarios y consumidores, sean invitadas a una mesa de discusión, que los trabajadores estén en la mesa de discusión junto con la empresa, y que podamos ver el balance de las empresas, que es la verdadera manera de dar transparencia. Las tarifas técnicas, solamente en manos de los ingenieros, no dan cuenta de que un precio no se tiene que fijar únicamente en base a los costos, sino también en base a los servicios que se prestan y a las visiones de los usuarios y los trabajadores del subte. Siempre nos terminan mostrando cuánto aumentan los salarios en el subte, pero no podemos ver cuáles son las ganancias de la empresa privada. Eso me parece fundamental.

Por otro lado, quiero decir que nosotros también recibimos denuncias. Somos parte del Observatorio de Derechos de las Personas con Discapacidad en la Ciudad. Permanentemente nos están denunciando la falta de accesibilidad, los ascensores y las escaleras que no funcionan, las demoras en dar accesibilidad plena en las estaciones que todavía la no tienen y la dificultad para muchas personas con discapacidad para poder ir a trabajar y usar el subte en paridad con el resto de los ciudadanos.

Sr. Coordinador (González).- Señora Lubertino, le pedimos por favor si puede ir redondeando. Ha pasado su tiempo.

Sra. Lubertino Beltrán.- Simplemente, quería decir esto.

Por supuesto, creemos que ustedes deberían demostrar cuál ha sido la eficacia y la eficiencia y cuál es el ahorro que tenemos con este cambio en el método de pago. No queda visible.

Tampoco está claro dónde está y cuánto es lo recaudado en peajes que debería ser destinado a la inversión en subtes. ¿Por qué no se ve en extensión de subtes lo que se recauda en peajes, que es también una fortuna?

Gracias.

Sr. Coordinador (González).- Convocamos al participante número 5, señor Eduardo Bisognin.

- El participante no se hace presente.

Sr. Coordinador (González).- Señor presidente, ha finalizado la lista de oradores.

Si le parece, volvemos a llamar a los participantes que en su momento no se encontraban en la sala.

Sr. Presidente (Grippi).- Sí, por las dudas de que hayan ingresado a último momento, pero no los veo conectados.

Sr. Coordinador (González).- Convocamos a la participante número 1, Vanina Biasi.

- La participante no se hace presente.

Sr. Coordinador (González).- Convocamos al participante número 2, Christian Ricardo Paletti.

- El participante no se hace presente.

Sr. Coordinador (González).- Convocamos al participante número 5, señor Eduardo Bisognin.

- El participante no se hace presente.

Sr. Coordinador (González).- Señor presidente, sin más oradores inscriptos y no habiéndose presentado ningún participante en la sede comunal para hacer uso de la palabra, damos por concluido el Orden del Día.

Finalización

Sr. Presidente (Grippi).- Muy bien, Daniel, muchas gracias.

Agradezco a todos por participar. Gracias a los organizadores de la audiencia, Susana y Daniel. Gracias al taquígrafo, Mariano Pettinati. Gracias a todo el equipo que estuvo detrás de esta audiencia. Por supuesto, gracias a los expositores y participantes.

Sin más expositores y participantes, a las 15 horas y 46 minutos, doy por concluida esta audiencia pública. Les agradezco nuevamente a todos.

Muchas gracias.

- Es la hora 15 y 46.

Mariano Pettinati
Taquígrafo parlamentario