

Versión taquigráfica

AUDIENCIA PÚBLICA

4 de diciembre de 2023

Modificación del cuadro tarifario y modificación
del valor del “Pase Diario”, Autopistas Urbanas S.A.

S U M A R I O

AUDIENCIA PÚBLICA	5
Iniciación	5
Expertos	6
Sra. Noemí Eugenia Walsh	6
Participantes	8
2.- Sr. Ricardo Virgilio Lasca	8
3.- Sr. Eduardo Bisognin	10
4.- Sra. Florencia Galarregui	12
Expositores	15
Defensoría del Pueblo de la Ciudad de Buenos Aires, señor Javier Altrudi	15
Finalización	16

AUDIENCIA PÚBLICA

- En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, conforme a la Ley 6, modificada por la Ley 6306, a 4 días de diciembre de 2023, mediante la plataforma Zoom, a la hora 12:

Iniciación

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

Damos comienzo a la audiencia pública para el tratamiento de la modificación del cuadro tarifario de los peajes de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires de la empresa Autopistas Urbanas S.A., AUSA, en conformidad con lo que establece la Ley 6 y sus modificatorias y la Ley 210 de esta ciudad.

Soy José María Grippe, presido el Ente Único Regulador de los Servicios Públicos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y me acompañan los integrantes de este ente: la doctora María Eugenia Michielotto, el doctor Marcelo Pafundi, el doctor Javier Liaño y la licenciada Bernarda Fait.

Para continuar con esta audiencia, le voy a ceder la palabra a la señora Susana Estrabaca, de la Subsecretaría de Gestión Comunal del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, quien nos dará detalles sobre cómo se realizará esta audiencia, a fin de darle la palabra a los expositores y participantes.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Muchas gracias, señor presidente.

Buenas tardes a todos y a todas.

La presente audiencia pública está reglada por la Ley 6 y sus leyes modificatorias. Su modalidad es virtual y se transmite en directo por *YouTube* a través del canal de audiencias públicas GCBA. Más allá de la modalidad virtual, el organismo de audiencias públicas tiene una terminal telemática, en este caso en la Sede Comunal N° 1, por si alguna persona inscripta en el día de hoy carece de conectividad. En tal caso, podría hacer uso de la palabra en ese lugar.

En cuanto al Orden del Día, el grupo está compuesto por los expertos, es decir, aquellas personas que presentan y/o defienden el proyecto en cuestión. Los participantes son personas humanas o jurídicas con un interés directo sobre el de la audiencia. Los mismos se inscriben en este registro abierto para tal fin con una anterioridad no menor a los 18 días hábiles de la realización de esta audiencia. Más allá de los participantes, en este registro también se encuentran los expositores. Se denominan así a los miembros de la Defensoría de la Ciudad, legisladores y legisladoras, funcionarios y funcionarias del Poder Ejecutivo y miembros de las juntas comunales. Estos disponen de cinco minutos para hacer uso de la palabra.

Más allá de los cinco minutos, aquellas personas que tienen documentación ampliatoria pueden enviarla al mail: audienciaspublicas@buenosaires.gob.ar; la misma será anexada al expediente detrás de la versión taquigráfica. Dicha información será tenida en cuenta por la autoridad en la toma de decisiones. Las personas con alguna documentación ampliatoria que excedan los cinco minutos, así como también aquellas personas inscriptas que por un tema personal hoy no pudieran estar presentes, también pueden enviar sus

ponencias por escrito.

Dicho esto, le doy la palabra a Daniel González, integrante del mecanismo de implementación de audiencias públicas que se encuentra en la sede comunal y que irá convocando a todas las personas inscriptas en el Orden del Día.

Muchísimas gracias a todos.

Sr. Coordinador (González).- Gracias, Susana.

Expertos

[Sra. Noemí Eugenia Walsh](#)

Sr. Coordinador (González).- En primer lugar y en calidad de experta, convocamos a la señora Noemí Eugenia Walsh, Gerenta de Control de Gestión de AUSA.

Sra. Walsh.- Muchas gracias.

Buenas tardes a todos.

Soy Gerenta de Control de Gestión de Autopistas Urbanas, y en este caso voy a compartir una presentación sobre la modificación del cuadro tarifario aprobado por el Decreto 80 de 2023, y la modificación del valor del pase diario.

- Se proyectan imágenes.

Sra. Walsh.- Como ustedes saben, AUSA administra, opera y realiza obras de mantenimiento en las autopistas de la ciudad. A su vez, ejecuta las obras públicas en la Ciudad de Buenos Aires.

La concesión está otorgada a través de la Ley 3060 que establece que hasta el 40 por ciento de los ingresos de la concesión es destinado a gastos ordinarios de mantenimiento de administración. Hay un 55 por ciento que se destina a obras del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, y un 5 por ciento a SBASE. También dentro de la tarifa tenemos un diez por ciento del valor que corresponde a la contribución especial ferroviaria para la operación del subterráneo de Buenos Aires.

Acá les traemos algunos indicadores económicos que nos llevaron a esta modificación del cuadro tarifario. En primer lugar, la inflación que todos conocemos. En este caso, la inflación de noviembre de 2022, el último indicador, según presentamos en la modificación del cuadro, hasta diciembre de 2023. Esto nos da inflación acumulada del 204 por ciento. Durante el año 2023, AUSA tuvo dos actualizaciones de tarifa: una en marzo del 45 por ciento, con Paseo del Bajo del 65; y una en mayo del 40 por ciento para todas las autopistas. En este caso, estamos proponiendo una actualización tarifaria del 49 por ciento a implementarse en diciembre de 2023.

A su vez, también trajimos un indicador económico relacionado con la devaluación del tipo de cambio; en este caso, desde noviembre de 2022 a agosto de 2023: un 124 por ciento. Ustedes saben que AUSA tiene compromisos asumidos en dólares; por eso para nosotros también es un indicador importante a la hora de analizar el cuadro tarifario de la

compañía.

Teniendo en cuenta lo anterior, en el gráfico podemos ver que la inflación acumulada y la actualización propuesta están muy por debajo de la inflación prevista. Sabemos que lo que tomamos como indicador es el REM de agosto, el cual también está por debajo de los indicadores actuales. La inflación en agosto proyectada para el cierre del año era inferior a lo que esperábamos. Por eso, con este cuadro incluso estamos por debajo de la actualización proyectada punta a punta.

Al mismo tiempo, según la Ley de Redeterminaciones de Precios, la Ley 2809 de la Ciudad de Buenos Aires, AUSA tiene la obligación de actualizar los contratos vigentes cuando la inflación supere el 4 por ciento mensual. Con la inflación acumulada de enero a octubre, mayor al 120 por ciento, hubo más de 140 modificaciones de contratos.

Respecto de la operación de nuestras autopistas, actualmente tenemos autopistas inteligentes en donde hay peajes sin barreras: en Paseo del Bajo, Salguero, Sarmiento, Illia y Alberti que están marcados en violeta en el mapa, tal cual lo establece las normas internacionales.

Asimismo, tenemos peajes convencionales con cabina y barrera, que son Avellaneda y Dellepiane, tanto centro como aeropuerto.

Operamos las 24 horas los 365 del año, y tenemos un tránsito medio diario de más de 856.000 vehículos, de los cuales son no arancelados más de 478.000 diarios; y arancelados más de 378.000. Respecto de los exentos, tenemos todos aquellos que presten servicios públicos como ambulancias, bomberos, policías, etcétera. Con esto llegamos a nuestra propuesta de actualización del cuadro tarifario y del valor del pase diario a un 49 por ciento. El pase diario está previsto que se implemente a partir del 1º de marzo de 2024.

Respecto de la circulación, todos saben que Telepase es la modalidad para transitar en las autopistas de la Ciudad de Buenos Aires. Sin Telepase, en los peajes convencionales se paga el doble del valor; y en autopistas inteligentes con peajes pero sin barreras, como mencionamos anteriormente, se abona a través de la web de cobranzas de AUSA dentro de los treinta días de circular por las mismas.

Por otro lado, se mantienen las cabinas de reconversión en peaje de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en donde el usuario puede retirar su dispositivo en las cabinas de efectivo o en los centros de atención en forma gratuita. También se realizan campañas en toda la Ciudad de Buenos Aires, en donde se entregan tags para que la gente pueda reconvertirse y tener su Telepase de manera fácil y accesible.

Por otra parte, continúan las tarifas diferenciales por horario. Se mantiene la diferenciación de hora pico y no pico. Todo esto contribuye a mejorar la circulación promoviendo el sistema de pago automático, la reducción de la congestión en nuestras autopistas y la mejora en la fluidez y calidad de los usuarios que transitan en ellas.

Hoy el 90 por ciento de nuestros pagantes, de nuestro tránsito pagante, lo hace con Telepase. Cuando iniciamos en 2020 una campaña masiva teníamos un 60 por ciento. Contamos con más de 2,7 millones de clientes adheridos a Telepase, una red que se puede circular por la mayoría de las autopistas de nuestro país. Esto hace que mejore la seguridad vial, aumente la fluidez y optimiza la experiencia del viaje para el usuario.

Con referencia a las mejoras y al mantenimiento de las autopistas de la ciudad, en 2023 se terminó un plan de repavimentación de todas las trazas de nuestras autopistas. En 2023 se está finalizando la Autopista 25 de Mayo, y ya se ha finalizado la Autopista Illia y

Cantilo, con más de 503.000 metros cuadrados de pavimento. A su vez, se sigue trabajando en las defensas laterales para mejorar la seguridad y la experiencia del usuario que transita.

Asimismo, diariamente en las autopistas se hacen trabajos de mantenimiento y mejoramiento del entorno, como renovación de juntas, limpieza de canalones, renovación de dumpers, barrido mecánico, etcétera.

AUSA cuenta, a través de una plataforma digital realizada por los empleados, con una nueva aplicación que permite el seguimiento en tiempo real de todos los elementos que tiene la traza, una reacción eficiente y un mantenimiento predictivo y proactivo de todo lo que componen nuestras trazas. Este año se transformaron en peajes inteligentes sin barreras la Autopista Illia y el peaje Alberti. Esto mejoró la experiencia del usuario y tuvo menores tiempos de viaje; y evitó las demoras al momento del pago. Optimizó la seguridad vial y mejoró la sustentabilidad de nuestras autopistas.

Seguimos comprometidos con la sustentabilidad para ser una empresa cada vez más sustentable. Durante 2023, se colocaron más de 300 paneles solares que ayudan a la energía limpia para los edificios de la red.

Al mismo tiempo, con todas las obras que realizamos se pueden evitar toneladas de dióxido de carbono que equivalen a una mejora en la sustentabilidad de toda la Ciudad de Buenos Aires y alrededores. Todo esto es posible gracias a que AUSA está dentro de los estándares internacionales de calidad, para brindar un servicio seguro y de calidad.

También contamos con el sello verde otorgado por la Ciudad de Buenos Aires, una certificación de empresa comprometida con los derechos humanos; y somos auditados por más de 16 organismos de control, lo que nos permite garantizar un servicio óptimo dentro de nuestras autopistas.

Para ir finalizando, AUSA tuvo obras encomendadas por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. Hay dos emblemáticas que ya fueron finalizadas: el Metrobus Alberdi-Directorio mejoró el entorno, la circulación y los tiempos de viaje para aquellos vehículos y transporte público que circulen en esas avenidas; y el *skate park* de Villa Luro, un nuevo espacio de recreación para los vecinos de la zona.

Les agradezco por participar y por escucharme.

Sr. Coordinador (González).- Muchas gracias.

Participantes

Sr. Coordinador (González).- Corresponde que los participantes hagan uso de la palabra. Tiene la palabra la primera participante, señora María José Lubertino Beltrán.

- La participante no se hace presente.

2.- Sr. Ricardo Virgilio Lasca

Sr. Coordinador (González).- Corresponde que haga uso de la palabra el segundo participante, señor Ricardo Virgilio Lasca.

Sr. Lasca. - Buenos días a todos los presentes.

En primer lugar, y ya lo expresé en otras oportunidades, de ninguna manera avalamos este incremento, este tarifazo realmente inoportuno, inapropiado, y más por la situación que atraviesa el país, especialmente quienes tenemos vehículo, sea mediano o de transporte.

Además del aumento, es preocupante que el acumulativo supere el 204 por ciento. No es que se suman los porcentajes como se informó, sino que se acumulan; es como el costo de vida. Entonces, tuvimos uno en marzo, otro en mayo y ahora en diciembre y enero. En menos de un año, hablamos del 204 por ciento. Si uno ve la historia desde la gestión del PRO, el aumento fue del 45 mil al 75 mil por ciento. Ninguno de nosotros tuvo este incremento en sus ingresos.

Como dije la vez pasada, me dedico al sector agropecuario y me interesa mucho el transporte; y además, utilizo mucho el vehículo por mi profesión. Un transporte de cargas va a pagar por año, atravesando la ciudad y haciendo 25 viajes mensuales, más de 3.700.000 pesos, sólo en concepto de peajes; y debemos sumarle combustible, patente, seguro, etcétera.

En el caso de un automóvil, ingresar y salir de la ciudad al cabo de un año, para alguien que utilice seguido la Perito Moreno y 25 de Mayo, costará cerca de 500.000 pesos o más.

Por otra parte, si comparamos el costo kilómetro de otras autopistas con otros accesos –si bien esto es autopista urbana–, las diferencias también son abismales. En el transporte de cargas, ida y vuelta, 450 pesos el kilómetro. En el caso del Camino del Buen Ayre: 83 pesos; AUBASA, 53 pesos. Si tomamos el automóvil, son 65 pesos por kilómetro, ida y vuelta por 28 kilómetros, más o menos. En AUSOL, que son 60 kilómetros ida y vuelta, por 120 se paga 10 ó 12 pesos el kilómetro. Y así podría seguir con el resto de los accesos.

Esta medida, efectivamente, refleja una clara confiscatoriedad en las tarifas. Y se sigue esquilmando en forma permanente el bolsillo de los usuarios viales, generando aumentos en el costo del transporte y, por ende, en el precio de la economía.

Por otro lado, repito, hay aumentos encubiertos que se llevaron a cabo cuando se extendió la hora pico una hora; se cobran ambos sentidos, y fin de semana y feriados. Esos son aumentos encubiertos, porque beneficiaron los ingresos de la concesionaria.

Entendemos que las obras están muy pagadas y amortizadas, motivo por el cual no se debería cobrar; habría que cobrar simplemente un mantenimiento y no estas tarifas siderales. Y la pregunta de siempre: ¿por qué tenemos que soportar, quienes atravesamos o usamos la autopista urbana, el costo de obras de espacios públicos en la ciudad? Porque si el 40 por ciento se destina a la operación y mantenimiento ordinario de la autopista, no sé por qué tenemos que estar bancando el tema de la contribución ferroviaria, el subte u obras de espacio público? Es decir, el usuario vial se transforma en una entidad de beneficencia.

¿Por qué seguimos soportando estos verdaderos tarifazos cuando las obras ya fueron muy bien pagadas y amortizadas? Por lo expuesto, en definitiva, sostenemos que esto no es un peaje sino claramente un impuesto al tránsito y a la circulación. Y por ende, reitero, se traslada al costo del transporte y a todos los precios de la economía. O sea, comprando un sachet de leche o un kilo de yerba estás pagando el peaje; no es solamente el caso de las autopistas urbanas, también de todo el resto de las concesiones viales a nivel nacional que actúan como un impuesto al tránsito y no como un peaje.

Reitero, bienvenidas las audiencias públicas, pero son no vinculantes y se tratan de un simple formalismo: uno siente que nos toman el pelo, parece una burla a quienes participamos. Las tarifas ya están actualizadas de antemano. Tenemos sólo cinco minutos para expresar algo, no hay una mesa de discusión o debate en donde se convoque al transporte de cargas y a los usuarios viales directos o indirectos.

Esto no es un tema menor; tiene que ver con la infraestructura vial, que es el transporte terrestre y una política de Estado. El ferrocarril, el combustible y las rutas son políticas de Estado. Y acá vemos que permanentemente las tarifas se actualizan y prácticamente sin un fundamento técnico económico serio desde el punto de vista de la ingeniería económica del transporte. Insisto, nos siguen castigando en forma permanente.

Por otra parte, exhorto al Ente Regulador a que alguna vez se ponga del lado de los usuarios y que defiendan nuestros intereses, que son claramente pisoteados y vulnerados. Por eso, lamentamos que acá no exista la participación de quienes dicen ser nuestros representantes, los legisladores, sean de un espacio político u otro. Alguna vez participó uno y también la Defensoría del Pueblo de la Ciudad, aunque no ha participado muchas veces; y se ha limitado a decir: ¡Qué aumento terrible! Pero no hace absolutamente nada para defender nuestros derechos.

Insisto, exhorto al Gobierno de la Ciudad Buenos Aires y al Ente Regulador, para que por favor de una vez por todas –encima un Gobierno saliente como el de Larreta nos deja este aumento como regalo– dejen de imponer este incremento. Ya lo expresé la vez pasada: no damos más entre patentes, seguros, IVA, Ganancias y peajes truchos. El bolsillo ya no resiste más.

Por supuesto, quiero señalar que se nota que los gerentes y los directivos de AUSA deben ganar muy bien, y está bien que lo ganen pero no padecen el castigo que sufrimos las personas. Lo mismo que los funcionarios del Ente Regulador, los funcionarios públicos o el Jefe de Gobierno porteño. Está bueno que cobren bien, pero al resto de la gente no le pasa.

Aprovecho esta oportunidad, y ya lo hice la vez pasada, para comentar una cuestión. Se habla de transparencia y de acceso a la información pública, pero nunca nos contestaron los pedido de información que hicimos en AUSA. En esto se contradice el Gobierno porteño; nunca nos han contestado el pedido de informes que hemos presentado. Pido que esto quede constancia, a fin de que AUSA responda, de una vez por todas, los informes que estamos pidiendo como usuarios y como corresponde.

Lamentablemente, será otro tarifazo más, otro golpe al bolsillo, porque nadie nos va a defender; ojalá que alguna vez escuchen y cambien esta metodología.

Dejo un saludo para todos y les deseo felicidades.

Sr. Coordinador (González).- Muchas gracias.

3.- Sr. Eduardo Bisognin

Sr. Coordinador (González).- Corresponde que haga uso de la palabra el tercer participante, señor Eduardo Bisognin.

Sr. Bisognin.- Buenos días a cada uno de los participantes.

Nos volvemos a encontrar con el mismo esquema y el mismo chamuyo.

Escuché atentamente a la señora Noemí Walsh, parece que ella no usa la autopista ni va al centro a la mañana, ni vuelve a la tarde; ni se come media hora de cola para hacer la traza de los quince kilómetros de autopista. Hablan de evitar la congestión y no hacen nada para resolver el problema del embudo del peaje en la Autopista 25 de Mayo hacia la Perito Moreno; media hora hay que estar, por lo menos, para hacer ese pequeño tramo.

Ustedes se quejan de que la tarifa está baja: son unos sinvergüenzas, unos caraduras. Comparemos tarifas. Acaban de actualizar la tarifa en Pilar, autopista Panamericana: cuesta 300 pesos; son 45 kilómetros, es decir, 7 pesos el kilómetro. La autopista Rosario-Santa Fe: 160 kilómetros; son 450 pesos, es decir, 2,82 pesos el kilómetro.

¿Les parece que 1800 pesos sea el precio a cobrar en las autopistas de AUSA? Es 40 veces más que la autopista de Rosario-Santa Fe, 17 veces más que la Panamericana. ¿Cómo lo explican, por favor? Tengan en cuenta que ustedes hablan de 910 pesos el pase en AUSA cuando, en realidad, es 1800 pesos, porque si pago con dinero le cobran eso a la gente. Hay trece millones de personas que pagan 1820 pesos con su auto para pasar por la autopista. Realmente, la tarifa es un escándalo. Es un engaño lo que hacen con la gente.

Con respecto al tema de la actualización que dicen que están por debajo de la inflación, siempre uso el ejemplo de lo que se podía comprar en el año 2007 cuando el PRO asumió en la gestión. Con una jubilación mínima se podían comprar 298 tickets de peaje. Hoy con los 160.000, que corresponderían a la jubilación mínima, con todos los incrementos que han tenido, podemos comprar 88 tickets de peaje. De 298 a 88, la tercera parte. ¿Me van a decir que están atrasados con las tarifas? Son unos caraduras.

¿Autopista inteligente? Inteligentes para robar la plata de la gente. Ustedes evitan a los empleados y después a la gente que no sabe cómo es el sistema, les terminan cobrando una multa. Tienen que eliminar la multa. Si una persona pasa por una cabina sin peaje, tienen que cobrarle el peaje el día que lo pueda pagar o el día que se lo tengan que cobrar cuando venda el auto. Es inadmisibles que le cobren una multa como una infracción de tránsito o pasar un semáforo en rojo por no pagar ese peaje, mientras que ustedes no ponen un empleado para cobrar el peaje. Son unos caraduras, no hay otro elemento para definirlo.

Haber prorrogado el contrato de AUSA hasta el año 2049, para poder endeudarlo, esconde por fuera del presupuesto de la Ciudad de Buenos Aires los ingresos de AUSA. Es escandaloso lo que hacen con el ingreso de AUSA. Los organismos de control de la empresa AUSA son el Jefe de Gobierno de esta ciudad y los legisladores, quienes son cómplices de todo este “choreo” que le hacen al pueblo.

Esta prórroga hasta el año 2049 tiene que ser derogada, no puede ser que nos sigan cobrando el peaje hasta el año 2049. Como recién dijo Ricardo y todos sabemos, las obras de AUSA ya están amortizadas. Han endeudado a AUSA con el BID por 222 millones de dólares y todos los años seguimos pagando y todavía no sabemos cuánto seguiremos abonando.

Realmente, es una barbaridad el manejo de los organismos de control de AUSA; son cómplices. Y son cómplices los legisladores que este año van a costar 95 millones de pesos por mes; por eso, se quedan calladitos y aprueban todo esto. De algún lado tienen que salir los 95 millones de pesos por mes que nos cuesta cada legislador.

Para resumir y no invertir demasiado tiempo en esto que sabemos que es una

patraña, vamos a pedir que se termine el peaje. Pedimos que se termine el peaje; desde el año 2006 nos cobran peaje y no corresponde. El mantenimiento de las autopistas –y no concuerdo con el señor Ricardo Lasca– se tiene que hacer con lo que se paga, con los 191 millones de pesos que se pagan por impuestos por patentes.

El peaje tiene que eliminarse; solamente si se hiciera alguna obra nueva se podría considerar. Pero por patentes se pagan 191.000 millones de pesos; este año van a cobrar eso. Por eso, les tiene que sobrar para hacer el mantenimiento de las calles, que es lo que genera el gasto de los autos que transitan. Se debe terminar con la multa cuando la gente pasa por los peajes y no está el empleado para cobrar. Deben actualizar la información pública, porque el último presupuesto que está informado en la página es del año 2022. Realmente, es un escándalo lo que nos están “choreando” con el tema del peaje en la Ciudad de Buenos Aires.

Le voy a decir a Larreta que se va y a Macri que viene: tengan cuidado. Macri, fijate cómo le fue a Larreta; le advertimos el año pasado que con estas políticas nunca iba a ser presidente. Macri: fijate, porque vos estás en el mismo camino; la gente no quiere todo este tipo de “choreo”. Dejen de joder a la gente. Macri, tené en cuenta lo que le pasó a Larreta; si seguís así, te va a pasar lo mismo.

Gracias.

4.- Sra. Florencia Galarregui

Sr. Coordinador (González).- La señora Florencia Galarregui, cuarta participante, está presente en la comuna y hará uso de la palabra desde esta computadora.

Sr. Presidente (Grippio).- Perfecto, adelante.

Sra. Galarregui.- Ante todo, presenté una nota dirigida al presidente Grippo, por la que solicito que se incorporen al procedimiento de audiencias públicas los estudios que justifican el beneficio para los usuarios del aumento del 49 por ciento solicitado por la concesionaria AUSA. Tomé vista del expediente y en el mismo no surge; simplemente, dice que sí tiene un beneficio. Lo menciona pero no lo justifica. Esto lo dejo acá; la persona que está en Información Ciudadana me dijo que lo deje acá, así que así lo haré. La nota está dirigida al Ente.

En esta nota, pregunto cómo se llega a un incremento del 200 por ciento, porque en realidad los dos tramos del aumento que habían sido aprobados, para marzo y mayo, acumulativamente, me da –con el nuevo que solicita para este mes la concesionaria– un 200 por ciento. Y no parece razonable respecto de los costos de combustible. Por eso quería saber cómo llegaron a ese número.

Una de las facultades del organismo es informar, proteger y asesorar. Y esto es un derecho que reconoce la Constitución de la Ciudad, en su Artículo 46, y la Nacional en el 42. En tal sentido, necesito información más precisa para saber cómo llegan a este nuevo aumento del 49 por ciento.

Constituí domicilio electrónico como para que me puedan contestar y sí he hecho un pequeño estudio de tarifas que se los puedo dejar. AUSA aumentó -en horario pico, y voy a

tomar la segunda categoría que es un automóvil-, de enero a marzo, antes de los aumentos ya pactados en dos tramos para que no se castigue tanto al bolsillo, 302 pesos en hora pico. Hay un aumento del 45 por ciento aprobado: 437 pesos lleva la tarifa de marzo a mayo. Y de mayo hasta hoy un 40 por ciento más. O sea, queda en 611 pesos.

Ahora sorpresivamente el 19 de octubre presentan un informe diciendo que necesitaban aumentar porque había inflación. Si sumo los porcentajes, me da 134; pero obtengo el valor acumulativo con el Excel y da 201. El incremento acumulado, y acá lo pueden ver, es 201 por ciento. Esto es mucho más alto que la inflación. En el informe, ellos establecen la razón y argumentos para aumentar. Y los pedidos por los que solicitan el aumento son por la inflación proyectada para 2023, que era de un 100 por ciento y resultaría finalmente un 170. Esto lo escriben en octubre del año 2023. En definitiva, proyectaron un aumento que no fue.

No obstante, está muy mal, porque no se aumenta sólo por inflación. Hay un préstamo pedido al BID para realizar obras: 254 millones de dólares. Es cierto, dicho préstamo fue autorizado por la Legislatura. Por esa razón, en noviembre debían pagarse 8 millones de dólares; y en 2024, hay que pagarle al BID 19 millones y 700 mil dólares. Después voy a pedir vista, pero sí, efectivamente el contrato fue firmado por AUSA y el BID con el aval del oficialismo en la Legislatura y el rechazo de la oposición.

Pronosticaban un dólar oficial y previeron el aumento en dos tramos y que a fin de año un dólar iba a costar a 330,47 pesos. Y ahora en octubre dijeron que AUSA proyectaba 530 pesos por dólar. Creo que el dólar oficial está a 350; ni siquiera esto es así. Ellos proyectaron en octubre un dólar oficial de 530; no sé, deben tener la bola mágica. Después hacen un cartel y dicen que hay un costo y un beneficio para el usuario, requisito del Artículo 3º, Ley 17.520 del Peaje; pero no explican por qué. El nivel medio de las tarifas no podrá acceder el valor económico medio del servicio ofrecido.

AUSA dice haber calculado dichos beneficios de noviembre de 2022, arrojando para la autopista 25 de Mayo y Perito Moreno un beneficio que no sé cómo lo promedian. En ese punto, ponen motos, bus, camiones, tránsito pesado y demás; dan distintos valores y hacen un promedio que no explica e indica 3000. Dejo este pedido porque, si bien hay una audiencia pública, sin estos datos nosotros no podemos venir a decir si está bien o si está mal.

Al señor Grippo le recuerdo que, según ley de la ciudad, el organismo que usted preside es de recepción normativa constitucional en la Constitución de la Ciudad. Y segundo, la ley de funcionamiento les autoriza a ustedes a hacer estudios de tarifas; y los faculta.

Señor Grippo: ¿sabe si el ente ha hecho un estudio de tarifa para autorizar un 49 por ciento?

Sr. Presidente (Grippo).- No es momento de debate porque es una audiencia pública..

Sra. Galarregui.- Perfecto, voy a pedir la grabación de esto. No es un debate, pero si no podemos saber esto, no tengo conocimiento de cómo llegan a ese número. Si usted tiene algún informe, por favor, se lo pido acá formalmente.

Sr. Presidente (Grippo).- Perfecto, déjenos la nota y nosotros, por supuesto, le vamos a

contestar.

Sra. Galarregui.- Usted, como presidente del ente, ¿no me puede decir si hay estudios de tarifas o no? ¿Usted no lo sabe?

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Por favor, ya pasó el tiempo.

Sra. Galarregui.- Perdón, ¿con quién hablo?

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Mi nombre es Susana Estrabaca, coordino el organismo de audiencias públicas. Ya se excedió en sus cinco minutos. La audiencia no es un debate; puede ser por escrito...

- Varios participantes hablan a la vez.

Sra. Galarregui.- ¿La audiencia no es un debate?

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- La audiencia pública declarada por la Ley 6 no es un debate. Al comienzo de la misma, dijimos que todas las ponencias...

Sra. Galarregui.- Yo quiero saber si hay un estudio de tarifas, pero me voy sin saberlo.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Por la Ley 104 de Información Pública usted puede solicitar...

Sra. Galarregui.- No, porque según la Ley 104 de Información Pública ustedes deberían haber traído este informe aquí.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Usted puede solicitarlo al ente y a AUSA.

- Varios participantes hablan a la vez.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Le pido que deje a mi compañero que está en el organismo que siga con el Orden del Día como corresponde. Nosotros dos no podemos estar debatiendo el cumplimiento de una ley.

Sra. Galarregui.- Está bien.

Que quede constancia de que estoy solicitando una pregunta muy sencilla: ¿el ente tiene estudios? En el expediente no figuran.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Se lo contestarán por escrito, como corresponde.

- Varios participantes hablan a la vez.

Sra. Galarregui.- Repito, formalmente estoy solicitando los estudios que AUSA dice que

hay y que indican un ahorro pero con un 200 por ciento de aumento acumulativo.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Bárbaro, queda constancia en la versión taquigráfica, y por supuesto también en *YouTube*. Usted tendrá la respuesta que corresponde; de lo contrario, tiene esto como constancia de que usted lo pidió formalmente.

Ahora le pido, por favor, luego de diez minutos en el uso de la palabra, que deje a mi compañero continuar con el Orden del Día como corresponde.

Gracias.

Expositores

Defensoría del Pueblo de la Ciudad de Buenos Aires, señor Javier Altrudi

Sr. Coordinador (González).- Corresponde que haga uso de la palabra el funcionario de la Defensoría del Pueblo de la Ciudad de Buenos Aires, en carácter de expositor.

Sr. Altrudi.- Muchas gracias por la presentación.

Soy subdirector del área de transporte y telecomunicaciones de la Defensoría del Pueblo que conduce la señora María Rosa Muiños.

Evidentemente, se nos da la tarea difícil de debatir tarifas de servicios públicos en este contexto macroeconómico y con tanta incertidumbre de cara al futuro.

Quiero señalar una primera cuestión que ya hicieron referencia algunos de los participantes anteriores. Si bien se presenta como un ajuste del 49 por ciento para los usuarios viales, va a tener un impacto del 202,5 por ciento. El aumento anual de marzo a diciembre para los usuarios viales, que es lo que nos interesa a nosotros desde la Defensoría, sufrirá un impacto del 202,5 por ciento en menos de un año.

No desconocemos las cargas que supone el cumplimiento de la Ley 3060; tampoco las deudas contraídas para la ejecución del plan de obras 2016-2019; incluso, como Defensoría, no cuestionamos a los peajes como un instrumento para regular el acceso de autos a la ciudad y para capturar fondos para construir obras civiles y viales que sirvan para mitigar el uso del automóvil particular. Sí tenemos objeciones y cuestionamos, como ya lo hicieron participantes anteriores, la falta de información pública. En lo que respecta al expediente que hoy nos compete, no hay información sobre la estructura de costos del famoso Canvas, de los gastos de mantenimiento ordinario. No hay información del flujo vehicular ni de la recaudación por peajes.

Pensamos que la falta de información atenta contra la legitimidad de la decisión y la determinación tarifaria que se está discutiendo. Se pierde una oportunidad de la administración y de la concesión de explicar a los usuarios por qué hay tanta diferencia entre lo que se abona en concepto de peaje en las autopistas de la ciudad y en lo que se abona en las accesos de la ciudad, por ejemplo. Ya fue señalado antes, así que no quiero reiterarlo. Pero pensamos que se pierde la oportunidad de brindar mayor transparencia y mayor legitimidad a la determinación tarifaria que se discute hoy.

Quiero mencionar cuatro temas para finalizar y no explayarme más que ocupan y

preocupan a la Defensoría del Pueblo, y que son motivo de reclamos que recibimos a diario.

El primer punto que quiero destacar es el problema crónico en infraestructura, sobre todo ante las denuncias de vecinos colindantes a la traza de la autopista 25 de Mayo. No son muchas quejas, pero son periódicas y frecuentes; y se repiten con el tiempo por falta de mantenimiento de las juntas de la dilatación, por los sonidos, vibraciones y daños que causan éstas en las casas de los particulares. Y fundamentalmente, por la falta de desarrollo del programa para mitigar el impacto sonoro de esta autopista.

El segundo tema que queremos señalar son los daños en vehículos en ocasión de utilizar las autopistas de la ciudad; los vecinos también se quejan de que no tienen respuestas en los canales institucionales de la empresa. Lo mismo ocurre con el 8 por ciento de los reclamos que recibimos por con cobros indebidos de pases en peajes que no se realizaron. Y la mayoría de los casos que llega a la Defensoría también se queja de que no tienen respuesta por parte de la empresa en los canales habilitados para eso. Al respecto recordamos que la canalización de los reclamos hace al trato digno que tenemos usuarios y consumidores, el cual tiene jerarquía constitucional tanto a nivel nacional como en la Ciudad de Buenos Aires.

Para finalizar, el 77 por ciento de los reclamos que recibimos se corresponden al *free flow*. En su mayoría, los vecinos que denuncian y reclaman –hay que tener en cuenta que la ciudad es la capital de todas y todos los argentinos– son cuando se enteran de que hicieron uso del peaje y reciben una multa. Reiteramos, es importante y urgente mejorar la señalización del sistema.

Es importante y urgente profundizar las campañas de difusión, y fundamentalmente que las multas realizadas por evasión de peaje estén sujetas a una comunicación fehaciente, porque los usuarios sufren esta situación y no reciben ninguna comunicación de la empresa. Y no existe ninguna gestión de cobranza; se enteran cuando les llega la multa y no tienen posibilidad de revertir la situación.

La verdad, es de necio no reconocer este problema, porque desde el año 2019 fueron 37.400 multas las labradas por evasión de peaje. En el año 2020, las multas escalaron a 252.000. En el año 2021, las multas fueron 407.000. Y en el año 2022, hubo 560.000 multas por evasión de peaje. En los primeros cuatro meses de 2023, las multas alcanzaron a 167.000, también por evasión de peaje. Ello indica deficiencias en el sistema y en la información.

La información es un derecho de los usuarios, pero fundamentalmente es un deber de las empresas que brindan el servicio. Por eso, pensamos nuevamente que hay que revisar estas cuestiones para que la tecnología redunde en una mejor calidad del servicio y que no esté asociada a la vulneración de derechos como el derecho a la información y los derechos patrimoniales de usuarios y consumidores.

Muchísimas gracias.

Sr. Coordinador (González).- Muchas gracias.

Solamente la participante Florencia Larregui se ha presentado en la comuna.

Hemos concluido con el Orden del Día.

Finalización

Sr. Presidente (Grippe).- Agradezco a Susana, a Daniel, al taquígrafo Marcos Paredi y a todo el equipo del Ente Único Regulador de Servicios Públicos; a la experta, al expositor y a los participantes de la audiencia.

Como no hay más inscriptos para hacer uso de la palabra, damos por concluida la audiencia pública, agradeciendo a todos los presentes.

Buenas tardes.

- Es la hora 12 y 50.

Marcos Paredi
Taquígrafo Parlamentario