

*Versión Taquigráfica*

## AUDIENCIA PÚBLICA

Tratamiento de la modificación del cuadro tarifario aprobado por el Decreto N° 477/23 y modificación del valor del “Pase Diario”.  
Autopistas Urbanas S.A.

15 de marzo de 2024



## SUMARIO

<b>AUDIENCIA PÚBLICA</b>	<b>4</b>
<b>Iniciación</b>	<b>4</b>
<b>Experta</b>	<b>5</b>
Sra. Noemí Eugenia Walsh	5
<b>Participantes</b>	<b>8</b>
1.- Sr. Fernando Gray	8
4.- Sra. Paola Cecilia Cáceres	10
<b>Expositores</b>	<b>11</b>
2. Sr. Javier Altrudi	12
<b>Participantes (continuación)</b>	<b>13</b>
5.- Sr. Ricardo Virgilio Lasca	13
6.- Sr. Eduardo Bisognin	16
<b>Finalización</b>	<b>19</b>

## AUDIENCIA PÚBLICA

- A 15 días de marzo de 2024, a la hora 12 y 01, a través de la plataforma Zoom y con transmisión por el canal de *YouTube* del Gobierno de la Ciudad:

### Iniciación

**Sr. Presidente** (Grippe).- Muy buenos días a todos. Bienvenidos y muchas gracias por participar.

Siendo las 12 horas y 1 minuto del día 15 de marzo del año 2024, vamos a dar inicio a esta audiencia pública para el tratamiento de la modificación del cuadro tarifario de peajes y el valor del Pase Diario de la empresa Autopistas Urbanas Sociedad Anónima, AUSA.

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

Las audiencias públicas son convocadas por este organismo en función de lo que establece la Ley 210 de la Ciudad de Buenos Aires y la Ley 6 y sus modificatorias para garantizar el acceso a la participación de los usuarios, las organizaciones de la sociedad civil y, obviamente, las partes que estén interesadas en expresar sus opiniones, comentarios o algunas preocupaciones vinculadas con los servicios públicos.

Le voy a ceder la palabra a la señora Susana Estrabaca, de la Secretaría de Gobierno, el vínculo ciudadano del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, quien está a cargo de la coordinación y va a darles la palabra a los expositores y los participantes de esta audiencia. Previo a eso, nos va a explicar cómo está organizada y se va a desarrollar esta audiencia pública.

Susana, muy buenos días.

**Sra. Coordinadora** (Estrabaca).- Buenos días, señor presidente. Buenos días a todas y a todos.

Voy a dar una breve explicación sobre la metodología a seguir. La presente audiencia pública está regulada por la Ley 6 y sus modificatorias. Su modalidad es virtual. Más allá de eso, hay una terminal telemática en la Sede Comunal 1 por si alguna de las personas inscriptas en el registro de participantes hoy carece de conectividad. Además, se transmite en directo por *You Tube* a través del canal Audiencias Públicas GCBA.

Con respecto a la participación, en primer lugar, consta de un experto, que es aquella persona que representa o defiende el proyecto objeto de la audiencia pública, quien dispone de 15 minutos para hacer uso de la palabra. También hay un registro de participantes abierto con una antelación no menor a 18 días hábiles, que son las ciudadanas y los ciudadanos con interés directo o difuso respecto del objeto de la audiencia. Ellos disponen de cinco minutos para hacer uso de la palabra. Aquellos que tengan una explicación o documentación respaldatoria de esos cinco minutos de alocución y quieran presentarla, lo pueden hacer al

mail audienciaspublicas@buenosaires.gob.ar en el día de la fecha, en el que se han inscripto en su momento para esta oportunidad.

Más allá de los ciudadanos y las ciudadanas, forman parte de este registro los expositores. Según la ley, se denomina así a los miembros de la Defensoría de la Ciudad de Buenos Aires, a las legisladoras y los legisladores de la ciudad, a los funcionarios, al Poder Ejecutivo y al Poder Judicial de la Ciudad y a los miembros de las juntas comunales. Ellos también disponen de cinco minutos para hacer uso de la palabra.

El orden establecido para hacer su alocución es el que corresponde a la inscripción y que figura en el orden del día. Una vez que se termine de nombrar a todos los participantes, se volverá a convocar a aquellos que cuando fueron convocados no estaban presentes, por si tuvieron algún problema de conectividad. Si hay alguna otra duda o inconveniente con respecto a la metodología en el medio de la audiencia, lo vamos a responder con mucho gusto.

Ahora le voy a ceder la palabra al señor González, integrante del organismo de Audiencias Públicas, quien está en la sede comunal, para empezar a convocar a las personas que corresponden de acuerdo con el orden del día.

Gracias.

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

### **Experta**

**Sra. Noemí Eugenia Walsh**

**Sr. Coordinador (González).**- Corresponde que haga uso de la palabra, en calidad de experta, a la señora Noemí Eugenia Walsh, Directora Operativa de Áreas Administrativas y de Soporte de AUSA.

**Sra. Walsh.**- Buenas tardes. ¿Me escuchan correctamente?

**Sra. Coordinadora (Estrabaca).**- Sí, perfectamente.

**Sra. Walsh.**- Perfecto. Teníamos un problema con el audio.

Si me permiten, voy a compartir una pequeña presentación.

- Se proyectan filminas.

**Sra. Walsh.**- ¿Pueden ver mi pantalla? ¿Están viendo la presentación?

**Sra. Coordinadora (Estrabaca).**- Sí.

**Sra. Walsh.**- Antes que nada, nuevamente buenas tardes. Ya me presentaron, pero voy a volver a hacerlo por si alguien no lo escuchó. Mi nombre es Noemí Walsh. Soy Directora Operativa de Áreas de Soporte y Administración de AUSA.

En esta oportunidad, voy a presentar y exponer las causas para la modificación del cuadro tarifario aprobado por el Decreto 477/2023 y el Pase Diario.

Como todos ustedes saben, AUSA es una concesión otorgada a través de la Ley 3060, por la que administra, opera y gestiona obras de mantenimiento para las autopistas de la Ciudad de Buenos Aires.

Respecto de los ingresos de la compañía, hasta el 40 por ciento de los ingresos son destinados a la concesión; el 55 por ciento es destinado a la ejecución de obras públicas en la Ciudad de Buenos Aires; y el 5 por ciento restante se destina a lo que es la aplicación de SBASE, a Subterráneos de Buenos Aires. A su vez, hay un 10 por ciento de la tarifa que, según la Ley 4472, es una contribución especial ferroviaria para la operación del Subterráneo de Buenos Aires.

Como les decía anteriormente, lo que estoy exponiendo es el contexto y las variables económicas que nos llevan a la modificación del cuadro tarifario. Por eso, les quería presentar en esta oportunidad cuál es la estimación para lo que tiene que ver con el año 2024. En este caso, como todos saben, la inflación está dando aproximadamente el 226 por ciento para este año. En diciembre de 2023, hemos dado un incremento del 49 por ciento considerando variables que estaban por debajo de la estimación de lo que era ese año, sabiendo que la devaluación que se produjo posteriormente y la que se prevé para 2024 está en el orden del 156 por ciento. Todo esto nos lleva a un contexto y una variable para hacer una modificación de la actualización de tarifas a fin de mantener en la ecuación económica financiera el cuadro tarifario en un 150 por ciento a incrementarse en abril de 2024 y un salto en junio del 35 por ciento adicional.

Como todos saben, y creo que es el contexto nacional, todos los incrementos de nuestros costos y la paritaria, en aquellos costos que superen el 4 por ciento por la Ley de Redeterminación de Precios de la ciudad, son claramente redeterminados en cada uno de los contratos. Con lo cual, la ecuación económico-financiera de cada uno de estos precios que se incrementan nos afecta en cuanto a los costos de la compañía. Por lo tanto, hoy todos los contratos que tenemos son redeterminados por la inflación imperante y lo mismo sucede con la paritaria: debido a la inflación se hace un ajuste de precios y una modificación de los gastos de la operación que son inevitables.

Con respecto a la operación en autopistas, como ustedes saben, operamos las 24 horas los 365 días del año. Hoy tenemos las autopistas divididas en inteligentes y peajes convencionales. Las autopistas inteligentes con peajes sin barreras son Paseo del Bajo, Salguero, Sarmiento, Illia y Alberti. Los peajes convencionales con cabina y barreras, actualmente, son Avellaneda y Dellepiane.

El tránsito medio diario de nuestras autopistas para las que operamos los 365 días del año son más de 861 mil tránsitos, de los cuales son no arancelados más de la mitad –478.600– y los arancelados en estos peajes que mencioné anteriormente son 383.200. Con relación a los peajes exentos –ambulancias, policías, etcétera–, rondan diariamente los 18.800 tránsitos.

Como les decía anteriormente en esta exposición, quiero contarles un poco el funcionamiento de nuestras autopistas aranceladas. Esta actualización que estamos pidiendo y que se propone en dos cuadros –en el cuadro tarifario de TelePASE y el Pase Diario–, el primer tramo sería en abril, del 150 por ciento, y el segundo tramo en junio, del 35 por ciento.

En cuanto a la circulación, como saben, desde el año 2020 TelePASE es la modalidad obligatoria para circular en nuestras autopistas. Sin TelePASE, en los peajes convencionales,

se paga el doble del valor de la tarifa. En el caso de autopistas inteligentes, que es con peajes sin barreras, se debe abonar el pase dentro de los 30 días de circulación por la misma.

Por otro lado, se mantienen las cabinas de reconversión en los peajes de la Ciudad de Buenos Aires donde el usuario puede retirar el dispositivo de TelePASE en cabinas de efectivo o en los centros de atención en forma gratuita. En este caso, estamos tratando la habilitación también del Paseo del Bajo para livianos y esto es solo aplicable para fines de semana y feriados.

Asimismo, continúan las tarifas diferenciales por horario y esto promueve dentro de lo que estaba planteando anteriormente la reducción de la congestión y la mejora de la fluidez. Todo este sistema que estamos planteando de TelePASE automático nos ayuda a reducir la congestión y mejorar la fluidez de cada uno de los vecinos que circulan por las autopistas de la ciudad.

Con relación a TelePASE, como dije anteriormente, desde 2020 es obligatorio circular por nuestras autopistas con este dispositivo. Eso ha hecho que incrementemos el tránsito pagante de un 60 por ciento a un 90 por ciento de los tránsitos que pagan actualmente en nuestras autopistas. Contamos con casi 2,9 millones de clientes. Esto mejora nuestra seguridad vial, aumenta la fluidez del tránsito y optimiza la experiencia del viaje de nuestros clientes.

A su vez, y está demás decirlo, TelePASE es una red interconectada que les permite a los usuarios no solo mejorar la experiencia del viaje dentro de las autopistas de AUSA, sino también en toda la red que la compone.

Con respecto a nuestras autopistas, al mantenimiento y a las mejoras que estamos realizando, como les contaba anteriormente, AUSA está yendo hacia autopistas inteligentes. La verdad es que, para nosotros, es un éxito lo que ha sucedido el año pasado con la transformación de la Autopista Illia y Peaje Alberti y, actualmente, estamos trabajando en un peaje mixto en Avellaneda para acompañar la transición de los usuarios hacia las autopistas inteligentes sin barreras.

Todo esto mejora la experiencia de los usuarios ya que tienen menor tiempo de viaje, no hay demoras para el pago, se optimiza la seguridad vial y se mejora la sustentabilidad al disminuir la huella de carbono al momento de evitar el freno en cada uno de los peajes, como sucedía anteriormente.

Respecto de otras obras, seguimos trabajando en la seguridad de las trazas y también estamos realizando un sistema con una aplicación que se utilizó con los empleados de la compañía para que podamos hacer un seguimiento en tiempo real de todos los elementos de la traza. Esto nos permite una reacción eficiente e inmediata de cada uno de los incidentes que se producen y un mantenimiento predictivo y proactivo para evitar deterioros en nuestras vías de circulación.

Ya lo he contado anteriormente, pero me parece importante destacarlo esta vez más que nunca. Nosotros tenemos un sistema integrado de gestión en donde somos la única concesionaria vial en la Argentina que tiene siete certificaciones IRAM. Obtuvimos este año dos certificaciones más y recertificamos todas las normas y procesos que tenemos. Hemos trabajado en este año en la gestión de la energía con la norma 50.001 y la emisión de gases verificados. Todo esto, gracias a la puesta en marcha de nuestras autopistas inteligentes, nos permite tener un mejor sistema integrado, una recertificación de los sistemas y las normas que tenemos ya otorgados y, a su vez, somos auditados por más de 16 organismos de control.

Todo esto nos da un sistema eficiente y seguro para que nuestros clientes y usuarios transiten por nuestras autopistas con calidad y seguridad.

Para nosotros, es muy importante la sustentabilidad y hacemos foco en eso. Por eso, gracias al pórtico de cobro automático que se instaló en Illia el año pasado, se logró reducir el consumo eléctrico en un 32 por ciento. Esto nos sirvió como puntapié para obtener la norma ISO que mencionaba anteriormente, la 50.001, sobre gestión de energía, permitiendo lograr un hito importantísimo para la empresa y un norte a seguir con respecto a la evolución de los peajes inteligentes.

Por último, voy a mencionar algunas de las obras que estamos encarando para la Ciudad de Buenos Aires. Para este 2024, hace muy poco tiempo sacamos una licitación para el paso bajo nivel Larrazábal y vías del Ferrocarril Belgrano Sur y para el Bajo Puente Bosch y vías del Ferrocarril Roca que permite la continuidad del Camino de Sirga. Todo esto y en un entorno y poniendo mucho foco en el sur de la ciudad para mejorar todos los entornos relacionados.

Muchísimas gracias por la participación.

**Sr. Coordinador** (González).- Muchas gracias.

## Participantes

### 1.- Sr. Fernando Gray

**Sr. Coordinador** (González).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 1, señor Fernando Gray.

**Sr. Gray.-** Muy buenos días a todos y a todas.

Saludo a las autoridades competentes y a las y los participantes de esta audiencia. Hoy nos reunimos en esta instancia pública para enfrentar una nueva arremetida contra el bolsillo de las argentinas y los argentinos. Estamos hablando de otro aumento en la canasta básica, otro incremento que dañará aun más la calidad de vida de los vecinos y las vecinas.

En particular, siempre concuro a las audiencias públicas en representación de los intereses de la comunidad Esteban Echeverría. Estoy para representar la voz de 350 mil habitantes que van a trabajar, a estudiar o a desarrollar sus actividades en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

En primer término, quiero señalar que la mayoría de los usuarios y las usuarias de las autopistas somos bonaerenses que vivimos y trabajamos en el área metropolitana. Todas las grandes ciudades conforman un área metropolitana donde es sabido es que en todas las ciudades importantes a nivel global la mano de obra vive en las adyacencias y se traslada en su mayoría diariamente a los centros urbanos para desarrollar sus actividades.

Es así, entonces, que los principales usuarios y usuarias de las autopistas somos bonaerenses: para hablar en concreto, los contratistas, los remiseros, los fleteros, los profesionales, los docentes, los estudiantes, los cuentrapropistas y los trabajadores y las trabajadoras de los más diversos oficios. Yo mismo debo trasladarme permanentemente, así como también los móviles municipales, por diversas cuestiones atinentes a la gestión.



Particularmente, en lo que respecta al aumento del peaje que tendrá nuestro municipio, nuestras vecinas y nuestros vecinos se verán gravemente afectados. El aumento del peaje en las autopistas urbanas de CABA implicará un total acumulativo de más del 150 por ciento para el tramo 1 sobre las tarifas vigentes y más del 35 por ciento para el tramo 2 de la Autopista 25 de Mayo y Perito Moreno, entre otras. Realmente, significará un golpe letal sobre nuestro polo industrial en Esteban Echeverría así como el de todas las economías locales del conurbano.

Por otro lado, quiero señalar que el gobierno porteño ya había autorizado el aumento del peaje solicitado por la empresa concesionaria AUSA en instancias previas a la convocatoria a esta audiencia pública. Esta decisión pone de manifiesto que no se respetan los principios básicos de razonabilidad y el de no confiscatoriedad. Sumado a esto, quiero subrayar que la extensión de la franja horario pico y su consiguiente cobro en ambos sentidos con la inclusión de los sábados, domingos y feriados, significa más aumentos encubiertos. Se incluye en la tarifa el Fondo del Sistema de Transporte Ferroviario de Pasajeros de Superficie y Subterráneo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Supuestamente, este fondo busca financiar la prestación del servicio y será abonado por todos los usuarios consumidores de la red de autopistas y vías interconectadas de la Ciudad Autónoma que utilizan el servicio a través del peaje.

Todo esto, sumado a la quita de subsidios y a la eliminación del Fondo Compensador del Transporte, convierte en prohibitivo el derecho a moverse y acercarse a la ciudad. Me gustaría recordarles a las autoridades de CABA que un porcentaje altísimo, como lo señalaba respecto de la mano de obra que contribuye a la economía de la ciudad, depende del trabajo de las vecinas y los vecinos de los municipios del conurbano. Este nuevo aumento pone en riesgo el funcionamiento de la vida cotidiana de nuestra comunidad y, por supuesto, coopera con la escalada inflacionaria ya que los costos de logística se dispararán aun más en nuestro municipio.

Les pido a las autoridades competentes que controlen a las empresas concesionarias para que brinden un servicio eficiente a la comunidad y cumplan con un plan sostenible de inversión para que las usuarias y los usuarios transitemos por vías en buen estado. Los estados debemos garantizar el acceso a una movilidad igualitaria, sostenible y saludable para todas las personas. Por eso, necesitamos tarifas razonables que no asfixien a las vecinas y a los vecinos, ni a la industria, ni a nuestros productores.

Muchas gracias.

**Sra. Coordinadora (Estrabaca).**- Muchas gracias.

Antes de seguir, les voy a pedir un favor: que cada uno se mutee porque se escucha mucho el sonido ambiente y no nos permite entender bien. Además, se toma versión taquigráfica de la audiencia más allá de transmitirse por *You Tube*. Así que le pido a cada uno que se mutee y se desmutee solo en el momento de hacer uso de la palabra.

Gracias.

Continuamos con el orden del día. ¿Daniel?

- Luego de unos instantes:

**Sra. Coordinadora (Estrabaca).**- Julio, ¿estás?

**Sr. Barravino.-** Sí, sí.

**Sra. Coordinadora (Estrabaca).-** Tenemos que continuar con el participante número 2.

**Sr. Barravino.-** Les pedimos que se atengan a los cinco minutos así todos pueden hacer uso de la palabra y no nos extendemos demasiado.

**Sr. Coordinador (González).-** Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 2, señor Javier Suárez.

- El participante no se hace presente en el Zoom.

**Sr. Coordinador (González).-** Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 3, señor Horacio Carmelo Morinigo.

- El participante no se hace presente en el Zoom.

#### 4.- Sra. Paola Cecilia Cáceres

**Sr. Coordinador (González).-** Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 4, señora Paola Cecilia Cáceres.

**Sra. Cáceres.-** Buen día a todos los presentes. Gracias por el espacio de participación ciudadana.

Entendemos que, como representantes de los usuarios, es nuestra misión de llevar a cabo críticas que puedan resultar constructivas al tiempo de realizables por parte de la ciudad. En tal sentido, agradecemos al Ente Único Regulador de los Servicios Públicos de la Ciudad por la convocatoria y por la información brindada al respecto de la presente audiencia.

Entendemos que los usuarios y los consumidores informados pueden generar un ida y vuelta mucho más fluido y, con ello, la construcción de ideas que redituará en mejoras a los servicios de la ciudad en beneficio de sus habitantes.

En virtud de la propuesta de modificación del cuadro tarifario de los peajes concesionarios actualmente con la empresa AUSA, desde ACUDA consideramos que está atendiendo la coyuntura del país resultando poco oportuna la consideración de aumentar la tarifa, como así también la de proponer modificaciones al sistema actual de manera unilateral.

Actualmente, y como es de público conocimiento, los costos para las familias se han elevado y tienen una aceleración mayor desde el mes de diciembre hasta la fecha sin dejar de notar que el año 2023 terminó con una inflación acumulada del 211 por ciento. Todo esto es una contraposición a los salarios de quienes no alcanzan dicho índice.

Sin perjuicio de ello, el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires atendió principalmente a las necesidades del negocio de la firma de AUSA dictando el Decreto 100 de 2024 en el cual, entre sus consideraciones, se indicó que resulta necesario efectuar un nuevo aumento de tarifa de peajes y en virtud de la aceleración del proceso inflacionario a fin de mantener la ecuación económico-financiera de la concesión.

Ahora bien, entendiendo las cuestiones planteadas por la empresa, parecería que es una ecuación económico-financiera únicamente otorgar el negocio rentable a costa del sacrificio de los usuarios del sistema de marras sin prever o al menos no teniendo en cuenta los costos no solo del aumento para la firma, sino también para los usuarios de la red.

Entonces, si entendemos la preocupación de la empresa, ¿no deberíamos también entender los problemas de las familias usuarias del peaje? Parece que la única ecuación económico-financiera que se toma en cuenta es la de los negocios y no las sociales. Cabe aclarar que hoy en día el costo del transporte público en general está generando graves distorsiones y pérdida del poder adquisitivo en la economía familiar, el cual ha sufrido, según los datos de la ciudad, una merma del 40 por ciento en lo que va de 2024 con aumentos significativos en alimentos, bebidas, vivienda, agua, gas, luz y, sobre todo, en el rubro del transporte. Entonces, sumando un costo más a la ecuación económica para las familias y agregando a todo ello la liberación de los precios del combustible y los aumentos en materia de estacionamiento se genera que las personas que antes utilizaban vehículos particulares migren a otras variantes.

Desde ACUDA, queremos transmitir la preocupación de los usuarios del servicio del peaje toda vez que, si bien las empresas requieren una actualización tarifaria para la explotación de su servicio, no se tiene en cuenta la situación económica de la sociedad en general. A lo que manifestamos previamente, se suma la preocupación de que la empresa pretende no solo la mejora de la ecuación económico-financiera, sino que también va más allá y solicita modificaciones sustanciales del reglamento de explotación, lo cual se encontraba previsto en el Decreto 100/2024 del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

A todo esto, debemos desestimar la petición efectuada por AUSA en cuanto a la modificación del reglamento en detrimento de los usuarios del servicio, habida cuenta de que el decreto enunciado precedentemente no se tuvo en cuenta o al menos no se difundió en el sentido de la presente audiencia.

Finalmente, agradecemos nuevamente al Ente Único por habernos dado la oportunidad de participar en este espacio de difusión y esperamos que tengan en cuenta las consideraciones al respecto ya que la intención de la organización es la de representar siempre al usuario.

Muchas gracias.

### Expositores

**Sr. Coordinador (González).**- Vamos a intercalar la lista de expositores.

Corresponde que haga uso de la palabra el expositor número 1, el juntista Bautista Prusso.

Bautista, ¿nos escuchás?

- Luego de unos instantes:

**Sr. Coordinador (González).**- Está conectado, pero nos informó que en este momento no puede hacer uso de la palabra. Lo llamaremos nuevamente cuando volvamos a convocar a todos los que no pudieron hacer su exposición.

## 2.- Sr. Javier Altrudi

**Sr. Coordinador (González).**- Corresponde que haga uso de la palabra por la Defensoría del Pueblo el expositor número 2, señor Javier Altrudi.

**Sr. Altrudi.**- Buenos días a todas a todas y a todos. Mi nombre es Javier Altrudi. Soy Subdirector de Transporte y Telecomunicaciones de la Defensoría del Pueblo.

Voy a hacer uso de la palabra en representación de nuestra defensora María Rosa Muiños.

Nos encontramos discutiendo nuevamente la modificación del cuadro tarifario de los peajes de la ciudad cuando todavía no se cumplieron tres meses desde la implementación del último ajuste, que fue el 29 de diciembre pasado. Con ese ajuste, se consolidó un aumento a lo largo de todo el año 2023 del 202 por ciento. Sobre esta realidad es que se proyecta el ajuste que estamos discutiendo hoy: en dos tramos va a alcanzar el 245 por ciento.

En primer lugar, quiero señalar algunas cuestiones que hacen a la forma en que se convocó esta audiencia pública y tiene que ver con el informe que presenta AUSA. Nuevamente, como en diciembre, señalamos que carece de información elemental con respecto a la composición de los costos que sirven para determinar los Gastos de Administración y Mantenimiento Ordinarios del servicio, el famoso GAMO.

Tampoco hay información respecto de los ingresos obtenidos por peaje y hace falta un mayor detalle sobre la metodología utilizada para la determinación del beneficio al usuario y la forma en que se actualiza. Consideramos que estos elementos son fundamentales para analizar la razonabilidad de las tarifas propuestas, sobre todo, de cara a este procedimiento de transparencia y legitimidad porque, si no, hay situaciones que no se entienden, no se explican.

Un usuario vial paga en la Autopista 25 de Mayo un 200 por ciento más que los que lo hacen en los accesos a la ciudad, que son el Norte, el Oeste y el Sur. Teniendo en cuenta las tarifas al día de hoy, cuando entre en vigencia el primer tramo de este aumento, la brecha va a alcanzar el 660 por ciento. Y en junio, con el último tramo que se está discutiendo hoy, esa brecha alcanzaría, si no se modifican las tarifas de los accesos, un 920 por ciento. Entonces, es un ajuste que en tres meses va a implicar un 245 por ciento para los usuarios y no resulta razonable. Tampoco oportuno, dado el contexto económico y social complejo en el que vivimos en el que la única ecuación económica y financiera que nunca se considera es la de los usuarios y los consumidores.

Para finalizar, insisto también en un tema que nos cansamos de repetir en las audiencias públicas anteriores: la necesidad de que se revise la implementación del sistema *free flow* o de autopistas inteligentes, como se llama ahora, fundamentalmente, en atención a su extensión a otras estaciones de peaje. Todas las semanas recibimos reclamos de usuarios que desconocen cómo funciona el sistema y se enteran cuando reciben una multa. La empresa cobra un recargo administrativo para quienes no se encuentren adheridos al TelePASE. Sin embargo, no se realiza ninguna gestión de cobranza. Este asunto fue objeto de una recomendación de la Defensoría, la 1901 del año pasado. Pero todavía no tuvimos respuesta de AUSA. Para nosotros, aun más importante que la respuesta, es que se cese con esta práctica que vulnera derechos de usuarios y consumidores que en nuestro ordenamiento jurídico tiene garantía constitucional.

Agradezco por el tiempo. Eso fue todo.

**Sr. Coordinador (González).**- Muchas gracias.

### **Participantes (continuación)**

**Sr. Coordinador (González).**- Continuamos con la lista de participantes.

#### **5.- Sr. Ricardo Virgilio Lasca**

**Sr. Coordinador (González).**- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 5, señor Ricardo Virgilio Lasca.

**Sr. Lasca.**- Buen día. ¿Me escuchan?

**Sra. Coordinadora (Estrabaca).**- Sí, perfecto.

**Sr. Lasca.**- Buenos días.

Nuevamente estoy acá presente en representación del Centro Argentino de Ingenieros Agrónomos y del Comité Nacional de Defensa del Usuario Vial –soy integrante– para rechazar en forma enérgica este nuevo tarifazo con el cual debuta el nuevo Jefe de Gobierno Jorge Macri.

Es un incremento injustificado, irresponsable, directamente recaudatorio. Siempre las variables de ajuste son los usuarios viales. Inclusive, acá se habló de que ni siquiera se respetan los principios básicos de confiscatoriedad y razonabilidad, esquilmando de forma permanente los bolsillos de los usuarios viales. Además, se incrementa el costo del transporte y, por ende, todos los precios de la economía.

Por otra parte, no se toma conciencia de la situación económica del país, que acá mencionaron varios participantes: la crisis que estamos padeciendo. Siempre se piensa en cómo restablecer la ecuación económico-financiera de la empresa concesionaria. Nunca se habla del bolsillo del usuario.

Además, quiero agregar que muchos se están confundiendo –por suerte, acá el Defensor del Pueblo lo aclaró– porque suman los porcentajes, 150 más 35, y hablan de un 185 por ciento. Pero no es así, porque es acumulativo. O sea, el aumento es del 238 por ciento e, inclusive, hay que tener en cuenta la cantidad de incrementos que hubo en forma abusiva en años anteriores.

Encima, si uno contempla el incremento de tarifas desde que empezó la gestión este gobierno, estamos hablando del 250 mil por ciento de aumento en la Autopista Illia y 150 mil por ciento, por ejemplo, en la 25 de Mayo y en la Perito Moreno. O sea, creo que nadie tuvo ese incremento en sus ingresos sea docente, jubilado o un profesional como nosotros. De ninguna manera.

Como lo hice en otras oportunidades, voy a dar datos concretos. Si un automóvil circula por las autopistas 25 de Mayo y Perito Moreno, va a pagar en junio, en hora pico,

3.072 pesos; o sea, ida y vuelta son 6.144. Si uno toma 25 días de trabajo para ir y volver de Capital a provincia o viceversa, estamos hablando de 153 mil pesos mensuales y de 1.830.000 anuales. Si tomamos el transporte de carga –esto es lo grave por la incidencia que tienen los costos de transporte–, la categoría de un camión de 5 a 7 ejes, para circular también por las autopistas 25 de Mayo y Perito Moreno, en hora pico, ida y vuelta, va a pagar 42.640 pesos para atravesar solamente la Ciudad de Buenos Aires; al año, son 12.800.000 pesos. Y hablamos solo del peaje. A eso, hay que sumarle el combustible y desde ya todos los gastos que tiene el transporte como patente, seguro, VTV, etcétera.

Como se dijo acá, si comparamos los accesos a la Ciudad de Buenos Aires con las autopistas urbanas –y quiero ser objetivo–, es diferente pero la comparación es buena. En el caso de AUSA, las autopistas 25 de Mayo y Perito Moreno, hablamos de 200 pesos por kilómetro; en la Illia, se paga entre aproximadamente entre 170 y 200 pesos por kilómetro y hablamos de 10 a 15 kilómetros de longitud. En el caso del Acceso Norte, se está hablando de un aumento. Si consideramos ese futuro aumento, se va a hablar de 15 pesos por kilómetro y son 60 kilómetros. En el caso del Acceso Oeste y Ezeiza-Cañuelas, tomando el incremento que va a aplicar el Gobierno Nacional, estamos hablando de 32 pesos por kilómetro en una longitud de 60 kilómetros. En cuanto al Camino del Buen Ayre, que es un escándalo –son 24 kilómetros–, se pagan 33 pesos por kilómetro. Y en el caso de la Autopista Buenos Aires-La Plata –por el que hubo un incremento fenomenal y salvaje hace poco tiempo en la provincia de Buenos Aires–, son 60 kilómetros y se pagan 27 pesos por kilómetro.

Es evidente que realmente esto es una estafa, un despropósito. A veces, y lo digo con respeto, parece que están locos en el Gobierno de la Ciudad o en la empresa AUSA. No sé dónde viven, qué es lo que pretenden, qué quieren sacarnos a los usuarios viales.

Por otra parte, la crítica de siempre: estas audiencias públicas de carácter no vinculante. No tenemos derecho a nada, simplemente a hacer una catarsis, un simple formalismo y es realmente una burla a quienes participamos.

Reitero que la categoría del auto eran 0,50 centavos cuando asumió el gobierno y hoy estamos en 1.000 y pico. Eran 2 pesos en las autopistas 25 de Mayo y Perito Moreno; ahora van a ser 3.072. Realmente no sé qué más hay que decir. Son aumentos encubiertos, como expresó el señor Gray, por esto de cobrar en hora pico en ambos sentidos los feriados y fines de semana. No levantan las barreras cuando hay congestión. No tenemos derecho siquiera a eso porque cuando hay tránsito por lo menos se puede levantar la barrera. Se agregó una hora más a la hora pico y no hay más descuentos. Todos son aumentos encubiertos. Y uno escucha las excusas de desalentar el uso del auto, de la inflación. El uso del auto se desalienta si hay un buen transporte público de pasajeros, que no lo hay. De todas maneras, la gente está dejando de usar la autopista porque va a ser exclusiva para gente de alto nivel adquisitivo. Ya se congestionan la Avenida Directorio y las calles laterales por la cantidad de gente que deja de utilizar las autopistas urbanas.

Lo que reitero que nos parece sumamente grave, y por lo cual el peaje es un impuesto al tránsito y no un peaje, es esto de que el 40 por ciento va al mantenimiento de las autopistas y el resto va a espacios públicos y a la contribución ferroviaria. ¿Pero qué somos los usuarios viales? ¿Una entidad de beneficencia? ¿Pagamos para bancar obras de espacios públicos de la ciudad? En todo caso, uno paga por la autopista que está recontra pagada y amortizada. Por lo cual, deberían dejar de cobrar y hacer el mantenimiento simple y punto. Basta de seguir pagando como si fuera una autopista nueva.

Además, entiendo que debieran bajar las tarifas porque están reemplazando el pago manual por arcos electrónicos o TelePASE. Pero no: siguen aumentando. La verdad es que es algo increíble.

Quiero mencionar también, porque después van a decir que me estoy excediendo en el tiempo, la falta de transparencia. Tampoco tenemos acceso a la información, estamos hartos de pedirla y AUSA no contesta ya desde hace mucho tiempo. Eso es ocultamiento y falta de información pública. También hay inoperancia del Ente Regulador de los Servicios Públicos que realmente no defiende los derechos de los usuarios, que son claramente pisoteados y vulnerados. No hay tarifas razonables. Los aumentos son totalmente disparatados. La congestión del tránsito sigue existiendo. Además, pedimos que la participación sea con los usuarios, con los legisladores, con las autoridades de AUSA, con el gobierno. Que sea una mesa de debate y no una audiencia pública en la que nos dan cinco minutos solamente para tratar el aumento de la tarifa. Habría que hacer audiencias públicas también para escuchar a los usuarios para ver qué pasa con nuestros bolsillos. Por eso, planteamos que de una vez por todas se haga una mesa de debate con la gente del transporte de carga, los pasajeros y los usuarios directos e indirectos para debatir el problema de fondo y también el tarifario.

Yo sé que me van a cortar. Esto da para debatir mucho más, que es lo que estamos pidiendo, y reitero la falta de información.

Respecto del beneficio-costado del usuario, y voy a terminar con esto, nosotros hemos exigido un estudio técnico económico de tarifas en beneficio del usuario, como marcan las leyes del peaje vigentes a nivel nacional, provincial, etcétera. Después de mucho tiempo, en una audiencia pública, apareció un ingeniero Felicia –creo que se llamaba–, excelente persona, conocedor del tema y presentó un estudio de beneficio-costado del usuario. Es un estudio que está mal hecho...

**Sr. Coordinador (González).**- Ricardo, ¿podría redondear, por favor?

**Sr. Lasca.**- Sí, cómo no.

Porque no se toman ahorros promedio. Ese estudio debe ser realizado por cada estación de peaje año por año por tipo de vehículo –livianos, transporte de carga, etcétera– y no tomar ahorros promedios en todo el período de concesión. Eso está mal hecho. Y sé que no es un problema del ingeniero Felicia o Felisa –no me acuerdo cómo se llama–, sino que lo han apurado para que presente un estudio que nosotros reclamábamos. Un día se apareció con esto para decir: “Miren, señores, no joroben más con esto porque acá está el estudio”. Un estudio totalmente mal llevado a cabo. Y tenemos experiencia de eso porque les aclaro que el Centro Argentino de Ingenieros Agrónomos fue una de las pocas entidades que a nivel nacional contrató a un especialista en el tema para hacer este estudio de beneficio-costado en las rutas nacionales que dio que no había ahorro del usuario...

**Sr. Coordinador (González).**- Ricardo...

**Sra. Coordinadora (Estrabaca).**- Señor Lasca, por favor...

**Sr. Coordinador (González).**- ...ya se encuentra excedido en varios minutos.

**Sr. Lasca.-** Es ridículo. Nadie puede creer en un ahorro de 5 mil pesos contra la tarifa que pagamos. O sea, no nos tomen más de tontos. No se nos burlen más en la cara.

Así que termino exhortando al gobierno y si es posible al Ente Regulador a que deje sin efecto este tarifazo salvaje. Generen una mesa seria de debate en la que podamos participar en serio porque somos parte de esto, somos parte del contrato. Ojalá que nuestros reclamos sean escuchados y que esa mesa de trabajo se lleve a cabo de una vez por todas.

Gracias.

**Sr. Coordinador (González).-** Gracias.

## 6.- Sr. Eduardo Bisognin

**Sr. Coordinador (González).-** Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 6, señor Eduardo Bisognin.

**Sr. Bisognin.-** Buenos días.

Una vez más participamos de esta farsa que se llama “audiencia pública”. La verdad es que es un derecho de los vecinos. Algunas personas estuvieron agradeciendo pero es un derecho, por lo menos, para poder patear un poco y expresar nuestra disconformidad.

Antes de entrar en el tema de la tarifa, vamos a repasar algunos organismos de control. Acá se llenan la boca diciendo que tenemos organismos de control y la Auditoría General está controlada por el gobierno, la Sindicatura General fue designada por el gobierno y el Ente Único Regulador de los Servicios Públicos también está controlado por el oficialismo. Así que realmente, si hablan de que tienen organismos de control que controlan, ¡es mentira! No hay ningún organismo de control que controla. De hecho, el primer requisito para los integrantes de este Ente Único Regulador de los Servicios Públicos es que sean profesionales expertos. ¿Saben qué? Parece que son profesionales expertos en hacer la vista gorda. Es una vergüenza.

La conclusión es que el Jefe de Gobierno antes era el siniestro de Larreta. La verdad es que ahora, para Macri, ya no tenemos término. No existe en el diccionario un término para definir lo que está encarando el señor Macri.

Recordemos que pasan más de 120 millones de tickets de peajes en AUSA y no ingresan al erario público, sino que lo maneja esta empresa que es del Gobierno de la Ciudad y lo hace de manera discrecional.

Hoy quiero volver a denunciar la estafa del peaje y una parte del artículo 43. Le recomiendo a la señora que habló al principio y que es funcionaria, Noemí Walsh, que relea este artículo. Igualmente lo voy a leer. Aquí dice: “Aquellos usuarios que no posean una cuenta TelePASE o que la misma no se encuentre habilitada y trasponga algún punto identificado para el pago exclusivo del peaje incurrirá en evasión de peaje...” –no es que le van a cobrar; es multa directamente– “...remitiéndose los antecedentes a la autoridad competente para que esta proceda al labrado de la multa”. Está clarito: Artículo 43. Eso era antes, que nos cobraban el doble. O sea, nos cobraban lo que va a ser 6 mil pesos en vez de 3 mil. Ahora no: va multa. Llama la atención que, según un dato que dio en la audiencia



anterior la gente de la Defensoría del Pueblo, en el año 2022, hubo 565 mil multas por esta circunstancia. ¿No les llama la atención? 565 mil personas tuvieron multa.

Acá hay varios temas: 1) No hay información pública respecto del tema. 2) Es inadmisibles que ustedes cobren una multa por un peaje. Lo que tienen que cobrar, si la gente no paga el peaje porque ustedes no pusieron a la persona para cobrarlo, es el peaje. No una multa. ¡Esto es una estafa! ¡Esto es un robo! No sé cómo ustedes lo pueden seguir sosteniendo. Está bien que todos ustedes tienen que cobrar millones de las arcas públicas, pero es inadmisibles que transformen un peaje en una multa. ¡Inaceptable!

Con respecto al tema de la tarifa, el señor Lasca hizo una excelente exposición de lo que cuesta en otros lados. Tenemos la autopista totalmente amortizada. En 2006 se tendría que haber terminado el contrato de Cacciatore del año 1978. ¡Hoy tiene que ser gratis la autopista! Pero bueno, supongamos que tengan que cobrar. ¿Pero van a cobrar 3 mil pesos desde junio? O sea, el 40 por ciento que cobra AUSA para el mantenimiento son 1.200 pesos, que es mucho más que lo que pagan en otras autopistas para mantenimiento y para financiar la obra. Y son autopistas más largas. En Córdoba, el kilómetro cuesta 20 pesos. Nosotros acá ahora vamos a pagar 126 pesos el kilómetro y 170 a partir de junio.

Recién resaltaba esta señora que tienen varias certificaciones. ¿Saben qué? Les falta una certificación: esa se la vamos a dar los usuarios. ¡Tienen la certificación de tener la autopista más cara del mundo! La autopista de la Ciudad de Buenos Aires cuesta 14 dólares por cada 100 kilómetros. Tengamos en cuenta que lo que nos cobran es por una autopista que recorriéndola de la forma más larga son 18 kilómetros. El promedio es 12 o 15 kilómetros. O sea, por 18 kilómetros tenemos y vamos a seguir teniendo la autopista más cara del mundo. Así que pónganlo como un nuevo punto de la certificación como gran valor. ¡Una estafa a la gente!

**Sr. Coordinador (González).**- Por favor, le pido que vaya redondeando.

**Sr. Bisognin.**- Voy a ir redondeando. Ustedes siempre están apurados con el tema del tiempo y lo único que nosotros podemos hacer es quejarnos, porque realmente esto es una chantada.

Nosotros pedimos la derogación del peaje. No se tiene que cobrar más peaje. Hasta que esto se resuelva, tienen que cobrar el costo de lo que sería algo razonable, que es el peaje a 300 pesos. Ese sería el costo del mantenimiento. Es lo que cuesta hoy la autopista a Pilar, que tiene 45 kilómetros. Cuando se produzca el aumento, va a costar 900 pesos, lo que serían 300 pesos para hacer 15 kilómetros. No nos olvidemos que son apenas 15 kilómetros la parte más larga de esta autopista.

Para cerrar, decía que nos quejábamos de Larreta y decíamos que le robaba a la gente. No contamos con un término para definir lo de Macri. Solo quiero señalar que Macri hoy está siendo peor que el siniestro de Larreta. Recordemos que por el auto se pagan un montón de otros impuestos. O sea que no nos tienen que cobrar siquiera el mantenimiento, porque para eso el Gobierno de la Ciudad cobra la patente y, para otras obras, tiene un proporcional que le llega a través del Impuesto a los Combustibles. Sería bueno que se pongan a discutir este impuesto para hacer rutas y caminos y no para otras cosas que se usan en algunos casos.

**Sr. Coordinador (González).**- Por favor, ya se encuentra excedido ampliamente en su tiempo.

**Sr. Bisognin.-** Lo que vamos a seguir denunciando es este atropello que hace el gobierno desde una posición de poder. Vamos a seguir defendiendo la ecuación económica de las familias. A ustedes, lo único que les importa es la ecuación económica de AUSA, que es de donde cobran. Es una vergüenza.

Buenos días.

**Sr. Coordinador (González).-** Gracias.

En cuanto al registro de expositores, corresponde que haga uso de la palabra al expositor número 3, el juntista Mariano Cuyeu.

- El expositor no se hace presente en el Zoom.

**Sr. Coordinador (González).-** Corresponde que haga uso de la palabra la expositora número 4, la diputada Cele Fierro.

- La expositora no se hace presente en el Zoom.

**Sr. Coordinador (González).-** La diputada nos notificó que no iba a poder participar en la audiencia por un tema de horarios.

Vamos a volver a la lista de participantes.

Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 7, el señor Juan Pablo Costa.

- El participante no se hace presente en el Zoom.

**Sr. Coordinador (González).-** Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 8, la señora Lucila Grisel De Gatica.

- La participante no se hace presente en el Zoom.

**Sr. Coordinador (González).-** Señor presidente: hemos concluido la lista. Si le parece, repasamos la lista de participantes que no hicieron uso de la palabra.

**Sr. Presidente (Grippi).-** Sí, repasemos la lista de participantes y expositores que no hicieron uso de la palabra por si se encuentran en este momento.

**Sr. Coordinador (González).-** Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 2, el señor Javier Suárez.

- El participante no se hace presente en el Zoom.

**Sr. Coordinador (González).-** Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 3, el señor Horacio Morinigo.

- El participante no se hace presente en el Zoom.

**Sra. Coordinadora** (Estrabaca).- Entró y salió varias veces. Pero ahora no está.

**Sr. Coordinador** (González).- Sí, debe haber tenido un problema de conectividad. De todas maneras, puede enviar su ponencia por escrito.

**Sra. Coordinadora** (Estrabaca).- Exactamente.

**Sr. Coordinador** (González).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 7, el señor Juan Pablo Costa.

- El participante no se hace presente en el Zoom.

**Sr. Coordinador** (González).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 8, la señora Lucila Grisela De Gatica.

- La participante no se hace presente en el Zoom.

**Sr. Coordinador** (González).- En cuanto a la lista de expositores, corresponde que haga uso de la palabra el expositor número 1, señor Bautista Prusso, quien en su momento informó que no había podido hacer su exposición, pero no se volvió a conectar.

- El expositor no se hace presente en el Zoom.

**Sr. Coordinador** (González).- Corresponde que haga uso de la palabra el expositor número 3, el juntista Mariano Cuyeu.

- El expositor no se hace presente en el Zoom.

**Sr. Coordinador** (González).- Corresponde que haga uso de la palabra la expositora número 4, la diputada Cele Fierro.

- La expositora no se hace presente en el Zoom.

**Sr. Coordinador** (González).- Señor presidente: hemos concluido el orden del día.

**Sr. Presidente** (Grippe).- Correcto.

### **Finalización**

**Sr. Presidente** (Grippe).- Quiero agradecer nuevamente a todos los participantes y expositores por su participación y, por supuesto, también a Susana y a Daniel por la organización.

Por último, les recuerdo a todos que los participantes que no han podido hacer uso de la palabra porque han tenido algún problema de conexión pueden enviarnos al mail [audienciaspublicas@buenosaires.gob.ar](mailto:audienciaspublicas@buenosaires.gob.ar) su ponencia en el día de la fecha.

Dado que no hay más expositores ni participantes, siendo las 12 y 51 horas, damos por concluida esta audiencia pública.

Les agradecemos a todos. Muchas gracias.

- Es la hora 12 y 51.

*Georgina Staffolani*  
Taquígrafa