

S U M A R I O

AUDIENCIA PÚBLICA	4
Iniciación	4
Expertos	5
Dr. Rodrigo Martínez Daveño	5
Ing. Juan Salas	7
Ing. Diego Faillace	10
Expositor	13
Sr. Arturo Pozzali	13
Participantes	15
1.- Sra. Florencia Galarregui	15
2.- Sr. Tomás Bisognin	18
4.- Sr. Federico Lazzari	18
5.- Sr. Guillermo Lanfranconi	20
6.- Sra. Julieta Rípoli	21
3.- Sr. Eduardo Bisognin	21
Finalización	24

AUDIENCIA PÚBLICA

- En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en la Sede Comunal N° 1, sita en la calle Humberto 1° N° 250, a tres días del mes de enero de 2019, a la hora 12:

Iniciación

Sr. Presidente (Ameijenda).- Buenos días a todos.

Siendo las 12 horas del día 3 de enero de 2019 damos comienzo a la audiencia pública sobre el “Tratamiento de la modificación del cuadro tarifario de peaje y tratamiento de la modificación del Reglamento de Explotación”.

Mi nombre es Alejandro Ameijenda, y soy el presidente del Ente Único Regulador de los Servicios Públicos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Me toca presidir esta audiencia pública según lo establecido en la Ley 6, Artículo 51, Inciso c), que regula el instituto de las audiencias públicas, y la Ley 210, Capítulo IV del Ente Único Regulador de los Servicios Públicos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

En esta oportunidad me acompaña la doctora Eugenia Michielotto, integrante del directorio del Ente Único Regulador de los Servicios Públicos.

Le voy a ceder la palabra a Viviana Lanari, coordinadora del organismo de audiencias públicas perteneciente a la Subsecretaría de Gestión Comunal del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, quien va a comentarles cómo es la convocatoria de la audiencia pública y les dará la palabra a los participantes, según el registro de inscriptos.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Buenos día a todos.

La presente audiencia fue convocada por el señor Jefe de Gobierno de la Ciudad mediante el Decreto 390 de 2018, cuyo objeto es el “Tratamiento de la modificación del cuadro tarifario de peaje y tratamiento de la modificación del Reglamento de Explotación”. Tramita mediante el Expediente N° 2018-32195432-MGEYA-AUSA.

La modalidad de la audiencia pública es la siguiente: en primer lugar, harán uso de la palabra los expertos; es decir, aquellas personas designadas por el Poder Ejecutivo para presentar y explicar en esta oportunidad el tratamiento de la modificación del peaje. Cabe señalar que disponen de 15 minutos para su exposición.

También hay un registro de participantes que se inscribieron previamente. Cada uno de ellos tiene 5 minutos para su exposición. En el caso de que deseen dejar alguna documentación por escrito, pueden hacerlo, a través de esta Secretaría, y será incorporada al expediente.

Aclarado todo, en primer lugar vamos a convocar a los expertos.

Expertos

Dr. Rodrigo Martínez Daveño

Sra. Coordinadora (Lanari).- Convocamos al doctor Rodrigo Martínez Daveño, Gerente de Asuntos Legales de AUSA.

Sr. Martínez Daveño.- Buenos días a todos.

Mi nombre es Rodrigo Martínez Daveño, y soy Gerente Legal de AUSA.

Vamos a dividir la exposición del día de la fecha en tres tramos: básicamente, la primera parte, que me corresponde a mí, tiene que ver con los fundamentos de la adecuación tarifaria; la segunda parte, que está a cargo del ingeniero Salas, está relacionada con la operación, el mantenimiento y las mejoras de las autopistas; y una tercera parte, que tiene que ver con explicar las obras que AUSA ejecuta para la Ciudad de Buenos Aires, a cargo del ingeniero Faillace.

- Se proyectan filminas.

Sr. Martínez Daveño.- En primer lugar, según lo establecido por la Ley 3060 de la Ciudad de Buenos Aires, AUSA tiene básicamente dos actividades centrales a su cargo: una es administrar, operar y mantener las autopistas; y la otra es ejecutar las obras que son encomendadas por la Ciudad de Buenos Aires.

En cuanto a la primera actividad central, cabe recordar que AUSA tenía un plazo hasta el año 2029 y que, recientemente, en diciembre, se sancionó la Ley 6085 mediante la cual se extendió dicho plazo hasta el año 2049.

Aquí se puede ver un poco cómo funciona el sistema tarifario y el esquema de los ingresos que AUSA administra. Del total recaudado por AUSA, sobre la base de la Ley 4472 de la Ciudad, un 10 por ciento se destina a la CEF –Contribución Especial Ferroviaria–, que tiene que ver con la operación de los subtes de la Ciudad. El resto de los ingresos, un 5 por ciento, es transferido directamente por AUSA a SBASE para la ampliación de la red de subterráneos. En este sentido, tanto AUSA como SBASE son empresas cien por ciento del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. En cuanto al resto de los ingresos, un 40 por ciento está destinado al mantenimiento y a la operación de la red de autopistas y el 55 por ciento restante se utiliza para ejecutar obras por manda de la Ciudad de Buenos Aires.

Este es un esquema...

Sr. Bisognin.- Disculpáme, ¿pero me podés explicar si es el 5 o el 10 por ciento?

Sr. Presidente (Ameijenda).- Perdón, le voy a pedir que dejemos exponer al doctor. Cualquier duda, después la puede manifestar en el momento de su exposición. Muchas gracias.

Sr. Bisognin.- Perdón, pero quizás cuando yo hable, ya el doctor no se encuentre y no me podrá contestar.

Sr. Martínez Daveño.- Voy a estar, pero igual se lo explico. Sobre el total de los ingresos, un 10 por ciento, en un comienzo, se afecta por una ley de la Ciudad a la CEF. Eso por un lado. Del resto de los ingresos, un 5 por ciento va para SBASE, un 55 por ciento para obras a cargo de AUSA por parte del Gobierno de la Ciudad y un 40 por ciento para el mantenimiento de la red de autopistas.

Decía que la Ley 3060 recientemente recibió una modificatoria por parte de la Legislatura. Se trata de una ley de doble lectura, que fue sancionada como Ley 6085, que básicamente estableció tres nuevas modificaciones al régimen original: se incorporó a la red de autopistas el Paseo del Bajo, próximo a ser inaugurado en el mes de mayo de este año; se extendió el plazo de la concesión por 20 años más, lo cual permite que el perfil de deudas y el de planificación y mantenimiento que AUSA hace de la red tenga un plazo mucho mayor y mucho más comfortable; y se pueden tomar como base para calcular el cuadro tarifario nuevo cada año no solo los gastos de mantenimiento de AUSA, sino también el plan de obras asignado por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. Estas son las tres últimas modificatorias que AUSA tiene dentro de su marco de concesión de obra pública.

Básicamente, ya que estamos hablando un poco en general, AUSA tiene 820.000 vehículos diarios de tránsito, de los cuales aproximadamente 300.000 abonan tarifa y 500.000 lo hacen de manera gratuita. La estructura de empleados de AUSA es de 1.159 personas trabajando de manera permanente.

Ahora voy a empezar a explicar lo que sería la nueva propuesta tarifaria. Tomando desde el mes de enero al de noviembre del año pasado tenemos que en once meses se registró una inflación del 39,9 por ciento, casi 40 por ciento, y AUSA tan solo había aumentado las tarifas en un 19,5 por ciento.

Por lo tanto, el nuevo cuadro tarifario tiene que tomar la pérdida que AUSA tuvo el año pasado, ya que sus aumentos fueron menores que la inflación, y calcular el incremento de costos del 23 por ciento para el año próximo.

También, apuntalando un poco esta idea, simplemente quiero mencionar que en el mismo período de tiempo –los once meses que se tomaron como muestra de 2018–, los costos de AUSA tuvieron un incremento fuerte. Por ejemplo, por una paritaria, un 36,3 por ciento en la mano de obra; la arena y el asfalto subieron un 86 por ciento, siendo uno de los insumos más utilizados para repavimentar la red; y el cemento, que es otro de los insumos utilizados en obra, un 70 por ciento. Este fue el incremento de costos de los insumos más utilizados por AUSA en el año.

A su vez, también es oportuno mencionar que AUSA tiene un sistema de redeterminación de precios en línea con el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, que es el establecido por la Ley 2809 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Cuando los costos de un contrato aumentan en un 4 por ciento, se establece un mecanismo de redeterminación de precios. Este es un gran trabajo interno de AUSA, ya que hace, por ejemplo, que con una inflación anual de un 23 por ciento, haya cinco o seis modificaciones al año.

Más allá de lo que hemos dicho, que tiene más que ver con las variables económicas, también AUSA tiene un límite legal establecido por el Artículo 5 de la Ley 3060, que establece que AUSA no puede gastar más de un 40 por ciento de sus ingresos en gastos operativos, en gastos de mantenimiento.

Acá tenemos una imagen del estado de resultados. Como pueden ver, sin un aumento, sin una adecuación tarifaria, estaríamos incumpliendo con ese límite legal, estando con un nivel de gastos operativos del 50 por ciento. Les recuerdo que el límite es 40. Y en caso de que podamos aprobar esta nueva tarifa, estaríamos teniendo un 38 por ciento de ingresos afectados.

Un poco la idea es contarles sobre las variables macro que antes describí y también decirles que tenemos un límite legal que debemos seguir cumpliendo.

En la siguiente filmina podemos ver una línea roja, que representa a la inflación, y una línea negra, que nos muestra el incremento tarifario. Como pueden observar, desde el año 2001 hasta la fecha el incremento de las tarifas se mantuvo, sobre todo durante los últimos años, por debajo del incremento inflacionario.

En la secuencia siguiente la línea amarilla representa a la inflación y la negra a las tarifas. Si hacemos un zoom, vemos que desde el año 2013 hasta ahora hay escalones y zonas de pérdida o en donde la concesión recaudo menos que lo que la inflación marcó en esos años.

Luego de este panorama o diagnóstico, ¿en qué consiste el nuevo cuadro tarifario? Básicamente, la mayor novedad que estamos promoviendo desde este año es un sistema de paso automático, Telepase, con lo que buscamos que haya menos congestión en las cabinas –esto va ser explicado posteriormente con más detalle–, mayor fluidez y menor congestión de tránsito. Se establece en un 34,8 por ciento el aumento promedio general ponderado; un 33,8 por ciento de aumento promedio ponderado manual; y un 35,8 por ciento del Telepase. Continúa siendo gratuita la adhesión al sistema Telepase.

Por otro lado, en línea con lo fijado por Vialidad Nacional, se mantienen los horarios pico de lunes a viernes en ambos sentidos, y también sábados, domingos y feriados. Esta es una política implementada desde Nación y AUSA adhirió a esto.

Esta es un poco la propuesta tarifaria: un 34,8 ponderado.

Simplemente quiero agregar que AUSA es la única empresa de autopistas de Argentina que tiene cuatro certificaciones ISO: la norma ISO 9001 de Calidad, la norma ISO 14001 de Medio Ambiente, la norma de Salud y Seguridad Ocupacional, y la ISO 39001 de Seguridad Vial. Reitero, es la única empresa de este rubro en Argentina con esas certificaciones.

Por último, con relación a la transparencia y al control, AUSA es auditada y controlada por 15 entidades que regulan su funcionamiento. En este caso, agregaría una 16, que tiene que ver con los pedidos de la Ley 104, que no están agregados, pero que como gerente de legales los veo día a día.

Le cedo la palabra al ingeniero Juan Salas, que es el encargado de hablar sobre la operación y el mantenimiento de las autopistas.

Ing. Juan Salas

Sra. Coordinadora (Lanari).- Convocamos al ingeniero Juan Salas, Director Operativo de Autopistas.

Sr. Salas.- Buenos días.

Mi nombre es Juan Salas y soy el Director Operativo de Autopistas. Esto significa que el área que tengo a cargo tiene la responsabilidad de asegurar, perseguir y mejorar algo que globalmente podríamos denominar la experiencia del usuario en la autopista.

Cuando decimos “experiencia del usuario”, nos referimos a los usuarios, a esos 820.000 vehículos que mencionaba Martínez Daveño recién, de los cuales 500.000 no pagan. La palabra “gratis” es un poco errónea; no existe tal cosa. Pero 310.000 pagan el peaje y 9.000 están exentos.

Cuando hablamos de la “experiencia de los usuarios”, nos referimos a promover la fluidez en las autopistas y a la seguridad. Esos son los dos componentes fundamentales del servicio que damos en AUSA.

Ahora voy a describir las cosas que hemos hecho durante el año pasado y algunos de los proyectos que tenemos para el año que se acaba de iniciar.

La migración al Telepase es una variable que seguimos muy de cerca, porque permite una mejor experiencia de uso de la autopista, se asegura más fluidez y, además, nos permite ser más eficientes, que es algo que también le interesa al Gobierno de la Ciudad.

El Telepase creció en los últimos tres años de un 30 por ciento a un 50 por ciento; es decir, 20 puntos. Uno de los eventos importantes del año fue el lanzamiento de pase prepago, o sea, la posibilidad de que el usuario pueda gozar del beneficio del Telepase sin necesidad de una tarjeta de crédito.

Uno de las propuestas del cambio de reglamento es la modificación del Artículo 43, que establece que los usuarios de Telepase que hayan traspasado un punto de cobro y no abonen en el momento en efectivo, o no tengan Telepase, puedan hacerlo *a posteriori*, entrando en una *web* dispuesta a tal efecto, mediante una gestión personal que puede ser presencial o telemática. Y esa posibilidad a esos usuarios que quizás son ocasionales les permitirá, por ejemplo, utilizar el modo *free flow*, de estaciones de peaje sin barreras, cuando las autopistas vayan progresivamente utilizando ese sistema, como lo están haciendo.

Este cuadro muestra un poco cómo es ese nuevo proceso de cobro. Hay un plazo de pago voluntario, hay un plazo de pago voluntario ya gestionado por la autopista y uno tercero que le encomendamos a un estudio. Si luego de un período de 90 días el usuario no manifestara la voluntad de pago, entonces se trataría de una evasión y en tal sentido se habría configurado una infracción, tal como está previsto en la ley.

Otro trabajo que hicimos este año para mejorar es lo que llamamos la liberación de calzada, cuando sucede algún evento o incidente en la autopista, para que no haya un embotellamiento que dure mucho y que perjudique la calidad del servicio y la fluidez. Eso se consigue trabajando con muchos frentes: sobre todo, con el trabajo de las patrullas de seguridad vial y con la colaboración de las fuerzas policiales y también de las fuerzas judiciales, porque cuando hay un herido tiene que ir un perito a verificar las condiciones del accidente. A partir de este año, en realidad a finales de 2018, tenemos el cien por ciento de peritos disponibles para las autopistas.

Nuestro tiempo de atención de incidentes es de 9 minutos; realmente es un tiempo excelente y muy inferior al de las mejores autopistas del mundo.

También le prestamos especial atención a la gestión y a la atención de aquellos usuarios que han sido beneficiados con exenciones en el pago, como es el caso de las personas que tienen alguna discapacidad. Al respecto, en este mes se está terminando la

construcción de un centro de atención específico para la adhesión y colocación del Telepase de estas personas. Su inauguración está prevista para abril.

Yendo al otro capítulo de la experiencia del usuario, ya hablamos del tema de la fluidez y ahora me voy a referir a la seguridad. Este ha sido un año en el que estamos muy contentos con los resultados obtenidos. Desde ya, siempre se puede ir a más y si bien los accidentados o los fallecidos disminuyeron, son noticias que queremos evitar. Por eso, AUSA no termina de estar nunca satisfecha con esta gestión. Pero este año realmente hemos tenido avances, ya que se redujo un 9,3 por ciento el índice de peligrosidad de lesionados por vehículo/kilómetro recorrido y en la autopista hemos tenido menos de la mitad de fallecidos. Nuestro objetivo es llevarlo a cero y tenemos un plan para ello.

Tenemos todo un equipo que trabaja, se organiza y atiende llamadas telefónicas: más de 63.000 entre enero y noviembre de 2018, más de 17.000 servicios de auxilio mecánico –1.500 servicios por mes de atención a vehículos con incidentes–, 865 casos de asistencias, y mejoras en los tiempos de arribo en incidentes normales y siniestros.

Con referencia a los cambios que se están proponiendo, la modificación del Artículo 34 merece una explicación. Se trata de la eliminación de una infraestructura que está disponible desde el inicio de la concesión, que se llama “poste parlante” o “poste SOS”, dispuesto a lo largo de la traza. La idea era que los usuarios que tuvieran algún inconveniente mecánico fueran hasta ese poste y se comunicaran con el centro de atención, para que alguien fuera a solucionarles el inconveniente. Pero hoy, nuestra experiencia nos indica que menos del 1 por ciento de los incidentes se detecta gracias al llamado en esos postes y que ahora generan más riesgos que beneficios. Por ejemplo, para ir hasta un poste –no está uno al lado del otro sino a varios metros– se tiene que caminar por la autopista, lo que genera un riesgo adicional peligroso. Además, hoy hay muchísima más infraestructura de comunicaciones que la que había en el momento en que empezamos con la concesión.

Adicionalmente, AUSA está incorporando el número unificado de llamadas de emergencias a nivel nacional, que es el 140. Entonces, hoy tenemos el *287 y ahora vamos a tener también el 140.

Siguiendo con el capítulo de la seguridad, este año hemos hecho un estudio exhaustivo del cien por ciento de la traza respecto del estado del pavimento, verificando las tres variables: transitabilidad, comodidad y seguridad a los usuarios. Se hizo una medición, en un rango de 100 metros de todas nuestras autopistas, en cada carril y en los tramos de acceso y salida. Sobre la base de ese diagnóstico, se hizo una priorización y un plan a largo plazo de mantenimiento para una puesta en valor ordenada, que permita que la infraestructura colabore también con la seguridad.

Así es como hicimos este año pasado la repavimentación de lo que llamamos zona de transición, viniendo por la Autopista 25 de Mayo hacia la Perito Moreno, y también la zona de Retiro.

Además, se hizo pintura y demarcación horizontal en la 9 de Julio Sur, en la AU 7 Cámpora y en los peajes, y una muy importante puesta en valor de la Autopista Cámpora, ya que debido a las condiciones del ambiente social que la rodea, tenía un tránsito peatonal muy peligroso que había causado muchísimos siniestros. Se han puesto defensas y barreras para evitar este peligro.

La infraestructura de la autopista son las calzadas, las defensas que contienen en casos de accidentes, la iluminación y la demarcación. Estas son las cuatro variables

fundamentales. Por lo tanto, se mejoraron las defensas laterales y se subió el nivel de su contención, dado que el tránsito es más importante en esa zona.

Además de estas obras de repavimentación, se hicieron reparación y mantenimiento de calzadas asfálticas y de hormigón en la zona del peaje Avellaneda, en la 9 de Julio Sur, en la bajada de Montes de Oca y en el nodo de la Dellepiane con la Cámpera.

Lo mismo con las juntas de nuestras autopistas: se reconstruyeron y repararon 988 metros lineales de juntas.

En cuanto al mantenimiento de las calzadas de la autopista, se retiraron las impostas porque ya no estaban en condiciones, y así se mejoró también la seguridad de los transeúntes.

Es nuestra responsabilidad el mantenimiento de los espacios verdes y de los jardines verticales que también tienen un sentido estético. Podrán notar el permanente estado del mantenimiento de esos espacios verdes y de esos jardines.

También el mantenimiento eléctrico de las torres de peaje y la iluminación de los distintos tramos de la autopista.

En el caso de los bajo autopistas, si bien no forman parte de la infraestructura que está bajo nuestra concesión, algunas actividades que se desarrollan en ellos pueden tener una incidencia sobre nuestra estructura. Ese fue el caso, por ejemplo, del natatorio del polideportivo Martín Fierro. Entonces, para proteger nuestros tableros e infraestructuras, con una manda del ministerio, hicimos un techo y un sistema de ventilación nuevo.

En el mismo sentido, para evitar el cruce peatonal de la autopista en la Cámpera, se hicieron alambrados laterales como en la 25 de Mayo y en la Perito Moreno.

Por último, hay como una dimensión o un indicador que resume todo esto que venimos diciendo, que tiene que ver con lo que es la seguridad. Ese indicador tradicionalmente en esta administración de carreteras se denomina "Beneficio al Usuario". Se trata de una medición que cuantifica el menor costo que significa para el usuario la utilización de la autopista y los beneficios que por el menor tiempo de transitarla tiene el usuario medio. Por eso, se calcula cuál es el ingreso medio del usuario de autopista, que es un cálculo bastante complejo y que hacemos de tanto en tanto. Este año hemos reiterado ese análisis, que en la audiencia del año pasado registramos con una actualización por índices. Este año se hizo nuevamente desde cero y, como pueden ver en la imagen, los beneficios de los usuarios de la 25 de Mayo y de la Perito Moreno son muy superiores a la tarifa que estamos proponiendo. O sea, si la decisión de utilización de la autopista fuera una decisión puramente económica, que no lo es porque vemos que hay otras razones, es muy beneficioso. Muchas gracias.

Ing. Diego Faillace

Sra. Coordinadora (Lanari).- Convocamos al ingeniero Diego Faillace, Director de Construcciones de AUSA.

Sr. Faillace.- Buenos días.

Soy Diego Faillace, Director de Construcciones de AUSA, y tenemos a cargo las obras que hacemos para el Ministerio de Desarrollo Común.

Por lo tanto, vamos a comentar las obras que hicimos en el año 2018 y las que estamos ejecutando en estos momentos.

Para empezar, en febrero de 2018 se inauguró la apertura de la Avenida Triunvirato, entre avenidas Elcano y Federico Lacroze, en el barrio de Chacarita. Son más o menos 600 metros de una avenida de cuatro carriles para el sentido Lacroze y dos para el sentido Elcano. Esto permitió abrir una zona que estaba cerrada a su público y en este momento se está concluyendo. Dentro de esta obra también se hicieron instalaciones primarias de cloacas y agua, para permitir el desarrollo que está necesitando la gente del IVC con construcciones de edificios.

La segunda obra que se terminó en este año es el Puente Argerich, que tiene que ver con tres vías del Ferrocarril Sarmiento. Argerich es paralela a Nazca una cuadra y este puente busca aliviar el tránsito sobre la Avenida Nazca. Este puente es solamente para tránsito liviano más colectivos, buscando así aliviar la barrera de Nazca y las vías del Sarmiento, que es algo bastante complejo e implica mucho tiempo para el usuario y para los vecinos que tienen congestión todo el día. Esta obra es un puente de mano única, con dos carriles, que permite tener una alternativa para el tránsito liviano. Son 500 metros de largo y la obra se finalizó y se habilitó en mayo de 2018.

La tercera obra que se terminó durante este año fue el bajo nivel en Avenida Balbín y vías del Ferrocarril Ramal Mitre. Tiene una extensión de 400 metros de largo, dos carriles por mano, tránsito liviano y tránsito pesado. Con esta obra se eliminó la barrera que existía en el lugar sobre Avenida Balbín. Obviamente, con las obras de los bajo niveles muchas veces se hacen obras de mejora en infraestructura y de servicios. Cuando se hace un bajo nivel, se remueven muchas interferencias y servicios. En la mayoría de los casos, estas obras permiten mejorar esos servicios. Las obras hidráulicas, que son complementarias a esta obra, permiten mejorar la dotación de la parte hidráulica de la zona, llevándola fuera de esta área, evitando la inundación del bajo nivel. Esta obra se complementa con obras en superficie, como calles colectoras, veredas, iluminación y obviamente todo lo que son las pasarelas peatonales, con rampas para discapacitados y escaleras.

En septiembre se habilitó al tránsito el Puente Lacarra, que es una obra importante, porque es un nuevo puente sobre el Riachuelo –de los pocos que hay–, que permitió unir el Municipio de Lanús con la Ciudad de Buenos Aires. Tiene dos carriles por mano; es un puente para tránsito pesado, que permite unir a pocos metros la AU7 La Cándora y para el que viene por 27 de Febrero o por el lado de Lanús llegar rápidamente, a través de La Cándora, a lo que es la zona de la Autopista 25 de Mayo. Este puente también permite el tránsito de personas, tiene rampas para discapacitados, escaleras y se le realizó iluminación y parqueización. Acá se utilizaron terrenos de la Ciudad, que fundamentalmente eran depósitos de suelo donde se hacían descargas clandestinas, para poder desarrollar la obra. Y del lado de Lanús otro tanto, permitiendo mejorar una infraestructura que está realizando el municipio con gimnasios, viviendas y alguna infraestructura escolar.

Finalmente, en noviembre se habilitó al tránsito el paso bajo nivel de Nazca y Vías del Ferrocarril San Martín. Esta avenida forma parte de la red de tránsito pesado. Se eliminó la barrera de Nazca por completo, o sea que hoy en día el bajo nivel tiene 600 metros de largo y 4 puentes intermedios que permiten la circulación de los vecinos y del tránsito local. Esta obra alivió mucho lo que era este paso a nivel, que tenía largas esperas y perjudicaba a toda la zona, tanto a vecinos como a la gente que pasaba por el lugar. Esta

obra se complementa, como todo paso a nivel, con obras hidráulicas y en superficie, como calles colectoras, veredas, iluminación y parquización.

Ahora pasamos a las obras que estamos ejecutando. Estamos desarrollando el viaducto San Martín, que consiste en la elevación de las vías del Ferrocarril San Martín desde Paternal hasta Palermo. Tiene un primer tramo de unos 900 metros, de cuatro vías, en la zona de Paternal, y el resto de las obras son tres vías, 5 kilómetros de largo. Obviamente, esto va a permitir mejoras en la frecuencia de los ferrocarriles y en la circulación de los vecinos. Se eliminaron 11 barreras y se están generando 9 aperturas de calles. Como decía antes, beneficia a casi 500.000 personas por día que circulan en la zona tanto en el ferrocarril como en los medios de transporte público, autos particulares, peatones.

En la misma tipología de obra estamos desarrollando el viaducto Mitre, que consiste en la elevación de las vías del Ferrocarril Mitre, ramal Tigre, desde Avenida Congreso hasta Avenida Dorrego. Son casi 4 kilómetros de largo. Esta obra, al igual que la otra, permite agilizar el tránsito vehicular y mejorar la frecuencia ferroviaria. Acá se están eliminando 8 barreras y generando 4 cruces nuevos. Dentro de los beneficios que va a tener la obra, se realizarán dos estaciones nuevas en Lisandro de la Torre y en Belgrano. Además, gran parte del espacio que quede bajo el viaducto se va a incorporar a lo que es espacios verdes y otra parte a realizar desarrollos.

La nueva traza Illia que se está ejecutando es una alternativa de desvío para integrar al barrio 31 a la Ciudad. Esta obra tiene unos 1600 metros de longitud y un puente metálico de alrededor de 900 metros que se está realizando en la zona, saliendo del peaje, hacia la zona de la Facultad de Derecho. Esta obra va a permitir desviar la traza para, como dice la diapositiva, generar 64.500 metros cuadrados de nuevo espacio público. La obra es para tránsito liviano, y colectivos. Se complementa con lo que va a ser el Paseo del Bajo, con dos carriles por mano, y en un sector ya en zona a nivel de 3 carriles.

Finalmente, tenemos la obra del Paseo del Bajo, que permite conectar el norte con el sur de la Ciudad de Buenos Aires. Se trata del desarrollo de una autopista para tránsito pesado y para los colectivos de larga distancia que van desde la Lugones hacia la Autopista Illia hasta la zona de peaje con la 25 de Mayo. Son 7 kilómetros de largo. Se desarrolla mayormente en trinchera, o sea, debajo del nivel del terreno, y en zonas de empalme tanto con la 25 de Mayo como la Illia se desarrolla en viaducto. Esto va a permitir sacar el tránsito pesado de la ciudad, que va a circular por ahí, y va a tener una conexión con la terminal de Retiro para el ingreso/egresos de los ómnibus. El tránsito liviano va a circular por Avenida Huergo, sentido sur, con una avenida de 4 carriles; y en sentido norte por Alicia Moreau de Justo, con una avenida de 4 carriles.

Sr. Presidente (Ameijenda).- Dejamos asentado en la versión taquigráfica que se incorporaron a esta audiencia pública los siguientes integrantes del directorio del Ente Único Regulador de los Servicios Públicos: la licenciada Bernarda Fait, el doctor Fernando Barrera y el doctor Gustavo Gutiérrez.

Expositor

Sr. Arturo Pozzali

Sra. Coordinadora (Lanari).- Comenzamos con el Registro de Expositores.

Corresponde que haga uso de la palabra el señor Arturo Pozzali, Defensor del Pueblo Adjunto.

Sr. Pozzali.- Buenos días.

Soy Arturo Pozzali, Defensor Adjunto del Pueblo de la Ciudad de Buenos Aires.

Desde la Defensoría trabajamos mucho el tema del transporte, pensando en esta idea importante de generar un sistema multimodal de transporte que permita a los ciudadanos tener plenamente su derecho de tránsito. Y es por eso que si bien es interesante la idea de poder generar un desincentivo del automotor, se plantean algunas contradicciones que nos parece importante dejarlas planteadas en este ámbito, que es donde hay que venir a presentarlas.

En este sentido, quiero enfocar estas cuestiones en tres ejes. Uno, que era lo que escuchábamos al principio que tiene que ver con el punto de vista económico inflacionario; otro relacionado con las características generales de la Ley 3060; y uno más general sobre la política de transporte en la Ciudad de Buenos Aires.

Desde el punto de vista inflacionario, efectivamente lo que se mostró recién tenía que ver con los últimos meses, sin hablar de los aumentos que se dieron el año pasado: en febrero del 22 por ciento y en agosto del 33, pidiendo un amparo, porque el máximo era de 28. Por lo tanto, el aumento entre febrero de 2018 y enero de 2019 fue del 55 por ciento en las tarifas manuales y del 63 por ciento en las tarifas dinámicas. Claramente estamos por encima de la inflación real. Y hoy están planteando un aumento para los autos del 35 y para las motos del 60. Es importante también hacer esta diferenciación, entendiendo que si bien hay más motos, por lo general estas son utilizadas por aquellas personas que tienen menos recursos y que necesitan quizás generar más esta alternativa.

Según el gráfico que vimos recién, el último escalón importante es que, de un aumento del 55, mostrando que en noviembre de 2017 a octubre de 2018 en la página la recaudación fue de 3.476 millones de pesos, el 45 que queda por fuera pasaría, con estas nuevas tarifas, a ser una recaudación general, manteniendo la misma circulación de autos de 5.461 millones. Entonces, ese 45 por ciento restante pasaría de 1546 a 2457 millones, o sea que hubo un aumento del 58 por ciento. Claramente estaban hablando recién de un 23 o de un 27 que plantea el Banco Central como inflación esperada para el 2019.

Entonces, desde el punto de vista de la inflación, nos queda una duda en cuanto a si efectivamente es un aumento pensado para solventar estos costos necesarios para mejorar las autopistas, o si simplemente siguen la consigna de la política recaudatoria para mejorar los ingresos del concesionario.

Con respecto a la Ley 3060, sí se estuvo haciendo algo para mejorar la posición financiera de la empresa, ya que efectivamente hace menos de un mes le dieron veinte años más de concesión a la empresa. Al respecto, en esa discusión y en esa prórroga de veinte años –se terminaba en el año 2029 y ahora pasó al 2049– no se discutieron algunas cosas que planteó esta Defensoría en distintas oportunidades, que tienen que ver, por ejemplo,

con la fluidez del tránsito y con que todos los vecinos de la Ciudad de Buenos Aires perdieron el derecho de que cuando hay embotellamiento y termina pasando un determinado tiempo estén obligados a levantar las barreras. Ya había un derecho adquirido de los ciudadanos que habitan y transitan la ciudad, que hoy está perdido. Y esto no se discutió.

Lo mismo sucedió con el uso de la nueva tecnología, el Telepeaje, que es una política que se viene tratando de mejorar e incentivando su traspaso. Efectivamente, con el aumento que nos encontramos hoy en día, se disminuyó el beneficio de usar el Telepeaje de un 15 por ciento a un 10 por ciento. Con lo cual, también se busca generar una mayor recaudación una vez que se logró esa migración, que todavía no es total y a la que le falta mucho para completar.

Algo que se incorporó en los últimos meses es esta idea de poder cortar las vías de circulación por cuestiones de tránsito y no saber cuáles son los motivos; es decir, no se deja específicamente en claro cuáles serían las circunstancias por las cuales los vecinos de la Ciudad de Buenos Aires o aquellos que la transitan van a ver cortado su derecho a poder transitar. Nada de esto se discutió el 6 de diciembre cuando se sancionó la ley que les otorgó veinte años más de concesión a la empresa.

Por último, nos queda la situación general de la política pública de transporte. Justamente, pensar las tarifas –como decía al principio– va de la mano de exceptuar el uso automotor. Es sumamente interesante tener una ciudad más amigable con el consumo y con la ecología, para poder entrar en el Siglo XXI. Pero para que se logre esto también les tenemos que dar a los ciudadanos su derecho a tener alternativas de seguir llegando a trabajar, de poder seguir movilizándose y desarrollándose. Y para eso se necesita un mejor transporte público.

Cuando finalizaba el año nos enteramos que también iban a aumentar un 40 por ciento, junto con el 35 que estamos planteando acá, todos los transportes públicos: trenes, colectivos. Realmente, seguimos viendo esta política recaudatoria que no va de la mano de lo que va a pasar seguramente por los sueldos de esas personas que tienen que circular, ni de darles una alternativa interesante para que puedan llegar a sus lugares de trabajo de una forma adecuada.

En el último punto, entendiendo esto como política general del transporte, pensamos cuál era la política y la prioridad que se planteaba para el 2019 desde el presupuesto de la Ciudad de Buenos Aires con respecto al transporte. En ese momento también nos encontramos, por ejemplo, con una reducción del 56 por ciento en el planeamiento del transporte; con una disminución del 42 por ciento en la Unidad de Infraestructura Urbana de Red de Subterráneos; con una disminución del 26 por ciento en la Subsecretaría de Planeamiento y de Desarrollo Urbano; y con una disminución del 71 por ciento en el transporte masivo de usos rápidos; es decir, la política del Metrobús también sufre un recorte del 71 por ciento.

En general –como les dije–, esto nos generó algunas contradicciones, que nos parecía interesante plantear. Realmente, qué es lo que se persigue con el aumento de la generación de mayores recursos y cómo estos nuevos recursos impactan en la vida y en los derechos de todos los ciudadanos que tienen que transitar y que también hacen económicamente activa a nuestra ciudad.

Estas son un poco las cosas que queremos dejar planteadas desde la Defensoría del Pueblo, entendiendo necesaria la defensa de todos los ciudadanos de poder transitar y de hacer uso pleno de sus facultades de movilidad.

Creemos que las políticas de desincentivo del auto y de mejoras del tránsito de la Ciudad de Buenos Aires van profundamente ligadas con la mejora del transporte público, pero que no se ven reflejadas ni en el aumento de estos peajes ni en el presupuesto pensado como política pública en las prioridades del gobierno de 2019. Muchísimas gracias. (*Aplausos*).

Participantes

1.- Sra. Florencia Galarregui

Sra. Coordinadora (Lanari).- Comenzamos con el Registro de Participantes.

Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 1, señora Florencia Galarregui, en representación del Comité Nacional de Defensa del Usuario Vial.

Sra. Galarregui.- Como no pudo venir el coordinador Ricardo Lasca, traigo una nota de todos nosotros, integrantes del Comité Nacional de Defensa del Usuario Vial.

Buenos días. Mi nombre es Florencia Galarregui, abogada, y expongo en representación del Comité Nacional de Defensa del Usuario Vial –CONADUV– como coordinadora.

El CONADUV es un agrupamiento de usuarios viales directos e indirectos, conformado en el año 1990, con el objeto de trabajar en todo lo relacionado con el transporte terrestre –red vial, ferroviaria y combustibles– que debe considerarse política de Estado.

La idea es plantear algunos breves conceptos, teniendo en cuenta que los minutos que tengo para exponer son mínimos. Más aun tratándose de un tema muy importante y complejo, que debería ser tratado de otra forma y con más seriedad, convocando a todos los que somos usuarios viales.

Ante todo, deseo expresar nuestro reiterado rechazo a este tipo de audiencia pública de carácter no vinculante, ya que ha quedado demostrado que para nada son escuchados los reclamos y propuestas de los usuarios viales.

Un tema tan importante y complejo como este no se puede tratar en este tipo de evento, donde los participantes tienen entre 5 a 10 minutos para exponer, sin ningún tipo de cambio de opiniones.

Ha quedado demostrado en forma muy clara que las audiencias públicas convocadas de carácter no vinculantes en todas las oportunidades han sido y siguen siendo un desagradable show montado por el Gobierno de la Ciudad, transformándose en una verdadera burla y falta de respeto hacia los usuarios viales. En dichas audiencias solo se plantea el problema del concesionario y cómo restablecer su ecuación económica financiera, sin tener en cuenta para nada el tema relacionado con la relación beneficio/costo del usuario y el bolsillo de los usuarios viales. La audiencia pública es un requisito

obligatorio pero no vinculante, y tal como viene sucediendo, siempre se terminan aplicando los nuevos esquemas tarifarios propuestos por la administradora de las autopistas urbanas.

Se han llevado a cabo audiencias públicas año tras año durante la gestión del PRO y nunca fueron escuchados los reclamos y alternativas de los usuarios viales, aplicándose en definitiva los reiterados aumentos de tarifas, abusivos e inapropiados, de AUSA. En definitiva, un mero formalismo para burlarse de los usuarios viales.

Con el nuevo incremento de las tarifas de peaje que se piensa implementar, perdón, que se implementó ayer, el aumento desde el año 2008 llegará al 6.900 por ciento en el caso de la Illia, y más del 4.100 por ciento en los otros corredores.

En octubre de 2008, la tarifa de peaje en la Autopista Illia era de 50 centavos y con el nuevo aumento previsto será para hora pico de 35 pesos.

En los casos de la Perito Moreno y de la 25 de Mayo, en octubre de 2008 era de 2 pesos, y considerando el nuevo aumento se llegará a 85 pesos en hora pico, trepando un 4.200 por ciento.

Hay que destacar los aumentos encubiertos que se han implementado al cobrar la tarifa de hora pico en ambos sentidos y cobrarla los fines de semana y feriados. Se amplió en una hora la franja horaria hora pico de 7 a 11 y de 16 a 20 –anteriormente era de 7 a 10 horas y de 17 a 20–. Asimismo, se reduce el porcentaje de descuento del 15 al 10 por ciento.

También se nos quitó un derecho elemental que era levantar las barreras cuando se genera congestión en el tránsito y especialmente en las estaciones de cobro de peaje. Esto implica más ingresos para AUSA y encima no se cumple con algo fundamental para el usuario, que es la fluidez en el tránsito.

Todas las subas de las tarifas de peaje que se vienen implementando en forma constante sin considerar los reclamos y alternativas planteadas por los usuarios viales son claramente inapropiadas, abusivas y carentes de todo fundamento técnico-económico desde el punto de vista de la ingeniería económica de transporte e, inclusive, se podría decir que son ilegales. También son discriminatorias, teniendo en cuenta el tema de horario pico y no pico.

Las excusas del gobierno porteño para aumentar las tarifas siempre son las mismas: 1) Restablecer la ecuación económica-financiera del concesionario, 2) Desalentar el uso del automóvil, 3) Inflación, devaluación, etcétera.

Respecto de la primera, restablecer la ecuación económica-financiera del concesionario, nunca se considera la relación beneficio/costo del usuario. Solo se tiene en cuenta la caja del concesionario; es decir, nunca se hace referencia al bolsillo del usuario y menos aún a los perjuicios sociales y económicos que se ocasionan con los permanentes aumentos de tarifas de peaje, que inciden en forma directa en el costo de transporte y por ende en todos los precios de la economía nacional, afectando en definitiva a toda la sociedad en su conjunto.

¿No era que debe bajarse el costo de transporte, mejorar la competitividad y bajar la inflación? Todo lo contrario: aumento de tarifas de peaje, de combustibles, de VTV, de patente, seguros, mantenimiento de vehículos, etcétera.

Respecto de la segunda, desalentar el uso del automóvil, se desalienta en forma efectiva si se cuenta con un servicio de transporte público de pasajeros adecuado y seguro –buenos trenes, subtes y colectivos/micros–, cosa que de ninguna manera ocurre, y por eso

se sigue usando el automóvil. Justamente, la realidad demuestra que a pesar de los reiterados aumentos, el uso de los vehículos no se ha desalentado. Tampoco se han hecho las playas de estacionamiento en zonas periféricas para dejar los autos, tal cual se había anunciado.

Por otra parte, cabe señalar que de seguir con estos brutales aumentos, las autopistas serán de uso exclusivo para usuarios de gran poder adquisitivo y se seguirán colapsando calles y avenidas que serán utilizadas como caminos alternativos libre de pago por el resto de los usuarios o, en su defecto, se deberá viajar en pésimas condiciones en el deficiente transporte público de pasajeros que existe en la actualidad. Esto también genera una discriminación y desigualdad ante la ley.

Es cierto que en países del primer mundo, en los accesos a las zonas metropolitanas que tienen sistema de peaje directo con cabinas de cobro en ruta o medios automáticos, las tarifas son elevadas para evitar congestión de tránsito, pero cuentan con un servicio de transporte público de excelencia y ello motiva que los usuarios dejen de usar sus vehículos.

Toda la política que se está llevando a cabo en materia de concesiones viales, tanto a nivel nacional, provincial, como en el caso concreto de las autopistas porteñas, tiene como único objetivo generar en la práctica mayores beneficios económicos para los respectivos concesionarios, en perjuicio del usuario vial y de la economía en general del país.

Tampoco se garantiza en AUSA –en la mayor parte del día– lo que es muy importante para los usuarios viales, que es la fluidez en el tránsito. En forma permanente, sea en hora pico o no, hay congestiones por distintos motivos, por lo cual el usuario vial paga un peaje por un servicio que no se le brinda, ya que no hay ahorro de tiempo de viaje, no hay ahorro de neumáticos y no hay ahorro de combustible, etcétera.

El objetivo principal del Gobierno porteño es hacer caja, meramente recaudatorio, a costo del esfuerzo del usuario vial que tiene que estar soportando este peaje que se ha transformado en un cargo económico y en un verdadero impuesto al tránsito y la circulación.

Cabe destacar que las obras de las autopistas urbanas están recontra pagadas y amortizadas, motivo por el cual debe de dejarse de cobrar peaje. Debe hacerse solo conservación y mantenimiento, lo cual implica que deberían eliminarse las estaciones de peaje que tienen una incidencia fabulosa y que los usuarios viales no tenemos por qué soportar. La correspondiente conservación y el mantenimiento deberían llevarse a cabo con fondos que se recaudan a través de los respectivos impuestos del Gobierno de la Ciudad, que deben ser administrados como corresponde. De esta forma, al no cobrar peaje, se puede lograr una real reducción en el costo del transporte.

Tampoco es justo que los usuarios viales, vía pago y aumentos de tarifas de peaje, se hagan cargo de obras que nada tienen que ver con las autopistas en cuestión.

Es importante destacar que hace falta que, a través de quienes gobiernan, tanto a nivel nacional, provincial como en Ciudad Autónoma de Buenos Aires generen una verdadera política de transporte terrestre, incluyendo desde ya todo lo relacionado con la infraestructura vial. Esto debe ser considerado como política de Estado, y no una simple política de gobierno. Debe convocarse a una mesa de trabajo con todas las partes involucradas y tomar decisiones en forma conjunta, ya que los caminos son de dominio público y no propiedad exclusiva de un gobernante o funcionario.

Las tarifas de peaje son calificadas de exacciones ilegales, lesivas al interés general, carentes de causa jurídica, con niveles absolutamente desproporcionados con relación al servicio, contrarios al interés nacional y de beneficios abusivos para los concesionarios.

Es importante señalar que, de ninguna manera, como usuarios viales nos oponemos a las obras que se desarrollen para mejorar la red caminera y su buena transitabilidad. El tema es ver qué método de financiamiento se aplica, ya que si es inadecuado, el camino genera pérdidas y no beneficios económicos que favorezcan el interés general.

Otros puntos a tener en cuenta y considerar: la participación del Ente Único Regulador en la planificación del transporte en el Área Metropolitana conforme lo exige la ley nacional que creó el ECOTAM –tema autopista ribereña, viaducto FFCC Belgrano Sur, etcétera–; falta de transparencia en las contrataciones de parte de AUSA; auditorías transversales y no solo contables sobre gestión de AUSA; falta de marco regulatorio vial por ley –relación usuarios y concesionarios– y creación de Organismo de Control de Concesiones Viales; Paseo del Bajo, tema que merece una discusión particular.

En definitiva, el CONADUV rechaza el nuevo cuadro tarifario y la modificación del Reglamento de Explotación. Los bolsillos de la gente, en este caso en particular, no resisten más aumentos y menos aun cuando los incrementos son abusivos e inapropiados como en este caso y en anteriores.

Basta a esta estafa vial. Basta de hacer negocios y negociados a través de AUSA. (*Aplausos*).

2.- Sr. Tomás Bisognin

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

Sr. Bisognin.- (*No se perciben sus palabras*).

4.- Sr. Federico Lazzari

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

Sr. Lazzari.- No hay forma de pensar limpiamente que exista la posibilidad de extender una concesión tan anticipadamente como la que han hecho hoy.

Me asombra que el bloque oficialista haya votado positivamente este proyecto; en realidad, no me asombra nada. Pero lo que sí me asombra es que los diputados del bloque peronista y del partido socialista se hayan hecho eco de esta iniciativa, por así llamarla, que es nefasta por donde se la mire.

Está comprobado que la competencia es la fuente más benéfica para cualquier sociedad excepto, por supuesto, para los legisladores, que se extinguen como parásitos que son. Pero si queremos tener autopistas eficientes, dignas del abultadísimo precio que se han

pagado por ellas, se debe abrir el juego a verdaderas empresas privadas, que inviertan su propio capital y no mantener la fantasía de AUSA y mucho menos extenderle la concesión.

Se esgrimió lo fantásticamente bien que opera la mal llamada “Sociedad Anónima” –de sociedad no tiene nada, ya que es completamente propiedad de los vecinos de la ciudad–, pero recordemos que hasta ahora nos ligan contratos leoninos, en cuyas condiciones nos afectan inclusive variaciones en la apreciación monetaria internacional con la que nada tenemos que ver. Muy poca, por no decir nula confianza demuestra la Ciudad al autoobligarse en un contrato dónde incluye barbaridades tales como “una devaluación del peso con respecto al dólar, acumulada desde el 31 de diciembre de 2016, superior en más de cinco (5) puntos porcentuales a la variación del promedio ponderado de los índices previstos en el tercer párrafo de la Cláusula 4.2 acumulada desde la misma fecha, o desde la última redeterminación tarifaria en que se hubiera compensado dicha variación acumulada”, en la fijación del precio del peaje. Nada tiene que ver, señores. Deberían tener prohibido los entes de toda la Nación suscribir tales tipos de cláusulas, con excepción quizás de los contratos con otros países. ¿En qué le afecta a la autopista la variación del dólar? ¿Acaso sus empleados cobran en dólares? ¿Los materiales que compran para las oficinas se pagan en dólares? ¿El cemento nacional o el asfalto de YPF son importaciones que se deban afrontar? ¡No, señores! Han esgrimido la arena: tenemos arena para tirar al techo, en todos lados. Entonces, no se importa.

AUSA no opera bien. Lo ha demostrado con devastadora claridad al no realizar los cálculos de impacto ambiental *a priori*, ni corregir los daños que provocan a los vecinos. Recuerdo el caso de un vecino que tardaron 14 años en bajarle la velocidad. Esa fue la respuesta que le dieron para andar por la 25 de Mayo. O sea, es una calle elevada, porque realmente para andar a 80 prefiero andar por la ciudad.

El increíble “rulo” de la 9 de Julio, señores, donde los camiones pierden la carga cuando van a 40 kilómetros por hora, o sea, ni en las peores calles del microcentro se anda a tan baja velocidad; o en el memorable caso de las obras encomendadas del paso a nivel, que prefirieron hacer más chico y economizaron tanto que las ambulancias no podían pasar por debajo. ¿Lo recuerdan?

De la 25 de Mayo podemos decir que vive congestionada, no solo por la baja velocidad, sino porque cuando uno llega al peaje está congestionado.

Es aberrante decir que se va a hacer un sistema de *free flow* solamente para garantizar el pago a la empresa, que de empresa no tiene nada.

Y no me quiero olvidar del premio mayor: pusieron el peaje y a los pocos metros, cuando empalmás con otra, te clavan otro peaje.

El segundo puesto es, sin duda, para el carril exclusivo que no funciona. Esta avenida elevada no tiene justificativo para cobrar un servicio tan deplorable.

Nos cobran los peajes más caros del mundo y la voracidad desmedida que encubre la obligación impuesta al concesionario sirve solamente para flexibilizar los controles que debería ejercer la Ciudad y ocultar los brutales sobrepuestos al que nos exponen. Tienen que dejar de considerar el patrimonio ajeno como el obligado a pagar sus aspiraciones faraónicas de estética soviética, completamente incompatibles con el legado de la Gran Ciudad que supimos construir sin su ayuda. ¿Dónde se ha visto una “hora pico” de cuatro horas de duración? ¿O en fin de semana? Señores, es fin de semana; es aberrante el nivel al que están sometiendo a los usuarios.

AUSA no tiene los incentivos necesarios para competir en el mercado, porque se le ha permitido cazar en el zoológico. Se le ha garantizado una rentabilidad que bajo ningún punto de vista es competencia del gobierno hacer. Tan alevoso es el robo que, incluso, se le garantiza un flujo de caja que no puede disminuir; lisa y llanamente nos incrementan el peaje si dejamos de usar los mediocres servicios de AUSA: “En caso de que a los efectos del procedimiento de redeterminación tarifaria previsto en el inciso a) de la Cláusula 4.2 debiera tomarse en cuenta un tránsito computable inferior en más de un cinco por ciento –5 por ciento– al tránsito base”. O sea, señores, están garantizando que todas las vacaciones nos subirán los impuestos. Gracias.

La Comisión de Seguimiento de Obra de AUSA no ha hecho públicos informes de la fantástica gestión de la empresa, ni del plan de obras proyectado ni del cumplido. Por lo cual, antes de proponer aumentos, deberían proponer cumplir lo normado.

¿Necesitan recaudar más sin control? Dejen de exprimir al pueblo. Bajen los precios y el mercado los va a compensar con más usuarios. ¿Acaso no aprendieron nada del desastre que hicieron con el transporte polimodal de la SUBE? No, por supuesto que no, porque ustedes no viajan en trenes, subtes ni colectivos. (*Aplausos*).

5.- Sr. Guillermo Lanfranconi

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 5, señor Guillermo Lanfranconi.

Sr. Lanfranconi.- Buenos días.

Voy a hacer algunas consideraciones muy puntuales.

Hablamos de AUSA, los peajes, sus ingresos; es decir, uno ve lo que se hace en la Ciudad de Buenos Aires, se acuerdan planes de obras con AUSA. Pero, por ejemplo, se paga un alto costo en la nueva traza de la Autopista Illia para no perjudicar a los vecinos usurpadores de la Villa 31. Una verdadera vergüenza que los vecinos de la Ciudad de Buenos Aires estemos pagando este gasto desproporcionado para beneficiar a una manga de usurpadores de la Villa 31.

Un punto importante que me gustaría plantear es la escasa transparencia de AUSA en su información en la página *web*. Realmente, no informa su presupuesto, ni los ingresos o egresos, el costo de su personal; no se ve Memoria ni Balance de esta empresa pública, que cobra un peaje. Si se cumpliera con lo estipulado originalmente, ya no debería pagarse y el peaje ya estaría eliminado. A su vez, esta audiencia no hubiera existido y estos costos extras tampoco. Los argentinos pagamos cada vez más impuestos, más tasas, más contribuciones.

Al mismo tiempo, la empresa AUSA está controlada por la Auditoría General del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, que tiene seis auditores, de los cuales 4 son oficialistas. Reitero, este mecanismo que está preparado para presentar informes y aplicar denuncias penales tiene, de 6 auditores, 4 oficialistas. Yo me pregunto qué denuncia puede tener un organismo con tal dependencia del Gobierno de la Ciudad. Ninguna. Es una vergüenza la inoperancia de esta auditoría para que realmente haya transparencia.

Venimos de un gobierno integrado por una manga de delinquentes, pero en el Gobierno de la Ciudad, la ciudad capital de la Argentina, tenemos una auditoría que realmente es testimonial y que no cumple con sus funciones como corresponde. No hay una sola denuncia penal; este gobierno tiene una muy dudosa transparencia en toda su actividad. Buenos días. (*Aplausos*).

6.- Sra. Julieta Rípoli

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 6, señora Julieta Rípoli.

Sra. Galarregui.- La doctora Julieta Rípoli es integrante del Comité Nacional de Defensa del Usuario Vial y en este momento está en una congestión de tránsito en la Avenida Belgrano.

Lo que sí puedo decir es que, desde el punto de vista legal, ella considera que las obras, por más buenas que sean, no se pueden aplicar. Justamente, el Comité va a presentar una medida judicial. Es todo lo que vamos a decir.

Sr. Presidente (Ameijenda).- Perdón, pero si llega antes de que nos retiremos, podrá hacer uso de la palabra.

3.- Sr. Eduardo Bisognin

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 3, señor Eduardo Bisognin.

Sr. Bisognin.- Buenos días.

Soy Eduardo Bisognin.

Vengo a hablar a título personal y en representación de mi grupo político, que es una línea interna de la Unión de Centro Democrático, la UCeDe, el viejo partido de Alsogaray.

Una vez más venimos a esta audiencia pública para dejar expresada nuestra disconformidad con esta propuesta del gobierno. Sabemos positivamente que esto es un circo. Nos faltan los payasos y que nos vengan a hacer algunos chistes, porque sabemos que esto no sirve para nada. Hemos participado de varias audiencias; es más, de una de las últimas ni siquiera está la versión taquigráfica, porque cuando tocamos el *link*, no apareció.

Venimos a decirles que no estamos de acuerdo con AUSA. AUSA ya terminó; hace 38 años que estamos pagando peajes, más de la mitad de mi vida; es más, alguno de ustedes han nacido pagando peajes. Y ahora nos quieren llevar el peaje hasta el año 2049. Nuestros hijos van a estar pagando estos peajes. Esta autopista venció su contrato en el año 2006; es decir, hace 12 años que estamos pagando peajes de más. ¿Hasta cuándo vamos a seguir pagando peajes? ¿En 2049 van a volver a renovarles? Esto es un escándalo, señores.

Antes de continuar, quiero hacer una pequeña pregunta: ¿quiénes de los que están presentes no son empleados públicos? Por favor, ¿pueden levantar la mano? No, a los de

AUSA los considero como empleados públicos. Los que no cobran del Estado, ¿quiénes son? Uno, dos, tres, cuatro, cinco, seis, yo siete, Federico creo que sería el ocho sobre sesenta o setenta. Bien. Para saber con quiénes estoy hablando.

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Presidente (Ameijenda).- Les pido por favor que no dialoguen.

Sr. Bisognin.- Si sirviera para algo, porque esto genera una gran inversión nuestra, mía, de todos nosotros, de ustedes. Acá hay sesenta o setenta personas que están haciendo esto que no sirve para nada; si tuviese algún sentido, estaríamos de acuerdo. Pero ni siquiera a veces son capaces de contestar las objeciones que hacemos.

Prorrogaron hasta el año 2049, ¿pero qué es lo que está detrás de la prórroga? El endeudamiento de AUSA, que tiene menos controles que si tomara la deuda a través de la Ciudad. Y avanzo con AUSA, porque tiene menos controles en las licitaciones que el Gobierno de la Ciudad tendría que hacer a través de la Legislatura.

Fíjense que este año ya Larreta aumentó un 50 por ciento el gasto de la deuda; pasamos del 5,7 al 8 por ciento de los intereses de la deuda de la Ciudad más rica de la Argentina; es inadmisibles que la Ciudad de Buenos Aires tenga deuda. Tiene 100.000 pesos por año por persona para gastar y piden deuda. ¿Se dan cuenta? Esto de la Ciudad de Buenos Aires es una estafa; es un despilfarro de dinero. Usan la plata para no se sabe qué cosa. Ahora han aprobado la doble fila para que paren los colectivos. Entonces, aumentan la vereda para que los colectivos paren en doble fila.

Tenemos la Ciudad llena de maceteros y pintamos las calles con cemento amarillo, para no hablar de las inversiones que hicieron en su momento cuando compraron el tranvía con el que gastaron millones de dólares. Un tranvía en Puerto Madero que lo utilizaban menos que a un remis. O la cinta transportadora que teníamos en la Estación Retiro, que era como las rutas de Lázaro Báez que no iban a ninguna parte. Ahora las están sacando, porque les da vergüenza. Nunca se usaron. ¿Quién se hace cargo de todo ese despilfarro de dinero que hace el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires? Nosotros somos todos testigos; vivimos acá.

Aquí se hablaba de la transparencia, pero la verdad es que deja mucho que desear. El señor comentaba sobre la Auditoría General, donde la auditora no puede hacer denuncias porque no tiene la mayoría. La auditora tuvo que recurrir a la Procuraduría de Investigaciones Administrativas para que ellos hagan una denuncia, porque no la podía hacer personalmente porque no le daban los votos en la auditoría.

Recientemente, el periodista Hugo Alconada Mon se hizo eco justamente de este informe, donde denuncia al gobierno de Macri y de Larreta por presunta manipulación de AUSA en la licitación sobre las obras del Paseo del Bajo para beneficiar a IECSA. ¿De quién es IECSA? Dicen que es de Mindlin, aunque hasta hace poquito era de Calcaterra.

Señores: tenemos a la Síndica General de la Ciudad designada por el propio gobierno; una señora que en su legajo pone hasta la sopa que toma en las oficinas, el ibupirax en el listado de sus gastos que tenemos que pagar todos nosotros. Realmente, estos organismos de control evidentemente no están funcionando.

Aquí se habló insistentemente sobre el tema del mantenimiento de la tarifa para hacer viable la ecuación económica de AUSA, pero en ningún momento se tuvo en cuenta la ecuación económica de las familias que vivimos en la Ciudad de Buenos Aires. Les voy a poner un ejemplo: en el año 2007, con este mismo gobierno administrando los recursos de la ciudad, una jubilación mínima era de 594 pesos, y con ella se podía mantener 298 tickets de peajes. Hoy, con la jubilación de 9.309 pesos, para poder comprar 298 tickets el precio del peaje debería ser de 31 pesos. Y no 60 pesos.

Pero ya que estamos hablando de una empresa que tiene que recuperar dólares, porque teóricamente en el año 1978 cuando se hizo la inversión los usaron para hacer las obras, vamos a referirnos a éste. En el año 2007, cuando Mauricio asume el Gobierno de la Ciudad, el dólar valía 3 pesos y la tarifa valía 2, así que con un dólar podíamos comprar un ticket y medio de peaje. Hoy, con los 40 pesos que vale el dólar, tendríamos que pensar que la tarifa no debería valer más de 27 pesos para poder comprar un ticket y medio de peaje. Y no hablemos si consideramos el salario mínimo vital y móvil, que en 2007 era de 4 pesos con 50 la hora y se podía comprar un ticket de ida y vuelta, y ahora con 56,50 que es la hora del salario mínimo vital y móvil, vos podés ir, pero volvés caminando porque no te alcanza.

Me parece que las actualizaciones que hacen de la tarifa a lo largo del tiempo, siempre son en contra de los vecinos.

Cuando estuvimos en la audiencia pública hace dos años, nos explicaron que en ese año 2016 hubo muchos aumentos, etcétera, y que habían llegado justo con el 40 por ciento que se establece como máximo para el uso administrativo y mantenimiento. Si le sacamos el IVA y tomamos el 40 por ciento, en ese momento eran 8 pesos con 26. Si lo ajustamos por inflación de estos dos años, nos está dando 14,90, más el 10 por ciento del fondo subte, llegamos a 16,40, que sería el costo real de mantenimiento y no los 18,80 que nos van a cobrar ahora, producto del 40 por ciento de los 60 pesos menos el IVA.

Si bien estamos en contra de que se siga manteniendo el tema del peaje, no podemos dejar de hablar de la escandalosa tarifa de la hora pico. Esto es lo máximo. Hace dos años teníamos 30 horas pico por semana; hoy tenemos 96 horas pico por semana; es decir, en dos años aumentaron un 220 por ciento la cantidad de horas pico. Y sobre lo que no se habla es cuál es el precio que se aumentó respecto de la tarifa simple contra la tarifa de hora pico. Hace dos años, la tarifa era de 25 pesos; hoy es de 85. Hay una hora que valía 25, que ahora vale 85; es decir, un 240 por ciento de aumento. Y no voy a hablar de las otras que han aumentado en los últimos dos años más o menos en forma pareja con la inflación, aunque la hora pico aumentó un 183 por ciento en los últimos años.

Aquí también se habló del flujo y resulta que en los últimos años hemos visto que la cantidad de autos que circulan por las autopistas ha bajado. En los últimos diez años, un millón de autos aumentaron todos los años la cantidad de tickets que se iban vendiendo en las autopistas. Pero resulta que en los últimos dos años, no solamente no se aumentó el millón que se venía aumentando, sino que se disminuyeron dos millones en dos años; o sea, pasamos de 125 millones a 123, cuando en el año 2007 estábamos en 110 millones. Esto quiere decir que el año pasado hemos perdido 2 millones de tickets de peajes. Lo único que falta es que ahora encima nos vengán a cobrar más, porque ha bajado la cantidad de flujo.

Realmente, estos temas de peaje se han transformado en un impuesto encubierto y realmente es inaceptable. Larreta tiene un presupuesto de más de 8 mil pesos por persona

por mes; 100.000 pesos por persona por año para gastar y no le alcanza. Es muy triste que los ciudadanos de la Ciudad de Buenos Aires tengamos que seguir manteniendo a toda esta burocracia estatal que nos da poco y nada de servicios. El presidente Macri nos dice: “Hagamos un esfuerzo”. Y estamos de acuerdo, hagamos un esfuerzo, pero siempre lo hacemos nosotros, Mauricio; Larreta no hace ningún esfuerzo, viejo. El ABL por arriba de la inflación, el peaje por arriba de la inflación, todo por arriba de la inflación. Es así.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Por favor, vaya finalizando.

Sr. Bisognin.- Ya termino.

Todos los meses seguimos pagando. Como decíamos la vez pasada, pagamos el hospital, la obra social y la prepaga, la policía y la seguridad privada, la escuela pública y la privada, el impuesto a los combustibles y peaje. En realidad, con los impuestos a los combustibles y con tantos otros que ahora les voy a contar se podría hacer tranquilamente el mantenimiento.

Hay que tener en cuenta que este invento de los peajes empezó en el año 1978. Antes de eso se hicieron miles de kilómetros de rutas y algunas autopistas en la Argentina y no había que pagar peaje. ¿Por qué tenemos que pagar ahora peaje por todo? ¿Para arreglar un bache tenemos que pagar peaje? No puede ser. Tienen que administrar mejor la plata.

Miren, cuando compramos un auto, más del 50 por ciento es por impuestos; pagamos IVA, Ingresos Brutos, Ganancias, Impuestos Internos, Impuesto al Combustible, Bienes Personales, la VTV –mejor ni hablemos, porque es un negocio–, fotomultas engañosas que te están esperando a la vuelta, trámites en los registros, impuestos sobre las sillitas de los niños que ahora son obligatorias, gravado de autopartes, sellos, patentes. ¡Basta, basta, basta de cobrar impuestos! ¡No damos más! ¡Paren la mano! ¡No tenemos más plata! ¡Piensen alguna vez en la gente y paguen con la recaudación de los impuestos!

Sra. Coordinadora (Lanari).- Su tiempo ha finalizado.

Sr. Bisognin.- Sí, una cosita más y termino: avisamos que nos vamos a resistir a que vengan a cobrarnos y a robarnos. No vamos a aceptar el otro nuevo impuesto sobre el que vamos a hablar a la tarde, que tiene que ver con el estacionamiento en los barrios.

Les agradezco y que tengan todos un buen día. (*Aplausos*).

Finalización

Sr. Presidente (Ameijenda).- Como no hay más inscriptos, damos por finalizada la audiencia pública.

- Es la hora 13 y 32.

Graciela Walter
Taquígrafa parlamentaria