

Versión taquigráfica

AUDIENCIA PÚBLICA

13 de marzo de 2019

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

S U M A R I O

AUDIENCIA PÚBLICA	6
Iniciación	6
Experto	7
Lic. Eduardo de Montmollin, presidente de SBASE	7
Expositores	11
Sr. Federico Conviti	11
9.- Sr. Arturo Pozzali	13
Sr. Mariano Recalde	15
Sr. Gabriel Solano	18
1.- Sr. Facundo Roma	20
Participantes	22
2.- Sra. Cecilia Segura Rattagan	22
3.- Sra. Lucía Cámpora	25
5.- Sr. Horacio Carmelo Morinigo	28
6.- Sr. Edgardo Luis Carranza	29
7.- Sr. Claudio Dellecarbonara	30
Expositores	33
3.- Sra. Laura Corvalán	33
4.- Sra. María Julieta Costa Díaz	34
Participantes	36

8.- Sra. Adriana Bilbao	36
9.- Sr. Patricio del Corro	37
12.- Sr. Martín Hernán Gorretta	39
14.- Sr. Nicolás Leandro Núñez Alegre	41
15.- Sr. José Luis Ludueña	43
16.- Sr. Jonatan Baldiviezo	44
Expositores	47
6.- Sra. Delfina Velázquez	47
7.- Sra. Camila Rodríguez	48
10.- Sr. Leonardo Farías	50
Participantes	52
19.- Sr. Ronan Romero	52
21.- Sr. Néstor Atilio Colombo	53
23.- Sr. Fernando Sebastián Ramal	55
24.- Sra. Agustina Larsen	56
26.- Sr. Sebastián Copello Liñan	58
4.- Sr. Osvaldo Leonardo Pérez	59
32.- Sr. Roberto Pianelli	61
27.- Sr. Martín D'Alessandro	64
28.- Sr. Pablo Almeida	66
29.- Sra. Nayla Loitegui	67
30.- Sr. Martín Leonardo Ciruolo	69

Sr. Jaime Wilkinson

70

Finalización

72

AUDIENCIA PÚBLICA

-En el Centro Cultural Adán Buenosayres, sito en la avenida Asamblea N.º 1200 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a trece días de marzo de 2019, a la hora 12.30:

Iniciación

Sr. Presidente (Ameijenda).- Buenas tardes a todos.

Siendo las 12 y 30 del 13 de marzo de 2019, damos comienzo a la audiencia pública sobre el tratamiento de la tarifa técnica y de la modificación del cuadro tarifario para la explotación del servicio Subte.

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

Presido esta audiencia según lo establecido en la Ley 6, artículo 51, inciso c), que regula el instituto de las audiencias públicas; y la Ley 210, capítulo 4, del Ente Único Regulador de los Servicios Públicos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Le voy a ceder la palabra a la señora Estrabaca, coordinadora de la organización de las audiencias públicas, perteneciente a la Subsecretaría de Gestión Comunal del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Ella comentará, brevemente, el desarrollo de la presente audiencia y les dará la palabra a los participantes, según el registro de inscriptos.

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

Buenos días a todos y todas.

Esta audiencia pública fue convocada por el Decreto 67/2019 y tramita bajo el Expediente 4001474-MGEYA-SBASE/19.

Vamos a explicar la metodología de la audiencia pública, conforme al articulado de la Ley 6, que es la que la rige.

En primer lugar, hará uso de la palabra el experto, representante del Poder Ejecutivo, quien explicará el proyecto objeto de la presente audiencia. Luego, continuaremos con el listado de participantes inscriptos previamente en el Orden del Día. Los participantes son aquellas personas, físicas o jurídicas, que se inscribieron previamente en el registro, al igual que los expositores. Llámase expositores a legisladores de la ciudad, funcionarios del Gobierno de la Ciudad, defensores del Pueblo y comuneros. Cada uno de ellos dispone de cinco minutos para hacer uso de la palabra.

En el caso de que tengan documentación escrita, la pueden dejar a través de esta Secretaría, que será incorporada al expediente, junto con la versión taquigráfica, y será tenida en cuenta en el dictamen final por parte del Ente.

Solicitamos que cada uno de los participantes que haga uso de la palabra venga con alguna documentación que corrobore sus datos, ya que la inscripción se hizo vía Internet. Por ello, les solicitamos cualquier documento, tal como carnet de conducir o DNI, y que lo acerquen a esta mesa, mientras hacen uso de la palabra, de manera de corroborar los datos que figuran en el Orden del Día.

Experto

Lic. Eduardo de Montmollin, presidente de SBASE

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Dicho esto, vamos a dar comienzo a la audiencia pública. Llamaremos, en primer lugar, al presidente de SBASE, licenciado Eduardo de Montmollin.

Sr. De Montmollin.- Buenos días a todos.

Muchas gracias por venir. Agradezco al presidente y a la secretaria.

Tal como comentara el presidente, en esta audiencia vamos a tratar la tarifa técnica y la tarifa del usuario.

La última vez que estuvimos reunidos en esta casa fue el 22 de octubre. Esto no deja de ser una buena oportunidad para repasar un poco –para todos los vecinos de la ciudad, para los usuarios del subte, los amantes de nuestro subte– cuál es la situación, dónde estamos, qué es lo que recibimos y cuáles son nuestros proyectos para este año que recién está comenzando.

-Se proyectan filminas.

Sr. Montmollin.- Veamos en perspectiva para volver a entender dónde estaba el subte Buenos Aires en el año 2013 cuando el Gobierno de la Ciudad se hizo cargo. En la filmina vemos algunos números. Vemos que figuran los usuarios diarios totales, promedio. Estos son los usuarios pagos, más los que no pagan. El año pasado estuvimos en 1.350.000 usuarios diarios. Es el valor más alto de los últimos sesenta años. Habíamos arrancado, hace seis años, en 940.000. La cantidad de usuarios en el año es de 357 millones de personas, de viajes; esto es lo que tuvimos el año pasado en el subte Buenos Aires. De ellos, 338 millones –casi 339, que veremos después– son los pasajeros pagos, y el resto son los pasajeros que tienen distintos tipos de franquicia.

En cuanto a la frecuencia –es el termómetro más directo del servicio que estamos dando–, en este momento estamos, en cinco de las seis líneas, dando los tres minutos de intervalo en horario pico. Son tres minutos o tres con cero y algo, para los amantes de la precisión. Esto es excepto la línea E. Sobre dicha línea me explayaré un poco más tarde, pero todo el 2018 estuvimos haciendo una serie de obras que estaremos terminando en los próximos meses con el corolario más importante que será la inauguración de las tres nuevas estaciones hacia fines de mayo. Me refiero a Correo Central, Catalinas y Retiro.

Con respecto a la renovación del material rodante, vemos en esta transparencia que en el año 2013, como todos recordarán, teníamos, lamentablemente, la flota más vieja de Sudamérica. Los trenes tenían más de cien años –los que usábamos en la línea A– y ahora están en museo y los usamos la Noche de los Museos para hacer recorridos históricos. Hoy ya tenemos el 60 por ciento de los trenes con aire acondicionado. Este año vamos a seguir incorporando coches con aire acondicionado. Hoy, dos de las seis líneas –las A y H– tienen todas sus formaciones con aire acondicionado. Hacia octubre de este año también tendremos la línea C y la D con el 100 por ciento de aire acondicionado. En 2013, cero; 2019, cuatro de seis líneas con 100 por ciento de aire acondicionado. La línea B, con un 54 por ciento de aire acondicionado y la E, por ahora, sin aire acondicionado.

Respecto de nuestra red, no tuvimos novedades, como les dije, desde el 22 de octubre hasta ahora. Sí a fin de mayo estaremos sumando alrededor de dos kilómetros a la red que tenemos. Vemos el historial de qué es lo que ha sucedido desde que el Gobierno de la Ciudad de hizo cargo. Hay nuevas estaciones, incluyendo Facultad de Derecho, que se inauguró el año pasado, el 17 de mayo, y las tres que estamos inaugurando ahora.

Vemos la evaluación del servicio que hacen nuestros pasajeros mediante un set de preguntas que es absolutamente el mismo e idéntico desde el año 2013. Son las mismas preguntas. Es una muestra de valor estadístico representativo que indica que saltó del 33 al 68 por ciento. Esa es la evaluación que hacen nuestros pasajeros. El 68 por ciento de los pasajeros dicen que el servicio es bueno o muy bueno.

En la filmina figura la cantidad de coches/kilómetro, que es la unidad de medida que nosotros usamos para medir cuánto servicio estamos dando; es decir, cada coche que recorre un kilómetro suma uno a este contador. Pasamos de 33,5 millones de coches/kilómetro –el año pasado– a 43,3, tal como vemos en este momento.

También hemos hecho mejoras en seguridad. Nos gusta decir que el subte parece Gran Hermano por la cantidad de cámaras que tenemos. Hemos incorporado más de 1500 cámaras, con tres centros de monitoreo, en las 18 horas de servicio. Se controlan todas las estaciones y los talleres.

Respecto de las obras en las que estamos trabajando, recientemente hemos inaugurado, hace pocos días, el taller Lacarra. Para los conocedores del subte, este es un proyecto de más de cincuenta años. Desde hace cincuenta años que estaba planeado hacer este taller. Está inaugurado.

Seguimos renovando sistemas de señales y de potencia. En fin, toda la infraestructura necesaria para poder sostener el servicio que estamos dando en este momento. La idea es mejorarlo en lo posible, por supuesto siempre con inversiones y con el trabajo del operador y de todo su personal.

Desde el año 2013, hemos renovado 29 escaleras mecánicas y vamos a seguir haciéndolo durante el transcurso de este año. Cambiaremos 10 escaleras mecánicas más de la línea E y nos queda una de la línea D. Hace tres días renovamos la escalera de la estación Pichincha y seguimos trabajando en esta área.

En cuanto al servicio al pasajero, otorgamos wifi gratuito, máquinas de carga de las tarjetas SUBE y los *videowalls* para seguridad e información. En fin, son todos los servicios periféricos adicionales que agregamos al servicio básico de transporte de pasajeros.

¿Qué hicimos en el año 2018? Lo más importante fue la inauguración de la estación Facultad de Derecho el 17 de mayo pasado. Por supuesto, pusimos en servicio, junto con el operador, de 19 trenes; 12 de ellos con aire acondicionado y los otros 7 trenes que estaban en la línea D y que pasaron a la línea E. Como les mencioné, habilitamos el taller Lacarra; reemplazamos las escaleras mecánicas en las líneas D, C y E; y avanzamos en la renovación de vías de la línea E.

La línea E, que es la que pasa por aquí –muchos de ustedes habrán venido en ella como yo–, tenía las vías originales, es decir, de cuando se construyó en la década del 30 o 40. Todo el año pasado y parte del año 2017 estuvimos trabajando en la renovación integral de todas las vías que, como les dije, tenían más de 60 o 70 años.

Una linda noticia y una excelente señal para el país fue la obtención de un crédito del Banco Europeo de Inversiones que nos permite encarar obras de modernización de la línea

D. Este consiste, básicamente, en el aumento de la frecuencia disponible y la contratación de un nuevo sistema de señales que permitirá que los trenes circulen más cerca uno de otro; por ende, tener una mejor frecuencia. Además, con esa financiación pagaremos una obra que ya se está realizando en la calle Sarmiento 861, casi llegando a la esquina de Diagonal Norte. Se trata de un nuevo acceso al nodo Obelisco. Este acceso tendrá todas las condiciones que hoy impone los estándares constructivos de SBASE en cuanto a accesibilidad, circulación y evacuación.

¿Qué tenemos previsto para el año 2019? Además de la inauguración de las estaciones que les planteé hacia fines de mayo de este año, dispondremos del 100 por ciento de las formaciones con aire acondicionado en cuatro de las seis líneas. Lo repito porque es algo que se ha transformado en una exigencia de todos los pasajeros. Esto nos parece bien y seguiremos trabajando para llegar a tener, eventualmente y con las inversiones que corresponda, el 100 por ciento de nuestras formaciones con aire acondicionado para que los pasajeros viajen más confortablemente.

Asimismo, estamos trabajando en la contratación de un nuevo sistema de señales para la línea D, que se financiará con el Banco Europeo de Inversiones. Este nos permitirá llevar el intervalo en horario pico de esa línea a 2 minutos y 15 segundos. Esto es un cambio importante, respecto de los 3 minutos en que estamos hoy. Básicamente, esto conlleva a que viajará más gente. En horario pico, en esta ciudad y en la gran mayoría de las ciudades importantes del mundo, cuando uno mejora la frecuencia viaja más gente.

Como el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires tiene una política muy marcada de impulso del transporte público, el subterráneo sigue siendo la columna vertebral en las zonas del micro y macro centro y en las más pobladas. Por eso, seguiremos trabajando e invirtiendo el dinero de los vecinos.

Ahora, me voy a referir a la tarifa. La tarifa que tenemos hoy es de 16,50 pesos si viaja una vez una persona sin ningún tipo de franquicia. Seguimos manteniendo el descuento por cantidad, es decir, por encima de los 20, 30 o 40 viajes en el mes. El descuento que se aplica es del 20, 30 o 40 por ciento, respectivamente. Por supuesto, sigue vigente el descuento SUBE que anunció el gobierno en febrero del año pasado, en el que el segundo viaje tiene un descuento del 50 por ciento y el tercero, cuarto y quinto, un descuento del 75 por ciento, siempre dentro de un intervalo de 2 horas.

Aquí se ven cómo quedan los valores de los distintos abonos sociales o estudiantiles. Y por supuesto, seguimos manteniendo la franquicia para los jubilados en el horario establecido, el boleto estudiantil y las personas con discapacidad.

Aquí tienen un poco de información para que vean cuál es el colectivo de gente que está comprendido en estos distintos segmentos que acabo de describir: jubilados y pensionados, personas con discapacidad, etcétera. Allí están expresadas las cantidades en viajes. De los 357 millones de viajes que se realizaron el año pasado, 13 millones son viajes de personas con otros beneficios o distinta franquicia gratuita.

Otro dato interesante es que este número lleva un año y comienza a tener solidez en cuanto a la tendencia que marca. De los 338 millones de viajes que se hicieron el año pasado, de todos los pasajeros, el 56 por ciento tuvo algún tipo de descuento por integración tarifaria, ya sea en el subte porque venía de otro medio de transporte o el subte fue su primer transporte y a continuación utilizó otro medio por el que obtuvo el descuento. Es decir, recibió el descuento por haber utilizado el subte. Este es un número muy importante y termina

representando un monto de descuento significativo, que implica menos ingreso al subte para financiar el funcionamiento.

¿Por qué tenemos que actualizar las tarifas? Lamentablemente, las razones son las mismas que venimos describiendo. Hay una evolución de los costos. Tristemente, nos encontramos en una economía inflacionaria, que es una realidad que no podemos ocultar. Los costos de operación van avanzando y tenemos que recuperarlos a través de la tarifa. Debemos tener en cuenta que lo que no se paga con tarifa, lo pagamos los vecinos con nuestros impuestos. No existe la idea de que si algo no se paga con la tarifa, no lo paga nadie. Lo que no se paga con tarifa, lo pagamos todos; usemos o no el subterráneo. Por eso, nuestra intención es tratar de ir reduciendo el subsidio en línea con lo que está realizando el Gobierno nacional en muchos otros órdenes; es decir, que cada vez más sea el usuario de cada servicio quien lo pague y no la gente que no lo usa. Una vez más: todo se termina pagando.

En cuanto a cómo calculamos la tarifa técnica, no hemos cambiado la metodología. Es la misma que venimos siguiendo y que ha sido oportunamente avalada por la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires, que nos ha dado su certificación en cuanto a que es correcta la forma de hacer el cálculo. El cálculo de la tarifa técnica es tomar la suma de los costos y dividirlo por la cantidad de pasajeros pagos. Esto arroja una tarifa técnica. Esta información se encuentra en el expediente y está disponible para todos.

La suma de los costos de operación desde noviembre de 2017 hasta octubre de 2018 es de 7.800 millones de pesos, dividido los 340 millones de pasajeros que tuvimos durante ese período, arroja una tarifa técnica de 23 pesos, sin IVA.

¿Cuál es el cuadro tarifario que estamos previendo? A partir del mes de abril, lo que hoy vale 16,50 pesos, que es el viaje de una persona, pasaría a costar 19 pesos. Mantenemos los descuentos del 20, del 30 y del 40 por ciento por cantidad. Y, por supuesto, ajustamos los abonos sociales, estudiantiles y para maestros. Además, seguimos manteniendo las franquicias gratuitas para jubilados, pensionados, estudiantes y personas con discapacidad.

Estimamos poder poner en vigencia estos valores a partir de mediados de abril. A partir de mediados de mayo, estaríamos llegando al valor final de 21 pesos. Esto representa un aumento del 27 por ciento respecto de lo que hoy está vigente. Nuevamente, mantenemos los mismos descuentos por cantidad, el descuento de la integración tarifaria con la red SUBE, que es muy importante, y el resto de los valores que acabo de mencionar.

En síntesis, personalmente estoy muy contento con los avances que estamos logrando con el servicio del subte. Se trata de un servicio que requiere inversiones que toman mucho tiempo y cuestan mucho dinero, pero cuando uno mira la película completa, que es la que compartí con ustedes recién y que abarca desde el año 2013 hasta ahora, puede ver que los avances y las mejoras realmente son evidentes. Por un lado, son el producto de las inversiones que se han hecho y, por otro lado, son el fruto del trabajo tanto del operador como de la gente que trabaja en Subterráneos de Buenos Aires.

Voy a brindar un poquito de información respecto de cuál ha sido la porción del costo de operación que se ha cubierto con subsidio y cuánto es lo que se ha cubierto con tarifa. Allí tenemos la evolución: el año pasado, el 65 por ciento –esto es, casi dos de cada tres pesos de lo que cuesta el servicio del subte– se pagó con subsidio, y uno de cada tres pesos se pagó con tarifa. Con la propuesta tarifaria que estamos mostrando esperamos poder llegar casi al 50 por ciento de subsidio, esto es, que uno de cada dos pesos lo pague el pasajero y el otro peso lo pague el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, con sus impuestos.

Muchísimas gracias. (*Aplausos*).

Sr. Presidente (Ameijenda).- Antes de comenzar con la lista de inscriptos, dejo constancia de que están presentes la doctora Eugenia Michielotto, la licenciada Bernarda Faith, el doctor Fernando Barrera y el coordinador Gustavo Gutiérrez, integrante del directorio del Ente Regulador de los Servicios Públicos.

Expositores

Sr. Federico Conviti

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra, en representación de la Defensoría del Pueblo, el señor Federico Conviti. (*Aplausos*).

Sr. Conviti.- Buenos días a todos, a todas y a las autoridades de la audiencia.

Lo primero que me gustaría resaltar es que en la exposición realizada por el presidente de SBASE se planteó que el subte de la ciudad de Buenos Aires es la columna vertebral del transporte de la ciudad y del área metropolitana, lo cual compartimos desde la Defensoría del Pueblo desde lo conceptual. Sin embargo, vemos que no tiene una traducción presupuestaria. Justamente, según los datos oficiales del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires publicados en su página web, si uno analiza cuál va a ser el total de la inversión del subte en relación con el conjunto de lo que se invierte en infraestructura en la ciudad de Buenos Aires, ve que la reducción para el año 2019 va a ser del 50 por ciento, por lo cual va a alcanzar uno de los mínimos históricos en relación con el porcentaje sobre el total del presupuesto en la inversión del subte. Por lo tanto, creo que eso enciende una señal de alarma respecto de un debate más profundo en relación con cuál es el rol del subte en la movilidad de la ciudad de Buenos Aires. Esto se traduce claramente en algunas cuestiones en cuanto a la prestación del servicio.

Recién se hablaba de la frecuencia que se ha alcanzado en la mayoría de las líneas, que en promedio es de tres minutos. Naturalmente, yo creo que cualquier usuario de la línea H, de la línea C en horario pico, de la línea E, que muestra el estado de mayor deterioro en toda la red o del premetro, podría asegurar que el servicio dista mucho de ofrecer una frecuencia de tres minutos. Esa frecuencia sí podría darse en la línea B y en la línea D, que casualmente son las que recorren el norte de la ciudad y las que mayor cantidad de pasajeros transportan. Esto demuestra otra cuestión, y es que los 347 millones anuales de pasajeros que mencionó el presidente de SBASE se ven impulsados mayoritariamente por el crecimiento del número de pasajeros en la línea A y en la línea H, que son las que han recibido mayor inversión en el último tiempo, lo cual demuestra que, a mayor inversión, el habitante del área metropolitana de la ciudad de Buenos Aires ve el subte como un medio que es posible utilizar. Lo que está faltando en la red en la actualidad es, justamente, inversión en el resto de las líneas para ofrecer un servicio que sea homogéneo en la totalidad de la red.

Otro dato que nos parece preocupante desde la Defensoría del Pueblo en relación con la inversión en la red de subtes es el siguiente: es verdad que se ha incrementado la red y que se han abierto nuevas estaciones. También es cierto que, luego de la apertura de las tres estaciones de la línea E anunciadas para el mes de mayo, no hay ningún anuncio concreto sobre un plan de expansión de la red.

En consecuencia, esos 347 millones de pasajeros constituyen un récord para la ciudad de Buenos Aires desde el año 1970 y la ubican en los niveles de transporte de otras ciudades que, para la nueva licitación, han sido visitadas por las autoridades de SBASE para conocer sus redes de metro. Hablo de Berlín, de Múnich y de Milán. Todas estas ciudades tienen la misma cantidad de pasajeros que la ciudad de Buenos Aires. Pero hay una salvedad: tienen más de cien kilómetros de red. ¿Qué significa esto? Que la ciudad de Buenos Aires tiene una red que está colapsada por la cantidad de pasajeros, especialmente por su falta de extensión. En otras palabras, está subexplotada y subutilizada, sobre todo si se toma en cuenta la potencialidad que tiene sobre el territorio de la ciudad de transformarse realmente en la columna vertebral que supo ser, hasta hace unas décadas, del transporte de la ciudad de Buenos Aires.

Nosotros hemos planteado algunas medidas en la Defensoría del Pueblo que permiten mitigar rápidamente esta situación o bien ampliar la oferta de red e incrementar la cantidad de pasajeros, lo cual también va a permitir bajar el costo por pasajero, de acuerdo con lo que mencionó el presidente de SBASE: a mayor cantidad de pasajeros, mayor recaudación y menor costo por pasajero.

Desde la Defensoría del Pueblo hemos planteado dos cuestiones: la primera es la extensión horaria de la red, a cuya implementación Subterráneos de Buenos Aires se ha negado en este momento. Cabe aclarar que, en el nuevo proceso licitatorio, donde se absorbe la mayor parte de las inversiones y se deja la operación solamente a cargo del nuevo operador privado, no figura ninguna posibilidad de extensión de la red, siendo que está claro que la ciudad de Buenos Aires tiene una gran actividad nocturna y una gran cantidad de pasajeros potencialmente desatendidos.

Por otra parte, la extensión de la red contribuiría a mejorar la seguridad vial de la ciudad de Buenos Aires. Precisamente, cuando uno analiza los datos de seguridad vial, que también ha publicado la Defensoría sistemáticamente durante los últimos diez años, puede ver que los mayores accidentes se producen por infracciones a las reglas de tránsito y que la mayoría de los accidentes se deben a un exceso de alcohol en sangre.

Otra propuesta que hemos planteado, y que tampoco está en el marco de la nueva licitación, es la explotación del servicio por parte de Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado. Ni siquiera se presentó como competidor en la licitación. Tenemos una empresa que es modelo, y que es de la ciudad, como ocurre con AUSA, Autopistas Urbanas Sociedad Anónima, cuyo accionario principal es el Estado de la Ciudad de Buenos Aires. Subterráneos de Buenos Aires ha desistido de cualquier posibilidad de gestionar una red que muestre todas las situaciones que hemos descripto anteriormente.

Finalmente, nos parece importante resaltar que los equipos de análisis económico de la Defensoría han analizado cuál es la trayectoria de la tarifa del subte en estos últimos años. Con este nuevo aumento que anuncia Subterráneos de Buenos Aires, el valor real de la tarifa va a alcanzar los niveles del año 2004. Por lo tanto, queremos ser muy claros en esto: todos los aumentos tarifarios se han dado por encima del salto inflacionario anual que ha mencionado el presidente de Subterráneos. Ahora bien, estamos en un proceso donde claramente la situación económica y el estancamiento están afectando el bolsillo de las personas. El gasto total de los habitantes de la ciudad de Buenos Aires en el subte se ha duplicado: desde el año 2012 hasta la actualidad, ha pasado del 5 por ciento del salario mínimo al 10 por ciento del salario mínimo. En consecuencia, entendiendo que hay una

recuperación del valor de la tarifa al haber alcanzado realmente los valores del año 2004, lo que va a plantear la Defensoría en cada uno de los ámbitos es que cada aumento que se dé a partir de ahora tiene que acompañar el incremento del salario mínimo, vital y móvil que se acuerde en paritarias a nivel nacional y a nivel local. No puede superar eso, porque la afectación que está ocasionando sobre el bolsillo de los habitantes de la Ciudad de Buenos Aires ya es muy grande.

Por otra parte, finalmente, tenemos una discrepancia en el concepto de cuál es el rol del transporte público con Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado, como también con el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. Escuchamos cómo hacía el cierre el presidente De Montmollin y el análisis de cuánto era el gasto que tenía la tarifa y que pagamos todos los porteños; es el impuesto que todos los porteños tienen que aportar para financiar a los que viajan.

Creemos que el transporte público, la movilidad urbana, es un derecho social; no un gasto. Es inversión social, que permite garantizar derechos que están consagrados en la Constitución Nacional, tales como el derecho a la educación, al trabajo y a la salud. En cualquier ciudad del mundo el debate tiene que ver con cómo se garantiza la movilidad, porque si no se garantiza la movilidad, esos derechos quedan cercenados. Por ello, quiero dejar muy en claro que para nosotros el transporte público no es gasto, no es un costo, sino una inversión social que permite mejorar la calidad de vida de las personas en una ciudad. Es una herramienta para igualar a los que más tienen y a los que menos tienen en un formato de vida urbano, que sea de calidad, vivible y que mejore las condiciones de vida de manera permanente. Queremos ser muy firmes en este sentido. Tal como dije anteriormente, a partir de ahora no puede haber ningún aumento tarifario que supere el aumento salarial mínimo; la idea es que se discuta en las paritarias nacional y en las de la ciudad.

Muchísimas gracias a todos. (*Aplausos*).

9.- Sr. Arturo Pozzali

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el defensor Adjunto de la Ciudad de Buenos Aires, señor Arturo Pozzali.

Sr. Pozzali.- Buen día.

Para continuar con lo que expresaba recién Federico, y en función de lo que estuvimos escuchando, me pareció interesante expresar la importancia que tuvo el subte en la Ciudad de Buenos Aires. Efectivamente, somos una ciudad que a principios del Siglo XIX era pionera de Sudamérica, ya que tuvo las mejores y principales líneas de subte en el continente. Tal como se expresaba recién, un siglo después, tenemos problemas; tenemos un subte que tiene la mitad de los kilómetros que tenían las ciudades que se decían recién. Hay una relación de 50 contra 100, contra 1000 que tiene Nueva York. Entonces, nos enfrentamos a un Siglo XXI que nos trae esta situación de cómo vamos a garantizar la movilidad, la accesibilidad y nuestra capacidad de movernos en la Ciudad de Buenos Aires, teniendo en cuenta que la red de subtes no representa lo que todos nosotros queremos. Llegamos a este Siglo XXI con estos problemas.

Algunas de las cosas que se plantearon para justificar este aumento de tarifas tenían que ver con la inflación. Efectivamente, si hacemos un aumento interanual de lo que fue la

tarifa, tal como estaba al principio de 2018 y cómo terminará en mayo de 2019, hay un aumento de 187 por ciento. Y la inflación, más allá de que la real fue del 45 por ciento, y la estipulada por el Banco Central era de 27, estamos claramente por encima de la inflación, con un aumento –reitero– de 187 por ciento.

Por otro lado, se habla mucho en los medios de comunicación y demás el hecho de que tenemos el subte más barato del mundo. Si lo pensamos dolarizadamente, nuestra tarifa es la más económica. Esto es real. Efectivamente, es así. Pero tal como explicaban recién, tenemos la menor cantidad de kilómetros de red de subte, comparado con esas ciudades con las que comparamos la tarifa. De los 48 barrios porteños, solo la mitad cuenta con alguna boca de subte cercana o alguna estación para que nos podamos movilizar. Con lo cual, tenemos un problema en el sentido de que el traslado tiene un costo adicional. No solo tengo que pagar la tarifa de subte, sino que también debo pagar la tarifa de taxi, colectivo o el medio de transporte que elija para poder llegar tanto a la provincia de Buenos Aires como a los barrios más alejados y más cercanos a la General Paz, o de la zona sur de la ciudad. Por ello, es mentira el costo de nuestra movilidad y el del transporte, considerando la pequeña red de subte que tenemos pensada. De hecho, ya cuando arrancamos el Siglo XX habíamos pensado una red con 100 kilómetros, con 9 líneas y hoy nos encontramos con esa situación inconclusa y que nos obliga a los usuarios de la Ciudad de Buenos Aires a tener una situación multimodal de transporte y no poder llegar a algunos puntos de la ciudad simplemente usando la red. Esto es complejo. Y no solo está esta situación, sino que tenemos un problema de accesibilidad complejo, que está judicializado, pero hay líneas que no tienen escaleras mecánicas ni ascensores. Hay una discusión de cómo acceder a ese derecho para las personas que tienen algún grado de discapacidad. Se trata de un trabajo que no se viene realizando, no se mejora el servicio, teniendo en cuenta la tarifa. Por eso, nos preguntamos acerca del aumento que se fue dando y dónde está la inversión necesaria para poder garantizar ese derecho. Desde la Defensoría, vemos que es necesario una inversión. No se puede hacer tangible porque solamente hay 50 –de las 86– que cuentan con algún medio de elevación. Esas 50 forman un gran número y un porcentaje elevado, pero no funcionan o pasan gran tiempo en desuso.

Siguiendo con la presentación que se hizo recién, y tal como mencionaba Federico, existe una frecuencia de la línea E –vinimos en esta línea porque nos dejaba en Emilio Mitre– de 11 minutos, y no de 3. Esto es lo que tardó en venir el subte que nos acercó hasta aquí.

Tenemos el dato de la compra y la inversión que se hizo en trenes, porque en el siglo XIX teníamos un tren de avanzada, pionero en América Latina, que llegó hasta la actualidad con esos vagones. Se hizo una inversión y se compraron vagones que contaban con asbesto. Claramente, no eran flotas nuevas. Tuvimos una problemática. De hecho, la Defensoría estuvo presente para poder ver esto y tratar de que se cambie. Son vagones que tuvieron algunos problemas. Son vagones como los de la línea B que no entraban en los rieles y hubo que hacer toda una inversión más para poder colocarlos en las vías. Por ello, hay un tema de inversión que tiene que ver, como decía recién, con lo presupuestario. El presupuesto nacional de este año, el destinado a infraestructura urbana y la red de subterráneos, tuvo una baja del 42 por ciento. Es decir, 593 millones de pesos menos con respecto a los años anteriores. Esto nos genera una situación de alarma y de pensar cómo vamos a afrontar las cosas que estamos diciendo si no hay una idea de plan de extensión de la línea, no hay idea de mejorar o representar esto en el presupuesto aprobado por la Legislatura de la Ciudad de

Buenos Aires. Eso va de la mano de la necesidad de un operador público que sea de la misma situación que SBASE, que pueda llevar adelante esto. La idea es que no tengamos una situación irregular que amerite ir mejorando el contrato de aceptación cada dos años, en el último periodo, anualmente. Esto sucedió el año pasado, cuando se renovó la situación, anualmente, sin ningún tipo de presentación. Vemos de una forma mala, como se dijo recién, con una oportunidad que se desperdició, que no haya sido la propia SBASE la que se presente en la licitación para poder llevar adelante esto.

Para completar desde la Defensoría, necesitamos que estas cosas queden claras, que podamos discutir en su totalidad lo que significa un aumento de tarifas, pensando en una idea metropolitana. Claramente esto tiene que ver, como se dijo, con la situación de la línea E, que es la más compleja para la realidad de la ciudad. Esto sigue generando la desigualdad entre el norte y el sur de la ciudad, por lo cual esta Defensoría trabaja permanentemente para soslayar esto y para que todos los vecinos de la ciudad contemos con los mismos derechos, más allá del lugar de nacimiento que tengamos. Existe la necesidad de generar una ciudad conectada de manera multimodal y a la altura de las circunstancias de este siglo XXI que se está iniciando.

Muchas gracias.

Sr. Mariano Recalde

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el señor Mariano Recalde, diputado de la Ciudad de Buenos Aires.

Sr. Recalde.- Buenos días a todos y a todas.

Muchas gracias por la celeridad.

Buenos días en sentido genérico, porque es lamentable tener que venir a discutir una vez más –ya se nos está haciendo costumbre– aumentos y tarifazos a los servicios públicos en general y, en particular, del subte.

En esta oportunidad, el Gobierno de la Ciudad se apresta una vez más a aumentar las tarifas del subte. Es decir, 19 pesos en abril y 21 pesos en mayo. Esta es la decisión o la propuesta que se somete a discusión en esta audiencia.

Espero que las audiencias alguna vez puedan ser escuchadas y valoradas, y que no solamente se pongan caras de rechazo a unos y otros ciudadanos, algunos con representación y otros simples usuarios. De acuerdo con la experiencia que he tenido, todos siempre cuestionan la forma y el contenido de los aumentos, en particular con el servicio de subte.

Recién mencionó un participante que hace exactamente un año el subte estaba 7,50 pesos. En términos interanuales significa que el aumento será de 153 por ciento en abril y 187 por ciento en mayo. Para nosotros, este aumento no es otra cosa que un tarifazo brutal, injustificado, injustificable e ilegal y que solo busca recargar en los bolsillos de la gente, de los trabajadores y de las trabajadoras que usan el subte. Este brutal ajuste lo está llevando adelante el gobierno de Macri y el de Larreta, que lo sigue puntillosamente. No tiene explicación ni justificación el número que le están proponiendo a los ciudadanos y ciudadanas para actualizar y modificar la tarifa que pagamos todos los días para ir al trabajo, a la escuela, a la Universidad o para movernos en la Ciudad de Buenos Aires.

Digo que es injustificado, porque es difícil encontrar las explicaciones. Cuando uno lee los expedientes, no encuentra la motivación, la explicación ni la fundamentación. Y busca por su cuenta y piensa que tendrá que ver con alguna variable económica. Creo que está dicho, pero lo voy a reiterar, que nada tiene que ver con las modificaciones de las variables económicas ni con el índice de inflación, por más que alguno no esté de acuerdo o ponga cara de desaprobación. Nadie puede creer que tenga vinculación con estas variables económico cuando los datos oficiales que señalan que la inflación fue del 180 por ciento en el último año; o del 1800 por ciento de aumento que viene sufriendo el subte desde que se hiciera cargo el Gobierno de la Ciudad, tanto el de Macri y como el de Larreta.

El Defensor Conviti señaló la relación con los salarios. Cuando aumenta el poder adquisitivo, la gente tiene más capacidad de pago del transporte al trabajo y con eso mejoramos las cuentas de SBASE para un bien general. Esto tampoco es así y voy a explicarlo después.

Las variables económicas que mencioné tampoco tienen que ver con los costos de explotación, ni con la tarifa técnica ni con ninguno de los elementos que objetivamente pudiera justificar o avalar un “aumentazo” de esta naturaleza. Como les señalé, mucho menos tiene que ver con que este aumento de las tarifas esté destinado a mejorar el servicio, porque ya venimos padeciendo los sucesivos, continuos y brutales “aumentazos” de las tarifas y el servicio no mejora. Luego, si me alcanza el tiempo, voy a explicarlo más en detalle.

El Gobierno le miente a la gente. En cuanto al subte, la campaña de Mauricio Macri en el año 2007 se inició con un pecado original, pero es continuo. A fines del año pasado, se presentó el presupuesto y personalmente le pregunté al ministro de transporte cuál sería la política tarifaria para este año. Obviamente no le creí. Su respuesta textual –y la pueden ver en la versión taquigráfica– es: “Respecto de las tarifas, el objetivo es ir ajustándolas de acuerdo con la inflación, como lo hemos hecho”. Ahí ya me di cuenta de que era mentira, porque no lo habían hecho de esa manera. Siempre el aumento de las tarifas del subte superó cualquier índice de inflación que quieran tomar. Ni lo comparemos con los índices de inflación que maneja el gobierno, porque la distancia todavía es mayor.

La tarifa del subterráneo siempre fue determinada por la ciudad, desde que se pasó el subte, igual se coordina con el Gobierno nacional porque hay un efecto sustitución con el colectivo y subtes. O sea, se venía el ajuste en materia tarifaria también para los colectivos con el traspaso del subsidio a las provincias y a la Ciudad de Buenos Aires. Esto lo veíamos venir.

Efectivamente, la inflación fue muy alta y no es un hecho de la naturaleza, sino producto de las políticas económicas del Gobierno nacional y también del Gobierno de la ciudad. Paradójicamente, la inflación fue alta, entre otras cosas, por lo que aumentó el transporte y el subte; pero se incrementó mucho más que el índice general de inflación. Son paradojas que vale la pena resaltar.

Expresé que en general no se justifica, pero en esta presentación hubo una frase que leí que, creo, esconde un poco de confesión y de sinceramiento. Me refiero a lo que venimos señalando como la verdadera razón de este “aumentazo”. El Gobierno reconoce que el objetivo del proyecto tarifario propuesto es revertir la tendencia de aumento del subsidio al operador. Es decir, revertir la tendencia de aumento del subsidio. ¿Qué quiere decir? Empezar a disminuir los subsidios. Después, vamos a dar unas ideas para disminuir los subsidios sin afectar el bolsillo de la gente, porque creo que se pueden hacer muchas cosas. Esa es la

verdadera explicación de los aumentos brutales. Se trata de un aumento meramente fiscal y tiene por objetivo ajustar las cuentas del Estado, que se están yendo al demonio producto de una mala política económica y pésimamente aplicada. Esta es la verdadera razón de la modificación de las tarifas del subte, de la energía y de tantas otras cosas. Necesitan ajustar las cuentas para seguir sosteniendo una política económica que dirige los recursos hacia los que más tienen, entre otros, los grandes empresarios y los concesionarios de los servicios públicos, de la energía y también del subte. Ellos se llenan los bolsillos con lo que ponemos todos los días en el subte, y con la que ponemos todos los días para que el Estado cumpla con su función.

El empresario del subte confesó que es un coimero, que coimea a funcionarios para sostener sus prebendas. Creo que este dato no es menor y hay que tenerlo en cuenta a la hora de analizar el dinero que destinamos al subte.

Estas tarifas no tienen otro origen más que la política de ajuste que está apoyada –y si se quiere, promocionada– con un poco más de fuerza por el Fondo Monetario Internacional, pero ya venía aplicándose desde antes.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Señor Recalde: ya pasaron sus cinco minutos.

Sr. Recalde.- Tengo entendido que tengo diez minutos.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- No, cinco minutos.

Sr. Recalde.- ¿Los legisladores no tenemos diez minutos?

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- No. Tanto expositores como participantes tienen cinco minutos.

Sr. Recalde.- Está bien. Me tomo cinco minutos más.

Este aumento es impagable. Los funcionarios lo apoyan por cinismo o por desconocimiento. Creo que ninguno tuvo un sueldo medio o bajo, o tuvo que juntar las monedas o los billetes para cargar la SUBE y ver cómo llega a fin de mes. Pero cuando escucho al ministro de Transporte de la Nación decir que el aumento anterior fue de solo 2 pesos, no tiene idea de lo que eso significa en el bolsillo de un trabajador. Estos servicios son fundamentales e ineludibles para alguien que va a trabajar lejos de su casa.

Recuerdo –ciertamente, con mucha indignación– la anécdota de un trabajador que en la estación Constitución contaba que ya no tomaba el colectivo o el subte –no recuerdo a qué medio de transporte se refería–, sino que se caminaba no sé cuántas cuadras para poder ahorrar para llevarle un alfajor a su hijo, ya que se lo compraba todos los días y de otra manera no se lo iba a poder comprar. Entonces, no es un aumento menor, despreciable o que no tenga consecuencias sociales concretas en la gente que trabaja todos los días. Hay otro camino. Si lo que quieren es mejorar las cuentas, hay otras maneras. Por supuesto, se propuso aquí e insistimos con la idea de correr a un gestor privado que se lleva una parte importante del precio del pasaje o de los subsidios que fija el Estado.

Podríamos explorar el modo, si tenemos el mejor equipo de los cincuenta años, de hacernos cargo de la gestión de Subterráneos de Buenos Aires desde el Estado. Creo que lo

podrían hacer bien, mucho mejor que Roggio. De eso estoy convencido y no entiendo por qué no lo hacen. Lo que podrían hacer también es controlar un poco más a Roggio. Hace poco conocimos una denuncia sobre la utilización de la plata de todos nosotros, la plata del Estado.

El concesionario privado se lleva, además, una ganancia, pero a la tarifa técnica tenemos que pagarla nosotros. No queremos más viajes de *lobby* a Alemania. Tenemos que revisar los sueldos de los gerentes y de los directores, y ver si efectivamente hacen las inversiones que dicen que van a hacer, porque la verdad es que no las vemos.

Además, el servicio es pésimo. Las consecuencias de esta mala política, que encima presentan unas tarifas cada vez más altas, no redundan en la calidad del servicio, que es algo fundamental. El servicio es malo en cantidad y también en calidad.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Le pido por favor que vaya redondeando su exposición.

Sr. Recalde.- Déjeme hablar dos minutos más.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Es que ya han pasado más de diez minutos.

Sr. Recalde.- Bueno, le agradezco por el tiempo.

Quiero decir que no cumplieron ninguna de las promesas.

Voy a terminar leyendo la mentira original de Mauricio Macri, a ver si a los funcionarios del Gobierno les da un poco de vergüenza y se hacen cargo de las palabras que él expresó en el año 2007, cuando le dijo a toda la sociedad: No sé dónde están las obras. Ustedes dicen que la gente viaja cada día peor, porque el transporte está cada vez peor. Tenemos un plan que aprobamos en 1999 y 2001 con todos los subtes que había que hacer y construimos...”. Luego se queja Macri del gobierno anterior al de él, “la herencia”: “Solo 1,6 kilómetros al año. Santiago de Chile construye 14 kilómetros por año. ¿Qué somos nosotros, idiotas, que no podemos construir 15 kilómetros por año? Nosotros tenemos que construir, por lo menos, lo que hicieron los chilenos: 44 kilómetros en tres años, y resolverle el problema a la gente”. Eso decía Macri, que construyó menos estaciones de subte que De la Rúa, que en estos momentos no tiene ninguna estación en construcción y que en los últimos ocho años solamente realizó cuatro estaciones, que son las del subte H en la parte que llega a la zona norte de la ciudad.

Entonces, les pido un poco más de conciencia social y un poco más de sensibilidad, que suspendan este tarifazo y que se pongan a trabajar para la gente.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

Sr. Gabriel Solano

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra como legislador el señor Gabriel Solano.

Sr. Solano.- Buenos días a todos y a todas.

Mi presencia como diputado del Frente de Izquierda en esta audiencia obedece a que no puedo dejar pasar que los trabajadores de la ciudad de Buenos Aires no sepan que el

aumento del subte se va a tratar en una audiencia tan pobre, tan poco difundida, donde prácticamente las personas se pueden contar, ya que no llegamos a cien.

Está claro que hay un vaciamiento de lo que se llama audiencia pública, con una finalidad muy clara que es hacer pasar este tarifazo, cuya decisión de aplicarlo hasta el final ya ha sido tomada con anterioridad. Entonces, lo que tenemos es una confiscación de los trabajadores de la ciudad de Buenos Aires. Aumentar en un año casi el 200 por ciento la tarifa –es decir, triplicarla– no se condice con ninguna situación que los trabajadores puedan enfrentar de acuerdo con su situación.

Veamos lo siguiente: ¿cuál es el aumento que dispone el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires para sus empleados? Tomemos ese ítem. Si uno considera, por ejemplo, el caso de los trabajadores docentes, ve que el año pasado perdieron diez puntos con la inflación, si se tienen en cuenta los cuatro puntos que se les quieren dar ahora para recuperarlos; y este año se les ofrece el 23 por ciento en cuotas, frente a una inflación que, de acuerdo con la encuesta que ha realizado el Banco Central, está cerca del 35 por ciento.

Me pregunto lo siguiente: ¿por qué el Gobierno se siente con la autoridad de aumentarle a Roggio lo que no les aumenta a los docentes? La respuesta es fácil: gobiernan para Roggio y no para los docentes. Pero esa confiscación –porque no se puede decir otra palabra que la califique mejor– está en función de defender un negocio parasitario de una concesionaria que presta un servicio pésimo y que está desinvirtiendo.

Aquí mismo tendría que haber un pronunciamiento categórico, porque no puede ser que una institución del Estado de la Ciudad, como es el Poder Judicial, saque un fallo para intimar a la empresa a reparar de inmediato sus escaleras mecánicas y que, en vez de cumplirse dicho fallo, se lo apele, con el propósito que la empresa se vea libre de llevarlo adelante. ¿Por qué ocurre esto? Porque no invierten un mango, mientras esperan para ver cómo termina la concesión que se está debatiendo y quién se queda con el negocio del subte.

Mientras tanto, el Gobierno de la Ciudad le sigue dando los subsidios a Metrovías y continúa financiando a una empresa parasitaria que, como se dijo recién, está denunciada por utilizar los subsidios que recibió durante todo este tiempo para pagar coimas a funcionarios ladrones. Sabemos que la plata del Estado de la Ciudad que fue utilizada para subsidiar a la empresa Metrovías no iba al servicio –que es pésimo–, sino que era utilizada para financiar a funcionarios corruptos. ¿Qué correspondería que hiciera un gobierno frente a un delito confeso? Porque aquí no estamos ya frente al hecho de que alguien denuncia un delito y el presunto autor lo niega. ¡No! Acá estamos frente a una confesión de parte. Entonces, lo que hubiese correspondido es que el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires de inmediato le saque la concesión. Lejos de eso, no solamente no se la sacó, sino que llevó a la Legislatura un proyecto de ley, que en mi caso rechacé, para extender la concesión por un año más.

Cuando me tocó intervenir en la Legislatura frente a este pedido del oficialismo, dije claramente que, si se votaba esa extensión, la Legislatura se transformaba ella misma en una asociación ilícita. ¿Cómo es que se le pide a la Legislatura que extienda una concesión a una empresa cuyo dueño admite haber utilizado los fondos públicos para pagar coimas? Sin embargo, la Legislatura, sin problemas, levantó la mano, y así se convirtió ella misma en una asociación ilícita, cómplice de los corruptos. Y ahora nos encontramos con que no solamente se mantienen los subsidios a esta banda corrompida, que en sede judicial ha dicho que “sí, hemos pagado coimas”, sino que incluso se le quiere poner un nuevo tributo para que lo

paguen los trabajadores, los estudiantes y los vecinos, tanto de la ciudad de Buenos Aires como del Gran Buenos Aires que vienen a trabajar a la ciudad.

Estamos frente a un escándalo. Obviamente, esto tiene que hacerse a escondidas, de espaldas al pueblo, porque si tuviese la debida difusión, acá tendríamos a la ciudad de Buenos Aires repudiando esta decisión. Entonces, lo hacemos en el Parque Chacabuco, donde el acceso es casi imposible, y en un horario en el que la gente trabaja, para evitar que esta cuestión sea conocida.

Por lo tanto, venimos a rechazar enfáticamente este pedido de aumento que no se justifica con nada. La Auditoría de la Ciudad ha demostrado que la empresa falsificó la tarifa técnica. ¿Para qué lo hizo? Para llevarse la plata de los subsidios. ¿Y a quién le cree el Gobierno de la Ciudad? ¿A la Auditoría de la Ciudad o a Benito Roggio? Le cree a Benito Roggio. Es decir que no le cree a un organismo que forma parte del poder de la Ciudad de Buenos Aires, sino a una empresa privada. Una empresa privada que es responsable del asesinato de seis trabajadores por las condiciones deplorables de seguridad que tienen esos talleres. Hubo seis trabajadores muertos. Había condiciones de laburo impropias.

El hecho de venir acá, a Parque Chacabuco, a la línea E, demuestra cómo ha utilizado el grupo Metrovías los subsidios del Estado. ¿Y ahora qué se pretende hacer con este aumento? Lo que se pretende es trazarle a un nuevo operador –que será Metrovías asociado a alguien o a una empresa francesa, porque parece que estuvo pagándole a los periodistas para que viajen a Francia y comenten lo que va a pasar si ellos ganan la licitación–, pero se valdrá de lo mismo: de la complicidad con los funcionarios públicos por los subsidios y tarifas impresionantes por una falta de inversión.

Corresponde terminar esto de una vez por todas. Por eso, desde el Frente de Izquierda, hemos presentado en la Legislatura un proyecto que establece claramente que el servicio del subte debe pasar a manos del Estado. Y que no solo debe ser controlado, sino gestionado por trabajadores, que son los que bancan lo que pasa frente a la desinversión patronal alevosa, que hasta ha costado la vida de trabajadores. Esta es la única salida. La política de gobierno es profundizar una política que nos ha llevado a un estado de desinversión y que ha utilizado los fondos de la Ciudad de Buenos Aires y lo que pagan los usuarios por la tarifa para beneficiar a un grupo de ladrones. (*Aplausos*).

1.- Sr. Facundo Roma

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el juntista de la Comuna 8, Facundo Roma.

Sr. Roma.- Buenas tardes a todos.

La verdad es que coincido con las exposiciones que hicieron tanto desde la Defensoría del Pueblo como la de los diputados Recalde y el que me precedió en el uso de la palabra.

Tengo una duda técnica. Quiero saber qué pasa cuando todos los expositores, en su amplia mayoría, que representan distintos sectores de la sociedad, se manifiestan en contra del planteo de la audiencia pública. ¿Tiene algún efecto, alguna vinculación, en términos reales? Lo que vengo viendo en las últimas instancias de audiencia pública de las que participé es que se trata de la mímica de la democracia participativa. Porque vienen acá expositores y expositoras a hablar, con fundamentos, con números, con datos, y la realidad

es que después pareciera que eso cae en saco roto y que simplemente estamos cumpliendo con una instancia institucional, legal y nada más.

Escuché la exposición que hizo el presidente de SBASE. Yo vengo de la Comuna 8, que pertenece a Lugano, Soldati y Villa Riachuelo. Es la que está en la traza de la línea E, y tiene el premetro. Y teniendo en cuenta todo lo que dijeron que hicieron, no pudieron poner una sola cosa del premetro. Creo que lo único que hicieron fue pintar los vagones para los Juegos Olímpicos. No pudieron hacer algo con un servicio que transporta gente. Me gustaría que pudieran entender lo que esto significa, por ejemplo, para los barrios de Carrillo, de Fátima, donde solo pasa la línea 46 por Mariano Acosta y el premetro es la única salida al mundo. Se trata de un servicio que tarda, según la empresa, entre 20 y 25 minutos. Me lo decía una compañera recién. Pero sabemos que en términos reales tarda arriba de 30 minutos en hacer el recorrido. Obviamente, no cuenta con aire acondicionado; se dan condiciones de hacinamiento; las paradas donde sube la gente distan mucho de lo que puede ser una parada con condiciones de dignidad para poder abordar el transporte.

Si uno tuviese la mala suerte de no poder bajar por sus propios medios cuando llega a Virreyes, se encuentra con una imposibilidad, porque es la única cabecera de todo el servicio que no tiene ni siquiera una escalera mecánica. Me pregunto, teniendo en cuenta los miles de millones de pesos que recaudan de subsidios y por las tarifas, por los boletos pagados, ¿no son capaces de poner una escalera mecánica en Virreyes y Eva Perón? ¿No son capaces de poner un ascensor para que puedan subir y bajar las personas que tienen discapacidad? Ese es el grado de insensibilidad manifiesto que tiene este gobierno. Les pido disculpas, porque no es en términos personales, pero a la línea A la renovaron antes de recibirla. Entonces, de todo lo que está contando, de por sí tenemos una parte que dista bastante de la realidad, de la bonanza que muestra el Gobierno de la Ciudad en cuanto a las inversiones que hizo.

Se referían a los números: 187 por ciento desde el año pasado a este. Y yo quiero agregar que desde que el Gobierno de la Ciudad agarró el servicio, la tarifa aumentó 1800 por ciento. Aquí me sumo a lo que estamos diciendo: le están metiendo la mano en el bolsillo a los trabajadores y trabajadoras.

Se trata de un servicio esencial. Para irme al centro de Lugano, me puedo tomar el 91. El Gobierno nacional puso el boleto del colectivo por las nubes, con la idea de política de reducir subsidios. Pero sabemos que el Estado va a poner plata en el FMI, para las Lebac, las Leliq, etcétera. Prefiero que la destine al subte, al premetro y que la gente pueda viajar con calidad, tal como se merece. (*Aplausos*).

No voy a decir mucho más. Vengo de la Comuna 8 a plantear la situación de la tarifa pero de la línea E. Tal como se dijo acá y lo reconoció el propio gobierno, es la peor línea de todas; es la que no tiene accesibilidad ni aire acondicionado; tiene los peores vagones, los más viejos. Cuando el gobierno los renueva, en vez de hacerlo en esa línea, nos mandan los vagones viejos de otras líneas. O sea, un desprecio absoluto por la población que vive en el sur de la ciudad. No es el ámbito para tratar este tema, pero es un desprecio que podríamos ejemplificar en áreas como la Salud, Educación, etcétera.

Decía que la línea E no tiene accesibilidad ni aire acondicionado. Tiene la peor frecuencia. Alguien decía que era de 11 minutos, y con suerte, porque podés estar más todavía: 15 minutos tranquilamente. Esto hace a la calidad del viaje. Si uno baja en Bolívar cualquier día de la semana, a las cinco o seis de la tarde, no puede bajar ni siquiera al andén.

No entendemos cómo sube la tarifa con el pésimo servicio que se brinda. No sé si corresponde tener una tarifa diferencial para los usuarios de la línea E. Hace poco salió un fallo de un juez que decía que si no funcionaban las escaleras mecánicas, había que viajar gratis. Y jodíamos con algunos usuarios y decíamos: “Y, bueno, los usuarios de la línea E deberían viajar gratis siempre, todo el tiempo, en todos los viajes”.

Dadas las condiciones del premetro y de la línea E, serían importante que el Gobierno de la Ciudad, por una vez, tenga alguna mirada contemplativa hacia los sectores populares que viven el sur de la ciudad. Ya que este aumento de tarifa será, como se decía, impagable e indefendible, la idea es que puedan tener una consideración –por llamarlo de alguna forma– para la tarifa de la línea E y del premetro, porque la realidad es que el servicio es pésimo; es el peor servicio de toda la red de subterráneos.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra la expositora número 2, diputada Myriam Bregman.

- La expositora no se hace presente.

Participantes

2.- Sra. Cecilia Segura Rattagan

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 2, señora Cecilia Segura Rattagan.

Sra. Segura Rattagan.- Buenos días.

Tal como me anunciaron, mi nombre es Cecilia Segura, soy vecina de la ciudad, usuaria del subte y presidenta de la Auditoría General de la Ciudad de Buenos Aires, que es el organismo de control externo de la ciudad.

Hace casi un año nos encontramos en una audiencia como esta, en la que también se planteaba un aumento de tarifas. En esa ocasión, la mayoría de los oradores que intervinieron planteaban que se estaba gestionando y caracterizaban el aumento de la tarifa como un tarifazo. Recuerdo que en aquella oportunidad planteamos algo que también expresó Mariano Recalde y otros oradores respecto de que estábamos frente a una política de ajuste fiscal. Y en ese momento no estábamos frente a una política de transporte. Esto es porque el objetivo que se busca es reducir los subsidios y trasladarlos a los usuarios. O sea, el objetivo de estas tarifas es reducir el costo del subsidio trasladándolo a los usuarios. Por eso, este aumento en un año, si se avanza con los programados para abril y mayo, llegará al 180 por ciento. No quiero reiterar lo que ya expresaron, pero mientras los porteños tenemos que soportar una inflación del 50 por ciento, vemos que estos aumentos desmedidos están muy por arriba de la inflación y muy por arriba de cualquier paritaria, como también mencionaron. Si la tomamos desde el año 2012, desde cuando la ciudad administra la red de subterráneo, alcanza un 1809 por ciento.

Quiero darles unos datos para que simplemente podamos medir la profundidad y la dinámica de este tarifazo, que tiene que ver con los plazos de vigencia de las tarifas. Si observamos el plazo de vigencia de las tarifas entre los años 2012 y 2018, estas duraban 600 días en promedio. A partir de agosto de 2018, la duración de esta tarifa y los aumentos promedio se dan cada 45 días; es decir, pasamos de una tarifa casi bianual a una mensual. Esto claramente está vinculado con la dinámica de la inflación que no podemos dejar de observar. Además, el mismo titular de SBASE recién lo manifestó.

Para sintetizar, hay dos motivos, dos causas principales que llevan a estos tarifazos. Por un lado, la decisión política fiscal de reducir los subsidios y trasladarlos a los usuarios; y, por el otro, la inflación que aumenta los costos atentando a su vez contra esta misma política de reducción de los subsidios. ¿Qué hace el Poder Ejecutivo? ¿Qué decisión toma frente a esta situación? Por la inflación aumentan los costos y quiere reducir los subsidios. ¿Qué hace? Los traslada nuevamente a los usuarios; es decir, castiga el bolsillo del usuario por sus propios errores y decisiones. Lo más perverso de esta situación es que esto se da en un contexto particular. Es decir, no solo no cumple el objetivo de reducir los subsidios a pesar de los aumentos desmedidos, ni con el de bajar la inflación, porque estos aumentos empujan la inflación.

Los precios regulados de la Ciudad de Buenos Aires aumentaron un 65 por ciento en el último período, es decir, son más altos que la inflación anual; por lo tanto, no solo empujan la inflación hacia arriba, sino que también se da en un contexto de crisis. Se da en un contexto de crisis –en el que no voy a ahondar–, que es consecuencia, tal como expresaron los oradores anteriores, de las políticas nacionales de Macri y, a nivel local, de Larreta.

Todo esto se da en este contexto que todos conocemos del 12 por ciento del pérdida del poder adquisitivo del salario, cierre de comercios, cierre de pymes, pérdida de puestos de trabajo, aumento permanente de los alimentos, de los útiles escolares, de la luz, del gas, del agua, de las expensas y de los alquileres, que han convertido a la Ciudad de Buenos Aires como una ciudad impagable. Esto lleva a que se haya aumentado la proporción de nuestro salario que se destina a los servicios públicos.

No voy a mencionar que hay algunas cuestiones, pero obviamente, esto genera el ahogo, la asfixia y la angustia de los usuarios que permanentemente están haciendo malabares para llegar a fin de mes y cada vez están más endeudados.

No voy a ahondar en las cargas de las tarjetas. Pero sí quiero decirles que los usuarios estamos pagando una tarifa por kilómetro del primer mundo. Mientras que, como recién expresó el comunero Facundo Roma, el servicio tiene deficiencias permanentes que se observan cotidianamente. Lo mismo expresó la Defensoría del Pueblo en cuanto a la duración, prestación y extensión de la red, y a las promesas incumplidas que plantearon los legisladores que me antecedieron en el uso de la palabra.

Para que tengan una dimensión, quiero decirles que el subte de Buenos Aires tiene una tarifa por kilómetro mayor a la de los subtes como el de Tokio y Nueva York, y no muy por debajo del de Madrid y París. No sé si alguno habrá tenido la posibilidad de viajar en esos subtes, pero sabemos que los de la empresa Roggio sí, debido a los gastos que presentaron y que comentaron previamente.

Voy a hacer un comentario muy concreto, solo porque no lo mencionaron. Esta política es una clara de reducción de subsidios. Entre julio de 2007 y octubre de 2018 la tarifa técnica aumentó un 27 por ciento, mientras que la tarifa del usuario aumentó un 68 por ciento.

Acá hay una relación que muestra claramente cuál es el objetivo de estos aumentos en relación con la reducción de subsidios. Si bien el gobierno plantea que para remediar estos aumentos se ejecuta una política de descuentos –como comentaba para pasajeros que usan otros medios de transporte–, lo cierto es que estos descuentos no llegan a compensar el aumento. Voy a comentarles por qué. No llegan a compensarlo, porque según lo que ustedes planificaron –y el mismo gobierno lo reconoce en el expediente y en la documentación–, el objetivo de reducción de los subsidios es muy fuerte y no será suficiente, debido a que están planteando la disminución del porcentaje de subsidios sobre el costo de explotación, llevándolo a un 48 por ciento. Es decir, reducirlo en un 30 por ciento.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Señora: le pido que vaya redondeando.

Sra. Segura Rattagan.- Voy a redondear.

Para sintetizar, quiero decir que los usuarios que cuentan con descuentos, también están afrontando un aumento y un castigo a su bolsillo.

No quiero terminar mi exposición sin comentarles algo de mi experiencia como presidenta de la Auditoría de la Ciudad de Buenos Aires. Ustedes saben que en la Auditoría se vota una planificación y, a partir de ello, se definen los programas, los organismos y las políticas que vamos a auditar. Este año, con una injerencia autoritaria, avasallante y desmedida, que no corresponde de ninguna manera a un organismo de control externo del Poder Ejecutivo, el oficialismo bloqueó que pudiéramos auditar... ¿Adivinen qué? La tarifa técnica del subte. La misma tarifa técnica que en su momento generó estas diferencias de acuerdo con cómo lo medía SBASE terminó judicializada. Como solución se logró una contratación o un convenio con una Universidad pública para que efectivamente valide la tarifa técnica que el organismo de control, por ley, había auditado; no los contradecía o marcaba diferencias.

Entonces, en vez de convocar a la Auditoría para que nosotros podamos auditar nuevamente la tarifa, para que nos podamos poner de acuerdo, para que podamos conversar en este marco de diálogo y de consenso, que muchas veces se pregona, pero que después en los hechos no se cumple, hacen todo lo contrario. Además, intervienen.

La auditoría pronto va a cumplir veinte años. Si bien yo estoy hace siete, obviamente, hablo con los técnicos del organismo; tenemos muy buena relación con los profesionales. Nunca habíamos visto una injerencia del Poder Ejecutivo para obturar de esta forma que se auditen, no solamente la tarifa técnica, sino también la nueva concesión, ahora prorrogada, y las obras más importantes del subte.

Yo misma les planteé a los auditores de Cambiemos, los auditores de Rodríguez Larreta, que no podía ser que el organismo de control no audite algo tan importante. Ustedes mismos lo plantearon: es muy importante el transporte público en la ciudad, y no puede ser que no auditemos nada. Me dijeron: bueno, vamos a incorporar una obra. ¿Qué obra vamos a incorporar? Una obra civil, una boca, una estación que va a mejorar el lujo en la intersección de las líneas C, D y B. Es importante: una obra de doscientos millones, pero la obra que nosotros queríamos auditar es de 2300 millones.

La tarifa técnica implica directamente lo que pagan los usuarios de su bolsillo.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Por favor, le pido que vaya redondeando su exposición.

Sra. Segura Rattagan.- Voy a decir algo absolutamente en sus propios términos: el control entre los distintos poderes y el pleno ejercicio del control de los organismos de control, consagrados constitucionalmente, son el pilar de la democracia, y son condición *sine qua non* para la república. Obturarlos, limitarlos, no permitir que tengan acceso a la información o bien retacear la información, no solamente hace que eslógenes como “Gobierno abierto y transparencia” se vuelvan vacíos, sino que también atenta contra la Constitución de la Ciudad, contra sus leyes, contra sus instituciones y contra los derechos de todos los porteños, que es nuestro deber y nuestro rol defender.

Solo para cerrar, diré que también adhiero al deseo de que esta audiencia no se convierta en un mero trámite, que no esté vacía de contenido, que no vuelva otra vez a no tener la difusión. Y apelo al diálogo, al consenso, a que escuchen a todos estos oradores que hacen el esfuerzo de estar hoy para poder transmitirles su opinión. Vienen organismos y legisladores con representación. Espero que los escuchen, que se abran y que por favor puedan rever esta medida. (*Aplausos*).

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Vuelvo a recordarles a todos los participantes que hagan uso de la palabra que por favor pasen con un documento que acredite la información que enviaron en su inscripción por *mail*. Aquí hay una persona que les va a tomar los datos.

Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 1, señor Iván Ossoinak Klich.

-El participante no se hace presente.

3.- Sra. Lucía Cámpora

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 3, señora Lucía Cámpora.

Sra. Cámpora.- Buen día.

Soy Lucía Cámpora, vicepresidenta de la Federación Universitaria de Buenos Aires. Esto significa que vengo aquí a hablar en representación de más de trescientos mil estudiantes de la Universidad de Buenos Aires, pero también que de alguna manera lo que diga en esta oportunidad afecta y representa no solamente a esos pibes y pibas, sino también a muchísimos otros estudiantes que cursan en otras instituciones de la ciudad de Buenos Aires y que, evidentemente, se ven muy afectados por lo que se está discutiendo en esta audiencia.

No vengo a hablar de rentabilidad ni de la relación entre las tarifas y la calidad del servicio. Esta audiencia está convocada en los términos del tratamiento de la tarifa técnica y la tarifa del usuario del subte. Vengo a hablar de la función social del subte, es decir, la función social del transporte, que es lo que creo que deberíamos estar discutiendo para considerar el aumento o no de un boleto de transporte en la ciudad de Buenos Aires.

Evidentemente, aquí hay una discusión de fondo, sobre cómo se concibe el transporte. Sabemos que tiene que ser rentable y que debe prestar un buen servicio; en eso estamos todos

de acuerdo. Pero además deberíamos considerar cómo evaluamos su funcionamiento con respecto a esa función social que tiene que cumplir.

Nosotros y nosotras, como estudiantes de la Universidad de Buenos Aires, venimos a decir que la realidad de los pibes y pibas que hoy deben afrontar sistemáticamente aumentos permanentes para llegar a sus casas de estudios concretamente no se puede representar con números o con cuadros de Excel. Son pibes que hoy dejan de cursar. Y si les parece caro o barato aumentar una tarifa del subte, piensen en lo caro que nos va a salir desinvertir en la formación de profesionales para el futuro de este país, porque podemos hablar de cuánto nos cuesta sostener o no una tarifa, pero no veo que estemos hablando de lo que perdemos por la cantidad de pibes y pibas que dejan de tomarse el subte debido a los aumentos que estamos tratando aquí, y que el día de mañana serán, en definitiva, una pérdida, si quieren seguir viéndolo en términos económicos, para nuestro país y para nuestra ciudad.

En la Universidad de Buenos Aires estudian más de trescientos mil pibes. El 50 por ciento son de la ciudad y el 40 por ciento son de la provincia de Buenos Aires; hay un porcentaje que viene de las provincias, pero que reside acá para estudiar. Imagínense que estamos hablando no solamente de la tarifa del subte, sino también de las combinaciones que tienen que hacer. Por ejemplo, una ayuda que da el Estado, como es la beca Progresar, era una ayuda importante en el momento en que se lanzó. Hoy el monto de Progresar está congelado. A pesar de que tenemos una inflación de casi el 50 por ciento y estamos hablando de aumentos de subte que alcanzarían un 360 por ciento de incremento desde 2016, estamos frente a una beca Progresar que se congeló con respecto al año pasado. Digo esto para hablar de la coherencia y de las prioridades de un proyecto político. De la beca Progresar, que antes cubría una amplia cantidad de necesidades para cualquier estudiante –materiales, recursos y demás–, hoy un tercio se va solamente en transporte. Si hablamos de una beca Progresar que está 1600 pesos para los primeros años de las carreras y para las carreras que no son consideradas estratégicas, y hablamos de un pibe o de una piba que va a cursar en promedio cuatro veces por semana a la facultad, debemos considerar un monto total de 500 pesos. Por supuesto, también está el impacto de las tarifas sociales y demás, pero pongo este ejemplo para que se den una idea del impacto del transporte dentro de la beca Progresar, que es casi del 30 por ciento.

Hoy la beca Progresar lejos está de cubrir una permanencia en los estudios, porque quedan afuera, obviamente, otros gastos, como los materiales y demás. Si hablamos de un aumento de la tarifa del subte hasta 21 pesos, como lo que se propone acá, ya estamos hablando de 700 pesos para un estudiante promedio. Son 700 pesos por mes en subte, para un estudiante promedio que cursa cuatro veces por semana y que solamente se toma un medio de transporte. Por supuesto, la realidad es otra: hay pibes que cursan muchísimas más veces por semana y que se toman más de un medio de transporte para llegar a cursar. Y habría que atender también la realidad diversa de los pibes que trabajan y de los que no trabajan. Casi el 60 o el 70 por ciento de los estudiantes de la UBA también trabaja, lo cual implica una capacidad adquisitiva mayor, pero también trae aparejado que, si los pibes pasan más horas trabajando, tienen que distribuir sus horarios de cursada en más días, con lo cual estamos hablando de más viajes. A su vez, los pibes que pueden o que tienen la posibilidad de concentrar sus materias en uno o dos días son pibes que no trabajan y que, evidentemente, tienen una capacidad adquisitiva menor.

Lo que nos dicen hoy los pibes en las facultades es claro: “Me anoto en menos materias porque no puedo pagar el transporte”. Yo esto no lo había escuchado. Comencé a cursar en 2010 en la universidad, y es la primera vez en mi vida que escucho a un pibe que me dice que tiene que venir menos veces a cursar porque no puede pagar el transporte. De eso estamos hablando; no de rentabilidad, sino de pibes y pibas que soñaron alguna vez, porque se ve que alguien los convenció de que tenían derecho a ser profesionales. Sin embargo, hoy alguien los quiere convencer de que no tienen ese derecho y van a tener que dejar de cursar o de cumplir sus sueños de ser profesionales porque ven limitadas las posibilidades de llegar a su casa de estudios. Esta es la realidad cotidiana de los pibes y pibas. No son números ni planillas de Excel: son aulas que se empiezan a vaciar, son pibes que tienen que llegar a su casa y contarles a sus viejos que ellos creían que iban a ser profesionales, pero hoy lo tienen que empezar a rever porque el proyecto de país y de ciudad no tiene en sus planes que ellos el día de mañana se puedan recibir en una universidad pública.

Creo que alguien lo decía: de alguna manera, si seguimos hablando de aumentar las tarifas, estamos hablando de un subte elitista, de un subte para pocos. Si lo que quieren, que es lo que se discute acá –y creo que ya lo dijo Facu Roma–, es pagar el ajuste que nos pide el FMI, nosotros les decimos que no lo van a pagar con el ajuste de los pibes y las pibas que cursan en las universidades y en la educación pública. No nos van a hacer pagar a nosotros el ajuste que ustedes están consensuando con el FMI dejando pibes y pibas afuera de la universidad.

No es solamente una cuestión de proyecto políticos y de ideales. Resulta poco rentable pensar en tener un país sin profesionales, sin ciudadanos y ciudadanas formados. Necesariamente, esto trae a colación un planteo que estuvimos haciendo desde la FUBA y desde las distintas gremiales estudiantiles: contar con un boleto educativo; un boleto que permita a los pibes y pibas llegar a estudiar de una forma un poco más accesible. Quizás muchos acá digan que no es rentable, pero en gran parte de los distritos del país se hace tanto para estudiantes como para docentes, pero en la ciudad no existe para los estudiantes universitarios ni para los docentes. Se trata de un planteo que traemos acá, que tiene que ver con la urgencia y la necesidad de elaborar un proyecto de ley de boleto educativo –se lo decimos a los legisladores y legisladores– para que los pibes no tengan que dejar sus estudios.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Le pido que vaya redondeando.

Sra. Cámpora.- Hace poco estuvimos en la Legislatura porteña y lo planteamos. Lo traemos acá de nuevo. Si este no es el ámbito, no sé cuál es. Pero necesariamente hay que pensar en un boleto educativo para todos los estudiantes. No estamos hablando de un aumento de 21 pesos de boleto de subte. El costo actual de 16,50 pesos hace que muchos pibes se queden afuera. Se está hablando de aumentarlo más todavía, pero hay que pensar en la implementación de un boleto educativo. (*Aplausos*).

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 4, Osvaldo Leonardo Pérez.

-El participante no se hace presente.

5.- Sr. Horacio Carmelo Morinigo

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 5, Horacio Carmelo Morinigo.

Sr. Morinigo.- Ciudadanos y ciudadanas: participo nuevamente de una audiencia pública. Voy a empezar diciendo una consigna: el subte es nuestro. Soy parte de un colectivo que sostiene que la gestión de Subterráneos debe ser compuesta por el trabajador del subte, los usuarios del subte y el Gobierno de la Ciudad. Le dimos el nombre de gestión pública.

El subte es un medio de transporte económico, eficiente y rápido. Vamos a tener un futuro subte gratis, porque es lo que se viene. Parece irrisorio, pero es algo que ocurrirá, por varias cuestiones que diré. ¿Qué está pasando con las tarifas? Esto ya viene de lejos. Hay una transferencia de recursos de los trabajadores hacia esos sectores concentrados que hacen el gran negociado sobre el transporte del subte. Son amigos del gobierno y empresarios.

Sabemos, por estadística de SBASE, que el 80 por ciento de los usuarios del subte son trabajadores y estudiantes. Felicito a los estudiantes de la facultad porque hacen un reclamo justo. No hay transporte gratis ni transporte subsidiado para los estudiantes y los trabajadores. Hay subsidios para los empresarios, para que se la sigan llevando.

Hablemos de pasajes populares. Estamos en un problema político. Lo que estamos haciendo es política. Nos tiran humo con la fantasía de los números, la tarifa del usuario, etcétera. Pero hay un problema político. ¿Por qué no hay tarifa popular? Claro: en un gobierno que aumentó la indigencia y se llegó a 200.000 personas; en un gobierno que piensa en 300.000 pobres; en un gobierno que cierra colegios, hospitales; en un gobierno que tiene 10.000 vacantes sin poder ingresar a la escuela pública, no está pensado el tema popular. Está pensado el gran negocio.

El gobernante de la ciudad hace obras faraónicas y no resuelve el problema cotidiano, como dijo el estudiante, el de todos los días. No lo resuelve, porque no es de su interés. Tengan la plena seguridad de que si en el transporte de subte viajaran los ricos iba a ser gratis, pero como viajan los trabajadores, los estudiantes y los jubilados, se ha hecho de esta forma.

Otro tema es el de la privatización. El gobierno puso sus 34 diputados para hacer una escribanía y hacer pasar estas cosas. Me refiero a la nueva privatización. Según la encuesta de SBASE, 80 por ciento de los habitantes de la Ciudad de Buenos Aires no quiere la privatización. Pero no van a llamar a consulta porque tienen una contra muy fuerte de la propia ciudadanía. No van a hacer audiencia pública para ver si el subte sigue privatizado o pasa, como corresponde, a la ciudadanía, al Gobierno de la Ciudad, con una gestión pública. No lo van a hacer porque todavía sigue siendo un negocio y un negociado. No les interesan la clase popular. No quieren precios populares.

El pasaje del subte está super caro porque el costo de vida está muy caro. Como dijo la estudiante, muchos trabajadores no pueden venir a buscar el trabajo a la ciudad porque el costo del pasaje es caro. Vivir se ha hecho caro en este país.

Voy a seguir con el tema de la privatización un poco más. Creo que hay que parar este tema. Este país ya conoce lo que ha pasado con las privatizaciones. Las estamos padeciendo; electricidad: aumentos; gas: aumentos; peaje: aumentos. Se le pega al pueblo...

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

Sr. Morinigo.- ¿Cuánto va a aguantar? No sé. Les digo a las organizaciones populares, a los partidos y a todos que hay que organizarse; hay que conformar algo y parar esta privatización del subterráneo porque si hoy este es el aumento que nos están dando, con lo que vendrá será mucho peor. Se van a perder los derechos laborales y el ajuste será mucho más profundo.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

6.- Sr. Edgardo Luis Carranza

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 6, Edgardo Luis Carranza.

Sr. Carranza.- Soy Edgardo Carranza.

Soy secretario de Adepaut, Asociación Civil de Defensa del Pasajero y del Usuario de Transporte.

Había preparado algo que superaba un poco los cinco minutos, con lo cual trataré de concentrarlo en lo que quiero llegar y decir.

Como todos ustedes saben, Metrovías se hizo cargo del subte en 1994, en una mezcla con el Urquiza. Metrovías se conformó con dos empresarios. Uno es de la construcción, Roggio, amigo del poder –en ese momento, Menem–; y, otro, que se llamaba Cirigliano, que luego se quedó con TBA. También había operadores técnicos que eran ingleses. Eran los que sabían, ¿Por qué estaban estos empresarios argentinos? Porque en la época de Menem fue así. Se ponía a un empresario argentino que era el que pagaba la coima. Luego, se traía a un operador técnico de afuera y la promesa era que a los cinco años el empresario pasaba a ser operador técnico, como ocurre con el operador de los aeropuertos. Metrovías es operador de sí mismo. ¿Cuál era el secreto? Era que en la privatización se le prometía que le iban a mantener la ecuación económico-financiera al concesionario, pasara lo que pasara. Lo que tenía que pasar, pasó.

En el año 2001 todo desapareció y la solución que encontraron fue que Duhalde sacara un decreto que llamó de Emergencia Económica del Transporte, Ferrocarril y Subte, por el que estableció que todos los concesionarios no inviertan más, porque las inversiones las haríamos nosotros y ellos el mantenimiento. En ese momento Metrovías ya era solamente Roggio. En primer lugar, se va Cirigliano de Metrovías y después se van los ingleses, porque dijeron que era un lío. Roggio es el dueño de la empresa Metrovías y dejó de invertir al igual que TBA. En el año 2012 nos encontramos por la tragedia de Once, porque fuimos testigos de todas las audiencias. La corrupción mata y todo lo que estaba pasando salió a la luz. Esto es que TBA, Schiavi, que era el secretario de transporte, aprobaba el subsidio que le daba De Vido y lo mandaba de nuevo a la UNIREN, que nunca renegociaba el contrato. Allí se cortaba el tema y nunca llegaban las denuncias ni las presentaciones judiciales.

En el año 2012, cuando ocurre la tragedia de Once, justo había una especie de negociación, en la que Schiavi, como secretario de transporte de la presidenta Cristina, jugaba a dos puntas. Era muy amigo de Macri. Antes de una de las audiencias en la que lo iban a condenar, lo escuché en el hall hablar por teléfono diciendo que a él nadie lo iba a condenar porque para Franco Macri era como un hijo. Imagínense cómo era la relación de Schiavi, en

este caso con SOCMA o con el actual presidente de la Nación. Schiavi fue quien le entregó a Manliba la recolección de residuos Grosso y fue quien desde la ADIF manejaba las inversiones que el Estado debía hacer para subsanar los problemas de los concesionarios.

El resultado es que el subsidio le mantiene la ecuación económico-financiera al concesionario. Por eso, hoy el Gobierno de la Ciudad parece que se niega a tomar el toro por las astas y decir “Yo voy a manejar esto; el subsidio vendrá a mí y será controlado por la Auditoría de la Ciudad”. Al revés de esto, planean una nueva privatización en la que Metrovías se presenta, sabiendo que Roggio declaró, como todos decían, en los hechos de corrupción. No creo que con Metrovías haya sido diferente a TBA. Porque imaginen ustedes que tenía el subsidio para Metrovías y como el subte estaba a cargo del Estado Nacional, este subsidio se mezclaba con el Ferrocarril Urquiza que también es de Metrovías, por lo tanto, se llevaba los dos. ¿Qué iba al subte? Nadie lo supo, nunca se hizo una auditoría.

Ahora, Metrovías piensa presentarse porque le están levantando la famosa tarifa y un día nos vamos a despertar con que un viaje costará un dólar. No estamos lejos de eso. El planteo es que el aumento de tarifa no se ve reflejado en el servicio, porque en la hora pico no cumple con los 3 minutos. Yo viajo en subte y siempre me subo a los empujones para poder viajar. Le digo a la gente que si este subte llega a tener un problema y choca, la mitad nos matamos por apretujamiento. Estos son los peligros, porque el subte no tiene seguridad. Un día de estos, ocurrirá un accidente. ¿Saben dónde? En el andén. El día que se corte la luz abajo y haya una corrida, morirá mucha gente, porque los andenes no están diseñados para la cantidad de gente que viaja en el subte. Los andenes fueron diseñados en los años 30 para una cantidad de pasajeros que hoy está totalmente superada en hora pico. Si no, vayan a la estación 9 de Julio en hora pico y vean lo que pasa todos los días.

He traído una presentación que la voy a dejar como mi exposición, pero el aumento de la tarifa, por más que lo encubran, debe ser revisado y detenido en este valor hasta que venga la nueva licitación.

En el año 2014, a Metrovías se le vencía los 20 años de la concesión, pero resulta que un año antes consigue una extensión por dos años más...

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Señor: le pido que vaya redondeando.

Sr. Carranza.- Ya redondeo.

Nos dirigimos al jefe de Gobierno, Mauricio Macri, y le dijimos que este era el momento de cortar y de tomar la administración del subte por dos años y hacer una licitación. Pero para ello tenía que romper con los compromisos de Menem, porque esto no debía seguir. Le dieron dos años, le dieron otro año y otro más, y desde el 2012 al 2019 llevamos 7 años. Por lo tanto, el jefe de Gobierno anterior y el actual no pueden decir que esto es algo nuevo. No pueden dejar en claro que acá es como el cuento de Andersen en que el rey está desnudo, debido a que se sabe cómo funciona la corrupción y también se sabe que viene de los subsidios. (*Aplausos*).

7.- Sr. Claudio Dellecarbonara

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 7, señor Claudio Dellecarbonara.

Sr. Dellecarbonara.- Buenas tardes a las trabajadoras y los trabajadores.

En primer lugar, quiero felicitar a la organización por el muy buen show de *stand up* del inicio de la audiencia. El presidente de SBASE fue chistoso y hasta una burla para todos los que somos usuarios y/o trabajadores del subte cuando al comienzo de la audiencia describió un subte en el que me gustaría viajar y también trabajar. Lamentablemente, la realidad no es esa. Esto lo sabemos porque utilizamos el servicio y, por eso, quizás él no lo sepa. Sabemos cómo se trabaja y cómo se deja la vida ahí abajo.

Específicamente se dieron datos de servicios y se mencionó una frecuencia cada 3 minutos en la línea B. Quiero decir que, quizás, en algún momento del día hay un tren venga después de otro a los 3 minutos, pero es pura casualidad. No podemos entender por qué no hay alguna política para que se mejore el servicio. Tal como se dijo acá, el servicio es malo, es pésimo. Pero, por sobre todas las cosas, es inseguro, tal como lo expresó el participante anterior.

El subte es inseguro, hay accidentes e incidentes todos los días. Tenemos decenas de compañeros muertos, no solo los que fallecen en accidentes o en aquellos lugares en donde no están garantizadas las medidas de seguridad porque no hay inversión ni mantenimiento, sino aquellos que desarrollan enfermedades por los lugares insalubres donde trabajamos. Respiramos asbesto, sufrimos las microondas, el electromagnetismo y un montón de cosas que convierten a ese lugar en insalubre, también para los usuarios. Quizás nosotros estamos expuestos durante más tiempo, pero los usuarios también lo padecen.

Han muerto usuarios. Quizás ustedes no lo sepan porque en las noticias eso no sale, ya que Metrovías y el Gobierno, con la pauta y con la guita, hacen que los periodistas no lo mencionen. Pero hay usuarios que mueren. Hace muy poco tiempo, en la línea B se murió un usuario arriba del tren, mientras esperaba una ambulancia, porque la accesibilidad no es solo para aquellos que necesitan las escaleras mecánicas o los ascensores para personas con capacidades diferentes, sino también para quienes necesitan ser atendidos con urgencia.

Se hablaba de la tarifa técnica. En realidad, a la tarifa técnica no la conoce nadie, porque es la que da Metrovías; y el Gobierno la acepta. El año pasado nosotros presentamos, junto con Patricio del Corro, legislador de la ciudad, que está aquí presente, y con Myriam Bregman, también legisladora, un amparo para impedir el aumento de tarifas. Entre otras cosas, cuestionábamos que esa tarifa técnica considera, por ejemplo, gastos suntuosos de los gerentes de Metrovías. O sea, van al restaurante más caro de Buenos Aires, pagan 60.000 pesos por una cena y pasan el gasto como parte de la tarifa técnica a los usuarios. Bien, el amparo pudo detener el aumento por algunos meses, pero después la Justicia le dio vía libre para que se lleve adelante.

Se habla de proyectos que están demorados durante cincuenta años y que ahora los van a ejecutar. Uno de los proyectos que tenía originalmente el subte, por lo menos desde el año 1970 en adelante, era que lleguen todas las líneas hasta la General Paz para evacuar a todos aquellos que van hacia el conurbano. Eso no se logró. Pero ¿saben una cosa? Si se hubiera concretado la promesa de los diez kilómetros por año de subte, hoy tendríamos 110 kilómetros más de los que había en aquel momento, en el año 2007, y el subte podría llegar,

por ejemplo, a La Plata, a Campana o a Mercedes; o sea, a 110 kilómetros de la Capital. Pero eso no está.

Entonces, nos venden una mentira, inclusive desde el punto de vista empresario y capitalista desde el que habla el presidente de SBASE y Metrovías. Estamos hablando del aumento de la tarifa cuando deberíamos estar hablando de cómo baja y de cómo se le devuelve el dinero que se les robó a los usuarios, porque no están planteando el aumento de una tarifa por un servicio que ya pagamos y que no brindaron. Entonces, está muy claro todo esto. Y no es un discurso, porque aquí también hemos escuchado discursos que nos plantean que habría que reestatizar el servicio, que Roggio tiene un nivel de corrupción X o Z, que cuando fueron parte del gobierno anterior y de otros gobiernos no se preocuparon por eso y que mantuvieron el sistema de privatización que inauguró Menem, como garantía de grandes negocios para las empresas y grandes penurias para los usuarios y los trabajadores. Pero aquí se trata de cómo les damos una solución.

Nosotros planteamos que hay que reestatizar el servicio, que hay que ponerlo bajo el control de los trabajadores y la gestión de los usuarios, que somos los únicos realmente interesados en que el servicio sea público, eficiente, cómodo y seguro. Mientras tanto, se sigue planificando en función de las ganancias de un empresario, sea Roggio u otro, como se ve en todos los servicios públicos. Hasta tanto no se planifique en función de las enormes mayorías obreras y populares que usamos el transporte público y los servicios en general, vamos a seguir discutiendo en audiencias públicas, que son pantomimas –le respondo a un participante anterior–, porque por más que todos digamos que estamos en contra, tienen decidido el aumento desde hace mucho tiempo. Ya lo anunciaron en los medios, como han hecho con todas las audiencias públicas. Es una gran mentira. Está bueno, porque se demuestra el espíritu de la democracia burguesa: hacer como que todos participamos y decidimos, cuando en realidad deciden ellos, los empresarios, en función de defender los intereses como clase. Como son empresarios, defienden a Roggio. ¿A quién creen que iba a defender Macri? No confiamos en ningún empresario ni en ninguna empresaria para defender los intereses de los trabajadores.

Por eso, como ya mencionó el compañero Solano, desde el Frente de Izquierda se presentó un proyecto para dar a esta cuestión una salida de fondo. Inclusive, se dijo que todo hay que pagarlo. Eso es mentira. El subte debería ser gratis y el dinero debería salir, por ejemplo, del impuesto a las ganancias que deberían pagar todos los que no lo pagan, como los jueces y las megaminerías, que blanquean el dinero que tienen en paraísos fiscales. Reitero: el servicio del subte debería ser gratis. En definitiva, al que le interesa que el trabajador viaje para ser explotado es al explotador, al capitalista, al empresario.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Le pido por favor que vaya redondeando su exposición.

Sr. Dellecarbonara.- Desde ese punto de vista, como trabajadores y como usuarios, nosotros planteamos que es imposible que se aumente la tarifa. Ya se dijo: en los últimos años, hubo casi un 2000 por ciento de aumento de tarifas. Yo le pregunto a cualquier trabajador en el país qué paritaria aumentó un 2000 por ciento en los últimos años, porque después el discurso del Gobierno de la Ciudad y de Metrovías es que los trabajadores somos los responsables del aumento de la tarifa, ya que tienen que aumentarla porque nos tienen que aumentar el salario.

Eso es mentira, porque hemos perdido con respecto a la inflación en los últimos años muchos puntos. Y no nos digan que somos los responsables del mal servicio. }

Inclusive, está judicializada la cuestión con los accesos y el Gobierno de la Ciudad salió a presentar un amparo para que no se aplique lo que el juez Gallardo había planteado que tenía que hacerse. O sea, el Gobierno sale a defender los intereses de la empresa que no brinda el servicio que tiene que brindar.

En verdad, es una aberración. Insistimos: para nosotros, los trabajadores, la salida es de la clase obrera. Hay que salir a pelear contra este gobierno y contra todos los gobernadores que aplican el ajuste, porque acá no se trata de un signo político, sino de una clase que sostiene este sistema de explotación. Para nosotros, se trata de lo contrario: de organizar una alternativa propia desde los trabajadores para que estas cosas no sucedan y para que realmente seamos los usuarios, los trabajadores, los que en una verdadera democracia, una democracia obrera, decidan qué hacer con el subte. Y no queremos más esta pantomima, que lo único que hace es demostrar lo que decía un expositor anterior: que el rey está desnudo, que no tiene otra política hacia los usuarios ni hacia el transporte ni hacia los servicios públicos que no sea el ajuste y la intención de seguir beneficiando a los empresarios. (*Aplausos*).

Expositores

3.- Sra. Laura Corvalán

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Convocamos a hacer uso de la palabra a la expositora número 3, señora Laura Corvalán, miembro de la Junta Comunal 5.

Sra. Corvalán.- Buenos días a todos y a todas.

No quisiera repetir lo que ya se ha dicho, pero en cada audiencia pública en la que venimos participando –primero, sobre los aumentos de la tarifa del subte; después, sobre la implementación de los parquímetros en todos los barrios de la Ciudad de Buenos Aires– hemos visto que se realizan en horarios en los que el pueblo no puede acceder. No me quiero poner leguleya, pero la realidad es que esta audiencia es ilegal.

La Ley de Audiencias Públicas establece que las audiencias se realicen en un horario y en un lugar donde la gente que tiene interés sobre el tema en cuestión pueda acceder, permanecer y participar. Además, es preciso que haya información previa, accesible y real sobre qué es lo que motiva el aumento de tarifas. Nada de eso está sucediendo en esta fecha. Esta es una instancia formal que requiere la Ley de Audiencias Públicas.

Como decía el participante me precedió en el uso de la palabra, este aumento está decidido desde hace tiempo, pero nosotros tenemos la posibilidad y el derecho de pedir que las autoridades que tienen a su cargo la definición final de este aumento nos escuchen y fundamenten la decisión de llevar la tarifa en mayo a 21 pesos, cerrando, como tantas veces se ha dicho hoy, un aumento muy superior no solamente al índice de variación salarial de la Ciudad y a los índices de inflación que mide el propio Gobierno de la Ciudad y los organismos de la Ciudad, y constituyendo una verdadera confiscación para el salario de las trabajadoras, los trabajadores, las jubiladas, los jubilados y los ciudadanos en general.

Sinceramente, todo esto me causa mucha tristeza, además de indignación, aunque no me sorprende que sea el propio Estado el que esté justificando este aumento, y no esté acá Metrovías, que es el concesionario, el que le lleva la crema al servicio, diciendo por qué es necesario aumentar la tarifa. El Estado es el que tendría que estar defendiendo a los usuarios y usuarias, diciéndole a Metrovías: “No, vos ya te llevás ocho mil millones de pesos por año en el uso del servicio”. El Estado es el que tendría que estar defendiendo a los usuarios y usuarias, y Metrovías debería estar motivando y diciendo cuál es, efectivamente, la necesidad de este aumento.

Que hoy haya un funcionario del Estado de la Ciudad –que fue nombrado hace muy poco en la presidencia, por su experiencia y liderazgo, y para optimizar los procesos de informatización y mejorarle la vida a la gente– que esté planteando esto sin ninguna solución de fondo, sinceramente, me entristece. Como decía también la vicepresidenta de la Federación Universitaria de Buenos Aires –yo también soy universitaria–, hay que blanquear no solamente el rol del Estado en las concesiones del transporte público, sino también el rol social que tiene un transporte como el subte, que no solo cuenta con un montón de beneficios en cuanto a la rapidez, a la cuestión del tránsito, a la contaminación y demás. Debe haber una función en todos los puntos de la ciudad.

Quiero preguntarles a los funcionarios de la ciudad en qué se basan las encuestas que muestran que el 68 por ciento de los usuarios dicen que el servicio es bueno y por qué están de acuerdo. Esta audiencia pública no se hizo en Virreyes, por ejemplo. Me gustaría que se hicieran en horarios pico para que los usuarios pudieran presentarse. No quiero repetir argumentos.

Soy de la Junta Comunal 5. Pasan tres líneas de subte. La más afectada, por su servicio malo, es la línea B. Ya sabemos que se compraron vagones con asbesto. También se habló de las deficiencias de la línea E. Esto trasciende a la cuestión de la tarifa. Hay una gran insensibilidad. Me hubiese gustado que estuviera Horacio Rodríguez Larreta, que es quien autoriza y convalida todo esto. Me gustaría que se convoque a asociaciones y sería bueno contar con ello.

Se habló del aumento de la tarifa técnica y de la privatización. Existe un brutal ajuste que sufrimos los ciudadanos.

Se prometió déficit cero. Esto no se cumplió para los usuarios de la ciudad. No quiero repetir argumentos que mencionaron los que me precedieron en el uso de la palabra. Seré breve. Rechazamos la propuesta de aumento porque no hay fundamento para que esta tarifa llegue a 21 pesos. Debería haber una inversión...

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Le pido que vaya redondeando.

Sra. Corvalán.- Se habló de la inauguración de la estación Facultad de Derecho.

Me pregunto si vale la pena pagar una tarifa del primer mundo. Consideramos que este aumento afecta el bolsillo de los trabajadores, estudiantes, jubilados, personas con discapacidad. *(Aplausos)*.

4.- Sra. María Julieta Costa Díaz

Sra. Coordinadora (Estrabacca).- Corresponde que haga uso de la palabra la expositora número 4, María Julieta Costa Díaz, de la Junta Comunal 13.

Sra. Costa Díaz.- Buenas tardes.

Soy juntista de la Comuna 13. En mi comuna funciona el subte D. Para muchos de los que están acá, esa línea sería el mejor subte, la mejor red o la que tiene mejores condiciones. Pero ni siquiera la línea D, donde se puede decir que hay un gran acompañamiento, funciona bien. No se cumplen los tres minutos de espera.

Tal como bien decía el representante de la FUBA, que me antecedió en el uso de la palabra, no estamos discutiendo la tarifa técnica, sino que estamos discutiendo el rol que tendrá el subte en la Ciudad de Buenos Aires y qué queremos hacer con el subte en la Ciudad de Buenos Aires, cómo afecta esto a los usuarios. Ya hubo un aumento del 1800 por ciento en la tarifa. Lo único que se ha hecho es dejar afuera a un montón de trabajadores y trabajadores que usan el subte al poner este aumento de tarifa. Dicen que está justificada la tarifa técnica. Se habilitaron 8 estaciones. Todo esto no deja de ser un dibujo.

Tal como dijo mi compañera de la Comuna 5, se debería defender a los habitantes de la Ciudad de Buenos Aires. Hay que ver cómo seguirá esto.

El año que viene, si se vuelve a privatizar, quizás el presidente del subte de Buenos Aires sea el alcalde de París. A ese punto podemos llegar si Cambiemos sigue en el gobierno y sigue manejando el subte de la Ciudad de Buenos Aires. Estamos cansados de que el subte esté en manos privadas. La ciudad se tiene que hacer cargo. Lo único que hace Benito Roggio es facturar, perseguir trabajadores y echarle la culpa a los usuarios de que las escaleras no andan porque van y aprietan un botón y dicen que es culpa de los usuarios que las escaleras no anden. Hubo un fallo del juez Gallardo; eso fue lo que dijeron de Metrovías cuando la gente decía que no funcionaban las escaleras.

La accesibilidad en el subte es una materia recontra pendiente. Después de lo que nos quisieron decir en 2007, cuando Mauricio Macri nos dijo que era una pavada construir 10 kilómetros de subte, estamos frente a una mentira más del gobierno, es algo que no viene cumpliendo. Considero que no hay que escucharlos tanto por la televisión o por los medios de comunicación, sino que hay que leer el *Boletín Oficial*. A Cambiemos hay que leerlo en el *Boletín Oficial*. En el *Boletín Oficial* se ven realmente las políticas que lleva adelante ese proyecto político...

Sra. Coordinadora (Estrabacca).- Señora: le pido que vaya redondeando.

Sra. Costa Díaz.- ...que es ajuste y más ajuste para los usuarios y usuarias del subte, para los habitantes de la ciudad.

Pedimos que revean este aumento de tarifas, porque no estamos en un momento en que el pueblo pueda seguir soportando estas tarifas. O no lo revean; pero el subte cada vez tendrá un peor servicio, ya que viajaremos menos debido a que no lo podremos pagar.

Como expresé en otras oportunidades, acá hay un proyecto político que estamos discutiendo en la Ciudad de Buenos Aires: el Estado debe estar en función de la ciudadanía y no de las empresas privadas que recaudan y recaudan.

Creo que es importante pensar que el subte puede pasar a manos del Estado y lo podemos administrar mejor. Creo que si aumentan la tarifa, una vez más demostrarán que no solo no tienen vergüenza, sino que tampoco tiene corazón.

Participantes

8.- Sra. Adriana Bilbao

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 8, señora Adriana Bilbao.

Sra. Bilbao.- Mi nombre es Adriana Bilbao, soy estudiante de la Universidad de Buenos Aires.

Como muchos y muchas tenemos que ir a la Universidad y a nuestros lugares de trabajo utilizando el transporte público, en este caso, el subte. Todos los días tenemos que cargar la SUBE, porque se nos hace muy difícil llegar a fin de mes, producto de los brutales tarifazos.

Es de público conocimiento que de cada 4 estudiantes, 3 tienen que abandonar. El tarifazo afecta directamente el ingreso a la educación pública. Lamentablemente, muchos jóvenes tienen que elegir entre estudiar y trabajar. Esto aumenta la deserción en el ingreso a la Universidad pública.

En esta audiencia se debe hablar de la realidad de cómo viajamos los jóvenes y los trabajadores en el subte. Es de público conocimiento que viajamos y se pueden prender fuego los vagones, y en caso de lluvia se inundan las estaciones. ¿Qué están esperando el Gobierno, la empresa y Roggio? ¿Una nueva tragedia?

Como entendemos y lo manifestaron quienes me precedieron en el uso de la palabra, ningún gobierno dio una respuesta hasta el final. También mencionaron que el año pasado la única buena noticia que tuvimos fue que los legisladores de Frente de Izquierda, Myriam Bregman y Patricio del Corro, pudieron parar el tarifazo a través de un amparo. Ellos demostraron la gran estafa que estaba haciendo la empresa Metrovías a los usuarios, porque se reveló que los subsidios millonarios que se destinaban a la empresa no se sabían a dónde iban. Los usuarios pagaban las lujosas comidas que realizaba la empresa y, al mismo tiempo, se demuestra en la causa “de los cuadernos” que Roggio utilizó dinero para pagar coimas. No tenemos nada que ver con eso, ni ustedes ni ningún trabajador. ¿Qué salida de fondo le damos al subte? El subte es un servicio y por eso no tiene que dar ganancia.

En este sentido, la Justicia tuvo que dar vuelta el amparo. Lo hizo porque se demuestra nuevamente que la Justicia está del lado de los poderosos. Justamente dándole la espalda a la juventud, a los trabajadores, a los sectores populares, porque es evidente que ningún juez, ni la familia de Roggio, ni la empresa Metrovías, ni ningún funcionario viaja en el subte para llegar rápido a su trabajo o a la cursada.

Por eso, quiero recibirme y ser una abogada para colaborar con los abogados que pudieron frenar el tarifazo. Ellos son del Centro Profesional por los Derechos Humanos. Quiero poner mi conocimiento al servicio de los trabajadores y, al mismo tiempo, decir que la salida es nacionalizar el subte y que pase al control directo de los trabajadores y usuarios,

porque somos los que realmente sabemos cómo debemos viajar, debido a que conocemos nuestras necesidades. ¡El subte es de los trabajadores y al que no le gusta, se jode! (*Aplausos.*)

9.- Sr. Patricio del Corro

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 9, señor Patricio del Corro.

Sr. Del Corro.- Quiero saludar a todos y a todas las presentes.

Quiero hacer una declaración respecto de lo que expresaron los que fueron informando desde el punto de vista de los usuarios. No consideramos esto como una audiencia pública correcta porque, como se ha manifestado, se está realizando en un horario laboral, lo cual atenta contra la inscripción; y porque no se ha dado la correcta publicidad, para que se inscriban todos los usuarios y trabajadores que quieran.

Voy a expresar un punto especial. Recuerdo que hace años, cuando iba a las audiencias públicas en el Teatro San Martín era un auditorio grande. Hace algunos meses estuvimos en el auditorio de acá y ahora es una sala más chica. Vine con unas compañeras y no las dejaron pasar. Por eso, quiero que conste en la versión taquigráfica que no pudieron pasar porque no estaban inscriptas, pero las audiencias públicas se pueden presenciar, como lo hemos hecho una gran cantidad de veces. Por lo tanto, no es pública, porque no puede pasar el público y no es audiencia, porque la definición de audiencia es que se escuchan atentamente a las partes. Acá, como ya han dicho varios participantes, nos hemos cansado de venir a las audiencias, nos hemos cansado de dar argumentos en contra y nunca se ha escuchado a alguien; y ni siquiera se ha tomado en cuenta para responder.

¿Cuál es el foco del aumento? ¿Es la tarifa técnica? No. Y lo hemos demostrado judicialmente. La tarifa técnica es una “truchada”. En el fallo que revirtió el amparo que presentamos, ni siquiera se decía que estaba mal el cálculo que hacíamos. Se manifestaba que podíamos tener razón, pero que el gobierno igual tiene la autoridad para aplicar el aumento que quiera. Entonces, tampoco sirve demostrar cómo la tarifa técnica es una “truchada”. ¿Cómo se rige el aumento al público? Como dicen los miembros de SBASE y el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, el aumento debe ser justo y razonable.

¿El aumento es justo y razonable? De ninguna manera. En primer lugar, ya lo marcaron: es un aumento que va por encima de cualquier medición de la inflación. En segundo término, ¿es razonable? Tampoco. Porque lo que hace el aumento es hacer descender la cantidad de pasajeros que utiliza el subte, cuando lo que deberían hacer es intentar aumentarla. El Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires en la Legislatura nos ha dicho que el año pasado aumentó la cantidad de pasajeros. En los meses en que aumentó la cantidad de pasajeros fue en aquellos que regía el amparo que habíamos presentado con Bregman, por lo cual el boleto era más barato. Esto quiere decir que cuando el servicio es más barato aumenta la cantidad de pasajeros, lo que permitiría pensar en un desarrollo de mayor frecuencia de los subtes, extensión horaria y extensión geográfica. Y los tarifazos hacen todo lo contrario: baja la cantidad de pasajeros para no tener que invertir en mayor frecuencia y no invertir en formaciones, y para no tener que invertir en una expansión horaria. Se está logrando es lo

que sucede en muchas grandes metrópolis del mundo en que el subte es para los sectores más pudientes de la ciudad y no para los más populares.

Entonces, uno podría preguntarse: ¿es justo que este tarifazo lo paguemos los usuarios? Gran parte de la plata que se van a ahorrar en subsidios se podría pagar, por ejemplo, con los mil quinientos millones de pesos que usa Rodríguez Larreta para publicidad. Ahora a cualquiera que abra su teléfono le va a salir una publicidad de Rodríguez Larreta que diga, por ejemplo, “Te invito a ver cómo pintamos de amarillo el cordón de la esquina”. Esa publicidad vale mil veces más que las obras que hicieron. Esos mil quinientos millones que se gastan en publicidad amortizarían prácticamente la mitad de lo que se gasta en subsidios y también este aumento, lo cual demuestra que lo que quieren hacer no es una tarifa justa y razonable, sino mantener el negocio privado.

¿Qué es lo que estamos manteniendo nosotros, aparte de un pésimo servicio, las cenas de lujo de los empresarios y los viajes de *lobby*? Por ejemplo, nosotros no podemos saber, ni como usuarios ni como legisladores ni como trabajadores, cuánto gana Metrovías. Hace muchos años, creo que no diez, pero sí muchos años, que venimos participando en estas audiencias, y lo hemos debatido judicialmente también: ¿cuánto gana Metrovías? No se puede saber. ¡Pero si el subte es del Estado! Sí, es del Estado. Muchas gracias, señores ciudadanos, los queremos mucho y paguen su boleto, pero cuánto dinero se lleva Metrovías, no se dice.

En segundo lugar, voy a marcar algo que ya dijeron varios participantes. El año que pasó fue testigo de una de las estafas más grandes para la Ciudad de Buenos Aires en relación con el subte. El señor Roggio fue a la Justicia, se presentó y dijo: “Hola, qué tal, señores jueces. He pagado coimas con la plata que me daban para los subsidios”. ¿Qué hizo Rodríguez Larreta? Le dijo: “Felicitaciones, señor Roggio. Le damos un año más la concesión del subte de la Ciudad de Buenos Aires”, cuando ya la tenía extendida durante otros años. O sea que el Gobierno premia burdamente, obscenamente, a los empresarios que se roban todos nuestros recursos. Y les siguen extendiendo la concesión.

¿Qué es lo que muestra todo esto? Desde mi punto de vista, el pecado original no está en el último aumento, no está en la tarifa técnica y no está siquiera en el momento en que la Ciudad de Buenos Aires se hace cargo del subte. Si se quiere tomar un pecado original, es el que mencionaban de 1994, cuando después de muchos años se logró la concesión del subte de la Ciudad de Buenos Aires a un privado. En ese momento, Roggio ya participaba de esto. Desde entonces hasta ahora, Roggio ha sido el único favorecido con el subte de la Ciudad de Buenos Aires. Han pasado todos los gobiernos y, de una manera o de otra, Roggio siempre ganó. Los trabajadores siempre perdieron, porque incluso ha habido grandes ataques a los trabajadores. Ellos tuvieron que volver a luchar para bajar la jornada laboral y siguen peleando por las condiciones de salubridad e higiene; de hecho, tienen las consecuencias de seis trabajadores muertos en los últimos años. Hoy no tenemos que lamentar víctimas de casualidad. Han circulado los videos de cuando se incendió un tren en la línea E. Personalmente, a mí me ha tocado estar esperando un tren de la línea E justo cuando pasaba un tren por el andén de enfrente. El tren iba largando humo y se escuchaba que los trabajadores bajaban a todos los usuarios en medio del recorrido del subte. Y el tren continuaba largando humo. Mientras tanto, los andenes se seguían llenando de gente porque no venían los trenes. Si eso no ha terminado en una catástrofe como la de Once, es por pura casualidad, porque están haciendo todo lo posible para que suceda.

Ahora vamos a tener una situación paradójica, que es la siguiente: en los noventa, cuando se hicieron todas las oleadas de privatizaciones, el subte fue uno de los sectores que casi ningún gobierno en ningún lugar del mundo se animó a tocar. Por ejemplo, Margaret Thatcher no pudo privatizar el subte de Londres, cosa que acá, durante el menemismo, avanzó. Y nadie lo cuestionó. Acá no se cuestiona. Ahora tenemos la paradoja de que por ahí algunas de las concesiones de los que se están presentando en muchas de las concesionarias están ligadas a estos subtes que en las grandes capitales del mundo, las que avanzaron más con la privatización, pueden ser las que ganen.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Por favor, señor Del Corro...

Sr. Del Corro.- Redondeo con esto.

Nosotros estamos frente a la siguiente disyuntiva: puede ganar alguna concesionaria extranjera. En ese caso, los trabajadores y usuarios de la ciudad de Buenos Aires vamos a estar subsidiando al subte y a los ferrocarriles de París, de Lyon o de Londres. En otras palabras, vamos a estar subsidiando a estados imperialistas con nuestro boleto.

La otra opción es igual de mala: que se mantenga Roggio, que ha sido muy nacional, pero se ha robado hasta las piedritas que están al lado de los rieles. Por lo tanto, nosotros planteamos la estatización, bajo el control de los trabajadores y usuarios, con una importante colaboración de las universidades públicas, lo que muestra que están los recursos, porque la plata la pone el Estado, y también está el trabajo, porque los trabajadores están planteando que este tipo de concesiones no va más, que estamos los usuarios. A esto se le agregarían los técnicos para poder mover el subte de verdad.

Esta es la única opción que nosotros planteamos. Por eso, lo hemos presentado también como proyecto de ley. De lo contrario, no solo nos van a seguir ajustando con los tarifazos, cosa que seguramente van a querer seguir haciendo, sino que este modelo de concesión va a terminar en tragedia. No hay ninguna chance de que este modelo de concesión no termine en una tragedia. Ya hay seis trabajadores muertos. No hay usuarios muertos en estos días –no estoy hablando en general– de casualidad.

Señores, la situación es grave. Hay que tomar cartas en el asunto. Gracias. (*Aplausos*).

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 10, señora Lilen Reyes.

- La participante no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 11, señor Eric Iván Soñis.

- El participante no se hace presente.

12.- Sr. Martín Hernán Gorretta

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 12, señor Martín Hernán Gorretta.

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

Hoy asistimos a una nueva audiencia pública en relación con un aumento del subte a espaldas de la gente. Como dicen por allí, cuando el ajuste es grande o las ideas son cortas, el pueblo siempre debe estar lejos. La única verdad es la realidad. Y la realidad es la de la puerta: enrejada, por la que no dejan pasar a ninguna persona que no esté inscripta.

Desde el año 2012 a esta parte, el Gobierno de la Ciudad viene fijando la tarifa. Se aumentó más del 1800 por ciento la tarifa, algo que no tiene relación ni con el nivel de precios ni con el costo del servicio, y menos con los niveles salariales de los trabajadores y las trabajadoras. Solo se sustenta este último aumento de 19 a 21 pesos en el ajuste que propone el FMI y en que el Gobierno de la Ciudad firma el acuerdo de déficit cero con el Gobierno nacional.

Se habla de una red de subte integral, red de subte que, después de años, no tiene un solo kilómetro en construcción, red de subte para la cual el que hoy es presidente de la Nación y que fue jefe de Gobierno prometía diez kilómetros por año. Nada de eso cumplieron.

Soy usuario de la línea E, línea que resume todo lo mal que se puede gestionar el servicio del subte en la ciudad de Buenos Aires. El cartel del servicio demorado en la línea E –les traje una foto, porque no sé si todos toman el subte (*la exhibe*)– es el paisaje habitual de cualquier estación de la línea E. De accesibilidad y de puntualidad, nada. Recién llegué tarde y no pude escuchar lo que decía el funcionario de SBASE ni de Metrovías porque el subte de la línea E estaba demorado.

Esta política de aumento constante que sufrimos los trabajadores y las trabajadoras lo único que hace es llevar el subte a un medio más elitista, dejando a muchos trabajadores que no pueden acceder a él. Ayer salían notas en los medios donde mostraban que el 40 por ciento de la población cambió la forma de desplazarse hacia los trabajos en las universidades: caminan o usan la bicicleta, pero no por una decisión saludable, sino por una cuestión –como dijeron anteriormente– relacionada con la compra de un alfajor para los hijos o de un sándwich para el mediodía.

La línea E es el reflejo de cómo el Gobierno de la Ciudad piensa la ciudad. De Rivadavia para el sur, esconden todo debajo de la alfombra. En este caso, lo esconden bajo tierra.

Por todo esto y por muchos argumentos más que vivimos día a día es que decimos que, para fijar una tarifa de subte, tiene que pensarse en un transporte integral con impacto social. Y que no lo pague el trabajador a través de la tarifa del subte.

Esperemos que la próxima audiencia sea en un horario en el que todos podamos asistir. De lo contrario, que llamen a una consulta popular. Hay legisladores. Podría ser una buena propuesta: una consulta popular para ver qué piensan los trabajadores de la ciudad con respecto al precio del subte.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 13, Mercedes de Mendieta.

-La participante no se hace presente.

14.- Sr. Nicolás Leandro Núñez Alegre

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 14, Nicolás Leandro Núñez Alegre.

Sr. Núñez Alegre.- Buenas tardes a todos a los que vinieron y a los compañeros y compañeras que están acá.

Respecto de esta convocatoria, no voy a redundar en lo mucho que se ha dicho acerca de lo formal y de que las opiniones no son tenidas en cuenta. Hay algo de semiprivado en el sentido de la presentación que hizo la policía en la puerta al no dejar pasar porque dicen que la sala está llena y es mentira. No dejaban pasar por eso. Esto tiene mucho que ver con lo que se discute; no tiene que ver con el título de la audiencia, sino con otra cosa.

Me presento: soy Nicolás, del Frente de Izquierda. Venimos trabajando con compañeros de Laura Marrone una serie de proyectos respecto de esto que obviamente es parte del rechazo al tarifazo que hoy en día quiere legalizar –legitimar, seguramente no– el Gobierno de la Ciudad con esta audiencia.

Lo que estoy diciendo con el título es que la convocatoria de esta audiencia tiene la particularidad, por la fecha, de que se hace antes de que Metrovías anuncie la repartición de dividendos de la operación del año pasado. Si esto se hiciera dentro de un par de meses, veríamos cómo lo que estamos discutiendo es que Metrovías es una empresa que sigue haciendo millones de decenas de pesos por año ante el sufrimiento de la gente que viaja hacinada en el servicio público del subte. De esa manera también podemos ver algo que estamos discutiendo. Una es que el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires le dice al grupo Roggio que hasta el último de sus días, como concesionario del subte, le va a sostener las ganancias; que no importa que se haya autodeclarado corrupto y coimero porque le van a seguir sosteniendo las ganancias al grupo que fundó. Por otra parte, se acerca la fecha de la nueva privatización y le están diciendo al nuevo operador que le dan una base para 2019 de un aumento, de un tarifazo de 40 por ciento para el primer trimestre. Porque lo que no estamos discutiendo es lo que pasará el resto del año. Estamos comparando cifras de todo tipo y está claro cuál es la intención del gobierno a nivel global: que sigamos siendo los usuarios los que paguemos las ganancias de este grupo. Está de más decirlo: está haciendo plata a costa de que viajemos mal todos los trabajadores y trabajadoras que hacemos uso del subte.

La gente no se mete en las horas pico bajo tierra, hacinada, a los codazos en los vagones, por placer. Se mete porque tiene que ir a trabajar. Esto es lo que estamos discutiendo: el uso que tiene el subte en la Ciudad de Buenos Aires y quiénes deberían financiar sus costos.

Lo que queremos discutir es que más que seguir aumentado las tarifas, lo que es necesario en la Ciudad de Buenos Aires es declarar –y hemos presentado un proyecto en este sentido– una emergencia tarifaria donde se retrotraigan todas las tarifas del servicio público de transporte de la Ciudad de Buenos Aires y sus alrededores –debe discutirse a escala nacional– a 2015, antes de que empiece toda la última tanda de tarifazos encaminados por el Gobierno nacional. Porque no puede ser que se discutan aumentos y aumentos con la

promesa de la mejora del servicio y que estén completamente despegados de cualquier criterio justo y razonable, sobre todo, que esté completamente despegado del real ingreso de quienes usan habitualmente el subte: los trabajadores de la ciudad.

Desde que el Gobierno nacional anterior le pasó al Gobierno de la Ciudad la gestión de control del subterráneo, las tarifas han aumentado, como se dijo aquí, en torno al 1800 por ciento, pero el salario mínimo vital y móvil desde esa fecha hasta ahora, a lo sumo llega al 400 por ciento de aumento. La diferencia entre una cosa y la otra, que son números, en los hechos, significa que la gente vive peor y que el subte es una de las variables por las cuales la gente de la Ciudad de Buenos Aires y sus alrededores –porque tienen muchos usuarios del conurbano bonaerense– viven cada vez peor porque el subte le succiona constantemente a través de la tarifa, que aumenta todo el tiempo, la masa salarial de una forma abrumadora, junto a otros tarifazos que van de la mano de estos dos. El título de la reducción del subsidio –como se vio en la presentación del principio– no pasa, porque los subsidios siguen. Lo que estamos subsidiando y pagando son las ganancias de esta empresa.

Lo que debemos discutir –y vienen las promesas de una mejora del servicio, de las obras que no se hicieron y demás– es qué hizo la concesionaria privada durante todos estos años con la plata de los subsidios y con sus ganancias. ¿Qué hizo todo este tiempo con la plata que recaudó del Estado y de todos nosotros, ya que hay promesas y promesas incumplidas?

Porque si Roggio admitió que pagó el 5 por ciento de lo que le daban en subsidios al gobierno anterior –no es que la tiraba al aire la plata–, quiero saber qué hizo con toda esa plata si durante todos esos años no hubo inversión alguna en el subte.

A los trabajadores y usuarios nos tiran por la cabeza la necesidad de este tarifazo en función de las cosas que no hicieron los concesionarios privados.

Entonces, tanto yo como mucha gente somos parte de una generación a los que nos dijeron, desde chiquito, que es natural porque el Estado es ineficiente y corrupto y, por lo tanto, es necesario una gestión privada. Desde todos lados, los medios de comunicación y el gobierno, nos educaron en esa ideología. Y a esta altura de la vida hemos llegado a la conclusión, ratificada con los hechos, de que la gestión privada es ineficiente, es corrupta. Lo que debemos discutir de una vez por todas es si el servicio público del transporte lo seguirán gestionando los corruptos estructurales que guiaron las riendas del país en las últimas décadas o si los trabajadores y usuarios –que somos los que usamos nuestra vida diariamente en el sistema público de transporte– somos los que lo vamos a gestionar, controlar. Esa manera es la única de frenar, definitivamente, todos estos tarifazos para que el servicio público sea un servicio público y no la ganancia de un grupo empresario.

En función de eso, nos hemos pronunciado, en propuestas similares, muchos acá y en muchos lados.

Las audiencias corren el peligro –con esto cierro– de “folclorizarse”; cada tanto venimos y hacemos catarsis no vinculante. Esta catarsis no vinculante le permite al gobierno legitimar y hacer lo que quiera con las empresas concesionarias.

Presentamos proyectos en la Legislatura, la escribanía del gobierno del PRO, que bloquea cualquier tipo de alternativa. Está claro que esto se hace en la calle, con la unidad de todos los que estamos en contra de esto. Me refiero a la unidad de los trabajadores. Con el apoyo y el acompañamiento a los trabajadores del subterráneo es que podemos dar vuelta la cosa. En ese sentido, trabajamos desde el Frente de Izquierda.

Muchas gracias.

15.- Sr. José Luis Ludueña

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 15, José Luis Ludueña.

Sr. Ludueña.-Buenas tardes.

Llegamos a esta audiencia pública, que sabemos que es no vinculante. Tal como dijo el que me antecedió en el uso de la palabra, se termina “folclorizando”.

Me toca representar al partido GEN de la Ciudad de Buenos Aires. Así se organice bajo una escalera, en un horario que no es accesible para todos los ciudadanos, así no se informe ni se publicite, así sea un mero hecho que venga convalidada como que ya está decidido, decimos con claridad que rechazamos de plano y absolutamente el aumento de tarifa de 19 pesos en abril y 21 pesos en mayo. Lo rechazamos porque, como bien se dijo, no tiene carácter de justo ni de razonable y no corresponde a la realidad económica actual.

Claramente la tarifa se fija solamente con carácter de ajuste y dentro del plan que es increíble decirlo, en cuanto a que se admite al Estado fomentando el proceso de inflación, el desgaste de salarios y afectando directamente a los usuarios. Todos los expositores de todos los signos políticos y características institucionales, se expresaron con claridad, por eso, quiero centrarme en dos o tres temas.

Supuestamente, hoy venimos a analizar el cuadro de la tarifa y la tarifa técnica. Se supone que estamos analizando una tarifa técnica que tiene que ver con los costos de explotación, algunos corrientes y demás. La Ciudad de Buenos Aires tiene una empresa pública que es SBASE. Esta empresa claramente debe defender los intereses del Estado y, por supuesto, en algún caso, si les interesara, también defender a los usuarios.

Simplemente, quiero manifestarles algunas cuestiones y que alguna vez algún funcionario de SBASE me pueda responder. ¿Puede SBASE asegurar que cumple con el artículo 28 de Ley 4472? ¿Cumple con esa potestad realmente a analizar? ¿Qué significa esto? Significa que la Ciudad de Buenos Aires tiene una empresa pública que debe hacerse cargo, en este caso por tener un concesionario –por una decisión política de otro momento–, de analizar todos los costos con claridad, con eficiencia y defendiendo los intereses públicos. Estamos absolutamente convencidos de que no lo hace. No lo hace por omisión, por ineficientes y porque son laxos con el actual concesionario. Digo “laxo”, porque quiero ser cuidadoso; digo “laxo”, porque cuando un fallo judicial obliga, como el del juez Gallardo, a asegurar la accesibilidad, un funcionario público indignado, rechaza el fallo judicial, defiende al concesionario y no se hace cargo de defender a los usuarios y ciudadanos. Ese era un funcionario público.

Demás está decir que en la prensa publicada queda claro que a los costos de explotación que conforman la tarifa, terminamos pagando y sumando los gastos que poco tienen que ver con la explotación del subte. Somos un partido político que cree que el subte debe ser operado con claridad por el Estado, por tres razones: porque tenemos marco jurídico; porque tenemos una empresa que tal como lo establece la Ley 4472 en su artículo 16 a través de SBASE puede explotar y operar el servicio; y porque tenemos algo que se dice al pasar,

pero creo que hay que decirlo con claridad, tenemos la experiencia para hacer la explotación del subte que está, justamente, en los trabajadores y claramente en SBASE. Se trata de una empresa pública al servicio de los intereses privados, por ende, el usuario no está considerado por SBASE.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Señor: le solicito que vaya redondeando.

Sr. Ludueña.- Se dijo con claridad la cantidad de subsidios, es decir, los casi 7 mil millones de pesos en los años 2015, 2016 y 2017 que recibió el concesionario actual.

La administración de la Ciudad de Buenos Aires, el Gobierno de la Ciudad y SBASE han decidido nuevamente llamar a licitación. Vamos a tener la paradoja que empresas de carácter público de otros estados vengan a explotar el subte de la Ciudad de Buenos Aires. Es increíble. Nosotros lo podemos hacer, insisto, teniendo el encuadre jurídico, la experiencia y una empresa.

Para terminar, nuestro partido, a través de su legislador, Sergio Abrevaya, el año pasado presentó un proyecto en la Legislatura juntamente con otra fuerza política como la de la diputada Muiños, en el que decimos que las empresas públicas, como es el caso de AUSA, pueden colaborar con SBASE para explotar el subte. Es probable, solamente hay que tomar la decisión política. Claramente este gobierno no la tiene; claramente el usuario queda fuera; claramente lo único que interesa es cerrar el ajuste fiscal; claramente es garantizarle las ganancias a un privado.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

16.- Sr. Jonatan Baldiviezo

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 16, señor Jonatan Baldiviezo.

Sr. Baldiviezo.- Buenas tardes.

Vengo en representación del Observatorio del derecho a la ciudad y también como usuario asiduo del subte.

En esta audiencia pública no solamente es la discusión de cuánto vamos a pagar los usuarios, sino que hay una previa muy importante que es el costo del subte, la tarifa técnica. Es tan importante esta información que en los años anteriores las tarifas del usuario no se discutía. Tuvimos que ir a la Justicia para que ordene hacer una audiencia pública para tratar la tarifa técnica, es decir, cuál es el costo del subte. Una vez lo ordenó la Justicia, por lo tanto el gobierno, Metrovías y el subte tuvieron que cumplir. ¿Qué hicieron para mostrar la información? Primero, nos dieron un pequeño informe con la documentación para analizar de la tarifa técnica. Era un cuadro en el que están los ítems y los montos totales. Nuevamente tuvimos que ir a la Justicia a decirle que queremos la documentación que fundamentara los resultados de esos valores y nos dieron unos cuantos días para que estudiáramos la información. Fuimos a verla y era una pieza llena de decenas y decenas de cajas con papeles. Cuando se dice que la audiencia pública debe dar la información sistematizada para que los ciudadanos puedan tener una participación informada, pero lo que vimos eran cajas y cajas

llenas de documentos para analizar y acumulación de miles de facturas imposibles de analizar.

No sé si fueron a ver la documentación que SBASE y Metrovías ponía a disposición para analizar la tarifa técnica en esta audiencia pública, pero ya no se arriesgaron a que nos preparáramos y podamos analizar esas decenas de cajas. Ahora directamente dijeron que ponen una muestra de esa documentación, porque no están obligados a exhibirla toda. Por ello, ponen una representación de la totalidad, es decir, nos están ocultando información.

¿Por qué es tan importante esto? Porque la mayoría de los expositores se preguntaron de dónde surge el costo del subte. Este surge de la simple declaración jurada de Metrovías. Metrovías le informa al gobierno que sus costos aumentaron más del 7 por ciento y dispara la cláusula del contrato para que el gobierno convoque a una audiencia pública. Digo declaración jurada, porque no hay algún tipo de control. Es tan burdo el dibujo, que en ninguno de los ítems que desagrega del costo de la operación del subte está la ganancia de Metrovías. Tenemos un operador, un concesionario, un administrador del subte que entre los gastos de la operación no establece cuál es la rentabilidad de Metrovías. Como si Metrovías hiciera esta prestación totalmente gratuita. ¡No existe! Es más: tuvimos que ir nuevamente a la Justicia para que la jueza Liberatori ordene que en una audiencia como esta le preguntemos –no sé si está Metrovías y SBASE presentes– directamente cuál es la ganancia de Metrovías. Hasta el día de hoy, no tenemos esa respuesta.

Incluso, creyendo en la declaración jurada de Metrovías acerca de cuáles son los costos, es un sistema totalmente perverso. No hay ningún estímulo para que el concesionario logre la eficiencia del sistema. Imaginen que contratan a alguien para que les construya una casa y que le garantizan que, gaste lo que gaste, aun si es ineficiente o si se derrumba la construcción, como ha ocurrido con una escuela de Lugano, le van a pagar igual. Si se le derrumba la casa y la tiene que volver a construir, le vamos a pagar todos los costos. No hay ningún estímulo de eficiencia para la concesionaria. Y por eso vemos que figuran todo tipo de gastos extraordinarios que nada tienen que ver con la operación del subte. Además, si creemos en ese costo de operación que nos da, ni siquiera se tiene un reflejo de la realidad. No mencionaron las malas condiciones de las instalaciones en las estaciones. Una mediana lluvia deja estaciones enteras fuera de servicio por falta de mantenimiento.

Por otra parte, está el tema de la accesibilidad y la orden judicial que está vigente; de hecho, ya dos jueces van diciendo que está vigente. Hace poco fue la audiencia en el juzgado, el lunes pasado, y el juez volvió a decir que está vigente la medida cautelar del ingreso gratuito o la devolución del monto de la tarifa si no están funcionando las escaleras. Y esto es sumamente grave: hace más de veinte días que los directivos de Metrovías dieron la orden de no cumplir con esa medida judicial. Eso es un delito. Es una sistematicidad de delitos todos los días. Se trata del delito de incumplir una sentencia judicial. Si estuvieran los funcionarios de SBASE aquí, los anotaríamos de que Metrovías dio esa orden de incumplimiento y tendrían la obligación de ir a denunciarla penalmente. Y también habría que denunciar a los directivos de SBASE que están cometiendo defraudación.

Cuando tenemos un administrador que en una simple declaración jurada le cree a una empresa que presta mal el servicio, que no mantiene las instalaciones...

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Vaya redondeando su exposición, por favor.

Sr. Baldiviezo.- ...y que lo hace a costa del patrimonio de la ciudad y del patrimonio de los usuarios, eso se llama defraudación.

Ahora bien, voy a pasar a la tarifa técnica y a la tarifa del usuario. En realidad, la tarifa del usuario no es una discusión técnica, sino que se trata de una discusión política. La discusión política apunta a saber quiénes vamos a pagar la operación del subte. Si se hace como quiere este gobierno, deberán pagarla mayormente los usuarios. Esto significa que la van a pagar los que menos tienen. En cambio, si decidimos que se paga a través de subsidios, esos subsidios se financian con impuestos. Y todo servicio público que se financia con impuestos teóricamente es más progresivo, porque los impuestos los pagan los que más tienen. Y si consideramos, como muchos dijeron aquí, que la accesibilidad, el derecho a la movilidad y el acceso al subte es un derecho humano...

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Por favor, señor Baldiviezo...

Sr. Baldiviezo.- Ya termino. Le pido un minuto.

En ese caso, no tendrían que afectar ninguna capacidad económica de las familias para acceder a ese servicio, como la salud o la educación. Y en vez de estar constantemente subiendo los montos de la tarifa, tendríamos que estar viendo cómo reducimos lo que pagamos los usuarios para que el acceso al subte sea totalmente universal, como lo están haciendo varias ciudades europeas, entre ellas algunas ciudades alemanas. Justamente, el jefe de Gobierno va a Alemania a solicitar a la empresa de transporte que controla el subte allí y que está tendiendo a la gratuidad que se venga a hacer cargo del subte de la ciudad.

Para terminar, en cuanto a la cantidad de ilegalidades, no solo tienen que ver con hechos delictuales de los directivos de SBASE y de Metrovías, sino que también se relacionan con la complicidad de todos los poderes de la Ciudad de Buenos Aires.

La ley por la que se obtuvo la privatización del subte...

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Por favor, le pido que concluya. Su tiempo se ha cumplido.

Sr. Baldiviezo.- ...no cumplió con las mayorías necesarias que exige la Constitución y tampoco cumplió con la doble lectura. Estamos hablando de cientos de instalaciones y de inmuebles, de todas las vías públicas ferroviarias de la ciudad; eso no pasó ni por audiencia pública en la Legislatura. Cuando se otorga el permiso de cualquier bajo autopista, se necesitan 40 votos, doble lectura y audiencia pública.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Señor Baldiviezo, se excedió en cuatro minutos de su tiempo. Por favor, concluya.

Sr. Baldiviezo.- Para dejar una última constancia, también adhiero a la ilegalidad de esta audiencia, porque la Ley de Audiencias Públicas establece que el horario tiene que ser vespertino, a partir de las cinco o las seis de la tarde, para que los trabajadores y las trabajadoras, y la ciudadanía en general, puedan participar, y que no se nos convoque en este horario, que está muy lejos de ser el vespertino.

Expositores

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Convocamos a hacer uso de la palabra al expositor número 5, señor Osvaldo Balossi, miembro de la Junta Comunal 6.

-El expositor no se hace presente.

6.- Sra. Delfina Velázquez

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Convocamos a hacer uso de la palabra a la expositora número 6, señora Delfina Velázquez, miembro de la Junta Comunal 11.

Sra. Velázquez.- Buenas tardes a todos y a todas.

Soy miembro de la Junta Comunal número 11. Los ciudadanos y ciudadanas que vivimos en esta comuna fuimos víctimas de la falsa promesa de la línea G del subte anunciada por Mauricio Macri en el inicio de sesiones de 2011, cuando era jefe de Gobierno. Sobre este tema me voy a explayar luego.

Si bien voy a ser breve y no quiero repetir lo que ya dijeron otros participantes de la audiencia, sí voy a reiterar el tema relativo a las condiciones en las que se da esta audiencia pública. Me parece importante destacarlo porque, si bien ya se dijo, quienes tenemos el privilegio de participar en una audiencia un día miércoles al mediodía y tenemos la responsabilidad de hacerlo porque representamos a ciudadanos y ciudadanas que no pueden estar hoy aquí y que nos han elegido mediante el voto, tenemos la obligación de seguir exigiendo en cada una de estas audiencias que realmente respondan a la democracia participativa que este gobierno insiste en desarrollar y que efectivamente no lo hace porque, audiencia tras audiencia, volvemos a tener la misma situación de falta de condiciones de participación. Por lo tanto, existe la obligación de decirlo, aunque sea repetitivo.

Solo tres palabras: privilegio, responsabilidad y obligación. La verdad es que considero que este gobierno, que realiza este tipo de actos administrativos, no cuenta con ninguna de las últimas dos. En cuanto a la palabra *privilegio* me parece que está absolutamente presente. Precisamente, esta cuestión ha sido desarrollada por varias de las personas que expusieron. Coincido plenamente con ellas, así como coincido con el rechazo de este aumento tarifario.

La ciudad de Buenos Aires continúa siendo, y cada vez más, absolutamente hostil, en particular con las personas con movilidad reducida. En general, para los trabajadores y las trabajadoras, es una ciudad que cada vez más se basa en el criterio del privilegio. Quienes vivimos de Rivadavia para arriba, como dijeron representantes del sur de la ciudad de Buenos Aires, son privilegiados respecto de quienes viven de Rivadavia para abajo. A su vez, también existe un privilegio respecto de la zona norte de la ciudad de Buenos Aires. Con esto quiero decir lo siguiente: ¿Para quiénes gobiernan en la ciudad de Buenos Aires? Cada vez para menos personas, que son quienes reciben mayores privilegios. Por lo tanto, me parece que ese criterio tendría que ser blanqueado, porque los recursos que no se vuelcan para los servicios públicos de la mayoría de los trabajadores y las trabajadoras se vuelcan para la publicidad del gobierno que nos quiere convencer de que “en todo estás vos” cuando en lo

que estamos, fundamentalmente, es en el pago de tarifas, pero no en el desarrollo de los servicios para la totalidad de la ciudad de Buenos Aires.

Con respecto al tema particular del subte, quiero resaltar la falta de acceso a la información respecto del aumento de la tarifa, teniendo en cuenta lo que implica hoy para los trabajadores y las trabajadoras el aumento de un gasto en un servicio básico como el transporte. Es absolutamente incoherente la falta de información de este tipo para una medida de esas características.

Hace poco el jefe de Gobierno Rodríguez Larreta habló de empatizar con los que la están pasando mal. Me parece que este tipo de audiencias están absolutamente ausentes de todo tipo de empatía para los destinatarios de estas políticas. Creo que hay que poder mencionar esto también: ¿Cuál es la empatía de la que habla el jefe de Gobierno? La desconozco.

La mayoría de los que vivimos en la Comuna 11 fundamentalmente usamos las líneas A y B, si no tenemos problemas de movilidad, como decía antes. Si no, la verdad es que se torna muy difícil acceder a esos medios de transporte porque nunca funcionan las escaleras mecánicas, dejan de andar sin previo aviso. Además, no se cumple con la resolución respecto de la tarifa gratuita cuando eso no funciona. Obviamente, se desincentiva la utilización del subte. Creo que lo que estamos viendo acá es parte de la política de desincentivar el uso del subte, que es el transporte más rápido, más seguro y menos contaminante, especialmente si se lo compara con el colectivo.

Al respecto, en nuestra comuna se había prometido la línea G, que llegaba hasta el barrio de Villa del Parque, pasando también por el barrio de Villa General Mitre, que son dos barrios de la Comuna 11. Recordamos al señor Mauricio Macri arriba de un camión, en la calle Beiró, en el barrio de Villa del Parque, diciendo: “Por acá va a pasar el subte” Mostraba, muy gestualmente, cuál iba a ser el recorrido de la línea G. También anunciaba, como dije antes, el inicio de sesiones. Eso no ocurrió. Se reemplazó parcialmente por algunos tramos de los carriles exclusivos llamados Metrobús. No hay un problema particular con Metrobús; sí lo hay con relación a la promesa incumplida. Evidentemente, nos hicieron creer que en la Comuna 11 podíamos tener un subte, y esto no era así. Por lo tanto, en representación de los ciudadanos y ciudadanas de la comuna, una de las cosas que vengo a plantear es que si hay un aumento de tarifa, que rechazamos, exigimos saber cuál es la planificación para la creación de nuevas líneas, como la prometida línea G y nuevas estaciones, teniendo en cuenta que esta es la primera vez en 45 años que no hay ninguna nueva estación prevista para construir que no hubiera estado planificada previamente.

Por último, este es un gobierno que habla mucho del sentido común y, mínimamente, tiene que garantizar una mejora del servicio. Es algo básico que estamos planteando. Debe garantizar una mayor inversión para expansión de los servicios que faltan. No existe mantenimiento. Consideramos que es todo lo contrario a lo que está ocurriendo. Insisto sobre la pregunta que hizo Facundo Roma, de la Comuna 8, acerca de cuál es el sentido para este gobierno de estas audiencias si en su mayoría nos manifestamos en contra de la medida y no hay ninguna respuesta respecto de esa manifestación. (*Aplausos*).

7.- Sra. Camila Rodríguez

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra la expositora número 7, Camila Rodríguez, miembro comunal de la Comuna 15.

Sra. Rodríguez.- Buenas tardes.

Lo primero que quiero hacer notar, y me parece que es el tono de esta audiencia en general, es que esa foto que vemos en la presentación debería ser reemplazada por esta foto.

-La participante muestra una foto de su celular.

Sra. Rodríguez.- Seguro no la pueden ver porque está en mi celular. Esta es la realidad de cómo viajamos. La foto de la presentación muestra un andén vacío. Y lo que yo tengo en mi celular muestra la foto de un andén en la realidad, absolutamente colapsado de vecinos que no pueden ni siquiera llegar hasta el andén. Estas son las condiciones reales con las que se viaja hoy. Y no como nos quiere hacer creer la foto de la publicidad. Lo que tenemos que discutir y desentrañar es cómo, con el mayor gasto o la mayor inversión en el subte –como queramos verlo–, este servicio funciona tan mal y es tan deficitario.

La verdad es que resulta difícil no reiterar argumentos, en función de las intervenciones anteriores, pero quiero agregar algunos niveles de detalle a las exposiciones que me precedieron. Por supuesto que casi el 100 por ciento –salvo el operador, la empresa privada– coinciden en que este es un aumento absolutamente innecesario y desmedido.

¿Cuáles son los gastos operativos o de mantenimiento que podrían llegar a justificar un aumento como este?

Se vio en las intervenciones anteriores que el acceso a esa información está absolutamente blindado. Lo dijeron desde la Auditoría y en las distintas intervenciones. No se sabe cuáles son los gastos. Todo lo que Metrovías dice que gasta, se paga. Básicamente, no hay ninguna intervención eficiente del Estado en ese control. Lo que se nos ocurrió es ir a ver el balance de la empresa operadora. ¿Qué números arroja Metrovías? En el balance que se presentó ante la Comisión Nacional de Valores, en 2018 la empresa tiene una ganancia bruta de 330 millones de pesos. Estamos hablando de una empresa que, entre subsidios y aumentos de tarifas, se la está llevando toda. No la está invirtiendo. Ese no es el servicio que tenemos. El servicio que tenemos está colapsado.

Soy representante de la Junta Comunal 15. En mi comuna pasa el subte B. Aquí no existe otra cosa que no sea la hora pico. Viajes a la hora que viajes, el subte está colapsado. El servicio es demoníaco. Así lo voy a caracterizar. Es imposible subir. No hay aire acondicionado. Las escaleras no funcionan. Es más fácil encontrar un duende caminando a que funcione la escalera de la estación Malabia. Es de terror.

Vuelvo a las ganancias de Metrovías: 330 millones en bruto para 2018; 47,5 millones netos. Para este año, es 41 por ciento más de la ganancia de 2017. Para el año que viene esperan, en dividendos para este año, entre 60 y 80 millones, que le van a dar a los accionistas. Estos son informes sacados de la propia Metrovías. Hay un constante aumento de la tarifa que pagamos los usuarios; y debido al constante aumento de los subsidios que pagan todos los contribuyentes, básicamente se está llenando de plata. Se la está llevando toda. No está invirtiendo en absolutamente ningún estándar de mantenimiento.

No quiero ser reiterativa, pero siento la necesidad de decirlo: la frecuencia de tres minutos es absolutamente inexistente. Vuelvo a la línea B. El material rodante de esta línea

es chatarra con asbesto. Lo compraron sabiendo que en países del primer mundo eran chatarra. Y lo compraron sabiendo que tenía asbesto. No tiene aire acondicionado. Si llueve, es un milagro poder transportarse en subte. El horario es absolutamente reducido, sucio e inseguro.

El Gobierno de la Ciudad valida absolutamente todos los gastos, como ya se dijo. Valida, por supuesto, y empuja el aumento de la tarifa.

En las últimas semanas, supongo que al calor de la tarifa, se encontraron gastos que más que ridículos son obscenos. Son gastos de *lobby* para conseguir la próxima licitación. Hay gastos para tener la opinión de por lo menos 70 periodistas.

SBASE mismo admite, en el informe que realiza, que con este aumento totalmente injustificado y salvaje, vamos a estar pagando, en términos internacionales, un centavo menos de lo que cuesta el subte de París. Esto ya se dijo acá, con relación a los kilómetros de construcción. O sea, tarifas del primer mundo con servicios del inframundo; ni siquiera del tercer mundo...

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Te pido que vayas redondeando.

Sra. Rodríguez.- Ya termino.

Creo que dije, básicamente, todo. Me parece que estas audiencias públicas valladas, a espaldas de los vecinos y de los propios representantes votados en la Ciudad de Buenos Aires son altísimamente simbólicas de la política que el Gobierno de la Ciudad quiere no solo para la política de transporte, que terminará siendo –en el mejor de los casos– elitistas y –en el peor de los casos– una red colapsada. Sobre todo, me parece que es simbólica de cómo concibe a la ciudadanía.

El Gobierno de la Ciudad cree que la ciudadanía es su enemiga. De lo contrario, no se explica este nivel de maltrato, de subestimación y, sobre todo, estas rejas y vallas, y ni hablar de los niveles de represión que están aplicando sobre cada uno de los usuarios que quieran manifestarse.

Esto es una bomba de tiempo. (*Aplausos*).

10.- Sr. Leonardo Farías

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el expositor número 10, Leonardo Farías, juntista de la Comuna 10.

Sr. Farías. Buenas tardes.

En principio, me siento muy triste y apenado por la situación que tuve que vivir cuando estaba entrando acá. Venía con un compañero que pudo pasar, pero le habían dicho que no podía entrar porque solo entraban los oradores. En realidad, ya lo han dicho todos los expositores que me precedieron en el uso de la palabra, respecto de lo que quieren llamar audiencia pública. Esto es bochornoso. La ciudad y el Gobierno de la Ciudad en materia institucional hace años que viene en picada, en caída libre, respecto de la democracia participativa y quienes somos miembros de las juntas comunales. En mi casa, soy Leonardo Farías, miembro de la Junta Comunal 10. Particularmente en las comunas, vemos que se

atenta contra la democracia participativa, que es el espíritu de la Constitución de la Ciudad y de la Ley 1737, no solo desincentivando la participación ciudadana, sino también poniendo obstáculos. Esto, lamentablemente, es una muestra más. Ojalá que cambie y que no solo sea una expresión de deseos.

Ayer tuvimos reuniones en mi Junta Comunal 10, tal como lo hacemos una vez por mes, con el Consejo Consultivo Comunal. Por suerte, este mecanismo funciona bastante bien. Algunos miembros sabían que venían acá –y vale decir que no son personas que han votado en contra de este gobierno, sino al contrario, han elegido a Larreta–, me pidieron que rechazara cualquier aumento tarifario en su conjunto. Reitero, esto me lo expresaron miembros del Consejo Consultivo que no son oposición y que han elegido a este gobierno y también quienes no. Todos se han manifestado en contra. Por lo tanto, cumplo con ese mandato que no es menor y en representación del Consejo Consultivo que una vez por mes se reúne con la Junta Comunal.

Obviamente, comparto lo que se ha dicho en este tiempo tan corto. Quiero leerles algo que he encontrado en un apunte y que es muy actual. Para mí sintetiza lo que es el aumento. Se trata de un texto publicado por el Observatorio de Políticas Públicas de la Universidad de Avellaneda, por lo que tiene validez académica. Por eso, me gustaría leerlo. Se trata de un pasaje muy breve y contundente. “La suba de la tarifa supera largamente la evolución del nivel general de precios desde los últimos aumentos implementados...” –entiéndase esto por los aumentos que el Gobierno nacional ha llevado adelante en los últimos 3 años– “...tanto para el IPC Nacional como para el IPC de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. La evolución esperada según el Relevamiento de Expectativas del Banco Central de la República Argentina también muestra un marcado encarecimiento real de la tarifa de subte. La suba de la tarifa también excede a los índices más difundidos como indicadores de la variación de salarios. El índice de Salarios del INDEC y la Remuneración Promedio informada por la Secretaría de Seguridad Social muestran que el aumento encarecerá el costo del subte en relación con el salario. El aumento propuesto, además, se traslada en igual proporción a la tarifa general y a las tarifas con descuento, lo cual pone de manifiesto que la fijación de la tarifa no ha seguido criterios de consideración social en el contexto de mayor vulnerabilidad socioeconómica”. Consideré interesante citarlo, porque tiene que ver con lo que está sucediendo hoy en la Argentina. La tarifa del subte viene a poner en valor.

También quiero decir que la semana pasada estuve con un grupo de vecinos que hace mucho tiempo que reclaman que la línea A de subte llegue al barrio de Floresta. Esto no sucede. En los últimos tiempos se han dado muchas excusas, pero acá me pasaron un memorándum de la Gerencia de Obras a la Gerencia de Ingeniería que le contestaba al vecino que hace la petición. Hubo muchos argumentos como que no se podía hacer la obra si se seguía hasta la General Paz.

Hace unos instantes un trabajador mencionó que hace tiempo se pensaba que todas las líneas debían terminar en la General Paz para hacer un arco. O sea, lo que hace la línea H, pero arriba de la General Paz.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Le pido que vaya redondeando.

Sr. Farías.- En el año 2011 se expresaba que las obras de las estaciones Flores y Nazca preveían el crecimiento de la red. La pregunta era si iban a construir un paso más hacia Floresta, a Villa Luro o a Liniers. No. En el año 2011 lo expresaron las autoridades del subterráneo, la Gerencia de Obras.

La realidad es que todos han dicho mucho de lo que pienso. El encarecimiento del subte brindará un servicio elitista, devaluado completamente en su infraestructura y funcionamiento. La inversión desde el 2011 a hoy ha disminuido un 80 por ciento.

No me voy a extender más.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

Participantes

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 17, señora María Eva Koutsovitis.

- La participante no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 18, señora María José Lubertino.

- La participante no se hace presente.

19.- Sr. Ronan Romero

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 19, señor Ronan Romero.

Sr. Romero.- Buenas tardes.

Hoy, al llegar acá vimos un operativo con vallas que marca que lo que se está tratando aquí, por más que no sea vinculante y que vaya en contra de los usuarios y usuarias del subte.

Todos los que estamos acá, menos el presidente de SBASE, padecemos el subte porque lo usamos. Y lo padecemos, porque el costo de la tarifa es elevado ya en el día de hoy, y también lo padecemos porque es una decisión política del Gobierno de la Ciudad que los porteños y porteñas viajemos cada vez peor. Ellos son los responsables del deterioro de la red que hoy tenemos; son los responsables de la poca productividad que tiene el subte; son los responsables de la mala frecuencia y, sobre todo, de los coches obsoletos. Pero, sobre todo, son los responsables de mantener los términos actuales de la concesión de Metrovías. Este concesionario casi no tiene obligaciones; solo administra el subte y lo hace mal. Pero siguen aumentando la tarifa por encima de la inflación y de los aumentos.

Quieren llevar la tarifa a 21 pesos. Por día, un porteño o una porteña que tome el subte gastará 42 pesos; más caro que comprar un sachet de leche o un paquete de fideos.

En el año 2015, con 100 pesos, un laburante hacía 22 viajes y le alcanzaba para dos semanas; ahora, en el año 2019, con 21 pesos, hace 5 viajes y queda con saldo negativo. La carga le durará solamente dos días. Lo peor de todo es que se justifican comparándose con las tarifas del primer mundo en hora pico y nunca hablan del servicio brindado por esos metros como es el de París, al que hacen referencia. Pero tampoco tienen en cuenta el poder adquisitivo que tienen, en este caso, los parisinos. Un sueldo mínimo en Francia es de 1.600 dólares; al día de hoy –y si no modificó mucho– son unos 68 mil pesos. En la Argentina, el mínimo es de 11.300 pesos, el equivalente a 265 dólares. ¡Es una vergüenza! Esto no solo demuestra la caradura de Metrovías, sino la complicidad de Roggio, SBASE y el Gobierno de la Ciudad para maximizar sus ganancias a costa de ajustar a los porteños y porteñas.

Como usuario, las líneas B y E son de terror. Como decía una compañera, dicen que la línea D es un poco mejor, al igual que la A. Pero en la Ciudad de Buenos Aires, nadie viaja bien.

Como dijo la comunera de la Comuna 15, Macri compró los vagones de la línea B con asbestos. Los pagó 880 mil dólares cada uno, más lo que tuvo que abonar para la adaptación de los rieles. Por más que el presidente de SBASE diga que no, es así. Cuando un cero kilómetro hubiese costado 1.300.000 dólares ya adaptado. Si eso no es una estaca, ¿qué es? Ahí hay un negocio.

Claramente el subte es el fiel reflejo del macrismo: negociados, mala gestión y el odio de clase; claramente, a los del subte E, que somos del sur de la ciudad, Macri y Larreta nos odia. Es así; no hay otra historia.

Esta audiencia también es el reflejo del subte. Todos estamos en contra, menos SBASE que está justificando el ajuste hacia los porteños y las porteñas. Me parece que el asbesto no es joda; hicieron un negocio totalmente peligroso para los usuarios y trabajadores.

Ya todo lo que dijeron antes y lo que van a seguir escuchando después va a estar en contra de esta medida, pero esta medida ya está instalada y se va a aplicar. Me parece que tienen que replantearse un poco más el sistema de las audiencias públicas para que sean vinculantes y, sobre todo, que se empiece a escuchar un poco más la voz de los vecinos y las vecinas.

Para terminar, espero que tomen en cuenta todo esto, que no permitan este aumento tarifario y que de una vez por todas los porteños y las porteñas podamos viajar en condiciones humanas.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 20, señor Héctor Polino.

-El participante no se hace presente.

21.- Sr. Néstor Atilio Colombo

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 22, señor Néstor Atilio Colombo.

Sr. Colombo.- Muy buenas tardes a todos y a todas.

Quiero tocar el tema de las tarifas sobre un concepto inicial. Un aspecto es el cálculo de la tarifa técnica en su relación con la real, y otra es la evaluación de los componentes del costo sobre la base de la contabilidad de las empresas, tanto de la empresa del Estado como de la empresa concesionaria. Entonces, corresponde hacer ese distingo. ¿Por qué? Porque no es posible circunscribir el análisis al cálculo del nuevo cuadro tarifario, más allá de los aspectos políticos, sociales y de derechos humanos que se han comentado. No es posible, porque el costo está formando parte de la contabilidad empresarial en su conjunto. Por eso, entiendo que para analizar las tarifas debiera analizarse el conjunto de las organizaciones y de los entes involucrados.

Hay aspectos que me gustaría resaltar con relación a los costos. Corresponde dejar de lado el esgrimido enfoque de compartimentos estancos o islas dentro de la administración financiera del Estado. Por ejemplo, el tratamiento del fondo de fideicomiso, que es un fondo de dos mil millones de pesos, aproximadamente, que según las normas no está incluido en el Presupuesto de la Ciudad de Buenos Aires, como ocurre también en la Nación con otros fondos fiduciarios. En consecuencia, no existe un control real sobre estos fondos que, a su vez, alimentan los elementos que componen los costos y las tarifas.

La Auditoría General afirmó a fines de 2018 que el Gobierno desoía su informe sobre el cálculo erróneo de la tarifa del subte. Como ya dijo la auditora general, de este modo el control del organismo rector se diluye, lo cual ya de por sí nos está invalidando, a nivel profesional y contable, por todo aquello que responde a los principios fundamentales de una administración integral e integrada, porque acá no se trata solamente de los costos, de las tarifas, de los estados contables y de la administración en general. Es necesario evaluar – como dijo un participante que habló anteriormente– las cuatro E: la eficacia, la eficiencia, la economicidad y también, por qué no, y fundamentalmente, la ecología, que a nivel contable ya se está reflejando, porque demuestra la responsabilidad social de las empresas. En este caso, se trata del medioambiente que mencionaban los compañeros trabajadores.

El fondo de fideicomiso niega el principio de universalidad del presupuesto. Si, como se dice, las tarifas están por debajo del costo de explotación, lo que podría darse en alguna oportunidad, eso permitiría deducir que los estados contables no reflejan razonablemente la gestión económico-financiera del subte, porque nadie dice qué significa el déficit o el superávit de caja frente a las tarifas...

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Por favor, ¿podría ir redondeando su exposición?

Sr. Colombo.- Sí, cómo no.

Entonces, nada me dice ese déficit si no lo integramos con el total de la contabilidad y con la ejecución del presupuesto.

En conclusión, con todo lo que he escuchado y lo que he visto, no es que el pueblo quiere saber de qué se trata, sino que el pueblo sabe, pero necesitamos una mayor demostración.

Por todo lo expuesto, y en honor a la brevedad, como contador público, especialista en el sector público, como usuario del subte y, si me permiten, en representación del partido Demócrata Cristiano de la Capital Federal, rechazo este aumento tarifario en su totalidad.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 22, señora María Julia Bertomeu.

-La participante no se hace presente.

23.- Sr. Fernando Sebastián Ramal

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 23, señor Fernando Sebastián Ramal.

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

Quiero ser breve. Como ya se ha dicho aquí, el carácter público de esta audiencia es bastante cuestionable. El horario habla mucho de eso. Y me gustaría ser breve sobre todo para que puedan entenderme aquellas personas que por suerte están trabajando, en un país donde falta mucho trabajo, y que por eso no pudieron venir, pero por ahí pueden ver por redes sociales lo que ocurre en esta audiencia. Por eso, me parece que hay que ser bien breve y conciso.

Voy a dar algunos datos cortos que a uno le hacen pensar realmente que lo que estamos discutiendo acá es realmente surrealista y bizarro. Tres datos.

Dato 1: en un año aumentó el subte de 7,50 pesos a 21. No corresponde a la inflación que se dio en un año, por suerte. Imagínense: si con la inflación que hay estamos padeciendo la situación, si la inflación fuese igual al aumento que se está dando sería gigante. Entonces, estamos teniendo un aumento de tarifas que no corresponde a la inflación que hubo. Estaría buenísimo que este aumento que se está dando en las tarifas se pudiese reflejar en alguna paritaria. Lamentablemente, es algo que no existe a nivel nacional. Eso como primer dato.

Dato 2: ¿a quién va a beneficiar este aumento tarifario? Va a beneficiar a una empresa cuyo responsable admitió públicamente que usaba los subsidios para coimear a funcionarios. Quiere decir que la ganancia de este aumento tarifario va a ser recibida por un tipo que admitió, ya que él mismo lo dijo, que daba coimas. Esto es aún más loco.

Dato 3: este aumento se da en una situación de ajuste total a los trabajadores. En otras palabras, al trabajador porteño o bonaerense que ya está sufriendo las consecuencias del ajuste nacional le van a decir ahora que va a recibir un aumento aún mayor en el subte. Es algo realmente surrealista. Uno no lo puede creer.

¿Qué estamos discutiendo acá? Justamente, que los trabajadores y las trabajadoras que vienen pagando la crisis tienen que pagar aún más, mientras los empresarios, que son los causantes de esa crisis y que, por otro lado, están denunciados por corrupción, tienen que recibir el premio de las ganancias. Si lo ve mi tía Vera, que naturalmente no está acá, porque está laburando, estoy seguro de que se va a indignar y no va a poder creer que se esté discutiendo esa medida.

Por último, para ser bien breve y conciso, diré que soy el presidente de la Federación Universitaria de Buenos Aires. Pero esto, naturalmente, es una política expulsiva para todo estudiante que va a la universidad. Con este aumento, aproximadamente, puede llegar a costar 1500 pesos. Si uno le suma lo que son los apuntes, se puede ir a 3000 o 4000 pesos. El

estudiante universitario ya tiene muchos problemas porque muchos trabajan y viven el ajuste que se mencionó; y muchos otros tienen la suerte de que su padre o madre puedan darles una ayuda, pero también sufren el ajuste del gobierno. Con esto, le están diciendo que, de repente, ir a estudiar será un costo altísimo porque hay que sumarle el costo de los apuntes. Por lo tanto, estamos en una política de expulsión del estudiante de la universidad. Hay que decirlo claramente. Uno a veces habla de la deserción y, de repente, ve que en los diarios aparecen notas sobre la deserción universitaria y se les echa la culpa a los estudiantes. ¿Cómo no quieren que haya deserción universitaria si están aplicando un ajuste enorme y, además, hay políticas que los echan de la universidad? Esto es de locos. Es bizarro; es surrealista. Por esa razón, y para concluir, desde la Federación Universitaria de Buenos Aires, si este aumento se llega a dar, vamos a pelear por el boleto educativo, que es una necesidad imperiosa y fundamental.

Por último, quiero aclararle al Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires que cuando nosotros peleamos por el boleto educativo, junto con las y los trabajadores del subte, no queremos que maten al mensajero. Esto es lo que están haciendo ahora por la judicialización de 43 padres. Esto es ridículo desde el punto de vista judicial porque ningún delito es delegable. En ese sentido, queremos decir que, aunque quieran matar al mensajero, aunque quieran judicializar a los trabajadores que pelean contra este aumento, aunque quieran judicializar a las y los estudiantes que luchan en defensa de la educación, por un derecho tan básico como no quererlos afuera de la universidad y no salir a hacer cerveza artesanal, como recomiendan algunos diarios, vamos a estar luchando.

Aunque quieran matar al mensajero, no lo van a lograr porque la Federación Universitaria de Buenos Aires está más firme que nunca. Vamos a defender el derecho a estudiar y el derecho de mi tía Vera, Gladys y el de todos los ciudadanos de Buenos Aires y los de la provincia de Buenos Aires para que puedan tomarse el subte para ir a trabajar. Este debería ser un derecho básico.

Espero que puedan considerar todo lo que se ha dicho acá. (*Aplausos*).

24.- Sra. Agustina Larsen

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 24, Agustina Larsen.

Sra. Larsen.- Buenas tardes.

Como es tarde, intentaré ser breve. Me llamo Agustina Larsen. Soy la presidenta del Centro de Estudiantes de la Facultad de Medicina de la UBA.

En primer lugar, adhiero y comparto la caracterización general que han planteado sobre la clandestinidad y lo ridículo de esta audiencia que intenta ser pública.

Es la primera vez que participo de esta instancia. Nos convocan a discutir un aumento de la tarifa del subte, que no es otra cosa que un gran tarifazo que triplica la tarifa y lleva el boleto a 21 pesos. Esto se hace en un paquete, como varios tarifazos en la ciudad y en el país. Hay congelamiento de salarios, además del golpe general a las condiciones de vida de los trabajadores y trabajadoras. Hay una inflación galopante que no pueden manejar. Todo ese cuadro es lo que venimos a discutir.

Nos quieren venir a decir que nos convocan a discutir un aumento de la tarifa maquillado, por lo que llegué a escuchar, de proyectos eurocentristas o hasta futuristas, al oído de los usuarios, al oído de los que nos tomamos el subte cotidianamente para estudiar o trabajar.

Me parece que lo que acá nos están convocando a discutir, y es lo que intentan maquillar, es una medida que solo viene a cuidar el bolsillo y las ganancias de las empresas, de sus empresarios. Está clarísimo que no les alcanza con los millones de pesos que le mantienen de subsidios el gobierno actual y los distintos gobiernos de turno de nuestro país.

Nos quieren hacer creer que venimos a discutir o que tenemos voz y opinión en algo, desde el movimiento estudiantil, desde los trabajadores, pero lo único que están haciendo es querer pasar un gran tarifazo que viene a golpear el bolsillo de los trabajadores y las trabajadoras. El núcleo de la cuestión y el por qué rechazamos este tarifazo tiene que ver con que se trata de una medida que quiere hacer pagar la crisis económica que todo este régimen político está manteniendo en nuestro país. Me refiero a sus distintos partidos y bloques políticos; tienen crisis económica y se la quieren hacer pagar a los y las trabajadoras de la Argentina, sobre todo el Gobierno de la Ciudad, especialista en los ajustes, golpes a la educación, al transporte, a los servicios y a la salud pública.

También me importa señalar, como representante de un centro de estudiantes ya que participo del movimiento estudiantil, que ese tarifazo no solo viene a golpear las condiciones de vida de las y los trabajadores, sino que también es un golpe muy fuerte a la juventud.

La juventud somos un sector sumamente precarizado. Somos un sector que tiene que hacer malabares cotidianamente para poder trabajar, cursar y participar activamente de un sistema educativo hoy vaciado. Yo formo parte de la Facultad de Medicina de la UBA y cursamos hacinados en los pasillos. Este año tenemos la matrícula más grande de los últimos años, ya que hay 9.000 ingresantes en una facultad de 30.000 estudiantes. Hay más de 9.000 docentes ad honorem que no cobran salario para poder desarrollar esa cursada.

Tenemos que gastar 1.000 pesos para ir a cursar. Esto incluye los apuntes. Y con este tarifazo se hace imposible poder desarrollar una tarea académica. Se hace imposible para nosotros poder cursar. Esto es lo que queremos plantear. Por ello, rechazamos abiertamente este tarifazo. Y como no nos quedamos de brazos cruzados, y tampoco planteamos ninguna esperanza de este tipo de instancias o de quienes nos gobiernan, vamos a empezar una gran campaña por el boleto educativo, universal, para los estudiantes de todos los niveles educativos y para los docentes que garanticen nuestra formación académica y que defienden la universidad pública.

Tal como aprendimos durante todo este tiempo, durante todo este año, como lo hicieron las mujeres por la lucha por el aborto legal, lo único que nos queda es organizarnos, salir a las calles, poner a nuestras organizaciones estudiantiles al servicio de la defensa de la educación pública. Por eso, no vamos a parar, no solo en el rechazo de este tarifazo para defender las condiciones de vida de los trabajadores de la ciudad, sino que también vamos a organizar y poner en pie a todas las facultades de la Ciudad de Buenos Aires, los terciarios y las secundarias también, para sacar el boleto educativo de manera de conquistar nuestros reclamos y defender la educación pública.

Muchas gracias. *(Aplausos)*.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 25, Amanda Martín.

-La participante no se hace presente.

26.- Sr. Sebastián Copello Liñan

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 26, Sebastián Copello Liñan.

Sr. Copello Liñan.- Buenas tardes a todos y todas.

Soy Sebastián Copello Liñan, representante de la coordinadora de estudiantes terciarios. Estudio en el Alicia Moreau de Justo. Estoy recientemente graduado en el Juan B. Justo. Soy profesor de nivel primario, docente de la Ciudad de Buenos Aires y maestro de grado.

Para empezar, rechazo totalmente este aumento de tarifa. Se suman las de gas, de electricidad. Se suman todos los tarifazos que están sufriendo todos los que vivimos de nuestro trabajo. Quiero contrastar este tarifazo con lo que pasa con el salario docente, principalmente, y luego con el terciario.

Los que tenemos un salario docente estamos viviendo bajo la línea de pobreza. Hoy un salario de un docente de la Ciudad de Buenos Aires está bajo la línea de pobreza. La oferta salarial de Acuña no llega a recuperar ni siquiera diez puntos de pérdida del año 2018.

Esto quiere decir que al gobierno no le interesa para nada la vida de los docentes, que tienen que pagar su transporte, su material didáctico; deben hacerse cargo de toda la desidia del Estado respecto de la educación pública y, encima, le enchufan estos tarifazos.

No aceptamos ninguna demagogia para con los docentes.

Los terciarios sufrimos doblemente porque, como saben, faltan docentes a partir de esta política; trabajamos en las escuelas y, a su vez, debemos ir a cursar a la noche. Es decir que tenemos doble tarifa, doble colectivo, doble tren o subte –para todos los que vienen de provincia de Buenos Aires– y se nos hace imposible cursar. El mismo gobierno que dice querer jerarquizar la formación docente creando la Unicaba, está haciendo expulsar a los estudiantes de los terciarios. No jerarquiza nada, sino que precariza con la Unicaba y también los expulsa. A los docentes, cuando trabajan, les hace la vida imposible, les arruina las condiciones de vida. Y a los que quieren ser docentes también se las arruina, los expulsa y no los deja formarse.

Acá hay toda una demagogia, una falta de jerarquización y una destrucción de la educación pública y del derecho que tenemos a formarnos los que queremos defender la educación pública, que quisimos estudiar para docentes. Se nos está arrebatando esa posibilidad y se está destruyendo la educación pública para avanzar en una privatización. En ese sentido van estos tarifazos. Son inviables. Por eso, vamos a lanzar una gran campaña por el boleto educativo en terciarios, en la Universidad y en todos los movimientos estudiantiles. Quiero aclarar que el boleto educativo tiene que ser universal para los docentes, para las familias que llevan a sus hijos al colegio y para todos los estudiantes de cualquier nivel

educativo. Por eso, exigimos que se suspenda y anule este tarifazo y se abran los libros de las empresas para que sepamos en qué se usan todas las ganancias.

Los trabajadores nos tenemos que hacer cargo de los servicios públicos, porque quienes los llevan adelante en el día de hoy parece un ataque masivo y terrible frente a los trabajadores.

Nada más. Muchas gracias por el lugar.

4.- Sr. Osvaldo Leonardo Pérez

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

Sr. Pérez.- Buenas tardes a todos y a todas. Mi nombre es Leonardo Pérez, soy licenciado en Finanzas y miembro de la Biblioteca Popular Antonio Jauretche.

Somos de Boedo, uno de los barrios del sur. Esa zona que el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires se olvida de gobernar, salvo para los negocios inmobiliarios.

Antes de hablar del lugar de segunda en que colocan al sur de la ciudad, quiero refutar algunas de las cosas que SBASE planteó en uno de los informes.

En primer término, hay que decir que hubo un par de aumentos de tarifas, de establecimiento de cuadro tarifario, pero SBASE nunca planteó exactamente cuáles son los fundamentos para que la tarifa del usuario sea la que efectivamente se lleve adelante.

Leyendo los expedientes, se observa que no terminan de ser consistentes con los aumentos que impulsa, dado que hay falencias en la formación para determinar la tarifa de usuario, poca fortaleza en los argumentos para modificar el cuadro tarifario y, en resumen, una contradicción con los objetivos que se dicen perseguir y las medidas a adoptar. A la vez, la falta de un criterio social y de una política integral de transporte. La utilización de comparaciones poco sólidas abundan los informes que presenta SBASE.

En resumen, falta considerar el impacto que el nuevo cuadro tarifario tendrá en los usuarios de las líneas de subte. Esto no es una cuestión menor, considerando los objetivos del Poder Ejecutivo. En ninguna línea está la explicación de la política integral de transporte que quiere llevar adelante el Gobierno de la Ciudad, ni mucho menos un criterio social. Los ejemplos comparativos de SBASE son, al menos, cuestionables.

Quiero plantear principalmente cuando lo comparan con el metro de París. Si alguien se da una vuelta por la línea E, compararlo con el metro de París, es como un insulto a todos los usuarios y usuarias de esa línea. Como decía anteriormente, hay poca fortaleza en el informe de SBASE.

Según el INDEC, el índice de salarios aumentó un 10,8 por ciento entre agosto de 2018 y el proyectado de mayo de 2019. Sin embargo, el aumento tarifario será de 180 por ciento. Ojalá el Gobierno de la Ciudad tuviera el mismo criterio con los laburantes que con sus amigos empresarios.

A la vez, no existe un criterio social. SBASE considera que debe tomarse en cuenta los cuadros tarifarios. Sin embargo, que el aumento de la tarifa plana sea igual al de la tarifa social está demostrando claramente que el gobierno no tiene en cuenta los 200.000 nuevos pobres que se generaron en estos últimos años.

Otra debilidad en los argumentos del aumento es que este no tiene razonabilidad desde el lado de los costos. Desde la revisión de la tarifa de 12,50 pesos a 16,50 pesos, el aumento de los costos operativos fue de un 38,6 por ciento, mientras que el aumento de la tarifa fue de un 68 por ciento.

Por otro lado, uno puede entender que el presidente se haya llevado a todos los funcionarios para armar el mejor equipo de los últimos 50 años, pero lo que no se puede entender y lo increíble es que los suplentes que quedaron acá ignoren lo que cualquier estudiante de economía aprende en el primer año de su carrera: todo aumento va impactar en la cantidad de usuarios que utilice las líneas de subte.

Por lo tanto, de mínima, creemos que SBASE deberíamos brindar un informe estadístico y una proyección de cómo afectó y cómo afectará la nueva tarifa de subte en la cantidad de pasajeros. Me parece importante remarcar que nos olvidamos que 75 millones de viajes se perdieron luego del aumento del año 2012.

Finalmente, un informe de la UNDAV, este aumento tampoco es consistente con la premisa de reducción de subsidios como plantea el Gobierno. Porque el subsidio del 17 por ciento es la meta que establece SBASE, con la partida presupuestaria ya renovada por la Legislatura y aprobada por el Poder Ejecutivo. La proyección de los mismos viajes con la tarifa actual de 16,50 pesos, da cuenta de que se cubren todos los costos operativos. Repito: se cubren todos los costos operativos de la empresa. Sin embargo, el aumento sigue en pie. Y llevarlo a 21 pesos, implica 800 millones de ganancias por encima de los costos operativos. ¿Qué se piensan hacer con ese dinero? Nadie responde. ¿Para qué se aumenta si los costos están cubiertos con la tarifa actual? Parece que lo único que interesa es aumentar la tasa de ganancia de la empresa.

Por todo esto, podemos afirmar que no hay razonabilidad económica para este nuevo tarifazo, salvo aumentar las ganancias de las empresas. Y, a pesar de eso, ni Metrovías, ni SBASE, ni el Gobierno de la Ciudad realizan las inversiones necesarias. La frecuencia es mala, los vagones en algunos casos llegan a 60 años, las estaciones se inundan; no hay acceso para personas con movilidad reducida, en donde hay las escaleras mecánicas, no funcionan y la iluminación brilla por su ausencia.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Le pido que vaya redondeando.

Sr. Pérez.- Entonces, nos queda preguntarnos: ¿cuál es la prioridad? ¿Darle rentabilidad a una empresa que no invierte? ¿O darles derechos a sus ciudadanos y ciudadanas de la Ciudad de Buenos Aires?

Como decía al comienzo, el sur no existe, salvo para el negocio inmobiliario, porque la visión del Poder Ejecutivo es que todo lo debe manejar el mercado, porque es eficiente. La única eficiencia que tiene el mercado es la rentabilidad. Cuando al mercado se le deja definir las prioridades que debe tomar el Estado, son los sectores más vulnerables los que sufren.

Tenemos que preguntarnos cuál es el rol que queremos que tenga el Gobierno de la Ciudad frente a las problemáticas y necesidades de los ciudadanos. Una de esas necesidades es el transporte público y el subte. Como ejemplo, uno de los argumentos que esgrime el Gobierno de la Ciudad...

Sra. Coordinadora (Lanari).- Le pido por favor.

Sr. Pérez.- Ya termino.

Los argumentos que esgrime el Gobierno de la Ciudad, SBASE, es que las tarifas deben recomponerse frente a los salarios. Repito la frase: “las tarifas deben recomponerse frente a los salarios”. En este tiempo en el que tenemos 50 por ciento de inflación, en el que los aumentos de los salarios de los trabajadores y trabajadoras no les alcanzan para cubrir los aumentos de precios, ¿realmente el Poder Ejecutivo, el Estado, tiene que velar para que las tarifas se recompongan ante los salarios o es que frente a salarios golpeados, los y las laburantes de la Ciudad de Buenos Aires puedan seguir utilizando el transporte público para ir a sus trabajos?

Para peor, la comparativa de las tarifas que realiza SBASE es del 2001. Dicen que las tarifas están baratas respecto del 2001. De una economía de corralito, de crisis, del 25 por ciento de desocupación y del 50 por ciento de pobreza, ¿le parece que es el lugar para hacer la comparación entre precios y salarios?

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Señor: ya se está recontra vencido su tiempo.

Sr. Pérez.- Voy a decir una cosa que es importante que la mencione.

Si quieren llevar las tarifas al 2001, también hubieran puesto el mismo ahínco y el mismo empeño en la Ley 670, que es de ese mismo año, y que establecía la realización de las líneas F, G e I, que claramente en este momento no se está llevando adelante.

Por último, queremos hablar de la accesibilidad. La accesibilidad de la línea E, dicho por Metrovías, es del 0 por ciento. Una persona con discapacidad y con movilidad reducida no puede tomar la línea E. Por esta razón, nosotros estuvimos juntando firmas. Tenemos más de mil firmas de vecinos y vecinas que claramente planteaban que en las estaciones de Boedo y de Avenida La Plata haya accesibilidad.

Me parece que plantear una audiencia pública a las doce del mediodía un día de semana es un poco restrictivo. Y lo digo con todo respeto. Por lo menos, quiero que estas más de mil firmas que traemos hagan parte del reclamo. Además, tenemos un informe de un grupo de profesionales de Boedo que dicen que el 21 por ciento de los reclamos son sobre la cuestión de la accesibilidad. Queremos que ese 21 por ciento de reclamos también sean voces en esta audiencia pública, al igual que estas mil firmas y que, además de preocuparse por la rentabilidad de las empresas, se preocupen por el servicio y por un acceso para todos y todas.

Muchísimas gracias. (*Aplausos*).

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 31, señor Enrique Rositto.

-El participante no se hace presente.

32.- Sr. Roberto Pianelli

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 32, señor Roberto Pianelli.

Sr. Pianelli.- Para comenzar, voy a mencionar dos cosas que para mí son importantes: primero, deseo brindar un reconocimiento al presidente de SBASE, ya que es la primera vez que un representante de Subterráneos se queda durante toda la audiencia. No es un tema menor, ya que antes daban el informe y se iban. Hay que reconocerlo. Se quedó aquí y se la banca. (*Aplausos*).

En segundo lugar, la próxima audiencia podemos hacerla en la oficina del presidente de SBASE, porque si siguen siendo cada vez más chicas, me imagino que en la oficina va a haber mejores sillas y vamos a estar más cómodos. Así que vamos a poder hacerla ahí. Digo esto porque este gobierno ha desvirtuado completamente el carácter de las audiencias públicas, como ya lo dijeron muchos compañeros. }

Estamos acá porque tenemos que estar y queremos decir lo que tenemos que decir. Pero ciertamente no tiene ningún sentido. La audiencia pública tenía un espíritu, pero lo han tergiversado absolutamente. Entonces, se ha transformado en una formalidad para que se concrete una política decidida de antemano. De hecho, si no se hace, corren el riesgo –como pasó muchas veces– de que les paremos el aumento por una cuestión judicial. Entonces, hacen la audiencia por eso.

Además, lo que se está discutiendo acá es casi una asociación ilícita. Entonces, tienen que cercar. Por las dudas, ya que no saben si va a venir mucha gente. Por eso ponen vallas por todos lados. ¡Mirá si viene gente! Una vez pasó. Estaba Piccardo y se armó un lío bárbaro. No se lo esperaban. Entonces, prevenidos con todo eso, ahora no dejan pasar a la gente que quiere escuchar las exposiciones. Por eso digo que esta audiencia es una formalidad totalmente absoluta. Es muy triste, y uno lo trata de tomarlo de la mejor manera posible.

Aquí ya se ha dicho casi todo. Me voy a dirigir a los que ya hablaron. Hay cosas que hay que saber de antemano. Por ejemplo, la red de metros de Buenos Aires tiene 60 kilómetros. La ciudad de Buenos Aires tiene tres millones de habitantes, al igual que Madrid, que no tiene conurbano como sí tenemos nosotros, donde permanentemente ingresa gente a la ciudad que viene a trabajar. En Madrid, tienen 360 kilómetros. Es un lugar donde más o menos se puede viajar. Hay una política pensada en el transporte público.

A todos los izquierdistas que hablaron hoy les digo que hace cien años el transporte público no era una cuestión de izquierdistas, sino de conservadores. Los pioneros que hace 105 hicieron el subte de la ciudad de Buenos Aires eran conservadores y querían que la gente llegara rápido para poder explotarla mejor. Sin embargo, hoy la discusión de este brutal capitalismo es que directamente no trabajemos; ni siquiera nos quieren explotar, porque lo que hacen es especulación financiera, y ya no les importa el transporte. Entonces, no se hacen ningún problema.

Yo vivo en La Boca, donde no hay subte. Hoy tenía que ir a Chacarita, a Rancagua, que es el taller donde están todos los trenes con amianto. Había cinco mil, que ya los sacamos, y están los Mitsubishi, que van a seguir circulando con amianto. Tuve que ir allí a una asamblea para ver algunas cuestiones con unos médicos. Tardé una hora y media en llegar.

Yo había pensado: ¿qué tendría que hacer? Una posibilidad era tomarme un taxi o tomar el subte; otra posibilidad era ir con el auto y estacionarlo en un estacionamiento, donde me cobran una fortuna; y otra alternativa era ir con el auto directamente y estacionarlo en la calle. Yo me deprimó cada vez que tengo que hacer esto. ¡Me agarra una angustia! Aparte,

como sé de qué se trata, me angustia. Digo: ¿puede ser que sean tan canallas y que no vean cómo hacen sufrir a la gente?

Yo sufro porque encima conozco varios lugares. Muchos tal vez no tengan la posibilidad de viajar; yo sí, por mi trabajo. Entonces, voy a España para hablar por el tema del amianto; me voy a ver a otros técnicos para después poder hablar con propiedad. Cuando ves lo que son los demás metros, te querés pegar un tiro. Esa es la realidad. Venís acá, y ves que no hay inversión. No pasa lo mismo en Medellín, en Bogotá o en Quito. ¡Arriba de la Cordillera hicieron un metro! Nosotros, no. ¿En Pompeya? No se puede construir. Son todas mentiras para justificar una no-política de transporte, la negación de la política de transporte o, mejor dicho, una política demagógica del transporte de hacer carriles exclusivos de colectivos simplemente porque los pueden inaugurar antes de la campaña electoral. Próximamente, el 25 de mayo, vamos a tener la inauguración de las últimas tres estaciones de la línea E. En realidad, las terminó Cristina Fernández de Kirchner, que hace cuatro años que se fue. ¡Las terminó ella! Faltaba la obra civil. Tuvieron cuatro años para hacerla y la van a inaugurar el 25 de mayo, con doscientas inauguraciones demagógicas que va a intentar hacer el Gobierno. Por ejemplo, va a inaugurar una cantera y un taller nuevo. Está todo pensado especulativamente no para beneficiar a la gente, sino por cuestiones electorales o curros económicos.

Por otro lado, no saben quién compró los trenes con amianto. En realidad, había amianto desde antes. Tampoco exageremos. No quiero decir algo fuera de lugar. Amianto hay en toda la ciudad, y en el subte había amianto desde antes. Obviamente, es peor comprarlo cuando está prohibido, que es lo que hicieron, pero lo cierto es que había amianto de antes. Ya que está el presidente de SBASE, le digo: los trenes Mitsubishi de la línea E tienen amianto. De común acuerdo tendrían que sacar la conclusión de que tienen amianto, porque eso nosotros no lo sabemos, ya que lo analizó la Universidad. No vamos a realizar las tareas con ese material. Los compañeros manipulan los apaga-chispas. Es una cuestión técnica. Lo sé porque vengo de allí. Ustedes no saben qué es: se trata de una de las partes, y la manipulan con la mano libre. Pero está hecho con amianto. No es culpa del actual presidente de SBASE ni de Piccardo, pero hay que avanzar porque los compañeros todavía siguen laburando en esas condiciones. Hay que reemplazar todo eso; y mientras no se lo haga, hay que tomar las medidas adecuadas. Si no avanzamos sobre esto, va a haber conflictos, con la responsabilidad que esto implica. Reitero: hay amianto en los trenes de la línea E y de la línea C. Que nadie se desespere, porque en el mundo hay amianto. Lo que nosotros reclamamos es que se lo identifique, se lo califique y se lo empiece a reemplazar. Debe quedar identificado para que nadie tenga contacto con él sin las medidas de seguridad adecuadas.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- ¿Podría ir redondeando su exposición, por favor?

Sr. Pianelli.- Redondeo.

Voy a decir algo sobre la tarifa. ¿Alguien sabe cuánto sale una operación de corazón? ¿Saben cuánto aumentó en el último año una operación de corazón? Vayamos al Muñiz y preguntemos. ¿Saben cuánto sale una tomografía en el Muñiz? ¿Cuánto aumentó? ¡Nada! En verdad, aumentó, y más en un país donde no hay regulación económica. Con el dólar, que ni sé cuánto está hoy, da pánico averiguar. Donde no hay ninguna regulación, todos los insumos van a seguir aumentando. Es verdad.

Ahora bien, ¿qué tiene que ver eso con que tengamos que pagar los usuarios? Efectivamente, a nadie se le ocurre decirle al que hace la tomografía en el Muñiz que tiene que pagar porque ahora aumentaron los insumos de la tomografía. Y esta es la discusión sobre el transporte. Lo que hay que discutir es una cuestión de paradigma. Desgraciadamente, con este gobierno, estamos en las antípodas. Este gobierno opina que el transporte, igual que la salud y la educación, son mercancías. Una mercancía, como un Iphone, como un televisor, como este micrófono. Y nosotros creemos que es un derecho consagrado de nuestra Constitución, como la salud, la educación y también el transporte; de lo contrario, no garantizo los demás derechos.

Por lo tanto, defendemos que cada vez valga menos, aunque aumente todo, pero cada vez menos, aunque se vaya por las nubes. Y eso que lo garantice el Estado. Porque si tienen una función para garantizar, la primera es esa. Lo segundo es la operación, y con esto termino.

Quiero aclarar que las empresas concesionarias que vinieron no son del Estado. Es mentira. RATP, que es una de las empresas que lo están disputando, y Keolis no es la empresa RATP que opera el subte de Francia. RATP es una subsidiaria, es privada. No es que vendrá el alcalde de París a manejar el subte. Se trata de una empresa privada al igual que Keolis, asociada con Eurnekian. No es verdad que sean empresas estatales, son empresas privadas.

Está en discusión si el subterráneo tiene que tener la operación, si están las inversiones en manos privadas. Acá las inversiones no están en manos privadas. Las inversiones están en SBASE. El nuevo contrato no le exige que compren trenes para la línea E. Esto lo tiene que hacer SBASE. Venga quien venga, agarre la concesión quien la agarre, si SBASE no tiene o no consigue el presupuesto para comprar trenes, no lo va a comprar Roggio y ni la RATP. La decisión es de SBASE. Por eso, pedimos que SBASE se haga cargo de lo que le corresponde y que no desvíe la responsabilidad. Y sí discutimos que no queremos este SBASE. No queremos este SBASE con el paradigma de que el transporte es una mercancía. ¡No lo queremos! Quisiera encontrarme en la próxima audiencia con otro SBASE, con otro paradigma que tenga que ver con los derechos sociales que tiene la población de la Ciudad de Buenos Aires y del conurbano, porque el subte también lo mantiene la gente del conurbano de Buenos Aires.

Me olvido muchas cosas, pero no importa, porque ya son todas conocidas acá. (*Aplausos*).

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 33, señor Néstor Segovia.

- El participante no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 33, señor Alberto Horacio Cirigliano.

- El participante no se hace presente.

27.- Sr. Martín D'Alessandro

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 27, señor Martín D'Alessandro.

Sr. D'Alessandro.- Buenas tardes.

Tenía muchas cosas para decir, pero prácticamente es lo que dijeron quienes me antecedieron en el uso de la palabra.

Soy vecino del barrio Parque Chacabuco de la Comuna 7. Cuando me enteré que iban a convocar la audiencia aquí, sobre la traza de la línea E, me dio mucha bronca y me anoté.

Me llamó mucho la atención al entrar y ver el operativo de seguridad que hay, no solo en un día laborable y en el horario en que se estableció esta audiencia pública. Por eso, de audiencia pública solo tiene el título, porque nada tiene de pública. Esto da mucha bronca.

No pude escuchar al presidente de SBASE porque no llegué, debido a que vine en la línea E. (*Risas*.) A veces, uno se ríe para no llorar, pero ya estamos acostumbrados.

No puedo creer que vengan acá a dar argumentos de por qué deberíamos pagar más el boleto los vecinos del sur de la ciudad, cuando, lejos, utilizamos la peor línea. La comunera de la Comuna 15, Camila Rodríguez, les mostró una foto que no sé si la llegaron a ver, que no es lo que está mostrando de cómo viajamos todos los días. Sobre todo, viajar en la línea E es casi inhumano. La frase “se viaja como ganado o como sardina” está trillada, pero el que viaja sabe de qué estoy hablando.

Quería enumerar las falencias que tiene la línea E, pero me parece que a esta hora estamos todos cansados y no sabía de qué manera graficarlo. Tengo una anécdota en el barrio. Cuando era chico –ahora tengo 44 años y quizás los de mi generación lo sepan– se filmó una película que grafica bastante lo que es el servicio. La película se llama *Highlander, el inmortal*. En el set de filmación estaba Medalla Milagrosa y también se utilizó Emilio Mitre. En el barrio fue un *boom*; no sé si lo recuerdan. Cuando era pibe creía que era Hollywood, con Christopher Lambert y Sean Connery. Es una película recontra bizarra. Si la quieren ver, no se las recomiendo, pero el argumento es de un futuro que nunca iba a llegar o un futuro caótico, imaginario, un poco desastroso. Por eso, ¿dónde iban a filmar ese tipo de película con ese guion si no es en la línea E? Más gráfico, imposible. (*Risas*) Además, ¿en dónde iba a viajar Highlander si no era en la línea E? ¡Es inmortal! ¡Puede estar toda la eternidad esperándolo! La línea E es, más o menos, eso.

Si no fuera por los laburantes, claramente el servicio sería inviable. Es indignante que vengan acá funcionarios para justificar una tarifa que no se condice con el servicio que se está brindando. Escuché a Delfina Velázquez de la Comuna 11 hablar de la línea G que no se construyó. Hubiera esperado que los funcionarios de SBASE vengan acá para decir cuándo construirían la línea I, que estaba planificada desde Parque Chacabuco hasta Ciudad Universitaria.

También se habló de la famosa frase del presidente y dos veces jefe de Gobierno de esta ciudad, que hace 12 años que está gobernando, que decía: “¿Qué? ¿Somos idiotas que no podemos construir 10 kilómetros de subte?”. Creo que nada tienen de idiotas, sino que son ineptos e incapaces. Esto da mucha tristeza.

Tengo muchas cosas por decir, pero ya se dijeron. Seguir ajustando el bolsillo de la gente en este momento del tarifazo y con muchos servicios que están aumentando, sumarle un ajuste más al trabajador y al que no tiene laburo, porque también viaja, a los estudiantes y a los jubilados, me parece que es una tomada de pelo.

A mi entender, esto ya es una inmoralidad que no se puede tolerar. Estamos hartos de que nos traten como ciudadanos de segunda por ser del sur de la ciudad. Hagan algo, muchachos. Y al presidente le digo que gestione mejor. Las palabras de que está todo hermoso en esta ciudad y en este barrio no se condicen con el servicio que brindan.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

28.- Sr. Pablo Almeida

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 28, señor Pablo Almeida.

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

Se retiró el único orador que defendió el tarifazo que se viene en el subte. Por lo tanto, debería decretarse que se anule la audiencia pública.

Hoy, los poquitos que nos enteramos, venimos a plantear que el tarifazo es, lisa y llanamente, aberrante. Quiero plantear algunas cuestiones a quien vino a defender ese tarifazo porque los argumentos que se han dado rozan la tomada de pelo. Que nos digan que el subte va aumentar nuevamente, llevando la tarifa a 21 pesos porque existe un marco inflacionario, debería llevar a esta persona a dialogar al actual Ministerio de Hacienda de la Nación, del cual soy trabajador, para que le expliquen que los aumentos de tarifas son los que generan la inflación. La inflación no es un ente divino, sino que es producto de los aumentos que generan los empresarios, como hoy sucede en el subterráneo de Buenos Aires o como se propone que siga sucediendo.

Hay que plantear también –y esto lo dijeron todos los oradores–, que ese nuevo aumento que hoy se plantea y que llevaría a la tarifa en mayo a 21 pesos, como se ha dicho acá, desde que la gestión está en manos de la ciudad lleva a un incremento de la tarifa del subte en un 1800 por ciento, cuando la inflación en el mismo período con el cálculo más estricto y exacto o más hacia arriba de lo que se pueda tomar, no superó el 550 por ciento.

En el último período desde fines de 2015 hasta acá, se llevó la tarifa de 4,50 a 21 pesos, un aumento del 366 por ciento. La inflación en nuestro país en los últimos 3 años y medio ha sido altísima, pero no supera el 174 por ciento.

Entonces, todos los argumentos presentados han sido debidamente respondidos en esta audiencia y desasnados uno a uno. Nadie nos puede venir a decir que los aumentos corresponden a algún tipo de inversión, porque todos sabemos que no existe inversión. Les aclaro a muchos de los que hablaron que todos los días trabajo en Plaza de Mayo desde hace más de 25 años. La desinversión no es solo en el sur de la ciudad, vayan ahí, a 20 metros de donde trabaja Macri, que, obviamente no va en subte a trabajar, e intenten tomar el ascensor. No funciona en Plaza de Mayo. Está la Casa Rosada y tenemos a medio Poder Ejecutivo ahí.

Obviamente ninguno de los funcionarios utiliza el subte. Entonces, no se puede justificar por la inflación, no se puede justificar por las inversiones. ¿A qué corresponde el tarifazo? Creo que se ha dicho acá, pero hay que volver a decirlo con todas las letras: responde a un modelo, como decía uno de los representantes gremiales del subte, en donde el transporte no es un derecho social, ni siquiera es un servicio público, ¡es un negocio! Y como todo negocio está en función de la ganancia.

Hoy, desde el partido Izquierda Socialista y del Frente de Izquierda –soy colaborador de la diputada Laura Marrone–, venimos a plantear que hay que anular este tarifazo que nos pretenden aplicar, porque es el carácter privado de un servicio que debería ser estatal. Necesitamos que el subte, como un servicio público y como un derecho social, esté en manos del Estado, no para que lo gestionen los burócratas de turno, ni los anteriores que les cobraban coimas al corrupto de Roggio ni los actuales, que son directamente sus funcionarios. Queremos un servicio estatal de subterráneo y que el conjunto del transporte esté gestionado por los representantes elegidos por los trabajadores; queremos un servicio estatal en el que los usuarios, estudiantes, trabajadores y trabajadoras, y el pueblo en general también tenga participación en la gestión.

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

Sr. Almeida.- Por último, quiero referirme a este punto de las tarifas.

El director de SBASE nos planteó un interrogante casi de tipo extorsivo. Si no aumentan la tarifa, lo paga el Estado con el impuesto que les cobra al conjunto del pueblo. La verdad admiro su capacidad para sincerar las cosas. Evidentemente, desde que ha sido privatizado el subte, todos y todas, pagamos cada uno de los pesos que se roba la empresa privada en manos de Roggio y que se robará otras empresas privadas, si es que cambia de mano.

Proponemos que ese servicio en manos del Estado no esté financiado con los impuestos de cada uno de los laburantes que vive en esta ciudad, sino que se aplique un impuesto a los grandes capitales. Voy a dar un simple ejemplo. Acá se decía el transporte está al servicio para que los laburantes lleguen a trabajar para ser explotados. Esto decía el representante de los trabajadores del subte. Otro ejemplo, son los capitales financieros; cualquiera puede ver que el 90 por ciento de los laburantes bancarios que están en microcentro se movilizan en subte. Que esos capitales financieros y los capitales industriales sean los que financien la tarifa del subterráneo y la del transporte en general, acorde con el salario y de las y los trabajadores.

Por último, como es un servicio público y como el transporte es un derecho social, que sea el Estado, en última instancia, quien debe garantizar que sea un precio acorde con lo que puede ganar un trabajador. Que se le quite el dinero de esa fraudulenta deuda externa; hoy estamos pagando miles y miles de millones de dólares al Fondo Monetario Internacional; que se quite el dinero de ahí y se destine a un plan de transporte de verdad, accesible para todo el pueblo de la ciudad y del conurbano con un costo realmente accesible.

Muchas gracias por el tiempo. Espero que le hagan llegar el video al director de SBASE, que se tuvo que retirar.

29.- Sra. Nayla Loitegui

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 29, señora Nayla Loitegui.

Sra. Loitegui.- Buenas tardes a todos y a todas las que quedamos.

Mi nombre es Nayla Loitegui y vivo en la Comuna 8. Soy usuaria asidua de la línea E y del premetro.

En principio, quería volver a mencionar lo que se marcó en intervenciones anteriores respecto del carácter absolutamente excluyente, restrictivo y antidemocrático de esta pseudo audiencia pública que, además, si se retiran los responsables del Gobierno de la Ciudad será difícil hacer un planteo. Uno es por el horario en que se realizó, ya que afecta la participación plena de los trabajadores y también de aquellas personas que están a cargo del cuidado de sus hijos e hijas, porque estamos en el horario de entrada y salida de la escuela. Esto evidencia que al Gobierno de la Ciudad, porque a Metrovías no se lo voy a pedir, poco le interesa lo que pensamos los vecinos y vecinas de esta ciudad del servicio del subte y nuestro a nuestro derecho al transporte.

En segundo término, quiero comentar el planteo de la Ley 1472 que regula en funcionamiento del servicio del subte, cuyo objetivo es garantizar el acceso a un servicio de calidad y eficiente. Evidentemente, todos los usuarios y usuarias de ese servicio sabemos que eso no sucede en la realidad, pero nos plantean un nuevo aumento del servicio.

Además de esta relación asimétrica entre la tarifa y el servicio, entre precio y calidad, se le suma la situación económica que todos conocemos, que no se da por arte de magia y que está definida por una política pública del gobierno que busca ajustar al que menos tiene y beneficiar a las grandes empresas. Algo que también está demostrado en esta audiencia pública.

Los trabajadores y trabajadoras, los desocupados, los jubilados y las jubiladas no podemos tolerar más aumentos de tarifas, porque no se pueden pagar, menos con un servicios como el que tenemos.

Para ser breve, voy a explicar el tercer punto, porque todos estamos cansados de escucharnos a nosotros mismos. Si supiéramos que esto puede significar otra cosa, sería más valioso. Quiero contar mi experiencia personal como usuaria del servicio de la línea E y del premetro. En algunos comentarios anteriores plantearon que los usuarios del sur de la ciudad y de esta línea específicamente nos sentimos ciudadanos de segunda. Podemos decir claramente que quienes además viajamos en el premetro, nos sentimos ciudadanos de cuarta. ¿Por qué? Porque el servicio del premetro es más que deficiente desde las unidades que son viejas y que solo se pintaron para los Juegos Olímpicos. Las estaciones del premetro fueron las únicas que se mejoraron en el marco de los juegos olímpicos, pero aún sigue con problemas de accesibilidad. De hecho, en varios lugares siguen las escaleras y no hay rampas para los adultos mayores. El otro día, en una de las estaciones, tuve que ayudar a una señora con bastón a bajar las escaleras, así que también me hizo notar claramente estas problemáticas que por ahí uno no las ve cotidianamente o no las tiene en cuenta.

Por otro lado, está lo que mencionó el comunero Facundo Roma de Unidad Ciudadana en relación con la frecuencia del premetro. Metrovías dice que la frecuencia oscila entre los siete y los ocho minutos, según el día de la semana, y que la duración del trayecto de una cabecera a la otra es de más o menos veinticinco minutos. Le podemos asegurar que eso es totalmente falso. El promedio de espera nunca baja de los diez minutos. Ni hablar los fines de semana, cuando hemos tenido que esperar el tren literalmente durante cuarenta o cincuenta minutos. El trayecto de un lugar al otro, que facilita la combinación con la línea siguiente con menor frecuencia, que es la E, oscila más o menos entre los treinta y tres y los treinta y cinco minutos, y a veces más. Y todo eso sin contar los innumerables cortes del servicio sin

justificación alguna o, lo que es peor, con justificaciones falsas, como por ejemplo: “Manifestantes cortando el servicio y las vías del premetro”. Como yo voy hasta la otra punta de la cabecera, tengo que tomar un remis y hacer el mismo recorrido. Entonces, me doy cuenta de que nunca hubo una manifestación ni un corte de vías y que básicamente se le está echando la culpa a un tercero por algo que es responsabilidad de la empresa. Eso por un lado.

Por último, en relación con la situación del precio y la calidad, queremos expresar nuestro descontento como vecinos. Lo digo yo, pero lo comparto con todas las personas del sur de la ciudad con las que viajamos, en relación con el funcionamiento del subte y del premetro.

Asimismo, quiero pedir el freno de algo que solo es un tarifazo para ajustar a los que menos tienen, a los trabajadores y a la gran cantidad de personas que se quedaron sin laburo, solo para beneficiar a una empresa, para agrandar la rentabilidad de un privado, que además no cumple con lo que tiene que cumplir: no cumple con la ley y además busca presentarse nuevamente a la licitación para volver a operar ese servicio.

Por lo tanto, pido al Gobierno de la Ciudad que se haga cargo de lo que tiene que hacer, que es que la empresa que administra el servicio cumpla con la ley, y que nos garantice un buen servicio a los ciudadanos y las ciudadanas de la Capital Federal, que tenemos que ser sus representados y nos tienen que responder. En síntesis, que nos garanticen el derecho a un servicio público de transporte y de calidad, ni más ni menos. (*Aplausos*).

30.- Sr. Martín Leonardo Ciraolo

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 30, señor Martín Leonardo Ciraolo.

Sr. Ciraolo.- Buenas tardes.

Mi nombre es Martín Ciraolo y soy vecino del barrio de Monserrat. Podría hacer una enumeración de las problemáticas que tienen todas las líneas de subterráneos. Junto con otros compañeros, desarrollamos una publicación barrial que se llama *El tambor de Monserrat*, y como la audiencia de hoy fue convocada para las doce del mediodía y la mayoría de la gente no se pudo acercar por diferentes obligaciones, principalmente por cuestiones laborales, nos propusimos ser la voz de aquellas personas que tienen algo que decir y que hoy no se pudieron hacer presentes. Por eso, salimos a la calle a hablar con nuestros lectores, con los vecinos del barrio.

En principio, aclaro que nuestro barrio es atravesado por las líneas A, C y E. La mayoría de los usuarios que hemos consultado nos ha marcado la cuestión de la calidad del servicio. Afirman que la calidad va decreciendo en este orden: la línea A, la línea C y la línea E. Los coches de la línea A son prácticamente nuevos en comparación con los de la línea E, que tienen más de cuarenta años. Además, está la cuestión de la frecuencia, incluso, en la línea C, que conecta las dos terminales más importantes de trenes de la Capital, que son Retiro y Constitución. Es tan grande el caudal de gente y tan pocas las formaciones en circulación que la mayoría de los usuarios y las usuarias terminan quedándose varios minutos por encima del nivel de frecuencia que prometió el jefe de Gobierno de la Ciudad que íbamos a tener, de tres minutos en promedio, sobre todo en la hora pico. Hay un montón de gente

que queda varada en los andenes, esperando. Y ni hablar del esfuerzo físico, de las peleas y de los empujones para poder acceder a los coches.

Sin extenderme más en lo que yo pueda llegar a decir, quiero mencionar algunos de los testimonios de los lectores y vecinos que hemos consultado. En principio, hemos hecho una encuesta donde el cien por ciento de las personas entrevistadas estuvieron en desacuerdo con el aumento de 21 pesos y con la disparidad entre el precio de la tarifa y el servicio brindado. Eso como primera medida. Obviamente, la mayoría no podía asistir. Otros no tenían siquiera idea de que iba a haber una audiencia pública y mucho menos de que iba a estar toda vallada la entrada aquí, en la sede.

Voy a proceder a leer algunos testimonios como para cumplir con el mandato, tanto de mis compañeros en este proyecto como de las personas que hemos encuestado. Nos encontramos, por ejemplo, con Ignacio, que dice: “Si se hubieran hecho los ramales que estaban programados en el barrio, en Chile y Entre Ríos tendríamos la estación de subte que corresponde a la línea G. Yo todavía estoy esperando los diez kilómetros de subte por año”. Por su parte, Santiago, que es vendedor de libros, dice: “La línea A es la del servicio más parejo; la C y la E parecen olvidadas. En la primera, te quedás sordo; y en la otra, la frecuencia es pésima. Si pudiera ir a la audiencia, diría que es una locura la tarifa que quieren aplicar, porque el servicio no lo vale. Tienen que extender el subte por toda la ciudad; tiene que haber nuevas líneas que la atraviesen en su totalidad y que lleguen hasta la General Paz”. Lorena, que es profesora de Educación Física, dice: “En la línea A hace poco cambiaron los vagones. La C es mucho peor. Hace la conexión de las dos centrales más importantes de la ciudad, pero el servicio no alcanza. La gente queda en los andenes sin poder subir. La línea E es un desastre: los vagones y las escaleras mecánicas siguen siendo de madera, parecen de la prehistoria”. Estefanía, que es empleada, dice: “Es el tipo de servicio que te genera una dicotomía: lo amás porque es el más rápido y lo odiás porque pagás un montón por un servicio que tiene demoras, viajás apretada, falta aire acondicionado en verano y oxígeno en invierno. Pagás sabiendo que podés llegar a tener un accidente con el agua de las lluvias que corre por las escaleras y por los andenes sin tener por dónde desagotar, y encima tenés que taparte la nariz para no sentir el olor a cloaca o bien taparte los oídos cuando las ruedas van por las vías, ya que hacen un ruido insoportable, como si estuvieran limando...”

Sra. Coordinadora (Estrabacca).- ¿Podría ir redondeando su exposición, por favor?

Sr. Ciraolo.- Creo que más o menos se entendió lo que dije.

Por último, quisiera transmitir los testimonios de algunas personas que no pudieron estar presentes y, sobre todo, agradecer a todas las personas que se han quedado a escucharnos a los últimos. Espero que puedan tomar nota de las cuestiones que muchos de los usuarios sufrimos todos los días al viajar en cada una de las líneas.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

Sr. Jaime Wilkinson

Sra. Coordinadora (Estrabacca).- Corresponde que haga uso de la palabra el señor Jaime Wilkinson.

Sr. Wilkinson.- Creo que soy el último orador, así que voy a ser breve.

Me voy a concentrar especialmente en un argumento que utilizó el presidente de SBASE. Lo he escuchado en casi todos los tarifazos que nos vienen aplicando y creo que todavía no le hemos dado la suficiente importancia al carácter falaz de este argumento. Básicamente, el argumento es que alguien tiene que pagar tanto el subte como el gas o los teléfono. Alguien tiene que pagarlos. Pero ¿quién los tiene que pagar? Los que los usan. ¿Por qué todos los ciudadanos de Buenos Aires que no usamos el subte vamos a tener que pagar ese servicio? Eso fue lo que expresó el señor.

Realmente, es muy preocupante que una persona inteligente, como supongo que es él, nos pueda plantear un argumento de este tipo, que implica un concepto yo diría minúsculo de lo que es una sociedad. Los ciudadanos de Buenos Aires que tienen que usar el subte no son ciudadanos libres que viajan como quieren, cuando quieren y de la forma que quieren. ¡No! La sociedad no es la suma de individuos que necesitan viajar o que son libres de viajar como ellos quieren. La sociedad condiciona y determina cómo viajamos. Así de simple. Es al revés. La sociedad es algo muy superior a la suma de los individuos que la componemos. Nos condiciona. Una sociedad contaminante enferma a la gente. La gente enferma no constituye una sociedad contaminante. Es al revés. La sociedad contaminante es la que enferma a la gente. De la misma forma, una sociedad o una ciudad que tiene una estructura de transporte pública y privada desastrosa condiciona la forma en que viajamos. No somos los que viajamos los que la condicionamos. No sé si soy claro. Es decir, quien tiene que hacerse cargo de montar un sistema de transporte eficiente es la sociedad en su conjunto, y no cada uno de los individuos. Tiene que pagarle a la sociedad en su conjunto por una sencilla razón: la gente no se mueve de un lado a otro porque quiera. Hay una cantidad de gente que se beneficia por el hecho de que nosotros podamos viajar: desde nuestras familias, hasta los negocios donde trabajamos, las reparticiones donde nos desempeñamos, etcétera. Todos estos miembros de la sociedad se benefician de la gente que viaja.

Si esa gente no pudiera viajar, esos negocios no podrían funcionar, esas familias no podrían conectarse, esas reparticiones no podrían funcionar, etcétera.

Vuelvo a lo central y ya termino, porque creo que todos estamos absolutamente cansados. El argumento que se usa es absolutamente falaz. Esto de decir que los que tienen que pagar el servicio son los que lo usan es un argumento que, repito, lo vienen usando desde hace rato en todos los aumentos de tarifas que nos vienen planteando: de subte, de gas, de todo.

Este argumento implica, básicamente, en su fondo, el concepto de sociedad que se maneja, en el sentido de que la sociedad es una simple suma de individuos sueltos, en donde cada uno hace lo que quiere. Es absolutamente contrario a la realidad. La realidad es que la sociedad es un ente que condiciona y determina la forma en que nos movemos en una sociedad. En este caso concreto, ese argumento es utilizado, justamente, para decir: “Señores, el Estado de la Ciudad no quiere pagar más subsidios; quiere pagar menos”. Entonces, ¿a quién le carga esto? No lo hace a la empresa y a la ganancia de la empresa. Se lo carga a los que viajan. Con eso, justifican el aumento de tarifas. En realidad, lo que están diciendo es que esta sociedad sigue beneficiando con enormes ganancias a las empresas que están utilizando el servicio que nosotros se lo dimos, como sociedad. Encima, quieren que nosotros paguemos el funcionamiento de ese servicio.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

Finalización

Sr. Presidente (Ameijenda).- Dado que no hay más inscriptos en el registro de participantes y expositores, damos por finalizada la audiencia pública del día de la fecha.

Muchas gracias.

-Es la hora 17:22.

Andrea Faiulli
Taquígrafa

Adriana Giraud
Taquígrafa

Teresa Morales
Taquígrafa