

S U M A R I O

AUDIENCIA PÚBLICA	4
Iniciación	4
Expertos	5
Arq. Carlos Frugoni	5
Ing. Juan Salas	7
Participantes	8
1.- Sr. Ricardo Lasca	9
Sr. Norberto Salvia	11
Sr. Edgardo Carranza	13
Finalización	14

AUDIENCIA PÚBLICA

- En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en la Sede Comunal N° 1 sita en la calle Humberto 1° N° 250, a quince días del mes de abril de 2019, a la hora 15 y 7:

Iniciación

Sr. Presidente (Ameijenda).- Buenas tardes.

Siendo las 15 y 7 horas, damos comienzo a la audiencia pública sobre el “Tratamiento de la implementación del cuadro tarifario a regir en la Autopista Paseo del Bajo”.

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

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

En esta oportunidad me acompaña el directorio en su totalidad: la doctora Eugenia Michielotto, la licenciada Bernarda Fait, el doctor Fernando Barrera y el contador Gustavo Gutiérrez.

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

Sra. Coordinadora (Lanari).- Buenas tardes.

La presente audiencia fue convocada por el señor Jefe de Gobierno de la Ciudad mediante el Decreto N° 102/19, que tramita mediante el Expediente N° 2019-07576953-GCABA-AUSA.

La modalidad de la audiencia pública es la siguiente: en primer lugar, harán uso de la palabra los expertos; es decir, aquellas personas designadas por el Poder Ejecutivo para presentar y explicar en esta oportunidad el tratamiento de la implementación del cuadro tarifario a regir en la Autopista Paseo del Bajo. Cabe señalar que dispondrán de 15 minutos para su exposición.

En segundo lugar, continuaré con el registro de participantes, que son las personas que se inscribieron previamente. Cada uno de ellos tendrá 5 minutos para su exposición. En

el caso de que deseen dejar alguna documentación por escrito, pueden hacerlo a través de esta Secretaría que será incorporada al expediente.

Expertos

Arq. Carlos Frugoni

Sra. Coordinadora (Lanari).- Convocamos al arquitecto Carlos Frugoni, presidente de AUSA.

Sr. Frugoni.- Buenas tardes.

En esta audiencia pública expondremos sobre esta gran obra que estaremos terminando en los próximos días: una autopista exclusiva para camiones y ómnibus de media y larga distancia.

Antes, les quiero comentar un poquito qué hacemos en AUSA.

- Se proyectan filminas.

Sr. Frugoni.- Las actividades fundamentales de AUSA son dos: administrar, operar y mantener las autopistas, y hacer obras para la Ciudad de Buenos Aires

Por la ley 3060 tenemos hasta un 40 por ciento para gastos administrativos y de mantenimiento de la autopista, un 5 por ciento que va para obras de infraestructura de Subterráneos Buenos Aires, y un 55 por ciento más para obras para la Ciudad de Buenos Aires. Es decir que, por ejemplo, cuando uno paga 100 pesos de peaje, 55 van para obras de la Ciudad de Buenos Aires como pasos bajo nivel, Autopista Illia, nodo Dellepiane, Puente Lacarra, etcétera. Realmente, varias obras que hicimos durante estos últimos años por esta ley han cambiado la manera de circular y la seguridad de la Ciudad de Buenos Aires.

En cuanto a la estructura de AUSA, diariamente pasan 820.000 vehículos, operamos 24 horas-365 días, y tenemos 1.159 empleados.

La obra del Paseo del Bajo, como dije antes, es una autopista que une la Autopista Illia con la Autopista Buenos Aires-La Plata, norte y sur de la Ciudad, y que va a transformar la manera de circular en toda esa zona, ya que separamos los vehículos pesados de los livianos.

En cuanto a los beneficios, lamentablemente este archivo no tiene sonido, pero seguramente varios hemos pasado por aquí en horas pico o fines de semana largo. Si antes, para realizar 7 kilómetros se tardaba más de una hora, ahora vamos a hacerlo en 7 minutos. Realmente, los beneficios de esta obra son muy importantes, ya que no solo es una obra vial, sino también urbanística. Pensemos que Puerto Madero y el resto de la Ciudad de Buenos Aires están separados por una barrera virtual no solo de camiones, sino de estacionamientos y demás, y que hoy van a estar unidos por varios puentes peatonales y vehiculares, que van a hacer de esta zona un lugar de esparcimiento, de trabajo y de muy buen nivel internacional de espacio público.

Además, se van a habilitar 6 manzanas nuevas de espacios verdes; se van a habilitar espacios que antes eran privados para el uso del espacio público. Por ejemplo, el Edificio Libertador tenía rejas en los espacios verdes de sus alrededores y ahora se van a habilitar esos espacios.

También en la zona donde antes había regulación de colectivos, se hizo una plaza y los colectivos van a regular en subsuelo. Realmente, la zona está cambiando. Ya varias zonas fueron habilitadas y la gente está disfrutando de este proyecto.

Con relación a los beneficios, 135.000 beneficiarios viajarán más rápido y 600.000 personas disfrutarán la zona a diario; conexión Autopista Buenos Aires-La Plata con Autopista Illia, como dije antes, con la zona norte y sur de la ciudad; mayor conectividad entre el Microcentro y Puerto Madero; reducción de tiempo de viaje a 10 minutos –en realidad, a 7–; tránsito pesado separado del tránsito liviano; nuevos espacios verdes equivalentes a dos Parque Lezama; ahorro del 4,5 por ciento de combustible; baja de emisión de contaminantes; y mayor seguridad vial.

En cuanto a los antecedentes del proyecto, el primer proyecto se presentó en el año 1965. En su momento, mi abuelo trabajó en uno de los 28 anteproyectos que se hicieron. La verdad es que desde el año 1965 hasta hace tres años se fueron viendo diferentes proyectos, pero nunca se comenzó a construir.

En el año 2016 comenzamos a ver los diferentes proyectos. Después seleccionamos, terminamos y *aggiornamos* uno para hacer lo que hoy es el Paseo del Bajo, trabajando en trincheras y en viaductos. Obviamente, teníamos limitantes como la construcción del RER; no queríamos hacer expropiaciones; el transporte de sustancias peligrosas nos limitaba mucho para hacer túneles por un tema de costos; y el costo y el plazo.

Terminamos haciendo un proyecto que salió 650.000.000 de dólares en total, cuando el segundo salía 1200.000.000; es decir que partimos por la mitad el costo real de la obra. Esta obra está financiada en 400.000.000 por la Corporación Andina de Fomento. Es el préstamo más grande que hizo la Corporación a un país y realmente lo están tratando como un caso de éxito, cosa que nos llena de orgullo, ya que trabajamos durante los últimos tres años, día y noche, las 24 horas, los 365 días del año, de lunes a lunes –si ustedes pasan por ahí verán gente trabajando– para que todo salga bien.

Por una cuestión de disminución de riesgo, a los tramos de la obra los dividimos en tres, o sea en tres contratos. El tramo A, que tiene la tipología de construcción de viaductos que son en altura. Las autopistas que tenemos que unir están en altura, así que tenemos que ir bajando con estos viaductos y después vienen las trincheras que van por debajo del nivel cero. Y los tramos B y C, que están 7 metros bajo nivel.

Aquí podemos ver cómo va a estar terminada la conexión 25 de Mayo con la Autopista Buenos Aires-La Plata y la zona de las trincheras en agosto de 2019. En mayo estamos inaugurando todo lo que es el paso de los camiones del Paseo del Bajo y después, durante el año, va a haber obras complementarias en superficie que se van a terminar.

Con la modificación de la Ley 3060, la Ley 6085 de diciembre de 2018, se incorpora al Paseo del Bajo como parte de las autopistas concedidas a AUSA por parte de la Ciudad; se extiende el plazo de la concesión por veinte años más; y el Artículo 8 “El cuadro tarifario de peaje aplicable a la concesión es fijado por el Poder Ejecutivo, teniendo en cuenta el plan de obras asignado a AUSA por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires,

horarios, flujo de tránsito, estacionalidad, condiciones económico-financieras y condiciones generales del desenvolvimiento de la red vial de la Ciudad”.

La modificación de la Ley 451 establece que los usuarios que circulen por las autopistas de la Ciudad y no realicen el pago al momento de pasar por los peajes tendrán 90 días a partir del registro del paso para efectuar el pago a AUSA. Esto es lo que llamamos “Autopistas sin Barreras”, que hoy ya tenemos habilitada en Salguero y Sarmiento para ingresar en la Autopista Illia. Antes, si uno era usuario del TelePASE, iba inmediatamente al pago de una multa. Ahora, como implementamos estas autopistas y barreras que no solo leen el TelePASE sino también las patentes, le damos 90 días al usuario como para poder comunicarse con AUSA, aunque nosotros también nos vamos a comunicar con ellos para que se efectúe el pago de la tarifa correspondiente. De no hacerlo en ese lapso de tiempo, será sancionado con una multa.

Ing. Juan Salas

Sr. Frugoni.- En cuanto a las tarifas propuestas para la nueva Autopista del Paseo del Bajo, voy a cederle la palabra al ingeniero Juan Salas, que es el Director de Autopistas y de AUSA.

Sr. Salas.- Buenas tardes.

Entre otras cosas, la Autopista del Paseo del Bajo fue construida por una de las líneas de actividad de AUSA y ahora va a ser operada por la otra; es decir que va a ser un trabajo auténtico de toda la compañía, tanto en la construcción –que es lo que se va a acabar en su mayor parte ahora, en mayo, y se continuará a lo largo del año– y ahora en la operación –que también se va a iniciar a partir de mayo.

La propuesta para esta audiencia es una tarifa única y plana de 70 pesos, independientemente de la categoría, del porte del vehículo, de la cantidad de ejes, de si se trata de un vehículo de pasajeros, de transporte de media o larga distancia, o de un transporte de carga.

Para llegar a este valor lo único que hemos tenido en cuenta ha sido el costo incremental que significa para la compañía operar esta autopista. ¿Qué significa “operar una autopista”? Significa estar preparado para las reparaciones que eventualmente haya que realizar. Si bien la Autopista está recién hecha, el uso genera necesidad de mantenimiento y es inevitable que sea así. Por lo tanto, uno tiene que estar preparado para eso y por eso tenemos un equipo dedicado al mantenimiento de la autopista.

Además, para operar la autopista de manera segura, hay un sistema de cámaras de previsión, que registra lo que sucede en la autopista; un centro de monitoreo, que está mirando lo que sucede en la autopista; y patrullas, que van a estar permanentemente recorriendo estos 7 kilómetros.

Para arribar a este costo de 70 pesos seguimos unas premisas –que son las premisas iniciales de la gestión económica-financiera de AUSA– que preveían una variación de costos del 23 por ciento y un tipo de dólar de 41,80 al cierre del año. Reitero, esa es la

previsión que tomamos inicialmente y a pesar de los cambios que hubo nos seguimos ciñendo a lo propuesto.

Este costo nos permite descargar el peso de la operación de la autopista de los vecinos de la Ciudad y llevar ese peso a los verdaderos usuarios. No sabemos cuál será el perfil típico del usuario del Paseo del Bajo, pero si nos atenemos a lo que sucedió en las demás autopistas, más del 60 por ciento de los vehículos que transitan por las autopistas de AUSA tienen sus dominios registrados fuera de la jurisdicción de la Ciudad. Entonces, este sistema de financiar la operación con el peaje es más justo para los que viven en la ciudad.

La otra referencia que se tiene en cuenta a la hora de establecer una tarifa es lo que se denomina “Beneficio al Usuario”. Se trata de un cálculo estimativo que se hace monetizando, llevando a dinero el tiempo de ahorro y los demás beneficios que impone la autopista a los usuarios.

El beneficio caracteriza, de acuerdo con el tipo de vehículos, a los ocupantes de los vehículos y es un cálculo estándar, siguiendo los estándares internacionales. Recientemente lo hicimos y en el caso del Paseo del Bajo fue de 148,9 pesos para los camiones de hasta tres ejes; 178,4 para los de cuatro ejes o más; y 933 pesos para los colectivos. Al ser muchos pasajeros, el ahorro del tiempo que después se lleva a dinero lleva a este valor.

Ahora pasamos al sistema de cobro. Al respecto, tenemos un video para mostrarles.

- Se proyecta un video.

Sr. Salas.- Aquí se puede ver cómo funciona este sistema con lectores láser, que detecta a los vehículos, sus dimensiones y determina su categoría. En este caso, en la Autopista del Paseo del Bajo esto no va a tener relevancia, porque el precio es plano.

Como les decía, hay cámaras que detectan la patente trasera y delantera. También ahí abajo están las lectoras que emiten una señal de frecuencia. Esa señal es devuelta por los tax que tienen los parabrisas y así se identifica el vehículo.

Estos son los beneficios del cobro 100 por ciento electrónico. Además, estamos inaugurando la primera autopista de Argentina que nace siendo cien por ciento con cobro electrónico, es decir, sin todo lo que significa el cobro con efectivo.

Suponiendo que el 70 por ciento de los usuarios estuviera adherido al TelePASE y el 30 por ciento no hubiera hecho ese trámite, el adherido al TelePASE sigue abonando la autopista como hasta ahora, con factura y pago por débito automático, con su tarjeta o con su cuenta PIM, mientras que en los otros, la patente leída es validada y luego, con un acuerdo que hicimos con el Registro, accedemos a los datos de titularidad, y el usuario puede pagar voluntariamente en el portal de pago de AUSA.com.ar. Si en 90 días no ha realizado el pago, en ese momento se configura la infracción y entonces el usuario será multado.

Este es un diagrama que resume este proceso. Como dijo el arquitecto Frugoni, si anteriormente un usuario evadía el peaje era inmediatamente multado. Ahora, a la modalidad anterior, le hemos incorporado un período de indulgencia de 90 días, en los cuales el usuario puede, accediendo al portal de pago de AUSA, realizar el pago. Y nosotros también haremos una gestión para el cobro. Solo después de esos 90 días se constituye una infracción. Muchas gracias.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el ingeniero Alejandro Molina del Paseo del Bajo.

- No se hace presente.

Sr. Frugoni.- Lo que tenía que exponer el ingeniero Molina, ya lo explicamos con el ingeniero Salas.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Bien.

Pasamos a la lista de expositores.

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

- No se hace presente.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Comenzamos con la lista de participantes.

Participantes

1.- Sr. Ricardo Lasca

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el señor Ricardo Lasca, participante número 1.

Sr. Lasca.- Buenas tardes.

Mi nombre es Ricardo Lasca. Soy del Centro Argentino de Ingenieros Agrónomos y estoy coordinando el Comité Nacional de Defensa del Usuario Vial.

En este caso en particular, quiero manifestarles que ellos me han obligado a venir, porque yo ya no creo en las audiencias públicas, ya que son un simple formalismo y no se tienen en cuenta para nada nuestros reclamos o propuestas y siempre terminan haciendo lo que quieren. Pero, reitero, me dijeron que venga y acá estoy.

Pero voy a hacer una diferencia: nosotros somos muy... *(no se perciben las palabras)*... uno construye, termina la obra, luego la recupera con una tarifa... *(no se perciben las palabras)*. Ese es el principio universal del peaje. Pero en nuestro país se implementó un sistema inédito; somos los campeones de las barbaridades de un régimen de peaje, pagada por nuestros impuestos y sin camino alternativo... *(no se perciben las palabras)*.

Como decía, este es un caso particular, porque justamente estamos hablando de una obra nueva, en la que se va a pagar una tarifa una vez terminada. Pero lo que no nos queda claro es que se habla de una tarifa plana y de mantenimiento, porque aparentemente todo el financiamiento se paga a través de AUSA, de las tarifas que venimos pagando hace tiempo. Entonces, no me parece lógico.

Por otra parte, solo se habla del transporte de pasajeros y del transporte de cargas, pero se ha dejado de lado al transporte liviano. Por ejemplo, tanto nosotros como profesionales del agro y otros usuarios utilizamos el vehículo para trabajar y atravesamos la Ciudad de Buenos Aires. Pero nos dejaron de lado. *(No se perciben las palabras)*.

Realmente, este es un tema complejo, y en 5 minutos no se puede explicar todo. Ese es otro gran déficit: este tema merece un tratamiento más extenso, una mesa seria de trabajo con los involucrados; es decir, con la gente de los transportes de carga, con los pasajeros, con la gente del agro y con todos aquellos que somos usuarios diarios.

Por otro lado, no compartimos –y ya lo hemos dicho en otras audiencias públicas– esto de la recaudación de AUSA, porque como usuarios viales no tenemos por qué estar pagando con la tarifa cosas del espacio público de la Ciudad. Inclusive, muy bien lo dijo el presidente de AUSA, acá atraviesa la ciudad mucha gente del interior, que con la tarifa está “bancando” un montón de obras que no tienen nada que ver con la construcción o con el mantenimiento de una autopista, como también pasa, por ejemplo, con el tema del subte.

De todos modos, aclaro que no voy a debatir; solo voy a dejar estas inquietudes y punto, porque ya todo está hecho, cocinado. No vamos a lograr nada. Siguen aumentando los costos del transporte y esquilmando el bolsillo de la gente.

En la audiencia pública pasada, un usuario manifestó que pareciera que tener un auto es un delito: entre VTV, autopartes, combustible, impuesto a los combustibles, tasas viales, falsos peajes, IVA, mantenimiento de los vehículos que cuesta una fortuna, ya no se puede más. No sé si ustedes toman conciencia de lo que hoy vale el costo del transporte. Se habla de bajar los costos, de mejorar la logística, de bajar la inflación, pero el aumento de estas tarifas o estos “tarifazos” incluyen más aumentos.

No obstante todo esto, aclaro: bienvenida sea la obra. No somos necios; a veces criticamos la metodología y el financiamiento real que se utiliza. Acá, el ingeniero sabe muy bien que hay muchos métodos para financiar y que no solo está el peaje. Entonces, hay que elegir el método adecuado, de manera tal que el camino genere riquezas y no pérdidas. Yo no hago un camino para generar pérdidas, aumentando los costos del transporte y perjudicando a toda la comunidad en su conjunto. No; lo hago para generar riquezas. Y esa es la función fundamental de un camino. Esto es lo que vemos. Todo es un gran negocio; AUSA es una gran empresa recaudadora, así que seguiremos poniendo plata y más plata.

La verdad es que hay cosas muy dudosas, como la licitación que se hizo con empresas que ahora están en el famoso tema de los cuadernos, empresas incumplidoras y que encima se los premia con estos trabajos. Pero ya la obra se hizo. Punto.

Reitero, no se puede en 5 minutos hablar de todo. Aprovecho esta oportunidad para decirles que en octubre presentamos una nota para solicitar información de AUSA. Tanto que hablan de que la información es pública y que tenemos acceso, hasta ahora no obtuvimos ni una respuesta. Solamente nos dijeron que iban a hablar con un tal Martínez Laveña, que no sé si es de la empresa AUSA, pero nunca nos mandaron nada. Y sí, por ejemplo, para ser objetivo, a nivel nacional, el ministro Dietrich nos manda información... *(no se perciben las palabras)*. Y este gobierno que habla de la transparencia y del acceso a la información, si uno pide información porque queremos conocer qué hace esta empresa AUSA, cuánto recauda, cuál es el costo operativo de semejante empresa, cuánto ganan quienes la conforman, etcétera, no obtenemos nada; ni siquiera un llamado de teléfono diciendo: “No tengo tiempo”. Nada; ni cinco de bolilla nos dan.

Por lo tanto, si bien quizás no están en el tema, me gustaría pedirles a la gente del Ente Regulador y de la Auditoría que, por favor, analicen este tema y hagan auditorías en serio en esta empresa AUSA. Realmente, en las autopistas urbanas deberían dejar de cobrar, porque son obras recontrapagadas y terminadas. Pero estamos “bancando” el costo operativo de la implementación del peaje no sé para qué, aunque en realidad sé que es para recaudar.

No sé por qué siguen cobrando. Hay que hacer un simple mantenimiento y esto no vale lo mismo que una construcción. Nada más. No obstante, insisto, y para ser objetivo, me parece muy buena la obra. A pesar de que la Ciudad es un escándalo, porque hay muchos puntos oscuros que realmente deben analizarse, esta obra se va a terminar. No tengo dudas.

Voy a seguir siendo objetivo. Esto no pasaba antes y en algunos casos ni siquiera se convocaba a audiencia pública como, por ejemplo, en el tema de las rutas nacionales. En este caso, lamentablemente se convocan, pero “marche preso”, porque siempre hay aumentos de tarifas, siempre lo mismo. No escuchan a la gente. No se dan cuenta de que no damos más. Ya se lo dijimos el año pasado: no soportamos más. Dentro de poco vamos a andar en sulky o en dirigencia para llevar a un pasajero.

Gracias por todo.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra la señora Soledad Matas, participante número 2. Pero debido a problemas de salud, se ha tenido que retirar y ha dejado su ponencia por escrito, que será incorporada al expediente y tenida en cuenta por el Ente.

Sr. Norberto Salvia

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el señor Norberto Salvia.

Sr. Salvia.- Buenas tardes.

En principio, señor presidente, me presento: soy Norberto Jorge Salvia, Ingeniero Civil e Ingeniero en Petróleo de la Universidad Nacional de Buenos Aires. Además, soy miembro de la Comisión Directiva de la Asociación Argentina de Carreteras.

El tema que me trae a esta reunión es la seguridad vial, que la tomo desde los siguientes parámetros. Si bien hay muchos, el presidente de AUSA mencionó dos elementos claves, que yo puntualizo en la seguridad vial y en el ruido.

Me habilita un poco hablar sobre la seguridad vial que el Gobierno de la Nación me haya otorgado un primer premio por un trabajo que presenté para restituir la seguridad vial en infraestructura. La infraestructura vial se lleva un 75 por ciento de las muertes en el país, o sea, el 75 por ciento de las muertes en el país son por siniestros viales mientras que el 25 por ciento restante queda reservado para las conductas sociales como velocidad, alcoholismo, etcétera. Entonces, la infraestructura es clave para que no haya muertos.

También me habilita hablar ese trabajo que se está implementando en la Agencia de Seguridad Vial. Es más, el Jefe de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires en el inicio de las sesiones ordinarias de la Legislatura manifestó –y así lo leí en un periódico– que este año pensaba reducir en un 30 por ciento las muertes en la Ciudad de Buenos Aires. O sea que el tema de la seguridad vial está instalado, aparte en las autopistas indulgentes, y en 80.000 kilómetros de rutas, uno más uno, que tenemos en el país: 40.000 son nacionales y 40.000 provinciales. En la jerga vial llamamos “uno más uno” a las rutas de dos trochas, de nada más de dos sentidos.

Como solo tengo 5 minutos, si me habilitan, puedo mandar un escrito para ampliar todo esto. Además, también tengo un pendrive con el otorgamiento del premio.

Volviendo al tema de la seguridad vial, aquí yo veo que en el peaje hay una recaudación y creo conveniente que parte de esta se dé a lo que se llama “la auditoría dinámica”, para mantener la seguridad vial –como bien dijo el ingeniero Juan Salas– y parte al mantenimiento normal del pavimento, por si hay defectos que no son constructivos, sino que tienen que ver con la fatiga de los materiales. Todo tiene una vida útil; nosotros también. Este es un tema en el que había que adicionar auditorías dinámicas permanentes, con el solo efecto de mantener la ruta segura con esos parámetros.

Por otro lado, el otro tema que mencionó el arquitecto presidente de AUSA es el del ruido. Al respecto, hace un tiempo, la asociación presentó un trabajo, con jurisdicción de AUSA, informando que los ruidos mayores de 60 decibeles causan inseguridad, aparte de dolor de cabeza y otras cuestiones.

Nosotros, en Carretera, presentamos un trabajo que fue premiado, que tenía que ver con la disminución de ruidos en las autopistas urbanas. En esa época la jurisdicción era de AUSA. Es más, AUSA tuvo un juicio de vecinos que tenían problemas de ruido, porque la autopista pasaba muy cerca. También realizó un trabajo con la Universidad Complutense de Madrid. Los dos trabajos, el de Carreteras –que fue el mío, modestia aparte, pero hay que decir la verdad– y el de AUSA, que realizó con la Universidad de Madrid, terminaban con que finalmente las autopistas, aparte del pavimento que debe ser absorbente porque el agua no solo absorbe sino también el ruido y no debe tener *aquaplaning*, disminuyen el ruido. Pero si no se pueden disminuir los 60 decibeles óptimos, que son para vivir más tranquilos, se iban a construir barandas antividrio, láminas de vidrio, que hacen que no llegue el ruido. Y si eso también les molestaba a los vecinos, había un plan de doble vidrio para que los vecinos no pudieran llegar a los 60 decibeles. Creo que este tema AUSA lo está encarando en forma particular; algo he oído.

Reitero, algo de lo que se recauda en peaje se debería designar para los servicios de auditorías y así mantener las rutas seguras desde el punto de vista de la seguridad vial. Muchas gracias.

Sr. Edgardo Carranza

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el señor Edgardo Carranza.

Sr. Carranza.- Buenas tardes. Desde ya, gracias por permitirme expresar.

Recientemente estuve en la ciudad de Roma y vi que por las sendas en las cuales circulan exclusivamente los colectivos y las ambulancias han permitido también que circulen los vehículos de turismo y taxis. Es decir, buscaron una solución sin costo, para que esos vehículos salgan de las calles intermedias y puedan hacer su viaje rápido y también seguro.

Me llamó un poco la atención esto de la Autopista del Bajo porque, en realidad, como ya lo dijeron, no es una autopista. Yo siempre me fijo en las palabras. Por ejemplo, ¿cuál es la diferencia entre “ciclovía” y “bicisenda”? En el parque hay una bicisenda mientras que la que está marcada en la calle es una ciclovía. Y siempre me voy al tema de la autopista. La primera autopista que vi, la 1, tenía una calle colectora. Entonces, me imagino que un camión que no quiere pasar por allí tendría que tomar una colectora. Y aquí viene el punto por el cual AUSA ha hecho un estudio de cuántos vehículos pasarían por allí para sacar esta tarifa de 70 pesos.

Resulta ser que la primera autopista estuvo durante seis meses abierta para saber verdaderamente la cantidad de autos que optaban por la autopista. O sea, hoy, un camión va a enfrentarse a la autopista, sabiendo que tiene que pagar y me imagino que en la Illia también; es decir que es simplemente para llevarlos de una autopista a la otra. Entonces, el cobro de este peaje para el mantenimiento no es un peaje; tendría que tener otra forma de expresión legal, para que los vecinos no seamos confundidos en un tema de recaudación, simplemente para que AUSA pueda manejar ese dinero.

Dicho esto, me queda la duda de si las previsiones de AUSA son ciertas. Mi pregunta es: ¿por qué no dejar libre el Paseo del Bajo durante seis meses y entonces ahí tener exactamente la cantidad de camioneros que prefieren pasar por ahí gratis? Después, pensar si cuando ponga la tarifa el próximo gobierno dentro de seis meses correspondería que hagan una nueva audiencia y digan: “Miren, pasan tantos vehículos, vamos a poner este sistema y vamos a ver cómo funciona bajo este régimen”. Porque si poniendo ese peaje, los camiones empiezan a circular por las colectoras o por las calles de la Ciudad, en realidad no han logrado el objetivo.

El primer participante de esta audiencia planteó el tema de los vehículos livianos en cuanto a por qué no pueden pasar por este lugar. Realmente, hay tantos vehículos livianos como camiones que ingresan a la ciudad; en realidad, ingresan más vehículos livianos. Por lo tanto, tendrían que poder pasar, hasta yo diría simplemente gratis porque, como bien dijo otra persona la Ciudad, se está beneficiando con las partes verdes y los automovilistas de la Ciudad con el tema de no encontrarse con los camiones. Nada más que eso.

Finalización

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

Muchísimas gracias por venir.

- Es la hora 15 y 46.

Graciela Walter
Taquígrafa parlamentaria