

Versión Taquigráfica

# AUDIENCIA PÚBLICA

**Tratamiento de la modificación del cuadro tarifario aprobado por los Decretos N° 39/19 y N° 161/19 y de la modificación del Reglamento de Explotación aprobado por el Decreto N° 2.356/03 y sus modificatorios. Autopistas Urbanas S.A.**

23 de diciembre de 2020



**S U M A R I O**

<b>AUDIENCIA PÚBLICA</b>	<b>4</b>
<b>Iniciación</b>	<b>4</b>
<b>Expertos</b>	<b>5</b>
Sr. Coordinador Ejecutivo de AUSA, Hernán Pérez Zarlenga	5
<b>Expositores</b>	<b>10</b>
1.- Defensor Adjunto del Pueblo, señor Arturo Pozzali	10
3.- Diputada Alejandrina Barry	12
<b>Participantes</b>	<b>14</b>
1.- Sr. Ricardo Lasca	14
2.- Sr. Eduardo María José Humberto Bisognin	16
5.- Sr. Claudio Daniel Boada	19
4.- Sra. Florencia D. Galarregui	21
<b>Finalización</b>	<b>24</b>

- Esta Audiencia Pública se desarrolla bajo la modalidad virtual a través de la plataforma telemática *Zoom App* (acceso para oradores inscriptos) y la plataforma *Youtube* - [www.youtube.com/user/GCBA](http://www.youtube.com/user/GCBA) (no inscriptos y público en general), veintitrés días de diciembre de 2020, a la hora 12:

## AUDIENCIA PÚBLICA

### Iniciación

**Sr. Presidente** (Ameijenda).- Buenos días.

Siendo las 12 horas del 23 de diciembre de 2020, damos comienzo a la audiencia pública acerca del tratamiento de la modificación del cuadro tarifario aprobado por los Decretos N° 39/19 y N° 161/19, y de la modificación del Reglamento de Explotación aprobado por el Decreto N° 2.356/03 y sus modificatorios. Autopistas Urbanas S.A.

Mi nombre es Alejandro Ameijenda, 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 de la Ley 210, Capítulo IV, del Ente Único Regulador de los Servicios Públicos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

En esta oportunidad, me acompañan la directora, doctora Eugenia Michielotto y los directores, doctores Gustavo Gutiérrez y Fernando Barreras.

Le cedo la palabra a Susana 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, quien va a comentar brevemente cómo será el desarrollo y otorgará la palabra a los participantes, según el registro de inscriptos.

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

Buenas tardes a todas y a todos.

Esta audiencia es en modalidad virtual conforme a la Ley 6036, sancionada por la Legislatura este año, para cumplir con la Ley 6 de audiencias públicas y permitirnos la posibilidad de la participación ciudadana antes de la toma de decisiones de los funcionarios en algunos temas.

Como esta audiencia es virtual, la estamos realizando por *Zoom* y se transmite en forma directa por el canal *YouTube* del Gobierno de la Ciudad. Para el resto de las situaciones, nos seguiremos rigiendo por la Ley 6. En ella se establecen tres categorías de participación. La primera son los expertos, que conforman aquellas personas que presentan o defienden el proyecto. En segundo lugar, está el listado de expositores que lo conforman la Defensoría del Pueblo, legisladores y legisladoras de la Ciudad de Buenos Aires, funcionarios del Gobierno de la Ciudad y comuneros de las quince juntas comunales. Por último, hay un orden de participantes que son ciudadanos y ciudadanas de la Ciudad de Buenos Aires que se inscribieron previamente en el registro abierto para tal fin.

Todos los participantes tienen cinco minutos para hacer uso de la palabra. Y siempre se les pide que si tienen documentación ampliatoria de su oratoria, lo manden por *mail* a [audienciaspublicas@buenosaires.gob.ar](mailto:audienciaspublicas@buenosaires.gob.ar) que será incorporada a la versión taquigráfica y las autoridades correspondientes las tendrán en cuenta en la evaluación del informe final.

Dicho esto, cada participante ha tenido un protocolo para la buena utilización del *Zoom*, para que la voz y la imagen sean claras, porque no solo nos escuchamos y se transmite por *YouTube*, sino que también se está tomando versión taquigráfica.

Además, ahora estamos divididos en un lugar físico y en uno virtual, porque el Gobierno de la Ciudad igual habilitó un lugar físico para todas aquellas personas inscriptas que en el momento de realización de la audiencia no tuvieran *internet* o por un corte de luz, como el de ayer, concurren personalmente al lugar habilitado para hacer uso de la palabra.

Me acompaña en el nombramiento de las personas que harán uso de la palabra, mi compañera del organismo, Viviana Lanari, así puedo entrar y salir del *Zoom*.

### Expertos

Sr. Coordinador Ejecutivo de AUSA, Hernán Pérez Zarlenga

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Buenos días.

Corresponde que haga uso de la palabra en calidad de experto, el Coordinador Ejecutivo de AUSA, señor Hernán Pérez Zarlenga.

**Sr. Zarlenga**.- Muchas gracias, Viviana, Susana, señor presidente, a todas las autoridades presentes, señoras y señores.

Me presento: soy Hernán Pérez Zarlenga, soy Coordinador Ejecutivo de AUSA y abogado especialista en derecho regulatorio.

Voy a proyectar una presentación en la cual mostramos la necesidad de una recomposición de la ecuación económico-financiera de la concesión de AUSA, que se ha visto perjudicada por el proceso inflacionario, como así también por todos los devenires que tuvo la pandemia Covid 19.

- Se proyectan filminas.

**Sr. Zarlenga**.- Como expresé, estamos solicitando la adecuación del cuadro tarifario del peaje.

- Por problemas con el audio, no se perciben las palabras del orador.

**Sr. Zarlenga**.- Voy a hacer un breve repaso de la concesión de AUSA. La actividad principal de AUSA es administrar, operar y ejecutar las obras de mantenimiento de las autopistas de la ciudad, así como también ejecutar otras públicas que la autoridad de aplicación le indique. Para ello, los ingresos que obtenemos de la concesión se dividen de la siguiente forma: el 55 por ciento para obras que el Gobierno de la Ciudad nos instruye a hacer; el 40 por ciento son costos que tenemos asignados para hacer el mantenimiento y explotación de la red; y por otro lado el 5 por ciento va al Fondo Permanente para la Construcción de Subterráneos.

A partir de la Ley 4.472 se estableció una Contribución Especial Ferroviaria, de la cual AUSA es agente de percepción –agente sustituto–, que corresponde al 10 por ciento del valor de las tarifas. Voy a hablar de las tarifas con esos valores incorporados, además del IVA.

Para que tengan una idea de cómo ha sido la ruptura de la ecuación financiera de la concesión, voy a hacer un *racconto*. La última actualización tarifaria fue en enero de 2019 con un ajuste del 34,8 por ciento; el IPC de Buenos Aires de enero a octubre de 2020 subió un 83.6 por ciento; la proyección de la inflación para el año que viene, según el presupuesto de la ciudad, es del 29 por ciento; y hoy estamos planteando una actualización para el año 2021 del 55 por ciento. Otro dato muy importante es la devaluación del peso en función de la conversión con el dólar, que sufrió un 128 por ciento de devaluación y esto impacta fuertemente en el préstamo que AUSA tomó en función de la solicitud del Gobierno de la Ciudad –y aprobación legislativa de la deuda– para ejecutar un plan de obras que el año que viene implicará una erogación de 42 millones de dólares. Si vemos la sumatoria de la inflación versus lo que ha sido la suma de los ajustes tarifarios que hubo en 2019 y el que estamos proponiendo ahora, los ajustes alcanzan el 108 por ciento acumulado, mientras tanto la inflación para el mismo período da un 136 por ciento. Por lo tanto, estamos haciendo un ajuste que, si bien es insuficiente, nos empieza a acercar al rebalanceo de la ecuación económico-financiera de la concesión.

El impacto de la inflación nos pega prácticamente en forma inmediata, ya que todos los servicios están atados a la Ley de Redeterminación de Precios. Entonces, cada vez que los aumentos de los costos superan el 4 por ciento, ante la polinómica que tiene cada contrato y que atiende los costos de ese contrato en particular, se produce la redeterminación de precios.

Para el año que viene estimamos una inflación anual del 29 por ciento, habrá entre 6 y 7 modificaciones en todos los contratos de AUSA, con un promedio de una vez cada dos meses, y la inflación inmediatamente se trasladará a nuestros costos.

Aquí podemos ver qué pasaría en el Estado de Resultados de la compañía si no llevamos adelante un ajuste tarifario. Si no tuviéramos ningún aumento tarifario, la relación entre gastos de administración, mantenimiento ordinario sobre ingresos totales para el año que viene, sería de un 84.2 por ciento. Recordamos que la ley establece que no debe superar el 40 por ciento y, aún con esta modificación de tarifas, habrá un 54.8 por ciento, pese a un esfuerzo de contención de gastos muy importantes que realizó la compañía durante este año y lo proyecta realizar el año que viene. El atraso tarifario es demasiado importante como para que se pueda obtener ese guarismo que manda la ley y esperamos que se recomponga lo más pronto posible en función de las posibilidades de la sociedad.

Aquí hay una comparación de la inflación como para que vean en un cuadro gráfico cómo es la línea entre la tarifa de AUSA y la inflación.

Voy a hablarles de cómo gestionamos esta concesión. Esta gestión la gestionamos de una manera súper profesionalizada y basada en las Normas ISO. En el año 2011 comenzamos con un proceso para certificar la ISO 9001 de operación y mantenimiento. Aquí empezamos a incrementar el alcance de la ISO 9001 a las distintas áreas de la compañía. Luego, certificamos la ISO 14001 de medio ambiente; la ISO 39001 de seguridad vial y la ISO 45001, de seguridad ocupacional. El año pasado certificamos con gran orgullo para toda la compañía –porque hemos sido la primera empresa del país– el Referencial 11 del Ministerio de Trabajo de la Nación referente a calidad ocupacional. Este es un esfuerzo que ha

mantenido en este año con la pandemia e implica el esfuerzo conjunto de todas las áreas de la empresa, ya que las verificaciones respecto del cumplimiento de la normativa se hace de manera cruzada entre las diferentes áreas, luego IRAM viene y audita que estos procesos se estén llevando a cabo de manera adecuada. Es compromiso de la dirección de AUSA mantener este sistema.

En esta filmina tenemos un *racconto* de todas las autoridades y diversas organizaciones que generan algún tipo de control en la actividad de Autopistas Urbanas. Además, queremos hacer énfasis en el último punto, en el 16, que lo hemos conversado durante muchísimos años en las diferentes audiencias. AUSA creó el Comité Compliance y Ética y se lanzó el Código de Conducta que incluye una línea de denuncias que es externa y anónima –no la maneja AUSA–, con lo cual podemos garantizar el acceso de cualquier trabajador de la empresa, proveedor o cualquier persona que sienta que no ha sido tratado como corresponde o ha conocido hechos que no corresponden, para que lo denuncie allí. Esto está enmarcado en las buenas prácticas del gobierno que sigue los lineamientos de la OCDE y que han sido tomados por el Gobierno de la Ciudad para las empresas públicas.

Voy a hablar un poco de las operaciones de las autopistas para que vean qué hacemos. En esta filmina he tomado el tránsito del 2019, debido a que en el año 2020 el tránsito tuvo una evolución extraña acorde con la pandemia. Todos los días de la semana, puestos en un TMDA –que los normalizamos, porque los días hábiles tienen más tránsito que los días inhábiles–, circulan 840.100 vehículos por día por las autopistas que administramos. De los cuales, 477.500 vehículos circulan por autopistas gratuitas, que no están sujetas a peajes; y 314.637 vehículos por autopistas sujetas a peajes. Por otro lado, hay 12.832 vehículos que están exentos por distintas disposiciones, que están incluidas en el reglamento de explotación, como por ejemplo, personas discapacitadas, ambulancias, bomberos y vehículos de emergencia en general.

Respecto del nuevo cuadro tarifario proponemos una modificación a lo que venimos haciendo en general, que era un cuadro para manuales y otro para Telepase. Ahora será un cuadro único de Telepase que implica un 55 por ciento de actualización sobre las tarifas de Telepase vigentes hasta el día de hoy. Para entender la magnitud de cuál es el aumento que implica esta actualización, un vehículo liviano en la Autopista 25 de Mayo y Perito Moreno, que son las más representativas, se elevará 42 pesos más; mientras que las motos tendrán que pagar 20 pesos más. Para quienes no tienen Telepase –que pasó a ser obligatorio desde agosto y se refuerza en el Reglamento de Explotación– tendrá que abonar el doble del valor correspondiente para el horario, la estación y categoría del mismo. Es importante destacar que la adhesión al Telepase es gratuita y también mantendremos las cabinas de reconversión. El usuario simplemente tiene que hacer un trámite muy sencillamente por internet y luego, cuando pasa por una cabina de peaje de la autopista, elige la que dice “reconversión” y en ese lugar le entregan el TAG sin costo.

Otra medida que estamos propiciando es que continúe la diferenciación por bandas horarias. Esto ha sido un esfuerzo que ha hecho toda la red de autopistas y se ha conseguido que los picos de uso de la infraestructura sean menos extremos. Esto genera una mejor experiencia al usuario y una mayor fluidez ante el tráfico, que es lo que estamos intentando con todas las medidas que tomamos.

Aquí se puede ver el impacto del Covid 19 y las medidas que fueron tomadas. A partir del 20 de marzo que se declaró el ASPO e implementamos un carril sanitario que quedó exento. En principio era para que tenga menor control de las fuerzas de seguridad, que en ese

momento fiscalizaban la posibilidad de circular. Esto se mantuvo durante toda la vigencia del ASPO y representó el 10 por ciento de los usuarios por día. Tuvimos dos meses sin poder cobrar peajes. En esos dos meses se trabajó intensamente con el resguardo de salud para garantizar que se pueda volver al cobro del peaje de manera segura, tanto para nuestros trabajadores como para los usuarios. Se generaron y validaron todos los protocolos de actuación correspondientes y, gracias al cumplimiento que ha sido muy bien tomado por nuestros trabajadores y el gremio, no hemos tenido ningún episodio de contagio complicados en la empresa.

Por otro lado, cabe destacar que la empresa durante la suspensión del cobro del peaje prestó todos los servicios públicos que tenía a cargo respecto de la seguridad vial y el mantenimiento de la autopista. De hecho, averiguamos si pasó en otro sector y fuimos los únicos que mantuvimos las prestaciones de los servicios sin cobrar por ello durante la pandemia.

Una vez superado el momento en que no se podía cobrar, hemos tenido una disminución muy significativa del tránsito que también tiene que ver con el ASPO y que implicó un 40 por ciento menos de tránsito en las autopistas, por lo que tuvo su correlato también en los menos ingresos.

Las medidas que se tomaron durante el ASPO y que resultaron exitosas es la migración masiva al Telepase. Se dispuso que solo se puede transitar en las autopistas de la ciudad con Telepase y quien no lo tuviera debería abonar tarifa doble en las cabinas. Esto llevó a que pasáramos un 85 por ciento del tránsito pagante que hoy abona con Telepase. Esto viene de un 60 por ciento del tránsito que lo hacía al momento en que se dispuso la obligatoriedad del uso del Telepase. Tenemos adhesiones diarias por 6.800 usuarios de promedio y se han instalado 637.000 telepases al 15 de diciembre. Esto mejora significativamente la seguridad vial en las autopistas –los puntos medios de accidentes son las plazas de peaje por la detención del tránsito–, debido a la fluidez que es clave para la seguridad vial. Como expresé anteriormente, esto va en mejorar la experiencia del viaje de los usuarios.

En el Reglamento de Explotación se modifica el Artículo 33 y se establecen distintas alternativas de pago. Una es en los puntos de cobro sin barrera; esto se da en el Paseo del Bajo, y en Sarmiento y Salguero que son dos accesos de la Illia. No hay barreras, directamente. Entonces, quienes no estén adheridos al sistema de Telepase podrán abonar el peaje dentro de los 30 días corridos desde el momento en que hicieron el paso. El usuario podrá conocer su deuda en la página de AUSA y abonarla con los distintos medios de pago. Esto facilita la transición a un sistema de peajes sin barreras y con medios de pago electrónico más general.

En cuanto al proceso de cobro en las autopistas sin barreras, el ciclo de facturación es quincenal; el pago como decíamos es a 30 días corridos de la publicación de la factura y pasados esos 30 días se entiende que hay una maniobra de evasión del peaje; por lo tanto, se labra un acta de comprobación y luego sigue su camino por parte del Gobierno de la Ciudad y la Dirección General de Infracciones; y por otro lado se disparan las acciones de cobranza para AUSA pueda hacerse del peaje que ha dejado de percibir.

Respecto de las autopistas, como una de las obligaciones principales es el mantenimiento y las mejoras, durante el año 2019 se produjo la repavimentación y demarcación horizontal de las autopistas Frondizi, Illia, Lugones y Cantilo, que implicó 275.000 metros cuadrados de repavimentación, un 9.4 kilómetro de la red; y para el 2021,

proyectamos la repavimentación de la Autopista Perito Moreno, que son 230.000 metros cuadrados más.

En cuanto a las defensas, ya tenemos un plan desde hace varios años en el cual estamos retirando, en distintas áreas de las autopistas, las defensas metálicas tipo box-beam, y las estamos reemplazando por defensas de hormigón armado tipo New Jersey y California Type tl-5, que son más apropiadas para el tránsito pesado.

Se hizo un recambio de las luminarias a LED en toda la autopista, incluso en los indicadores viales en donde están las más grandes. Este año también se hizo esa intervención. En el año 2015 que teníamos un 41 por ciento de luminaria LED y llegamos al año 2020 con un 99.36 por ciento. Como ya están comprados los artefactos, en enero lleguemos a un 100 por ciento de la luminaria de LED. Esto generó que el consumo eléctrico en las autopistas esté en el orden del 40 por ciento de lo que era antes de que hiciéramos la renovación. Además, la calidad lumínica es mucho mejor para nuestros usuarios.

Se hicieron 7 tableros nuevos en la autopista que es del año 80 y requiere un mantenimiento importante; se ocuparon 11.900 metros de cables nuevos en los 4.5 kilómetros de traza y 279 jabalinas nuevas. Todo esto tiene que ver con el sistema eléctrico de las autopistas.

En estas fotos les muestro el mantenimiento y las tareas regulares que hacemos; el arreglo de una junta, que siempre tienen que estar desobstruidas. Estas fotos corresponden a los delineadores, que se ponen en las puntas, son unos morros de separación de calzada de la autopista para evitar que choquen contra las defensas. Y así, cada vez que hay un accidente, se deben reponer las hojas de los guardarrails para siga siendo una defensa apropiada.

Respecto de las obras para la Ciudad de Buenos Aires, en el 2019 y 2020 tuvimos las grandes obras del Paseo del Bajo, que conecta el norte con el sur de la ciudad y los barrios de Retiro y Puerto Madero, a través de un corredor vial exclusivo para tránsito pesado y ómnibus de larga distancia con dos carriles en cada sentido. Esto se integra con vialidad, para que por Ingeniero Huergo circule el tránsito liviano y que consiguió integrar la autopista Illia con la Buenos Aires-La Plata. Esto quiere decir que el tránsito pasante que venía de la zona norte hacia la sur y viceversa, ya no tiene que pasar por la ciudad. Esto le da acceso directo al Puerto y a la terminal de ómnibus. Se incorporaron cruces peatonales que permiten una comunicación mucho más fluida entre el barrio de Puerto Madero y el resto de la ciudad. Se generaron áreas verdes, hay menor polución y una contaminación visual y sonora muy significativa. ¿Recuerdan las colas de camiones sobre la calle Huergo-Madero? Era una pared de camiones. Hoy, eso no ocurre. Se ha generado mucha mayor seguridad vial por la segregación del tránsito pesado del liviano.

La ejecución de los viaductos ferroviarios han eliminado 19 barreras y se abrieron 14 nuevos cruces en distintos barrios de la ciudad en donde antes no había cruces con el ferrocarril. Los cruces sin barrera a distinto nivel hacían perder la conectividad interna de los barrios. También se han generado espacios verdes. Estas obras han generado mayor seguridad vial al eliminar estos puntos conflictivos que son los cruces peatonal y vehicular, entre el tren, los automóviles y los peatones.

En el año 2019 terminamos de hacer nuestro paso a desnivel número 29. Se trata de un esfuerzo de varios años que está transformando a la ciudad en un lugar sin barreras ferroviarias. Esto garantiza que los trenes puedan tener mayor frecuencia al no tener que esperar en las estaciones.

Esta fue mi presentación. Les agradezco por su tiempo.

### Expositores

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Comenzamos con el Orden del Día.

1.- Defensor Adjunto del Pueblo, señor Arturo Pozzali

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el primer expositor, Defensor Adjunto del Pueblo, señor Arturo Pozzali.

**Sr. Defensor Adjunto del Pueblo** (Pozzali).- Buenos días.

No sé si me ven, porque sigo viendo la pantalla compartida. ¿Se escucha bien?

**Sra. Coordinadora** (Estrabaca).- Sí, se escucha bien.

¿Se puede sacar la pantalla compartida?

**Sr. Defensor Adjunto del Pueblo** (Pozzali).- Sí, porque quedó la pantalla compartida del anterior orador.

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Ya está.

Señor Pozzali: ya puede comenzar.

**Sr. Defensor Adjunto del Pueblo** (Pozzali).- Quiero saludar a todos y a todas por su presencia acá.

Quiero celebrar que sigamos realizando estos debates y llevando adelante estas discusiones. Es muy bueno el trabajo que se hizo para virtualizar y garantizar estas herramientas de participación.

En función de eso, tanto los decretos que nombraron al principio y la forma en se pensó un cuadro tarifario en ese momento, obviamente no se tuvo en cuenta lo que pasó, porque nadie sabía lo que iba a suceder. Esta es la realidad vivimos hoy y que nos obliga a hacer ese tipo de cosas. La pandemia nos llevó a esto.

Les comento que también participé de la audiencia pública del año pasado. Cada vez que hay un aumento de tarifas, sobre todo del peaje, es importante que brindemos una alternativa para aquellos que tienen que utilizar estos medios de transporte, sobre todo para trabajar. En el año 2019 también lo recordamos.

Obviamente, desde la Defensoría tenemos una política clara y que todos conocen que tiene que ver con hacer una ciudad mucho más sustentable, amigable y con derechos viales, en donde se promocionen y trabajen más los medios alternativos. En este escenario, es complejo pensar un aumento del 55 por ciento en la situación en la que estamos. Realmente seguimos en una situación de pandemia y todavía no tenemos un horizonte claro de cómo se resolverá. En ese marco, le pedimos a cada uno de los vecinos y vecinas de la ciudad, como aquellos que vienen a transitarla y tienen que hacer su vida laboral en nuestra ciudad, que lo hagan en sus transportes individuales, en el transporte automotor, para evitar los contagios. Es real que hubo un impacto económico fuerte –que obviamente, lo sufrimos todos los

argentinos— con esta devaluación de un dólar de casi 150 pesos al público y quizás 80 pesos para las empresas y comercios. Además, hubo una quita del presupuesto de la Ciudad de Buenos Aires que, evidentemente fue sin planificar, sin consenso, pero que sabemos que es un problemática.

En este escenario, una persona que viaje todos los días a su trabajo estará gastando alrededor de 230 pesos, entre ida y vuelta, porque la mayoría lo hace dentro de lo establecido como horario pico. Por eso, una persona yendo solo los días hábiles, o sea de lunes a viernes, gastará 4.720 pesos mensuales en peajes con este contexto. Si lo comparamos con el salario mínimo vital y móvil, que en marzo era de alrededor de 21.600 pesos, casi 22.000 pesos, un trabajador de la Ciudad de Buenos Aires estaría gastando casi el 25 por ciento de su salario en peajes. Hoy, los medios alternativos y muchos servicios públicos siguen siendo esenciales, y no hay una profundización del transporte público que pueda darles una respuesta a estos usuarios, por lo tanto, como lo expliqué, hubo un impacto importante en el presupuesto de la ciudad, en general, y de AUSA en particular, pero no podemos trasladar la variación del dólar, como la vivimos todos, a los costos.

También hizo referencia a la implementación del Telepase. Me parece que fue una herramienta muy útil para la pandemia, ya que permite agilizar, pero a futuro accederá a bajar algunos costos fijos importantes que tiene el servicio del peaje. Por eso, también hay que pensar en esto a la hora de seguir monitoreando el cuadro tarifario.

Nos encontramos aquí para hablar por parte de los trabajadores y las trabajadoras. El impacto que tiene no es menor para el resto de los vecinos de la ciudad y en algunos lugares del resto del país, ya que el aumento de los peajes para transporte automotor marca el costo los insumos dentro del territorio de nuestro país. Si bien para nosotros sería fundamental el desarrollo de la red ferroviaria a nivel nacional —y que haya muchísimas más políticas nacionales en este sentido, pero hoy no las hay—, el transporte de alimentos y de mercadería dentro de nuestro país está vinculado con el movimiento automotor y de camiones, con lo cual el incremento será trasladado a los precios

Nos parece que si bien se enmarca en un decreto planteado en el año 2019, lógicamente este decreto no contemplaba lo que sucedió y nos parece importante replantearlo o pensar en un incremento menor para tratar de acompañar, sobre todo, la situación sanitaria y de salud en la que están inmersos todos los ciudadanos, especialmente aquellos que viven, transitan y tienen que hacer su trabajo cotidiano dentro de la Ciudad de Buenos Aires. El impacto es de casi el 25 por ciento del salario básico, sobre todo porque todavía no hubo discusiones paritarias, y parecería que no van a llegar y están en un cierre del 55 por ciento.

En conclusión, la marca que puede tener esta medida en el salario y en la capacidad real de los trabajadores, sumado al impacto inflacionario en los bienes de consumo, nos haría pensar y plantear que sería bueno reprogramarlo o pensarlo en otros montos.

Desde ya muchísimas gracias por la participación y por seguir generando estos espacios.

**Sra. Coordinadora (Lanari).**- Corresponde que haga uso de la palabra la legisladora por la ciudad, señora Myriam Bregman.

- La diputada no se hace presente en el Zoom.

### 3.- Diputada Alejandrina Barry

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra la legisladora por la ciudad, señora Alejandrina Barry.

**Sra. Barry**.- Myriam no pudo venir. También soy diputada también del PTS-Frente de Izquierda.

Quiero empezar mi exposición diciendo que, a pocos días de terminar este año tan difícil, el gobierno de Larreta nos deja como regalo de navidad un nuevo tarifazo, que se suma al del subte y al nuevo impuesto al consumo de las tarjetas de crédito, que tanto hemos denunciado.

Leí por ahí un *tuit* que me pareció muy gracioso, pero no por ello menos importante, que expresaba: “Para Rodríguez Larreta, la vida empieza desde la concesión”. Y creo que grafica muy bien la propuesta de aumento tarifario de AUSA y la aceptación a libro cerrado el gobierno.

En los fundamentos de esa propuesta, AUSA plantea que debe aumentar un 55 por ciento la tarifa, porque está desactualizada como consecuencia de la inflación acumulada, lo cual afecta la situación económico-financiera de la empresa. También aclaran que para el cálculo de la inflación de octubre de 2020 y para la proyección de la inflación 2021, usarían el índice REM del Banco Central, que para el 2021 proyecta una inflación del 48 por ciento, muy superior al 29 por ciento que el gobierno local y nacional proyectaron en su presupuesto para el año próximo.

Esto resulta llamativo y raro, porque para aumentar las tarifas la inflación proyectada es del 48 por ciento, pero para el presupuesto de hospitales, por ejemplo, se sigue usando la inflación del 29 por ciento. Toda la semana estuve acompañando a las trabajadoras y trabajadores de la salud, porque para ellos la inflación sigue siendo una medida que no les compensa su salario. Muy distinto es el trato que están recibiendo los empresarios.

Incluso, dicen que este aumento no alcanza para cubrir supuestas pérdidas y que volverán a aplicar nuevos tarifazos en los próximos meses. Digo “supuestas pérdidas”, porque dentro de toda la documentación del expediente que hemos revisado con mis compañeros abogados, no hay un solo documento que permita constatar la situación financiera de la empresa o qué pérdidas y gastos realmente tuvo.

No presentaron los balances ni estados contables. Se ve que una vez más para el Gobierno de la Ciudad no hace falta controlar eso, porque la palabra de la empresa es “palabra santa”. No creo que sea un negocio poco rentable para AUSA, recordemos que originalmente se le dio la concesión desde el año 2009 hasta el 2029, pero hace 2 años la extendieron por 20 más, es decir, hasta el año 2049. O sea, 40 años con la concesión. Y acá nos quieren hacer creer que hay un problema con la situación económica de la empresa.

Podríamos decir que este tarifazo es realmente una paritaria patronal bastante exitosa. Piden un aumento y el gobierno lo aprueba a libro cerrado y, encima, tomando la inflación, como manifesté anteriormente, que mide el Banco Central y no la inflación real que no es la que se utiliza para la paritaria de las y los trabajadores. Esta doble vara de Larreta es bastante evidente: a esta empresa le aprueban el tarifazo que reclaman sobre la base de la inflación real, para salvarle las ganancias y que sus deudas las paguen los usuarios.

Por otro lado, la paritaria del personal de salud fue del 23 por ciento, la de las y los trabajadores estatales solo del 7 por ciento; para ellos y ellas y los esenciales que estuvieron

en la primera línea durante la pandemia –y que el gobierno les agradecía por su incansable labor–, la inflación no es una variable válida para recomponer sus salarios.

Vuelvo a los fundamentos de este tarifazo. AUSA dice que gracias a esta recomposición tarifaria podrá pagar la deuda que la empresa contrajo con organismos multilaterales para la concreción de importantes obras de infraestructura durante el período comprendido entre los años 2016 a 2019. Quieren que la deuda privada la paguen los usuarios. La empresa se refiere a dos endeudamientos: uno por 130 millones de dólares aprobado en el año 2013 durante por el entonces gobierno de Macri, que luego aumentó a 250 millones de dólares en el año 2016, durante el primer gobierno de Larreta. Y este último endeudamiento, tenemos que decirlo claramente, contó con la colaboración de algunos miembros de la oposición. En el año 2016 votaron a favor tres miembros del bloque peronista y uno del Frente Renovador.

De conjunto son dos endeudamientos bastantes escandalosos. Primero, porque tienen la conocida prórroga de jurisdicción ante los juzgados de Nueva York. Esta es una constante en los mecanismos de endeudamiento del país, tanto de la ciudad como de Nación. Pero se ve que no les alcanzó con esa sumisión a las leyes y al Poder Judicial de Estados Unidos – del gobierno de Macri primero y el de Larreta después–, que habilitaron una cláusula que permite, ante la falta de pago de la deuda, que los organismos extranjeros que dieron el préstamo obtengan la percepción directa del peaje. Es decir, si AUSA quiebra o deja de pagar, estos organismos extranjeros se quedarán con las ganancias del servicio, en lugar de hacer responsables a los dueños y gerentes como planteamos desde el Frente de Izquierda. Ya no hablamos de estatizar la empresa y el servicio, sino que el gobierno propuso que la deuda la paguen una vez más los usuarios, el pueblo de la ciudad.

Como corolario de este irregular endeudamiento de AUSA, que encima quieren que paguen los usuarios, voy a dar un detalle más que aquí se nombró.

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Diputada: le pido que vaya redondeando.

**Sra. Barry**.- Sí, voy a redondear.

Las importantes obras de infraestructura a las que se refiere AUSA, como fundamento del endeudamiento, son los distintos tramos del Paseo del Bajo. Recordemos que por la licitación de esa obra, AUSA está siendo investigada por actos de corrupción, porque llamaron a licitación para constituir el Paseo del Bajo y dividió la obra en tres tramos. En uno de ellos se presentaron tres ofertas; de esas tres ofertas, AUSA eligió la oferta más cara; la que había presentado IECSA, la empresa de Calcaterra, el primo del expresidente Macri.

Esto no es grave y tendríamos que estar discutiéndolo en vez de garantizar nuevamente un negocio millonario a esta empresa. Nos preocupa que estas audiencias al no ser vinculantes, más allá de que miles de vecinos estén en contra y expresen sus fundamentos, no cambie la decisión del Gobierno de la Ciudad.

Para culminar, quiero decirles una definición clásica que hacemos las que somos de Izquierda. El marxismo afirma que el Estado no es más que una junta que administra los negocios de la burguesía. Esta es una definición sencilla, pero bastante precisa que, en situaciones como ésta, se ve de manera clara. En definitiva, todo este esquema de endeudamiento, ganancias millonarias y negocios fraudulentos con los servicios públicos de un lado y la carga del ajuste y la deuda sobre los trabajadores y sectores populares del otro,

demuestra que en esta democracia los empresarios tienen el poder de decisión cotidiano y el Estado está para servirles a ellos.

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Por favor, diputada.

**Sra. Barry**.- El PTS-Frente de Izquierda estamos en la vereda opuesta y nuestra obligación es denunciar estos tarifazos.

Esta exigencia que hacemos nosotras es parte de una pelea para que toda la economía ponga sus recursos y servicios públicos pensados y puestos en función de las necesidades de las grandes mayorías y no a las de un puñado de empresarios, para que estos servicios públicos sean un derecho universal y gratuito, y no una fuente de ganancia y especulación.

Muchas gracias.

### Participantes

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Comenzamos con el registro de participantes.

1.- Sr. Ricardo Lasca

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

**Sr. Lasca**.- Buenos días a todos.

Para ser objetivo, como lo he manifestado en otra oportunidad, bienvenida sea la audiencia pública, a pesar de que no sea vinculante. Hemos dicho que es una falta de respeto a los usuarios viales y a todos los participantes, porque no tenemos derecho a nada.

Ante todo, quiero aclarar que hablo en representación del Centro Argentino de Ingenieros Agrónomos, que somos usuarios directos de la red vial concesionada y de toda la red vial del país; como Coordinador del Comité Nacional de Defensa del Usuario Vial; y, por supuesto, en nombre propio, porque me dedico a la actividad agropecuaria y soy usuario directo de la red vial de este país. Digo esto, porque no nos pudimos anotar como entidad, por eso lo hice a mi nombre.

Rechazamos este incremento. No debe haber aumento alguno ni nada, porque las obras están recontra pagadas y amortizadas. Y debería dejar de cobrarse este impuesto al tránsito que afecta no solo a los usuarios viales, sino a toda la comunidad, porque el peaje se traslada al costo del transporte y, por ende, a todos los precios de la economía nacional. Es decir, no es un castigo para los usuarios viales, sino para toda la sociedad.

Tengo varios puntos para mencionar y esto merece un debate en una mesa para intercambiar opiniones de trabajo. Las comisiones de transporte del Gobierno de la Ciudad nunca nos convocaron.

Cabe aclarar que la implementación del Telepase fue impulsiva y obligatoria. Consideramos que fue una mala medida hacerlo de esta manera y que la tarifa debería bajar sustancialmente, porque se acabó el costo operativo fenomenal que tienen las estaciones de peaje en forma manual. Sin embargo, aumenta la tarifa en lugar de bajarla en forma sustancial.

Acá hubo aumentos encubiertos fenomenales, a pesar de los ajustes permanentes que se hacen en las tarifas todos los años. Cabe mencionar que la Illía costaba 50 centavos y ahora se va a 50 pesos, es decir, un 10.000 por ciento de incremento. No sé si a alguno de ustedes se le incrementó el ingreso en ese porcentaje.

Este incremento no tiene un fundamento serio, es inapropiado, sobre todo por la crisis económica actual del país que afecta al costo del transporte.

Un aumento encubierto fue pasar la hora pico en ambos sentidos, poner hora pico los fines de semana y feriados y no levantar las barreras. Nos han quitado el derecho mínimo que teníamos como usuarios viales y esto lo hemos hablado con la Defensoría del Pueblo de la Ciudad. Uno paga una tarifa de este falso peaje o impuesto al tránsito para tener fluidez en el tránsito, ahorro de neumáticos, frenos y combustible; o sea, el beneficio del usuario, como se dice. Pero si hay congestión yo pierdo ese beneficio. Nos quitaron el único derecho que teníamos y debemos pagar sí o sí, aunque estemos parados en la estación de peaje por un tiempo. Así se van perdiendo nuestros beneficios.

Reitero: hubo aumentos fenomenales que no se tomaron en cuenta. Insisto: las obras están recontra pagadas y amortizadas.

Quiero aclarar que el usuario vial no es una entidad de beneficencia. Quienes transitamos la red vial somos gente que trabaja y no tenemos por qué “bancar” –entre comillas– la reubicación del personal –y hablan de 500 personas que reubicarán en AUSA–, porque se termina el pago manual. Nos parece que este incremento es un disparate e inapropiado. No se condice con lo que está pasando en el país.

Estamos hartos de escuchar que hay que restablecer la ecuación económico-financiera del concesionario. Me pregunto: ¿quién reestablece la ecuación económico-financiera del bolsillo de los usuarios y de toda la sociedad? Nadie se ocupa de eso.

Me dedico a lo forestal y transporte madera por los caminos de nuestro país. Por ejemplo, llevo madera de Luján a Chascomús. Al cabo de un año pago 1.300.000 pesos en concepto de peajes para hacer 180 kilómetros, sin sumar los gastos de combustible. Inclusive, en el caso de AUSA, para ser concretos, es increíble la tarifa que se cobra solamente por 10 o 15 kilómetros. Acá se va a pagar cerca de 465 pesos un camión de 4 ejes; pero ida y vuelta son 900. Si toma dos viajes por semana, en 20 días, para ir a Luján, es un gasto infernal. Lo mismo se puede calcular con los automóviles. El tema es el transporte de cargas. Si usted compara lo que cobra AUSA por un camión de 4 ejes con otras rutas concesionadas con acceso a la Ciudad de Buenos Aires, puede llegar a pagar casi hasta el doble. Es una locura lo que se cobra por kilometraje recorrido en estas autopistas de Buenos Aires.

También quiero aprovechar, porque se me vienen a la cabeza muchos temas y en cinco minutos no se puede con todo, y tal como lo he manifestado en otra oportunidad, este gobierno porteño habla de transparencia y de acceso a la información pública, pero hace más de dos años que estamos pidiendo informes a AUSA y no nos contestan. Queremos conocer la estructura de esa empresa, que es escandalosa, es una caja negra.

Felicito al titular de AUSA que debe cobrar fortuna y no debe tener problema en pagar un peaje más caro o el combustible, al igual que muchos legisladores que no participan acá, que son nuestros representantes, que brillan por su ausencia y que están muy cómodos. Por eso, me alegra la participación de la legisladora por la Izquierda, acá no es una cuestión de izquierda o de derecha, por lo menos vino a defender los intereses de todos los usuarios y de la comunidad.

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Señor Lasca: le pido que vaya redondeando.

**Sr. Lasca.**- Ya termino, porque no se puede decir todo en cinco minutos.

Insisto: es una falta de respeto y de consideración, pero quiero manifestar la poca intervención del Ente Regulador que no entendemos para qué existe, lo mismo de la Defensoría del Pueblo de la Ciudad de Buenos Aires. Aparentemente, no actúan en defensa de los intereses de los usuarios y de la gente.

Bienvenidas sean las obras que se realizan; nadie está en contra. Pero esto realmente es una estafa vial; es un impuesto al tránsito que afecta a los usuarios y a toda la comunidad para hacer un gran negociado con AUSA. Además, el pobre tipo que traspasa la ciudad paga tarifas para bancar obras que nada tienen que ver con la autopista. Incluso, como se pagará una tarifa sideral, mucha gente usará vías alternativas como avenidas y calles, porque las autopistas urbanas serán solamente para gente de alto poder adquisitivo. No las van a poder pagar. Y será una congestión fenomenal en toda la ciudad para evitar pagar las autopistas urbanas.

Honestamente, lamento –y se lo digo con todo respeto– este trato que nos dan con permitirnos hablar solo cinco minutos. No nos convocan para tratar este tema con seriedad, no escuchan las propuestas que tenemos –porque tenemos propuestas alternativas–, no solo quejas. Quejarse es muy fácil. Y tenemos muchas quejas fundamentadas que estamos manifestando en estos momentos.

Quiero que quede constancia de que nos tratan como ciudadanos de cuarta, no existimos, nos dan solo cinco minutos para exponer un tema tan complejo, técnico, legal, etcétera, y ni siquiera nos escuchan nuestros representantes. En la Legislatura porteña no nos atienden en las comisiones.

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Por favor, señor Lasca, redondee.

**Sr. Lasca.**- Lamento esta actitud autoritaria y antidemocrática de no dejarnos expresar como corresponde.

Gracias y saludos a todos los presentes.

## 2.- Sr. Eduardo María José Humberto Bisognin

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 2, señor Eduardo María José Humberto Bisognin.

**Sr. Bisognin.**- ¿Me autorizan para grabar esta reunión?

**Sra. Coordinadora** (Estrabaca).- Esta reunión está siendo transmitida en directo por el canal *YouTube* del Gobierno de la Ciudad.

**Sr. Bisognin.**- Buenos días.

En primer lugar, saludo a todos los vecinos presentes y, en segundo término, a los funcionarios.

Realmente, me molestó cuando dijeron que por último les darán participación a los vecinos. Los vecinos estamos antes que los funcionarios y somos los que ponemos el dinero para que ellos cobren.

Soy Eduardo María Bisognin y hablo a título personal y como miembro de la Unión del Centro Democrático, el histórico partido fundado por el ingeniero Alsogaray.

Reclamamos una baja del gasto. En este momento, nos vienen a hablar de un aumento a la tarifa de peaje. Hagamos un poco de historia. En el año 1978 comenzamos con los peajes y es con lo que se hicieron la mayoría de las obras presentes; otras se hicieron después. Pero las grandes obras se hicieron en aquel momento. La concesión terminaba en el año 2006; es decir, desde el 2006 estamos pagando un peaje que no corresponde.

Creo que si quieren cobrar esto, le tienen que cambiar el nombre para que no nos tomen como tontos. Nos cobran un peaje que no corresponde, aunque sea, llámenlo “impuesto al tránsito en la Ciudad de Buenos Aires”.

Un tema muy significativo para destacar, antes de ir a la tarifa, es la prórroga del contrato. Decían que Macri era el privatista y liberal, pero resulta que hace una empresa totalmente pública –porque AUSA es una empresa pública, y escuché a alguien decir “los dueños de AUSA”–, creada por el PRO, que de liberal nada tenía. Y ese contrato duraba hasta el año 2029. Resulta que a fines del año 2018 hicieron una prórroga por 20 años más. Esa prórroga por 20 años más, el PRO con su alianza en Cambiemos, logró hacerla con el apoyo de dirigentes del kirchnerismo. La Ley 6.085 fue votada por Silvia Gottero, Claudio Herrera, Santiago Luis Roberto y la señora María Rosa Muiños, que es presidenta de bloque de la oposición. El kirchnerismo avaló todo esto que se está planteando en este momento con la prórroga del contrato de AUSA hasta el año 2049. ¡Es una barbaridad! ¿Para qué prorrogan el contrato de AUSA? Para endeudarla. Y así tomaron deuda.

La diputada Barry recientemente se manifestó acerca de la deuda del año 2016. La deuda del 2013, a través de la Ley 4.767 fue votada de una manera absolutamente desprolija, porque se votaron varias leyes juntas y no quedó en claro quiénes votaron por el sí y quiénes por el no. Después de la votación comenzaron a decir que ellos no acompañaban la Ley 4.767 que era, en ese momento, el apartado 467. Si uno hace la cuenta puede saber que esa ley obtuvo 30 votos; no sé si realmente tiene validez para que sea ley; no llegó a tener la mayoría de 31 votos que es lo que debería tener.

A AUSA la siguieron endeudando y usándola como mascarón de proa para hacer las obras. El gobierno le da AUSA para que haga las obras, y AUSA hace la licitación. ¿Quién controla AUSA? ¿Cuáles son los organismos de control de AUSA? La Auditoría General de la Ciudad controla a AUSA. ¿Quién designan sus miembros? El Gobierno de la Ciudad, Larreta tiene absoluta mayoría y el control sobre la Auditoría General de la Ciudad. ¿Quién controla? La Sindicatura. La Sindicatura es designada por el Gobierno de la Ciudad. ¿Quién controla al Ente Único Regulador de los Servicios Públicos? Esos directores también están designados por la Legislatura, en donde el gobierno tiene la absoluta mayoría. Todos estos organismos de control que hay sobre AUSA son del propio gobierno. Es como poner al lobo a cuidar a las ovejas. Esto es inadmisibile. No puede ser que AUSA siga contratando de manera privada, las obras que tendrían que pasar por la Legislatura.

**Sra. Coordinadora (Lanari).**- Señor Bisognin: le pido que vaya redondeando.

**Sr. Bisognin.**- Son muchas las cosas que se dijeron y muchas falacias las que se expresaron acá.

Le pido que me dé un par de minutos más, porque se dijeron cosas que no son ciertas.

**Sra. Coordinadora** (Estrabaca).- Señor: por ley, son cinco minutos. No los establecemos nosotros.

**Sr. Bisognin.**- Déjeme decir un par de cosas. Acá se dijeron muchas cosas inexactas.

**Sra. Coordinadora** (Estrabaca).- Cualquier cosa puede ampliar su exposición. Haga una síntesis y amplíe su exposición por escrito mandándola por *mail*.

**Sr. Bisognin.**- ¡Déjeme! Somos muy poquitos.

Suspendí hacer el pan dulce, porque estamos cerca de la fecha de navidad y hacen estas audiencias en momentos en que la gente está pensando en otra cosa para que no participen.

Si comparamos la tarifa en dólares, en el año 2007 el dólar estaba a 3 pesos y la tarifa a 2 pesos; era 1.5 ticket de peaje por 1 dólar. Hoy, a 88 pesos contra los 100 pesos que es el promedio de lo que vale la tarifa, apenas podemos comprar un ticket de peaje. O sea, no es verdad que la tarifa está desactualizada en dólares; la tarifa está muy alta en dólares.

En el año 2007, si tomamos una jubilación mínima de 594 pesos, a 2 pesos el ticket de peaje, se pagaban 298 tickets de peaje. Hoy, en el 2021, con 19.000 pesos, vamos a pagar 190 tickets. O sea, una tarifa un 50 por ciento más cara de lo que debería ser de acuerdo con el aumento del dólar o de la jubilación. No es verdad, o por lo menos no coincido con la explicación que brindó el señor al inicio, diciendo que teníamos un desfasaje tarifario.

Todavía estamos caros con la tarifa. Y si la comparamos con las tarifas de otros peajes como el de la Panamericana, que ya es caro, nuestra tarifa es 4 veces más cara que la de la Panamericana. Y no comparemos con otros lugares en donde la diferencia es todavía mayor.

Me parece que así se está creando un nuevo impuesto al tránsito, cuando realmente los vecinos pagamos muchos impuestos. A la ciudad le pagamos impuesto a los combustibles, patentes, sellos e ingresos brutos sobre los autos, y no solamente eso. Aquí se está hablando...

**Sra. Coordinadora** (Estrabaca).- Señor: ¿puede redondear? De lo contrario, lamentablemente vamos a tener que mutearlo.

**Sr. Bisognin.**- ¿Seguimos con la prepotencia?

**Sra. Coordinadora** (Estrabaca).- No es eso. Es cumplir con lo establecido en la ley.

**Sr. Bisognin.**- Los expositores hablaron 20 minutos o media hora y a nosotros nos dan 5 minutos.

**Sra. Coordinadora** (Estrabaca).- ¡Por favor!

**Sr. Bisognin.**- Quiero dejar aclarado que parece que para el Gobierno de la Ciudad tener un auto es delito. Y no es delito, porque pagamos IVA, ingresos brutos, ganancias, impuestos

internos, impuesto a los combustibles, bienes personales, el negocio de la VTV, el negocio de las fotomultas engañosas, los trámites en el registro, grabado de autopartes, sellos, patentes, etcétera. No podemos seguir pagando.

Ustedes hablan de la ecuación económica de la empresa, ¿alguna vez pensaron en la ecuación económica de las familias? Es una vergüenza todos los aumentos que están generando.

Que tengan un buen día.

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

- El participante no se hace presente en el Zoom.

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 4, señora Florencia D. Galarregui.

- La participante no se hace presente en el Zoom.

#### 5.- Sr. Claudio Daniel Boada

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 5, señor Claudio Daniel Boada, en representación del Unión de Usuarios y Consumidores.

**Sr. Boada**.- Buenos días.

Voy a repetir un poco lo que manifestaron quienes me precedieron en el uso de la palabra, ya que cinco minutos no alcanzan. Por eso, voy a ir muy rápido y luego ampliaré por escrito.

Como es una audiencia no vinculante, porque no tiene efectos, sino que son opiniones, ¿por qué se inscribe restrictivamente y no se consideró una audiencia interjurisdiccional, ya que solo se pueden anotar habitantes con domicilio en la Ciudad de Buenos Aires?

Lo segundo que quiero decir es acerca de la información. La información es un pre requisito para el ejercicio de los demás derechos, entre ellos el derecho a debate y participación de las audiencias públicas. Ustedes entregan parte del expediente a cuentagotas, solamente a quien se lo pide. Ya se denunció acá que ese expediente está incompleto, que no hay estudios económicos, ni un balance de la sociedad que exprese que le va tan mal; no hay balance de AUSA ni estadísticas. Es más: la información que dio el experto al inicio –que, en definitiva, es un empleado de AUSA–, tendría que estar agregada en el expediente. De estas cosas nos enteremos el día de la audiencia. La información debería estar colgada en una página de *internet* y no solamente para quien la pide. A mí me la enviaron luego de que cerrara la inscripción.

Sigo con otros puntos. Otra vez nos mandan a anotar a un edificio que no existe. ¿Cuándo va a tomar nota el Gobierno de la Ciudad que Guzmán 90 es un edificio de planta baja y que no tiene 4º piso? Sin embargo, nos manda a anotar ahí.

Esto ya se dio a principios de año, todos los recordarán, cuando tuvimos una audiencia que fue suspendida por la Justicia y se fijó una nueva audiencia acerca de los parquímetros para el 20 de marzo, que no se realizó.

¿Cuál fue la razón por la que la Justicia suspendió esa audiencia? La razón fue que el lugar donde citaban como edificio del gobierno era un centro de atención de menores de edad, que puede depender del gobierno, pero no es la oficina de inscripción. Es más: nos citan a un cuarto piso. Les pido que se paren en el Parque Los Andes, Dorrego y Corrientes, cuando anden por ahí y vean si tenemos solo una planta baja o un cuarto piso en el edificio de la calle Guzmán. Está clarísimo que es una causa de nulidad de esta audiencia.

El Decreto 11/20 que citó a audiencia pública acerca de los parquímetros que les estoy comentando, que fue rectificado por el 28/20, porque tenía esta deficiencia. Nos citaban ahí. Justamente, Myriam Bregman, creo que hoy estaba anotada, inició un amparo y la Justicia de la Ciudad suspendió la realización de esta audiencia, justamente porque se nos citaba a anotarnos en Guzmán 90 4º piso en donde hay una ONG llamada Hogar Niño Jesús. En el edificio de al lado, Guzmán 40, que es un edificio del Gobierno de la Ciudad, tampoco tiene cuarto piso, sino tercero. Hay un cartel grande que dice que si se quiere anotar para las audiencias públicas, tiene que entrar a la página de *internet* o mandar un *mail*. ¿Cuál es la razón? ¡La cantidad de gente que va a buscar la dirección! Fui a anotarme ahí; no lo pude hacer y luego me anoté por mail. Esta es una causa de nulidad de la audiencia.

Le pido por favor al presidente de esta audiencia, que el Ente de la Ciudad tome nota de esto y comunique a los órganos correspondientes que esa oficina no existe en ese lugar, que es una oficina dependiente del Gabinete de Ministros.

Respecto del aumento de tarifas que pretende AUSA, y corrijo que varios dijeron aumento de tarifas decretado por tal número. ¡No hay aumento de tarifas todavía! El decreto solamente llama a audiencia pública.

Las únicas razones que se expresan en el expediente son económicas por parte de la empresa AUSA. No hay una sola razón que hable de las condiciones sociales, políticas y económicas de los usuarios.

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Señor Boada: le pido que vaya redondeando.

**Sr. Boada**.- Sí, un minuto más y finalizo.

Voy a decir solamente los títulos. La eliminación de las tarifas manuales es un gran problema, debido a que es la desaparición de la atención personalizada que es obligatoria por la Ley de Defensa del Consumidor, e imposibilita a que circulen los usuarios ocasionales; solo podrán hacerlo quienes tengan Telepase. Un ejemplo de ello es el problema de las personas con discapacidad que tienen que hacer el trámite adicional para que le den un Telepase exento.

Solo justifican el aumento por un supuesto incremento de la inflación que difiere, de acuerdo con los pocos documentos que hay.

¿Cuál es el objetivo de las horas pico para ambos sentidos? Si hubiera un sentido de cobrar una tarifa diferencial, hora pico, para el sector que colapsa la autopista, para el otro sector que no la colapsa, ¿cuál es el objetivo? Puramente económico: recaudar, recaudar, recaudar. No les interesa.

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Por favor, señor Boada, le pido que termine.

**Sr. Boada.**- Me falta solo un punto.

El tiempo es muy escaso. Voy a ampliar mi alocución en un escrito adicional, porque no se puede hablar en dos, tres o cinco minutos tantas cosas.

Nos oponemos a esta tarifa, a la realización de las audiencias informativas –porque uno se entera acá de algunas cosas que debieran estar en la información que nos proveen antes– y también a las audiencias no deliberativas.

Muchas gracias.

**Sra. Coordinadora** (Estrabaca).- Señor Boada: ¿esperamos en el día de hoy la documentación ampliada en el *mail*: audienciaspublicas@buenosaires.gob.ar?

¿Me lo puede confirmar?

**Sr. Boada.**- En el día de hoy, no.

Mañana es feriado y viene el fin de semana. Recién el lunes tratarán el tema. Por lo tanto, durante el fin de semana enviaré un documento.

**Sra. Coordinadora** (Estrabaca).- Muchas gracias, así lo anexamos a la versión taquigráfica.

**Sr. Presidente** (Ameijenda).- Susana: se encuentra presente la señora Florencia Galarregui, que estaba presente, pero con otro nombre. Por ese motivo, se la pasó por alto.

Le pido que le den la palabra.

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Sí, igualmente iba a volver a hacer un llamado.

4.- Sra. Florencia D. Galarregui

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 4, señora Florencia D. Galarregui.

**Sra. Galarregui.**- ¿Me escuchan?

**Sr. Presidente** (Ameijenda).- Sí, ahora sí.

**Sra. Galarregui.**- No me di cuenta que aparecía con otro nombre y puede cambiarlo.

Buenos días.

Junto con Ricardo Lasca integro el Comité en Nacional en Defensa del Usuarios Vial y en el corto tiempo –espere que pongo el cronómetro–, quiero referirme a la convocatoria. La primera objeción que tengo es que fue bastante complejo para anotarse, puesto que el formulario no figuraba en la página del Gobierno de la Ciudad. Particularmente me costó entrar y sé que fue un poco tarde. La fecha no es la mejor, tampoco.

Quiero plantear que el aumento es un disparate; es altísimo. Pero más allá de que sea alto, ¿alto respecto a qué, porque no tenemos los estudios de tarifas? Acá hay muchas obras que dice AUSA que las hace, y no dudo de que las realice. El tema es cómo las hace y qué

tipo de convocatoria utiliza, si es por concurso de precios o si son por licitaciones públicas. Esto hace a la transparencia y legalidad de ese tipo de obras.

Acá hay una cuestión constitucional que deberíamos plantear. Si está presente el representante de la Defensoría del Pueblo, espero que nos acompañe, o la efectúen ellos. ¿Qué naturaleza jurídica tiene el peaje? Esto lo ha dictaminado la Corte Suprema de Justicia en su momento en el caso de la Arenera El Libertador y obiter dictum dijo que es una tasa. Si es una tasa, es la retribución de un servicio. ¿Qué servicio tiene para el usuario si hago un puente u una obra en otro barrio? Si pago para transitar por una autovía, esa autovía me tiene que dar un costo beneficio. Esto es independiente de la prórroga “legal” –entre muchas comillas– que se hizo hace poco.

Una autopista como la 25 de Mayo, por decir la primera, se inauguró en el año 1980; la hizo Cacciatore. Próximamente entramos en el año 2021 y seguimos pagando no sabemos qué obras, cuando esto debería estar amortizadísimo. Si quieren, podríamos discutir la posibilidad de pagar el mantenimiento de la autopista.

Creo que este es el quid de la cuestión. Considero que hay una cuestión de costo beneficio que no se respeta. Si le damos naturaleza tributaria, esto debería ser por ley y cae en lo que es la legalidad de un impuesto.

Entonces, invito a los que estén en desacuerdo con este aumento a que planteen una declarativa de inconstitucionalidad. ¿Por qué? Porque nos parece caro y escandaloso, inclusive y confiscatorio. Sin duda lo es, pero no tenemos los números. ¿Cuál fue el costo beneficio? ¿Qué estudio hizo AUSA para decirnos que la tarifa aumentará un 50 y pico por ciento? Y que no me venga a decir que hizo una obra no sé en qué barrio o un bajo nivel en otro. ¿Qué culpa tengo yo que solo paso por la autopista y tengo que pagar? Para eso se pagan los impuestos, para que se hagan todas las obras que quieran.

Si le reconocemos lo que le corresponde, es una tasa por naturaleza. La Ley de Peajes establece el costo beneficio para los usuarios. Ricardo lo ha dicho.

Los invito a que hagan esa reflexión –aunque ya está decidido el aumento, porque esto es un trámite; no somos tontos– y nos acompañen con esa declaración. La información que le pedí a AUSA nunca me la respondieron. Que quede en constancia en esta audiencia que hemos pedido información a AUSA, y que no me la contestaron. La volveré a pedir, de lo contrario, me dirigiré al organismo de la ciudad que establece lo que hay que hacer cuando no se informa por el 104. Efectivamente, se los intima.

Inclusive, el Ente de la ciudad que también está presente tiene que ejercer el derecho de representarnos como usuarios, que exija los estudios de tarifa que se hicieron. ¿Dónde está el costo beneficio para los usuarios? Me hablan de la ecuación económico-financiera del contrato y la rentabilidad, pero no tengo los elementos. Como tengo una ecuación con cuatro incógnitas, no sé dónde estoy parada para establecer este aumento.

El aumento es inconstitucional, ya que no tengo por qué pagar obras que el Gobierno de la Ciudad tiene que realizar con sus impuestos, con las rentas generales que nos cobran: ABL, sellados, Rentas, patentes y más lo que coparticipe.

Esta es mi posición. Invito a todos los que estén en desacuerdo a que acompañen una demanda declarativa de inconstitucionalidad de este aumento; primero, porque queremos tener la información; y, segundo, si tuviera naturaleza tributaria estaríamos violando los requisitos de un impuesto: para empezar, la legalidad. Esto no se arregla con una audiencia pública; es simplemente una convocatoria. Y si fuese por naturaleza una tasa, tal como lo manifestó la Corte en su momento, necesitamos saber qué beneficio tiene este costo para el

usuario. Está claro que no puede ser que por tramos tan cortos se cobre lo que hoy se está pagando y mucho menos con este aumento.

Dejo planteada la invitación. No me manejo mucho por Zoom, pero tenemos todos los *mails* para que estemos conectados y actuemos tratando de suspender este aumento. Y, además, revisar los posibles aumentos.

Respecto de las obras que hace AUSA, hay muchas que son de adjudicación directa o por concursos de precios. La Legislatura de la Ciudad sancionó una nueva Ley de Obras Públicas, cuando el grueso de las obras las está sacando a través de sus empresas y no con una ley, como AUSA o la Corporación Puerto Madero. Tenemos muchos casos.

Quiero hacer una última reflexión, porque ya no me queda tiempo.

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Ya ha finalizado su tiempo.

**Sra. Galarregui**.- Los invito a la presentar la declaración de inconstitucionalidad por los temas que hoy pudimos esbozar.

Como no hay controles, que los jueces nos escuchen.

Muchas gracias.

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Vuelvo a llamar para hacer uso de la palabra al participante número 3, señor Jorge Zatloukal.

- El participante no se hace presente en el Zoom.

**Sra. Coordinadora** (Estrabaca).- Señor presidente: le pido autorización para comunicarme con Daniel González, del organismo de las audiencias públicas, que se encuentra en el lugar físico que el Gobierno de la Ciudad determinó para aquellas personas que, con problemas de conectividad o falta de luz, se pudieran comunicar en ese espacio.

**Sr. Presidente** (Ameijenda).- Sí, cómo no.

**Sra. Coordinadora** (Estrabaca).- ¿Alguien se presentó en ese lugar?

**Sr. González**.- Buenos días.

No se presentó nadie en la escuela solicitando el uso de la palabra.

**Sra. Coordinadora** (Estrabaca).- Gracias, Daniel.

Señor presidente: no queda más que convocarlo para que finalice la audiencia pública.

**Sr. Presidente** (Ameijenda).- Antes de finalizar, quiero saber si al señor Ricardo Lasca le quedó alguna duda o pregunta, porque está levantando la mano.

¿Por favor, lo pueden desmutear?

**Sra. Coordinadora** (Estrabaca).- Sí, señor presidente.

**Sr. Lasca**.- Ustedes mencionaron a Jorge Zatloukal, que es un consultor en transporte y productor de San Vicente, y a veces trabaja con el Comité Nacional de Defensa de Usuarios

Viales. Quiero aclarar que él presentó un escrito al Ente Regulador o al correo audienciaspublicas@buenosaires.gob.ar.

Quiero manifestar esto, porque en San Vicente hay muy mala señal y había mandado una pequeña nota para agregar a la versión taquigráfica de la audiencia pública.

**Sr. Presidente** (Ameijenda).- Perfecto, Ricardo.

De ser así, se chequeará y se agregará a la versión taquigráfica. Gracias por la aclaración.

### **Finalización**

**Sr. Presidente** (Ameijenda).- Como no hay más inscriptos en ambos registros, damos por finalizada la audiencia pública de la fecha.

Les deseo a todos muchas felicidades, una linda Nochebuena y esperemos tener un año 2021 dentro de la normalidad.

Muchas gracias.

- Es la hora 13 y 24.

*Andrea J. Faiulli*  
taquígrafa