

Versión Taquigráfica

# AUDIENCIA PÚBLICA

**Tratamiento de la modificación del cuadro tarifario aprobado por el Decreto N° 129/21 y del Reglamento de Explotación aprobado por el Decreto N° 2.356/03 y sus modificatorios.  
Autopistas Urbanas S.A.**

22 de diciembre de 2021



**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>Expositor</b>	<b>8</b>
1.- Defensor Adjunto del Pueblo, señor Arturo Darcy	8
<b>Participantes</b>	<b>10</b>
1.- Sr. Jorge Zatloukal	10
2.- Sr. Néstor Atilio Colombo.	12
3.- Sr. Ricardo Lasca	14
4.- Sra. María José Lubertino	16
5.- Sra. Mercedes Trimarchi	17
6.- Sr. Eduardo María José Humberto Bisognin	18
<b>Finalización</b>	<b>21</b>

- A veintidós días de diciembre de 2021, a la hora 15, a través de la plataforma Zoom y con transmisión por el canal YouTube del Gobierno de la Ciudad:

## AUDIENCIA PÚBLICA

### Iniciación

**Sr. Presidente** (Ameijenda).- Buenas tardes a todos y a todas.

Siendo las 15 horas del 22 de diciembre de 2021, damos comienzo a la audiencia pública acerca del tratamiento de la modificación del cuadro tarifario aprobado por el Decreto N° 129/21 y 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 acompaña la directora, doctora María Eugenia Michielotto, integrante del Directorio del Ente, y seguramente, a medida que ingresen los directores, los iré anunciando, ya que no los veo aún en línea.

Le cedo la palabra a la coordinadora de la organización de las audiencias públicas, Susana Estrabaca, perteneciente a la Subsecretaría de Gestión Comunal del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, quien va a comentar brevemente cómo será su 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 pública se rige por la Ley 6036 que nos permite la posibilidad de la participación en forma virtual en esta época de pandemia. Luego, la forma y la dinámica de la audiencia es la misma.

En primer lugar, está la participación de los expertos, que son aquellas personas que presentan el Poder Ejecutivo para defender el proyecto. En segundo término, harán uso de la palabra las personas que se inscribieron en el Registro Abierto de la Audiencia Pública. Los participantes cuentan con cinco minutos para hacer uso de la palabra. En el caso de que tengan documentación ampliatoria, les solicitamos que nos envíen en el día de la fecha por *mail* a [audienciaspublicas@buenosaires.gob.ar](mailto:audienciaspublicas@buenosaires.gob.ar). Éstas serán incorporadas al expediente a continuación de la versión taquigráfica y serán tenidas en cuenta por las autoridades correspondientes en el momento de la toma de decisiones.

Más allá de que la audiencia se realice en forma virtual y para que todos los que quieran participar tengan la misma posibilidad, el Gobierno de la Ciudad determina un lugar físico, en esta ocasión es la Escuela Martín Hermitte de la calle Aguirre. Invitamos a acercarse a este lugar a las personas que al momento de la inscripción manifestaron su interés

de participar, pero que no tenían conectividad. Si en el día de la fecha, algún participante inscripto no pudo conectarse, sabe que puede acercarse a ese lugar físico cumpliendo con el protocolo correspondiente. Allí un compañero de nuestro equipo le dará la accesibilidad para participar.

Como se trata de una audiencia virtual, llamamos a la nómina de participantes para que hagan uso de la palabra y, al finalizar, volveremos a llamar a aquellas personas que no estuvieron presentes o hayan tenido problemas de conectividad.

Le cedo la palabra a mi compañera de equipo, Viviana Lanari, quien llamará a cada uno de los participantes para que yo pueda seguir coordinando las entradas al *Zoom*.

Muchísimas gracias.

### **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.

Buenas tardes a todos y a todas.

Voy a hacer una presentación.

- Se comparte pantalla con una presentación.

**Sr. Zarlenga**.- Nos encontramos aquí para tratar la adecuación del cuadro tarifario de la concesión de la obra pública de AUSA, que tiene la concesión de todas las autopistas de la Ciudad de Buenos Aires.

Esta concesión funciona del siguiente modo. Tenemos la administración, operación y obras de mantenimiento de las autopistas de la ciudad, y ejecutamos obras públicas que nos indica el Gobierno de la Ciudad en el marco de esta concesión.

A partir de la Ley 4.472, se estableció una Contribución Especial Ferroviaria para la operación de Subterráneos de Buenos Aires, que tiene un valor equivalente al 10 por ciento de la tarifa. Luego, veremos los números con esta Contribución Especial ya incluida.

Los ingresos que obtenemos de la concesión se destinan de la siguiente forma: el 55 por ciento para obras que el Gobierno de la Ciudad nos encomienda; el 40 por ciento para los gastos propios para el mantenimiento de las obras existentes; y un 5 por ciento va al Fondo Permanente para la Construcción de Subterráneos, no ya de operación.

¿Por qué tenemos que hacer una adecuación de las tarifas? Básicamente por la evolución de la inflación. Si tomamos el período de enero de 2019 a septiembre de 2021, observamos que el Índice de Precios al Consumidor de la Ciudad de Buenos Aires más la proyección a enero, da un 199,9 por ciento. Por ello, proponemos un aumento del 45 por ciento lineales en todas las tarifas; esto hará que las tarifas en el mismo período sean ajustadas

en un 180,9 por ciento. Sin perjuicio de lo cual, a través de la reducción de costos hemos conseguido que con estas tarifas, un 20 por ciento menor a la del 2019, podamos hacer la operación como corresponde, pero necesitamos este ajuste que va en línea con la inflación. La devaluación del peso, por otro lado, ha sido en el mismo período del 177 por ciento.

En el cuadro que sigue podemos ver la evolución de la inflación mes a mes y las tarifas de la concesión a través de este procedimiento que hoy estamos llevando a cabo. Las líneas rojas muestran los saltos en períodos más largos. De todas maneras, hay zonas de pérdidas importantes que, como les decía, tuvimos que hacer esfuerzos para contener los gastos. Asimismo, lo estamos previendo para el año que viene.

En esta filmina vemos los ingresos de la concesión que no tuvieron un aumento de tarifas, que va en línea con la inflación en 10 millones de pesos y los gastos en 5.774.000 aproximadamente. Esto tiene una correlación del 56.7 por ciento de los ingresos y es lo que está estimado para mantener las obras existentes. Cuando hablamos de esto, la ley impone que el incremento no debe ser superior al 40 por ciento. Con el aumento que estamos proponiendo, la estimación es del 40.3 por ciento y tenemos confianza, salvo que haya una esterilización de la inflación, de llegar al 40 por ciento con cierta contención de gastos.

Así como la inflación va cambiando todos los meses, los costos de la concesión también. ¿Por qué? Porque a todos los contratos de obras y servicios se le aplica la Ley de Redeterminación de Precios. La Ley de Redeterminación de Precios establece que cada vez que haya un incremento de costos superior al 4 por ciento, corresponde redeterminar los contratos. La inflación acumulada a noviembre de 2021 es del 45 por ciento y hay alrededor de doce modificaciones al año. Es decir, nuestros contratos se encarecen todos los meses en función de la evolución de la inflación.

Por otro lado, otro costo significativo son las paritarias del personal de la empresa, que va en línea con la inflación. Por lo tanto, el aumento de las tarifas también debería ir en línea con la inflación. Entendemos que el salto, cuando se da de una sola vez, parece más alto, pero está por debajo de la inflación estimada para el período.

¿Cuáles son nuestras obligaciones en la concesión, sobre todo, las de operación que son las que los usuarios tienen más presentes porque las ven todos los días? En el año 2021, en la Red de Autopistas de la Ciudad circulan 713.400 vehículos todos los días; de ellos, 431.548 como tránsito medio diario y lo hacen por autopista que no están sujetas al pago de peajes, porque no todas las autopistas de la ciudad tienen cabina de peajes, y 269.634 pagan peajes; a su vez, hay 12.218 tránsitos que circulan exentos de peajes por las exenciones por discapacidad, ambulancias, bomberos, policía, etcétera.

En el nuevo cuadro tarifario se está proponiendo una suba del 45 por ciento. Esto implica que la Autopista Perito Moreno y la 25 de Mayo será 67 pesos más caro de lo que se está pagando ahora; en la Illía 27 pesos más y en la Alberti 18 pesos.

Además, proponemos una modificación al Reglamento de Explotación, ya que observamos que en las vías exclusivas de TelePASE tenemos una cantidad de usuarios que, claramente son la minoría, pero tienen la actitud de ir sin TelePASE, y generan una cola que complica toda la operación de TelePASE. Esta es una queja muy usual de los usuarios de TelePASE, que tienen que hacer cola cuando debiera fluir, porque alguien sin TelePASE frena en una vía exclusiva de TelePASE porque quiere pagar manualmente. Por lo tanto, mantendremos las cabinas amarillas que son de reconversión y en donde la tarifa de TelePASE se ve duplicada para quienes no se adhieran al sistema. Recuerden que este sistema no es obligatorio, pero para aquellos que quieren pasar por las cabinas verdes sin TelePASE,

estamos proponiendo que ese valor se cuadruple. De manera tal que nadie pase sin TelePASE por las cabinas verdes o tenga que pagar esta suma, como dije, porque entorpece muchísimo la operación de las vías que son automáticas. Si el usuario no tiene una diferencia al pasar tanto por las cabinas amarillas como por las verdes, entendemos que genera esta situación por la cual alrededor del 2 por ciento de los usuarios que pasan por las vías verdes lo hacen para pagar en efectivo en lugar de su TelePASE.

Asimismo, mantenemos la adhesión gratuita al TelePASE. Cualquier usuario puede acceder a su TelePASE en forma gratuita. Es muy importante que los usuarios entiendan que si no utiliza el servicio de la autopista, el TelePASE no tiene un costo mensual de mantenimiento ni nada. El TelePASE le permite transitar por las autopistas con las tarifas base, sin duplicación. Ahora veremos cómo está evolucionando, ya que lo está haciendo de manera muy satisfactoria. Vamos a seguir facilitándoles a los usuarios todos los medios, tanto la adhesión como las formas de pago para el TelePASE.

En las cabinas amarillas, que llamamos “de reconversión”, cualquier usuario que haga el trámite para pedir su TelePASE puede pasar por ellas y le damos un dispositivo de manera absolutamente gratuita para facilitar la migración.

Asimismo, mantenemos las diferencias por horarios. Seguimos observando que esto ayuda a disminuir los picos de tránsito, como está sucediendo hace muchos años.

¿Por qué promovemos el sistema de TelePASE? Hace muchos años que lo hacemos porque reduce la congestión y mejora la fluidez en la zona de las cabinas de peaje. Esto nos permite en algún momento a que tengamos autopistas con flujo libre, como es el Paseo del Bajo.

Respecto de la migración a TelePASE, de acuerdo con las medidas que estamos tomado para su promoción, hasta el año 2020 el 60 por ciento del tránsito pagante lo hacía con TelePASE y, actualmente, el 85 por ciento del tránsito pagante lo hace con TelePASE. En un año se duplicaron las adhesiones. Tardamos 15 años en llegar al millón de adheridos y ahora en un año lo pudimos duplicar. Esto mejora claramente la seguridad vial, porque permite fluidez en el punto más complejo de la autopista que es, justamente, las plazas de peaje, y aumenta la fluidez del tránsito. Por eso, quienes elijan no adherirse al TelePASE no pueden pasar por las vías verdes, porque complica la operación y generan un punto en el que se detienen los vehículos y vialmente es peligroso. Esta es la explicación.

Voy a comentarles cuáles son las tareas de mantenimiento y mejoras que estamos realizando en las autopistas. Seguramente, los usuarios las habrán visto este año, porque son muy significativas. En el año 2021, se realizó una repavimentación de la traza y demarcación en horizontal de todo lo que es el Metrobus y la Autopista Illía; además, realizamos toda la repavimentación y demarcación horizontal de la Autopista Perito Moreno; se realizaron 231 metros cuadrados de pavimento nuevo. Se trata de una obra que está enmarcada en el cumplimiento del plan de largo plazo para que siempre el asfalto de las autopistas esté en condiciones óptimas para circular.

Para el año 2022, tenemos programada la repavimentación de la Autopista Cámpora y la Autopista Dellepiane. El otro plan que tenemos de largo aliento es un reemplazo de las defensas laterales de tipo *box-beam* por defensas de hormigón armado tipo New Jersey, California Type T1-5, que son unas defensas más adecuadas para el tránsito pesado. En la mezcla del tránsito por la autopista, cada vez tenemos más tránsito pesado. Entonces, en todos los puntos más complejos, como por ejemplo esta curva que vemos en la foto, ya las

estamos cambiando por las defensas TI-5 para tránsito pesado en un plan de largo aliento para ir adecuando estas defensas a las condiciones de la circulación actual de las autopistas.

El mantenimiento más rutinario son las obras más significativas que tienen que ver con las juntas de dilatación, con la limpieza de las autopistas, los amortiguadores de impacto y el reparo de las defensas laterales que se dañan con los accidentes. Todo esto lo hacemos con muchísimo profesionalismo y con nuestros propios equipos. Nuestras autopistas realmente resaltan, porque están en un excelente estado de mantenimiento. Esto tiene que ver también con mantener las tarifas en un nivel, no las estamos aumentando como debería, sino que las estamos manteniendo a un nivel más o menos constante, de manera tal que podamos hacer estas obras sin desfinanciar el activo.

El objetivo de esta revisión tarifaria es seguir brindando un servicio de calidad como lo estamos haciendo hace muchísimos años y sabemos que los usuarios lo valoran. No hay manera de mantener este nivel de calidad de servicio si la tarifa no sigue el aumento de costos. Por lo tanto, esta es la razón por la cual nos obliga a realizar revisiones periódicas de las tarifas, mientras tanto se mantenga el proceso inflacionario del país.

Muchas gracias.

### **Expositor**

1.- Defensor Adjunto del Pueblo, señor Arturo Darcy

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el expositor, Secretario General de la Defensoría del Pueblo, señor Norberto Darcy.

**Sr. Secretario General de la Defensoría del Pueblo** (Darcy).- Buenos tardes.

¿Se escucha bien?

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

¿Se puede sacar la pantalla compartida? Quedó del anterior orador.

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Adelante, señor Secretario.

**Sr. Secretario General de la Defensoría del Pueblo** (Darcy).- Buenas tardes a todos y a todas.

Agradezco a las autoridades del Ente Único que nos ha facilitado la intervención en esta audiencia, ya que tuvimos un problema por la inscripción tardía. Como ustedes saben, la Defensoría del Pueblo se encuentra en un proceso de recambio institucional. Hace pocos días, la Defensora del Pueblo, María Rosa Muiños, asumió el cargo y por razones de agenda no puede estar, pero sí queríamos participar para dejar algunos comentarios, inquietudes y observaciones respecto de esta audiencia y demás aumentos.

En primer lugar, tal como dijimos hoy a la mañana en la audiencia de la VTV, creemos que el momento elegido para impulsar esta sucesión de aumentos que impactan sobre los usuarios de automóviles particulares, por lo menos, es inoportuno. Todos sabemos que estamos viviendo un momento especial en términos económicos y generó un impacto en la



economía muy delicado. En consecuencia, nos parece más atinado esperar algunos meses más hasta la evolución de la pandemia y ver un poco también cómo está la situación, básicamente de la población en general. Sabemos que hay pérdida de empleo y de poder adquisitivo, con lo cual estos sucesivos aumentos agravan la situación de las personas y de los usuarios en general.

En segundo término, teniendo en cuenta este contexto, el aumento que se propone para peajes no puede analizarse de forma aislada porque, como decíamos, están proponiendo una batería de aumentos, VTV, estacionamiento medido y un significativo aumento para patentes. Todo esto impacta muy fuertemente en el bolsillo de los usuarios. De modo tal, desde la perspectiva de los usuarios, no es solo este aumento, sino todos los que se desatan en cadena a partir del próximo año. Esto constituye claramente un fenomenal golpe al bolsillo de los usuarios.

En particular, acá se propone un nuevo cuadro tarifario, el objetivo siempre es recomponer la ecuación económico-financiera de la concesión. Parece que pocas veces se piensa en la ecuación económico-financiera de las personas, de los usuarios que son, en definitiva, los destinatarios de los servicios y quienes soportan y sostienen el sistema de peajes. Cuando hablamos de servicios públicos, también decimos que tarifas deben ser justas y razonables, motivo por el cual, cualquier política tarifaria de cualquier servicio público no puede tomar en cuenta solamente las necesidades o requerimiento de los prestadores del servicio, sino también las necesidades e intereses económicos de los usuarios que son, insistimos, los que sostienen el sistema y determinan el contexto económico-social.

Acá se propone un aumento del 45 por ciento que es significativo. También debemos recordar que el 9 de enero de este año comenzó a regir un aumento del 55 por ciento aprobado por la audiencia de noviembre de 2020. Y en abril, se produjo otro incremento tarifario del 25 por ciento. Es decir, en lo que va del año, en forma acumulada, los usuarios de la autopista sufrieron un poco más del 90 por ciento de incremento, al que ahora se adiciona este 45 por ciento. No es un dato menor que en el ámbito de la provincia de Buenos Aires, las autopistas tuvieron un incremento del 55 por ciento durante el año 2021, luego de dos años sin un aumento tarifario. Esto pone en evidencia una diferencia sustancial hacia ambos lados de la avenida General Paz.

Si hacemos un análisis de la evolución de la tarifa en el período diciembre 2020 y enero de 2022, el aumento proyectado es del orden del 180 por ciento. Está bastante cerca de la inflación presupuestada por AUSA. Esto significa que en 13 meses la recomposición es bastante acelerada para la empresa. Pero, insisto, no se tiene en cuenta la situación general de las personas y el impacto de la inflación en los salarios y la pérdida del poder adquisitivo.

En tal caso, sabiendo que tenemos poco tiempo, nos debemos detener un minuto en una de las propuestas que hay acá que es la modificación al Reglamento de Explotación. En resumen, se pretende cuadruplicar la penalización hacia aquellos usuarios que no cuenten con TelePASE o no lo tengan activos cuando pasan por las llamadas cabinas verdes. Me parece que semejante modificación en estos momentos es, a todas luces, excesiva. Así aplicada, parece tener fines recaudatorios. Hay que recordar que venimos de la imposición obligatoria y compulsiva del sistema de TelePASE como principal medio de pago, duplicando el monto de la tarifa para aquellos que utilizan el pago manual. Si bien es cierto que la incorporación de la tecnología o el mecanismo tecnológico trae beneficios en materia de simplicidad de pagos y de mayor circulación y fluidez en el tránsito, no es menos cierto que esta medida restringe el derecho a la libertad de elección de los usuarios, que se ven

obligados a adherirse a un sistema para evitar mayores costos y, en particular, afecta a aquellos que no usan habitualmente estas cabinas de autopistas e, incluso, estos personajes no están bancarizados o familiarizados con la tecnología. Por eso, me parece...

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

**Sr. Darcy**.- Ya redondeo.

No me parece razonable ni perentorio avanzar con estas modificaciones y creemos que no deberían aplicarse ahora.

Se podría pensar en que el Ente convoque a las organizaciones de defensa del consumidor y demás interesados para hacer una evaluación general del sistema y, a partir de ahí, adoptar una modalidad que no tenga como objetivo penalizar, sino estimular positivamente la adhesión al TelePASE.

Por eso, aún si quisiera aplicarse igualmente, señalamos que no puede hacerse de forma inmediata. Debe haber sí o sí, una campaña de información clara y concreta hacia los usuarios porque, de lo contrario, ocurrirá lo que pasó con el acceso a Sarmiento cuando se implementó el *free flow*, que durante muchísimos meses se convirtió en lo que llamamos “caza bobos”.

Por último y para terminar, abusando del tiempo, quiero señalar unos temas que suelen aparecer como reclamos de los usuarios. Uno, la migración compulsiva a TelePASE generó muchos reclamos por errores en la facturación y cobros indebidos, ya que nos señalaron que les cobran o debitan pases que nunca realizaron. Por eso, le pedimos encarecidamente a AUSA que uno de los reclamos es la falta de la debida atención a los usuarios. También les solicitamos a AUSA que mejore los canales de atención a los usuarios. Dos, la implementación del TelePASE también generó problemas con el pase libre de las personas con discapacidad. Esto hay que tenerlo muy en cuenta, porque ese dispositivo limita el uso a un solo vehículo en particular, cuando la reglamentación de la ley permite vincularlo a varios.

Y, por último, dos cuestiones que siempre aparecen en la Defensoría. Una es el mantenimiento de las juntas de dilatación de la Autopista 25 de Mayo que genera ruidos molestos y daños a las viviendas colindantes y las demoras en la implementación de los planes de mitigación del impacto sonoro también en la Autopista 25 de Mayo.

Perdón por haberme excedido en el tiempo y muchas gracias por la permitirme participar.

### Participantes

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

1.- Sr. Jorge Zatloukal

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

**Sr. Zatloukal.**- Buenas tardes.

¿Se me oye y ve bien?

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

**Sr. Zatloukal.**- Perfecto.

Buenas tardes.

Gran parte de lo que iba a exponer lo hizo el representante de la Defensoría del Pueblo, respecto a todos los problemas que genera el sistema *free flow*, porque realmente quienes somos usuarios y hacemos algún tipo de reclamo no obtenemos respuestas.

En cuanto a lo expresado por el señor representante de la empresa AUSA, considero que no ha justificado para nada el aumento, ya que tiene una naturaleza tributaria, debido a que es mayormente dedicado a obras públicas que poco tiene que ver con la prestación que están pagando los usuarios de AUSA, que son los servicios viales. Él mismo ha reconocido que los fondos que pagamos los usuarios van a parar a obras ferroviarias. Por ende, esto debería ser aprobado por una ley formal. Es muy extensa doctrina en ese sentido. Y la necesidad de que este tipo cargas de naturaleza tributaria tenga un tratamiento legislativo y sea por ley formal.

Por otra parte, no hay información ni justificación alguna del aumento. No hay balance agregado al expediente. Hace dos años, juntamente con el licenciado Ricardo Lasca, que se encuentra como orador en esta audiencia, le solicitamos a Autopistas Urbanas S. A. un pedido de informes, que nunca nos respondió, acerca de en qué gasta el dinero, cuántos empleados tienen, y qué pasa con los espacios que tiene bajo autopista. La Auditoría General de la Ciudad ha realizado muchos informes en los que realmente deja de manifiesto el poco control que existe sobre los ingresos y egresos de esta empresa estatal; que obligar a la gente a tener el sistema *free flow* es, claramente, legal e inconstitucional. Además, quiero agregar a todo esto que AUSA es una empresa estatal, monopólica y hoy pasa a ser la Secretaría de Obras Públicas de la Ciudad y, si usa fondos, debería ser solamente para el mantenimiento de la autopista y para cualquier otro tipo de cosa. Por ende, me parece que el aumento que quieren implementar es muy significativo.

AUSA es una empresa que data de la década del 70. Ya arrancó mal, porque recuerdo que aquel prestigioso Fiscal General de Investigaciones Administrativas que tuvo Argentina, que fue el fiscal Molinas –recordando las autopistas de AUSA, incluida lo que hoy se conoce como la Autopista Illía, no hace mucho tiempo, tuvo en cabeza del consorcio Covimet– dijo que las autopistas habían sido pagadas tres veces. Inclusive, AUSA, como empresa estatal, tuvo famoso fallo Olmos/Ballesteros por la deuda externa, es una de las deudoras por avales caídos. AUSA formaba parte del Estado Nacional, tal como lo indica la Constitución Nacional, en el artículo 75, inciso 8), que establece que toda transferencia de servicios públicos de cualquier distrito a la Nación o viceversa debe hacerse a través de una ley formal y con un presupuesto.

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Por favor, vaya redondeando.

**Sr. Zatloukal.**- AUSA pasó de la Nación parcialmente a la Ciudad sin una ley formal.

- Se corta la conexión del participante.

**Sr. Presidente** (Ameijenda).- Me parece que se trabó la conexión.

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Sí.

**Sr. Presidente** (Ameijenda).- Vamos a esperar unos segundos para ver si se vuelve a conectar para que realice su cierre.

Jorge: ¿nos escucha bien?

**Sra. Coordinadora** (Estrabaca).- Se debe haber desconectado.

**Sr. González**.- Seguramente tiene muy poca señal.

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- ¿Continúo con la lista y luego lo volvemos a llamar?

**Sra. Coordinadora** (Estrabaca).- Debería estar cerrando su alocución.

**Sr. Presidente** (Ameijenda).- Antes estaba en línea, ahora, no.

Me gustaría que cierre, pero parece que no tiene conexión.

**Sr. González**.- Perdón, Alejandro.

Figura en línea, pero no recibimos imagen.

**Sr. Presidente** (Ameijenda).- Vamos a seguir con el próximo participante. Cuando termine su exposición, si Jorge se vuelve a conectar, le permitimos que realice el cierre.

2.- Sr. Néstor Atilio Colombo.

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 2, señor Néstor Atilio Colombo.

**Sr. Colombo**.- Buenas tardes.

Gracias por dejarme participar en esta audiencia.

¿Me escuchan bien?

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

**Sr. Colombo**.- Como Contador Público, como profesional, baso mi opinión fundamentalmente en los distintos elementos económico-financieros. Quiero comentarles que estuve viendo los estados contables y dictámenes de los órganos de control que son bastantes, aunque los veo dispersos. Pero este es otro tema.

Hay falencias normativas. Por ejemplo, no se mencionan en estos dictámenes en forma integral los criterios empresariales de administración, comercialización y producción, dado que ellos son –según un informe– de incumbencia exclusiva de la sociedad. Me parece bien que la Comisión Fiscalizadora diga eso, porque no es su función, pero debería haber otros órganos de control que evalúen los criterios empresariales que se manejan, más que nada, para saber bien cómo se alcanzan los 2.455 millones del costo de explotación al 2020, con un 70 por ciento de los sueldos, que es lo más fácil de controlar, y el mantenimiento que es el resto.

En mi criterio, corresponde distinguir entre el cálculo de la tarifa técnica en su relación con la real. Es decir, asegurar que la evaluación de los componentes del costo responda a los criterios profesionales, porque no es posible circunscribir del análisis al automático cálculo del nuevo cuadro tarifario solo sobre el índice inflacionario del período en estudio, ya que está formando parte de un todo integral, que es formalmente la contabilidad empresarial, la relación con el presupuesto y fundamentalmente la contabilidad de costos en su conjunto. Entonces, si las tarifas están, como dice AUSA, por debajo de los costos, acá hay un problema en donde evidentemente no se muestra en la documentación existente o, por lo menos, yo no la he localizado. Los criterios para facilitar una opinión acerca de la razonabilidad de la gestión económico-financiera de AUSA, y por consiguiente de los cuadros tarifarios propuestos que, si bien son políticos, están relacionados con los costos.

Por lo tanto, mi opinión es que en el presente ajuste se ha prescindido de un control integrado de la gestión sobre el uso de los medios que los administradores tuvieron a su disposición para calcular el costo y su ejecución contable integral. Por eso, no se encuentran o son difícil de aplicar los indicadores de eficacia, de eficiencia, de economicidad, inclusive, el sustento ambiental, además, de la responsabilidad social, en el marco del control que estipula el artículo 132 de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Conclusión, en mi opinión no estarían dadas las suficientes condiciones para conocer con certeza los costos de explotación de AUSA –no me refiero a las tarifas– y su integración con los restantes sistemas de administración, además de las dudas u opacidades que pueden surgir en materia de control, como lo expresé anteriormente. O sea, correspondería una solución que sugiero, que no es para hoy: desarrollar una evaluación integral integrada de la totalidad de la gestión empresarial de AUSA y también el mismo accionar del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires en su relación empresarial...

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Por favor, vaya terminando.

**Sr. Colombo**.- Recién entonces se podrá afirmar si cada incremento tarifario corresponde o no a la realidad que se pretende demostrar.

Mi opinión apunta a que tengo dudas respecto de la transparencia y la confiabilidad de la información contable.

Por otro lado, y para terminar, adhiero a lo que se expresó respecto de que no se está cumpliendo con el principio de la justicia tarifaria.

Les agradezco a todos la paciencia y les deseo una feliz navidad.

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

Se encuentra conectado el señor Jorge Zatloukal, pero no responde.

## 3.- Sr. Ricardo Lasca

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

**Sr. Lasca.**- ¿Me escuchan?

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Sí.

**Sr. Lasca.**- Buenas tardes.

Gracias por permitirme participar en esta audiencia pública.

En muchas oportunidades he hablado en nombre del Centro Argentino de Ingenieros Agrónomos, del Comité Nacional de Defensa del Usuario Vial y en nombre propio como usuario directo de la red concesionaria.

Me remito fundamentalmente a lo expresado por el representante de la Defensoría del Pueblo de la Ciudad de Buenos Aires. Entendemos que el aumento de las tarifas es totalmente inapropiado e injustificado y carece totalmente de fundamento serio, técnico y económico, desde el punto de vista de la ingeniería económica del transporte.

Cabe aclarar que, además de estos ajustes tarifarios que son disparatados, no se menciona que hubo aumentos encubiertos, como la hora pico en ambos sentidos, el no levantamiento de las barreras cuando hay congestión del tránsito –este era un derecho mínimo que tenían los usuarios viales– y la hora pico de los fines de semana y feriados, sobre todo en estos momentos en que se aumentó la hora de la franja horaria. Ese es un aumento que ha generado un gran beneficio a la caja de AUSA, pero mucho no se menciona.

Acá se mencionó que es increíble que quienes transitamos por las autopistas urbanas tengamos que hacernos cargos con la tarifa de las obras en los espacios públicos de la Ciudad de Buenos Aires. Se ha mencionado que más del 50 por ciento de la recaudación se destina a cosas que nada tienen que ver con la autopista. Es decir, ¿qué tenemos que ver quienes atravesamos la ciudad con las obras que hace el gobierno porteño? Claramente nos referimos al peaje respecto del tránsito y a la circulación que afecta, sobre todo, al costo del transporte y a todos los precios de la economía nacional, tanto hacia los usuarios particulares, a los que trabajamos, pero mucho más grave, al costo del transporte.

Me parece que quienes gobiernan o los funcionarios no entienden que no se resisten más los aumentos que nos están dando. Por ejemplo, el aumento de VTV, patentes, seguro, estacionamiento, peajes. Honestamente, se lo hemos dicho en otras oportunidades: no se ponen en la piel de la gente. ¡Ya no resistimos más!

Insisto: seguir hablando en estas audiencias públicas no tienen sentido. He dicho que esto se debe trabajar en una mesa seria, que incluya al transporte terrestre, las concesiones viales y los funcionarios públicos que no nos atienden, no en una audiencia pública de cinco minutos.

Un dato interesante es que un camión para que atravesase la Ciudad de Buenos Aires tendrá que pagar en hora pico cerca de 3.000 pesos; y con 25 viajes por mes, ese camión estaría pagando 1 millón de pesos por año en concepto de peaje solo para atravesar la ciudad, que son 14 o 15 kilómetros. Y con el auto pasa algo similar: pagará 430 pesos ida y vuelta solo para atravesar la ciudad, y al cabo de un año, más de 140.000 pesos. A esto hay que sumarle el combustible y otros insumos.

La diferencia increíble es que AUBASA, Autopista Buenos Aires, de Buenos Aires a La Plata, un camión está pagando 860 pesos por ida y vuelta; en AUSOL paga 680 pesos; en Autopista del Oeste, que es una concesión escandalosa que se paga el doble, deberá pagar 1.200 pesos y en AUSUR, que ahora pasó a manos de Corredores Viales S.A., que es la Ricchieri, Ezeiza-Cañuelas, pagará 400 pesos. Y acá estamos hablando entre 56 y 60 kilómetros de extensión en cada corredor vial señalado. El Camino del Buen Ayre, que son 24 kilómetros y es otro escándalo, se paga 1.060 pesos, ida y vuelta. En cambio, en las Autopistas Urbanas porteñas cerca de 3.000 pesos.

No sé cómo no se dan cuenta que esto no se puede aguantar. Además, nos obligan en forma compulsiva y autoritaria a tener TelePASE. Encima, le quieren cobrar un castigo a aquella persona que no lo tiene.

Ustedes hablan de fluidez en el tránsito, pero les pregunto, porque no sé si ustedes viajan, a pesar de que hay barreras y TelePASE –porque siguen estando las barreras–, se genera congestión, ¿no habría que colocar dispositivos electrónicos en los que uno no debe bajar la velocidad para nada? Es lo que se debería hacer.

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

**Sr. Lasca**.- Lástima que no tengamos esta posibilidad de expresarnos libremente y con el tiempo suficiente.

Lamentablemente, sabemos que esto comenzará a regir, ya que a AUSA no le importa nada. Los directores de AUSA cobran fortuna y no les importa pagar el combustible ni la nafta más cara, al igual que a los funcionarios públicos, a nuestros legisladores y a la gente del Ente Regulador. Se lo digo con todo respeto, estas audiencias públicas es una burla hacia nosotros, son una vergüenza. Por lo menos las convocan, pero es una falta de respeto o un simple formalismo, porque no tenemos derecho a nada, teniendo en cuenta que los caminos son de dominio público, no son de los funcionarios.

Coincido con el señor Jorge Zatloukal respecto de que el gobierno habla de acceso a la información y transparencia. En AUSA he presentado pedidos de informes y nunca me respondieron. Reitero: nunca nos invitaron a una audiencia los funcionarios del transporte o de tránsito de la Ciudad de Buenos Aires, ya que hablan de escuchar a la gente o de formar un equipo. Estamos en el banco suplente...

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Señor Lasca: por favor...

**Sr. Lasca**.- Esto lo he dicho en otras oportunidades: es totalmente antidemocrático cortarnos alevosamente la palabra.

De todas maneras, destaco que se convoque a audiencias públicas, es un avance, pero no tenemos derecho a nada. Con todo respeto...

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Señor Lasca: ya lleva más seis minutos, no le estoy cortando el uso de la palabra.

**Sr. Lasca**.- ¿Seis minutos le parece mucho para debatir un tema tan importante como este?

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- La ley establece cinco minutos.

**Sr. Lasca.**- Lamento que los aumentos continúen, ya sea para la VTV, estacionamiento, peajes, etcétera. ¡Vamos a andar en sulky dentro de poco! ¡Peajes, combustible, VTV, grabado de autoparte, patentes! ¿Qué más nos quieren cobrar, señores? ¿Qué más nos quieren sacar? ¿Quieren que andemos en sulky? Así están las cosas en las rutas; los camiones andan con cubiertas recapadas. ¡No damos más, señores! ¡Y ustedes siguen de fiesta, cobrando fortuna a costa de todos nosotros!

Muchas gracias.

#### 4.- Sra. María José Lubertino

**Sra. Coordinadora (Lanari).**- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 4, señora María José Lubertino.

**Sra. Lubertino.**- En el mismo tono de indignación que el participante preopinante, estamos año tras año y, como en este año, dos veces en el mismo año, ante aumentos realmente incommensurables, inoportunos e irresponsables.

Estas audiencias públicas son un circo, ya que nos traen a una formalidad, pero después nadie recoge lo que decimos. Es como un monólogo de los ciudadanos.

En primer lugar, no hay una difusión masiva de que existe la audiencia. Le pediría al Ente y a la Defensoría del Pueblo que ayuden a hacer campaña para que la población sepa que existe es audiencia. Inclusive, cuando hemos llegado a audiencias con 7.500 inscriptos, tampoco después nadie en el gobierno o en la Legislatura toma las opiniones que manifestamos. Pero es llamativo que ante un servicio que funciona mal, porque el atascamiento es permanente en todas las autopistas, no haya más personas reclamando por esto.

Quiero decir cosas que vengo repitiendo hace 20 años. La Ley 3060 de AUSA es inconstitucional, porque implica delegación de facultades. Una cosa era una concesión para una obra pública y que la empresa privada cobrara para recuperar el dinero. Ahora, esto está absolutamente injustificado. AUSA es una de las dos cajas negras que el Gobierno de la Ciudad, a través del tiempo y de los distintos gobiernos, utiliza para hacer lo que se le ocurre al Jefe de Gobierno de turno, sin pasar por la Legislatura y violando las normas constitucionales que establecen que es la Legislatura la que fija los presupuestos y la que decide cuáles son las obras que pueden hacerse. Esto no se puede mirar si no es en el contexto del sistema de transporte. El sistema de transporte de la ciudad debe priorizar el transporte público, el transporte ferroviario y el transporte sustentable. No se invierte en subtes y se siguieron haciendo autopistas. Nos opusimos a la innecesaria e insustentable autopista Paseo del Bajo, otro curro más para los amigos de la obra pública. Y ahora, aumento tras aumento que, además, es altamente inflacionario.

Lasca acaba de explicar el recargo que tendremos en todos los alimentos y productos que se transportan en camiones a la Ciudad de Buenos Aires. Esta es una cadena infernal en donde los únicos perjudicados somos los trabajadores, los monotributistas, los cuentapropistas y las personas que no vivimos de la teta del Estado o que no evadimos y tenemos afuera pingües inversiones.



Quiero pedir especialmente al Ente y a la Defensoría del Pueblo que ahora cambió de titular, que presente un amparo, que nos ayude. No lo podemos hacer los particulares. En nuestro caso, hablo en nombre de la Asociación Ciudadana por los Derechos Humanos, que es una asociación de usuarios y consumidores, pero últimamente nos ocurre que, cuando presentamos amparos, el Gobierno de la Ciudad nos persigue para cobrarnos los honorarios de sus abogados y el amparo se pierde en la justicia. Entonces, los únicos que realmente pueden ir adelante con un amparo para estar protegidos son las autoridades de control de la ciudad que no han ejercido este poder. Vienen a una audiencia y hablan, pero acá necesitamos efectividades conducentes. Además, necesitamos que haya proyectos.

En esta audiencia y en la de la VTV hubo varios legisladores, les pido que presenten proyectos para derogar la Ley 3060, ya que AUSA no puede seguir funcionando como cuando se constituyó para hacer autopistas. Hoy no tiene ningún sentido. Esto tiene que funcionar de otra manera. Los recursos que excedan a lo que sea el mantenimiento estricto de las autopistas deben entrar a Rentas generales y deben ser dispuestos por parte de la Legislatura o significar una reducción. Piensen que más de la mitad del dinero que está haciendo caja va a parar a obras públicas, aquí tienen en claro la ecuación de por qué la diferencia con los precios de las otras autopistas. Aquí está claro a dónde va a parar lo que nos quieren espoliar.

Esto es parte...

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Por favor, ¿puede ir redondeando?

**Sra. Lubertino**.- Es una vergüenza que después de haber tenido más de 20 años de vigencia de la Constitución y de estar discutiendo estos temas, nunca nos sentaron a una mesa de discusión y solo escuchan a los lobbies de las empresas. Nada más.

#### 5.- Sra. Mercedes Trimarchi

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 5, señora Mercedes Trimarchi.

**Sra. Trimarchi**.- Buenas tardes.

Soy Mercedes Trimarchi, legisladora electa por Izquierda Socialista en el Frente de Izquierda Unidad. Me sumo también al rechazo a la modificación del cuadro tarifario aprobado en el Decreto 129/21, porque con este nuevo aumento se produce un nuevo ajuste al bolsillo de los trabajadores y trabajadoras.

Este nuevo aumento que acaba de anunciar el representante del gobierno porteño del 45 por ciento en los peajes, se suma a otros que ya fueron anunciados por quienes me antecedieron en el uso de la palabra y, en particular, se suma al aumento de la energía previsto para el año 2022. Por ejemplo, el gobierno de Alberto Fernández ya anunció el descongelamiento de las tarifas de energía eléctrica y del gas para el año que viene, lo que significaría un aumento del 30 por ciento en la luz y en el gas, por una reducción de los subsidios por parte del Estado. La reducción de los subsidios y el aumento de las tarifas es el pedido de los técnicos del FMI, los organismos financieros internacionales que dirigen la

política y la economía de nuestro país. Y siempre es la misma ecuación: quitar los subsidios, aumento a los usuarios y usuarias, mientras las empresas siguen ganando, como siempre.

Quiero aprovechar esta audiencia y este espacio para denunciar no solo este aumento, sino el propio modelo de privatización de los '90, que se lo denominó la reforma del Estado, y que fue digitado por los organismos financieros internacionales y que, desde ese entonces, ningún gobierno, peronista, radical ni macrista, revirtieron. Es más, continúa profundizando la entrega y el saqueo. Así fue como las empresas de los servicios públicos, ferrocarriles, teléfonos, aerolíneas, agua, gas, correo, YPF, entre otras, todas fueron vendidas a precios irrisorios a empresas multinacionales que se hicieron de nuestro país, sin ningún otro interés más que la balanza capitalista: aumentar el precio de las tarifas sin cumplir con los acuerdos, ni los compromisos de inversión. En el rubro del transporte se liquidó el sistema ferroviario, dejaron atrás los esteros y dejaron incomunicados a decenas de niños y de familias sin trabajo. Con el argumento de favorecer el transporte vial, se concesionaron las rutas nacionales, que fueron solo beneficiosos para las empresas concesionarias. El cobro del peaje para circular, inclusive en donde no había vías alternativas gratuitas, se hizo exclusivamente para el mantenimiento, porque el Estado tuvo que seguir haciéndose cargo de la construcción de las rutas. O sea, una estafa.

Para terminar con las concesionarias corruptas, estafadoras y para recuperar nuestras rutas y caminos, este año con el Frente de Izquierda Unidad hemos presentado en el Congreso Nacional, junto con las bancas de Izquierda Socialista –Juan Carlos Giordano y Mónica Schlotthauer–, un proyecto de ley –les paso el número de expediente para que lo conozcan, es el 4052-D-2021–, que tiene como objetivo recuperar la soberanía estatal y nacional sobre los caminos dentro de nuestro territorio y también el fin del vaciamiento de la Dirección Nacional de Vialidad, que está acusada con decenas de denuncias de irregularidades y direccionamientos arbitrarios de obras y fondos durante gestiones de todos los gobiernos. Algo se enunció hace un rato con otros expositores.

Por estos días, se están conmemorando los 20 años del “argentinazo”, aquella jornada histórica del 19 y 20 de diciembre de 2001, en la que el pueblo inmobilizado impuso el no pago de la deuda externa. La Izquierda Socialista en el Frente de Izquierda Unidad reivindicamos aquella movilización histórica, como también la última jornada del 11 de diciembre en Plaza de Mayo, en la que más de 100 organizaciones marchamos en contra del acuerdo con el FMI y contra el pago de la deuda externa.

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Por favor, ¿puede ir concluyendo?

**Sra. Trimarchi**.- Vamos a seguir dando la pelea contra el ajuste del Gobierno Nacional y contra el ajuste del Gobierno de la Ciudad.

Para finalizar, decimos una vez más: “No al aumento de tarifas; basta de ajuste; basta de saqueos; no al pago de la deuda externa; y que todo ese dinero vaya a salud, vivienda, trabajo y educación”.

Muchas gracias.

6.- Sr. Eduardo María José Humberto Bisognin

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 6, señor Eduardo María José Humberto Bisognin.

**Sr. Presidente** (Ameijenda).- Eduardo, estás muteado.

**Sr. Bisognin**.- ¿Me escuchan?

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

**Sr. Bisognin**.- Buenas tardes.

Soy Eduardo Bisognin y vengo a esta audiencia pública como vecino de la Ciudad de Buenos Aires, como afiliado de la UCEDE y para aclarar algunos temas.

Para comenzar, quiero decirles que AUSA es una empresa estatal. Para quienes defienden las empresas estatales, AUSA es una empresa estatal, no es una empresa privada privatizada que tiene capital mayoritario de la Ciudad de Buenos Aires. Fue creada por el ingeniero Macri en el año 2009, bajo la Ley 3060. Ese mismo Macri que hizo el primer monumento a Perón en la Ciudad de Buenos Aires; ese mismo Macri que no privatizó nada; ese mismo Macri que se dedicó a aumentar todos los impuestos que pudo, que de liberal no tiene nada. Macri no sabe si liberal es con “b” o con “v”. Mejor que se hagan cargo los que hablan a favor del Estado.

Lo que pasa es que después de la Ley 3060, que le da origen de AUSA, hubo otra ley de la que nadie habla. Es la Ley 6085 impulsada por Larreta a fines de 2018, en donde se hace una prórroga del contrato de AUSA hasta el año ¡2049! Es decir, se aseguraron el negociado del peaje hasta el año 2049. ¿Para qué hacen eso? Para seguir currándole a la gente y poder endeudarla en el exterior. Por eso, hacen esa prórroga, 10 años antes del vencimiento del contrato. Para hacer ese negociado de la prórroga de AUSA, se valieron de la alianza del kirchnerismo y el peronismo de todos los políticos en donde están todos juntos. Y ahí aparecen, si uno lee la versión taquigráfica, Silvia Gottero y María Rosa Muiños, hoy la Defensora del Pueblo. Me imagino si va a presentar un amparo contra AUSA, si ella fue una de las que votó a favor de la prórroga hasta el año 2049. Diría que casi es una asociación ilícita toda esta gente que está en la Legislatura. ¡Los legisladores nos cuestan este año medio millón de pesos por día! Tenemos un AUSA con dos vicepresidentes. ¿Para qué queremos dos vicepresidentes? ¡Ocho directores en AUSA! Y después no les alcanza el dinero. Dicen que la tarifa está baja. Entonces, comparemos: un peaje a La Plata cuesta 88 pesos y si lo comparamos con el precio de hoy de 148 pesos que tenemos que la Ciudad de Buenos Aires, cuesta cinco veces más por kilómetro. Hoy cuesta 2 pesos el kilómetro para ir a La Plata y cuesta 10 pesos es la tarifa de hoy, sin el aumento del kilómetro en la Ciudad de Buenos Aires. ¿Y dicen que no les alcanza el dinero? Aunque le saquen la mitad del dinero que dicen que va para obras, es una aberración. De acuerdo con cómo se determina el 55 por ciento que tienen para obras, tiene que entrar al presupuesto general. ¿Quién es AUSA para determinar el dinero de los impuestos? Es una barbaridad lo que estamos haciendo y seguimos convalidando.

Realmente, este sistema no puede ser. Y, encima, no hacen una mejora. Todos los días hay colas en las autopistas para salir de la ciudad. Horas y horas en la cola, pero te cobran lo mismo como si tuvieras el peaje libre. Cuando hay atascamiento, no puede haber tarifa de peaje, porque se rompe el convenio tácito. El peaje tiene una componenda que la persona

ahorra tiempo y dinero en el combustible. Pero si estás haciendo una hora de cola, no hay ahorro de tiempo ni de combustible. ¡Y tienen que levantar la barrera del peaje! Es un escándalo que con el atascamiento mantengan las barreras bajas del peaje.

Ahora, inventaron otra...

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

**Sr. Bisognin**.- Ya termino.

¡Esto es una barbaridad! ¿Cómo que no hay cabina de peaje a la noche? La gente pasa y después tiene que entrar a la página de *internet* para ver si está la factura y cómo pagarla. Fíjese, el señor Jorge, quien habló antes –que es de San Vicente y lo conozco–, se le corta la señal de *internet*. Entonces, hay mucha gente que no tiene forma de conectarse a *internet* para pagar una factura, ¿o se creen que todos viven en Barrio Norte o en Puerto Madero? La gente cruza la autopista, viene de otro lado; no se le puede exigir que todo el mundo tenga TelePASE. Tienen que poner nuevamente las cabinas a la noche. Además, redujeron las cabinas, a la noche no hay cabinas, pero la tarifa sigue aumentando. ¿Dónde están todos esos empleados? ¿O les siguen pagando el sueldo y están en la casa? Es una vergüenza todo esto. No lo podemos seguir aceptando. Se tiene que terminar el peaje; los legisladores tienen que hacer una nueva ley y terminar con el robo con el peaje.

Les agradezco y les deseo una feliz navidad.

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

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 7, señor Guillermo Lanfranconi.

- El participante no se hace presente en el Zoom.

**Sr. Presidente** (Ameijenda).- Creo que era último participante inscripto, quiero saber si el señor Jorge Zatloukal está en línea nuevamente, así le permitimos hacer el cierre, ya que justo se le cortó la comunicación, porque si quiere cerrar, este es el momento.

Jorge: estás muteado.

- Luego de unos instantes:

**Sr. Presidente** (Ameijenda).- No sé si Jorge nos está escuchando, pero está muteado.

**Sr. González**.- Le solicito nuevamente que reactive el audio para que pueda cerrar.

**Sr. Zatloukal**.- ¿Me oyen?

**Sr. Presidente** (Ameijenda).- Sí, Jorge.

- Luego de unos instantes:

**Sr. Presidente** (Ameijenda).- ¿Nos estás escuchando? Te vemos muteado.

**Sr. González.**- Directamente no lo estoy encontrando.

**Sr. Presidente** (Ameijenda).- Podemos hacer que Jorge transmita por escrito el cierre de lo que quería manifestar. Les pido que le faciliten el correo para hacerlo, así no queda el cierre por la mitad.

**Sra. Coordinadora** (Estrabaca).- Por supuesto, señor presidente.

**Sr. Presidente** (Ameijenda).- ¿Le pueden enviar un *mail* o que envíe un audio y lo incluimos en la versión taquigráfica para que pueda hacer un cierre?

**Sra. Coordinadora** (Estrabaca).- Si usted está de acuerdo, luego de finalizada la audiencia le enviamos un correo desde nuestro *mail* para que nos envíe el cierre de su ponencia y lo adjuntamos con la versión taquigráfica cuando se la enviamos para la toma de decisiones.

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

**Sra. Coordinadora** (Estrabaca).- Viviana: ¿Quedó algún participante si nombrar?

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- No, hemos concluido.

**Sra. Coordinadora** (Estrabaca).- Le voy a preguntar a Daniel González si alguien se presentó en la escuela que fue tomada como lugar físico.

**Sr. González.**- No, señora. En la escuela no se presentaron para hacer uso de la palabra.

**Sra. Coordinadora** (Estrabaca).- Muchas gracias,  
Señor presidente: damos por concluido el Orden del Día.

### **Finalización**

**Sr. Presidente** (Ameijenda).- Como no hay más participantes y expositores, y antes de culminar, quiero manifestar para que quede constancia en la versión taquigráfica, que se encuentra presente el contador Gustavo Gutiérrez, integrante del Directorio del Ente de la Ciudad.

Les deseo a todos unas muy felices fiestas y una buena navidad.

Que el año 2022 nos encuentre en estas audiencias públicas en la cual nos regimos bajo la ley. No podemos disponer nada que no esté dentro de la ley. Cualquier modificatoria hay lugares y momentos para presentar. Nos atenemos estrictamente a lo establecido en la ley. No queremos ser antipáticos, ni hacer cosas que no corresponden.

Ojalá el año que viene nos encuentre a todos en forma presencial.

Como lo hice en la última audiencia pública, quiero destacar lo expresado por los participantes, porque escuché atentamente lo que manifestaron y nos encontramos en una fecha del año en la que muchos están con otras ocupaciones, pero ellos tienen la valentía y

ejercen el derecho que les corresponde para hacerlo. Por parte del Ente de la Ciudad, nuestro respeto hacia ustedes con las opiniones y con las sugerencias que nos indicaron.

Sin otra cuestión, les agradezco su participación y muchas felicidades.

Que levantada la audiencia pública del día de la fecha.

- Es la hora 16 y 12.

*Andrea J. Faiulli*  
taquígrafa