

Versión Taquigráfica

AUDIENCIA PÚBLICA

9 de abril de 2021

Tratamiento de la modificación del cuadro tarifario y del
Reglamento de Explotación Autopistas Urbanas S.A.

SUMARIO

AUDIENCIA PÚBLICA	4
Iniciación	4
Experto	5
Sr. Hernán Pérez Zarlenga	5
Participantes	9
3.- Sr. Eduardo María Bisognin	9
6.- Sr. Ricardo Lasca	12
7.- Sra. María José Lubertino	15
9.- Sra. Delfina Ghiglione	17
10.- Sra. Agustina Fernández	18
Finalización	19

AUDIENCIA PÚBLICA

- A los 9 días de abril de 2021, a las 12:00, a través de la plataforma Zoom y con transmisión por el canal de YouTube del Gobierno de la Ciudad:

Iniciación

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

Siendo las 12 horas en punto del 9 de abril de 2021, damos comienzo a la Audiencia Pública sobre el “Tratamiento de la modificación del cuadro tarifario aprobado por el Decreto N° 18/21 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 y soy el presidente del Ente Único Regulador de los Servicios Públicos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Voy a presidir esta audiencia, según lo establecido en la Ley N° 6, Artículo 51, inciso c), que regula el instituto de las audiencias públicas y en 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 doctora Eugenia Michielotto, la licenciada Bernarda Fait y el contador Gustavo Gutiérrez, integrantes del directorio del Ente Regulador de los Servicios Públicos.

Le voy a dar la palabra a Susana Estrabaca, coordinadora de la organización de las audiencias públicas, quien pertenece a la Subsecretaría de Gestión Comunal del Gobierno de la Ciudad. Susana va a comentarles brevemente cómo será el desarrollo de la audiencia y les dará la palabra a los participantes, según el registro de inscriptos.

Adelante, Susana.

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

Buenas tardes a todas y a todos.

La presente audiencia pública se rige por la Ley 6 y su modificatoria, Ley 6306 del año 2020, que fue sancionada a partir de la pandemia modificando algunos artículos que nos dan la posibilidad de realizar las audiencias públicas a través de la modalidad virtual y de esta manera seguir utilizando esta herramienta participativa para la toma de decisiones del Poder Ejecutivo.

Más allá de que la modalidad es virtual, en cada audiencia el Poder Ejecutivo determina un lugar físico para que cualquier persona que tenga interés en participar y no tenga acceso a internet, pueda utilizar ese espacio físico para hacer uso de la palabra. En este caso, es la Sede Comunal 1.

Dicho esto, y tal como lo establece la Ley 6, hay un registro de participantes inscriptos previamente y hay expertos, que son las personas que el Poder Ejecutivo determina que presenten y defiendan el proyecto.

Como esta audiencia se hace a través de esta modalidad virtual, una vez que termine el Orden del Día volveremos a llamar a las personas que estuvieron ausentes, por si en el momento en el que los llamamos tuvieron algún problema de conectividad.

Les recuerdo que, según la ley, cada participante dispone de cinco minutos para hacer uso de la palabra. Desde ya, si quieren ampliar su discurso, les damos la posibilidad de dejar documentación ampliatoria de su intervención, de forma escrita, enviando el documento a audienciaspublicas@buenosaires.gov.ar en el día de la fecha, el que luego será incorporado a la versión taquigráfica, formará parte del expediente y será tenido en cuenta por las autoridades que tienen que tomar una determinación.

Dicho esto, pasamos a la nómina de expertos.

Sr. Presidente (Ameijenda).- Perdón, Susana, pero antes de comenzar quiero informarles que se incorpora a la audiencia el doctor Fernando Barrera, quien también es integrante del directorio del Ente.

Ahora sí podemos continuar.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Entonces, le doy la palabra a Daniel González, quien está en la Sede Comunal, para que llame al experto y a los participantes inscriptos.

Experto

[Sr. Hernán Pérez Zarlenga](#)

Sr. González.- Convocamos como experto para presentar el proyecto al señor Hernán Pérez Zarlenga.

Sr. Pérez Zarlenga.- Buenos días a las autoridades del Ente, a Susana Estrabaca.

Soy Hernán Pérez Zarlenga, Jefe de Gabinete de Autopistas Urbanas, abogado y especialista en Derecho Regulatorio.

Preparamos una presentación que ahora voy a compartir, así podemos explicar el alcance y las razones de este ajuste tarifario que estamos planteando.

- Se proyectan filminas.

Sr. Pérez Zarlenga.- Voy a hacer un muy breve repaso sobre las actividades de AUSA.

AUSA tiene la concesión de la administración, operación y obras de mantenimiento en las autopistas de la ciudad y la ejecución de obras públicas en la Ciudad de Buenos Aires, que nos encomienda la autoridad de aplicación.

¿Cómo funciona la concesión? De todos los ingresos que se generan por peaje o por cualquier otro derivado de la concesión, el 55 por ciento se deriva a ejecutar obras del Gobierno de la Ciudad, un tope del 40 por ciento para gastos de administración y mantenimiento ordinario de la concesión, un 5 por ciento va al fondo permanente de construcción de subterráneos y se adiciona una contribución especial ferroviaria del 10 por ciento del valor de la tarifa, que la pagan los usuarios dentro de la operación del peaje cada vez que pasan por las autopistas.

El corazón de esta modificación tarifaria que estamos planteando está ligado esencialmente a los indicadores económicos. Podemos ver que entre enero de 2019 y febrero de 2021 la evolución del IPC, Índice de Precios al Consumidor de Buenos Aires,

fue de 109,9 por ciento. En todo ese período nosotros tuvimos la primera actualización tarifaria en enero de este año, que alcanzó un 55 por ciento. En el presupuesto hay una inflación proyectada del 29 por ciento. Como vamos a ver, pareciera que esa estimación por lo menos en los primeros meses no viene en orden con ese 29 por ciento anual. Por eso estamos planteando un aumento de tarifas del 25 por ciento, lo que nos va a permitir de alguna manera acercarnos a la inflación que ya ha ocurrido.

Además, en el mismo período se produjo una devaluación del peso frente al dólar del 155 por ciento. Como hemos explicado en la audiencia anterior, AUSA tiene préstamos tomados con el Banco Interamericano de Desarrollo con los que se ejecutaron 27 pasos bajo nivel, el puente olímpico y un montón de obras que responden al plan de obras que la ciudad nos encomendó. Pero ahora tenemos que hacer frente a los pagos de ese préstamo: para que tengan una idea de la magnitud, en este ejercicio tenemos que afrontar 42 millones de dólares.

Ahora bien, ¿cómo nos afecta la inflación dentro de la empresa? Todos los contratos están ajustados por la Ley de Redeterminación de Precios, lo que implica que cada vez que hay un aumento superior al 4 por ciento en la estructura de costos de los contratos inmediatamente se redeterminan. Entonces, lo que nos ocurre es que la inflación rápidamente impacta en nuestros costos. No tenemos un amortiguador. Si la inflación fuera del 29 por ciento, esos contratos se ajustarían entre seis y siete veces al año en un promedio de una vez cada dos meses y en algunos casos, dependiendo de cuál sea la composición de los costos, se van modificando mes a mes; es decir que el impacto es inmediato.

¿Cómo está hoy la economía de la concesión? Si no tuviéramos un aumento, la economía de la concesión está previendo ingresos totales por 7682 millones de pesos y gastos de administración por 4139 millones de pesos. Con lo cual, ese coeficiente que decíamos que no podía superar el 40 por ciento estaría en el 53,9 por ciento. Con este ajuste, ese coeficiente lo reducimos a 45,1. Todavía no podemos poner en equilibrio a la ecuación económica financiera, pero entendemos que esto es lo mejor que podemos hacer en este año tan particular, después de un año todavía mucho más particular como el anterior.

Por otro lado, en cuanto a los gastos de administración y al mantenimiento ordinario, vemos que el 76 por ciento se destina para cubrir los costos de recursos humanos que tiene la empresa y el 24 por ciento restante para los impuestos y servicios públicos, además de todos los servicios contratados. Los cálculos de recursos humanos se ajustan según las paritarias del sector.

Acá podemos ver el cuadro que demuestra lo que les estaba comentando con respecto a por qué esta ecuación económica está rota. Si vemos un punto de partida en enero del año 2019, la línea que ven en ocre, en rojo, es la inflación real hasta donde tenemos fecha de datos publicados que es febrero, la línea verde es las tarifas, la línea azul lo que está presupuestado como inflación para el año y si seguimos con la línea ocre esta es la estimación real del Banco Central para el 2021. Como vemos, de todas maneras a fin de año vamos a volver a estar en una instancia muy significativa de costos que se van operando en la concesión; es decir, vamos a estar un poco más próximos a como estuvimos en enero de 2019 sin alcanzar esos niveles.

Con relación a la operación de la autopista, voy a hacer una referencia muy rápida para que entendamos sobre qué servicio estamos tratando y sobre la importancia que tiene para la ciudad.

En la red de autopistas que AUSA administra circulan 840 mil vehículos por día. El TMDA es una medida que hace un mix entre días hábiles, no hábiles y demás. Entonces, los días hábiles hay un poco más, los días feriados un poco menos, pero en promedio son 840 mil: 477500 transitan por autopistas que no tienen pago de peaje como Lugones, Cantilo, Cámpora; 314637 son los que transitan por las autopistas con peaje; y 12832 son los que están exentos, porque son personal de ambulancia, personas discapacitadas, etcétera. Este es el ámbito de la concesión. Y esto opera los 365 días del año durante las 24 horas; incluso en los dos meses en los que el país estuvo prácticamente cerrado, seguimos operando, porque queríamos brindarles seguridad vial y hacerle el mantenimiento indispensable a las autopistas.

El nuevo cuadro tarifario mantiene la lógica de lo que veníamos viendo en enero. El tarifario es único y es en base al TelePASE. Se actualiza un 25 por ciento que implica, como para que tengamos una dimensión nominal, 29 pesos más para la Autopista Perito Moreno y casi 14 pesos más para la Autopista Illia. Éste es sólo un monto para que tengamos presente qué implica este porcentaje.

Como ya sabemos, el TelePASE resulta de uso obligatorio en las autopistas de la ciudad. Entonces, quienes no se han adherido aún al sistema o no lo tienen habilitado por falta de pago deberán pagar el doble de la tarifa, para compensar todos los costos que significa tener montado un sistema de este tipo.

La adhesión al TelePASE se ofrece de forma gratuita. Vamos a mantener las cabinas de reconversión, que son unas cabinas que están pintadas de amarillo, contra las verdes que son las de TelePASE. El usuario, después de hacer el trámite en la web, puede retirar sin cargo su TelePASE la próxima vez que pasa por la autopista. También mantenemos el esquema de tarifas diferenciales por banda horaria, que ya lleva muchos años, y que ha demostrado que es eficiente para permitir cierto corrimiento del tránsito hacia los momentos de menor uso de la autopista. Esto mejora claramente la fluidez del tránsito, que es uno de los objetivos principales que tenemos en la empresa.

Respecto de la fluidez, como ustedes saben, hemos emprendido una fuerte campaña para que la gente se pase al TelePASE. Incluso ya siendo obligatorio, se puso esta penalidad, que en realidad es una compensación de costos para la gente que no adopta el sistema. Hoy, tenemos el 85 por ciento de nuestro tránsito pagante con Telepase. Para tener una referencia, el promedio de tránsito pagante de un TelePASE en 2019 fue del 53 por ciento y en julio 2020, cuando se dispusieron las medidas y la campaña para la migración masiva, estábamos en el 60 por ciento. Gracias a la campaña en marzo de 2021 se duplicaron los adheridos activos al sistema, que ya son 941.222 netos de altas y bajas. Esto claramente optimiza la fluidez del tránsito y la experiencia de viaje de los usuarios. Desde ya, vamos a seguir profundizando esto, con el objetivo de llevar la mayor cantidad de usuarios posibles a que opten por este sistema.

En cuanto al Reglamento de Explotación, hay un par de medidas que pasaré a explicar. En la disposición de las cabinas exclusivas para la entrega de dispositivos de TelePASE también se va a cobrar en efectivo a aquellos usuarios que todavía no han migrado al sistema o que por alguna razón han dejado de estar activos; alguna razón en realidad sería la falta de pago. Esto impediría que se generen demoras en los carriles que son exclusivos para TelePASE. Hoy lo que ocurre es que una persona que no tiene TelePASE se mete en una vía de TelePASE y en lugar de fluir el tránsito, en esa barrera se

genera una demora. Entonces, queremos ordenar el tránsito de los que no tienen TelePASE hacia las vías que retiren su TelePASE.

La otra cuestión tiene que ver con que no es sólo que deben tener la adhesión al sistema, sino mantenerlo habilitado; de lo contrario, pasa lo mismo: no se abre la barrera.

Nuevamente como para darles una idea de la magnitud sobre cuáles son las operaciones que se afrontan con estas tarifas, los que son usuarios de la Autopista Perito Moreno habrán notado que estamos haciendo su repavimentación completa; es decir, 230 mil metros cuadrados de pavimento nuevo. Esto está enmarcado en un plan de diez años, en el que vamos renovando los asfaltos de todas las autopistas en la medida en que resulte necesario. La vida útil aproximadamente es de ese tiempo, de diez años, así que lo estamos haciendo. Para que tengan una referencia, en los años 2019-2020 hemos hecho un total de 175.000 metros cuadrados. Como les dije, esto viene de la mano de un plan de mantenimiento a largo plazo para que todas las autopistas tengan un nivel de servicio adecuado.

Asimismo, estamos con una política de recambio de defensas laterales. Este año vamos a renovar 2500 metros de defensas metálicas tipo box-beam, por otras defensas de hormigón tipo new jersey y california type t1-5 que tienen un nivel de contención mejor para los vehículos pesados. Como en el mix de tránsito estamos notando que cada vez hay más vehículos pesados, en los puntos más críticos de la autopista estamos haciendo este recambio, que también viene de la mano de un plan de largo alcance en el tiempo.

En cuanto a la seguridad, el año pasado hicimos la repavimentación de la Illia y la demarcación horizontal y estamos haciendo toda la renovación del asfalto, las juntas y demás del Metrobús de la Autopista 25 de Mayo. Para aquellos usuarios que la utilicen con el transporte público es importante mantenerlo, porque como es utilizado principalmente por vehículos más pesados requiere de una intervención más frecuente que la del resto de las autopistas.

Con respecto al mantenimiento regular, no voy a leer el listado completo que ahí ustedes pueden ver, pero se lo voy a dejar a Susana para que esté a disposición de los usuarios. Esas son las tareas que hacemos todos los días. En la autopista todos los días pasan cosas y nosotros nos encargamos de que el usuario la encuentre siempre disponible para que el tránsito pueda fluir y se pueda circular con seguridad.

Esta fue la presentación. En cuanto a la explicación del por qué estamos haciendo una audiencia bastante seguida de la otra, como vieron en el gráfico, la inflación evoluciona todos los días, en realidad ahí la estamos viendo todos los meses. Si nosotros espaciamos demasiado las audiencias públicas y las modificaciones de tarifa de la autopista, después los saltos parecen muy grandes. Pero en realidad se producen así de grandes por el tiempo que pasó y por la inflación que se produjo en ese tiempo. Entendemos que el usuario puede decir: "Che, de golpe aumenta así", pero eso se produce porque hubo un período muy largo de tiempo entre las revisiones tarifarias. Este año decidimos hacerla en dos tramos, que implican saltos un poquito menos fuertes. Esto lo podemos observar una vez más en este gráfico, en donde vemos la línea verde que representa a los saltos de la tarifa. Si en períodos de alta inflación hacemos una sola revisión por año, el salto es demasiado brusco.

Les agradezco el tiempo y les cedo la palabra a los participantes que están anotados para hacer uso de la palabra.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Muchísimas gracias.

Por favor, les pido a los participantes que todavía no hablaron si se pueden “mutear”, porque hay mucho ruido ambiente.

Participantes

Sr. González.- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 1, señora Myriam Godoy Arroyo.

- La participante no se hace presente en el Zoom.

Sr. González.- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 2, señor Guillermo Alfredo Lanfranconi.

- El participante no se hace presente en el Zoom.

3.- Sr. Eduardo María Bisognin

Sr. González.- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 3, señor Eduardo María Bisognin.

Sr. Bisognin.- Buenos días.

Un saludo a todos los ciudadanos que están viendo este video y a los funcionarios.

Una vez más, el Gobierno de la Ciudad nos convoca para esto que para mí es una payasada; este tipo de audiencias públicas en donde nosotros expresamos nuestro...

- Por problemas en su conexión al Zoom, no se perciben las palabras del orador.

Sr. Bisognin.- ...de ninguna manera es tomada en cuenta.

Más allá de eso, voy a hablar sobre este tema puntual. Realmente, el precio del peaje que pretenden cobrar de 148 pesos, en realidad es la tarifa normal que pagaremos todos.

Inventaron el tema de la tarifa hora pico, teniendo en cuenta que es el horario en el que la gente más la utiliza. El horario barato es el que no se puede usar porque...

- Por problemas en su conexión al Zoom, no se perciben las palabras del orador.

Sr. Bisognin.- ...que hicieron hace un par de años y al final todos terminamos pagando hora pico. Que la tarifa del peaje salga 148 pesos es un escándalo, una estafa.

Miren, para ir a Mar del Plata se paga aproximadamente 250 pesos, lo cual representa catorce veces menos de lo que vamos a pagar nosotros. O sea, catorce veces es lo que nos cobran...

- Por problemas en su conexión al Zoom, no se perciben las palabras del orador.

Sr. Bisognin.- ...cobrar de más, porque tienen que mantener a toda una banda de gente como a los legisladores, caraduras y sinvergüenzas, que avalan toda esta actitud de Larreta. Los legisladores nos cuestan a los vecinos más de 12 millones de pesos. Sí, escucharon bien: los legisladores de la ciudad nos cuestan más de 12 millones de pesos. Por eso tienen que robarnos con el peaje.

Reitero, esta tarifa de peaje es un escándalo. No les da vergüenza cobrar esta tarifa. Y hay un montón de gente a la que le cobran el doble. Lo dijo usted: hay un montón de gente que todavía no tiene el TelePASE porque lo usa poco o porque no lo puede tramitar y le van a cobrar casi 300 pesos para hacer entre 10 y 15 kilómetros de peaje. ¡Son unos ladrones! ¡Son unos ladrones, caraduras y sinvergüenzas! Larreta no tiene cara y los legisladores que avalan todo esto tienen la misma mala cara que Larreta. Es indignante lo que quieren hacer con el tema del peaje en la Ciudad de Buenos Aires...

- Por problemas en su conexión al Zoom, no se perciben las palabras del orador.

Sr. Bisognin.- ...por los vecinos. El 40 por ciento que usan para el mantenimiento...

- Por problemas en su conexión al Zoom, no se perciben las palabras del orador.

Sr. González.- Eduardo: se está cortando tu transmisión. No sé si nos escuchás.

Sr. Bisognin.- ...que hablan de la ecuación económica de la empresa.

Sr. González.- Perdón, Eduardo, pero se está cortando un poco tu transmisión.

Sr. Bisognin.- Puede ser, porque estoy en un lugar que no es mi casa, pero voy a intentar seguir. Te agradezco el comentario.

Acá tienen que tener en cuenta la ecuación económica de las familias y no la de la empresa, que es lo que hacen siempre. Bajen el gasto. ¡Bajen el gasto! No nos pueden seguir trasladando la ineficiencia de la empresa a los vecinos. Esto que están haciendo es inaceptable. Realmente, no puede ser. La tarifa no puede costar 148 pesos. En ninguna parte del mundo vale ese precio. Estamos hablando de 1 dólar con 50 para hacer 15 kilómetros; es diez veces más de lo que vale internacionalmente. No sé con qué lo comparan, pero es inadmisibile que nos quieran cobrar esta tarifa.

Rechazamos absolutamente el aumento de la tarifa; es más, el paso debería ser gratis, porque a esa autopista ya la hemos pagado con creces. En 2006 terminaba el contrato de concesión que había empezado cuando se hicieron las autopistas. Esto quiere decir que hoy debería ser gratis...

- Por problemas en su conexión al Zoom, no se perciben las palabras del orador.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Eduardo: nuevamente se está cortando.

Sr. González.- Eduardo, ¿nos escuchás?

- Luego de unos instantes:

Sr. González.- Mientras tanto, Susana, podríamos seguir con el próximo participante...

Sr. Presidente (Ameijenda).- Perdón, Susana, pero ahí estoy viendo a Eduardo. Veamos si ya terminó o si quiere hacer de nuevo el cierre de su intervención, porque la última parte se le cortó.

Sr. Bisognin.- Les decía que realmente esta tarifa es inadmisibles, que no se puede cobrar 148 pesos de peaje para un máximo de 15 kilómetros cuando la tarifa internacional es diez veces menor que esto. Aquí mismo, en Argentina, las tarifas son entre cinco y catorce veces más baratas. Entonces, es inadmisibles este tipo de tarifas para el peaje.

Nos tienen esclavos, porque tampoco se puede circular por adentro porque el tráfico es muy grande.

Además, esta autopista debería ser gratuita. Hace más de diez años, desde el 2006 nos están cobrando un peaje que no corresponde. La autopista ya la terminamos de pagar y debe ser...

- Por problemas en su conexión al Zoom, no se perciben las palabras del orador.

Sr. Bisognin.- ...y menos este tipo de aumentos. Esto es una barbaridad; es una estafa a los vecinos.

Nos tienen de rehenes, porque ustedes tienen el monopolio para poder hacer eso. Ir por abajo realmente es muy complicado y si todos los usuarios de la autopista fueran por las calles éstas serían intransitables. Ustedes se están aprovechando de las necesidades de la gente. Y eso está mal, Larreta. Es una estafa lo que están haciendo vos y cada legislador de la Ciudad de Buenos Aires que, como dije antes, nos cuestan 12 millones de pesos por mes...

- Por problemas en su conexión al Zoom, no se perciben las palabras del orador.

Sr. Bisognin.- ¡Basta, Larreta! ¡Decimos basta! No queremos más que nos metan la mano en el bolsillo. Gracias.

Sr. González.- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 4, señora Florencia Galarregui.

- La participante no se hace presente en el Zoom.

Sr. González.- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 5, señor Jonatan Emanuel Baldiviezo.

- El participante no se hace presente en el Zoom.

6.- Sr. Ricardo Lasca

Sr. González.- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 6, señor Ricardo Lasca.

Sr. Lasca.- Buenos días.

Gracias por esta posibilidad de transmitir nuestro pensar.

Represento al Centro Argentino de Ingenieros Agrónomos. Como lo he planteado en otras oportunidades, somos usuarios de la red vial por nuestro trabajo y formamos parte del Comité Nacional de Defensa del Usuario Vial.

La verdad es que rechazamos el incremento. Realmente es un abuso, es inapropiado que haya dos aumentos casi consecutivos, que suman casi un 94 por ciento en estos pocos meses.

Además, no había atraso tarifario, porque todos los años AUSA aumenta las tarifas. Tal es así, que si uno ve desde los años 2008-2009, la idea es...

- Por problemas en su conexión al Zoom, no se perciben las palabras del orador.

Sr. Lasca.- ...centavos y hoy se va a ir a 60, casi el 12000 por ciento. Sería bueno que en ese gráfico que ustedes enseñaron también mostraran el bolsillo de la gente para ver qué índice de salario o de ingreso tiene.

Se habla de combatir la inflación, bajar el costo del transporte, mejorar la competitividad, etcétera, pero aumentan los peajes, el combustible, la VTV, el rodado por parte, etcétera. ¿Cómo es posible que ante la grave situación económica del país soliciten y autoricen estos incrementos?

La política tarifaria de los peajes en las autopistas porteñas y accesos a la ciudad no puede verse más que como una medida recaudatoria y lejos se encuentra de ser un instrumento de regulación del transporte de manera integral. El incremento constante de las tarifas del peaje se viene dando a nivel nacional, AUSA, etcétera; es otro ladrillo más en una pared de aumentos sucesivos que frenan el consumo y limitan los ingresos de la gente.

Tal como viene ocurriendo, estas audiencias públicas, que son obligatorias pero no vinculantes, son un simple formalismo que genera un desagradable show montado, en este caso por el gobierno porteño. La verdad es que es una burla y una falta de respeto hacia los usuarios viales y hacia los participantes, al igual que la falta de información concreta que nunca se da en esta audiencia pública.

Por otra parte, siempre ocurre lo mismo: hay una audiencia pública, pero al otro día aumentan las tarifas; es decir que de ninguna manera escuchan los reclamos de la gente o toman conciencia de nuestro bolsillo.

Los argumentos esgrimidos siempre son los mismos: restablecer la ecuación económica financiera del concesionario, desalentar el uso del auto, etcétera. Siempre lo mismo, pero nunca miran el bolsillo de la gente. Además, el uso del auto se desalienta, como ya se ha dicho muchas veces, si hay un buen transporte público de pasajeros; de lo

contario, la gente sigue utilizando la autopista como puede. Lamentablemente, con estos aumentos abusivos, la gente va a dejar de usar la autopista. Es más, ya está ocurriendo, porque se están congestionando calles laterales y avenidas. También hay muchos más camiones que antes transitando por la ciudad, porque ya se...

- Por problemas en su conexión al Zoom, no se perciben las palabras del orador.

Sr. Lasca.- ...ya deja de usarlo la gente común.

Por otra parte, como ya lo hemos dicho, hay que tener en cuenta la cantidad de aumentos encubiertos que hubo. Por ejemplo, cuando se inventó la hora pico y la hora no pico hace mucho tiempo; se cobra hora pico en ambos sentidos, lo que es un disparate; no se levantan las barreras cuando hay congestión de tránsito. Por más que exista el TelePASE, las barreras siguen existiendo y la congestión también; es decir, no se da el famoso flujo libre en donde nadie para, ya que acá hay que disminuir mucho la velocidad. Sigo: se agregó una hora más a la franja horaria en la hora pico; se cobra el doble de la tarifa a aquel que no tiene el TelePASE, un castigo realmente increíble que ha sido puesto en forma compulsiva.

En definitiva, las tarifas deberían disminuir en lugar de aumentar, porque no hay prácticamente pago manual, lo cual reduce el costo operativo de la empresa. También se terminó, ustedes recordarán, un beneficio que se iba a dar a aquellos que viajaban con más de una persona en el vehículo. El propio Mauricio Macri en aquel momento dijo que no había cumplido el objeto deseado y quedó en la nada.

Pero lo que es grave, no es justo y nos parece que es un disparate es que los usuarios viales que atravesamos la ciudad tengamos que estar soportando con el peaje obras públicas que no tienen nada que ver con la autopista. O sea, es una locura. El 55 por ciento se destina a obras públicas. ¿Qué tiene que ver la autopista con las obras públicas de la ciudad, con el ferrocarril, con el subte? Honestamente es como que nos toman de tontos.

Como dijeron recién, las obras han sido recontra pagadas y amortizadas, motivo por el cual deberían sólo mantenerse. Y si es que quieren seguir cobrando el peaje, debería ser mucho menor, porque se termina el cobro manual y sólo hay que hacer el mantenimiento.

Insisto, se puede desalentar el uso del auto, que es lo que a veces se usa como lema, si se tiene un buen transporte público de pasajeros y si se hacen las playas de estacionamiento periféricas que nunca se llevaron a cabo.

También quiero aclarar, como lo hemos hecho en otras oportunidades, que nos siguen ocultando información y que AUSA no nos da respuestas. Hemos pedido informes de algunas cosas en AUSA y no nos contestan. Por supuesto, somos partidarios de terminar con esta empresa que tiene un fondo fenomenal que es innecesario; una empresa burocrática, realmente una caja negra.

Hemos calificado no sólo en AUSA sino en el resto de los corredores viales que estas tarifas son infracciones ilegales, lesivas al interés general, carentes de causa jurídica, niveles absolutamente desproporcionados con relación al servicio...

Sr. González.- Ricardo...

Sr. Lasca.- ...contrarios al interés general y de beneficios abusivos para los concesionarios.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Si puede ir redondeando, por favor.

Sr. Lasca.- Sí, ya termino. Les pido dos minutitos más.

Nos preocupa la indiferencia que hay por parte de los legisladores, que brillan por su ausencia, y de la propia Defensoría del Pueblo de la Ciudad, que como ente regulador no actúa en defensa de los intereses de los usuarios. Realmente, nuestros intereses son pisoteados y vulnerados; no tenemos derecho a nada.

Exhortamos al Jefe de Gobierno que, por favor, en esta oportunidad no autorice este aumento. Les pedimos encarecidamente que tengan compasión. No damos más. Ya se los dijimos otras veces. Me parece bárbaro que un legislador, que los directivos de AUSA y los del Ente Regulador ganen mucha plata, pero pónganse en la piel de la gente: no todos tenemos esos ingresos.

Termino con esto, que ya lo dije la vez pasada: un camión de 5 ejes en hora pico va a terminar pagando 1600 pesos ida y vuelta para hacer 15 kilómetros. Al cabo de un año, tomando un viaje cada veinte días, 388000 pesos de peaje, a lo cual hay que sumarle 240000 de combustible; es decir, 630000 pesos de peaje y combustible en un año para el transporte de carga. Una cosita más: en la Autopista Del Sol se paga 620; en Autopista Del Oeste, que es un escándalo, 1120; en la Autopista Buenos Aires-La Plata 850; en el camino del Buen Ayre, que es otro escándalo, 620. O sea, no se puede entender cómo seguimos con este tema.

Y en el caso de un auto –y aquí sí cierro–, tomando algo similar, hora pico 70000 pesos para ir y volver de ciudad a provincia de Buenos Aires. Si a eso le suman la del Oeste, que es un escándalo, hay 60000 pesos más. Es decir, 130000 pesos para hacer 60 kilómetros, de Luján a Capital Federal.

Honestamente, no quiero faltarles el respeto, porque soy educado y represento a gente pero, señores, no damos más. ¡Les pedimos por favor! ABL, VTV, grabado de autopartes, ¿qué más nos quieren cobrar? ¿Cuánto más nos quieren sacar? Claro, ustedes viven bárbaro; no tienen ningún problema. ¡Pero pónganse en la piel de la gente! Yo no tengo nada con que ganen buena plata, me parece bárbaro, pero entiendan a la gente. ¡Nosotros, los agrónomos, no damos más! Que combustibles, peajes; cuando viajamos no paramos ni a tomar un café, porque no podemos gastar un peso más.

Les pido disculpas por mi temperamento. Quiero ser respetuoso, pero entiendan a la gente, señores, ¡no damos más!

Señor Larreta, señores legisladores que brillan por su ausencia, defiendan los intereses de todos los ciudadanos, porque el aumento en el transporte y por ende en la economía afecta a toda la comunidad, tengan o no vehículo.

Sr. González.- Ricardo, por favor, su tiempo finalizó.

Sr. Lasca.- Les pido disculpas.

Por favor, no nos tomen más el pelo. Realmente otras veces no he participado porque acá me siento como un estúpido, como que se nos ríen en la cara, pero otras veces como hoy lo hago para que quede constancia de mi postura.

Les pido que, por favor, sean respetuosos. No se burlen de nosotros; no se nos ríen en la cara; no nos esquilmén más. ¡No damos más!

Por otro lado, terminen con esa caja negra que es AUSA y contesten los informes que les pedimos. Hablan de transparencia, de acceso a la información pública y de tantas cosas, pero no cumplen.

Disculpen la bronca, aunque en realidad es desilusión y tristeza la que me generan nuestros funcionarios, nuestros legisladores.

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

Sr. Lasca.- Seguramente nos veremos pronto.

Y a este señor abogado que hizo todo esa presentación, ese marketing...

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

Sr. Lasca.- ...le digo que vaya a la Facultad de Ingeniería...

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Señor Lasca, por favor.

Sr. Lasca.- ...porque con lo que habla se ve que no sabe nada de ingeniería.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Señor Lasca, por favor.

Sr. Lasca.- Les mando un cariño para todos. Gracias.

7.- Sra. María José Lubertino

Sr. González.- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 7, señora María José Lubertino.

Sra. Lubertino.- Buenos días.

Participo en representación de la Asociación Ciudadana por los Derechos Humanos, una asociación civil sin fines de lucro.

Señor González, le pido que cierre el micrófono. Por el ruido, supongo que lo tiene abierto.

Como ustedes bien saben, fui constituyente de la Ciudad de Buenos Aires, diputada nacional y legisladora de la ciudad.

En primer lugar, adhiero a todas las palabras que dijo Ricardo Lasca, a quien he conocido a lo largo de los años participando en conjunto en las audiencias públicas.

Como una persona que comenzó a hacer política en el año 83, me da muchísima vergüenza escuchar que los ciudadanos tienen este concepto cada vez más grave de lo que es la política y de lo que son los representantes del pueblo.

Más allá del motivo de esta audiencia, esto tiene que llevar a una reflexión, porque en el 96 escribimos una Constitución de la Ciudad que habla de una democracia participativa y no solamente no estamos cumpliendo eficientemente con lo que es la democracia representativa, sino que estamos incurriendo en una democracia delegativa.

Desde que tengo uso de razón, en todas las audiencias públicas he planteado la inconstitucionalidad de la ley de creación de AUSA, porque implica una delegación de las facultades de la Legislatura en el manejo del presupuesto. Es más, en mi tesis doctoral, que está colgada en el repositorio de la Facultad de Derecho de la UBA, hay un tramo que analiza el caso de AUSA como caja negra, la manera de eludir la democracia representativa y la intervención de la Legislatura para manejar los recursos públicos.

Quiero subrayar que vengo a oponerme a este aumento de tarifas por ser absolutamente innecesario y por ir en contra de una lógica básica, que tiene que ver con que las personas no pueden pagar por encima de la inflación. Esto no tiene ninguna relación con los aumentos que han tenido las personas en la cotidianeidad en este tiempo. Aparte, acaba de haber un aumento del 25 por ciento y con este aumento casi se va a duplicar la tarifa anterior.

Si bien hemos criticado la gestión de Cambiemos, porque tanto a nivel nacional como en el de la ciudad han llevado adelante tarifas que están por encima de la inflación —y esto lo venimos diciendo en las audiencias de subte, de taxi, de VTV, de estacionamiento, de acarreo—, en este caso vamos a poner nuevamente el énfasis en que estamos en pandemia. Reitero, estamos en pandemia. No sé si entienden que volvimos a las restricciones en el uso del colectivo, del transporte público.

Desde ya, estoy en contra de todo tipo de peaje. Las autopistas en su construcción están amortizadas, pero AUSA es utilizada como una caja negra para otros proyectos que no son debatidos en la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires. Hacen obras que no tienen nada que ver con las autopistas.

Además, les digo a los directivos de AUSA: en esta audiencia nos imaginábamos que nos iban a contar cuál había sido el ahorro que tuvieron, ya que ahora tienen mecanismos digitales y electrónicos. Calculo que debe haber un ahorro.

Si continúan con este mecanismo privatizador, la ciudadanía, los usuarios y los consumidores, debería ser parte de la mesa de decisiones, de la revisión de la inversión y de los costos de la empresa. AUSA no puede seguir siendo manejada por siete personas que deciden a partir de las indicaciones del Jefe de Gobierno, violando la lógica representación de la Legislatura y la democracia participativa. Esto es parte de lo que se llama extractivismo urbano; es decir, es el avance de la segmentación, de las torres, en detrimento del buen vivir y de los espacios verdes. Acá tenemos una lógica bien clara del extractivismo urbano. Lasca al igual que el primer participante, Bisognin, lo acaban de relatar. Es inadmisibles que las personas tengan que pagar semejante tarifa de peaje, cuando no pueden con sus ingresos mínimos afrontar su alimentación o los servicios básicos.

Por último...

Sr. González.- Por favor, si puede redondear.

Sra. Lubertino.- Voy a decir dos cosas más.

Me parece que es gravísimo que ustedes incumplan fallos judiciales durante muchísimos años. Quiero citar acá el caso Barragán por la falta de insonorización en la Autopista 25 de Mayo. Se trata de una causa del año 2001. Ésta sí sería una lógica inversión de la empresa: la insonorización y las barreras de sonido. Lamentablemente, como producto de la dictadura, han metido las autopistas en el medio de la ciudad, donde no deberían estar porque perjudica a la población. Reitero, ésa sí sería una inversión

razonable y atendible, pero no las construcciones que están haciendo, que nada tienen que ver con las autopistas.

Por último, reclamar, porque si pretenden una lógica disuasoria de que se utilice el transporte privado, la lógica del 2x1 y que paguen menos cuando se comparte el vehículo tiene que ser algo vigente, pero se dejó de lado. Es la única cosa que podría tener un sentido ambiental de sustentabilidad. Lo mismo que no levanten las barreras cuando el tránsito está atascado y que cobren las horas pico en doble sentido, que es otro disparate que no puedo dejar de mencionar.

Por nuestra parte, esperamos que los legisladores que hoy acá no están vean esta audiencia pública y que modifiquen la ley de AUSA para que deje de ser inconstitucional.

Por otro lado, en cuanto a la convocatoria de las audiencias, estoy absolutamente convencida de que, en primer lugar, no se hace la difusión adecuada para que más gente participe y, en segundo lugar, la gente ya descrea de la democracia y de estas audiencias. Venimos por prepotencia y por militancia, pero si todo lo que decimos hace veinte años nadie lo tiene en cuenta...

Sr. González.- Por favor, su tiempo.

Sra. Lubertino.- ...es una falta de respeto hacia las personas que estamos trabajando para mejorar la calidad de la democracia.

Sr. González.- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 8, señor Jorge Zatloukal.

- El participante no se hace presente en el Zoom.

9.- Sra. Delfina Ghiglione

Sr. González.- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 9, señora Delfina Ghiglione.

Sra. Ghiglione.- Buenos días.

Muchas gracias por permitirme participar en esta instancia de participación ciudadana. Prometo ser breve.

Lo cierto es que muchos en esta audiencia parecen que viven en otro país o les falta contextualizarse...

- Luego de unos instantes:

Sr. González.- Me parece que se le cortó la transmisión. Vamos a ver si puede volver a conectarse.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Señor presidente: mientras tanto, ¿pasamos al próximo participante?

Sr. González.- Perdón, pero creo que ya se conectó de nuevo.
Delfina: se había cortado tu transmisión.

Sra. Ghiglione.- Entonces, retomo. Parece que algunos se rasgan las vestiduras por este ajuste tarifario en las autopistas, pero mientras tanto el gobierno kirchnerista aumentó ni más ni menos que siete veces en lo que va del año la nafta y nos quieren encerrar de nuevo, luego de un año entero, y no les tiembla el pulso en hacerlo. La gente no puede salir a trabajar cuando bien saben, quiero creer que lo saben, que todo trabajo es esencial si es lo que te permite subsistir y alimentar a tu familia.

Reitero, se quejan por el aumento en las autopistas. Si bien es lógico, porque nos duele a todos, también lo es el porqué de este aumento. Además, al menos el Gobierno de la Ciudad lo devuelve con obras. Tenemos el Paseo del Bajo, que fácilmente es la mejor obra de los últimos cincuenta años, y el hecho de que la ciudad no se inunda más no es sólo una frase linda, sino una realidad.

Realmente, lo único que han hecho en este zoom es despotricar, mientras en el sur se devuelven los hoteles de la corrupción más grande del país y cuando literalmente más de la mitad del país está en situación de pobreza. Es ridículo que un aumento tarifario puntual, que es inevitable debido a la inflación que no paró de crecer, sea tema de tanta indignación. Se quejan de un aumento particular mientras el gobierno nacional no ha tomado una medida eficiente para recomponer la economía. Argentina no para de deteriorarse. Entonces, siento que el árbol les está tapando el bosque.

Nada más. Gracias.

10.- Sra. Agustina Fernández

Sr. González.- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 10, señora Agustina Fernández.

Sra. Fernández.- Buenos días a todos.

Muchas gracias por permitirme participar de esta instancia.

Hoy me encuentro acá, porque claramente estoy de acuerdo con que se ajuste todo lo que sea necesaria la tarifa para que la concesionaria pueda afrontar los costos derivados del proceso inflacionario.

Como todos saben, en un contexto de inflación claramente es inevitable que se produzcan aumentos.

Como no hay almuerzos gratis, esos incrementos de costos deben ser afrontados. Hay dos maneras de hacerlo: la primera, con el ajuste de la tarifa, en línea con el incremento de costos y la segunda, con impuestos a través de subsidios. Hoy estamos acá tratando la primera manera, que significa que quien usa el servicio que brinda AUSA es quien lo paga. La segunda significa que quienes no lo usan de todas formas lo están pagando a través del pago de impuestos. Y esta situación es claramente inaceptable.

Las autopistas de la ciudad son mayoritariamente utilizadas por automovilistas que vienen desde la provincia. Entonces, ¿por qué los habitantes de la ciudad deberíamos subsidiar su decisión de venir en automóvil y encima que la provincia no ponga ni un peso?

Creo que venir hoy a una audiencia pública a quejarse del proceso inflacionario y sin más oponerse a que éste se refleje en el costo de la tarifa de un servicio en particular es tapar el sol con la mano y no comprender, o hacer de cuenta que no se comprende que la única solución alternativa es usar los impuestos para subsidiar el servicio. Qué mal nos fue en el pasado con esta fórmula.

Por todo lo expuesto, estoy de acuerdo con que se implemente el aumento de tarifas bajo análisis, de modo tal que los impuestos que pago se utilicen claramente para los fines que el Estado entiende como necesarios y no siendo uno de ellos pagarle la autopista a nadie. Muchas gracias.

Sr. González.- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 11, señor Javier Altrudi.

- El participante no se hace presente en el Zoom.

Sr. González.- Señor presidente: la lista de participantes inscriptos ha finalizado.

Si está de acuerdo, podemos hacer un llamado de los participantes que no se encontraron presentes en el momento de la exposición.

Sr. Presidente (Ameijenda).- Sí, por favor.

Sr. González.- Participante número 1, señora Myriam Godoy Arrojo; participante número 2, señor Guillermo Alfredo Lanfranconi; participante número 4, señora Florencia Galarregui; participante número 5, señor Jonatan Baldiviezo; participante número 8, señor Jorge Zatloukal y participante número 11, señor Javier Altrudi.

Hemos finalizado con la lista de inscriptos.

Finalización

Sr. Presidente (Ameijenda).- Como finalizamos con en el registro de participantes, damos por finalizada la audiencia pública del día de la fecha. Muchas gracias a todas y a todos, y a todas las autoridades por participar.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Muchas gracias.

Sr. González.- Muchas gracias.

- Es la hora 12 y 55.

Graciela Walter
Taquígrafa