*Versión Taquigráfica*

AUDIENCIA PÚBLICA

6 de octubre de 2022

Tratamiento de la modificación del cuadro tarifario aprobado por el Decreto N° 16/22 y su modificatorio N° 225/22, Autopistas Urbanas S.A.

s u m a r i o

AUDIENCIA PÚBLICA 4

Iniciación 4

**Experto** 4

Dr. Hernán Pérez Zarlenga 4

**Participante**  8

2.- Sr. Ricardo Lasca 8

**Expositor 12**

Coordinador Operativo de Transporte y Telecomunicaciones de la Defensoría del Pueblo de la Ciudad, señor Javier Altrudi 12

**Participante (continuación)** 14

3.- Sr. Eduardo Bisognin 14

Finalización 17

# audiencia pública

- A 6 días de octubre de 2022, a la hora 12, a través de la plataforma Zoom y con transmisión por el canal de YouTube del Gobierno de la Ciudad:

## Iniciación

**Sr. Presidente** (Grippo).**-** Muy buenos días a todos.

Dado que se ha cumplido el horario y fecha de la convocatoria, que es a las 12 horas del día 6 de octubre de 2022, vamos a dar inicio a esta audiencia pública para el tratamiento de la modificación del cuadro tarifario de Autopistas Urbanas Sociedad Anónima –AUSA– conforme lo establecido en la Ley 6 y su modificatoria y la Ley 210 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Mi nombre es José María Grippo. Soy presidente del Ente Único Regulador de Servicios Públicos y me acompañan los vocales integrantes de su directorio: la doctora María Eugenia Michielotto, el doctor Marcelo Pafundi y la licenciada Bernarda Fait.

Voy a ceder la palabra a la señora Viviana Lanari, de la Subsecretaría de Gestión Comunal del Gobierno de la Ciudad, quien explicará cómo vamos a desarrollar esta audiencia e irá dando la palabra a los participantes.

Viviana, muy buenos días.

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

Buen día a todos y a todas.

La presente audiencia está reglada por la Ley 6 y su modificatoria, la Ley 6306, que posibilita esta modalidad virtual para seguir utilizándola como herramienta de participación ciudadana.

Más allá de que esta audiencia se realiza virtualmente, el Gobierno de la Ciudad designa un lugar físico, en este caso la Sede Comunal 1, por si alguna persona con interés en participar carece de los medios de conectividad o si alguno de los inscriptos en el día de hoy por diferentes cuestiones no tiene la posibilidad de acceder a Internet, pueda acercarse a esta sede para hacer uso de la palabra.

Dicho esto, paso a explicar que hay distintas formas de participación. En primer lugar, hacen uso de la palabra los expertos; luego, hablan los participantes inscriptos previamente en un registro abierto para tal fin; y además, se registran para hacer uso de la palabra los expositores, que son los legisladores y las legisladoras, los funcionarios del Gobierno de la Ciudad, la Defensoría del Pueblo de la Ciudad de Buenos Aires y los comuneros.

**Experto**

### Dr. Hernán Pérez Zarlenga

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el doctor Hernán Pérez Zarlenga en representación de la dirección ejecutiva de AUSA.

**Sr. Pérez Zarlenga.-** Muchísimas gracias, Viviana.

Soy Hernán Pérez Zarlenga, director ejecutivo de Autopistas Urbanas.

Si me permiten, voy a compartir una presentación para explicar las razones por las cuales debemos revisar y planteamos modificar el cuadro tarifario de las autopistas de la Ciudad de Buenos Aires.

* Se proyectan filminas.

**Sr. Pérez Zarlenga.-** ¿Se está viendo la pantalla compartida?

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Sí.

**Sr. Coordinador** (González).- Ahí se ve perfecto.

**Sr. Pérez Zarlenga.-** Tengo alguna dificultad para pasarlas.

¿Ahí la ven completa?

**Sr. Coordinador** (González).- Si podés maximizala, porque sale dentro del recuadro del *Power*… Ahí se ve bien.

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

**Sr. Pérez Zarlenga.-** Disculpen.

Como decía, estamos planteando una adecuación del cuadro tarifario básicamente en función de la inflación que está sucediendo en el período.

Voy a hacer un breve repaso de qué es la concesión de Autopistas Urbanas. Por un lado, tenemos la administración, operación y obras de mantenimiento de las autopistas de la ciudad y la ejecución de obras públicas de carácter especialmente vial, que nos ordena la Ciudad de Buenos Aires y debe tener una conexión física técnica de otra naturaleza con las obras principales, que son las autopistas.

A su vez, según la Ley 4472, dentro de la tarifa que ustedes ven en el cuadro, se encuentra incorporado un 10 por ciento del valor de la tarifa que va como Contribución Especial Ferroviaria, que es a los efectos de sostener la operación del subterráneo. Por otra parte, un 5 por ciento de la tarifa va a Subterráneos de Buenos Aires, al Fondo Permanente de Construcción de Subterráneos –no podemos superar el 40 por ciento de los ingresos de la concesión para atender los gastos de mantenimiento, conservación y explotación de las obras– y el 55 por ciento se destina a la ejecución de obras públicas, como comentaba anteriormente.

La audiencia de hoy, en realidad, es solo para abordar la situación de la inflación, cómo afecta la tarifa y cómo necesitamos que se recomponga. No hay ninguna modificación propuesta al Reglamento de Explotación. Desde enero hasta hoy, que fue cuando implementamos la última revisión tarifaria, ya ocurrió un 70,9 por ciento de inflación y hubo una devaluación del 40,9 por ciento, que puntualmente afecta a AUSA en función de la deuda que esta tiene con el Banco Interamericano de Desarrollo. Esto fue para financiar un plan de obras que podrán recordar, como los pasos bajo nivel, el Puente Olímpico; es decir, una serie de obras que AUSA hizo en el pasado y tiene que afrontar el pago de ese préstamo. Sobre todo, se debe tener en cuenta el 70,9 por ciento de inflación que se ha venido acelerando y que nos llevó a plantear un ajuste en la tarifa que contemple ese desfasaje por lo menos parcialmente, en principio, porque es demasiado alto para el ejercicio pero, además, para no tener que hacer una única revisión y que después el salto tarifario sea todavía más alto para tratar de alcanzar esa inflación que se viene produciendo.

En este cuadro lo vemos más claro. Desde que en enero se hizo el último *catch up*, digamos, la última vez que alcanzamos a empatar la inflación con la tarifa, acá estamos en la línea roja. La tarifa en la línea punteada es la inflación y la previsión es que para enero sea del 100 por ciento. Con este 41 por ciento nosotros podemos terminar el año como lo vamos a ver en el estado de resultados proyectado adecuado a la norma y, de paso, vamos acortando ese salto que vamos tener que hacer para el año que viene porque, como dije –y de público conocimiento–, la inflación se ha acelerado de una manera notoria.

Acá podemos ver que, si no hiciéramos el ajuste que estamos planteando, tendríamos un 41,5 por ciento de relación de gastos o de ingresos para atender la parte en la que la ley nos pone un límite. Esto es puramente derivado del proceso inflacionario. Como podemos ver en este cuadro, el proceso inflacionario a AUSA le pega de una manera muy directa ya que sus dos componentes más importantes son las obras y servicios que presta, que se establecen con la Ley de Redeterminación de la Ciudad de Buenos Aires, que prevé un gatillo del 4 por ciento. Es decir que todos los meses estamos ajustando todos los contratos de la compañía por imperio de la ley y de la inflación que se viene desarrollando.

Por otra parte, el otro componente importante que implica prácticamente un 30 por ciento del gasto total y el 70 por ciento de los gastos de administración y mantenimiento va ajustado por paritarias, que siguen muy precisamente la evolución de la inflación. Por lo tanto, en cuanto a este proceso inflacionario, nosotros no tenemos la posibilidad de evitar que modifique los costos y por eso necesitamos que se revisen las tarifas.

La operación de las autopistas sirve a 815.500 vehículos por día. Esta es la magnitud de la empresa y del servicio que presta; de esa cantidad, 458.100 circula sobre autopistas que no están sujetas a pago de peaje, que son las que vemos en el cuadro como una línea punteada, y 314.000 pagan aunque hay 43.200 vehículos que transitan que están exentos del pago. Son personas con discapacidad, ambulancias, vehículos de emergencia y los restantes vehículos que están exentos del pago de peaje, según el Reglamento de Explotación de la empresa.

En el cuadro tarifario nuevo, hay un 41 por ciento de actualizaciones. Es la actualización que se está planteando. Para tener una referencia concreta en dinero, un vehículo liviano que circule en hora pico en la Autopista 25 de Mayo o en la Perito Moreno, que son las autopistas y el tipo de vehículo que van a tener un mayor impacto, va a tener un aumento de 86 pesos. En tanto que, en la Autopista Illia, el mismo tipo de vehículo va a tener un incremento de 36 y, en la Alberti, uno de 24 porque son tramos más cortos y autopistas que tienen una tarifa menor.

Como decía, no hay modificaciones al Reglamento. Por lo tanto, se mantiene que aquellos usuarios que no saquen el TelePASE deberán pagar el doble de la tarifa en las cabinas amarillas y el cuádruple, en las cabinas verdes. Hemos notado que efectivamente los usuarios están utilizando de una mejor manera esas cabinas exclusivas. Ya es algo más bien poco frecuente que algún usuario elija usar la cabina verde sin TelePASE.

Seguimos con nuestra campaña de adhesión gratuita al TelePASE. El usuario hoy puede adherirse por diversos medios: le puede llegar a la casa, puede ir a buscarlo cerca de la casa o lo puede ir a buscar a las autopistas. Hemos hecho la adhesión al TelePASE lo más sencilla posible para seguir generalizando su uso. Además, mantenemos las cabinas de reconversión donde el usuario puede darse de alta para tener TelePASE y pasar a retirarlo por ellas de forma gratuita la próxima vez que utilice nuestra autopista para luego pegarlo en su auto.

Asimismo, se mantienen las tarifas diferenciales por horario, de manera tal de intentar darle un uso más razonable a la autopista porque en horario pico se satura. Por lo tanto, hay que tratar de que la gente que pueda evite los horarios pico. Es una señal tarifaria que ya lleva varios años y que está en toda la red de autopistas de accesos a la ciudad, no solo en nuestras autopistas.

El esfuerzo de expandir el TelePASE y que sea el medio preferido de uso de las autopistas sigue avanzando muy bien. Hoy, el 85 por ciento de los tránsitos que se pagan en las autopistas de la ciudad se hace a través de TelePASE. Eso nos ha permitido un tránsito mucho más fluido por las cabinas de peaje y la apuesta es seguir generalizando su uso. Actualmente, los de la red TelePASE son 2,5 millones de clientes. Como pueden ver en el mapa que está en la pantalla, hoy ocupa prácticamente la totalidad de la red de autopistas de la República Argentina. La única excepción son las autopistas de la provincia de San Luis, pero en el resto ya es interoperable. Es decir, un cliente de TelePASE puede pasar sin detenerse y abonar de manera automática en prácticamente la totalidad de la red de autopistas de nuestro país.

Además de mejorar la experiencia del usuario y la velocidad de trasponer las vías de peaje, también mejora la seguridad vial, aumenta la fluidez del tránsito y nos permite empezar a automatizar las plazas de peaje, como hemos hecho con la Autopista Alberti, en la que hay cabinas sin personal por las cuales se puede pagar de manera electrónica con el TelePASE o a través del sistema de pago por patente, si no se lo tiene. En el Paseo del Bajo es así y también en las subidas de Sarmiento y Salguero a la Illia.

¿Para qué necesitamos mantener las tarifas adecuadas? En cuanto a las tareas de mantenimiento y de mejora en la autopista, los usuarios habrán podido ver cómo estamos en plena implementación de nuestro plan de repavimentación de la traza de las autopistas. Ya lo hicimos con Cámpora y Dellepiane este año; lo habíamos hecho con la 9 de Julio Sur el año anterior y, a partir del verano del año que viene, vamos a estar repavimentando la totalidad de la Autopista 25 de Mayo. También habíamos repavimentado Perito Moreno. De esta manera vamos a concluir en el año 2023 con la repavimentación total de la red. Por supuesto, esto después entra en un ciclo de mantenimiento, que es de alrededor de diez años, y vamos haciendo una evaluación de los pavimentos. Para que tengamos una idea, en los últimos casi tres años en todas las autopistas se hizo un pavimento nuevo de características absorbentes y con asfaltos modificados. Ha sido una inversión muy importante que hace no solo a la calidad del servicio, sino también a la seguridad con la cual los usuarios pueden transitar las autopistas.

Por otro lado, nuestros usuarios también habrán notado cómo estamos avanzando en nuestro plan de modificación de las defensas laterales de la autopista. Me refiero a toda la parte de las autopistas que van especialmente en viaducto, donde estamos retirando las defensas metálicas que se denominan *box beam* y las reemplazamos por defensas de hormigón armado, que son tipo New Jersey, California Type o TL5. Son denominaciones técnicas, pero lo importante es que estas defensas de hormigón son más adecuadas para servir de amortiguación y evitar que vehículos más pesados se salgan de la autopista, básicamente, camiones. En función de la mezcla de tránsito que se ha ido observando, como la composición de vehículos pesados es cada vez mayor, entendimos que correspondía cambiar este tipo de defensas que teníamos desde la inauguración de la autopista por defensas que son más robustas y más adecuadas para el tránsito más pesado y seguimos avanzando en ese cambio. Ese es un proyecto que se diseñó de manera tal de atender primero los lugares más críticos donde hayamos tenido más impacto de vehículos pesados en el pasado y seguir avanzando. El año que viene tenemos planteados 5 kilómetros de defensas nuevas de hormigón.

Además, tenemos las tareas de mantenimiento regular en las trazas. Las juntas de dilatación son un aspecto que estamos trabajando permanentemente porque el tránsito y el movimiento que tiene la autopista hace que requieran un cuidado intensivo. Lo mismo podemos ver en la cuarta fotografía: eso es un amortiguador de impacto que hemos puesto en lo que nosotros llamamos “narices” de las defensas que es cuando, por ejemplo, se deriva una salida de la autopista. Esa es un área especialmente peligrosa si no se toman los resguardos necesarios y esos amortiguadores, cada vez que hay un impacto, hay que cambiarlos porque la tarea que tienen efectivamente es de colapsar a fin de ir tomando la energía cinética del impacto. Cada vez que hay un impacto, hay que instalar unos nuevos para esos sistemas de defensa. Hay que mantener limpia la traza de obstáculos y de suciedad y todo esto, por supuesto, redunda en la seguridad vial. Son gastos que no podemos achicar ni omitir para mantener el nivel de servicio de las autopistas.

En definitiva, el objeto de la audiencia de hoy es informarles a los ciudadanos y al Ente Regulador las razones que nos llevan a pedir este ajuste de tarifa que intenta parcialmente recuperar el efecto que ha tenido el proceso inflacionario que, como todos podemos ver, se viene desarrollando y acelerando en la Argentina.

Muchísimas gracias por esta oportunidad.

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

**Participante**

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Vamos a comenzar con el registro de participantes.

Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 1, señora María José Lubertino.

* La participante no se hace presente en el Zoom.

### 2.- Sr. Ricardo Lasca

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

Veo que Ricardo está muteado.

**Sr. Coordinador** (González).- Sí. Ricardo, si se puede desmutear…

**Sr. Lasca.-** ¿Ahí va?

**Sr. Coordinador** (González).- Sí, sí.

**Sr. Lasca.-** Buenos días a todos.

Gracias por poder participar en esta audiencia pública. Si no la compartimos, ya lo hemos expresado en distintas oportunidades.

Voy a hablar a título personal y también en nombre del Centro Argentino de Ingenieros Agrónomos, como usuarios viales de la red vial concesionada.

Lamentablemente, siempre participamos de estas audiencias públicas con más de lo mismo. Nosotros entendemos que, en lugar de incrementar las tarifas, deberían bajarse porque son obras recontra pagadas y amortizadas. Creo que no es justo que estemos pagando por usar una autopista una gran cantidad de obras que se hacen en espacios públicos en la ciudad. Somos usuarios viales solamente por atravesar la ciudad.

Además, he anotado la cantidad de aumentos que se han dado en forma constante todos los años, porque no es el primer aumento. Este año, así, vamos a llegar casi a un 100 por ciento más de aumento. Uno puede entender la situación de la empresa concesionaria, pero ocurre siempre lo mismo: lo que no entienden es el bolsillo de los usuarios viales ni el de toda la comunidad. Como este peaje actúa como un cargo económico, como un impuesto al tránsito, estos aumentos se trasladan automáticamente al costo del transporte y, por ende, a todos los precios de la economía nacional.

Casualmente, el propio Jefe de Gobierno porteño ha estado insistiendo en varias apariciones públicas sobre que hay problemas con los precios y qué se yo, y es verdad. Quizás sea un tema de política a nivel nacional o de economía, pero él no hace absolutamente nada para lograr que realmente los usuarios –en este caso, viales– no estemos “pagando el pato” de todo esto: aumentos de patente, seguros, VTV, aumentos en las rutas nacionales o aumentos en la provincia de Buenos Aires. En el caso de AUSA, son aumentos disparatados.

Quiero dar algunos números que saqué respecto del transporte de carga. Acá recién mencionaban el tema del auto. Por supuesto, muchos trabajadores y nosotros, como agrónomos, usamos el auto para trabajar, al igual que los viajantes, los comerciantes, etcétera. El tema es el transporte de carga. Con este incremento de tarifas, estaba viendo que un viaje de ida y vuelta –porque cuando uno va, tiene que volver– para atravesar solamente la ciudad, que son unos 14 kilómetros por el tramo de la 25 de Mayo y la Perito Moreno, para redondear, para un vehículo de entre 5 a 7 ejes va a costar 4.000 pesos. Yo sacaba la cuenta y, al año, son 900.000 pesos de peaje; por supuesto, a eso hay que sumarle el combustible. Ni hablar, por ejemplo, de alguno que venga de Luján. Estamos hablando de un viaje de Luján a Buenos Aires por el Acceso Oeste que cuesta cerca de 1.500.000 pesos en concepto de peaje para hacer solamente 60 kilómetros.

En el caso de AUSOL, la autopista de Panamericana, son más kilómetros –60– y el camino se paga ida y vuelta 1.000 pesos. En el caso del Acceso Oeste, es un escándalo porque se paga dos veces para ir a Luján y, en el caso de Panamericana, se paga una sola vez para ir a Pilar o Campana: 1.840.

En el caso de AUBASA, la autopista Buenos Aires-La Plata, se paga 1.200 pesos también por 60 kilómetros. En el camino del Buen Ayre, que es una estafa vial como AUBASA o AUSA, se pagan 1.960 por 24 kilómetros. En el caso de la Ricchieri, es algo similar al Acceso Oeste.

En el caso del que usa el automóvil para trabajar, en AUSA, va a pagar 602 pesos ida y vuelta, o sea, 180.000 pesos por año, a lo cual hay que sumarle estacionamiento, combustible, etcétera. En AUSOL, se paga 200 pesos contra los 600 que se van a pagar en AUSA; Acceso Oeste, 400; AUBASA, 240 y Camino del Buen Ayre, 400.

La verdad es que es sorprendente. Si uno toma el costo del kilómetro utilizando un automóvil, estamos hablando de entre 20 y 25 pesos en AUSA; de 1,80 en AUSOL; de 3,60 en el Acceso Oeste; de 2 pesos en AUBASA; y de 8, en el Camino del Buen Ayre.

Respecto de las audiencias públicas, ya hemos manifestado que lamentamos que no sean vinculantes y un simple formalismo. Es una falta de respeto realmente hacia los participantes que prácticamente ya no hay porque la gente asume que estos incrementos ya están otorgados antes de la audiencia pública.

También quiero aclarar que, si tomamos el tema del aumento de la Autopista Illia, en la gestión del PRO, ustedes recordarán que costaba 50 centavos y ahora va a pasar a valer 125 pesos. O sea que aumenta un 125.000 por ciento, una cosa increíble. Y en el resto de los corredores, aumenta un 15.000 por ciento porque costaba 2 pesos en aquella época, en la que no había hora pico y no pico…

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

**Sr. Lasca.-** Hoy somos pocos participantes. No voy a hablar una hora. Por favor, le pido si me da la posibilidad de tirar algunos puntos sobre la mesa. Le pido encarecidamente. No voy a hablar ni 15 minutos, ni nada. Somos realmente pocos y le pido que, por favor, me dé esa posibilidad.

Además de aumentos encubiertos, que ya lo he resaltado, porque son aumentos encubiertos con la hora pico en ambos sentidos los fines de semana y feriados, también se produjo el porcentaje de descuentos y se aumentó una hora el horario pico: ahora es de 7 a 10. Así que esto implica ingresos para AUSA olvidándose de la gente. Obviamente es una caja negra.

Por otro lado, quiero aclarar –y lo dejamos plasmado en otras audiencias– que nunca nos han contestado los pedidos de informes que hicimos como usuarios a la empresa AUSA. Hablan de transparencia y de acceso a la información pública, pero nunca nos contestaron sobre la estructura de la empresa, cuánto recaudan en cada estación. No nos contestaron nunca; ni siquiera hubo una respuesta. Eso lo dejo para el Ente Regulador y quiero aprovechar para manifestar la indiferencia que existe por parte de este y la Defensoría del Pueblo, que no defiende para nada los derechos de los usuarios, que son pisoteados y vulnerados permanentemente. Y ni hablar de los legisladores…

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Ya está muy excedido en su tiempo.

**Sr. Lasca.-** Si quiere, espero a que terminen y si me da dos minutos más…

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Es que yo no le puedo dar más minutos. Está reglado por la ley.

**Sr. Lasca.-** Bueno, termino rápidamente con tres cosas.

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Por favor, su tiempo.

**Sr. Lasca.-** Se habla de reestablecer la ecuación económico-financiera del concesionario, de desalentar el uso del auto, de la inflación, de la devaluación. Ahora, yo pregunto, ¿y la restauración económico-financiera del usuario? ¿No se dan cuenta? En cuanto a desalentar el uso del auto, no se desalienta con el transporte público porque es malísimo. Entonces, se congestionan las calles laterales y la gente ya no viaja por la autopista por el costo que tiene.

Me pongo así porque parece mentira que no se pueda hacer una mesa de debate en serio entre la gente del transporte de carga, los pasajeros, los usuarios, los funcionarios, la gente de AUSA. No hay forma de establecer una especie de reunión ni un debate en serio para seguir para adelante con esto.

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Está muy excedido, señor Lasca.

**Sr. Lasca.-** Termino con esto. Ya aclaré la falta de respuesta a todo respecto de AUSA, la desprotección que sentimos respecto del Ente Regulador que no sé para qué están. Todos cobran fortunas y no se ponen en la piel de la gente. No se dan cuenta que no damos más.

En definitiva, voy a terminar diciendo que por supuesto que rechazamos este aumento disparatado. Decimos “basta a los aumentos”, “basta a la empresa AUSA” por ineficiente, burocrática. Esto tiene un costo fenomenal que no tenemos por qué absorber y encima estamos rodeados ahora…

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Por favor, su tiempo. Por favor, respete…

**Sr. Lasca.-** Ustedes no viajan por todo el país. El señor Zarlenga hablaba de autopistas y le aclaro que no son todas autopistas.

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Señor Lasca, por favor, si puede cerrar.

**Sr. Lasca.-** En todo caso, le pido que contesten…

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Lleva ocho minutos. ¡Por favor!

**Sr. Presidente** (Grippo).- Más que nada, para ser respetuoso justamente con lo que nos marca la normativa respecto del tiempo que tienen los participantes…

**Sr. Lasca.-** El señor Zarlenga tuvo más de diez minutos…

**Sr. Presidente** (Grippo).- El señor Zarlenga es el experto. En la normativa, la Ley N° 6, está previsto que los oradores anotados tienen cinco minutos para hacer su intervención.

**Sr. Lasca.-** Yo quisiera saber si es experto en ingeniería del transporte. Que nos mande el currículum porque para montar unos gráficos que dicen que recaudan tanto, pavimentando tanto… Entiendo que a ellos no les cierran los números, pero a nosotros tampoco. Alguna vez pongamos el hombro todos. Realmente. ¡No se dan cuenta! Como dije la vez pasada y siempre digo lo mismo: no damos más, señores. ¡No damos más!

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

**Sr. Lasca.-** ¿Se da cuenta como nos hacen saltar la cadena? No se puede creer la actitud autoritaria y antidemocrática que existe en este tipo de audiencias. Encima cinco minutos para un tema tan complejo. Bueno…

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Lo dice la ley, señor Lasca.

**Sr. Lasca.-** Le pido disculpas a la gente. Quiero ser respetuoso. Pero ojalá algún día se pongan en la piel de la gente, cosa que ningún dirigente hace y menos estas empresas con concesiones grandes, que son un escándalo. Es una estafa vial.

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- ¡Por favor! No lo queremos mutear. ¡Por favor!

**Sr. Lasca.-**  Bueno, listo. Disculpen. Pido disculpas. Les agradezco la participación.

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

**Expositor**

### Coordinador Operativo de Transporte y Telecomunicaciones de la Defensoría del Pueblo de la Ciudad, señor Javier Altrudi

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- De acuerdo con la lista de expositores, corresponde que haga uso de la palabra el Coordinador Operativo de Transporte y Telecomunicaciones de la Defensoría del Pueblo de la Ciudad, señor Javier Altrudi.

**Sr. Altrudi.-** Buenos días a todos a todas.

¿Se escucha bien?

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Sí, sí. Se escucha bien.

**Sr. Altrudi.-** Bueno, voy a centrar mi exposición en tres ideas fuerza. La primera, respecto del rango del ajuste tarifario que se está discutiendo hoy; el segundo punto está vinculado con una reflexión respecto de la información disponible para esta audiencia pública; y en último lugar, una enumeración y algunos comentarios sobre los temas que recibimos en forma de reclamo o denuncias de vecinos y usuarios vinculados con las autopistas urbanas.

Respecto de la magnitud del ajuste tarifario propuesto, si bien se presenta con un incremento del 41 por ciento, es el segundo ajuste que se realiza en el año. En la primera quincena de enero, como se señaló en la exposición de la persona de AUSA, la tarifa se ajustó un 45 por ciento, lo que para los usuarios representa un aumento anual acumulado del 103 por ciento. Este porcentaje supera la inflación acumulada para los primeros nueve meses de este año, que es del orden del 67,2 por ciento –medida a septiembre–, y también las previsiones existentes para la totalidad del año. Ni qué hablar si se lo compara con cualquiera de los índices que miden la evolución del salario. Por lo tanto, estamos hablando de un aumento superior a la inflación.

Con relación al segundo punto, a esta audiencia pública y su objeto, quería señalar que es muy difícil opinar sobre la determinación de una tarifa cuando no se tienen datos significativos para pensar. En el informe presentado por AUSA, que es completísimo en números y en porcentajes, nada se dice con relación a la estructura de los costos de administración, mantenimiento y operación. Y no estoy pidiendo nada descabellado.

En las dos audiencias públicas que precedieron a esta y en las que se habló del servicio de movilidad, taxis y subtes, se mencionó que se realizó una apertura de los costos. Recién hoy tuvimos acceso a esa información.

Tampoco está la información vinculada con el flujo de vehículos ni con la cantidad de peajes, que recién hoy se aportó, ni se encuentra disponible en el *data set* de la ciudad. Habría que bucear en la Dirección General de Estadísticas para poder encontrar esos datos. Me parece que son datos muy importantes para poder discutir la tarifa y, por ejemplo, para fundamentar y justificar el cargo administrativo que se sigue imponiendo sobre aquellos usuarios que siguen optando por el pago manual.

Para finalizar, voy a enumerar los cuatro reclamos que recepcionamos de manera repetitiva en la Defensoría: los dos primeros son de vecinos aledaños a la traza de la Autopista 25 de Mayo, que solicitan cronogramas de mantenimientos más cortos en sus plazos para las juntas de dilatación, cuya falta de mantenimiento genera importantes trastornos para sus vidas por los ruidos y las vibraciones, además del deterioro de sus viviendas. En otras zonas de la misma traza se reciben reclamos por la falta de acciones de mitigación del impacto sonoro.

Otro reclamo que continuamos recibiendo y que aumentaron con la migración compulsiva al TelePASE son respecto de facturaciones y cobros indebidos de pases de peajes no realizados. Son reclamos muy frecuentes y siempre están vinculados con la falta de atención al usuario por parte de la empresa y con los canales de atención que los mismos vecinos nos señalan que no funcionan.

Para terminar, el más importante de los reclamos que recibimos está vinculado con los accesos con sistema *Free Flow*. Muchos de los vecinos usuarios o que no son vecinos pero es gente que está de tránsito en la ciudad se entera que hizo uso del *Free Flow* cuando les llega una notificación de infracción a su domicilio. Saludamos el avance que representa que se puedan pagar aquellos pases que se hacen por *Free Flow* a través del sitio web, pero nos parece que es importante mejorar la información y la comunicación de esta posibilidad. Hay deficiencias en la señalización de los ingresos, también en la información de lo que representan esos sistemas y en la forma de pago posterior.

Nuevamente reclamamos o sugerimos que desde la empresa se mejore la información de este sistema y que a los usuarios, antes de que les llegue la infracción, les envíen una notificación que les permita pagar el uso del peaje que utilizaron.

Esas son las cuestiones que tenía para comentar.

En último lugar, agradezco al equipo de trabajo de las audiencias públicas, que siempre está atento respondiendo nuestros mails y nuestros requerimientos y al Ente Único Regulador de Servicios por esta oportunidad para hablar en la audiencia de hoy.

Muchas gracias.

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

**Participante (continuación)**

### 3.- Sr. Eduardo Bisognin

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

**Sr. Bisognin.-** Hola, ¿me escuchan?

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Sí.

**Sr. Bisognin.-** Buenos días a todos.

Nos reunimos nuevamente para hablar de la estafa del Gobierno de la Ciudad para con los vecinos y los ciudadanos de Argentina.

Escuchaba atentamente al señor Zarlenga diciendo que no le alcanzaba la tarifa del peaje. Resulta que estuvimos haciendo una compulsa, como hizo el señor Lasca, a quien, entre paréntesis, estuvieron apretando con el tiempo diciendo que la ley dice que son cinco minutos. Es verdad que la ley establece que son cinco minutos. ¡También es verdad que el gobierno no debe robarles a los vecinos! Así que tengamos en cuenta todas las leyes.

El peaje a Pilar cuesta 100 pesos: 45 kilómetros; cuesta 2,22 pesos el kilómetro. La Autopista Rosario-Córdoba, 400 kilómetros, cuesta 350 pesos; 1,14 pesos el kilómetro. ¿Y ustedes nos quieren cobrar 600 pesos para hacer 15 kilómetros desde Liniers hasta el centro, a 40 pesos el kilómetro? Solamente el mantenimiento, que sería el 40 por ciento que ustedes pueden gastar en esa empresa, que es una cueva de… mejor no digamos de qué, para cobrar 16 pesos el kilómetro cuando los demás hacen el mantenimiento y reponen capital, como las autopistas de las que estamos hablando, y cobran 10 veces menos. Si lo comparamos con una jubilación, cuando ustedes asumieron el gobierno, en 2007, era de 594 pesos y el peaje costaba 2 pesos. Se podían comprar 298 tickets de peaje. Hoy, con la tarifa de 600 pesos, un jubilado que cobra 50.000 va a poder comprar 84 tickets de peaje; es un 254 por ciento de aumento. ¿¡Qué están hablando de que no les alcanza la plata!? ¡No les alcanza la plata porque son unos sinvergüenzas!

Otro tema para conversar aquí hoy es el de la autopista inteligente, como dijo recién el señor Javier Altrudi. Resulta que ahora se ahorran el 20 por ciento de las cabinas de peaje porque desde la 0 hora hasta las 5 de la mañana no hay cabina. Y a la persona que pasa por ahí, que no tiene TelePASE, le emiten un ticket de peaje que va a la página de AUSA…

* Se produce un corte en el audio.

**Sr. Coordinador** (González).- Se muteó… Eduardo, ¿nos escucha? Figura como muteado. A ver si se puede desmutear…

**Sr. Bisognin.-** Ahí está.

No sé dónde me había quedado. Retomo el tema de la autopista inteligente. Resulta que a los vecinos que pasan por la noche, entre la 0 hora y las 5 de la mañana, y que no tienen TelePASE, les emiten un ticket de peaje que va a la página de AUSA. ¡Y resulta que el vecino se entera cuando tiene la infracción de 150 unidades de multa! ¡Es una barbaridad que le cobren una multa porque no pagó el peaje! Tienen forma de reclamarlo. Se lo pueden poner en la cuenta y cuando venda el auto se lo cobran, pero como peaje. ¿Cómo le van a cobrar una multa porque no pagó un peaje porque ustedes no pusieron la cabina? ¡Ustedes se ahorran el dinero de los empleados! ¡Se ahorran el 20 por ciento de los empleados de cabina y le cobran la multa a la gente! ¡Son unos caraduras sinvergüenzas! ¡Tienen que eliminar esa legislación! ¡La hicieron a través de la Ley 6041, con el apoyo del peronismo, con la diputada María Rosa Muiños, con todos los del PRO, con los de ECO y todos esos! ¡Es escandaloso! ¡Y encima ni siquiera lo dan a conocer y la gente no se entera del tema de la tarifa!

Parece que somos los *paga tutti* los que pasamos con el auto porque tenemos que mantener al sindicato de Moyano; tenemos que aportar para los trenes, para los subtes. Cada vez que pasamos por la cabina de peaje, estamos pagando un boleto de subte, dos boletos de tren. ¡Esto es un disparate! Además, financiamos todas las obras que a Larreta se le ocurren para hacer placitas, plazoletas, para hacer estupideces en la Ciudad de Buenos Aires con la plata nuestra…

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

**Sr. Bisognin.-** ¡La usa AUSA para hacer obras! ¿Cuáles son las obras que hicieron en las autopistas? Han endeudado a AUSA por más de 200 millones de dólares con el BID. ¿En dónde está la plata y para qué la usaron? ¡La plata del peaje no es para hacer canteros en las calles!

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Por favor, su tiempo.

**Sr. Bisognin.-** Sí, ya sé. Me van a correr con el tiempo, como siempre. Me dan cinco minutos con todo lo que hay que decir.

Mire, voy a ser breve…

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Por favor, puede mandar su exposición por mail…

**Sr. Bisognin.-** Voy a dejar aclarado que rechazamos la prórroga que se hizo en 2018 a través de la Ley 6085 para tener el peaje hasta 2049. ¡A ver si la gente se entera! ¡Se aseguraron el peaje hasta el año 2049!

Voy a ser claro. ¡Vamos a proponer el plan Motosierra Electoral y vamos a echar a la casta que le está robando al pueblo!

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Por favor, su tiempo…

**Sr. Bisognin.-** ¡Vamos a pedir que se elimine el cobro del peaje! Y hasta tanto se elimine el cobro del peaje, que se congelen las tarifas y se eliminen las multas por el no pago del peaje cuando no tienen la cabina…

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Por favor…

**Sr. Bisognin.-** Lesdigo a los legisladores y a Larreta que se acerquen, como haría Lanata, para decirles –y se los quiero decir en la cara–: ¡dejen de estafar a la gente! ¡Que les quede claro! ¡Dejen de robarles a los vecinos!

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Por favor, su tiempo…

**Sr. Bisognin.-** Dos cositas más y ya termino, señora. No se haga problema que ya se puede ir a comer.

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- ¡Su tiempo! Puede dejar por escrito…

**Sr. Bisognin.-** ¡Pido que se contemple la ecuación económica de los vecinos también! ¡Porque acá solo se habla de la ecuación económica de la empresa!

Para terminar, señores y señoras presentes, ¡que Larreta termine con la intervención y el fraude en la UCeDé Capital Federal! Que le quede claro: ¡Larreta, nunca vas a ser presidente!

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Por favor, su tiempo…

**Sr. Bisognin.-** Que tengan ustedes buen día.

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

Señor presidente: si me autoriza, voy a volver a convocar a la participante número 1, que no se encontraba, a ver si tuvo algún problema de…

**Sr. Presidente** (Grippo).- Entiendo que no tenemos participantes por ingresar.

**Sr. Coordinador** (González).- La participante María José Lubertino no se encuentra en la sala.

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Bueno. Entonces…

**Sr. Coordinador** (González).- Perdón, Viviana. Por lo pronto, acá, en la Comuna 1, no se acercó nadie para hacer uso de la palabra personalmente.

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Bueno, no hay más participantes, señor presidente.

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

**Finalización**

**Sr. Presidente** (Grippo).- Agradezco a los expositores, a los expertos y a los participantes por participar de esta audiencia. Les agradecemos también el respeto para dirigirse a la misma y el tiempo acordado por la Ley 6.

Dado que no hay más expositores ni participantes, siendo las 12 y 45, damos por concluida esta audiencia pública.

Muchas gracias a todos.

* Es la hora 12 y 45.

*Georgina Staffolani*

Taquígrafa