

Versión taquigráfica

AUDIENCIA PÚBLICA

19 de abril de 2018

Tratamiento de la tarifa técnica y de la modificación del cuadro
tarifario para la explotación del Servicio Subte

S U M A R I O

AUDIENCIA PÚBLICA	5
Iniciación	5
Experto	5
Licenciado Eduardo de Montmollin	5
Expositores	10
Sr. Norberto Darcy	10
8.- Sr. Gabriel Fuks	12
3.- Sr. Santiago Roberto	16
1.- Sra. Laura Marrone	18
Participantes	19
3.- Sr. Enrique Rositto	19
4.- Sra. Cecilia Segura Rattagan	21
5.- Sr. José Cruz Campagnoli	23
6.- Sr. Juan Marcos Aviano	25
7.- Sr. Roberto Pianelli	27
9.- Sra. María José Lubertino	30
10.- Sr. Claudio Dellecarbonara	32
Sr. Horacio Morinigo	35
11.- Sr. Héctor Polino	36
Sr. Mariano Recalde	38

Expositores	41
7.- Sr. Sergio Abrevaya	41
Participantes	43
13.- Sr. Delfín Waldhorn	43
16.- Sr. Julio Víctor Sobrino	45
18.- Sr. Juan Pablo Burgos	46
19.- Sra. Marilina Arias	47
Expositores	49
9.- Sra. Laura Corvalán	49
10.- Sra. María Julieta Costa Díaz	51
Participantes	52
26.- Sr. Rafael Gentili	52
27.- Sr. Christian Ricardo Paleti	53
28.- Sra. Fernanda Cecilia Santoandré	55
Expositores	57
6.- Sr. Patricio Del Corro	57
Finalización	60

AUDIENCIA PÚBLICA

- En el Centro Cultural Adán Buenosayres, sito en la avenida Asamblea N.º 1200, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a diecinueve días de abril de 2018, a la hora 12.2:

Iniciación

Sr. Presidente (Ameijenda).- Buenas tardes a todos.

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

Damos comienzo a esta audiencia pública para el tratamiento de la tarifa técnica y de la modificación del cuadro tarifario para la explotación del Servicio Subte.

Esta convocatoria se rige por reglamentación de la Ley 6, en su artículo 51, inciso c), y de la Ley 210 del Ente Único Regulador de los Servicios Públicos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Me acompañan en esta mesa parte del directorio del Ente: la doctora Alejandra Goldsack, el contador Gustavo Gutiérrez, y el doctor Fernando Lauría.

A continuación, la señora Susana Estrabaca, de la Subsecretaría de Gestión Comunal del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, va a coordinar esta reunión.

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

Buenos días a todas y a todos.

La presente audiencia pública fue convocada por Decreto 77-AJG-2018, y se tramita mediante el Expediente 07112292-MGEYA-SBASE-2018.

Experto

[Licenciado Eduardo de Montmollin](#)

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- En primer término, hará uso de la palabra el experto presentado por el Poder Ejecutivo, el presidente de SBASE, Licenciado Eduardo de Montmollin.

Sr. De Montmollin.- Buenos días a todos.

Agradezco a todas las personas que están presentes y que han venido hasta aquí. Si están presentes, es porque están interesados en el subterráneo de Buenos Aires. Así que, celebro que tengamos esta audiencia, y que podamos hablar del subte de Buenos Aires, que es algo que nos preocupa, nos interesa, nos apasiona a todos.

También agradezco la presencia del presidente del Ente Regulador de los servicios Públicos y de parte de algunos de los integrantes de su directorio.

El tema que vamos a tratar hoy es: la tarifa técnica y la del usuario de subterráneos. Y, para poner el tema en perspectiva, voy a compartir junto con ustedes dónde tomamos el subterráneo de Buenos Aires, cuando el gobierno se hizo cargo de él en el año 2013, y dónde estamos parados a fin de poder apreciar la evolución que hemos tenido en distintos aspectos del servicio.

-Se proyectan filmas en PowerPoint.

Sr. De Montmollin.- Durante el año 2017, en día hábil, hubo un promedio de 1.270.000 pasajeros. Cuando el Gobierno de la Ciudad tomó el control del subterráneo este número era de 900.000. Esto significa que la cifra se incrementó a 370.000 pasajeros más. Para los que viajan en el subterráneo de Buenos Aires, las líneas B y D son las que más gente transportan. Están ahí, cabeza a cabeza, como compitiendo cuál de ellas es la línea que transporta más pasajeros. Entre ambas, viajan alrededor de 350.000 pasajeros por día.

Como dije, el incremento de pasajeros desde el año 2013 hasta ahora es de 370.000 pasajeros por día hábil. El año pasado llegamos a casi 319 millones de pasajeros transportados en todo el período. Este es el récord de los últimos 60 años. Hacía como 60 años que Buenos Aires no transportaba semejante cantidad de gente.

En cuanto a los parámetros del servicio, o sea, la frecuencia, que es algo que más disfrutamos los pasajeros del subterráneo: hoy, el promedio es de 3 minutos en cinco de las seis líneas en hora pico y en día hábil. Me refiero a las líneas A, B, C, D y H. En la línea E, donde estamos haciendo muchos trabajos de renovación de vías y de cambio de señales, el promedio de frecuencia es de 5 minutos en día hábil.

Otro cambio significativo desde el 2013 hasta hoy: la inversión muy importante que ha hecho el gobierno de la Ciudad en cuanto al material rodante. En 2013, teníamos la flota más antigua de América y del mundo. Teníamos en servicio las queridas “brujas” de la línea A. Se han comprado 400 coches, de los que hemos puesto en servicio casi 300, y seguimos poniendo en servicio durante este año los trenes que se han adquirido.

También teníamos un índice de coches “grafitado”; una señal de que nuestros pasajeros le daban a los coches. Hoy, prácticamente no hay coches “grafitados”. Si lo hubiera, automáticamente, se lo retira del servicio y se lo limpia. Con lo cual, eso ha dejado de ser un problema.

En la siguiente filmina, podemos observar qué hicimos durante estos cinco años. Hay 7 kilómetros más de red, 8 estaciones en las líneas A, B y H. Y, la buena noticia, es que esto sigue. Está previsto inaugurar la estación Facultad de Derecho el 17 de mayo, extendiendo 1,1 kilómetro la línea H hacia el norte. En mayo del año que viene, se van a inaugurar las tres estaciones de la línea E, Correo Central, Catalinas y Retiro; esto conectará Correo Central con la línea B, Retiro con la línea C, y todos los trenes del Mitre, San Martín y Belgrano, que llegan al nudo de Retiro.

Otra variable muy interesante para compartir. La opinión de los pasajeros. Nosotros empezamos a preguntar a los pasajeros, sistemáticamente y cada tres meses, desde el año 2013, la misma pregunta: cuál es la opinión del servicio. En el 2013, la opinión de los pasajeros no era muy favorable. Tal como se muestra en la transparencia: el 33 por ciento

de los pasajeros decían que el servicio era bueno o muy bueno. La última encuesta es de fines del año pasado y el guarismo se elevó al 68 por ciento. Una vez más: el 68 por ciento de nuestros pasajeros –y no de la gente que no usa el subte– opina que el servicio es bueno o muy bueno. Estamos muy contentos por esto. Es un logro, por supuesto, no solamente del gobierno de la Ciudad y de todo lo que se ha hecho, sino de toda la gente que trabaja en el sistema de subterráneos. Todos juntos hemos logrado esta buena evolución, que indica que el grado de satisfacción de nuestros pasajeros.

La oferta de servicio que hemos aumentado, o sea, la cantidad de kilómetros que nuestros trenes circulan, y, por ende, la oferta de servicio a los pasajeros, es de 33 millones de coches/km en el 2013 a 46 millones el año pasado. Este número sigue subiendo. Para el 2018 está previsto un incremento en este sentido.

La siguiente transparencia muestra cómo hemos mejorado las cuestiones de seguridad. Hay más de 1000 cámaras instaladas en las estaciones de la red. Estamos evaluando la posibilidad de incorporar cámaras en los coches. Hay dos centros de monitoreo: uno de ellos ya está funcionando y, el otro ya está próximo a inaugurarse. Por supuesto que está el apoyo permanente de la policía de la ciudad, con presencia en las estaciones.

También es significativo mencionar que estamos trabajando en una serie de obras de infraestructura en las que, si bien no las ve el pasajero, porque son obras que tienen que ver con asegurar la calidad y la regularidad del servicio, las inversiones han sido muy importantes. Esto es: obras de señales, de potencia, y otras que allí se mencionan.

Asimismo, al pensar en la experiencia del pasajero cuando usa este servicio, se ha incorporado *wifi* en todas las estaciones. Hoy, cualquiera de nosotros, puede acceder, a través de un *smartphone*, o cualquier dispositivo móvil, a Internet gracias a esa red de *wifi* instalada.

Hay 180 terminales de autoservicio para que los pasajeros tengan opciones a la hora de cargar su Sube, además de seguir utilizando las boleterías convencionales –esta posibilidad sigue estando disponible–, a través de las máquinas que hacen más ágil ese proceso.

En la siguiente filmación, podemos observar cuáles son las tarifas vigentes al día de la fecha. La tarifa de lista, nominal, y sin ningún tipo de descuento, está en 7,50 pesos. Sigue estando vigente el descuento por cantidad de viajes: de 20, 30 y 40 por ciento, para los que somos usuarios frecuentes del subte. Eso hace que se pague 6 pesos a partir del viaje 21; 5,25 pesos a partir del viaje 31; y, 4,50 a partir del viaje 41.

Seguimos manteniendo los abonos sociales que tienen la tarifa en 4 pesos. El abono estudiantil y el abono del maestro. También seguimos manteniendo los pases gratis para la gente menos favorecida: los jubilados y pensionados, las personas con discapacidad, y el boleto estudiantil que marca la ley.

Para darles una idea de cuál es este colectivo de gente que representa casi el 4 por ciento que tiene los distintos tipos de beneficio que recién mencionábamos: jubilados, pensionados, discapacidades, abono estudiantil, maestro, etcétera.

Esta transparencia es muy importante. Muestra cuál es la situación de los descuentos a los que acceden nuestros pasajeros a raíz de la implementación de la red Sube del Gobierno Nacional en consonancia con el gobierno de la Ciudad a partir del primero de febrero de este año. A partir de la referencia del mes de marzo, tuvimos un poco más de 29

millones de pasajeros. De esa cantidad, el 23 por ciento recibió efectivamente un descuento, del 50 o 75 por ciento en el precio del boleto; es el descuento que se acumula según la cantidad de viajes que realiza el pasajero. Esto es lo que les expliqué antes y se aplica según si el pasajero realiza más de 20, 30 o 40 viajes. Podemos suponer perfectamente cómo las combinaciones de los medios de transporte suelen invertirse en el viaje del regreso si lo tomaron en el de la ida, y pensar que este 23 por ciento de pasajeros que usa el subte por la tarde, muy probablemente, tiene el descuento por la red Sube en el segundo o tercer medio de transporte que tome, cuando regresa a su hogar o haciendo el tipo de viaje que sea.

Este dato es muy importante porque, independientemente de cuál fuere la tarifa, lo que muestra es que la política tarifaria en cuanto al subterráneo busca tener en cuenta no solamente a las personas más desfavorecidas, sino a los viajeros frecuentes, a los viajeros intensivos del sistema de transporte público, tanto en la Ciudad de Buenos Aires, como en el gran Buenos Aires. El transporte público decididamente es una política central para el gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, y todos los esfuerzos que se hacen están dirigidos a que el transporte público sea cada vez de mejor calidad, y, por ende, más porteños y vecinos de la ciudad de Buenos Aires usen cada vez más el transporte público para nuestros movimientos.

¿Cuáles son las razones por las cuales estamos proponiendo ajustar la tarifa al usuario? El último ajuste de la tarifa fue en octubre de 2016. No escapa a nadie que desde octubre de 2016 hasta la fecha ha habido una evolución y un aumento en los costos por la inflación. Es una de las razones para proponer el aumento de tarifas.

Otra es: hacer sustentable el sistema del transporte. Hoy, el sistema de subterráneos tiene un subsidio y, pese al ajuste que proponemos, el sistema sigue necesitando un subsidio que pagan todos los vecinos de la ciudad de Buenos Aires con sus impuestos.

Por último, algo importante para la propuesta del ajuste. Está totalmente alineada con los ajustes que decidió el Gobierno Nacional para el transporte automotor y de trenes implementados a partir del primero de febrero en un primer tramo; a partir del primero de abril, el siguiente; y, hay un tercer escalón previsto para el primero de junio.

¿Cómo se compone la tarifa técnica? La tarifa técnica se ha calculado teniendo en cuenta los costos de julio de 2017, que fue el último momento que se disparó por la ecuación que tiene el contrato de Metrovías con su operador actual. Es lo que técnicamente se denomina redeterminación o ajuste de la tarifa por la evolución de los costos. Ese fue el momento a partir del cual se ha tomado la fotografía. Quiero destacar esto porque en algún momento fue motivo de alguna discusión.

En el cálculo de la tarifa técnica ha participado la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires. Podemos observar de manera literal cuál fue su informe y su conclusión. Lo leo. Dice: “El parecer conclusivo, a partir de estos análisis, es que la TT –tarifa técnica– calculada por SBASE, constituye un cálculo basado en premisas, procedimientos y fuentes adecuados, por lo que el resultado obtenido puede considerarse correcto, dentro de un margen de razonabilidad. Se entiende que el CE –costo económico– que da lugar a la TT –tarifa técnica– asegura una adecuada prestación del servicio, sin sobrecostos generalizados”.

Los criterios que se aplican en el cálculo de la tarifa técnica apuntan a mantener el servicio subte operativo en el largo plazo, en condiciones de calidad, seguridad y eficiencia –esto es algo muy importante–, y a permitir tanto la puesta en valor de las líneas existentes

como el mantenimiento de la infraestructura. Por eso, se han contemplado no solo los costos necesarios para la operación diaria del servicio, sino también los que se vinculan directamente con el mantenimiento de la operación en condiciones adecuadas para nuestros pasajeros.

En estas filmas podemos observar también algunos números. Vemos la evolución de la tarifa técnica desde los años 2015, 2016 y 2017, junto con la evolución que tuvieron los distintos rubros que componen el costo de operación de la red de subterráneos: mano de obra, gastos de mantenimiento, etc. Ahí los pueden observar, por lo que no voy a explayarme.

La tarifa técnica resultante que surge de tomar los costos considerados al mes de julio de 2017 y la cantidad de pasajeros que hubo entre julio de 2016 y julio de 2017, arroja un número de 18 pesos. Es lo que está marcado en la línea color naranja, tercera fila. Esa es la tarifa técnica determinada por Subterráneos de Buenos Aires y, también, del análisis de la Facultad de Ingeniería, que corresponde según la evolución de los costos que hemos tenido desde el último ajuste de tarifas.

¿Cuál es la nueva propuesta para los nuevos cuadros tarifarios? Nuestra intención es ajustar la tarifa a partir del 2 de mayo, y llevar el precio nominal del boleto o del viaje sin ningún tipo de descuento a 11 pesos, manteniendo y respetando todos y cada uno de los descuentos de la estructura tarifaria actual. Esto es: los descuentos del 20, 30 y 40 por ciento según la cantidad de viajes. Por supuesto, manteniendo los abonos diferenciales, social, estudiantil o maestro. Además, se acumula el descuento que surge de la aplicación de la red Sube, o la llamada integración tarifaria.

En concreto, y para que nos demos una idea de lo que actualmente representa el precio de lista de 7,50 pesos, el precio efectivo promedio pagado por cada viaje –sumando el descuento por cantidad de viajes, más el descuento por la red Sube–, fue de 6,14 pesos. Ése fue el precio pagado, neto, por cada pasajero durante el mes de marzo.

En esta audiencia pública estamos presentando no solamente el aumento que vamos a aplicar a partir del 2 de mayo, sino el aumento que debiéramos haber aplicado en este mes de abril para estar en consonancia con el resto del sistema del transporte público de la ciudad de Buenos Aires y alrededores. El ajuste que vamos a aplicar a partir del primero de junio va a llevar la tarifa del viaje a 12,50 pesos, sumando a los descuentos que se siguen manteniendo; 20, 30 y 40 por ciento para los pasajeros que hacen más de 20, 30 o 40 viajes por mes. Además, hay que sumarle el descuento que es relativamente nuevo y, tal vez, no lo tienen presente, del 50 o 75 por ciento de descuento: 50 por ciento a la tarifa que resulte del segundo tramo de un viaje combinado; o, del 75 por ciento cuando realizamos el tercero, cuarto o quinto viaje en múltiples medios de transporte.

Esta es la más importante y dolorosa, pero para que no perdamos de vista que aun con el ajuste de tarifa que se plantea, los vecinos de la ciudad de Buenos Aires, con sus impuestos, deben subsidiar el funcionamiento de subterráneos y a todos los pasajeros del subte. El año pasado el subsidio fue del 62 por ciento. Esto es: por cada 100 pesos que se gastaron para hacer andar el sistema de subterráneos, 38 pesos los pagó el pasajero, y 62 pesos lo pagaron los vecinos de la ciudad de Buenos Aires con nuestros impuestos. Con la propuesta de ajuste que se plantea, el subsidio se sigue manteniendo en el orden de magnitud muy similar, 61,3 por ciento; casi un 62.

Estos son los números. Esta es la realidad. Esta es la situación. Estamos muy contentos con la evolución que viene teniendo el subterráneo de Buenos Aires en los últimos años. Como les comenté al principio, tenemos muy lindas noticias no solamente en cuanto a la extensión de la red prevista para el mes de mayo de este año y del año próximo, sino que estamos incorporando más trenes nuevos que tienen aire acondicionado. Vamos a llegar a fines de este año a un 70 por ciento de los coches con aire acondicionado. El aire acondicionado es algo que una vez que los pasajeros de Buenos Aires lo han probado no lo queremos perder. Casi que ya lo tomamos como derecho adquirido. Nosotros entendemos que esto es así, y por eso estamos trabajando para mejorar para seguir ese indicador que, obviamente, requiere de inversiones y de nuevo material rodante para poder mantener ese estándar.

Estamos muy contentos de cómo estamos evolucionando. Creemos que los próximos dos años van a ser muy buenos para todos los vecinos, y especialmente para los pasajeros del subte de Buenos Aires. Muchas gracias. (*Aplausos*).

Expositores

[Sr. Norberto Darcy](#)

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra al señor Norberto Darcy, en representación de la Defensoría de la Ciudad.

Sr. Darcy.- Buenos mediodías.

Muchas gracias por permitirnos participar. Ustedes saben que el Defensor del Pueblo de la Ciudad de Buenos Aires, Alejandro Amor, suele tener asistencia perfecta en las audiencias. Pero ha tenido una complicación en el día de hoy. Por lo que en representación de la Defensoría voy a hacer uso de la palabra, junto con el Defensor Adjunto del Pueblo, Gabriel Fuks.

Como los tiempos de exposición son bastante acotados según lo establece la ley de audiencia pública, hemos optado por presentar un informe de evaluación realizado por los equipos técnicos de la Defensoría del Pueblo y la coordinación operativa del transporte y telecomunicaciones de la Defensoría del Pueblo, para agregar el expediente.

Queremos dedicar estos pocos minutos para puntualizar algunas cuestiones que nos parecen necesarias en clave de derechos. Digo “en clave de derechos” porque la Defensoría del Pueblo viene sosteniendo desde hace mucho tiempo que las políticas de aumento tarifario en materia de servicios públicos no pueden estar supeditadas solamente en las necesidades o intereses económicos de los prestadores del servicio de que se trate. Debe tener siempre muy en cuenta los derechos de los principales destinatarios del servicio, básicamente los usuarios. Es un derecho constitucional. Los usuarios de los servicios públicos tienen derechos, según nuestra constitución, a la protección de los intereses económicos, a la información veraz y adecuada, a la protección de la salud, al trato equitativo y digno, entre otras cosas. Además, la constitución señala, como un mandato a las autoridades públicas, que deben velar por la protección de esos derechos, así como por la calidad y eficiencia de los servicios públicos.

En ese marco, proponemos en primera instancia en materia de transportes públicos de pasajeros la necesidad de hacer audiencias unificadas que contemplen la problemática integral del área metropolitana. Digo esto porque, como recién se dijo aquí, a principio de año se aumentaron sin audiencia pública los valores del pasaje de los colectivos y los trenes. Y, ahora, corremos atrás de esa decisión sin audiencia pública que se hizo en la esfera federal, so pretexto de que la normativa federal no la contempla y desoyendo lo que dijo la Corte Suprema de la Nación, en cuanto a que las audiencias públicas son un derecho a la participación de los usuarios. De modo tal que habría que repensar este tema de las audiencias para analizar la integralidad de la problemática que tiene que ver con el transporte público.

Asimismo, queremos marcar los problemas de accesibilidad que tiene el subte. Son enormes problemas de accesibilidad que implican que haya una necesaria política a implementar en obras e inversiones. ¿Por qué señalo esto? Porque la Defensoría del Pueblo hizo un relevamiento que indica que, en términos generales, la red de subtes tiene apenas un 41 por ciento de accesibilidad, en cuanto a ascensores y salva escaleras. Esto afecta básicamente a los grupos vulnerables. Cuando hablo del 41 por ciento en forma integral, si lo desagregamos, observaremos que las líneas nuevas tienen, en principio, accesibilidad del cien por ciento en la medida en que funcionen. Porque el principal reclamo que se recibe a través del 147 del gobierno de la ciudad es precisamente por la valla del funcionamiento de los ascensores y escaleras. Pero, si lo vemos en las líneas más rezagadas, como el caso emblemático y paradigmático de la línea E, esto es un cero por ciento de accesibilidad.

De modo tal que, además de las recomendaciones formuladas, esta Defensoría de Pueblo acompañó una acción de amparo realizada por las personas con discapacidad y por organizaciones de defensa de los derechos de las personas con discapacidad, como para que se implemente un plan de integral de accesibilidad en la ciudad de Buenos Aires.

Además de todo lo expuesto, queremos señalar la desigual calidad del servicio, porque las inversiones también son desiguales. Otra vez, ponemos el caso paradigmático que todos conocemos: la línea E. Esta línea tiene serios problemas en el servicio, en la frecuencia que está muy por encima del promedio general, y, además, no se cumple. También, presenta muchos inconvenientes, por ejemplo: si medimos el tiempo de las interrupciones del año 2016 por defectos propios, llegamos a la conclusión de que hubo cinco días completos sin servicio. Esto nos lleva a otra cuestión que tiene que ver con la vetustez y antigüedad de los coches de la línea E.

Al hablar del material rodante, queremos puntualizar en esta audiencia que hay que tener en cuenta algunas advertencias en la compra del material rodante usado. Si bien, uno puede suponer que la compra de material rodante usado implica una menor erogación o un precio menor de adquisición, hay tres razones a tener en cuenta al mismo tiempo y no hay que desatender. En primer lugar, el plazo de reposición siempre es menor. En segundo término, el nivel de fallas de las formaciones o de los coches usados es siempre más alto, y eso repercute en el tiempo de espera y en la calidad del servicio. Y, finalmente, y no menos importante: hay que hacer un análisis cuidadoso previo a la adquisición del material rodante usado a fin de evitar la presencia de contaminantes prohibidos que afectan a la salud de los usuarios y de los trabajadores.

Queremos también insistir en una propuesta de la Defensoría del Pueblo respecto a la ampliación de la franja horaria. Lo hemos presentado por iniciativa legislativa, lo podría

hacer también SBASE como resolución; hoy, en el mundo, hay subtes que funcionan las 24 horas del día; incluso, hay lugares en donde se está hablando de la gratuidad del servicio. Nosotros tenemos un margen de horario muy restringido. Hay que pensar además del aumento en ampliar la franja horaria que les permite el traslado a estudiantes, trabajadores nocturnos, etc.

Se propone un aumento que a junio de este año llegaría a un 66 por ciento acumulado que, por supuesto, está muy por encima de la pauta inflacionaria fijada, y de las proyecciones inflacionarias fijadas por consultoras privadas, y está muy por encima de los acuerdos paritarios que aún no se han cerrado en muchos sectores. Si a esto le agregamos que, desde el traspaso del servicio a la ciudad en los años 2011, 2012, el ajuste que se propone a junio de este año, el incremento de la tarifa estará en el 1000 por ciento. Si comparamos ese período con ese 1000 por ciento, nos daría que ese incremento duplica, o triplica la variación del índice salarial, y, por supuesto, también la inflación. Ni que hablar si a esto le sumamos el aumento de los servicios públicos domiciliarios de entre 2016 y la fecha, que en muchos casos superan el 800 o 1000 por ciento. Estamos ante una situación muy compleja para el bolsillo de los destinatarios finales de un servicio público que son los usuarios.

Los defensores del pueblo en general, desde las audiencias de fines del año pasado en materia de los servicios públicos domiciliarios y las de principio de este año, vienen sosteniendo la necesidad de parar y repensar el esquema de aumentos. En ese sentido, cito textualmente una columna de opinión del doctor Alejandro Amor, Defensor del Pueblo de la Ciudad de Buenos Aires, publicada hace poco, el 26 de marzo del corriente: “Creemos que llegó el momento parar, analizar y decidir de otra manera. Los usuarios, las personas en términos generales, están al límite de su capacidad de pago; no resisten más aumentos, ni los trabajadores, ni la clase media. Ahora, es momento de equilibrar el esfuerzo que ya han hecho los usuarios. Es hora de que el esfuerzo lo haga el Estado. Los usuarios, las personas así lo esperan.

Gracias por el tiempo. (*Aplausos*).

8.- Sr. Gabriel Fuks

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el expositor número 8, señor Gabriel Fuks, Defensor Adjunto de la Defensoría del Pueblo de la Ciudad de Buenos Aires.

Sr. Fuks.- Buenos días a los coordinadores y a las autoridades del Ente Regulador.

En un día clave, estamos debatiendo este tema. Como lo mencionó un representante del Poder Ejecutivo, en línea con el ajuste que se está debatiendo a nivel nacional, también lo estamos haciendo aquí: el aumento del 66 por ciento, tal como lo mencionó Norberto Darcy. La escala que se había fijado se ha compactado, y a partir del primero de junio estaremos en presencia del aumento del 12,5 por ciento.

Saludo a los presentes y me presento en esta audiencia pública. Soy Defensor Adjunto de la Defensoría del Pueblo de la Ciudad de Buenos Aires.

Retomo algunos de los temas tratados y celebrados en anteriores reuniones sobre este servicio público en el año 2016. Algunos comentarios en relación con el presente y con el futuro de la prestación del servicio. Los diferentes períodos, es decir, antes y después de la transferencia, entendiendo que no son absolutamente independientes uno del otro.

Veamos dos atributos que presenta este servicio de transporte que formó parte de la concesión del subte y premetro dispuesta por el Gobierno Nacional, a partir de 1994.

Primero, un atributo económico. La concesión del servicio del subte y premetro se realizó en un solo contrato junto con el Ferrocarril Urquiza. El concesionario abonaba canon al Estado Nacional durante quince de los veinte años del contrato, y solo requería subsidio operativo durante los primeros cinco años. El servicio del subte y del premetro aportaban el canon y compensaban buena parte de los subsidios que requería el ferrocarril de la línea Urquiza, y de las inversiones en obras que pagaba el Estado Nacional. El Urquiza demandaba subsidios para operar y el subte ofrecía canon.

Segundo, un atributo operativo. La concesión se había otorgado en conjunto con el ferrocarril Urquiza, previendo la integración de la operación subte-ferrocarril. Esta integración aprovechaba la conexión del túnel de la línea B con la línea Urquiza en la estación Lacroze y permitiría viajar desde San Miguel hasta Leandro Alem, en el micro centro, en el mismo tren y sin hacer trasbordos. Esto significa múltiples ahorros para los viajeros. En la actualidad no participa de la RER –Red de Expresos Regionales– prevista, y la posible integración de la línea B con el ferrocarril no ha sido implementada.

Estos dos atributos antes expuestos los recibe la ciudad con la transferencia del subte y el premetro.

Veamos ahora cómo se desarrolla la transferencia del servicio del subte y premetro desde la nación hacia la ciudad. La transferencia se inició con un acta-acuerdo firmada por la nación y el gobierno de la ciudad el 3 de enero de 2012. SBASE define, a través del decreto 27 de ese año, el primer aumento de tarifa, pasando de 1,10 pesos a 2,50 el valor del viaje en subte. SBASE realiza un análisis técnico de la situación tarifaria y considera que la tarifa de 2,50 permitiría paliar el déficit, ya que la nación dejaba de pagar los subsidios o compensaciones a la operación y mantener el normal funcionamiento del servicio. Este subsidio o compensación era el que había instrumentado la nación para las concesiones de transporte ferroviario de pasajeros como consecuencia de la crisis 2001-2002. No era el subsidio el contrato de concesión anterior que ya se había pagado. La ciudad y SBASE retoman las condiciones y relaciones de costos y tarifas del contrato de concesión suscripto entre nación y Metrovías en 1994 con sus modificaciones y no realizan una nueva compulsa para redefinir los valores de la explotación del servicio.

A partir de 2013 se sanciona la Ley 4472 y se firma la versión del Acuerdo Operación y mantenimiento –AOM–, que reemplaza el anterior contrato de concesión y el servicio del Urquiza con sus subsidios se separa el mismo año, quedando todo a cargo de nación.

Veamos ahora dos de las modificaciones que se incorporan en las condiciones de prestación del servicio, comparando el anterior contrato de concesión con el actual acuerdo de operación, que tiene relación con el aumento de tarifas que aquí se está exponiendo.

Lo primero que queremos señalar es cómo se consideraban los costos de explotación en el anterior contrato y actualmente. Estos no incluían la amortización de inversiones, como pueden ser la construcción de la extensión de las líneas de subtes o premetro, o la

compra de coches nuevos o usados. Las inversiones en la red habían sido definidas por el Estado Nacional y estaban a su cargo: los costos de explotación eran los costos que debía solventar exclusivamente el concesionario, y estaban incluidos en una cuenta de explotación, referidos a diferentes índices de precios, mayormente publicados por el Indec, por ejemplo, los materiales e insumos utilizados en la tarea de mantenimiento. Luego, si los costos aumentaban más de 6 por ciento, la autoridad definía si las diferencias se cubrían con tarifa o con canon.

En cambio, a partir de la transferencia a la ciudad, los costos de explotación se incluyen como términos en el artículo 28 de la Ley 4472. Es decir, se los menciona, pero ni la ley ni la reglamentación de la misma norma los definen o traducen en términos operativos. El mencionado artículo 28 dice que la tarifa técnica refleja los costos de explotación. Esto lo reconoce la Facultad de Ingeniería en lo que se mencionó aquí, en cuanto a que se realice un estudio encargado por SBASE acerca de la metodología empleada para determinar la tarifa técnica. Al no haber una reglamentación clara, dice la Facultad de Ingeniería, SBASE entiende o interpreta que los costos de explotación incluyen la amortización de inversiones. La tarifa del usuario no es la tarifa técnica. Y lo que ahora se identifican como costos de explotación no son los costos que están a cargo exclusivamente del operador. Además de esta falta de reglamentación, no está explicitado cómo en la actualidad se decidirá cubrir las eventuales diferencias, si a través de tarifas, de subsidios, o de ambos.

La segunda modificación que señalamos es la siguiente: el Urquiza que demandaba subsidios para la operación mientras que el subte pagaba canon, no está más en las cuentas de Metrovías en la ciudad de Buenos Aires.

Dos resultados acompañan esta modificación. Primero, la tarifa del servicio del subte pasa de 1,10 a 12,50 pesos, lo que representa un incremento del 1036 por ciento. Esto es sin considerar los efectos del descuento por uso frecuente ni los beneficios que aquí se han mencionado. Segundo, los subsidios a la operación del período 2012-2016, los cuales se incrementan y pasan, de acuerdo con la Comisión Nacional de Valores, de 461 millones a 2.670 millones, lo que representa un incremento nominal para ese período del 479 por ciento; un aumento real, para ese período y según el IPC de la ciudad, del 42,5.

Cabe aclarar que estos subsidios no están relacionados con ningún resultado de la operación. Esto no es una política de subsidios aconsejadas por los especialistas en la materia, tal como lo señala un estudio del CIPEC.

Entonces, antes con el Urquiza que requería subsidios dentro del contrato de concesión y Metrovías abonaba canon. Ahora, sin el Urquiza, Metrovías requiere crecientes subsidios a la operación, pero con sucesivos aumentos en la tarifa. El subsidio que cobró Metrovías en 1995, cuando estaban juntos Urquiza y subte, representó el 20 por ciento de la recaudación por tarifa de subte de ese año. El subsidio que cobró Metrovías en 2016, solo para subte y premetro, representó más del 100 por ciento de la recaudación por tarifa de subte para ese año. Todo esto, a pesar de que el artículo 7.2 del acuerdo operativo dice curiosamente que de verificarse un aumento de la tarifa deberá reducirse el subsidio asignado mensualmente, mensurando el mayor ingreso económico por venta de pasajes del operador.

Voy a hacer algunos comentarios sobre este tema. No queda explicitado cómo se calculó el aumento de la tarifa al usuario a 11 y a 12,50 pesos porque ya lo tenemos encima, por cuanto no se ha dispuesto una reglamentación para ello.

El estudio de ingeniería aclara expresamente que el análisis realizado no se ocupó de la tarifa del usuario, aunque reconoce que el cálculo de la tarifa técnica –como se mencionó aquí– será una referencia para el cálculo de la tarifa del usuario. No hay una relación explicitada ni reglamentaria entre tarifa técnica y tarifa del usuario.

En el expediente que trata la solicitud del incremento de la tarifa se aclara que la tarifa de 12,50 para el viaje en subte se aplicaría a partir del primero de junio. Esta aclaración no figura en el decreto 77 que convoca a esta audiencia pública.

Podemos acompañar la recomendación de la Facultad de Ingeniería que propone avanzar en las definiciones reglamentarias de costos de explotación por separado de los costos del operador.

Existen ahora condiciones, como el Plan Urbano Ambiental, como marco para toda la actividad urbanística y para obras públicas, junto con el plan de nuevas líneas de subterráneos aprobados por la Ley 670 y sus modificatorias, las cuales ofrecen un horizonte y pautas para el desarrollo de la actividad que no estaban presentes en la década del 90. Al mismo tiempo, existen un fondo y un fideicomiso específico para el servicio del subte y premetro, creado por Ley 4472, que brinda recursos para la operación y también para las inversiones en la red. Este recurso tampoco existía.

Estas condiciones nos ofrecen un escenario legal para la gestión tanto estatal como privada, que no existía en el año 1994 cuando se inicia la concesión.

Las inversiones destinadas a ampliar la red, a renovar las tecnologías e instalaciones, o a renovar el material rodante, siempre han sido a cargo del Estado, antes y después de la transferencia.

Retomo la cuestión de los costos. La claridad y la redeterminación de los costos de explotación se resignifican como un puente entre la situación actual y la probable futura gestión a cargo de un nuevo concesionario, entendiendo que los valores de estos costos de explotación serán de referencia para los interesados, y serán usados por empresas estatales, privadas, o mixtas para solicitar la retribución por la operación. Es decir, sería conveniente reformular el costo de explotación en forma de unidad coche, kilómetro comercial, tal como lo establece la Ley 5885. En primer lugar, porque como dijimos, serán los valores que tomarán como referencia los eventuales interesados y, además, porque estos costos de explotación se han ido modificando con las obras en vías, señales y la incorporación de nuevos coches, nuevas estaciones en las líneas. Recordemos que cuando se inició la concesión no existía la línea H, por ejemplo.

A la vista de la decisión de una licitación internacional, esta necesidad se vincula con visualizar experiencias pasadas en la gestión de un servicio, tal como fue el caso del acta Iberia con Aerolíneas Argentinas, lo cual produjo un profundo deterioro de los bienes y del servicio del transporte aéreo, la transferencia de déficit operativo y de tecnología obsoleta, hasta llevar al borde de quiebre de la empresa, lo que motivó su re-estatización en 2008.

Estas consideraciones que he hecho aquí las expreso ratificando, como Defensor Adjunto, mi apoyo a la gestión estatal del servicio del subte y premetro, tal como lo hizo el Defensor del Pueblo en oportunidades anteriores. Pensemos que, si eliminamos las mejoras

introducidas en el servicio desde mediados de 1990 hasta el presente, como señales, instalaciones o estaciones eléctricas, estaciones y líneas nuevas, coches cero kilómetro – algunos –, todos ellos a cargo del ámbito estatal, es difícil identificar y reivindicar la ventaja de la operación privada.

Agrego a esto, que existen múltiples experiencias exitosas de gestión estatal en el mundo para tomar como ejemplo, que la ciudad y SBASE tienen una prolongada trayectoria en planificar y operar el subte y premetro en nuestra ciudad.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

3.- Sr. Santiago Roberto

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra al expositor número 3, diputado Santiago Roberto.

Sr. Roberto.- Buenos días.

Mi nombre es Santiago Roberto. Soy legislador del bloque peronista. Vengo principalmente como vecino y usuario frecuente de los subterráneos de los porteños.

En primer lugar, queremos dejar constancia de que no existen argumentos fundados ni suficientes para aceptar la propuesta tarifaria del Poder Ejecutivo de la ciudad.

Además, queremos aprovechar esta oportunidad, como bien lo argumentaron los compañeros de la Defensoría del Pueblo, para pedir que se declare la emergencia de la línea E. Es la línea que menos pasajeros tiene –un 7 por ciento–, y también es la que está en peores condiciones. Esta declaración de emergencia tiene que ver con que sus usuarios paguen una tarifa reducida y diferenciada.

El Poder Ejecutivo pretende que la actual tarifa de 7,50 pesos pase a 11 en el mes de mayo y 12,50 en el mes de junio. Si se aprueban estos incrementos, como bien se ha dicho, desde el año 2012, cuando la ciudad inició la gestión de subterráneos, la tarifa va a sufrir un incremento de más del 1000 por ciento. En ese mismo período la inflación fue de un 147 por ciento y los salarios se incrementaron un 167 por ciento, según datos oficiales. Esto es: la tarifa va a aumentar ocho veces más que la inflación oficial y siete veces más que la actualización de los salarios.

Además, nuestro jefe de gobierno se jacta de que hay más pasajeros que utilizan los servicios de los subterráneos. Si uno tiene en cuenta la ampliación de la red desde el 2012 hasta 2016, da que viajan 1000 personas menos por kilómetro. Esto es, viajan menos cantidad de personas y en peores condiciones.

Este resultado arroja dos consideraciones. Primero, el aumento de la tarifa expulsa a muchos ciudadanos a acceder al subte. Y, finalmente, la frecuencia empeoró en vez de aumentar.

Respecto a esta nueva re privatización que se quiere hacer, que tiene como fin ampliar y permitir que empresas extranjeras vuelvan a participar de una licitación, merece una consideración fundamental: veinticinco años de gestión de subterráneos a manos de empresas nacionales no nos han dado un buen servicio. ¿No es hora de que el Estado, que es único que va a anteponer el derecho de los usuarios al lucro económico, empiece a gestionar los subterráneos?

Por otra parte, respecto a la línea E, dije que solamente viaja el 7 por ciento de los pasajeros, o sea es la línea menos utilizada, pero su mayoría son trabajadores y residentes de la zona sur; la zona más vulnerable de la ciudad. Por eso, la línea E es la que tiene menos coches, menos frecuencia, tiene los coches más antiguos, y que por falta de mantenimiento permanentemente sufre cortes de servicio.

El Ente Regulador de los Servicios Públicos del Ciudad manifestó que a pesar de que la línea E es la menos utilizada de la red es una de las que más reclamos tiene por parte de sus usuarios.

Respecto a la frecuencia del servicio, las líneas B, C y D tienen una frecuencia desde el año 2016 de 3 minutos entre formación y formación. Las líneas A y H alcanzaron esa frecuencia de 3 minutos en junio de 2017. Nuestra querida línea E tiene, según datos oficiales, una frecuencia de 4.3. Si uno controla esa frecuencia nunca es menos de 6 minutos. Por lo que en la línea E no solamente no hay coches con aire acondicionado, sino hace falta mejorar la frecuencia y tener un servicio digno.

Por todo esto, entendemos que la declaración de emergencia debe dar lugar a la concreción de las inversiones necesarias para poder llevar al mismo nivel de prestación del resto de los ramales que, si bien no dan un servicio satisfactorio, al menos prestan uno. A mí me gustaría saber, y entiendo que la mayoría de los están presentes aquí que usamos frecuentemente el subterráneo, si alguna vez fueron encuestados como para dar este grado de satisfacción que plantearon hace un rato, del 63 o 68 por ciento. Todos los días vemos cómo se incrementa el peor servicio, y cómo todo el mundo se queja.

Por otra parte, no hay dudas, y en esto todos vamos a coincidir, de que la ciudad se va a desarrollar plenamente cuando podamos romper las desigualdades. Por eso, hay que tener en cuenta que la línea E está incumpliendo en un 73 por ciento la frecuencia de los servicios. Por ello pedimos que se declare la emergencia de la línea, y hasta que no se hagan las obras suficientes para subsanar e igualar el servicio con los restantes ramales, los usuarios de la línea E paguen una tarifa de un 73 por ciento menos del valor respecto del resto de las líneas.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Le pido que vaya redondeando.

Sr. Roberto.- Sí, cómo no.

Para finalizar, quiero remarcar que la gestión del subte en manos de la ciudad no mejoró la frecuencia ni extendió la red en la medida en que los porteños requerían y los recursos lo permitían. En lugar de mejorar el servicio para que haya más pasajeros en un medio de transporte que es barato y ecológico, apenas se limitó a comprar algunos trenes para que las líneas no terminen de colapsar.

Sin dudas, hace falta una administración responsable que tenga como objetivo brindar un servicio sustentable y de calidad para los usuarios. La experiencia nos indica que solo el Estado administra a favor de los usuarios y se antepone al lucro económico.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra al expositor número 4, señor Leonardo Farías, juntista de la Comuna 10.

-El participante no se hace presente.

1.- Sra. Laura Marrone

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra la expositora número 1, señora Laura Marrone.

Sra. Marrone.- A todos los presentes, a los integrantes de la mesa, algo muy breve. El año pasado, junto con el compañero Ramal del Frente de Izquierda, fui autora de un proyecto de ley, en el que sostuvimos la necesidad de que se re-estatizara el subte en su funcionamiento, administración y en los servicios que brinda. Dicho proyecto no fue considerado; por el contrario, se procedió a facilitar nuevamente la concesión del subterráneo, esta vez, a empresas extranjeras.

Creemos que lo que estamos viviendo hoy es una consecuencia de esa política y de esa tendencia. Es decir, a través del proyecto que planteó el Poder Ejecutivo, el bloque mayoritario de la Legislatura ratifica una política privatista para los servicios públicos, que conducen a consecuencias como las que estamos viviendo.

Es evidente –y lo han demostrado los oradores anteriores– que los aumentos no se justifican, pero no desde el punto de vista exclusivamente técnico –de hecho, ya ha habido auditores que han señalado la dificultad para poder clarificar estas medidas–, sino porque está en juego el derecho social. Estamos en un país en el que las tarifas están aumentando por encima del salario. Creo que la noche de ayer fue suficientemente clara respecto de la perspectiva que se espera si esta política de aumento de tarifas en electricidad, en gas, en combustibles, en servicios, y en el que estamos tratando ahora, de subterráneos, continúa en esta dirección.

Hablamos de un país que tiene más del 50 por ciento de su población por debajo de la línea de pobreza en relación con la canasta familiar, con una niñez del 50 por ciento de pobres. Entonces, el servicio público es esencial. Existen países –y no precisamente socialistas, tal como es mi orientación–, con un verdadero cuño capitalista, que hoy proponen la completa gratuidad de los servicios públicos, especialmente de los subterráneos. Me refiero nada más ni nada menos que a Alemania. Entonces, un país como el nuestro, con una ciudad con una alta concentración, con un servicio subterráneo que fue modelo –y que hoy no lo es, porque basta ser usuario de los subterráneos para darse cuenta de lo que estamos hablando–, no puede darse el lujo de seguir aumentando porcentajes de la tarifa que centuplican el aumento salarial de nuestra población.

Así como ayer la población se levantó para reclamar en contra del tarifazo de los servicios esenciales como son la luz y el gas, hoy tenemos que decir que la población está reclamando que esta audiencia pública sea escuchada. No es casual que nuestras audiencias estén cada vez más debilitadas con respecto a la presencia de los ciudadanos. Y esto se debe a que el mecanismo de la audiencia no va en una dirección que es atendida por el Poder Ejecutivo a la hora de resolver sus políticas.

De todas maneras, saludo a los vecinos que son capaces de dedicar parte de su tiempo para venir a expresar la voz de aquellos miles que hoy están trabajando y no pudieron venir a decirle basta a estas tarifas por encima del salario y basta de quitar un derecho elemental al transporte. Vamos a seguir reclamando que se estatice el subte, que se

anule la concesión y que, por lo tanto, la tarifa tenga algo que ver con la vida de los trabajadores. (*Aplausos*).

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Muchísimas gracias.

Participantes

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

Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 1, señor Mariano Rosa.

- El participante no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 2, señor Alejo Godoy.

- El participante no se hace presente.

3.- Sr. Enrique Rositto

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 3, señor Enrique Rositto.

Sr. Rositto.- Buenas tardes a todos y a todas.

Mi nombre es Enrique Rositto. Soy el secretario de prensa de la Asociación Gremial de Trabajadores del Subte y Premetro, sindicato que representa a quienes allí trabajamos.

Una vez más nos encontramos en esta audiencia que no es vinculante; es decir que desde ningún lugar han decidido valorizarla y convertirla en vinculante. Pero quienes estamos aquí, expresando nuestra opinión, sabemos que tiene más valor que el solo hecho de cumplir con un trámite burocrático. Se trata de una audiencia que, una vez más, se convoca en lugares, horarios y hasta con difusión inadecuados. Pareciera que la intención fue que la participación de la ciudadanía sea lo más restringida posible.

Ya ingresando de lleno en el tema, debo decir que realmente escuché las exposiciones que abrieron cada una de las audiencias relacionadas con este tema, por lo que me gustaría que se filmaran y se pasaran al comenzar la siguiente audiencia. ¿Por qué? Porque durante años escuchamos al ingeniero Juan Pablo Piccardo prometiéndonos frecuencias, trenes, escaleras mecánicas, inversiones, etcétera; es decir, cada vez que venimos escuchamos las mismas promesas. Por ejemplo, nos hablan de frecuencias de tres minutos. Y en realidad, nadie de los aquí presentes, usuarios del servicio o trabajadores del subte, lo hemos visto nunca. Parece que no hablaran de nuestro subte, del que pasa a pocos metros de aquí.

Tampoco voy a coincidir con la postura que ha expresado el licenciado Montmollin en el sentido de que el transporte público es una política central de Estado para este

Gobierno. Está claro que no lo es, porque si así hubiera sido, este Gobierno, que es dueño de SBASE desde el año 2011, hubiera construido los diez kilómetros de subte que prometió. En cambio, han construido carriles exclusivos para los transportes colectivos, que siguen contaminando y aumentando su rentabilidad, y carriles para bicicletas. Es decir, el transporte público no ha sido una prioridad.

También quiero decir que es falso que la tarifa la paguemos los vecinos de Buenos Aires con nuestros impuestos. Esto es falso. ¿Nos olvidamos de los millones de bonaerenses que ingresan todos los días a la ciudad de Buenos Aires a generar riqueza, a consumir, a pagar impuestos? ¿Ellos no cuentan?

El transporte público no termina donde se encuentra la General Paz. El transporte público debe ser accesible a todos los ciudadanos. No hay que pensar solamente con un espíritu unitario como si empezara y terminara en la ciudad de Buenos Aires.

Como se trata de una tarifa técnica, vamos a dar algunas cifras. Hay un número que resulta un poco asustador: 222.383 millones. Esto es mucha plata. Y se trata del presupuesto con el que cuenta la ciudad de Buenos Aires. Es el tercer presupuesto más alto, después del de la Nación y del de la provincia de Buenos Aires; y es tres veces más alto que el que tiene el partido de La Matanza, con la misma cantidad de habitantes. Esto nos da una pauta. Cuando decimos: “Pobre, la ciudad no está en condiciones de hacerse cargo del subsidio” es falso. Simplemente, es una decisión política. Una vez más queda desmentido que el transporte público no es una política central para quienes nos gobiernan.

Tenemos otro número: 74 millones de pesos. También suena a mucha plata. El jefe de Gobierno dispone de esta cantidad para gastar, por año, por cada uno de nosotros. Es decir que cada uno de los que está sentado aquí tiene 74 millones de pesos en el presupuesto a su disposición. Y aquí estamos discutiendo aumentar la tarifa 6 pesos. Creo que es absolutamente ridículo, inconsistente y no tiene sentido. Pero, claro: es una decisión política; el subsidio es una decisión política. La tarifa técnica tiene el aval de un estudio de cinco ingenieros de la Facultad de Ingeniería, pero lo que estamos discutiendo acá, la tarifa que nosotros pagamos, es una decisión política.

Desde el año 2012 hasta ahora la tarifa del subte ha evolucionado un 581 por ciento. Una vez que se lleve adelante este aumento, del que creemos que no hay marcha atrás porque es una decisión política, llegará al 1.000 por ciento. Mientras tanto, la inflación en la ciudad de Buenos Aires, según el índice de precios de la Ciudad hecho por la propia ciudad de Buenos Aires, es del 147 por ciento. Y la evolución de los salarios, 161 por ciento. Este año va a ser un poquito menos, porque se han encargado de bajar el nivel salarial a lo largo y a lo ancho del país y, por supuesto, también van a intentar hacerlo en la ciudad de Buenos Aires, algo que en el ámbito del subte no vamos a permitir.

En el informe técnico también vemos que hay una cantidad de dinero en el Presupuesto de la Ciudad que asciende a 5.874 millones de pesos. Todo esto es lo que dispone SBASE por año para comprar material. Ahora bien, no dice qué material, para qué ni en qué condiciones. Quienes viajamos en el subte todos los días parece que no tenemos derecho a participar de esto. Entonces, nos encontramos con que la plata se gasta en cartelitos, banquitos, cargadores de celular o trenes usados, muchos de ellos, que contienen material cancerígeno que enferma a nuestros compañeros del subte.

Finalmente, y ya para ir redondeando, quiero decir que a pesar de que esta audiencia sea no vinculante –al igual que todas las audiencias en las que hemos participado–, los

trabajadores y las trabajadoras del subte vamos a seguir estando presentes y vamos a seguir viniendo a cada una de las audiencias para hacer oír nuestra voz y la de los usuarios. Y vamos a seguir peleando en la Legislatura, en las calles, en los túneles; vamos a ir a los organismos internacionales y al encuentro de metroviarios que se realizará dentro de pocos días a expresar nuestra consigna: por un subte público, estatal, de calidad y accesible, porque el transporte no es una mercancía; el transporte es un derecho. *(Aplausos)*.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Muchísimas gracias.

4.- Sra. Cecilia Segura Rattagan

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 4, señora Cecilia Segura Rattagan.

Sra. Segura Rattagan.- Buenas tardes.

Soy Cecilia Segura, una usuaria habitual del subte y también vecina de la ciudad. Además, soy presidenta de la Auditoría General de la ciudad de Buenos Aires, que es el organismo que realiza el control externo y posterior de las políticas públicas del Gobierno de la Ciudad.

Para comenzar, quisiera expresar que el precio del subte es regulado, y que los precios regulados por el Gobierno nacional y por el Gobierno de la Ciudad durante este año van a ser los principales promotores de la inflación. Digo esto, porque si consideramos la inflación que publicó la Ciudad a marzo, que tiene un promedio anual del 25,4, vemos que los precios regulados son los que tuvieron mayor impacto en este aumento, porque crecieron un 38,7. Entonces, lo que debería hacer el Gobierno de la Ciudad, si efectivamente como dice quiere combatir la inflación, es no pautar aumentos de los servicios públicos por encima del 15 por ciento, que es la meta inflacionaria que ellos mismos se fijan. Pero lo que nosotros vemos es que lo único que se ha pautado con ese techo es el salarial. Incluso, en la ciudad de Buenos Aires, por lo menos en los sectores donde se ha cerrado, ha sido por menos del techo del 15 por ciento, que es una meta inflacionaria, pero que en realidad lo que está haciendo es funcionar como una meta salarial.

Como ya comentaron aquí, el aumento que se está proponiendo para el subte es del 66,7 por ciento. Esto implicaría que el pasaje de 7,5 pase a 12,5. Pero lo que tenemos que agregar a esto son los brutales aumentos que hay en los servicios de agua, de electricidad, de gas, de colectivos, que definió la gestión de Macri, pero también las de acarreo, las del peaje y las de ABL. En términos concretos, esto genera un ajuste brutal, que está afectando a los sectores medios y bajos de la ciudad de Buenos Aires y que genera que la ciudad se vuelva impagable.

Con respecto específicamente al caso del subte –ya lo comentaron brevemente, pero lo voy a volver a señalar–, desde que el macrismo tomó el control del servicio de subterráneos en el año 2012, el aumento estuvo por encima del 1.000 por ciento, cuando cualquier índice inflacionario que tomemos no supera el 400 por ciento.

El eje de mi intervención, que está vinculado con la tarifa, es el análisis de un informe de auditoría –el informe 1.13.15 de la Ley 4472, que es la que regula el sistema de subterráneos. La misma ley establece que tiene que ser la Auditoría la que realice ese informe y ese control, en el que se efectúa el análisis de la tarifa del subte. Yo escuché que en la Facultad de Ingeniería hicieron un informe. Entonces, sería muy interesante si pudieran convocar a la Auditoría –lo digo como una sugerencia–, porque no solamente la ley establece que es la Auditoría la que lo tiene que hacer, sino que la Auditoría es el organismo público que tiene jerarquía constitucional y que precisamente tiene que garantizar el control y la transparencia de las políticas públicas.

Si bien hay modificaciones en el nuevo cuadro tarifario que presentaron que luego voy a comentar, específicamente en este informe se establece que el cálculo que realiza el Gobierno de la Ciudad, a través de SBASE, es incorrecto. Y este cálculo incorrecto perjudica a los usuarios, porque está sobrestimando la tarifa técnica. Como bien comentaron aquí, la tarifa técnica surge del cálculo de los costos de explotación del servicio dividido por la cantidad de pasajeros. Una vez que se establece la tarifa técnica, la tarifa del usuario es aquella que surge de descontar a la tarifa técnica los montos de los subsidios estatales. ¿Qué es lo que planteó en aquella oportunidad la Auditoría y qué es lo que planteamos a partir de ese informe? Había dos ítems, que no tenían que incluirse en la tarifa técnica, que lo que determinaban era que se sobrestimara ese monto. Esos dos ítems son Gastos de mantenimiento y Depreciación de material rodante e infraestructura. Después voy a hacer una aclaración al respecto, para no cortar el hilo.

El nuevo cuadro tarifario que presenta SBASE para justificar este aumento no incluye amortizaciones de infraestructura, pero sí –y contabilizando para definir la tarifa técnica– amortizaciones del material rodante y gastos de mantenimiento que la Ley 4472, que es la que regula el sistema de subterráneos de la ciudad de Buenos Aires establece que tienen que correr por cuenta de SBASE.

Es cierto, y retomo aquí, que hay bastante confusión. En realidad, lo que hay es falta de información y de su acceso como para que todos podamos hacer un análisis más pormenorizado respecto de qué específicamente se está incluyendo cuando hablamos de material rodante; es decir, de qué gastos específicos hablamos. La verdad es que el acceso a la información –lo digo como experiencia de seis años en la Auditoría de la Ciudad de Buenos Aires– es un déficit muy importante del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. Nosotros lo venimos reiterando en muchísimos lugares: tenemos muchas dificultades para acceder a la información completa, integrada, coherente, que permita efectivamente tener posicionamientos concretos y coherentes, accesibles para todos, de modo que el debate pueda ser abierto, público y todos puedan participar con conocimiento de lo que se está hablando.

La conclusión es que se sigue sobrestimando la tarifa técnica. Dado que el tiempo es breve, quería leer una parte del informe. Solicito, si es posible, que se incluya en el expediente, porque me parece que es significativo.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Exactamente; eso es lo que le íbamos a decir. Por favor, vaya redondeando. Desde ya, toda la documentación puede dejarla en Secretaría, que será incorporada al expediente y tomada en cuenta en la evaluación de la audiencia pública.

Sra. Segura Rattagan.- Muy bien. Aclarando que hay un ítem, que es el de Infraestructura, que lo retiraron.

Concluyo, porque me lo están pidiendo: al sobrestimar los costos de la tarifa, lo que está haciendo el Gobierno de la Ciudad es instalar que los subsidios son exorbitantes y de esa manera generar un margen para que sea posible después generar estos aumentos y estos tarifazos. Y en realidad, lo que está queriendo pasar como una actualización de costos es un ajuste. Por lo tanto, lo que aquí estamos discutiendo no es una política de transporte, sino una política de ajuste fiscal. En efecto, a través de este tarifazo que están proponiendo buscan disminuir los fondos públicos que se destinan al transporte. Precisamente, si uno mira en términos reales, desde que asumió Rodríguez Larreta en la ciudad de Buenos Aires se redujeron en un 28 por ciento los recursos que se destinan para el subsidio de los subterráneos.

Entonces –y ya concluyo–, cuando los usuarios del subte paguen, si efectivamente se impone esta nueva tarifa, van a estar abonando un doble aumento: uno, que viene de la inflación y otro, que viene de la reducción o de la caída de los subsidios estatales.

En consecuencia, la discusión de fondo es si vamos a subsidiar a los usuarios, a garantizarles sus derechos y el Estado los va a proteger generando condiciones de equidad y mejorando el servicio, o si vamos a subsidiar las ganancias y las rentabilidades de las empresas. Me parece que esa es la cuestión de fondo.

Hoy deberíamos estar discutiendo qué subte queremos para la ciudad y por qué el macrismo no construyó los diez kilómetros de subte por año que había prometido. ¿Qué pasó? ¿Por qué no se pudo hacer eso? ¿Por qué estamos haciendo más caro el sistema de transporte más eficiente para la zona central, que tiene menos impactos en el ambiente, que es más sustentable y que, además, nos permite ahorrar tiempo a todos los porteños que sabemos que trasladarse en el centro o en el área central de la ciudad es un caos? ¿Por qué no podemos auditar la línea y las obras de subterráneos, que nos quitaron del plan de auditoría de la ciudad? Eso va más a título de mi función, ¿pero sobre todo por qué se está volviendo cotidianamente un padecimiento viajar en subte y tenemos un subte cada vez más caro y con un peor servicio? (*Aplausos*).

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Muchísimas gracias.

5.- Sr. José Cruz Campagnoli

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 5, señor José Cruz Campagnoli.

Sr. Campagnoli.- Buenas tardes.

Me presento: José Cruz Campagnoli. Fui diputado del Frente para la Victoria hasta el 10 de diciembre. Utilizo el subte todos los días, excepto los domingos. Entre otras cosas, en la actualidad me desempeño como docente en la Facultad de Sociales de la UBA.

Haré algunas consideraciones breves sobre algo que ya se mencionó bastante: sabemos que esta audiencia no es vinculante en términos de la normativa y tampoco lo es, porque nada de lo que aquí se diga va a alterar la decisión de este Gobierno.

De todos modos, hay un aspecto para poner en discusión: aquí se dijo que el transporte público de subte no es una prioridad para el Gobierno de la Ciudad. Esto es una obviedad. La ciudad de Buenos Aires, que tiene el subte más antiguo de habla hispana, tiene hoy una red de 61 kilómetros. Por citar algunos ejemplos: Caracas, 70 kilómetros; San Pablo, 89,9 kilómetros; Santiago de Chile, 118 kilómetros; México, el DF, 207 kilómetros; Buenos Aires, 61 kilómetros. Ciudades que quizás son tomadas como modelo por parte del Gobierno de la Ciudad, con las que se siente más identificado: Madrid, 299 kilómetros; París, 219; Londres, 400; Nueva York, 1000.

Entonces, este Gobierno no tiene la intención de desarrollar el sistema de subtes, porque no le parece algo prioritario. Además, a veces compra materiales con amianto, que en Madrid es descartado como chatarra, y que pone en riesgo la vida de pasajeros o de trabajadores. Este es el enfoque que este Gobierno tiene para la Ciudad. Y a su vez, plantea un aumento de la tarifa de subte del 66 por ciento, cuando teóricamente, por el gráfico que mostraron aquí, los subsidios se mantuvieron en un 60 por ciento, inalterados. Entonces, hay un 60 por ciento de aumento de tarifas; los subsidios, teóricamente, estuvieron inalterados, ¿y les están planteando a los trabajadores y a las trabajadoras un aumento del 13,5 por ciento? ¿Qué pasa ahí? Debe de haber un dato que está escondido. Pareciera ser que este aumento está destinado a la rentabilidad de las empresas, que es un dato que aquí no aparece.

Hay un tema de fondo que ya se planteó: este aumento no está desprovisto de una relación con otros. Desde que asumió Mauricio Macri, la energía eléctrica aumentó más de un mil por ciento; el gas, cerca del mil por ciento; el agua, otro tanto. Y en la ciudad de Buenos Aires, los peajes. ¿Ustedes saben que para viajar a Moreno, ida y vuelta, por día, de peajes y combustibles se gastan 400 pesos? Si uno viaja veinte días, gasta ocho mil pesos. El salario mínimo vital y móvil debe de estar en nueve mil pesos y pico. Ocho mil pesos para ir a Moreno y volver por mes. Entonces, ¿qué hay de fondo? Hay una política destinada a que el Estado se vaya retirando de subsidiar los servicios públicos –luz, gas, agua, peajes. ¿Para qué? Para mejorar la rentabilidad de las empresas. Y lo más profundo de todo es que están intentando provocar un cambio cultural en la conciencia de millones de argentinos para que empecemos a pensar no que en la Argentina hay un sistema de derechos que el Estado tiene que garantizar, sino que los servicios son un conjunto de mercancías que el Estado debe subsidiar, y que si uno puede pagarlos, tiene derecho o posibilidad de acceder; y si no puede pagarlos, que no acceda.

Realmente se está intentando mercantilizar la cabeza de los argentinos y las argentinas. Y si logran esto, ya no va a ser necesario hacer casi nada, porque los argentinos y las argentinas seremos como ganado al que llevan para acá o para allá, mientras un grupo de empresarios se enriquece. Por suerte, y por la historia de este país, el movimiento popular es tan profundo, que no permite graciosamente que los empresarios y los gobiernos de empresarios hagan lo que se les antoje.

Para terminar, dos cosas más. Estoy convencido de que ustedes, en esta mesa, vinieron a hacer de la Argentina un tipo de país en el que pocos se enriquezcan y muchos sean complacientes, o sientan que no tienen nada para hacer. Pero me imagino que deben saber que en países que tienen su modelo de Estado, el europeo, están pasando cosas. ¿Saben que Alemania, por ejemplo, en un acuerdo con la Comisión Europea, ha decidido llevar cinco ciudades a la gratuidad del subte? Y la tendencia es a la gratuidad. No me

refiero a Caracas ni a Bolivia, que no tiene subtes y son lugares que a ustedes no les gustan. En Alemania están llevando la tarifa a cero. En Brasil, que ahora tal vez les guste un poco más que antes, algunas ciudades también tienen tarifa cero.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Señor Campagnoli: ¿podría ir redondeado su exposición, por favor?

Sr. Campagnoli.- Sí, cómo no.

Nueva Zelanda asume que deben tener tarifa cero en las horas no pico. Y en París, la alcaldesa ha copiado el modelo alemán para también tener tarifa cero. Eso a ustedes les puede servir de ejemplo: las ciudades del Primer Mundo están yendo hacia eso; ustedes, en sentido contrario.

La verdad es que creo que esta audiencia pública no va a servir de nada ni va a cambiar la opinión de ustedes. ¿Saben lo que puede hacerles cambiar de opinión? Lo que pasó ayer: el ruidazo, que en todo el país y en la ciudad de Buenos Aires ha expresado la bronca.

Hoy, cuando me levanté y leí el diario –y no *Página/12* sino *Clarín*–, decía que el gobierno de Macri iba a rever el aumento de tarifas. ¡Claro! El ruidazo de ayer llamó la atención.

Cuando llegué aquí y escuché al titular de SBASE proponer este aumento de tarifas, pensé que todavía no escucharon lo suficiente como para cambiar de idea. Tal vez –y es lo que hay que hacer– haya que hacer mucho más ruido. Y es lo que va a pasar, porque ustedes están construyendo una bomba de tiempo. Hay que hacer mucho más ruido, para que tal vez cambien de opinión y la ciudad de Buenos Aires sea un poco más amigable de lo que ustedes la están convirtiendo. (*Aplausos*).

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Muchísimas gracias.

6.- Sr. Juan Marcos Aviano

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 6, señor Juan Marcos Aviano, que hablará en nombre del Centro de Educación, Servicios y Asesoramiento al Consumidor.

Sr. Aviano.- Muy buenas tardes para todos.

En nombre de nuestra entidad de consumidores que hace dos años que está trabajando en el ámbito de la Ciudad, además de lo que aquí ya se ha planteado nos parecía oportuno hacer mención a tres puntos: la tarifa técnica, el estado del subte y del servicio, y las propuestas.

En primer lugar, queremos decir algo con respecto al significado de la audiencia pública. Hoy, esta audiencia no es vinculante, pero no por eso los usuarios del subte no nos merecemos que ante cada propuesta que aquí se hace, las autoridades correspondientes respondan: “Sí, lo vamos a hacer” o “No lo vamos a hacer”, y nos digan por qué. Me parece

que eso enriquecería este mecanismo y dejaría de ser solamente una catarsis ante una situación que, sabemos, es muy compleja en materia de tarifas.

En cuanto a la tarifa técnica, leyendo los componentes vemos que se incluye el ítem Inversiones, con 193 millones de pesos, y el ítem Impuestos, redondeado en 100 millones. Pero entendemos –y esto está pasando en todos los servicios de otras partes del mundo, como aquí se dijo, por ejemplo en ciudades y países a los cuales la Argentina actual se quiere parecer– que el ítem Inversiones no se incluye dentro de la tarifa.

El desarrollo de los sistemas de transporte no beneficia solamente a sus usuarios, porque cada porteño o usuario del transporte que vive en el área metropolitana o que viene a la ciudad de Buenos Aires y usa el subte, es un usuario menos que posiblemente está usando el auto para trasladarse por la ciudad de Buenos Aires. Por lo tanto, el beneficio de las inversiones y del subsidio no es solamente para el usuario que baja a un subterráneo, espera y se sube al tren, sino para todos.

Nosotros entendemos que, por ejemplo, sacando esos dos ítems, la tarifa técnica sería un peso menos. Ustedes dirán: “Bueno, un peso más o un peso menos”, pero tiene que ver con el significado y el concepto que entendemos de subsidio. Con respecto al subsidio, estamos en un momento en el que hay sectores –obviamente, el actual oficialismo de la Ciudad y del Gobierno nacional– que quieren hacernos creer que es una mala palabra.

Antes de venir, tratando de recolectar declaraciones o informes de los funcionarios respecto de lo que decían del subsidio, encontré que hace dos años, el ministro de Transporte de la Nación, en un programa de Mirtha Legrand, dijo que el subsidio iba a continuar y que en todas partes del mundo se subsidiaba y que estaba muy bien.

Entonces, viendo lo que se plantea del dicho al hecho, donde cada vez hay más largo trecho, creemos que lo que se debe discutir en la ciudad de Buenos Aires y también en el ámbito nacional es el sistema de servicios públicos en general. Está claro que lo que ocurrió hasta diciembre de 2015 habría que revisarlo. De la situación de emergencia total de 2001 y 2002 habría que revisar el sistema de subsidios, pero no para convertir a la palabra “subsidio” –como hoy quieren hacer– en una mala palabra. En realidad, creemos que la tarifa técnica no debe incluir esos ítems y que, a su vez, debemos plantear los criterios de eficacia y de eficiencia para los aumentos. Esta es otra propuesta que dejamos en la mesa, y es que ante cada aumento de tarifa no solamente se vea la tarifa técnica y los estudios de costos, sino el nivel de cumplimiento de las obras comprometidas en el ejercicio correspondiente.

Por eso, creemos que el tema de las inversiones tiene que correr por cuenta del Tesoro de la Ciudad; tiene que salir de Rentas Generales.

También creemos que debe haber una nueva audiencia pública, pero no para discutir la tarifa, sino el sistema en general. Debatir si es necesaria una modificación del texto ordenado de la ley, que hoy es la 5666 –texto actualizado–, porque entendemos que el formato de marco regulatorio, de empresas prestadoras, de funciones del Ente de Control y de la Auditoría General de la Ciudad, deben ir hacia un mecanismo de mayor participación de todos los actores en el sistema. Hoy los trabajadores del subte y los usuarios no tenemos absolutamente ni voz ni voto en el sistema de transporte que utilizamos. Y hoy en el mundo, como decían aquí, se está planteando la tarifa cero, pero también se está rediscutiendo cómo es la participación de los usuarios en la definición de los servicios que

utiliza. Entonces, me parece que la ciudad de Buenos Aires debe sumarse a lo que hoy está pasando en el mundo y no debe agotar la discusión en subsidio sí o subsidio no.

Nosotros, como entidad de consumidores, junto a más de cuarenta que integramos el movimiento consumidor de la Argentina, por supuesto con distintas particularidades, lo estamos discutiendo en cada ámbito de los entes de control, de los entes reguladores, con los funcionarios de gobierno de todos los niveles que corresponden a cada administración, a cada servicio y a cada área que define políticas públicas, y creemos que en el ámbito de la ciudad de Buenos Aires está faltando eso: volver a discutir el sistema de transporte, el servicio de subte, hacia dónde vamos, qué es lo que queremos hacer. Y que las palabras sean de todos.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Le pido por favor que vaya redondeando su exposición.

Sr. Aviano.- Hoy, a este servicio público lo están queriendo hacer cada vez menos público, mientras que para nosotros, cada día, tiene que ser un servicio público con mayores garantías. En definitiva, que sea un derecho humano. Parece que el derecho a la ciudad quieren hacerlo cada vez para menos, y nosotros creemos que la ciudad de Buenos Aires tiene que volver a ser la ciudad de todos los argentinos. *(Aplausos)*.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Muchísimas gracias.

7.- Sr. Roberto Pianelli

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 7, señor Roberto Pianelli, de la Asociación Gremial de Trabajadores del Subte y Premetro.

Sr. Pianelli.- Sí; somos los metrodelegados. Aquí están presentes otros compañeros, que después van a intervenir.

Una pregunta: ¿no vieron medio sucia a la estación Directorio, de la línea I, que se construyó en los últimos años, con las promesas del ingeniero Macri de los diez kilómetros? Yo vengo de Plaza Italia con la línea I. Me bajé en Directorio para venir al Parque Chacabuco. La vi medio sucia; vamos a hablar con los compañeros para ver si logramos una solución.

Realmente, me encantaría que las cosas fueran como las cuentan. Por ejemplo, que la gente tenga un nivel de satisfacción bueno o muy bueno. Y gracias por el piropo al decir que la gente tiene ese nivel de satisfacción y que lo hacemos entre todos. Obviamente, también nosotros. Pero no es lo que pasa. En general, la gente no tiene ese nivel de satisfacción. Quizás eso existe en algunas encuestas de Durán Barba, pero no en la realidad. En general, la gente viaja muy enojada, y nosotros la padecemos. Si la gente viaja como ganado, en un sistema que cada vez sale más, por más buen servicio que quieras dar y por más buena onda que le pongas –SBASE quiere que le sonriamos y le digamos a cada uno de los dos millones de pasajeros: “Buenos días”, como si fuéramos una máquina–, no hay satisfacción. La gente está enojada, porque sabe que viaja mal. No hay ninguna encuesta, en

ningún lado, que muestre que la gente tiene un nivel de satisfacción bueno o muy bueno. No sé en qué país o qué subte de qué ciudad muestra esos resultados.

En general, todos quieren llegar a su casa. Y la gente sabe que va a viajar mal, pero quiere llegar a su casa. Y se enoja, porque viajan muy mal.

¿Alguno de los aquí presentes se conectó alguna vez al *wifi* del subte? ¡Nunca hubo internet en el subte! Es mentira. ¿Y por qué nos mentimos si aparte nos conocemos? No hay necesidad. Lo bueno es que creo que en algunas cosas tienen vergüenza. Por ejemplo, aquí no se animaron a mostrar en pantalla la red de subtes. Les da vergüenza ver la red raquítica de 61 kilómetros de la ciudad de Buenos Aires. Entonces, pusieron las comunas. En la audiencia del subte no se animan a poner el plano del subte, que en cualquier lugar del mundo sería un orgullo mostrarlo. Por lo menos, algo de vergüenza les queda.

En mi caso, hace veinticinco años que trabajo en el subte. La mayoría de los que estamos acá y trabajamos en el subte tenemos esa antigüedad. Y hemos visto la política de SBASE. Después de tantas promesas que han venido haciendo, lo único que hicieron es maquillar, pero lo hicieron mal. Por ejemplo, uno de los compañeros que expuso dijo que el objetivo fue comprar los trenes. Con Piccardo hablé dos veces en mi vida, porque no nos recibía. Igual que el actual director de SBASE, que tampoco nos recibe. Lo digo, porque el “gobierno del diálogo” no recibe a los trabajadores. A Piccardo le pregunté cuál era el objetivo del subte, si se trataba de desarrollarlo o de qué. Obviamente, no me contestó. Pero después dijo: “Vamos a comprar trenes para modernizar la flota”. Bueno, compraron los trenes CAF 5000, que en el último tiempo se han hecho famosos. Por cada tren se pagó medio millón de dólares. Un tren nuevo sale aproximadamente un millón. Trajeron los trenes CAF. Fueron 36 para que anden 18. Yo tengo las fotos y las podría haber traído para mostrar acá –no sabía que podía utilizar la pantalla– los CAF en Madrid explotando. Porque en Madrid los CAF se usaban para probar explosivos. Chatarra absoluta. Medio millón de dólares. Hoy se venden a cinco mil.

Pero no solamente compraron esa porquería y la trajeron a Buenos Aires –36 para que anden 18 trenes de chatarra–, sino que encima se quedaban cada dos minutos. Aquí hay compañeros de la línea B que seguramente van a contar cómo sistemáticamente esos trenes se quedaban. Obviamente, le teníamos que decir al pasajero. Pero cómo le explico que este tren es una porquería, que en Europa era chatarra y que se compró a un precio sideral.

Ahora bien, no conformes con eso, nos enteramos por la prensa madrileña que esos trenes enfermaron de cáncer a los trabajadores madrileños. En sus planos dice que tienen amianto. Es decir, se compraron sin siquiera mirar los planos del tren en donde decía que había amianto; que está prohibido producir, utilizar y comercializar en Madrid y en Buenos Aires. Y se hacen los zonzos. ¿Saben una cosa? Nosotros los sacamos de circulación. ¿Y saben lo que quieren ahora? Destruirlos y hacerlos desaparecer lo más rápido posible. Pero no los vamos a dejar. Vamos a tomar tren por tren y mostrar las piezas de amianto que ustedes, hoy sentados a esta mesa, nos trajeron a Buenos Aires y pusieron a circular en la línea B. Ese es el nivel de responsabilidad con el que se maneja esta empresa, la misma que nos dice: “Miren, vamos a aumentar 66 por ciento el pasaje”.

El año pasado –y lo cuento acá, porque no tenemos problemas en poner la cara– tuvimos un aumento del 21 por ciento, mientras que este año firmaron una paritaria del 13 por ciento. Tenemos un sindicato que no representa a nadie y que aparte, por firmar eso, le regalaron veinte millones de pesos a su secretario general, que lo sacan de los bolsillos de

todos nosotros. Ahora, entre los dos, ¿cuánto tenemos de aumento? Digo, porque capaz que nos justifican y dicen que hay que aumentar las tarifas por lo que nos pagan a los trabajadores del subte. No es así. Por este motivo, ustedes saben que estamos en conflicto: hoy se paró la línea B; ayer abrimos molinetes; mañana vamos a abrir molinetes en la línea C; el lunes vamos a parar la línea C dos horas a la mañana. Se los comento para que lo sepan, aunque pienso que ya lo saben.

Además, van a contramano del planeta. La discusión es que el transporte es un derecho; que el servicio del subte es el transporte por excepción en las grandes urbes. Lo sabemos todos. Por eso lo desarrollan en todos los países, menos en Buenos Aires.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Le pido por favor que vaya redondeando su exposición.

Sr. Pianelli.- Brasil cada vez desarrolla más el subterráneo. En Chile, siendo una ciudad infinitamente más chica que Buenos Aires, es el transporte por excelencia. De Asia, ni hablemos. Pero acá no ocurre lo mismo. Parece que porque tuvimos un secretario de Transporte de la ciudad de Buenos Aires relacionado con las empresas automotores, lo único importante son los carriles exclusivos para colectivos. Esa es la política central que tienen.

Queremos un verdadero sistema de transporte al servicio de los porteños y de los bonaerenses, en el que la gente pueda trasladarse. Para nosotros, el transporte es un derecho. Y, como tal, lo tenemos que garantizar y debe ser lo más barato posible, tendiendo a la gratuidad, como lo están haciendo no los comunistas, sino los liberales europeos. Ustedes, en realidad, son liberales no como los europeos. Son liberales en Buenos Aires, no en Europa; entonces, agarran las peores cosas de los liberales y las mejores las dejan de lado.

Queremos un subte estatal. Muchos compañeros ya lo plantearon. Consideramos que el monopolio del transporte debe tenerlo el Estado, para poder mejorarlo y desarrollarlo. Pero ¿saben una cosa? Me da miedo que ustedes, SBASE, administren el subte, porque todos los días chocarían, por las porquerías que nos compran y por cómo nos hacen laburar. Realmente, me da miedo.

Reitero, creo en una empresa estatal –como decía el orador anterior–, en la que haya participación de los trabajadores y de los usuarios, como hacen los verdaderos liberales en el mundo y no como ustedes, que son una caricatura de bajo costo.

La verdad es que me da mucha angustia saber que cada vez van a ser menos los que vengan a estas audiencias, porque obviamente todos sabemos que termina esta y ustedes se van de acá habiendo logrado su objetivo. Y esto lo hacen simplemente porque está en la Constitución. Si no, como hicieron con el primer aumento, ni siquiera lo harían. *(Aplausos)*.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 8, señor Néstor Segobia.

- El participante no se hace presente.

9.- Sra. María José Lubertino

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 9, señora María José Lubertino, quien hablará en nombre de la Asociación Ciudadana por los Derechos Humanos.

Sra. Lubertino.- No quiero repetir lo que ya se mencionó, pero hay muchas cosas que se dijeron con las que estamos de acuerdo. Fundamentalmente, esta no es la primera vez que estamos en una audiencia pública para hablar del subte, y se reiteran algunos procedimientos que hacen que vuelva a ser una audiencia nula porque, de alguna manera, vuelve a ser de carácter informativo y no se toman los recaudos previos de difusión de la información a la población. Muchos de nosotros tenemos acceso a la información del expediente, pero eso no es algo que esté accesible y tampoco está decodificado como para que cualquier usuario o consumidor, que son los que tendrían que estar presentes en forma multitudinaria, pueda entender lo que estamos discutiendo.

En segundo lugar, como constituyente de la ciudad de Buenos Aires –ya llevamos más de veinte años de democracia y autonomía en la ciudad de Buenos Aires–, déjenme decir que es bastante frustrante para los que fuimos parte de ese proceso ver que, habiendo diseñado un mecanismo de democracia participativa y habiendo planteado que la lógica del sistema no es simplemente cumplir con recaudos formales –como se están llevando adelante estas audiencias públicas–, sino que la Ciudad tiene un mecanismo participativo de democracia integral, en el que debe haber un planeamiento participativo, este tema de la movilidad urbana y del transporte no se está llevando adelante en este sentido.

Tenemos un marco, que es el de la Constitución de la Ciudad, que se está incumpliendo y violando, y tenemos un marco, que es el del Plan Urbano Ambiental, que también en esta materia se está violando. Y se está violando, como se dijo aquí, la ley por la cual se aceptó la transferencia de este servicio público.

Básicamente, este es un servicio público. En segundo lugar, la movilidad urbana no puede ser vista solamente pensando en los límites –como aquí se dijo– de la General Paz y el Riachuelo, sino que debe, ya a esta altura, tener un sistema de transporte público integrado.

He recorrido todas las líneas de trenes y de subtes; incluso, con el actual ministro de Transporte de la Nación. Soñábamos y pensábamos que debía pasarse a un sistema de una política de movilidad integrada de la región metropolitana. Pero la excusa siempre era que no pertenecían a la misma fuerza política la nación, la ciudad y la provincia. Ahora bien, esa excusa no está más, porque son de la misma fuerza política los oficialismos en las tres jurisdicciones. Sin embargo, todo lo que se está haciendo es contrario al cuidado del ambiente, a pesar de que el Gobierno de la Ciudad se jacta de ser una Ciudad Verde, y los funcionarios van por el mundo hablando de la sustentabilidad en la ciudad de Buenos Aires. Todo lo que se ha llevado adelante en política de movilidad urbana va en contra de los objetivos de cuidado del ambiente y sustentabilidad.

La única política pública que permite ser coherentes y consecuentes con los desafíos a los que nos somete el cambio climático es ampliar las redes de trenes y de subtes. Ha ocurrido todo lo contrario. Hablo en conjunto de ferrocarriles y de subtes, porque debe ser toda una unidad. Se habló aquí de los carriles exclusivos para los contaminantes colectivos,

que ni siquiera tuvieron la delicadeza de reconvertirlos a un mecanismo ecológicamente sustentable. Además, han desmontado las redes de trenes para hacer esa gran autopista del sur de la Ciudad, que va a generar todavía una mayor concentración de autos en la zona central de la ciudad, contrariamente a lo que dice el Plan Urbano Ambiental.

En relación con el subte, ni qué hablar, porque aquí ya se dijo: la promesa era al principio del gobierno de Macri diez kilómetros por año; no se hizo nada. Verdaderamente, sería imprescindible hacer las líneas pendientes, las conectividades. Estamos desaprovechando las posibles conexiones de tren y subte, que era lo que se delineó veinte años atrás. Y a esto hay que agregar nuevos incumplimientos, porque nos enteramos que entre bombos y platillos –y lo celebramos, porque hemos sido autores del proyecto y lo hemos votado en la Legislatura– se va a inaugurar la estación Facultad de Derecho, pero que violan la mitad de la ley, ya que ahora dicen que la terminal de la H va a ser en la Facultad de Derecho, y que no va a continuar a la estación Mujica, como habíamos previsto, y menos aún terminar en Retiro, que era también una previsión importante como para que, como en cualquier lugar del planeta desarrollado o subdesarrollado, las grandes terminales de colectivos tengan conexión con el subte. Es increíble que ahora digan que solamente van a terminar la línea H en la Facultad de Derecho.

Por los motivos expuestos, la audiencia tiene déficit de información y de accesibilidad. Las personas con discapacidad son las más perjudicadas por la falta de acceso al subte, y no puede ser que ustedes no tengan el criterio de buscar un lugar como para que las personas puedan venir también a esta audiencia pública. Ya no se pueden usar más lugares inaccesibles para las personas con discapacidad. Era un periplo llegar hasta acá. Además, está todo vallado. El dinero que gastan en el vallado podrían gastarlo en hacer accesibles los lugares donde se realizan las audiencias públicas.

Por último, es increíble que hayan votado una ley –que debería ser de doble lectura y con audiencia pública– para cambiar una nueva licitación, que da lugar a la intervención de empresas internacionales, cuando todos los proyectos que tenemos presentados mayoritariamente plantean que el servicio debe volver a ser estatal.

En los 90' hemos criticado la privatización de Menem y en la década pasada hemos criticado los subsidios a las empresas que se beneficiaban. De ninguna manera vamos a seguir acompañando políticas públicas que son absolutamente regresivas.

Yo no tengo ningún problema y no discrimino a las empresas extranjeras, pero hablemos de la eficiencia del sistema. El sistema ha sido ineficiente, sobre todo con esta bipolaridad de tener dos empresas. O sea, SBASE por un lado y Metrovías por el otro. ¡Es realmente un disparate! Aparte, la excusa era que SBASE era la empresa que construía la infraestructura. ¡Y no ha construido nada! Es una empresa que compra cacharros y hace *marketing*.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Le pido por favor que vaya redondeando su exposición.

Sra. Lubertino.- Para empezar a ahorrar, lo primero que tienen que hacer es no contratar más a la empresa que hizo la consultoría. Con eso vamos a ahorrar un poquito. Realmente, creo que es un disparate.

Viajo en una línea privilegiada, que es la D, y se viaja como ganado. Quisiera ver a los usuarios altamente satisfechos con las prestaciones del subte. Esto es poco serio.

Por lo tanto, le digo sobre todo al Ente Regulador, en quien confiamos, junto a la Auditoría y la Defensoría: no podemos seguir discutiendo aumentos de tarifas, si no se abren todos los costos. Aquí se habló de los costos de la tarifa técnica. Quiero saber cuántos son los ingresos que tiene por internet, por cartelería, por los quioscos adicionales que tiene el subte y también quiero que se establezcan indicadores de eficacia, de eficiencia y de resultados. Los usuarios también tenemos derecho a discutir las obras. Tiene que haber un plan de obras. ¿Cuándo se va a cumplir con la Ley 670? Queremos plazos, tiempos y ejecuciones de obras. Queremos una red de subtes que nos transporte a todos y a todas; queremos una articulación con la región metropolitana y queremos fundamentalmente que este servicio público tenga una tarifa inferior a cualquier otro servicio público. La única manera de promover el uso del subte y no hacerlo para pocos –como lo están haciendo– es que la tarifa de este servicio sea inferior. Presentamos proyectos para que haya cada vez una ampliación mayor de acciones afirmativas y de franjas de gratuidad para más sectores.

Pusimos el boleto estudiantil y hacen la chapucería de que cuando se acaban las clases no les dan más transporte gratuito a los chicos. Pero ¿qué es esto? No se pierde la condición de estudiante el último día de clase. Un pibe tiene que ir a dar examen. Es un reconocimiento a su condición de estudiante que se le tiene que permitir durante todo el año.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Señora Lubertino: se ha cumplido su tiempo.

Sra. Lubertino.- Ya termino.

La chapucería de a los adultos mayores solamente darles una ventaja cuando viajan en un horario en que no es hora pico. Esas son “berretadas” que conducen a que esto no sea un servicio público y no se trate bien a la gente.

Verdaderamente, creo que hay que avanzar en la gratuidad de todos los transportes públicos y espero que todos los funcionarios, que se la pasan viajando y que conocen igual o mejor que nosotros los servicios de otros lugares, tomen realmente en consideración –y creo que aquí hay demasiadas personas empleadas de estas empresas, pero también hay trabajadores y gente de los gremios– la discusión central, que es que parte de los servicios de transporte deben ser pagados por las empresas a sus trabajadores. Eso también es parte de la discusión en las paritarias. Lo que no puede ser es que siempre recaigan los tarifazos, los aumentos y los transportes en cabeza de los que somos trabajadores; en mi caso, docente. *(Aplausos)*.

10.- Sr. Claudio Dellecarbonara

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 10, señor Claudio Dellecarbonara.

Sr. Dellecarbonara.- Buenas tardes para todos los trabajadores. Un saludo muy especial para nuestros compañeros del subte.

Quiero comenzar denunciando el carácter de estas audiencias públicas: y no porque se haya dicho muchas veces, deja de ser lo que es. Aparte, demuestra el interés que tiene el

Gobierno de la Ciudad en la opinión de los ciudadanos en general y de los trabajadores en particular. No solo eso. Esta audiencia se debería haber realizado el 6 de marzo, pero fue suspendida por un fallo, por un amparo que hemos presentado en su momento junto con la legisladora Myriam Bregman y con el legislador Patricio Del Corro, del bloque del PTS del Frente de Izquierda en la Ciudad, porque ni siquiera respetaban los requisitos que ustedes mismos escriben para convocar estas audiencias.

Ya lo dijeron varios expositores previamente: no hay información suficiente para poder intervenir. El común de los usuarios del subte, que en su inmensa mayoría son trabajadores, no tienen la información –y nosotros, que somos trabajadores, tampoco la tenemos– como para poder intervenir como corresponde. Por ejemplo, la tarifa técnica no existe, no la conoce nadie; no se sabe cuál es la ganancia de Metrovías. Y aquí está el meollo del asunto. Ya se ha demostrado, con estos años de concesión para una empresa privada, que este modelo ha fracasado, que lo único que ha traído es grandes ganancias para esta empresa Metrovías, del grupo Roggio, y grandes penurias para los usuarios y para los trabajadores. Es un modelo que no solo se aplica al subte, sino también a la mayoría de las empresas de servicios públicos. Ahora está toda la discusión de los tarifazos y en lo que afecta eso a la economía de los trabajadores y de los sectores populares.

Entonces, lo que hay que discutir aquí me parece que es eso: ¿por qué necesitamos los usuarios y los trabajadores a una empresa privada al frente del servicio, teniendo en cuenta que el costo mayor que mantenemos a través de los impuestos y del pago de la tarifa es, justamente, a Metrovías? Ese es el costo mayor que pagamos todos los días en la tarifa.

Además, hay otra discusión que es importante. Quizás antes, en otro gobierno, la tarifa estaba congelada, pero los subsidios los recibía igual la empresa Metrovías. ¿Y de dónde salen los subsidios? De los impuestos que pagamos todos, incluido el IVA y el impuesto al salario, mal llamado impuesto a las ganancias. De eso no hablan; de eso no se dice nada. No se discute, no se sabe, no se abren los libros de contabilidad de la empresa Metrovías. Sin embargo, a la hora de discutir, los salarios de los trabajadores son *vox populi*, salen en todos los medios, no tenemos vergüenza de mostrarlos, pero queremos que la empresa Metrovías también muestre todos los números y que los ponga sobre la mesa.

El planteo de la restatización del servicio tiene que ver con esto: Metrovías debe dar cuenta de la inversión y del mantenimiento que no realizó en todos estos años al frente de la concesión y del pésimo servicio que presta, que no es solo ineficiente, sino que además es muy inseguro; tiene que dar cuenta de nuestros compañeros muertos por la falta de mecanismos de seguridad, y tiene que dar cuenta de lo que algunos de los compañeros dijeron previamente: por qué nos expone a los trabajadores y a los usuarios a la posibilidad de morir de cáncer por comprar chatarra en España con material cancerígeno y presentarlos aquí como si fueran la última maravilla de la ciencia.

En la línea B, particularmente, tenemos ese problema hace mucho tiempo: trenes que no pueden brindar el servicio que corresponde; las frecuencias que plantean a través de la publicidad son mentira y lo sabe cualquiera que utiliza el subte. Entonces, lo que hay que discutir acá es cómo los trabajadores tenemos mecanismos para poder avanzar en esta política. Hay que re-estatizar el servicio; hay que sacar a las empresas que se llenan de dinero, que convirtieron al transporte público en una ganancia extraordinaria, en un negocio bancado por todos los gobiernos –en el caso de Metrovías, desde 1994 hasta el momento–, por qué lo tenemos que seguir manteniendo y por qué tenemos que pagar nosotros ese

dinero que se va a las arcas de Metrovías. Con ese mismo dinero podríamos tener un subte a la altura de las necesidades de la ciudad de Buenos Aires, que no es solo para los ciudadanos de Buenos Aires, sino para todos los trabajadores que lo utilizan, vengan de donde vengan. Por eso, también estamos planteando que hay que dar una respuesta desde los sindicatos. Lamentablemente, para algunos sindicatos las únicas herramientas que hay son las velas y los ruidos. Para otros, nos parece que hay que organizar, coordinar, salir a la calle, hacer una gran acción y poner a la clase obrera de pie para que esto cambie, porque se ha demostrado con la historia que es la única voz que escuchan: la voz de los trabajadores movilizadas en la calle. Esto se vio el 14 y el 18 de diciembre.

Así que el planteo es claro desde los trabajadores del subte, por lo menos desde mi lugar como trabajador y como miembro del secretariado ejecutivo del AGTSyP, que es el único sindicato que representa a los trabajadores del subte. Hay que re-estatizarlo, hay que discutir eso; tenemos que pelear por eso. Ahora, inclusive, a los sindicatos, a las organizaciones gremiales, que defendemos el interés de los trabajadores y de los usuarios, porque somos parte de la misma clase, denunciando el mal servicio, los tarifazos y las persecuciones, intentan desconocernos con fallos de la Justicia –justicia que siempre falla a favor del gobierno de turno– y firmando acuerdos con burocracias sindicales traidoras para intentar destruir nuestra organización, para intentar garantizarle esa ganancia enorme a Metrovías una vez más y para obviamente devolverle el favor a un sindicato que encabeza Roberto Fernández, que se sentó muy sonriente con Dietrich para anunciar el aumento de las tarifas sin que se le caiga la cara, robándonos a los trabajadores del subte el uno por ciento de nuestro salario para entregárselo como coima a este personaje.

Como dijo el secretario general del sindicato hace unos momentos: vamos a defender el derecho de los trabajadores del subte como parte de la clase obrera de los trabajadores que utilizan el servicio del subte, denunciando el tarifazo y los grandes negociados a favor de las empresas que, en la mayoría de los casos, son amigos o parientes del gobierno, y vamos a seguir reclamando por un servicio público, de calidad, seguro y gratuito. Y si hay que pagar un costo, que lo paguen las empresas, que son las que se benefician con que los trabajadores nos levantemos todos los días a las cuatro de la mañana para ser explotados en las fábricas, en los servicios y en cada uno de los lugares de trabajo.

Por lo expuesto, está clara mi posición: hay que sacar a estas empresas, que devuelvan el dinero que se llevaron, que se haga la inversión que se tiene que hacer, que el subte sea estatizado y que haya un control férreo de comités de trabajadores y de usuarios. Para esto –insisto–, necesitamos una gran lucha coordinada de todos los sectores. Hay que abandonar la tregua y la traición, y tenemos que poner de pie un gran plan de lucha nacional que, entre otras cosas, le ponga fin a este tarifazo sin límites, que se ve en cada uno de los servicios que son fundamentales para vivir, mantener a nuestras familias y, obviamente, para mantenernos vivos.

Insisto: Metrovías condena a la muerte no solo a los trabajadores, sino que también pone en riesgo la vida de los usuarios. Esto hay que discutirlo, es grave y no puede seguir pasando. Metrovías se tiene que ir; nada de nueva reconcesión. Ha demostrado ser un fiasco para todos los usuarios del subte y para los trabajadores. Hay que discutir seriamente un servicio que esté a la altura de la necesidad de quienes utilizamos el transporte público, que somos los trabajadores. *(Aplausos)*.

Sr. Horacio Morinigo

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el señor Horacio Morinigo.

Sr. Morinigo.- Buenas tardes, ciudadanos y ciudadanas.

Soy parte de un colectivo que lucha por el subte público, teniendo como meta que haya una gestión en los Subterráneos de la Ciudad de Buenos Aires compuesta por el Gobierno, los trabajadores y los usuarios. En nuestro criterio, eso les daría transparencia y participación genuina en todas las decisiones en beneficio de todos los habitantes del país.

Con respecto al aumento de tarifas, desde nuestro colectivo lo definimos como injusto, irrazonable y odioso. Injusto, porque no mide con la misma vara el aumento salarial de los trabajadores y al que se está dando a las tarifas de subterráneos; irrazonable, porque no nos han dado, y no nos dan, toda aquella información que nos permita a nosotros tener un criterio justo sobre lo que tenemos que hablar y decidir; y odioso, porque hace sufrir al pueblo trabajador todo el peso de los ajustes de las tarifas.

Decimos que no hay participación ciudadana en SBASE. Por lo tanto, no hay transparencia en SBASE. Y esto ya lo han manifestado, inclusive, otros oradores.

El sistema de audiencias es un sistema opaco y oscuro, porque no es vinculante y la Legislatura tiene los suficientes votos para hacer pasar las decisiones que el oficialismo manda. Por eso, por ejemplo, no están aquí los diputados oficialistas. Ejemplos de malversación de fondos: el subte de Nueva York compró 1600 vagones a 4000 millones de dólares; cada uno, con la última tecnología, salió dos millones y medio. La ciudad de Buenos Aires compró las unidades CAF 6000 que nos costó ponerlas en rieles 200000 dólares, más otros costos que allí todavía no están. ¿Pero qué está pasando? Son contaminantes, como dijeron los compañeros trabajadores.

Hay otro tema. Cuando los gobernantes hablan de Europa, nos quieren enredar con algunas cosas, pero no dicen las cuestiones de fondo. En Europa, el material ferroviario a los diez años se descarta totalmente. ¿Saben por qué? Los europeos han tenido muchísimos accidentes porque el material, el acero, sufre una fatiga. Y les recuerdo que hace pocos días se voló el motor de un avión que causó la muerte de una pasajera, y una de las causas era la fatiga del material. Por lo tanto, en la línea B se está sacando boleto para la muerte. Y los trabajadores también están expuestos a este tema. Y, si no, vayan y estudien los antecedentes europeos.

En 2017, el Gobierno de la Ciudad le transfirió a Metrovías 5280 millones de pesos, hizo 1200000 viajes. ¿Cuánto le dio por cada viaje a Metrovías? 4400 pesos. Buena suma. Buen curro.

Se está ejecutando del Presupuesto de la Ciudad para el subterráneo el 38 por ciento en 2017. O sea, hay subejecución presupuestaria. La extensión de los subtes es una vergüenza: no llegamos a los 66 kilómetros. Están diciendo que son 60 kilómetros. Por eso, desde este colectivo por el subte público seguimos luchando porque el subte sea un transporte seguro, eficiente y económico. Y también decimos –y predecimos– que no nos vaya a extrañar que estas audiencias, con el tiempo, desaparezcan, porque la necesidad humana de vida está haciendo que el automóvil y los medios contaminantes estén siendo

dejados de lado y sea el transporte público colectivo aquel que registre la demanda del movimiento y sea totalmente gratuito.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Le pido por favor que vaya redondeando su exposición.

Sr. Morinigo.- Ya termino.

El presidente de SBASE, Eduardo Mondmollin, dio una serie de indicaciones con respecto a los viajes. Podría hacer el cargo de viajes familiares, de modo que el colectivo familiar pudiera usar los ochenta viajes y no individual.

Para el pueblo lo que es del pueblo, porque el pueblo se lo ganó. Muchas gracias y adelante trabajadores y metrodelegados. (*Aplausos*).

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Muchísimas gracias.

11.- Sr. Héctor Polino

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 11, señor Héctor Polino, en representación de Consumidores Libres.

Sr. Polino.- Buenas tardes.

Voy a hablar en nombre de la entidad Consumidores Libres, que es una entidad en defensa de los consumidores, que tiene más de veintidós años de trabajo ininterrumpidos en la ciudad y en el país. Y también como pasajero, usuario del subterráneo, especialmente de la línea D, que realmente en horas pico se viaja peor que los animales.

A través de las lecturas, uno se entera de que cuando transportan animales de un pueblo a otro en largos trayectos suele haber períodos de descanso, donde a los animales se les da de tomar agua, se les da de comer, etcétera, y luego vuelven a subir al camión y continúan el trayecto. En horas pico, se viaja en la línea D, que es la que uso normalmente, peor que los animales, porque ni siquiera se otorga este beneficio. Y además, el subterráneo no está concebido para las personas con alguna discapacidad física, porque normalmente no funcionan los ascensores ni las escaleras mecánicas. Y este problema, en lugar de ir resolviéndose, con el tiempo se ha ido agravando. Ni que hablar del aire acondicionado, que la inmensa mayoría de los coches todavía no los tiene.

Primero, suscribimos desde Consumidores Libres todo lo que aquí se dijo desde dos organismos públicos, que son la Defensoría del Pueblo de la Ciudad de Buenos Aires y la Defensoría de la Ciudad. No vamos a reiterar esos argumentos; los suscribimos totalmente.

Quiero ocuparme de dos cuestiones: una, ¿qué significa un servicio público? Es el Estado el que califica una determinada actividad como servicio público. ¿Y por qué se lo califica como tal? Porque una de las características del servicio público es la universalidad. Tiene que llegar a la totalidad de los usuarios, independientemente de sus niveles de ingreso y de sus posibilidades económicas. Y el Estado, cuando existen sectores de la sociedad que por sus niveles de ingreso no están en condiciones de pagar el valor de la tarifa plena, los subsidia. De modo que no tenemos que tomar el subsidio como que el Estado está regalando algo. Precisamente, el servicio de agua, de energía eléctrica, de gas

natural, del transporte público de pasajeros, la telefonía fija –y luchamos que también la telefonía móvil– son un servicio público y deben tener tarifas accesibles.

El fallo de la Corte Suprema de Justicia de la Nación en el año 2016 anuló el tarifazo en el gas y sentó allí precedentes que deben servir para todas las audiencias públicas relacionadas con todos los servicios públicos. “Los aumentos –dijo la Corte– tienen que ser progresivos, graduables y transparentes”. Si los aumentos y las tarifas no cumplen con esos cuatro requisitos, esa resolución que tome un determinado organismo público es susceptible de ser cuestionada judicialmente. De modo que este aumento que hoy estamos discutiendo se lleva a cabo en un día infausto de la vida argentina. Los antiguos decían que habían días faustos e infaustos. Esta audiencia pública se realiza en un día infausto, después de lo que ha pasado en el día de ayer en relación con el Congreso Nacional, en las calles de todo el país, discutiendo, protestando. Y es una cuestión que hoy concentra a todos los medios de difusión: los tarifazos tienen que ser graduales y no pueden exceder las posibilidades de pago de los trabajadores. De modo tal que hoy, después de ese ruidazo del día de ayer y de esa discusión en la Cámara de Diputados que no ha terminado, estamos discutiendo un nuevo tarifazo en un servicio público.

Ahora bien, los servicios públicos, en la Argentina y en cualquier lugar del mundo, tienen una característica: son y deben ser prestados por el Estado. En determinadas circunstancias, el Estado puede concesionar ese servicio público y entregarlo a la explotación privada, pero la responsabilidad primaria sigue siendo del Estado. Y cuando el concesionario privado no cumple con sus obligaciones, el Estado tiene la obligación de rescindir ese contrato de concesión. Y Metrovías, sinceramente, cuando estaba en el orden nacional y ahora, en el orden de la ciudad de Buenos Aires, deja mucho que desear en cuanto a la calidad de la prestación del servicio.

Desde Consumidores Libres venimos bregando porque esa concesión sea anulada. El Estado debe reasumir la gestión empresarial, y no solo con funcionarios públicos en el directorio, sino también con representantes de los trabajadores y de los usuarios, de modo tal que estén todos los sectores interesados en el directorio y podamos superar las falencias que tuvieron las empresas de servicios públicos cuando en su momento fueron gestionadas únicamente por funcionarios públicos del Estado...

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Señor Polino: le pido por favor que vaya cerrando su alocución.

Sr. Polino.- Redondeo.

...que en muchas oportunidades, en connivencia con intereses privados, firmaban contratos leoninos para el Estado. Por eso, es importante que en los directorios estén no solo los funcionarios públicos, sino también los representantes de los trabajadores y de los usuarios para poder garantizar transparencia en el funcionamiento de esos servicios públicos.

Y una última aclaración respecto de las audiencias públicas. Es cierto que las audiencias públicas no son vinculantes. Como diputado nacional, presenté en su momento un proyecto de ley para regular el funcionamiento de las audiencias públicas. Estoy convencido de que no se puede votar, porque ¿cuántos votos representaría yo en

representación de Consumidores Libres, o el representante de una entidad empresaria, sindical, de una organización barrial, de una cámara empresaria?

Pero en los fundamentos de la resolución que tienen que tomar los funcionarios se tienen que ponderar todos los argumentos, en un sentido y en otro, que se vertieron en la audiencia pública, como para que esto no sea una mera formalidad y una pérdida de tiempo. De modo que cuando existen funcionarios con vocación, espíritu y formación democrática, espero que tomen debida nota de todo lo que se dice en la audiencia pública. Y si realmente existe esa vocación, esa práctica y ese convencimiento democrático, no se puede desconocer luego, cuando se toma la resolución olímpicamente de todos los argumentos que, por ejemplo, se han expuesto en esta audiencia pública, considerando este aumento tarifario excesivo, no gradual y, además, no transparente. (*Aplausos*).

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Muchísimas gracias.

Sr. Mariano Recalde

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Convocamos a hacer uso de la palabra al señor Mariano Recalde, diputado de la Ciudad.

Sr. Recalde.- Buenas tardes a todos y a todas. Gracias por permitirme participar.

La verdad es que venimos en un día complicado. Había otro legislador con la dificultad de tener que compatibilizar la sesión de este día en la Legislatura con la audiencia pública. Sería bueno –y se planteó en la Legislatura– que se ponderara esta situación, para evitar que algunos no puedan venir, y permitir y facilitar la participación de todos los sectores.

Sr. Presidente (Ameijenda).- Disculpe, diputado Mariano Recalde. Le agradezco la mención. Cabe aclarar que hemos comenzado con la lista de participantes, postergando la lista de los diputados, porque sabemos que están sesionando. Los vamos a esperar hasta que puedan venir para que puedan hacer uso de la palabra.

Sr. Recalde.- Está bien. Pero no se trata solamente de venir a hablar, sino también de escuchar lo que tiene que decir la ciudadanía en esta audiencia pública. Creo que tenemos el deber y el derecho de escuchar todas las opiniones para tener más fundamentos a la hora de tomar decisiones.

Respecto de este aumento, que es lo que nos convoca hoy, venimos a expresar –y lo queremos decir inicialmente– nuestro profundo rechazo porque –como ya se dijo aquí– es injusto, irrazonable y también odioso. Podríamos seguir calificándolo, pero hasta ahora escuchamos todas calificaciones negativas. Es un aumento que no tiene justificación desde el punto de vista técnico y económico, pero que por sobre todas las cosas no tiene justificación. Creo que significa una estafa desde el punto de vista político a toda la ciudadanía de esta querida ciudad de Buenos Aires.

Decía que no tiene justificación ni razonabilidad desde el punto de vista técnico y económico. Creemos, de lo que pudimos estudiar del expediente, de la tarifa técnica

expuesta, que técnicamente está mal conformada. De acuerdo con el propio expediente, la tarifa técnica desde el último aumento a esta fecha aumentó un 35 por ciento. Sin embargo, el Gobierno de la Ciudad nos propone que paguemos un 67 por ciento más de tarifa del transporte subterráneo. No tiene vinculación con la tarifa técnica. No está asociado ni adoptado el 67 por ciento con el aumento de esa tarifa técnica que, insisto, técnicamente es muy criticable en su determinación.

Tampoco este porcentaje que nos quieren imponer como sablazo al bolsillo tiene vinculación con la inflación que entendemos que hoy hay en la Argentina. Y digo la que entendemos, porque si la vinculamos o la relacionamos con la inflación que el Gobierno nos quiere hacer creer que existe, es todavía mucho mayor con la inflación establecida en las primeras metas que se cambiaron, o con la inflación que determina el propio Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, que desde el último aumento de la tarifa a esta fecha ha sido del 37 por ciento, según datos de la ciudad de Buenos Aires. Sin embargo, el aumento del subte nos propone que sea del 67 por ciento.

No tiene vinculación tampoco con una cuestión de planificación el transporte ni vinculación alguna –diría todo lo contrario– con los otros medios de transporte. Nos proponen elevar la tarifa del subte un 25 por ciento más que la tarifa del colectivo, con la consecuencia necesaria que se viene a profundizar una tendencia que ya estamos viviendo, por estadísticas del propio SBASE de un traspaso de pasajeros del subte al colectivo: cada vez menos pasajeros en el subte y cada vez más gente que viaja en el colectivo para ahorrarse unos mangos. No es porque sea un transporte más seguro ni más rápido, más eficiente o saludable, sino porque la crisis económica golpea los bolsillos y cada vez más pasajeros pasan de un transporte que consideramos debe ser el eje estructural de la movilidad y el tránsito en la ciudad de Buenos Aires, al colectivo.

Según las encuestas que ha hecho el propio SBASE, cada vez es más la gente que utiliza el subte del sector ABC1, y cada vez son menos de los sectores populares. ¿Qué es lo que estamos consolidando y generando? Un transporte para pocos, para gente de determinado poder adquisitivo y expulsando cada vez más de este transporte a las clases trabajadoras y a las clases con menos recursos. O sea, tampoco esta tarifa contribuye a mejorar la planificación del transporte y del tránsito en la ciudad de Buenos Aires, sino todo lo contrario. Y tampoco tiene que ver, por supuesto, ni tiene una vinculación –todo lo contrario: un divorcio enorme– con el poder adquisitivo de la gente, con la capacidad de pago que tiene hoy la población. Por eso, cada vez menos gente utiliza el subte y cada vez más gente tiene que utilizar métodos alternativos o caminar más, o tomar el colectivo o utilizar otros medios de transporte no por una decisión de confort, sino por una decisión estrictamente económica. Hoy los salarios de los trabajadores, los ingresos de los ciudadanos, de los comerciantes y de la mayoría de la población van sufriendo una merma que se nota escalofriantemente.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- ¿Podría ir cerrando su exposición, por favor?

Sr. Recalde.- Ya voy cerrando.

Mientras se le pone el pie encima, mientras se les pone un techo cada vez más firme, con métodos de toda naturaleza a las paritarias y a los salarios de los trabajadores, vemos cómo las tarifas se discuten a cielo abierto. O tal vez debería decir “a cara descubierta”.

Como graficaba muy bien la tapa de un diario del día de la fecha, esto es un atraco, un robo a la gente, un robo directo al bolsillo de los trabajadores para profundizar un ajuste que beneficia a unas pocas y grandes empresas.

Además, este tarifazo en el subte no es un aumento aislado. Primero, porque es un aumento más de una serie ininterrumpida de aumentos en el mismo subte que, desde que el gobierno de Mauricio Macri y de Rodríguez Larreta se hizo cargo, ya lleva más de mil por ciento de aumento. Pero además no solamente es un aumento en la serie de las tarifas del subte ni tampoco es un aumento aislado, ya que se da en el contexto de un brutal tarifazo en todos los servicios públicos. Y la gente está reclamando y se está haciendo oír, y espero que el Gobierno escuche: este tarifazo de Rodríguez Larreta viene a profundizar más un rechazo que la población en general viene haciendo a los tarifazos que se vienen llevando adelante desde el Gobierno nacional, que además significan una estafa política. Incluso, los votantes de este gobierno votaron a un candidato que les dijo que no iba a aplicar tarifazos y que no iba a haber ajuste. Y esto no es algo nuevo, y me refiero a lo de mentir o de hacer exactamente lo contrario de lo que se venía diciendo.

La verdad es que podríamos entender este aumento en el marco de una extensión y un crecimiento del servicio de transporte subterráneo. De esa manera se justificaría por el mejoramiento de la calidad del servicio. Pero los usuarios y los representantes de las distintas organizaciones que hablaron dijeron que no ha mejorado ni en cantidad ni en calidad el servicio de transporte subterráneo. Todo lo contrario: hasta hemos descubierto que han comprado coches con material cancerígeno. Pero podrían probar con aumentar la cantidad de pasajeros y tal vez eso podría mejorar la relación de la tarifa técnica. Pero no: buscan el ajuste y que los números cierren con mucha gente afuera.

Escuché por ahí decir que es una tarifa muy barata. Claro: uno compara nominalmente la tarifa en dólares que pagan los porteños o los que visitan la ciudad de Buenos Aires para pasar el molinete y parece baja en comparación con otras ciudades. Sin embargo, cuando uno compara los kilómetros que ofrecen los subtes de la ciudad de Buenos Aires con los kilómetros que ofrecen otras ciudades, se da cuenta de que esta es la más cara de todas, o una de las más caras. No es lo mismo pagar un pasaje para ir a Salta que pagar un pasaje para ir a Entre Ríos.

Entonces, si la ciudad de Buenos Aires ofrece 61 kilómetros con una tarifa que hoy estamos discutiendo, no es lo mismo y no es comparable con un subte que ofrece mil kilómetros, o 103, como en Santiago de Chile; o 220, como París; o 293, como ofrece Madrid. Y traigo esto a colación, porque en otra campaña electoral lo escuchamos al actual presidente Mauricio Macri –en ese momento, año 2007, candidateándose para jefe de Gobierno– decir en un debate de *A dos voces*, el programa de TN, en junio de 2007, textualmente: “La gente cada vez viaja peor, porque el transporte está cada vez peor. Tenemos un plan que aprobamos en 1999 y en 2001 de todos los subtes que podemos hacer y construimos subtes a 1,6 kilómetros por año, nada más que 1,6 kilómetros por año. Santiago de Chile construye 14 kilómetros por año”.

Leo textualmente, aunque algunas palabras pueden parecer inapropiadas o poco elegantes, pero son las que utilizó textualmente el actual presidente cuando estaba apoyando a Rodríguez Larreta para que asumiera como jefe de Gabinete. Decía Mauricio Macri: “¿Qué somos nosotros? ¿Idiotas, que no podemos construir quince kilómetros por año?”. La verdad es que no le quiero contestar desde un punto de vista subjetivo qué es lo

que pienso que es, o cómo se desenvuelve el actual presidente de la Nación, pero lo cierto es que se construían 1,6 kilómetros por año y le parecía poco, mientras que en estos diez años que lleva de gobierno el PRO en la ciudad de Buenos Aires, si somos generosos, se construyeron 8 kilómetros de subte, pero si somos rigurosos, se construyeron 5,5 kilómetros de subte. Menos de un kilómetro por año. Así que este aumento que hoy nos proponen no es más que un ajustazo, un nuevo tarifazo, que se engloba en una política general que golpea los bolsillos de la gente, que no mejora la calidad de vida y tampoco el transporte. Son todas razones que nos llevan a expresar nuestro más enérgico rechazo. (Aplausos).

Expositores

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Continuamos con la lista de expositores.

7.- Sr. Sergio Abrevaya

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Convocamos a hacer uso de la palabra al expositor número 7, señor Sergio Abrevaya, diputado de la Ciudad.

Sr. Abrevaya.- Buenas tardes.

Muchas gracias por permitirme hacer uso de la palabra. Creo que estaba en séptimo lugar, así que les agradezco por haberme esperado.

Tal como dijo el diputado Recalde, les ruego que tomen nota de que los jueves por la mañana la Legislatura tiene sesión y va a ser así durante todo el año. Sugiero también que para el usuario el horario no sea este, sino uno más accesible, como puede ser las cinco o las seis de la tarde, de modo que todo aquel que quiera expresarse pueda venir y no tenga que faltar a su trabajo.

Dicho esto, no quiero abundar sobre lo que ya se expresó y que pude oír. Lamento y pido disculpas si reitero cuestiones mencionadas por los participantes que se expresaron antes. Y, en relación con el Poder Ejecutivo, solo he pedido referencias sobre lo que pudo haber dicho, ya que no pude estar presente para escucharlo.

En primer lugar, ratifico lo que se dijo hasta ahora: el cuadro del subte es el peor en la historia del avance en su expansión. Y nos gana la ciudad de Chile que, además, empezó tarde: en el año 1975. Y digo tarde, porque la ciudad de Buenos Aires tiene el galardón de haber empezado primero en Latinoamérica en 1912, y aquella línea A fue todavía más rápido que la obra que todavía no se termina de la línea H. Esta línea ya lleva diecisiete años y va camino a los diecinueve. Va a ser un récord único en la historia del subte.

La otra curiosidad es que accedemos a esta convocatoria en el subte de la línea E, que es el más castigado. ¿Cómo hacemos para pedirle la misma tarifa al que viaja en el subte E que al que pudo renovarse? Por supuesto, no podemos diferenciarlas. Pero lo digo porque es así: el subte E es el más postergado. Su línea de premetro tiene, en términos de tecnología, los coches de 1986 con la misma velocidad. No tuvo la suerte y el beneficio del metrobús en el sur, que tampoco anduvo bien, pero le pusieron a su servicio los semáforos,

que le permitieron ganar en velocidad y ser todavía mejor, para obtener aún más frecuencias si el Estado invirtiese en esta línea. En general, la empresa Metrovías ha dejado de lado esta línea en manutención, en inversión y en expansión, porque las obras están en manos de la Ciudad y ese pequeño tramo entre Retiro y el Congreso tarda la mitad de lo que va a tardar la línea H.

Con respecto a las tarifas, no se le puede pedir a la sociedad que soporte un aumento de tarifas que es mayor que lo que el propio Gobierno de la Ciudad les pide en paritarias a sus municipales. Es decir, a los municipales les dice once, pero a vos, cincuenta. Es incorrecto. Los números no dan. ¿Hay algún atraso que el Gobierno no tiene manera de soportar? El Gobierno aporta subsidios. Es una curiosidad que esto no esté sobre la mesa; es como si el subsidio no tuviese ninguna aplicación en la cuenta final de Metrovías.

Nosotros estamos pidiendo un informe. La verdad es que el PRO no quiso aprobarlo sobre tablas y esperamos que en comisión logre avanzar para que nos expliquen bien cómo está siendo direccionado el subsidio. Ustedes podrán decir que quizás es para manutención, o porque la empresa tiene que dirigirlo a otra cosa, o a la tarifa, y no alcanza.

Nosotros nos manejamos con un ejemplo histórico. La empresa Metrovías recibe subsidios desde el año 2003, cuando cambió la ecuación, porque licitó para pagar canon –dijo que no podía porque les daba pérdida. A partir de entonces, por un decreto, le posibilitaron no pagar más. En todo caso, cobrar.

Ahora bien, este cobro tuvo distintas cifras. Por ejemplo, en el año 2006, 305 millones; en 2007, 245 millones; en 2008, 392 millones; en 2009, 598 millones, y en 2010, 363 millones. ¿Qué pasó? ¿Por qué subió y bajó? Porque la empresa declaró ganancias, que oscilaron en 2005 en 23 millones, dos millones, un millón, cinco millones, cien millones. Si ustedes me escucharon y pudieron seguirme, los cien millones que incrementó de subsidios los tradujo a ganancias. Nosotros no tenemos idea si desde el subsidio estamos financiando la tarifa o la ganancia de la empresa, que el año pasado declaró 25 millones. Esto demuestra que la espalda financiera la tiene planteada especialmente en los subsidios. Y le vamos a pedir una tarifa mayor que el incremento que la Ciudad está dispuesta a darles a sus propios empleados; ni hablar del resto. Y nos parece que discutir sobre que es 9 y después 12, no corresponde. Es en junio: es ahora. Ustedes nos están pidiendo un aumento de 12,50 pesos. Insisto: ese aumento está por encima de lo que ustedes están dispuestos a pagar y está, en mi opinión, en consonancia con todos los aumentos que sufre la población de tarifas, que han llegado al mil por ciento. Me parece que así no conviene. En todo caso, habría que revisar cómo están impactando los subsidios y repensar la tarifa a una cifra menor.

En mi opinión, si no se tratase de un viaje habitual, que sea nueve, es decir, que sea menos del 20 por ciento. Pero no concedería el mismo aumento para el trabajador, que es el usuario habitual. Y propongo un cambio para que lo piense el Ente. En vez de pensar exclusivamente que en el viaje 20 bajo la cifra, yo le diría que en el abono, como hacen en varias ciudades del mundo, baje la cifra. Es decir, si yo adelanto veinte, veinticinco o treinta pasajes en la SUBE –eso se podría establecer–, de golpe, accedo directamente en todos los viajes a una cifra menor en la tarifa. Y, en mi opinión, esa cifra debería estar en siete pesos; es decir, sufriría un aumento muy bajo para el usuario habitual.

No creo que tenga que aumentarse la tarifa de premetro. Sería una falta de respeto. No hay ninguna inversión en el premetro. Me parece que, hasta que el Estado no lo haga o hasta que los subsidios rindan en algún sentido, debería seguir en la misma cifra.

La ciudad de Buenos Aires transporta siete millones de sus viajes sobre colectivo y poco más de un millón –un millón trescientos creo que es la cifra– en subte. Y debería ser al revés. Eso significa que debería ser el que más fomentamos. ¿Por qué? Porque este tipo de transporte es el que realmente salva a la ciudad de sufrir el tránsito imposible que nos dificulta la llegada al trabajo. Me parece que esa mirada, entonces, tiene que estar también en la política de tarifas. Revisado adónde va el subsidio, habrá que ver si, como en el resto del mundo, no hay que subsidiar directamente la tarifa en el usuario.

Por último, quiero hacer un planteo fundamental. No es decisión del Ente ni de esta audiencia, pero me parece que todo este invento de la tarifa técnica, que no tiene que ver con lo que uno tiene que pagar –tal como dijo anteriormente el diputado Recalde–, viene a probar que solo justifica un disparate, que es que el subte siga en manos de un privado. En el casi único caso en que la Ciudad, el Estado, antes tuvo el manejo y la operación hasta los años noventa con capacidad técnica, continuó con la capacidad técnica para poder llevarlo adelante en sus obras, en su expansión, aunque haya sido pobre, porque Macri decidió bajar de diez kilómetros por año a uno. En realidad, el anuncio no era para Rodríguez Larreta, sino para su propio gobierno, porque fue en el año 2007. Me parece que eso es lo que debería ocurrir, porque es la justificación de una empresa del Estado haciéndose cargo, como es SBASE, de la operación. Nos sería mucho más fácil y mucho más justo el cálculo de la tarifa, y no que se lo tengamos que dar a un privado, o peor, en el sentido del absurdo y no porque sea peor económicamente, que termine ganando la licitación alguna empresa estatal de alguna ciudad del resto del mundo que, si tuviese que competir con SBASE, probablemente pierda. *(Aplausos)*.

Participantes

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Continuamos con la lista de participantes.

Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 12, señora Ana Raquel Barrios.

- La participante no se hace presente.

13.- Sr. Delfín Waldhorn

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 13, señor Delfín Waldhorn.

Sr. Waldhorn.- Buenas tardes.

Vengo únicamente en nombre de algunos colectivos de jubilados y discapacitados a reclamar el cumplimiento total de la ley que dio marco a la propiedad y al traspaso del subte, que fue la 4472 y, en especial, a un artículo de dicha ley. Se trata del artículo 36, que establece que, sin perjuicio de lo dispuesto en otros ordenamientos, la autoridad de aplicación deberá subsidiar la totalidad de la tarifa a aquellas personas que padezcan

limitaciones físicas que impliquen un impedimento al servicio, es decir, jubilados o pensionados, así como también estudiantes del ciclo primario de gestión estatal.

Como puede apreciarse, la norma establece que debe subsidiar la totalidad de la tarifa sin ningún tipo de excepción o restricción. Posteriormente a la sanción de la ley, SBASE interpreta por su cuenta dicha ley y dispone de solo una franquicia para algunos jubilados y pensionados, ignorando con una resolución una ley de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y también a la Constitución de la Ciudad Autónoma, que establece en su artículo 17 que la Ciudad promueve el acceso a los servicios públicos para los que tienen menores posibilidades. Y en el artículo 41 expresa que la Ciudad garantiza a las personas mayores la igualdad de oportunidades y el trato, y el pleno goce de sus derechos, vela por su protección y por su integración económica y sociocultural, y promueve la potencialidad de sus habilidades y experiencia. Para ello, desarrolla políticas sociales que atienden a sus necesidades específicas y elevan su calidad de vida, las ampara frente a situaciones de desprotección y brinda adecuado apoyo al grupo familiar para su cuidado, protección, seguridad y subsistencia, promueve alternativas a su institucionalización.

También he de mencionar el maltrato que reciben los que pretenden ejercer un derecho establecido por ley por parte del personal interviniente, que ignora que el artículo 42 de la Constitución Nacional establece que los consumidores y usuarios de bienes y servicios tienen derecho en la relación de consumo a condiciones de trato equitativo y digno.

Asimismo, la Ley 24240 y sus modificatorias, de Defensa del Consumidor, dispone en su artículo 8 bis el deber de los proveedores a garantizar condiciones de atención y trato digno y equitativo a los consumidores y usuarios.

Es de hacer notar también la manifiesta disparidad para el otorgamiento de beneficios sociales vinculados a las tarifas de servicios públicos, que torna incongruente la política fijada al respecto y genera una situación de injusta discriminación para los individuos o grupos considerados económicamente vulnerables dentro del propio sistema de transporte público masivo de la región metropolitana de Buenos Aires.

Es posible observar que, para el caso de los colectivos y ferrocarriles metropolitanos, no solo el beneficio alcanza al total de las personas mayores, pensionados y discapacitados, sino también a muchos otros grupos vulnerables.

Por lo expuesto, solicito que se cumpla inmediatamente con lo dispuesto en el artículo 36 de la Ley 4472 y también se inicie una investigación por los entes que correspondan para determinar la responsabilidad de las personas que promovieron este dislate, que cobran del erario público, pero que ignoran el ordenamiento jurídico del Estado. *(Aplausos)*.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Muchísimas gracias.

Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 14, señora Manuela Cucchetti.

- La participante no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 15, señora Carolina Parra Orrego.

- La participante no se hace presente.

16.- Sr. Julio Víctor Sobrino

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 16, señor Julio Víctor Sobrino, quien hablará en representación de la Asociación Coordinadora de Usuarios, Consumidores y Contribuyentes.

Sr. Sobrino.- Ya me presentaron: soy Julio Sobrino, representante de una asociación de defensa al consumidor.

Venimos a estas audiencias públicas desde que empezaron, es decir, desde que el Ente comenzó con las audiencias públicas. Tal vez en alguna ocasión tuve que faltar por enfermedad, pero en general mantuvimos una asistencia muy importante.

Hoy es mi culpa por haberme anotado tarde. Pasé por tres audiencias públicas: la de taximetristas, en la que éramos tres personas; estacionamiento, que éramos ocho; y peaje, en la que éramos unas cuantas más.

Venimos luchando, y vamos a seguir haciéndolo, para que se cambie la metodología de las audiencias públicas. Ahora se abrió un puente de esperanza, ya que tenemos habilitada la posibilidad de ir a discutir a la Legislatura para ver si se puede cambiar. Digo esto, porque venimos acá y resulta que escuchamos que un señor que vino en representación del Gobierno de la Ciudad nos dice que el aumento comienza el 2 de mayo. ¡Menos mal que no comienza el día primero, porque estaremos descansando!

Me pregunto –y después se ríen cuando relato alguna anécdota–, ¿para qué estamos acá? Se hizo referencia a cuestiones muy importantes, pero resulta que ya está todo cocinado: el 2 de mayo habrá que pagar.

Entonces, si bien ratifico que las audiencias públicas no deben ser vinculantes, porque pueden ser copadas por determinadas personas y no conviene que eso suceda, en realidad deben ser no vinculantes pero cuando se discutan los aumentos, con representación de la gente que corresponde. O sea, está la empresa, las autoridades, los representantes de los obreros y también deberían estar algunas asociaciones de defensa del consumidor, como para poder opinar antes. Si no, que cuando se acerque la fecha de la audiencia pública, que vengan a hablar las empresas, que recién presenten los aumentos, que los justifiquen y después de que se terminen las audiencias se pueda hacer un balance de lo que se dijo y sacar conclusiones para que se puedan dar los aumentos.

De todas las audiencias públicas a las que hemos asistido, en ninguna se bajó ni una décima de centavo en los precios que ya se habían estipulado. Entonces, señores, le decimos no a los aumentos. La gente está harta y no puede pagar más.

De todos modos, con el puente de la esperanza que creo que se está abriendo, vamos a ver si se puede cambiar desde la Legislatura la forma de realizar las audiencias públicas.

También quiero decir que si bien hay algunos diputados, la mayoría no viene a discutir y a pelear por los usuarios como deben hacerlo.

Voy a decir qué pasó en estos días. Hubo unas fuerzas políticas, que respeto, pero que están integradas al Gobierno, que se enteraron de los aumentos por los diarios, tal como

nosotros. Y ahora salen a decir, para quedar bien con los usuarios, que cuestionan al Gobierno por los aumentos. Entonces, ¿no están gobernando con el Gobierno? Hablo de las fuerzas que son aliadas. ¿Quiere decir que a ellos no los integraron al momento de que se estudiaban los aumentos del tarifazo? Porque si recién ahora salen para desligarse de los aumentos, me parece que es un hecho que no corresponde.

No quiero abundar más en el tema. La culpa de haber hablado tan tarde, en realidad, la tengo yo, porque pensé que no iba a venir tanta gente.

Para terminar, señores, vamos a seguir colaborando para que se hagan las cosas bien, y esperemos que se puedan cambiar algunas cosas.

Y una última perla: ¿ustedes saben que la gente que no vive en la ciudad de Buenos Aires no puede intervenir en las audiencias públicas? Como si cuando toman un taxi les preguntaran donde vive, o si el servicio del subte fuera solamente para los porteños. *(Aplausos)*.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Muchísimas gracias.

Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 17, señora Bárbara Sánchez.

- La participante no se hace presente.

18.- Sr. Juan Pablo Burgos

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 18, señor Juan Pablo Burgos.

Sr. Burgos.- Buenas tardes para todos.

Mi nombre es Juan Pablo Burgos y vengo en representación del grupo Sardinazo.

(Cantando con ritmo de rap): Mira lo que se avecina / a la vuelta de la esquina: es la lata subterránea que transporta la sardina. Me pregunto el sentido que tiene esta audiencia, si van a aumentar el precio y no aumenta la frecuencia. No andan las escaleras, no funcionan las salidas; un discapacitado no puede viajar. Si no te alcanzaba, en la línea B hay cáncer suelto: hay amianto que te puede matar. El ingeniero MM nos prometió diez kilómetros de subte por año. Lamentablemente, nunca lo cumplió. Esperemos que cumpla algo en los próximos dos años. El precio aumenta; el servicio, cada vez peor, todos apretados y nos morimos de calor. Se escucha el ruido del ventilador al lado del motor: el sardinazo te canta la posta con mucho humor. Matías Kruger, un jugador de futsal, en 2016 con Argentina ganó el mundial. Murió electrizado por el Estado al quedar pegado al arreglar un aire acondicionado. Esto no es broma, por más humor que le pongamos. Viajar bien forma parte de los derechos humanos. No somos sardinas y tampoco ganado: somos personas que gritan por sus derechos robados. El precio aumenta; el servicio, cada vez peor, todos apretados y nos morimos de calor. Se escucha el ruido del ventilador al lado del motor: el sardinazo te canta la posta con mucho humor. El precio aumenta; el servicio, cada vez peor, todos apretados y nos morimos de calor. Se escucha el ruido del ventilador al lado del motor: el sardinazo te canta la posta con mucho amor.

Buenas tardes. (*Aplausos*).

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Gracias.

19.- Sra. Marilina Arias

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 19, señora Marilina Arias.

Sra. Arias.- Buenas tardes a todos y a todas.

Como verán, soy docente. La verdad que para mí es un orgullo hablar después de estos jóvenes que me parece que, además del aplauso, se merecen nuestro orgullo, por lo menos para los que apostamos a un futuro mejor. Es un orgullo ver que haya jóvenes como ellos que vienen a esta audiencia, tomando el tema con humor, pero obviamente cuestionando con profundidad no solo la forma en la que ellos viajan, sino en la que viajan los miles de trabajadores que usamos el subte todos los días. Me parece que es una buena forma de pensar que hay futuro y que claramente no está del lado del Gobierno, sino que está en quienes salimos a la calle, encontrando desde las formas artísticas y otras maneras que encuentra la clase obrera y los sectores populares de expresar nuestro odio y nuestra bronca a las condiciones a las que nos someten todos los días.

Dicho esto, me sumo también al cuestionamiento del carácter de la audiencia y de las condiciones en las que se lleva adelante.

Soy maestra de primer grado en el Distrito 7, militante del PTS en el Frente de Izquierda, dirigente en un sindicato docente, que es Ademys, de la capital.

Creo que en esta audiencia hay que cuestionar el que no podamos saber adónde va la plata de los miles de subsidios que pagamos de nuestro bolsillo los trabajadores, las trabajadoras y todas las personas que vivimos en la capital. Ese dinero va a la empresa Metrovías, pero no tenemos ese dato para saber adónde se destina ni cuáles son las ganancias de esa empresa, ni adónde va la plata de esos subsidios que, reitero, pagamos de nuestros bolsillos.

En otras palabras, no se puede discutir un aumento –y mucho menos este– en estas condiciones y en esta situación, que además pretende llevar el boleto de la tarifa desde hace seis años a un aumento del mil por ciento sin discutir y sin tener esos datos.

Como soy docente, voy a comparar algunas cosas. Me parece que está bueno hacerlo, porque si vamos a hablar del servicio público, la educación también entraría, porque es pública. Mencionaré algunos datos significativos: si el aumento que se pretende llevar al mil por ciento lo comparamos con el porcentaje de lo que aumentó el salario docente, vamos a ver que llega a la mitad. Es decir, mientras las tarifas aumentan a un mil por ciento, los salarios aumentaron a la mitad. ¿Por qué digo esto? Porque claramente somos los trabajadores los que pagamos ese boleto.

Aquí se mostró un PowerPoint que habla del famoso descuento a los docentes. Quiero negar el carácter de ese supuesto beneficio que tenemos, empezando por el hecho de que es solo para los docentes que hacen uso de una titularidad. Como bien sabemos, hay cientos y cientos de docentes en la capital que son suplentes, interinos, tienen cargos como

contratados en el ámbito formal de la educación y, por ende, no pueden acceder a ese beneficio. Además, son solo cuatro por día los pasajes a los que podemos acceder, cuando los docentes, dadas las condiciones en las que trabajamos y los salarios que percibimos, tenemos que cubrir dos o tres cargos. Ni hablar de los profesores de escuela media, que a veces van a más de cinco escuelas en un día. Y ni hablar de los padres de nuestros alumnos, que son los que, después de llevar a sus hijos a la escuela, deben ir a sus trabajos y siguen pagando un boleto al cual no tienen acceso como beneficio.

Para dar una idea de toda esa plata que no sabemos adónde va, hacemos un cálculo sencillo para ver dónde están los intereses y las decisiones políticas, que claramente no van en beneficio de quienes usamos el subte como medio de transporte.

Metrovías ha recibido tres mil millones de subsidios en el año 2017. Es el triple del presupuesto educativo para la infraestructura escolar. Ustedes habrán visto en las noticias que las escuelas se caen a pedazos, que faltan vacantes en la Ciudad. Entonces, ahí también está puesto ese interés que queremos discutir, porque nos toca muy sensiblemente ¿Por qué? Porque cuando se discuten las paritarias, salen los ministros y los funcionarios públicos y todo el mundo se entera de cuánto gana un docente o un trabajador. En el caso de las paritarias docentes, son las más públicas y entonces todo el mundo las conoce. Aunque a veces dicen mentiras, como que un salario inicial es de veinte mil pesos, o cosas así.

Queremos saber por qué los salarios de los trabajadores son de conocimiento público y la ganancia de los empresarios o en este caso, de Metrovías, está escondida bajo siete llaves, porque nadie sabe adónde va la plata de los subsidios que pagamos de nuestros bolsillos.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- ¿Podría ir redondeando su exposición, por favor?

Sra. Arias.- Sí, claro.

Mientras nos hablan de un país modelo en educación, por ejemplo, como el finlandés y su modernidad, nos traen los subtes chatarra de Europa, del Primer Mundo, para que los usemos acá y viajemos en las peores condiciones poniendo en riesgo hasta nuestras propias vidas, como recién lo denunciaron los chicos que me precedieron en el uso de la palabra.

Por eso, queremos plantear claramente que no se puede discutir ningún aumento. Y por eso también mi compañero Nicolás del Caño ayer en el Congreso propuso un proyecto para frenar todo tipo de aumento a las tarifas que afectan al pueblo pobre y trabajador hasta tanto todas las empresas no den cuenta de los subsidios millonarios que reciben, adónde van esos ingresos y claramente que todos los servicios, como el gas, la luz y, en este caso, el servicio público de transporte, como es el subte, estén estatizados. Y como dijeron algunos, creemos que los mejores y los más interesados en que esos servicios funcionen bien y que la plata que sale de nuestro bolsillo vuelva a un servicio de calidad somos los trabajadores y los usuarios.

Por lo tanto, exigimos también que se estatice bajo el control de los obreros y los usuarios.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Muchísimas gracias.

Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 20, señor Santiago Lucas D'Ambrosio.

- El participante no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 21, señor Leonel Deza.

- El participante no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 22, señora Magalí Peralta.

- La participante no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 23, señora Brenda Hamilton.

- La participante no se hace presente.

Expositores

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Continuamos con la lista de expositores.

9.- Sra. Laura Corvalán

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Convocamos a hacer uso de la palabra a la expositora número 9, señora Laura Corvalán, junta de la Comuna 5.

Sra. Corvalán.- Buenas tardes a los que quedamos y a los que pudimos pasar el cerco policial y vallado de la puerta. Una vez más, en todos los ámbitos donde se discuten o se tratan situaciones perjudiciales para el pueblo —en este caso, de la ciudad de Buenos Aires y de todos los usuarios de subte—, la fuerza policial está presente para complicar la situación.

En primer lugar, así como se suspendió la primera audiencia pública relacionada con este tema por no estar dadas las condiciones en cuanto al acceso a la información, los tiempos y la calidad de la información, quiero expresar nuestra impugnación a la presente audiencia pública. Como ya se ha dicho, y para no ser redundante, no fue brindada detalladamente cuál es la composición de esta famosa tarifa técnica, no solo a los que íbamos a participar como expositores o participantes, sino a todo el pueblo de la ciudad y usuarios de subte.

El presidente de SBASE mostró una evolución de esa tarifa técnica, pero no está especificado sobre qué base, cuáles son esos costos y cuáles son los pasajeros que se toman en cuenta para ese cálculo, aunque sí se conoce el monto del subsidio. Por lo tanto, no se

puede acceder a una información clara y fehaciente para poder participar conducentemente y para que los que no pudieron venir, justamente por el horario, también puedan saberlo. No es solamente que el usuario tenga que poner y poner, sino que también debe saber qué características tiene esto.

Soy comunera del Frente para la Victoria de la Comuna 5, de los barrios de Almagro y Boedo. Nos atraviesan tres líneas de subte. Tenemos estaciones de la línea E, de la línea A y de la línea B.

La línea E, como ya sabrán y como ya se ha dicho, es la más postergada de la ciudad de Buenos Aires; será porque va hacia el sur. También soy usuaria de la línea E. La línea B tiene vagones con material cancerígeno, por lo que los usuarios del subte y los vecinos y vecinas de la Comuna 5 saben bien lo dificultoso y lo complicado que es llegar en subte a sus casas. Además, la única línea de coherencia que se encuentra en la política de transporte y de ordenamiento del tránsito y del espacio público del Gobierno de la Ciudad es el tarifazo; es el aumento del costo del transporte, del parquímetro y del estacionamiento medido en todos los barrios. Y el pretexto es que hay línea de subte. O sea, si sos vecino de la Comuna 5 y vivís en el centro de la ciudad, para llegar a tu casa, pagás más; para tener el auto, pagás más; tenés el ABL, y también pagás más. Todo implica un aumento para que esta ciudad sea no solamente para pocos, sino que también sea inviable y genere una expulsión de los que no pueden acceder a un derecho público, que es el transporte de la Ciudad.

Esta tarifa, como también se ha dicho, está con creces por sobre las propias metas inflacionarias que plantea el Gobierno nacional y que lleva adelante también el mismo ajuste. A confesión de parte, relevo de pruebas: el presidente de SBASE nombró la palabra “ajuste”, como mínimo, quince veces. Entonces, si esto es un ajuste, significa que hay una porción muy grande de usuarios y usuarias del subte que no van a poder acceder a este servicio, que es público, que es un derecho y que debería ser la línea troncal del transporte de la ciudad de Buenos Aires, sino que también genera una desviación. Yo soy estudiante de la Facultad de Derecho y decíamos que tomar colectivo resulta ser más barato.

Para ser breve y no redundar, si el 23 por ciento de los usuarios del subte tiene descuentos por la red SUBE y el 4 por ciento solamente accede al beneficio del viaje con gratuidad, más del 70 por ciento de los usuarios y usuarias del subte de la ciudad de Buenos Aires son los que van a pagar este 67 por ciento de aumento a partir del próximo 2 de mayo. Por supuesto, queremos repudiar esto.

No se soporta más esta línea del Gobierno en cuanto a los tarifazos. Si la idea del Gobierno de la Ciudad es seguir generando este nivel de exclusión y de desigualdad, no solamente para los usuarios del subte sino también para los usuarios de todo tipo de transporte público, vamos a seguir presentándonos acá en cualquier horario a informar y a plantear que no podemos seguir convocando audiencias públicas sin la información que se requiere y, por sobre todas las cosas, porque entendemos que todos los servicios públicos tienen que ser de calidad y deben estar administrados por el Estado. Además, este aumento de tarifas es injusto y desproporcionado. Por último, no se explica el motivo de ese aumento.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Muchas gracias.

10.- Sra. María Julieta Costa Díaz

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Convocamos a hacer uso de la palabra a la expositora número 10, señora María Julieta Costa Díaz, juntista de la Comuna 13.

Sra. Costa Díaz.- Buenas tardes a todos y a todas.

En el mismo sentido de mi compañera colega comunera, quiero decir que no están dadas las condiciones para llevar adelante esta audiencia. Particularmente, en el expediente que motiva esta audiencia falta información. Más allá de la tarifa técnica, de la que ya se habló mucho, no sabemos a qué se debe ese aumento de tarifas, por qué se decidió que sea el 67 por ciento, por qué son 12,50 pesos y no 11 pesos o 10 pesos.

El presidente de SBASE había mencionado que había un informe de la Universidad de Buenos Aires que amparaba este aumento de tarifas. Aclaro que ese informe también dice que las tarifas del subte están atadas a la cantidad de pasajeros, y esa cantidad se redujo mucho desde que Cambiemos tomó el subte y la ciudad de Buenos Aires se hizo cargo. Con el aumento de las tarifas del subte, muchos usuarios dejaron de viajar en subte, con lo cual, si tenemos en cuenta la tarifa técnica que es lo que nos sale, si es más caro, cada vez nos va a salir más caro viajar en subte. Queda claro que esto expulsa a los trabajadores y trabajadoras de la ciudad y de la provincia que vienen a trabajar a la Ciudad, y lo que aumenta es la cantidad de gente de los estratos más altos de la clase media que viaja en subte.

Es mentira lo que dijo el presidente de SBASE en el sentido de que aumentó la cantidad de pasajeros del subte. Eso no es así. Aumentaron los kilómetros de la extensión de la red de subtes; por ende, la cantidad de pasajeros tendría que haber aumentado más, porque el subte llegaba a más lugares de la ciudad. No aumentó tanto como prometieron en campaña, pero eso ya se dijo.

Dejo planteada estas preguntas: ¿por qué son 12,50 pesos y no 11, 10 o 9 pesos? No está claro y no surge del expediente. Entonces, es muy difícil venir a audiencias públicas donde no se nos brinda la posibilidad de estudiar y poder decir algo conducente, sino que la mayoría de los que estuvimos expresándonos aquí terminamos hablando de las pésimas condiciones en las que viajamos, por más de que las encuestas de Cambiemos dicen otra cosa. Y lo que terminamos pensando y nos terminan confirmando con estos aumentos que no solo se dan en la Ciudad, sino que también se presentan a nivel nacional, es que terminan trabajando para las empresas.

El presidente de SBASE se refirió a los subsidios como un dolor. ¿Qué es lo que duele? Quizás dentro de un año, cuando lo vuelvan a privatizar y puedan competir las empresas internacionales, el subte caiga en manos de Merkel y sea esta la que nos lleve a tener un servicio gratuito. Quizás están apostando a eso. Pero la verdad es que el aumento de tarifas hoy, y del expediente que motiva esta audiencia, no queda claro por qué es este aumento y no otro. Igualmente, no nos sorprende, porque Cambiemos termina pareciéndose a la fábula del escorpión. Está en su naturaleza: gobiernan para los ricos y este aumento es una demostración más de que han venido a hacer en el Estado de la Ciudad de Buenos Aires una sociedad para pocos y una ciudad para ricos. (*Aplausos*).

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Muchas gracias.

Participantes

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Continuamos con la lista de participantes.

Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 24, señora Lucía Battista Lo Bianco.

- La participante no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 25, señor Eduardo Marcelo López.

- El participante no se hace presente.

26.- Sr. Rafael Gentili

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 26, señor Rafael Gentili, en representación del Laboratorio de Políticas Públicas.

Sr. Gentili.- Buenas tardes.

Estamos aquí para debatir si la propuesta de aumento de tarifas formulada por SBASE es justa y razonable. Como todo servicio público, el subte debe prestarse –como dijo el profesor Polino anteriormente– en condiciones de universalidad, uniformidad, regularidad y continuidad para todos los usuarios. Sin embargo, aun reconociendo las limitadas mejoras que se han realizado en los subtes en los últimos años, estas condiciones no estarían siendo iguales para todos. Concretamente, me refiero a los usuarios de la línea E, los grandes abandonados. Porque aun cuando la tarifa pueda resultarle razonable y justa a algunos para los usuarios de las otras líneas, ciertamente no lo es para los usuarios de la línea E.

Repasemos un poco los datos, que es lo que a nosotros nos gustan y con los cuales trabajamos. Dejemos hablar a los datos.

Es habitual escuchar a expertos y conocedores del sistema evaluar el funcionamiento de la línea E en función de la baja cantidad de viajes que genera en relación con las demás líneas. Sin embargo, es oportuno advertir que en 2017 casi dos millones de personas pasaron su SUBE al menos una vez por la línea E. Y tengamos en cuenta que el 84 por ciento de esos usuarios –nuevamente, se trata de datos oficiales– viven en la ciudad de Buenos Aires. Significa que votan y realizan sus actividades en esta ciudad. Y de ellos apenas el 9 por ciento usa solo la línea E. O sea que, además, son unos espectaculares alimentadores del sistema en su conjunto.

Pese a estas virtudes ocultas bajo la alfombra de “cantidad de viajes”, es la línea que tiene –como ya se dijo aquí– las formaciones más viejas, más ruidosas y con múltiples y recurrentes fallas. En 2017, por ejemplo, no se despachó el 32 por ciento de los trenes programados. En 2015, ese porcentaje había sido del 24 por ciento. Hubo en servicio un

promedio de diez formaciones contra las diecisiete que se necesitarían para cumplir con la frecuencia prometida por el jefe de Gobierno en las horas pico. El resultado en la frecuencia promedio en horas pico durante 2017 en la línea E fue de seis minutos y trece segundos. En 2014, esa frecuencia había sido de cinco minutos y treinta y cuatro segundos.

Todo esto ocasiona que los corajudos usuarios de la línea E sean los que viajan más hacinados: 6,4 usuarios por metro cuadrado en hora pico. En la línea B, esa medida es de 4 usuarios por metro cuadrado; y en la línea C, de cinco usuarios por metro cuadrado.

En materia de accesibilidad, es la única línea de toda la red que no tiene ascensores, y apenas tiene treinta escaleras mecánicas, cuando debería tener, como mínimo, el doble para garantizar el acceso libre en ambos sentidos: subir y bajar. Para colmo, las escaleras suelen tener problemas recurrentes. En 2017, este ha sido el principal motivo de reclamos de todos los usuarios del subte. Si tenemos en cuenta la cantidad de usuarios que transportó cada línea, la E fue la que encabezó ese *rating*. Tuvo 19 reclamos, casi 20, cada cien mil usuarios; medidos por escaleras, también conservó la *pole position*: tuvo 13 reclamos por escalera.

Este somero pantallazo –podríamos seguir, pero no hay tiempo– deja en evidencia la necesidad de tomar medidas urgentes para revertir esta situación. Es una obligación del Estado, que no está cumpliendo, que todos los usuarios del servicio público del subte accedan a las mismas condiciones del servicio, sobre todo, cuando se les exige pagar la misma tarifa.

Esta obligación hoy no se cumple en relación con los sureños usuarios de la línea E. Por tal motivo, venimos a proponer a las autoridades de esta audiencia pública y al público y a los presentes en general que se solicite a las autoridades aquí presentes que a la mayor brevedad presenten un plan de mejoras con compromisos medibles y plazos concretos para su realización, y que eso sea supervisado por una auditoría ciudadana. (*Aplausos*).

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Convocamos a hacer uso de la palabra a la expositora número 5, señora Myriam Bregman, diputada de la Ciudad.

- La expositora no se hace presente.

27.- Sr. Christian Ricardo Paleti

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 27, señor Christian Ricardo Paleti.

Sr. Paleti.- Buenas tardes.

En principio, diré algo como para clarificar y evidenciar, ya que aquí la intención es reducir los subsidios y trasladar los costos en esta composición de la tarifa técnica a los usuarios: hay que decir que aquí la tendencia que recaería sobre los usuarios es pagar un servicio a 18 pesos. Es la primera cuestión que quiero destacar, si la intención es reducir los subsidios completamente.

Otra situación que quisiera cuestionar es esta fantochada que utilizó el Gobierno de la Ciudad para hacer pasar este tarifazo, que es la tarifa combinada, ya que a través de

ciertas combinaciones uno tendría diferentes tipos de descuentos. Y hay diversos estudios que hablan, por ejemplo, de millones de transacciones que se hacen en el área metropolitana que no van más allá del 11 al 15 por ciento. Por lo tanto, sería despreciable si lo medimos con la mayoría de los usuarios que viajan diariamente en la Ciudad.

Pero hablemos un poquito del subte en lo que respecta a los costos. Yo soy delegado del subterráneo y también soy técnico del área de los talleres de material rodante. Y aquí se hizo una observación interesante: se trata de que se incorporan en la composición de los costos de explotación, que son los gastos de mantenimiento y diferentes gastos de formaciones, por ejemplo material rodante a talleres terceros y también la cuestión relativa a la depreciación.

Hablemos de los costos. La mayoría del material rodante del subterráneo es obsoleto. ¿Qué quiere decir esto? Que datan de la década de los cincuenta o de los sesenta. Por ende, tienen alrededor de cincuenta años de antigüedad.

En un ítem en el que se incorporan los gastos de mantenimiento podemos evidenciar algunas cuestiones. No solamente está cuestionado esto, porque allí estaría rozando la propia defraudación, ya que sería una incorporación inconstitucional. Sin embargo, esos gastos no serían tales, ya que a esas formaciones no se les hace el mantenimiento correspondiente, como lo señalan los propios manuales técnicos y también el informe de la Facultad de Ingeniería; es decir, no recibe por el lado de la prestataria y también por SBASE, para que se cuestione, el mantenimiento general medido en kilómetros o en un período determinado.

Primera cuestión: ¿cómo se puede evidenciar esto? Para comenzar, metimos denuncias a SBASE y a todos los organismos de control en el año 2015, evidenciando todo esto en cada una de sus partes de los equipos del material rodante. En segundo lugar, en el subterráneo, en las seis líneas y en el premetro, hay alrededor de quince mil averías, fallas y detenciones al año, como producto de que no se ha hecho el mantenimiento como corresponde. Y a eso se agrega también la obsolescencia propia del material rodante.

En el propio señalamiento de la Facultad de Ingeniería –es una definición técnica y nosotros la conocemos– se aclara que todo bien común tiene un período de vida útil. Lo que señala es que esa mayoría de formaciones de material rodante –estamos hablando del 60 por ciento, es decir, algo así como 274 coches– ha pasado su período de vida útil. ¿Qué significa esto? Que tiene más de cuarenta años de antigüedad. Por lo tanto, ha perdido todo tipo de valor; tiene un costo cero. En realidad, hace más de veinte años que ese bien se dejó de amortizar y perdió su valor.

Entonces, aquí quiero hacer la siguiente denuncia: a los usuarios hay que indemnizarlos, porque estuvieron pagando algo que ha tenido costo cero, porque se ha desvalorizado.

Y la incorporación de la tarifa, en lo que respecta al costo, se le sigue aplicando esa política a los usuarios, que no solo van a pagar algo que ya está desvalorizado, sino que también es algo absolutamente inseguro, porque está fuera de toda normativa mundial en lo que respecta a cómo debe circular un medio de transporte de las características de lo que demanda un medio ferroviario o de subterráneos.

Y aquí agrego lo siguiente: como se ha escuchado aquí, está el tema del asbesto que componían formaciones compradas al metro de Madrid. Yo hago una denuncia también a SBASE, que entiendo que debe de tener conocimiento. Justamente, no subestimamos los

conocimientos técnicos, científicos o de diferentes estudios de Ingeniería. Pero aquí hay un aspecto político. Entonces, la cuestión va más allá, ya que hay un 60 por ciento de material rodante que sería obsoleto y que estaría fuera de toda normativa. Tenemos altas sospechas, y ya mandamos a investigar material rodante, que esas formaciones que circulan en las líneas C, D, E y B, otras formaciones –por ejemplo, los Mitsubishi– puedan llegar a contener material cancerígeno. Entonces, aquí hay un tema de gravedad, donde no solamente a los usuarios se les estaría aplicando un aumento arbitrario, que además es defectuoso porque tiene estas características muy cuestionables. Esta es la primera cuestión en lo que respecta al material rodante.

Y agrego también otro tema: en el ítem CC, que es el costo del concesionario, se le saca un ítem de mantenimiento general, pero se lo incorpora luego en la composición de los costos de explotación, que dice “gastos material rodante a talleres terceros”. Entonces, a Metrovías se lo están sacando por un lado, pero luego se lo ingresan por el otro. Les doy la noticia de que los talleres terceros son los de BRF ferroadustrial, que es del grupo Roggio. Por lo tanto, allí también hay una defraudación en lo que respecta a la composición de los costos, a cómo se distribuyen, etcétera.

Y les doy un dato técnico: esas formaciones que vienen de talleres terceros vienen peor de lo que se van. Simplemente, los invito a que vayan a las diferentes líneas del subte. Son formaciones que llegaron hace semanas, pero están en rojo. No pueden salir de la línea porque no funcionan. Se les hizo el mantenimiento general, que demanda una equis cantidad de efectivo, pero parece que la plata no se usó y estas son las consecuencias.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Le pido por favor que vaya cerrando su exposición.

Sr. Paleti.- Hay un último punto al que me quiero referir en relación con la seguridad de los trabajadores. Se trata de las instalaciones. En el subte, vamos a trabajar, pero no sabemos si podremos volver con nuestras familias. El último trabajador murió aplastado por una locomotora en el taller Nazca, que todavía no ha sido inaugurado.

La mayoría de los trabajadores fallecidos murieron por causa de electrocución. Hasta el día de hoy, si alguien creía que en el subterráneo iban a cambiar las condiciones de higiene y seguridad, de ninguna manera. No se aplican diferentes tipos de protocolo, por ejemplo, de energización, de modo que si alguien tocara algún elemento que conduce electricidad no se muera. Hay diferentes tipos de protección para salvar la vida. Ese es el planteo.

Yo considero que esta audiencia es una parodia. Aquí está absolutamente cerrado y definido políticamente el tema de la imposición del aumento arbitrario en lo que respecta a cómo deberían pagar la tarifa los usuarios. Los llamo a organizarse y a movilizarnos porque es el pueblo el único que puede frenar un tarifazo de estas características. (*Aplausos*).

28.- Sra. Fernanda Cecilia Santoandré

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 28, señora Fernanda Cecilia Santoandré.

Sra. Santoandré.- Buenas tardes.

Me presento: soy Fernanda, usuaria del servicio de subtes. Principalmente, vengo a hablar en nombre de los usuarios de la línea E y del premetro.

Lamentablemente, tuvimos que organizarnos desde las redes sociales para poder visibilizar lo que nos pasa día a día, compartir nuestro padecer diario y, a su vez, informarnos los unos a los otros sobre el estado del servicio porque muchas veces Metrovías no lo anuncia. Las demoras en el servicio de la línea E son constantes y casi diarias.

En cuanto a las características puntuales del servicio, tenemos que Metrovías y el Gobierno de la Ciudad en su página anuncian una demora de 4 minutos y 25 segundos. Les puedo asegurar que en ningún momento del día se respeta esa frecuencia. Pueden hablar con cualquier persona que viaje en la línea E todos los días y comprobarán que la demora oscila entre los siete y los ocho minutos. Estamos hablando de casi el doble.

De hecho, organiz ndonos a través de las redes sociales –si les interesa, estamos en Twitter y en Facebook–, tenemos un formulario que completamos todos los que percibimos demoras a lo largo del día, y detectamos que en los últimos siete meses el 92 por ciento de los días hábiles la línea E present  demoras. Estamos hablando que solo dos días de los veinte y pico que tiene hábiles un mes, la línea E funcionó como corresponde.

En cuanto al estado general de las unidades, tenemos unos coches General Electric, que son de los años sesenta. Esos coches tienen muchísimos problemas. Esta semana estuvimos con una formación de tres vagones. Imagínense y d gannos por favor si un servicio público de estas características puede funcionar con este nivel de abandono y de desidia.

Ahora todos estamos bastante enojados porque nos est n pasando el descarte de la línea B. Son coches que funcionan un poco mejor, pero tienen casi cuarenta años de antigüedad. Es decir, el hecho de posponer el estado de la línea y el funcionamiento es constante y está efectivamente planificado. De hecho, al momento no está previsto comprar unidades nuevas ni mucho menos.

En cuanto a la accesibilidad –ya otras personas lo comentaron–, estamos hablando de una línea en la que no contamos con ascensores. Tenemos la estación José María Moreno que tiene escalera mecánica, pero que no funciona desde hace dos años. Nadie puede subir por escalera mecánica en la estación José María Moreno. Una de las cabeceras, que es Plaza de los Virreyes, tampoco tiene escaleras mecánicas ni ascensores.

Como ya dije, somos usuarios de la línea E y el premetro. Este último es el olvidado. A veces nos preguntamos si será así porque circula por los barrios más pobres. El premetro está totalmente abandonado. La  nica inversión que estaba prevista era para trasladar los tranvías de Puerto Madero al servicio del premetro. Al momento, no tenemos ninguna novedad. Es un servicio que tiene constantes interrupciones. Llueve un poco, se inunda una parte de las vías y el servicio de interrumpe.

A todas estas inviables condiciones del transporte que tenemos los usuarios, me pregunto si además tenemos que sufrir un 66 por ciento de aumento en la tarifa. Estamos hablando de un servicio absolutamente imprevisible. Y recordemos que justamente recorre las zonas más humildes de la ciudad de Buenos Aires.

Además de todo esto,  tenemos que pagar un 66 por ciento más en la tarifa? Más allá de no estar en los planes inmediatos de nadie,  tenemos que afrontar estos costos?

De hecho, hace unos días leímos una nota en la que se decía que Metrovías estuvo repartiendo dividendos. O sea, nosotros tenemos que solventar las ganancias de una compañía como Metrovías o como la que fuese, pero ¿tenemos que sostener con nuestro bolsillo –insisto: el de las personas más postergadas– todo esto?

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 29, señor Gustavo Andrés Lipovich.

- El participante no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 30, señora María Celina Tellería.

- La participante no se hace presente.

Expositores

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Continuamos con la lista de expositores.

6.- Sr. Patricio Del Corro

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Convocamos a hacer uso de la palabra al expositor número 6, señor Patricio Del Corro, diputado de la Ciudad.

Sr. Del Corro.- Buenas tardes a todas y a todos los presentes.

En primer lugar, les comento que he llegado un poco más tarde, si bien estaba entre los primeros anotados, porque hoy había sesión en la Legislatura. Habíamos pedido que pudiera comenzar más temprano. Evidentemente, no se pudo.

En segundo lugar, aclaro que en la sesión –que se realizó a la misma hora que la audiencia– queríamos tratar el problema de las tarifas que, como se sabe, es un problema a nivel nacional y se ha abierto una crisis política nacional de una gran envergadura por los tarifazos que van sufriendo los trabajadores. Y cada día, cuando llegan las boletas de luz, de gas o de agua, cuando con la SUBE tenemos que pagar el pasaje en colectivo y vemos que ha aumentado, y ahora también se pretende hacer lo mismo con el subte, se ha generado una enorme bronca en la gran mayoría de la población, que se ha expresado con algunos reclamos en el día de ayer y se ha manifestado como una crisis política en la cual se vio inmerso también el Congreso esta semana.

En la sesión de la Legislatura queríamos debatir el problema de los tarifazos en la Ciudad, incluyendo el del subte. Sin embargo, el oficialismo se negó a que se pudiera debatir ese punto tratándolo de manera *express*, como si fuera una declaración de ciudadano ilustre.

La crisis que tiene el Gobierno, y de la cual esta audiencia es parte, se sintió también en la Legislatura. Precisamente, con algunos sectores de la oposición de la Legislatura,

hemos reunido las firmas necesarias para que el jueves que viene se realice en la Legislatura una sesión especial para discutir particularmente los tarifazos y qué medidas garantiza el Estado para paliar esa situación que están viviendo no solamente los usuarios del transporte, sino también las fábricas recuperadas, los que tienen un pequeño local, los que tienen que ir a trabajar o a estudiar pagando los tarifazos.

Por lo tanto, convocamos a los presentes a que se acerquen a esa sesión como trabajadores, como vecinos, como afectados por estos tarifazos para reclamar y que la Legislatura no siga sesionando de espaldas a lo que está pasando en la ciudad de Buenos Aires, sino que se abra a estos grandes debates, que son los problemas que estamos sufriendo.

En tercer lugar, deseo recordarles que esta es una segunda audiencia sobre esta cuestión. La primera fue cancelada por la Justicia por una denuncia que presentamos con mi compañera Myriam Bregman, porque consideramos que esta audiencia es una farsa. Pero no simplemente es una farsa porque Dietrich, que nada tiene que ver con el subte, dijo en verano cuánto iba a costar el boleto del subte para esta altura del año. Es una farsa porque la mayoría de los presentes o quienes quisieron haber tenido la información completa sobre los gastos de Metrovías y cómo se usan no podían hacerlo. Para tener acceso a la información, había que concurrir a una oficina en horario laboral y cortado; no daban las fotocopias y la información no se subía a internet.

Un verdadero escándalo. ¿Sobre qué bases discutimos? Sobre ninguna. Con los datos o con algunas noticias que puede dar el vicedirector de Gobierno en alguna declaración de prensa. Y con eso hay que venir, hablar un poco, hacer como que discutimos y aceptar el tarifazo, porque ya sabemos que el aumento se va a implementar.

Por eso se canceló la primera audiencia, ya que la Justicia consideró que no estaban dadas las condiciones de acceso a la información. Por esas razones, nosotros seguimos impugnando esta audiencia. Algo tan simple como que toda esa información estuviera en internet para que podamos acceder a ella. No está. Parece que fuera muy difícil subir a la web a esta altura del desarrollo de la comunicación todos esos papeles que están en cajas y cajas. Pero no están porque quieren ocultar algo, porque no quieren decir cuál es el negocio de la publicidad y los locales en el subte, porque no quieren decir adónde va concretamente la plata de los subsidios en el subte, porque no quieren decir cómo se maneja la plata de la publicidad, una enorme caja que hay en el subterráneo. Y, fundamentalmente, lo que no quieren decir es cuál es la ganancia de Metrovías, la gran incógnita que recorre a todos los que venimos tratando este tema.

Recién una compañera hablaba de los millones en dividendos que repartió Metrovías, lo cual demuestra que está lejos de ser una empresa que dé pérdidas; pero esos son los dividendos que dan los accionistas. ¿Cuál es la ganancia? Ni siquiera podemos acceder a esa información. Y eso nos lleva a cuestionar también cómo se está armando este esquema.

Nosotros hemos sido muy críticos del esquema que mantenía el Gobierno nacional anteriormente. ¿Por qué? Porque no opinamos que se subsidiaba al pasajero. Si bien pagaba un boleto más barato, ese subsidio se pagaba con el IVA, con el impuesto a las ganancias y con todos los impuestos que habitualmente tenemos los trabajadores porque el esquema impositivo en la Argentina es altamente regresivo. No es progresivo. Esto quiere decir que vas a comprar algo al quiosco, pagás el 21 por ciento y de ahí salían los subsidios para

mantener empresas parásito, como la de los Roggio. Ni hablar del escándalo en el que terminó la masacre de Once.

Ese tema ahora se quiere decir que se va a cambiar, que no se puede seguir manteniendo la situación así y que entonces hay que aumentar las tarifas. Aquí el macrismo duplica la estafa. Por ejemplo, los subsidios son 3100 millones de pesos para el año pasado, 2017, pero esos 3100 millones de pesos duplicaron a los del año 2015. Entonces, se duplican los subsidios para la empresa y, a la vez, nos quieren hacer un nuevo tarifazo del 67 por ciento, que en seis años acumularía un aumento del mil por ciento, el doble de lo que recibieron los docentes en las paritarias salariales en el mismo período.

Entonces, se multiplican los subsidios y se multiplica el tarifazo. ¿Y todo para qué? Para mantener la ganancia de una empresa. Y aquí me parece que hay una pregunta que es central y que debería recorrer el debate no solo del subte, sino también de todas las cuestiones relativas al tarifazo que se está discutiendo. ¿Qué ganancia tiene que dar el subte? Estamos hablando del transporte que es utilizado por los estudiantes para llegar a la escuela, por las familias para ir a los hospitales o por los trabajadores para llegar a su lugar de trabajo.

Por lo tanto, un trabajador que se levanta temprano a la mañana tiene que tomar el subte en pésimas condiciones –como vienen denunciando–, llega a su lugar de trabajo y por ese motivo está garantizando las ganancias de una empresa que le da un pésimo servicio. ¿Cuál es la lógica?

Lo mismo podríamos extender al gas o a la luz. Nadie cuestiona que un hospital o un parque no tienen que quedar ganancias. ¿Por qué tiene que hacerlo un trabajador que va a su lugar de trabajo? ¿Por qué una jefa de hogar cuando llega a su casa después de trabajar y prende el gas para darles de comer a sus hijos tiene que estar dándole ganancia a una empresa privatizada que se mantiene desde los años de Menem hasta ahora? ¿Por qué? Nosotros no le encontramos ningún sentido. Es un servicio público y debería ser de calidad y estar al servicio de la población, y no que la población tenga que estar al servicio de las ganancias de la empresa.

Para terminar, todo este sistema que el Gobierno viene manteniendo de ataques, no lo puede hacer sin efectuar un fuerte ataque a los trabajadores del subte. Es público, pero quiero redoblar la solidaridad del PTS y del Frente de Izquierda para con los trabajadores del subte y para con el sindicato que ellos crearon y que ellos eligen día a día contra el ataque de un grupo de jueces –a quienes la población no eligió– que les van a decir a los trabajadores cómo se tienen que organizar. Y ese ataque no es casualidad. Está ligado. Primero, antes de decirle a la próxima empresa que va a tomar la concesión –porque lo que quiere hacer Rodríguez Larreta es hacer una nueva privatización–, asegurar que no va a haber trabajadores molestos.

En segundo lugar, los atacan. Como decía un compañero, tienen seis muertos en los últimos años y son los primeros que vienen denunciando los grandes negociados de Metrovías y de SBASE con la salud de los trabajadores y de los usuarios. Ellos lo pagan con su vida. Y el Gobierno responde atacándolos y atacando su organización sindical. Una vergüenza total.

Para nosotros, esta audiencia es simplemente otro lugar donde venir a manifestar nuestro repudio a este sistema de negociados. No tenemos ninguna esperanza. Ya sabemos –lo dijo Piccardo en el verano y lo mantiene ahora–, incluso ahora para el resto de los

tarifazos, el Gobierno dice que, como es muy bueno y muy flexible nos va a dejar pagar los tarifazos de la luz, del gas y del agua en cuotas con interés, como si fuera una tarjeta de crédito. ¡Qué bueno! Nos van a dejar pagarlo en cuotas...

De la misma manera que sucede con el resto de los servicios, estas discusiones donde no se mantiene el punto central, que es por qué tienen que dar ganancias y por qué tienen que estar ligadas a una empresa privatizada que tiene el lucro como eje, no sirven. Por eso, nosotros mantenemos que el Estado de la Ciudad de Buenos Aires tiene que anular esta y cualquier futura privatización, y que el subte tiene que ser manejado por quienes no queremos lucrar con él, por quienes lo queremos como un servicio de calidad, que son los trabajadores y los usuarios populares. Será la única manera de terminar con la muerte de los trabajadores, con los accidentes, con futuras tragedias que ojalá no tengamos que vivir. Pero os están llevando por ese camino.

Nosotros, por lo menos, vamos a apostar a esa movilización porque la manera de lograrlo opinamos que va a ser esa: exigiendo al Gobierno tirar abajo las privatizaciones y siendo gestionado por los trabajadores y usuarios. (*Aplausos*).

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Muchísimas gracias.

Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 31, señor Ricardo Lasca.

- El participante no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Señor presidente: hemos concluido el registro de participantes inscriptos.

Finalización

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

Muchas gracias a todos por su presencia.

- Es la hora 15:54.

Mónica del Carmen Vallejo
Taquígrafa

Adriana Giraud
Taquígrafa