

Versión Taquigráfica

AUDIENCIA PÚBLICA

23 de febrero de 2021

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

AUDIENCIA PÚBLICA	4
Iniciación	4
Expertos	5
Expositores	8
1.- Sra. María Paz Carreira Griot	8
2.- Sr. Santiago Roberto	10
6.- Sra. Alejandrina Barry	12
Participantes	13
1.- Sra. María José Lubertino	13
3.- Sr. Jonatan Emanuel Baldiviezo	15
4.- Sra. Myriam Godoy Arroyo	17
9.- Sr. Luis Enrique Angió	19
8.- Sr. Horacio Morinigo	20
11.- Sr. Claudio Daniel Boada	21
12.- Sra. Liana Battino	23
Expositores (cont.)	25
7.- Sr. Arturo Pozzali	25
Finalización	27

- A 23 días de febrero de 2021, a las 12.01, a través de la plataforma Zoom y con transmisión por el canal de *Youtube* del Gobierno de la Ciudad:

AUDIENCIA PÚBLICA

Iniciación

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

A las 12 y 1, del día 23 de febrero de 2021, damos comienzo a la audiencia pública sobre el tratamiento de la tarifa técnica y la modificación del cuadro tarifario para la explotación del servicio de subte.

Mi nombre es Alejandro Ameijenda, presidente del Ente Único Regulador de los Servicios Público de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Presido esta audiencia pública según la establecido en la Ley 6, artículo 51, inciso c), que regula el instituto de las audiencias públicas, y según la Ley 210, capítulo 4, del Ente Único Regulador de los Servicios Públicos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

En esta oportunidad, me acompaña la doctora Eugenia Michelotto y el doctor Gustavo Gutiérrez, integrantes del directorio del Ente Regulador de los Servicios Públicos de la Ciudad.

Le doy la palabra a Susana Estrábacca, coordinadora de la organización de las audiencias públicas, perteneciente a la Subsecretaría de Gestión Comunal, del Gobierno de la Ciudad, quien comentará brevemente el desarrollo de las audiencias y también les dará la palabra a los participantes, según el registro de inscriptos.

Sra. Moderadora (Estrábacca).- Muchas gracias, señor presidente.

Buenas tardes a todos y a todas. La presente audiencia pública se rige por la Ley 6, que ha sido modificada en épocas de pandemia por la Ley 6306, para darnos la posibilidad de la transmisión en forma virtual, a fin de permitir la participación ciudadana ante la toma de decisión frente a algunos proyectos del Poder Ejecutivo. En el resto, sigue siendo la Ley 6 la que regula las audiencias públicas. Esto quiere decir que cada uno de los participantes dispondrá de cinco minutos para hacer uso de la palabra, como está estipulado en la misma ley. Si alguna de las personas que hacen uso de la palabra consideran que tienen una documentación ampliatoria, podrán mandarla al audienciaspublicas@buenosaires.gob.ar, para ser incorporada a la versión taquigráfica, y será tenida en cuenta para la toma de decisión.

La modalidad de esta audiencia es la siguiente, según la Ley 6. En primer lugar, hablarán los expertos, que son las personas que defienden el proyecto. Después, hay una lista de inscriptos, que son vecinos y vecinas de la Ciudad de Buenos Aires, y también una lista de expositores, que está compuesta por legisladoras y legisladores de la ciudad, funcionarios de la defensoría de la ciudad, funcionarios del Gobierno de la Ciudad e integrantes de las 15 juntas comunales.

Más allá de que esta es una modalidad virtual, el Gobierno de la Ciudad habilita un lugar físico, como bien se explica en la convocatoria, en la calle Aguirre 1473. En caso de que alguna de las personas inscriptas carezca de electricidad o conectividad, podrá acercarse a ese lugar, donde hay computadoras para hacer su intervención y no perder su oportunidad

por el tema de la virtualidad. Una vez que se termina el listado de las personas inscriptas, se las volverá a convocar, por si en el momento en que fueron llamadas estaban desconectadas.

Dicho esto, en mi función de coordinar el lugar virtual y el físico, doy la palabra a mi compañera, integrante del organismo de audiencias, Viviana Lanaris, quien irá llamando a las personas inscriptas.

Sr. Moderador (González).- Viviana está con problemas de conectividad, así que voy a convocar yo.

Expertos

Sr. Moderador (González).- En primer lugar, hará uso de la palabra la experta María Manuela López Menéndez, presidenta de SBASE.

Sra. Menéndez.- Buenos días a todos y todas. Estamos aquí, tal como comentaron, en la audiencia pública para el análisis de la tarifaria técnica para usuarios para el servicio de subterráneos de Buenos Aires.

Voy a iniciar esta presentación con una presentación, donde iremos comentando las cuestiones técnicas de este proyecto de adecuación tarifaria. Lo primero que quería comentar es cómo estamos hoy en el subte. Claramente, el subte, como todos nosotros y como todas las actividades, ha sido afectado por el Covid, al igual que el resto del transporte público. Esto implicó tomar decisiones, tanto por parte del gobierno nacional como...

Disculpen, pero me informan que no se están viendo las diapositivas.

- Luego de unos instantes.
- Se proyectan filminas.

Sra. Menéndez.- Como bien comentaba, primero quiero hacer una breve reseña de cómo fue afectado el subte y nosotros por el Covid, por distintas medidas que se fueron tomando por el Gobierno de la Ciudad y el gobierno nacional.

El subte, al igual que el resto del transporte público, puede ser utilizado solo por trabajadores esenciales. Eso, por supuesto, tuvo un fuerte impacto en su demanda. Llegamos a tener solamente un 3% de pasajeros en abril y, hacia fines de este año, poco menos del 20%. Esto implicó que hiciéramos un fuerte esfuerzo, tanto por parte del Gobierno de la Ciudad como de los trabajadores y trabajadoras del subte y la empresa operadora, para seguir prestando un servicio que ha sido esencial en este año.

Se diagramaron los equipos de trabajo. Tuvimos que trabajar con la empresa y trabajadores agrupados en burbujas, para evitar los contagios. Además de que haya caído fuertemente la demanda, hemos tenido también una caída en la oferta, dada por dos motivos. El primero es, justamente, que hay una parte de los trabajadores del subte que son personas de riesgo y no pueden prestar su tarea; además, solamente pueden viajar en subte personas sentadas, lo cual redujo considerablemente la oferta.

De todas formas, este año hemos trabajado en cuidar a los trabajadores y usuarios, de manera que hemos reforzado fuertemente todas las cuestiones que tienen que ver con la

limpieza y el cuidado de los espacios comunes. Hemos trabajado también en formas de mostrar a la gente que tiene que viajar con barbijo. Por supuesto, su uso es obligatorio, pero también queríamos que hubiera personal y concientizar sobre la limpieza de manos, antes y después de viajar en subte, para asegurarnos de que la gente usara el subte y sea considerada cuidada.

En este período, lo que hicimos también fue reducir la cantidad de estaciones abiertas. Hoy tenemos 55 estaciones abiertas, de las 90 que tiene la red, a fin de priorizar el uso del transporte público para los trabajadores esenciales, que son hoy los que están autorizados a utilizar el transporte público en el área metropolitana. Consideramos que esta medida permite que aquellas personas que viven cerca de una estación cerrada puedan acercarse a una estación caminando o con otro medio de transporte, para evitar usar el subte en trayectos cortos.

Aquí vemos el mapa de las estaciones abiertas de la red, en cada una de las líneas. Para decidir cuáles debían abrirse o no, se puso el foco en la esencialidad de las tareas alrededor de las estaciones. Tenemos abiertas todas las estaciones de subte donde hay centros de salud cerca y también bancos u otras actividades consideradas esenciales.

Más allá de este año tan complejo para todos y para el subte, en particular, la ciudad sigue invirtiendo en la red de subte. Entre el año 2018 y 2020, hemos trabajado muy fuertemente en inversiones para la línea E: en 2019, llegamos a Retiro. Hemos realizado fuertes inversiones en la renovación de vías. También estamos trabajando en el señalamiento de la misma línea y ya empezamos a incorporar flotas con aire acondicionado. Y para eso, también estamos haciendo obras de potencia en esa línea.

Otra de las grandes obras importantes tiene que ver con la accesibilidad en el nodo Obelisco. Estas estaciones son las más importantes: se cruzan 300.000 personas todos los días en un año normal, combinando de una línea a otra. Se conectan, como saben, las líneas B, C y D. Allí ya tenemos inauguradas las dos primeras etapas. Estamos trabajando en la tercera etapa para tener ese nodo cien por ciento accesible y con mucha más seguridad en el próximo año.

Por otro lado, también estamos trabajando en todo lo relacionado con escaleras mecánicas. Seguimos renovando las escaleras mecánicas obsoletas y trabajando en otras obras de accesibilidad, como puede ser la obra que estamos haciendo en Retiro y Catedral. También hemos trabajado en otras inversiones importantes en la estación de Plaza de Mayo la estación Facultad de Derecho, donde buscamos que el subte se conectara con su entorno. Estamos trabajando también en dos líneas muy importantes, que van a tener un fuerte impacto en el servicio y en la mejora del servicio a los usuarios, que es, por un lado, las obras de modernización del señalamiento. Hoy nuestra línea más moderna es la línea H. Estamos yendo hacia esa modernización en la línea C y la línea D. Esto nos permitirá tener mejor frecuencia y previsibilidad, y también líneas de potenciación. La red es antigua y si queremos seguir dando más frecuencia y servicio –sobre todo, incorporar aire acondicionado en los coches–, necesitamos que las líneas tengan más potencia.

Estas obras que se han ido haciendo en paralelo nos han permitido incorporar en los últimos años más de 220 coches nuevos a la red, gran parte de ellos con aire acondicionado. Ello se ve en la línea D, que tiene coches nuevos, todos con aire acondicionado, al igual que la línea H; en las líneas C y A, en la mayoría de los coches. Y como comentaba al inicio, estamos incorporando coches con aire acondicionado en la línea E.

Ahora bien, ¿por qué tenemos que actualizar la tarifa?, que es parte de lo que nosotros venimos a presentar en esta audiencia pública. Principalmente, para seguir prestando un buen servicio al usuario. Hicimos un esfuerzo muy importante en el último año, para seguir prestando un servicio que permitiera que todos los trabajadores esenciales utilizaran el subte, pero tenemos que lograr un equilibrio entre lo que el Estado aporta como subsidio y la sustentabilidad del sistema, en un contexto en el que, según la última actualización tarifaria, hubo un aumento en los costos de explotación, que de alguna forma tenemos que contemplar en la tarifa que paga el usuario.

Si analizamos cuál es nuestro panorama y dónde estamos parados hoy, vemos que el año 2019 fue un año muy bueno en cantidad de pasajeros. Llegamos casi a los 330 millones de pasajeros. Claramente, había una tendencia de crecimiento para los próximos años. Por eso, estamos realizando las inversiones en la red, para tener mayor frecuencia y absorber ese aumento en la demanda, pero en el año 2020, por la pandemia, la caída de los pasajeros fue muy importante. Fue una caída del 78%, que hizo que tuviéramos menos 75 millones pasajeros pagos, además, con una particularidad, que es que gran parte de esos pasajeros pagos se contabilizaron en los primeros meses del año, cuando teníamos una buena ocupación. En abril, que fue el peor mes, tuvimos menos del 3% de los pasajeros y en diciembre llegamos a alrededor del 16%. En enero y febrero de 2021, estamos más o menos en ese orden, respecto de un número que no es normal. La tendencia para el año 2021 será un poco errática, porque seguramente los primeros meses, cuando todavía convivíamos con la pandemia, tengamos una baja cantidad de pasajeros, y podremos ir recuperando la demanda a medida que tengamos mejores indicadores de la situación sanitaria.

Actualmente, la tarifa de subte es de 21 pesos y la del premetro, de 7,50 pesos. Por supuesto, se mantienen todos los beneficios por pasajeros frecuentes, que según la cantidad de viajes realizados, se va produciendo un descuento en el valor de la tarifa. También seguiremos con los pases, como el abono estudiantil, el abono de maestro, jubilados y pensionados. Además, por supuesto, el subte está integrado a la red Sube; por lo tanto, si una persona usó un colectivo o un tren antes, recibe un descuento del 50% hasta un 75%.

¿Cómo nosotros calculamos la tarifa técnica?, que es parte de lo que presentamos hoy. La tarifa técnica se considera como la división entre los costos de un mes anualizado, dividido los pasajeros pagos de ese mes también anualizado. Lo que estamos presentando para esta audiencia pública –lo vamos a ver en la próxima filmación– son los costos a octubre de 2020, anualizados, lo que significa que los costos de ese mes los multiplicamos por 12 y tomamos los pasajeros transportado de ese mes y también los multiplicamos por 12. La división entre ambos valores nos da cual es la tarifa técnica correspondiente.

Como ven en este cuadro, en octubre de 2018, que fue la última presentación que se hizo en una audiencia, para el aumento tarifario para del año 2019, el costo anualizado era 7825 millones de pesos. Según los datos sobre pasajeros de octubre anualizado, había 340 millones de pasajeros, lo que daba una tarifa técnica de 22,97 pesos. Cuando vamos al año 2020, que es un año tan distinto, vemos los costos de explotación, que son los costos ajustados por los índices inflacionarios, pero también se puede ver que hubo un aumento muy importante en la inversión por 13.170 millones de pesos. Ahora bien, si tomamos los pasajeros pagos de octubre de 2020, que ha sido muy bajo, como expliqué, nos da un total de 30 millones de pasajeros. Si hacemos esa división, nos da que la tarifa técnica debería ser de 435,19 pesos, que está claramente muy por encima de lo que los pasajeros vienen pagando,

que son 21 pesos. Esto demuestra el gran esfuerzo que ha estado haciendo la Ciudad de Buenos Aires en este año.

Por supuesto, pensando en este contexto de pandemia, debemos cuidar el bolsillo de los pasajeros y de los ciudadanos y ciudadanas de la Ciudad de Buenos Aires. Podríamos hacer otras cuentas para ver cuál podría ser la magnitud de la tarifa técnica: si tomáramos los pasajeros pagos de enero a diciembre de 2020, que es un dato real que tenemos, porque el año ya pasó, la tarifa técnica sería de 178,13 pesos. Si fuésemos a una situación con un año común en el subte, y tomáramos octubre de 2019, la cantidad de pasajeros pagos sería del orden de los 389 millones y la tarifa técnica sería del orden de los 33,81 pesos, una tarifa técnica, que se acerca, de alguna manera, a lo que nosotros estamos proponiendo en el cuadro tarifario, pero sabiendo que ese número de pasajeros no será real durante el 2021, porque ya tenemos los dos primeros meses con una muy baja cantidad de pasajeros y prevemos que, hasta tanto no mejoren las condiciones sanitarias, no habrá un aumento importante en la cantidad de pasajeros del subte.

A partir de este análisis de la tarifa técnica, esta es nuestra propuesta de cuadro tarifario al usuario. En un primer tramo, la tarifa sería de 25,50 pesos para el subte y 9,10 para el premetro. En el segundo tramo, pretendemos llegar a una tarifa de 30 pesos en el subte y de 10,70 en el premetro, por supuesto, manteniendo todos los abonos y descuentos, tal como se ven en este cuadro.

Como bien comentaba hace unos instantes, si uno analiza las tarifas técnicas que presentamos, que son números muy elevados, verán que estamos haciendo una adecuación por debajo de esa necesidad y también está en línea con ir generando sustentabilidad en el sistema, pero sabiendo que estamos en una situación donde tenemos que cuidar el bolsillo de los vecinos y vecinas de la ciudad.

Acá vemos un cuadro resumen, desde el año 2013, cuando la ciudad se hizo cargo del subte. El subsidio siempre rondó el 60%, con algunos años con menor participación por parte de la ciudad, pero vemos que, en el año 2020, el aporte de la ciudad a la operación del subte fue del 96,8%, debido fuertemente a la caída de los pasajeros. En el año 2021, esperamos que este número se reduzca, principalmente, por la recuperación de la demanda, a medida que vayamos teniendo mejores indicadores respecto de la situación sanitaria.

Este año ha sido muy complejo y el año que viene, seguramente, lo seguirá siendo. Nuestro principal objetivo es seguir prestando un servicio que es esencial para las vecinas y vecinos de la ciudad y que ha sido esencial para que se pudieran mover todos los trabajadores esenciales en los peores momentos de la pandemia. Frente a eso, lo que estamos haciendo es poner mucho foco en la recuperación del servicio a lo largo del año. Y vamos a seguir haciendo inversiones en obras e infraestructura, para estar preparados para cuando esta demanda empiece a volver al subte y seguir pensando un servicio tal cual lo veníamos prestando hasta ahora.

Expositores

1.- Sra. María Paz Carreira Griot

Sr. Moderador (González).- Continuamos con el registro de expositores. Convoco a la miembro de la junta comunal 14, María Paz Carreira Griot.

Sra. Carreira Griot.- Buenas tardes a todos y a todas.

Como bien decían, mi nombre es María Paz Carreira Griot, pero me conocen como Pacha. Soy miembro de la junta comunal 14.

Vengo nuevamente a hablar. Ya estuve hablando en otras audiencias públicas por el tema de este tarifazo propuesto por el Ejecutivo de la Ciudad de Buenos Aires. Comprendo que estamos en un momento complejo por todo el presupuesto que hay que abordar en lo sanitario; sin embargo, también entiendo que la cantidad de aumentos es poco empática con los ciudadanos y ciudadanas de la ciudad. No solamente estamos hablando del cuadro tarifario de los subtes, sino también de los taxis. Esto es entendible, porque la realidad es que aportan muy poco al transporte público esencial, como son los taxis. Ni siquiera tiene una posición firme sobre las aplicaciones ilegales. También habrá aumentos en el estacionamiento medido, el acarreo, las multas, y la VTV. Además, se crearon tres nuevos impuestos. No estamos hablando de alcúotas, sino de impuestos nuevos y regresivos, como el 1,2% sobre el consumo con tarjetas de crédito y otros impuestos al sistema bancario radicado en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, que tendrán impacto en las tasas de interés. También se está estimando un incremento en las entradas a los polideportivos, al Parque de la Ciudad, al Parque Sarmiento, y el arancelamiento de las ecobicis.

Por ende, me llama muchísimo la atención que los porteños y las porteñas tengamos que seguir transfiriendo de nuestros bolsillos algo de lo que debería hacerse cargo el Gobierno de la Ciudad. Tampoco comprendo por qué se ha renovado nuevamente la concesión a Metrovías, que está desde 1993. La realidad es que, aunque se haya hecho cargo desde 2013, es algo para repensar si es o no la empresa que debería concesionar este servicio.

Por otro lado, dentro de las cuestiones que mencionó la funcionaria, que me parecen muy interesantes, no escuché nada sobre el tema del asbesto ni sobre cuáles serán las mejoras en las condiciones de los trabajadores y las trabajadoras.

Yo soy usuaria del subte, así que constantemente me encuentro con molinetes que no andan y con escaleras mecánicas que no funcionan. No hay ni siquiera un buen tránsito para las personas con discapacidad y adultos mayores. Es muy complicado para estas personas transitar por esta ciudad y más si lo quieren hacer por subte. También me gustaría escuchar qué tipo de mejoras se van a hacer en ese sentido.

Asimismo, me gustaría mencionar que el gasto previsto en el presupuesto de 2021 se redujo en un montón de ejes; por ejemplo, para la vivienda, se estipula una reducción del 45%; para el agua potable y alcantarillado, del 38%; para las partidas de trabajo; del 10%; para infraestructura educativa, del 70%; para cultura, del 16%; y, para las partidas de salud, del 9,4%. Entonces, en lo único que registramos un aumento para el presupuesto 2021 de esta ciudad es en publicidad y propaganda, en el orden del 30%, así como en los servicios de seguridad.

La realidad es que me preocupa que sigamos poniendo en los y las porteñas la necesidad de inversión en un montón de otras cuestiones. Siguen aumentando los impuestos, seguimos teniendo tarifazos, pero todavía no vemos las mejoras. Hace casi 14 años que gobiernan el mismo tipo de gestión. Necesitamos ver cambios y un compromiso real con los y las porteñas. La realidad es que el transporte de subte es uno de los que necesitamos que mejoren para que los y las porteñas podamos transitar mejor, para que podamos dejar el auto en otro lugar y podamos transitar en subte, para tener una mejor calidad de vida; sin embargo,

todavía no lo hemos visto. Por el contrario, siguen aumentando los precios de manera exorbitante. Les pido que por favor reconsideren esta medida.

Agradezco la oportunidad de participar. Muchas gracias.

2.- Sr. Santiago Roberto

Sr. Moderador (González).- Corresponde que haga uso de la palabra el expositor número 2, señor Santiago Roberto, legislador de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Sr. Roberto.- Buenos días. Soy Santiago Roberto, diputado de la Ciudad de Buenos Aires. Integro el Frente de Todos.

Vengo a participar en esta audiencia en mi carácter de legislador de la ciudad, pero especialmente como vecino y como usuario frecuente de la red de subterráneos porteños. En ese sentido, vengo a decir que no existen razones para aplicar el aumento tarifario que propone el Poder Ejecutivo. Además, este aumento propuesto se basa en cálculos que no se corresponden.

También vengo a proponer que la línea E sea declarada en emergencia y que los usuarios de esta línea paguen una tarifa diferenciada. El Gobierno de la Ciudad propone elevar el costo de un viaje que hoy cuesta 21 pesos a 30 pesos, a partir del mes de abril. Ello implica un 43% de aumento. Me pregunto y les pregunto: ¿Hay razones efectivas para este incremento en plena crisis sanitaria y económica? ¿No se dan cuenta de lo difícil y costoso que es vivir en Buenos Aires? Estamos convirtiendo a nuestra querida ciudad en una ciudad cada vez más expulsiva y excluyente, donde somos cada vez menos los que tenemos el dinero para poder costearla.

La empresa, como argumento para la actualización de la tarifa, manifiesta que hay una desactualización generada por los reiterados aumentos de los costos del servicio y que eso repercutió en la ecuación económica. Para ello, toma como parámetro el período que va desde noviembre de 2019 a octubre de 2020. Al respecto, hacemos tres consideraciones. Dentro del cuadro de costos presentado, incluyeron las inversiones, algo que no corresponde. Además, dentro de ese mismo cuadro de costos, incluyeron los impuestos que debe pagar la empresa. Por su parte, la definición técnica de la tarifa está relacionada al costo de explotación del año vigente con la recaudación del año calendario anterior. En este caso, toman costos del año 2020 y la relacionan con la caída de ingresos del mismo año, que fue un año de pandemia, donde estuvo restringido el uso del subterráneo, en lugar de tomar los ingresos del año 2019, que es lo que correspondería. Es decir, el aumento propuesto no se condice con la realidad que estamos viviendo todos los porteños y porteñas. Además, se basa en cálculos erróneos que no corresponden.

Por otra parte, hay que señalar y ser claros en repudiar la actitud de la empresa al intentar obligar a hacer tareas presenciales a trabajadores mayores de 60 años, así como también la laxitud de la empresa en la aplicación de medidas preventivas, lo que ha redundado que hoy ya haya más de 330 casos de Covid positivo entre los trabajadores y trabajadoras de la red de subterráneos.

En relación con la línea E y el premetro, claramente es la línea que brinda el peor servicio de los seis ramales de subte que tiene la ciudad. Es la línea que transporta a menos del 10% de las personas que utilizan el subte, principalmente, trabajadores residentes en la

zona sur. Es la línea utilizada por los sectores más postergados y es la que tiene los coches más antiguos y con peor frecuencia, sin contar los innumerables inconvenientes que provoca la constante interrupción del servicio exclusivamente por la falta de mantenimiento.

En la línea E no solo no hay aire acondicionado, sino que también falla la frecuencia y faltan coches. Es decir, en la línea E falta la prestación del servicio básico. En la declaración de emergencia que estamos proponiendo en la Legislatura, se plantea dar lugar la concreción de las inversiones necesarias para llegar a un nivel de prestaciones similar al resto de las líneas, que si bien no dan un servicio satisfactorio, por lo menos, prestan un servicio.

Nuestra ciudad manifiesta que se desarrolla plenamente cuando no hay desigualdades; por eso, consideramos que, teniendo en cuenta que esta línea registró un apartamiento del 73% sobre la frecuencia prometida, entendemos que es justo que mientras que dure la emergencia que proponemos y hasta que se alcance la calidad de servicio en forma similar al resto de la red, los usuarios de esta línea paguen una tarifa un 73% más baja que el resto de las líneas.

Sr. Moderador (González).- Diputado, le pido, por favor, si puede ir redondeando.

Sr. Roberto.- Cómo no.

La gestión del subte en manos de la ciudad no mejoró la frecuencia, no extendió la red ni ha comenzado siquiera a construir las nuevas líneas planeadas. En lugar de mejorar servicios para que haya cada vez más pasajeros en un medio de transporte, que es más barato y ecológico en relación con el colectivo, apenas se limitó a comprar trenes para que las líneas no terminen de colapsar. Se debe destacar que esta Legislatura, con el voto del oficialismo, debió votar una prórroga de la concesión a la empresa Metrovías por 12 años más. Y no hay duda de que 27 años de negocios privados no pudieron darnos un buen servicio.

Ahora bien, ¿nadie de este gobierno pensó o analiza que es hora de que se gestione este servicio en manos del Estado, como lo hacen las grandes capitales del mundo? Es el estado quien va a anteponer el interés de los usuarios al lucro que tienen las empresas privadas. No hay dudas. Hace falta una administración responsable que tenga como único objetivo brindar un servicio sustentable y de calidad para los usuarios, así como también hace falta una gestión del Gobierno de la Ciudad que priorice el bienestar de todos los vecinos y vecinas en lugar de priorizar los negocios de los empresarios amigos.

Muchas gracias.

Sr. Moderador (González).- Corresponde que haga uso de la palabra el expositor número 3, señor Martín Hernán Gorretta, miembro de la Junta Comunal 5.

- El expositor no se hace presente.

Sr. Moderador (González).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 4, señora Sofía González, miembro de la Junta Comunal 1.

- La expositora no se hace presente.

Sr. Moderador (González).- Corresponde que haga uso de la palabra la expositora número 5, señora Myriam Bregman, legisladora de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

- La expositora no se hace presente.

6.- Sra. Alejandrina Barry

Sr. Moderador (González).- Corresponde que haga uso de la palabra la expositora número 6, señora Alejandrina Barry, legisladora de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Sra. Barry.- Buenos días.

Quiero empezar mi exposición diciendo que esto sucedió a fin de año. Larreta nos trajo un regalito de Navidad con los trabajadores de la ciudad: aumentos en el conjunto de los transportes públicos. Como ya se ha explicado acá, implicarán un golpe al bolsillo del pueblo trabajador, en el marco de la caída del salario y del crecimiento de los índices de pobreza, tanto en la ciudad como en el Gran Buenos Aires, que son los usuarios del subte.

En total, la tarifa aumentará un 43%. Para ello, se tomarán en cuenta los gastos a octubre de 2020, pero el aumento está muy por encima de la inflación relevada acumulada en el año 2020, que fue del 36,1%. Ante esto, no han hecho hasta ahora ninguna referencia de cuál es la causa.

Dentro de los gastos incluidos por Metrovías y avalados por el gobierno para calcular la tarifa, se siguen incluyendo los gastos de mantenimiento, que representa el 8,6% de la tarifa. En el amparo que presentamos en 2018, desde el Frente de Izquierda, con mi compañera Myriam Bregman, que frenó por meses el aumento del subte, se estableció que esos gastos debía afrontarlos el concesionario Metrovías.

Por otro lado, a fines de diciembre, SBASE aprobó la nueva concesión del subte, que fue otorgada una vez más a Metrovías. Dentro de la licitación pública de esta nueva concesión, establecieron que estos gastos de mantenimiento ahora sí estarán a cargo del concesionario. Pregunto por qué, entonces, permiten que Metrovías siga incluyendo esos gastos en la tarifa. Recordemos también que, a raíz del amparo de 2018, también se comprobó que dentro de la tarifa Metrovías incluía gastos suntuosos, como compra de diarios por 3262 pesos; un ticket por una cena en un restaurante de lujo por 56.500 pesos; cursos de inglés; servicios de remis por 27.000 pesos. El gobierno jamás hizo nada al respecto. Por el contrario, el sistema de entrega de subsidios millonarios se mantiene.

En la respuesta del Jefe de Gabinete Felipe Miguel que nos hizo a nuestro pedido de informes, sobre el primer semestre de 2020, nos respondieron que al 27/7/2020 le dieron Metrovías 5364 millones en concepto de subsidios. ¿A dónde fueron a parar? Al mantenimiento de servicio podemos asegurar que no. Sin ir más lejos, hace unos meses, descarriló la línea E por mal mantenimiento y por tener vagones con 60 años de antigüedad. Además, para todo pasajero del subte que viaje en esa línea es común encontrarse con inundaciones en estaciones los días de lluvia. Esos subsidios tampoco fueron para sus trabajadores. Asimismo, tuvimos el grave hecho de que la patronal intentó hacer volver a sus trabajadores mayores de 60 años, aunque son considerados grupo de riesgo. Tuvieron que hacer un paro para cuidar de su salud y de su vida y ninguna medida se tomó sobre esto ante una medida inhumana e ilegal contra sus propios trabajadores.

Entonces sí podemos hablar claramente de privilegios para los amigos del poder. El grupo Roggio mantiene la concesión del servicio de subte consecutivamente desde el año 1994, con cientos de irregularidades en las distintas licitaciones. En la causa de los cuadernos, Aldo Roggio directamente declaró como arrepentido y admitió que pagó desde 2003 hasta 2011, a través de Ricardo Jaime, el 5% del dinero que recibió como subsidios por la empresa Metrovías. ¿Qué pasó con esto? ¿Cómo siguió la cadena de investigación? ¿Por qué se lo sigue premiando en esta situación? Desde 2015, venía manejando el servicio con el contrato vencido, con la sola prórroga y subsidios entregados, como decía antes, por el gobierno porteño. Podemos decir claramente que los gobiernos pasan, pero los curros quedan.

Nosotros nos oponemos a este nuevo aumento, que es un golpe al bolsillo del pueblo trabajador, en un momento de mayor apertura de la cuarentena, que afecta a las familias y docentes que tienen que trabajar, que tienen que ir a dar clases. Tiene que haber una tarifa que sea acorde a lo que han perdido los salarios de los trabajadores y acorde a la pobreza y la indigencia que ha aumentado en forma exponencial en la ciudad de Buenos Aires y en la provincia de Buenos Aires.

Nosotros también creemos y hemos presentado un proyecto con mi compañera Myriam Bregman y compañeros del Frente de Izquierda...

Sr. Moderador (González).- Diputada, le pido, por favor, si puede ir redondeando.

Sra. Barry.- Sí, ya termino.

Este proyecto consiste en terminar con este sistema de privatización, para lograr la estatización del subte, controlado por sus propios trabajadores, con el objeto de dar un servicio barato y de calidad al conjunto de la población, porque también es parte de terminar con los privilegios a los verdaderos amigos del poder.

Muchas gracias.

Sr. Moderador (González).- Corresponde que haga uso de la palabra el expositor número 7, señor Arturo Pozzali, defensor adjunto de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

- El expositor no se hace presente.

Sr. Moderador (González).- Hemos finalizado con el registro de expositores. Por lo tanto, continuamos con el registro de participantes.

Participantes

1.- Sra. María José Lubertino

Sr. Moderador (González).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 1, señora María José Lubertino.

Sra. Lubertino.- Buenos días.

Soy María José Lubertino, presidenta de la Asociación Ciudadana por los Derechos Humanos, una organización no gubernamental que trabaja desde hace muchos años en defensa de usuarios y consumidores. También somos parte de la coordinadora La Ciudad Somos Quienes la Habitamos. Vengo a esta audiencia pública también en mi carácter de constituyente de la Ciudad de Buenos Aires a defender a los usuarios y consumidores.

Quiero celebrar que tengamos en la empresa pública del subte a una mujer presidenta. Como siempre hacemos en estos casos, apostamos a que las mujeres cambien las estructuras y cambien la política. Así que esperamos que esta vez nuestros reclamos sean escuchados y tenidos en consideración.

Venimos, en primer lugar, a oponernos al aumento de la tarifa, porque entendemos que, además de las particulares circunstancias de la pandemia, es el momento menos oportuno. Además, en relación con las políticas públicas de la ciudad, nos parece que falta más información sobre el uso del subte y con qué prioridades, hasta que todos los habitantes de la región metropolitana estemos vacunados. Seguramente, con la vuelta de los chicos a clase, debería haber algunas prioridades. En su sentido, falta mayor difusión, información y especificaciones sobre este tema.

En relación con la tarifa, creemos que debemos enmarcarlo dentro de la reprivatización del subte y la vuelta a Metrovías. Tengo presentes las intervenciones que hicieron los propios legisladores del oficialismo cuando este tema se discutió. Recuerdo citas textuales: un subte desastroso, una empresa nefasta, librarnos de Metrovías, y ahora resulta que se les entrega una prórroga por otros 15 años a esta empresa. Nosotros no somos fundamentalistas del Estado ni del mercado, pero creemos que, cuando hay empresas a cargo de un servicio, debe haber algunos incentivos y riesgos empresarios.

Se dijo que vendrían empresas extranjeras. De hecho, el Gobierno de la Ciudad, en su actual gestión, se refirió a varias de las eficientes empresas públicas europeas, como las que brindan el servicio público de subte de Londres o París, pero después se fueron quedando en el camino. A pesar de que Larreta viajó a Europa para hacer estos acuerdos, las inversiones no llegaron y tampoco llegaron los servicios públicos europeos de subte para hacerse cargo del subte Ciudad de Buenos Aires.

Esta privatización no es igual a las privatizaciones de la década del '90 –que nosotros resistimos–, porque, por lo menos, en la década del '90, esas empresas ponían plata y se financiaban con los propios ingresos. Acá no se hacen inversiones. SBASE no está haciendo ni los 10 kilómetros de subte prometidos ni se han inaugurado nuevos tramos. La extensión del subte está parada desde hace años. Apenas se hacen las inversiones sobre mantenimiento y la empresa lo único que hace es mover los subtes. Es una administradora del movimiento del carrusel de los subtes de la ciudad. Sus ingresos están garantizados y lo peor es que este aumento de tarifa lo que hace es equiparar la tarifa técnica y la tarifa del usuario. No hay diferencia. Los porteños pagamos igual los gastos del subte, porque lo pagamos con las tarifas o con nuestros impuestos.

Desde hace muchos años, desde cuando era legisladora, hemos presentado varios amparos. En todas las audiencias públicas de esta etapa, hemos planteado caminar hacia un servicio de subte universal. Creemos que el subte y las bicicletas son los servicios de movilidad sustentable. Este es el servicio de movilidad masivo. Por eso, nos parece grave que, según, las cuentas que ustedes nos presentan, en la tarifa técnica no aparece registrado cuál es la ganancia de Metrovías.

Sr. Moderador (González).- Señora Lubertino, le solicito si puede ir redondeando, por favor.

Sra. Lubertino.- Sí.

Me parece interesante que escuchen que nosotros hemos pedido, en reiteradas audiencias públicas, ver los balances de la empresa. No podemos creer que la empresa no tenga ganancias. En lo que ustedes están presentando como tarifa técnica no aparece la ganancia de la empresa. Entonces, hay un gato encerrado. No puede haber una empresa privada que no tenga ganancia y que aparezca gestionando sin ganancia. O están dibujados los números y hay una ganancia exorbitante o hay una ganancia ínfima y la empresa no pierde nada.

Nos presentan un panorama en el cual la ciudad, o sea nosotros, con nuestros impuestos, nos hicimos cargo del déficit de pasajeros, pero en todas las otras actividades, quienes vivimos de la actividad privada, como un comercio o un servicio, sufrimos una disminución en el marco de la pandemia. Acá la empresa cobró lo mismo...

Sr. Moderador (González).- Señora Lubertino, se encuentra ampliamente excedida en sus cinco minutos. Le solicito si puede redondear la idea.

Sra. Lubertino.- La conclusión es que el hecho de que los usuarios paguen la totalidad va en contra mano de la universalidad y promoción del subte. No queremos servicios públicos focalizados, sino que queremos un servicio público universal sin que nadie quede afuera. Por supuesto, no queremos el aumento.

Por otro lado, nos sorprende que haya un aumento de los trabajadores. En los costos que indican, aparece un aumento en la cantidad de trabajadores del subte. No lo entendemos, porque no funcionan escaleras ni ascensores y tampoco sacaron el asbesto. No entendemos por qué se entregó una prórroga a Metrovías, una empresa con 6813 multas por incumplimientos entre 2016 y 2020. No encontramos explicación, más con la intervención...

Sra. Coordinadora (Estrábacca).- Señora Lubertino, está excedida en su tiempo.

Sra. Lubertino.- Nos parece que hay un mal manejo, por parte del Estado y de la empresa Metrovías, que queda reflejado en los números que ustedes nos presentan. Y no hay capitalismo ni empresas que no deban tener riesgo para tener algún tipo de incentivos en el ámbito privado. De lo contrario, conviene más estatizarlas. Nos ahorraríamos bastante dinero.

Esto es todo. Digo no al tarifazo en el subte.

Sr. Moderador (González).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 2, señora Zulma Cristina Rodríguez.

- El participante no se hace presente.

3.- Sr. Jonatan Emanuel Baldiviezo

Sr. Moderador (González).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 3, señor Jonatan Emanuel Baldiviezo.

Sr. Baldiviezo.- Buenas tardes.

Voy a hablar en representación del Observatorio de Derechos de la Ciudad.

En primer lugar, para hablar de la tarifa del subte hay dos cuestiones previas que debemos tratar. Una tiene que ver con la discusión de la privatización, y otra es la discusión sobre si vamos a avanzar hacia un transporte gratuito, con políticas universales, o vamos a continuar con estas políticas donde el usuario tiene la mayor carga para pagar el costo de operación del subte.

Con relación al tema de la privatización, cuando en 2017 se votó la ley para reprivatizar la concesión del subte por 15 años, se nos vendió que Metrovías no iba a ser la empresa que tendría esta nueva concesión. Incluso legisladores de la Coalición Cívica, como el legislador Roy Cortina, manifestaron que Metrovías era una empresa nefasta, una de las empresas que había cometido defraudación al Estado. Estos son dichos de los propios legisladores en esa discusión legislativa. Por lo tanto, la forma de sacarnos encima a Metrovías era con esta nueva de reprivatización.

Sin embargo, luego de tres años, volvemos a caer en Metrovías, que es una empresa de servicios públicos que tiene los peores antecedentes en la Ciudad de Buenos Aires. No solamente no es capaz de garantizar que funcionen las escaleras y ascensores, sino que también ha tenido una actuación muy deplorable en la cuestión del asbesto. En los últimos meses se han descarrilado formaciones, no cumple con casi ninguno de los puntos que establece el pliego de la concesión y además está dentro de un marco de privatización que no estimula la eficiencia. Como bien se dijo, la venimos sosteniendo hace mucho tiempo.

La empresa, a declaración jurada, declara un costo de operación de subte que luego los porteños y porteñas tenemos que pagar. No podemos rediscutir, no podemos decir que hay una parte ineficiente de la que se debe hacer cargo la empresa. Como no es así, pagamos todo. En ese todo, como bien se ha dicho, no sabemos cuál es la ganancia de la empresa. Incluso, la jueza Liberatori, en causas judiciales anteriores, había obligado al Estado a que dijera en audiencia pública e informe a la ciudadanía cuál era la ganancia de Metrovías, pero al día de hoy, pasaron varias audiencias públicas y el gobierno sigue sin informar de Metrovías, para que podemos evaluar si nos conviene o no la privatización.

Respeto de los costos de la tarifa técnica, en la documentación que enviaron, vimos que Metrovías, por ejemplo, pagó alrededor de 300 millones de pesos en demandas. Obviamente, cuando demandan la prestación del servicio es porque el servicio fue mal prestado. ¿Por qué los porteños y porteñas tenemos que hacernos cargo de 300 millones, cuando el servicio lo prestó de una forma inadecuada o ilegal la empresa concesionaria? Nuevamente volvemos a que este sistema de concesión genera cero riesgos empresariales y garantiza que no haya eficiencia en el sistema. Para eso, lo que se viene solicitando es que no se privatice el subte, porque vemos que la privatización también incrementa los costos de operación del subte.

El segundo punto tiene que ver con que, a nivel mundial, se está pensando ir hacia un transporte público gratuito; en cambio, acá seguimos encareciendo la tarifa al usuario. Como bien lo dijo la presidenta de Sbase, la pandemia ha mostrado que la ciudad, por más que el subte no haya sido muy utilizado, puede soportar el costo del subte, es decir, la ciudad tiene la capacidad para afrontar una política universal. Y no solamente que tiene la capacidad, sino

que además es el sistema más ventajoso para la ciudad. Esto quedó demostrado en la pandemia, porque en situaciones como estas, el subte siguió funcionando para que, por lo menos, lo usen los trabajadores esenciales. Y no solamente cumple fines ambientales de ser el medio transporte menos contaminante, el más rápido y el que tiene más capacidad, sino que además colabora en cuestiones sanitarias. Por eso, la comunidad porteña tiene que hacerse cargo de la totalidad del costo.

La pandemia nos ha demostrado que el mejor sistema es el sistema universal, donde la ciudadanía porteña se haga cargo de los costos del subte a través de los impuestos y no haya una barrera económica para el ingreso de los usuarios al subte, porque justamente lo que queremos es estimular el subte. Si bien ha salido a decir el secretario de transporte, Juanjo Méndez, que es un delirio pensar en la expansión del subte, otras ciudades del mundo siguen pensando en ello, porque el subte va a seguir siendo el transporte más eficaz para ordenar una ciudad tan densa como es la Buenos Aires.

Sr. Moderador (González).- Por favor, le pido si puede ir redondeando, porque ya se cumplieron los cinco minutos.

Sr. Baldiviezo.- No seguir aumentando la tarifas de subte, sino que deberíamos orientarnos hacia políticas universales; de lo contrario, lo que va sucediendo es que estos transportes públicos que eran gratuitos se van rentando, como sucedió con el sistema público de bicicletas, que también se volvió a privatizar.

Por lo tanto, rechazamos este aumento de tarifas. Sostenemos que se tiene que volverse a una reestatización del sistema. Se tienen que orientar las políticas hacia políticas universales.

Además, menciono una cuestión que no se manifestó: ¿cómo van a influir los nuevos pliegos de licitación en relación con la tarifa técnica y la tarifa del usuario? El subte se ha vuelto a privatizar, pero estamos discutiendo en el marco de la vieja licitación. ¿En qué momento vamos a empezar a discutir la eficiencia del sistema de acuerdo con los nuevos pliegos?

4.- Sra. Myriam Godoy Arroyo

Sr. Moderador (González).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 4, señora Myriam Godoy Arroyo.

Sra. Godoy Arroyo.- Yo estuve escuchando lo que dijo la representante de SBASE. Como voluntaria de apoyo escolar en el barrio Soldati, desde el año 2014, les puedo asegurar que arreglaron la estación Plaza de los Virreyes, pero resulta que se esperaba que pusieran una escalera mecánica, pero no la pusieron. La escalera que está es empinadísima. Por supuesto, en los barrios de Soldati viven un montón de familias y las mamás con los carritos no pueden subir, al igual que gente discapacitada o con bastón. Como no pueden subir, tienen directamente prohibido el uso del subte, porque no pueden llegar.

Además, el premetro funciona muy mal. Cada dos por tres, se descompone. La frecuencia es pésima y a las 9 de la noche las personas que viven en se barrio saben que, si no volvieron, ya no van a poder hacerlo. En ese sentido, ya di mi opinión.

También escuché que SBASE entregó un subsidio del 98% por la pandemia. Encima, Metrovías seguramente habrá recibido la ATP, así que seguro a Metrovías este año le fue mejor que nunca, porque la hemos subsidiado por todos lados, y todo a costa de nosotros, que somos los dueños del país y de la ciudad. Somos el soberano y, por eso, nosotros tenemos que darles órdenes a los funcionarios sobre cómo queremos que se haga la política.

Esta privatización del subte nuevamente se da por 15 años. Ya sabemos, por todo lo que se comentó, que la empresa fue pésima. Los mismos legisladores del Pro lo dijeron en audiencias de la Legislatura. Dijeron que era pésima y querían evitar volver a caer en Metrovías. Se hizo esa convocatoria y no se sabe por qué, al final, otra vez, tenemos 15 años de Metrovías.

Ya se hablado también de cómo debería ser el servicio. Estamos enfrentando el cambio climático, que representa un problema mundial más grave que la pandemia. Entonces, tenemos que hacer que la gente utilice el subte y la bicicleta. Para eso, hay que ir tendiendo a que se haga un sistema universal gratuito, para que la gente abandone el auto. Pero esto no está pasando. A Metrovías le dan un negocio más que redondo, porque es un administrador; tiene juicios y los terminamos pagando nosotros; tiene una ganancia oculta que no podemos saber. Lo único que hacen ellos es administrar, como dijo María José, las vueltas que da el subte, y nosotros, los ciudadanos de la ciudad, nos tenemos que hacer cargo de todo eso.

Por otro lado, para subirnos la tarifa del subte, toman en cuenta el índice Ripte, que toma en cuenta la recuperación del sueldo de los trabajadores estatales, pero la gente común no ha tenido para nada esa recuperación de sus sueldos. Por eso, más difícil va a ser pagar estas tarifas.

Eso es todo.

Sr. Moderador (González).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 5, señora María del Carmen Marone.

- El participante no se hace presente.

Sr. Moderador (González).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 6, señora Amalia Flores.

- La participante no se hace presente.

Sr. Moderador (González).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 7, señora Marta Inés Masio.

- La participante no se hace presente.

Sr. Moderador (González).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 8, señor Horacio Carmelo Morinigo.

- Luego de unos instantes.

Sr. Presidente (Ameijenda).- Veo que el señor Horacio Morinigo se encuentra muteado. Si nos está escuchando, le pido que se desmutee, para poder hablar.

Sr. Moderador (González).- Ahora veo que está desmuteado, pero no estamos recibiendo el audio.

Sr. Presidente (Ameijenda).- Entonces, continuamos con la lista de participantes, hasta que se solucione el problema de audio.

9.- Sr. Luis Enrique Angió

Sr. Moderador (González).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 9, señor Luis Enrique Angió.

Sr. Angió.- Buenos días.

En primer lugar, voy a manifestar lo que ya es reiteración en todas las audiencias públicas. Me refiero a mi repudio a este tipo de audiencias, donde quienes nos manifestamos tenemos solo cinco minutos, pero quienes defienden el proyecto del Ejecutivo lo pueden hacer en cualquier momento, a cualquier hora y le dan el tiempo necesario. Ahora, además, no solo no respetaron a los que estamos anotados como ciudadanos, sino que tampoco a los legisladores, que, como hablan en oposición a este proyecto, los quieren interrumpir y los apuran para que terminen. Es una actitud totalmente antidemocrática, por más que se fundamenten en una ley. Cambien la ley, legisladores del oficialismo, así demuestran que son tan democráticos como dicen ser.

Por otro lado, escuché las declaraciones de la presidenta de SBASE, Manuela López Menéndez. La verdad es que me dio toda la sensación de que estaba hablando un representante de la empresa Metrovías. Hizo toda una exposición donde parecía que estaba hablando de algún metro de Roma, Madrid, Barcelona, París y no de la Ciudad de Buenos Aires. Quienes viajamos todos los días y somos usuarios del subte sabemos de las escaleras mecánicas que no funcionan y de los ascensores que no funcionan, en las estaciones que hay, porque ni siquiera tienen un plan de infraestructura para poner ascensores en las estaciones que no tienen.

Con la pandemia, es una vergüenza lo que hicieron. El propio Gobierno de la Ciudad ha dispuesto que, al empezar las clases, tanto los chicos como padres que los tienen que trasladar, no tengan acceso a 35 estaciones que quizás la tienen a una cuadra. A ustedes se les ocurrió cerrarlas, porque operativamente, como viaja mucha menos gente, no hacen falta, pero esa gente tiene que trasladarse 4 o 5 cuadras, los días que llueve o al mediodía, cuando hace 30 grados de calor, o les recomiendan que lleguen a las estaciones intermedias caminando o en bicicleta.

La verdad, es una falta de respeto total al usuario, al ciudadano de la Ciudad de Buenos Aires. Encima, quieren poner una tarifa aumentada, sin tener en cuenta el bolsillo de las trabajadoras y los trabajadores. No voy a discutir temas de números, porque ya lo hicieron otros expositores y son cuestiones más técnicas, pero veo, como ciudadano de la ciudad, que el gobierno sigue incrementando los sacrificios del ciudadano de la Ciudad de Buenos Aires. Y ahora, además, se le vuelve a extender una prórroga por 15 años a una empresa que es

totalmente deficiente. Esto no deja de mostrar que es solo un negociado para favorecer a una gran empresa monopólica, una gran empresa multinacional, como es Roggio

Por otro lado, también es una falacia lo que dice la presidenta respecto de las trabajadoras y trabajadores. Como periodista, me llegan denuncias de trabajadoras y trabajadores por las condiciones en que están realizando su trabajo. En momentos de pandemia, no tienen los lugares suficientes, para mantener la burbuja o, por lo menos, el espacio que se pide para preservar la salud. Tienen que estar arrumbados en algunos cuartos, hombres y mujeres, donde tienen poco lugar para hacer sus almuerzos, sus meriendas o sus descansos.

Entonces, ¿de qué país hablan? ¿De qué subte hablan? ¿De qué ciudad hablan ustedes? La verdad, es impresentable ese discurso. No se los cree nadie. Lo que pasa es que tienen impunidad, porque saben que la mayoría les va a levantar la mano a favor para aprobar esta ley. Sabemos quiénes son sus socios: los mismos que están en el gobierno. Van a votar la ley en detrimento de los intereses de los trabajadores. Por eso, estoy en contra de este proyecto y de este aumento, y estoy a favor de una empresa pública, manejada, controlada y administrada por los trabajadores y los usuarios.

8.- Sr. Horacio Morinigo

Sr. Moderador (González).- Vamos a volver a convocar al señor Horacio Morinigo, para ver si pudo resolver su problema de audio.

Sr. Morinigo.- Lo que quiero decir a todos los ciudadanos y ciudadanas, para que tengan información, es que Metrovías, en el año 2019, ganó 722 millones de pesos, o sea, un 256% más que en 2018, y la cantidad de usuarios cayó un 4%. Estos datos simplemente tendrían que estar transparentados, pero no lo están.

Por supuesto, soy parte de un colectivo en el que sostenemos que el subte debe ser administrado tripartitamente. Debe ser un subte público, a través de una cogestión entre el gobierno de la ciudad, los trabajadores y los usuarios.

Rechazamos este tarifazo, como todos los demás, por cuanto este aumento no es justo ni razonable y no hay transparencia en los números. Por lo tanto, dentro de muy poco tiempo, los ciudadanos van a estar pagando más de un 40% de sus bolsillos y, lamentablemente, esto tendrá beneficios solamente para una empresa que ya ha sido cuestionada, que sigue siendo cuestionada, pero ahí la tenemos.

El otro problema que tenemos es que el subte debe ser un transporte con tarifa gratuita. Esta experiencia se está llevando a cabo en otros lugares del mundo y realmente está siendo exitosa. Esa es la tendencia que tenemos que repetir. Hay capacidad económica en el Gobierno de la Ciudad para sostener este costo. Traería muchos beneficios, que no voy a decir ahora.

¿Pero cuál es el meollo de la cuestión? El meollo de la cuestión, estimados oyentes, es que el subte o es privado o es público. Y acá está la cuestión. ¿Por qué sigue siendo un subterráneo operativamente en manos de Metrovías? Acá nadie tiene que cerrar los ojos y hacerse los desentendidos. Es una cuestión política. El arco político ha sido funcional a esta privatización. Y hablo del arco político opositor, que ha sido testimonial, que ha presentado proyectos que sabían que nunca se iban a tratar en la Legislatura, pero con eso hicieron

carteles y se sacaron fotos. También tenemos que hablar del arco gremial. ¿Cuántos gremios hay en el subterráneo? No hicieron nada contra la privatización. Los metrodelegados solo salieron cuando vieron que la empresa francesa Keolis ganaba la licitación. Solo ahí salieron a hacer unas declaraciones, el 27 de diciembre de 2019. Han sido funcionales a la privatización. Hay que revertir este asunto.

Si esto se trata políticamente y el pueblo no sale a pelear contra el tarifazo del subterráneo, esto irá por mal camino. Lo vamos a sostener mal, porque también esta audiencia nos llama a reflexionar. Hay 20 participantes, de acuerdo con el número que tengo, pero viajan millones de pasajeros todos los años en el subterráneo. ¿Qué está pasando? La falta de credibilidad en las instituciones de la ciudad por parte de la ciudadanía hace que lamentablemente las audiencias públicas no sean un lugar de amplio debate, sobre todo, en este asunto que atraviesa a la ciudadanía. La ciudadanía está escasamente representada, porque después llega la politiquería y realmente da por el traste con todo lo que han decidido los ciudadanos.

Ciudadanos, reflexionemos todos. Aquí la participación debe ser amplia, pero también la politiquería debe salirse del medio. Basta de politiquería. Basta del gremialismo del gordo. Hay que ponerle el cuerpo a esta lucha. Queremos un subterráneo, como fue en su momento el subterráneo de Buenos Aires, que tuvo ganancia y era manejado operativamente por Buenos Aires. Teníamos los mejores subterráneos del mundo. Teníamos los mejores técnicos de Latinoamérica y del mundo. La decadencia de la privatización ha llevado a que tengamos subterráneos terriblemente cuestionados y empobrecidos, y que no se hayan desarrollado las necesidades actuales de los medios de transporte públicos. Esto es un problema.

Pido es terminar diciendo que todos debemos reflexionar, incluidos políticos y gremialistas, para dar vuelta esta privatización y que el subte esté de vuelta en manos del pueblo de la ciudad, del gobierno de la ciudad, de los trabajadores y de los usuarios, porque hay que modernizar la gestión también. Para esto no basta simplemente hacer declaraciones testimoniales y salir cuando la cosa viene mal, porque hice un acuerdo con Metrovías y cuando salió la otra empresa, que no me conviene, salgo a hacer declaraciones. Lo digo por los gremialistas y por los políticos.

Pronto, más pronto que tarde, el subterráneo, con la lucha del pueblo, que se va a despertar, volverá a ser manejado y tendrá beneficios para la ciudad de Buenos Aires. Reitero, este tarifazo, como todos los demás, es cuestionable, no es justo, no es razonable, no es transparente, no beneficia a los trabajadores, le encaja un aumento del 40%, cuando han perdido el 30% de sus salarios en estos cuatro años, más los que están perdiendo ahora.

Simplemente, quiero decir que hay que luchar. Hay que dar vuelta la tortilla, y para ello, hace falta poner el cuerpo.

Sr. Moderador (González).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 10, señora Myriam Rafaela Rolón Candia.

- La participante no se hace presente.

11.- Sr. Claudio Daniel Boada

Sr. Moderador (González).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 11, señor Claudio Daniel Boada.

Sr. Boada.- Buenas tardes.

Mi nombre es Carlos Boada. Soy director y vengo en representación de la Unión de Usuarios y Consumidores, una asociación de defensa de los derechos de los usuarios, entre ellos, los usuarios del subte.

Como primer punto, voy a decir que nos oponemos totalmente a este aumento y voy a expresar las razones. Primero, quiero hablar de las audiencias públicas y lo que tendría que ser un espacio de debate y participación. Si miramos los números, vemos que hay 19 inscriptos y, por otro lado, debemos pensar que, en este momento, hay 28 espectadores por el canal de *Youtube*. O sea, tenemos alrededor de 50 de personas, cuando hay millones de personas que viajan en subte. Esta situación nos lleva a cuestionarnos profundamente. En este sentido, veo dos razones. Primero la resignación de muchísima gente que piensa que este espacio de participación es una burla, porque nunca se ven resultados de lo que se debate; pero hay otro tema, que es la búsqueda, por parte de quien organiza las audiencias públicas, de reducir el alcance.

Simplemente, quiero mencionar algunas cosas. El *link* que está puesto en la página del Gobierno de la Ciudad, en la zona de audiencias públicas, que teóricamente tendría que direccionarse al canal de *Youtube* de la ciudad, está bloqueado, o sea, no conduce a ningún lado. Quien quiera entrar por ese lado no podrá hacerlo. Yo tardé 25 minutos para encontrar el lugar exacto de *Youtube*. El link que mandan no sirve.

Por otro lado, la nómina de oradores no la habían publicado. Tuve que comunicarme con el organismo de participación –no recuerdo exactamente el nombre– para que ellos me contestaran amablemente que estaba inscripto y que la nómina estaba elaborada. Me contestaron: Si es así como usted dice, no fue cargada por gente de informática en la página. No estaba cargada la nómina. Son todas restricciones y limitaciones, cuando debería ser algo expansivo. Nunca vi una publicidad o un cartel invitando a la gente a participar en la audiencia pública. Nunca vi un cartel en las estaciones de subte, en los ingresos o en tantos otros lugares. La ley establece la cantidad de minutos de propaganda y publicidad sobre este tema que debe haber en el canal de la ciudad y en la radio de la ciudad. Habitualmente veo el Canal de la Ciudad y nunca me crucé con este tipo de información. Creo que, más allá de lo que marca la ley, ese es un piso y el Estado de la Ciudad de Buenos Aires tendría que desarrollar políticas para expandir la publicidad y para que esta llegue a muchas personas.

Desearía que las audiencias de subte sea una audiencia como la de Costa Salguero, que organizó la Legislatura, donde hubo alrededor de 7.000 inscriptos y duró un mes. Esas son realmente audiencias, y no una audiencia que dura dos horas y tenemos cinco minutos para hablar cada uno.

Hay otro punto que deseo mencionar. ¿Por qué nos oponemos al aumento? Por varias razones. Estamos en una serie de crisis económica, en medio de la pandemia. Los números que se hacen son todos números provisionales de octubre 2020 y de los pasajeros de una época de pandemia. Hay otras formas de sostener al subte, si es necesario. Vemos que el año pasado hubo, según los números del Gobierno de la ciudad, subsidios de un 96%. ¿Por qué no seguir de la misma forma?, en una ciudad que es superavitaria. Esta ciudad cierra los ojos y nos da la espalda, porque el Gobierno de la Ciudad, a diferencia del gobierno nacional, no tiene una tarjeta Alimentar de la magnitud de la tarjeta Alimentar nacional. Podría haber

tenido un IFE propio de la ciudad, pero no lo tuvo. Podría haber desarrollado ATP de la ciudad, pero no lo tuvo.

Sr. Moderador (González).- Señor Boada, se han cumplido sus cinco minutos. Le solicito si, por favor, puede ir redondeando la idea.

Sr. Boada.- Recién empiezo. Cinco minutos no es nada. Es lamentable la limitación de tiempo cuando transcurrieron solamente una hora y media de audiencia y somos 12 participantes. No entiendo la restricción de tal forma. Este es otro más de los argumentos por el cual la gente rechaza y aborrece este manejo de las audiencias públicas.

Los valores del subte tendrían que ser equivalente a los valores de los colectivos, porque es un sistema de transporte dentro la región del AMBA, porque cada vez que sube la tarifa del subte, se genera una política expulsiva de usuarios hacia las líneas de colectivo. Realmente, no entendemos. El tramo A de la tarifa ni hay que mencionarlo, porque es sumamente exiguo en cuanto al tiempo, es un traspaso solamente al tramo B, que es el definitivo. Realmente, cuando en Buenos Aires el colectivo cuesta 18 pesos, llevar una tarifa a 30 pesos no tiene mucho sentido.

Me quedo con muchos temas sin poder hablar. Hay muchos temas para decir. Hay problemas en las escaleras mecánicas, problemas en los ascensores. Solamente lo voy a mencionar rápidamente. Agrego el tema del asbesto y la poca frecuencia. En épocas de no pandemia, viajamos todos apretados. Brindan una muy mala calidad de servicio, lo que cuestiona fuertemente esta prórroga de la concesión a Metrovías. También, como sostuvieron otros, coincido en la necesidad de que el Estado, que es el que hace toda la inversión del dinero, recupere la empresa y haya un manejo tripartido, entre la empresa, el Estado y los trabajadores junto con los usuarios.

Muchas gracias.

Sra. Coordinadora (Estrábacca).- Señor Boada, sabemos que cinco minutos no siempre alcanzan. Pero nosotros cumplimos con la Ley 6, que nos exige los cinco minutos. Por eso, le sumamos la posibilidad de que, si usted quiere, pueda enviarnos un mail a audienciaspublicas@buenosaires.gob.ar con parte de lo que no pude expresar verbalmente. Quedará constancia en la versión taquigráfica que nos enviará esa documentación y será tenido en cuenta en la toma de decisión.

Gracias.

12.- Sra. Liana Battino

Sr. Moderador (González).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 12, señora Liana Battino.

Sra. Battino.- Buenos días.

Mi nombre es Liana Battino. Soy residente de la Comuna 6, en la zona de Primera Junta, por lo tanto, soy usuaria frecuente del subte o, por lo menos, lo era hasta el inicio de la pandemia.

El objetivo de la Ley 4472 es la prestación idónea, eficiente y de calidad del servicio público; la puesta en valor de las líneas ferroviarias de superficie y subterráneas existentes; el desarrollo de la infraestructura ferroviaria de superficie y subterránea, así como la seguridad operativa en la operación del servicio público. Como usuaria, destaco tres aspectos principales: el desarrollo de la infraestructura, la prestación del servicio público y la tarifa, que es lo que nos convoca hoy.

En lo que se refiere al desarrollo de la infraestructura, la expansión de la red de subterráneos fue muy inferior a la planificada. Hay zonas de la ciudad sin cobertura y viajar de norte a sur sigue siendo difícil. Hay que combinar varios medios de transporte y los viajes son largos.

Con respecto a la prestación del servicio, como usuaria del subte, enfrento dos problemas principales: el hacinamiento en horas pico y la mala accesibilidad para personas con movilidad reducida. Viajar en hora pico en ciertas líneas y tramos es una experiencia violenta. Ante un mínimo retraso de una formación, se hace imposible subir a los coches o se corre el riesgo de quedar aplastados entre las puertas. Este hecho está confirmado por el informe técnico de la FIUBA, que fue anexado al material que nos proporcionaron. Este informe dice: La demanda en hora pico es, por lo general, superior a la capacidad ofrecida. Probablemente, se necesitaría una frecuencia de dos minutos para reducir el hacinamiento, pero todavía no logramos llegar a los tres minutos. Obviamente, faltan inversiones.

Con respecto a la accesibilidad, el informe de gestión de Metrovías de 2019 presenta un indicador de funcionamiento de las escaleras mecánicas de 97,10%. Mi experiencia personal y la de muchos usuarios es distinta. Las fallas de funcionamiento son frecuentes y, a partir de una cierta edad, como es mi caso, resulta muy difícil viajar en subte.

Para los ascensores, el informe de gestión de Metrovías de 2017 arroja un índice de funcionamiento de 93,88 por ciento. En el mismo año, por relevamiento realizado por la Asociación Rumbos, una asociación dedicada a la cuestión de la accesibilidad, arroja resultados distintos. Según el informe, solo 29 de las 77 estaciones tenían ascensores en ambas direcciones, y 6 de cada 10 viajes no se pudieron hacer por falta de funcionamiento de los ascensores existentes.

Con relación a la tarifa, el aumento previsto de 43% no condice con la situación de la mayoría de los usuarios que siguen golpeados por los efectos económicos de la pandemia y cuyos ingresos no se recuperaron todavía. Un servicio público no puede excluir usuarios o tensionar excesivamente la economía de las familias. Si esto ocurre, algo está mal. Es cierto que en 2020 se frenó un aumento de las tarifas, pero en los años anteriores los aumentos llegaron al doble de la inflación. Si la ecuación no cierra, quizás haya que buscar del lado del modelo de gestión.

La acción conjugada de SBASE y Metrovías S.A. no permitió hasta hoy un avance significativo en cobertura y calidad de servicio. En diciembre del año pasado, muchas voces se pronunciaron contra la renovación de la concesión a Metrovías y a favor de la estatización. Hubo una forma de recuperar el objetivo social del servicio. No obstante, la concesión fue renovada por 12 años, plazo mínimo necesario para lograr la rentabilidad de la operación. Me pregunto si esto se aplica a una empresa que ya está gestionando hace 20 años, con una rentabilidad desconocida. El tema de la gestión no se agotó. La cuestión sigue abierta. Aprobar el cuadro tarifario propuesto, después de la renovación de la concesión, sería una promesa de más de lo mismo, cuando lo que se necesita es un cambio de paradigma.

Muchas gracias.

Sr. Moderador (González).- Hemos concluido la lista de participantes. Si el señor presidente está de acuerdo, volvemos a convocar a los participantes que no se encontraban presentes cuando los llamamos.

Sr. Presidente (Ameijenda).- Por supuesto.

Sr. Moderador (González).- Corresponde que haga uso de la palabra el expositor número 3, señor Martín Hernán Gorretta, miembro de la Junta Comunal 5.

- El expositor no se hace presente en el Zoom.

Sr. Moderador (González).- Corresponde que haga uso de la palabra la expositora número 4, señora Sofía González, miembro de la Junta Comunal 1.

- La expositora no se hace presente en el Zoom.

Sr. Moderador (González).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 5, señora Myriam Bregman, legisladora de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires..

- La expositora no se hace presente en el Zoom.

Expositores (cont.)

7.- Sr. Arturo Pozzali

Sr. Moderador (González).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 7, señor Arturo Pozzali, Defensor Adjunto de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires..

Sr. Pozzali.- Les pido disculpas por el problema de conexión.

Obviamente, escuché a los expositores que me antecedieron. Es importante para la Defensoría estar presente y ratificar el trabajo que se hace en algunas temáticas nombradas.

Respecto de las problemáticas sobre accesibilidad, quiero decir que hay una preocupación desde la Defensoría por el cierre, por parte de la empresa, del mapa de la red que en tiempo real informaba a los usuarios el estado de las elevaciones. Era un mapa de visualización que, después de mucho trabajo, se había logrado instalar para saber, en tiempo real, cómo estaban funcionando los ascensores y las escaleras mecánicas, para así planificar los viajes. Actualmente, en la página eso está discontinuado.

También trabajamos para lograr una planificación de la desasbestización. Eso hay que llevarlo a la situación actual. Obviamente, entendemos, en el marco de la tarifa, que durante la pandemia, de abril a octubre del año pasado, solo viajó el 5% de la cantidad normal de las

personas que utilizan el subte. Entonces, eso tuvo un impacto en los costos del servicio, porque hubo una operatividad menor al 5%, si bien ahora se está generando un aumento.

También planteamos que nuestro subte supo ser pionero, pero hoy nuestra ciudad se encuentra en el puesto 60 en cuanto a cantidad de kilómetros de la extensión de la línea de subterráneos, con solo 53 kilómetros, muy por detrás de otras ciudades como San Pablo o Santiago de Chile, sin mencionar, obviamente, ciudades europeas o de América del Norte, que tienen un impacto bastante amplio.

En ese marco, la frecuencia del subte, es, en promedio, de los tres minutos en algunas líneas, pero si nos focalizamos en la línea B o E, estamos hablando de 7 minutos en promedio, con picos de 12 o 13 minutos, entre formación y formación. Esta diferencia también se aplica en los tramos de las líneas con vagones muy antiguos. Al tener menor cantidad de pasajeros, se retiraron las formaciones más viejas. Estamos hablando de una edad promedio de 14 años de antigüedad, pero en la Línea B y E seguimos hablando de formaciones de 30 años de antigüedad. Esto agrava la problemática del asbesto. Obviamente, la frecuencia, como lo decíamos recién, es un punto clave.

Otro índice que nos parecía interesante marcar, en relación con el aumento de la tarifa, es la canasta que hacemos de 50 viajes y cómo impacta en el salario mínimo. Por lo general, a lo largo de la historia, desde 2009 hasta la fecha, el impacto de la canasta sobre el salario mínimo siempre estuvo por debajo del 6%. Solamente, tuvo algún incremento durante 2019, pero después volvió a bajar y se mantuvo por debajo del 6%.

Con este aumento a 30 pesos y si contemplamos el descuento por la cantidad de viajes masivos, seguimos nuevamente acercándonos al 5,8%, es decir, volvemos a estar en la barrera histórica del 6% y, posiblemente a futuro, lo vayamos a pasar. Entendemos el impacto de la pandemia, porque es correcto que el 2020 fue prácticamente subvencionado por el Estado, con ingresos que se le dieron a la empresa, como decía recién, con un 5% de pasajeros. Igualmente, es un dato que debemos tener en cuenta.

El tema es que el porcentaje que impacta en la canasta del salario mínimo es del 6%. Una persona que viaja 50 veces tendrá casi comprometido el 6% de su ingreso para poder llegar o volver del trabajo. También se debe tener en cuenta eso a la hora de generar la planificación de los aumentos, al igual que ir mejorando estos puntos que también venimos trabajando desde la Defensoría y que hacen a la mejora del servicio.

Vemos que hubo una falta de planificación en 2020, como sucederá en 2021, porque ni Metrovías ni SBASE plantean generar nuevos recorridos o algunos kilómetros excedentes.

Sr. Moderador (González).- Le solicito si puede ir redondeando.

Sr. Pozzali.- Eso era sobre la planificación. Quería dejar de manifiesto el trabajo que se viene haciendo desde la Defensoría.

Muchísimas gracias.

Sr. Moderador (González).- Vamos ahora a repasar la lista de participantes que no se encontraban al momento de convocarlos.

Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 2, señora Zulma Cristina Rodríguez.

- La participante no se hace presente en el Zoom.

Sr. Moderador (González).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 5, señora María del Carmen Marone.

- La participante no se hace presente en el Zoom.

Sr. Moderador (González).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 6, señora Amalia Flores.

- La participante no se hace presente en el Zoom.

Sr. Moderador (González).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 7, señora Marta Inés Masio.

- La participante no se hace presente en el Zoom.

Sr. Moderador (González).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 10, señora Myriam Rafaela Rolón Candia.

- La participante no se hace presente en el Zoom.

Sr. Moderador (González).- Señor presidente, hemos concluido con la lista de expositores y de participantes.

Sr. Presidente (Ameijenda).- Antes de concluir, quiero informar que se encuentra también presente el director Fernando Barrera, integrante del Ente Único Regulador de los Servicios Públicos de la Ciudad.

Finalización

Sr. Presidente (Ameijenda).- Dado que se ha agotado la lista de participantes y expositores, damos por concluida la audiencia pública.

Muchísimas gracias a todos los que expusieron.

- Es la hora 13.35.

Jorge Morales
Taquígrafo