

Versión Taquigráfica

AUDIENCIA PÚBLICA

26 de agosto de 2022

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

Dirección General de Taquígrafos

S U M A R I O

AUDIENCIA PÚBLICA	4
Iniciación	4
Expertos	6
Sr. Mauro Alabuenas	6
Participantes	21
1.- Sra. María José Lubertino	21
2.- Sr. Horacio Carmelo Morinigo	25
Expositores	27
2.- Sra. Alejandrina Barry	27
Participantes	32
3.- Sr. Claudio Dellecarbonara	32
Expositores	36
4.- Sra. Amanda Martín	36
Participantes	40
5.- Sr. Patricio Del Corro	40
Finalización	45

AUDIENCIA PÚBLICA

- A 26 días de agosto de 2022, a la hora 12 y 00, a través de la plataforma Zoom y con transmisión por el canal de YouTube del Gobierno de la Ciudad:

Iniciación

Sr. presidente (Grippe).- Buenos días a todos.

A la hora 12, del día 26 de agosto de 2022, damos inicio a la audiencia pública para el tratamiento de la tarifa técnica y de la modificación del cuadro tarifario para la explotación del Servicio de Subte, conforme a lo establecido por la Ley 6 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Mi nombre es José María Grippe, Presidente del Ente Único Regulador de Servicios Públicos y me acompañan los vocales integrantes del Directorio, la doctora María Eugenia Michielotto, la Licenciada Bernarda Fait, el doctor Marcelo Pafundi y el doctor Javier Liaño.

Le voy a ceder la palabra a Susana Estrabaca de la Subsecretaría de Gestión Comunal del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, quien explicará cómo se desarrollará esta audiencia y dará la palabra los participantes.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Buenas tardes a todos y a todas.

La presente audiencia se rige por la Ley 6 y su modificatoria, la Ley 6306, que nos otorgó la posibilidad de la modalidad virtual para su realización y seguir contando con esta herramienta de participación ciudadana antes de la toma de decisiones.

Además de la virtualidad, el Gobierno de la Ciudad designa un lugar físico por si alguna persona con interés de participar carece de conectividad en el período de inscripción. Entonces, lo puede hacer saber a través del teléfono que también está publicitado dentro del decreto y de los avisos. Otra cosa que se habilita es poder acercarse, en este caso, a la sede Comunal 13 o si alguno de los participantes inscriptos, en el día de la fecha, tiene alguna imposibilidad de conectarse a Internet, también puede llegar a ese lugar y hacer uso de la palabra.

Una vez que se termine el Orden del Día volvemos a nombrar aquellas personas que no se encontraron presentes por si en el momento fueron citados y tuvieron algún tipo de desconexión con Internet.

Más allá de eso, cabe destacar que la Ley 6 caracteriza la participación en tres roles diferentes. Por un lado, se encuentran los expertos, que son los que abren la audiencia con su alocución y son los encargados de presentar y defender el proyecto.

Por otro lado, está la nómina de participantes inscriptos previamente en el registro abierto para tal fin que disponen de cinco minutos para hacer uso de la palabra.

Por último, una tercera caracterización que son los expositores, que se denominan así, a legisladoras y legisladores de la Ciudad de Buenos Aires, funcionarios del Gobierno de la ciudad, miembros de las Juntas Comunales y participantes integrantes de la Defensoría de la Ciudad. Ellos también disponen de cinco minutos para hacer uso de la palabra.

Si cualquiera de los participantes tiene documentación ampliatoria en lo expuesto en los cinco minutos le solicitamos en el día de la fecha la envíen al mail de

audienciaspublica@buenosaires.gov.ar que la misma será anexada al expediente y tenida en cuenta por la autoridad convocante que es la que después tiene que tomar la decisión correspondiente.

Dicho esto le cedo la palabra al integrante del organismo de Audiencia Pública, Viviana Lanari que va a pasar a nombrar a los participantes y expertos.

Expertos

[Sr. Mauro Alabuenas](#)

Sra. Lanari.- Corresponde que haga uso de la palabra, en calidad de experto, Mauro Alabuenas, Presidente de SBASE.

Sr. Alabuenas.- Buenas tardes.

Bienvenidos a todos a esta audiencia pública. Mi nombre es Mauro Alabuenas, soy Presidente de Subterráneos de Buenos Aires. Agradezco al señor presidente del Ente Único Regulador de Servicios Públicos de la Ciudad de Buenos Aires por la convocatoria y organización.

En esta audiencia vamos a presentar los cálculos actualizados de la tarifa técnica del servicio público de subterráneos y Premetro de la Ciudad de Buenos Aires. En función de eso, vamos a proponer una serie de condiciones a exponer que tienen que ver con los cuadros tarifarios actualizados del servicio.

La presentación la vamos a dividir en dos partes; la primera será una introducción y una contextualización de los aspectos salientes del servicio público desde la última revisión

de los cuadros tarifarios a la fecha presente. La segunda parte, será el objeto de la audiencia que son los cálculos técnicos de la tarifa y las distintas consideraciones y parámetros que se han tenido en cuenta para esta propuesta de cuadro tarifario actualizado.

Si les parece, para facilitar la exposición, voy a compartir unas filminas.

- Se proyectan filminas.

Sr. Alabuenas.- Desde la última vez que nos convocamos en este ámbito de Audiencia Pública, que fue el día 23 de febrero de 2021 para el tratamiento y la propuesta y el tratamiento del cuadro tarifario que luego entró en vigor a partir de abril de ese mismo año, nos parecía importante, a modo de introducción, contextualizar los aspectos salientes del servicio y qué cosas han cambiado desde aquella última vez a la fecha.

En primer lugar, como aspecto más importante a destacar hay que tener claro que, a partir del primero de diciembre de 2021, contamos con un nuevo contrato de concesión con la empresa Emova Movilidad. Este contrato ha sido dotado de reglas claras, completamente nuevas y revisadas. El aspecto más importante a destacar en este nuevo contrato es que cambia la forma de retribución del concesionario.

Hoy la ciudad abona al concesionario por el servicio prestado, lo que significa que, al revés, si el servicio no se presta no se paga. Esto evita completamente la posibilidad de pérdida de recursos públicos al tiempo que funciona como una motivación a la productividad. En el caso de que se cumpla el programa propuesto por la autoridad de aplicación se abona el servicio y, de este modo, esto no sucede. Esto sería como un aspecto saliente.

Esta forma de retribución obedece a una estructura de costos completamente revisada en un nuevo contrato en donde, obviamente, están los rubros tradicionales de todo servicio público de este tipo como es la mano de obra, gastos de energía, mantenimiento, todos los conceptos normales de una estructura de costos, pero además se le ha incorporado todo lo que tiene que ver con el rubro mantenimientos de revisiones generales, que es muy importante para el servicio y también la utilidad del operador, que es una cuestión que en audiencias anteriores y debates precedentes generaba algún tipo de duda.

Esto ha sido eliminado. Se incluye con toda precisión y luego lo vamos a ver en detalle cómo se clarifica con precisión.

Este nuevo contrato –a partir de la licitación pública, nacional e internacional que le dio lugar– incorpora una serie de inversiones que se incluyen en el nuevo contrato y que quedan en él como obligaciones contractuales con expresa precisión del concepto montos de inversión y sus plazos de implementación.

Estas inversiones se fincan en tres aspectos fundamentales: el primero es la seguridad operativa. El segundo es la modernización del servicio y, el tercero, es la optimización de la operación. Después vamos a explicar claramente qué significa esto de la optimización de la operación. Todo ello, por supuesto, en beneficio de los usuarios.

Respecto de la modernización del servicio lo que hemos hecho en estos primeros nueve meses del nuevo contrato con el concesionario Emova es tomar una estación modelo, la de Leandro N. Alem, en la cual hemos incorporado todas estas innovaciones tecnológicas que benefician la relación con el usuario. Por ejemplo, se han instalado nuevas pantallas de información de la propia red de la línea y la interconexión con el resto de los modos de

transporte de la región AMBA; la línea de molinetes como se ve en la placa muestra lo que menciono.

También se han reemplazado las pantallas de próximo tren, es decir, las pantallas que anuncian la llegada de los tres próximos trenes; son pantallas más modernas, más visibles y con menor polución visual.

También se han renovado completamente los baños; Emova Movilidad ha dotado a su personal de tablets de última generación que permiten evacuar las consultas de los usuarios con más velocidad y con más agilidad. También permiten recibir todos los reclamos que los usuarios hacen y luego el operador y SBASE, como autoridad de aplicación, procesan la información para ir administrando y gestionando el servicio.

En la siguiente placa se puede observar, como aspecto a destacar, el contexto pandémico que ha sucedido desde la última audiencia pública a la fecha presente. Recién el día 10 de agosto del año pasado se pudo ampliar el aforo a 40 personas de pie por formación; el 7 de septiembre el subterráneo vuelve a funcionar con sus 90 estaciones abiertas. Recuerden ustedes que en el momento más complejo de la pandemia, más de la mitad de las estaciones del subterráneo y el Premetro estaban cerradas y solamente se permitía lo que en aquel momento se llamaba servicios esenciales. Con lo cual –y esto lo destaco porque es muy importante a los efectos de esta audiencia– esto impactó directamente en uno de los aspectos fundamentales que tienen que ver con el cálculo de la tarifa y el tratamiento de los cuadros tarifarios que es, justamente, la demanda del servicio o los pasajeros transportados; uno de los aspectos más importantes que ahora lo vamos a ver con detalle.

Entonces, como se decía, el primero de diciembre vuelve a funcionar en coincidencia con el nuevo contrato, el servicio en su horario normal y habitual con todas las estaciones de la red abiertas y funcionando normalmente.

Sin embargo, desde ese momento, del primero de diciembre a la fecha, la recuperación de la demanda no ha sido todo lo veloz que tal vez ha sido en otros transportes del AMBA como puede ser el tren o el colectivo. Es una recuperación ascendente, pero lenta y con tendencia a mesetarse. Esto tal vez tiene que ver con aspectos característicos de la red de Subterráneos de Buenos Aires y su morfología, ya que es una red radial, con epicentro en el Microcentro y en el contexto post pandémico, hemos podido verificar ciertos cambios de conducta en términos laborales en la Ciudad de Buenos Aires y de la región AMBA que, de alguna manera, explican este fenómeno por el cual la demanda no se recupera tal vez como se verifica en otros medios de transporte de la región.

En este contexto, recién en abril de 2022, hemos llegado al 71 por ciento de los pasajeros pagos transportados respecto de idéntico mes del año 2019.

A pesar de este marco complejo es importante destacar las obras que la Ciudad de Buenos Aires y Subterráneos de Buenos Aires han continuado desarrollando y ejecutando en algunos casos. Ahora lo vamos a puntualizar.

Como obra tal vez más importante a destacar es esta obra Central Obelisco, porque en ese punto confluyen las tres líneas, la B, C y la Línea D; tanto la Línea B como la Línea D son las dos líneas que más pasajeros transportan; allí confluyen esas tres líneas y esta obra Central Obelisco lo que hace es facilitar la accesibilidad, circulación y evacuación. Se generó un acceso nuevo por la calle Sarmiento y se dio accesibilidad total a la estación

Diagonal Norte y parcial a 9 de Julio, sentido Catedral, con sus ascensores correspondientes. Además, avanzamos con la renovación de los sistemas de señales de la Líneas A, D y E.

Brevemente, explico lo que son los sistemas de señales y aclaro que la Ciudad de Buenos Aires implementa en la red de subterráneos los sistemas más modernos del mundo que son sistemas CBTC; estos sistemas permiten al operador, desde un puesto central de operaciones, conocer la ubicación en tiempo real de una formación, su velocidad y su sentido de circulación. El mismo programa puede regular la velocidad de las formaciones y, eventualmente, determinar la detención de la formación en caso de que eso sea necesario. Las obras de estos sistemas han continuado a pesar de este complejo contexto pandémico y post pandémico.

También finalizamos las obras de potencia de la Línea C y etapas de la Línea B y continuamos con los trabajos de la Línea D y en la Línea E.

Las obras de potencia permiten dotar mayor capacidad de alimentación eléctrica a una línea y esto tiene varias ventajas, entre ellas, la línea es más confiable porque evita la detención no prevista de una formación, lo cual en la característica que tiene nuestra red de Buenos Aires significa una interrupción de la línea.

Además, hay un programa muy importante que el Gobierno de la Ciudad viene desarrollando desde que se hizo cargo del servicio que es la implementación en todas las formaciones de la red de trenes con aire acondicionado. Esto desde el año 2013 que se viene implementando en nuestra red de Buenos Aires. Entonces, para dotar a las formaciones de aire acondicionado es necesario adecuar la asistencia de potencia o de

energía para que sea compatible con la mayor demanda que requieren los sistemas de aire acondicionado.

Por otro lado, finalizamos las obras que dieron accesibilidad plena a las estaciones Retiro de la Línea C y Catedral de la Línea D; inauguramos la puesta en valor de la estación Plaza de Mayo de la Línea A y Retiro de la Línea C y también algo que tuvo bastante difusión pública en el corriente año fue que tomamos la decisión de encarar el desarrollo de la ingeniería de la Línea F, o sea de la elaboración de los proyectos ejecutivos para la construcción de la Línea F con recursos propios de SBASE, que cuenta con profesionales, ingenieros y arquitectos de primer nivel y de mucha experiencia, tanto a nivel local como a nivel nacional en materia de transporte ferroviario específicamente.

Entonces, la decisión que tomó Subterráneos de Buenos Aires es llevar a cabo este desarrollo de la ingeniería con recursos propios, incentivando lo que es el trabajo nacional al tiempo que permitió un ahorro de alrededor de 4 millones de dólares respecto de una licitación que se encontraba en curso para la contratación de una consultora nacional e internacional a los mismos fines. Es decir, en el contexto económico complejo que vive nuestro país esto es importante de destacar.

Esto que expliqué, es para poner como antecedente lo que tiene que ver con las obras que hemos mantenido con buen curso de ejecución, a pesar de todas estas complicaciones de disminución de pasajeros, de la economía de nuestro país y demás. Estos son los esfuerzos que hemos llevado a cabo para poder dotar a la red o continuar con las inversiones que permiten que el servicio tenga la calidad que el usuario se merece.

Ahora sí, vamos a la segunda parte que es, específicamente, el objeto de la reunión del día de la fecha.

Como se puede observar en la imagen lo que trata de reflejar este cuadro tarifario actualmente vigente que tenemos es 30 pesos que, como todos sabemos, es para 1 a 20 viajes, por supuesto, luego vienen los descuentos por pasajero frecuente. Siempre respecto de lo que es abril 2021. La tarifa del Premetro es una tarifa plana de 10,70 y también los abonos sociales, estudiantiles y demás que son las bonificaciones que todos conocemos. Esto es al cuadro actualmente vigente.

En este marco, ¿cuál es el motivo de actualizar la tarifa? Es importante para el abordaje de esta temática tener en cuenta varios aspectos que deben estar en equilibrio.

El abordaje de la temática de transporte debe ser tomado como un sistema integral en el área de influencia. Nosotros tomamos el área AMBA, es decir, el área Metropolitana Buenos Aires en el cual el subterráneo y el Premetro son un modo más de ese sistema integral. Esto hace que las tarifas de ese sistema necesariamente deban encontrarse en equilibrio, porque de otro modo se producirían indebidas migraciones de un modo al otro con dos consecuencias negativas: la primera es la pérdida de la demanda del modo que aporta pasajeros y la segunda es la saturación del modo que recibe.

Para ello es preciso mantener ese equilibrio entre tarifas y aquí es necesario coordinar con los recientes anuncios e implementación de los cuadros tarifarios dispuestos por el Gobierno Nacional que estableció estas actualizaciones tanto para tarifa de trenes como para la tarifa de colectivos.

Además, existe un segundo aspecto que es importante tener en cuenta a la hora de hacer esta propuesta y evaluar este escenario. Desde la última vez que nos reunimos en este marco que fue en febrero de 2021 y donde allí se terminó el cuadro tarifario en abril 2021 en adelante actualmente vigente, los costos de la explotación aumentaron un 159 por ciento.

Es importante recordar lo que establece la Ley 4472 que es la que sostiene dos premisas para la revisión de tarifas. La primera premisa es que haya transcurrido, por lo menos, un año desde la última revisión que tuviera lugar; y, la segunda, es que los costos de explotación hubiesen superado el 7 por ciento de los costos vigentes al tiempo de la última revisión. Ambas premisas en el caso se hayan cumplidas.

Entonces, este es el segundo aspecto importante; después tenemos placas que siguen que van a especificar, con todo detalle, para que queden claro todos los datos que conforman este cálculo de tarifas y cuáles son las cuestiones que se han tenido en cuenta. Fundamentalmente, los montos involucrados en el costo de la explotación y los rubros correspondientes; para que no quede absolutamente ninguna duda de cómo es que se elabora esta tarifa técnica se propone este cuadro tarifario.

Todos sabemos que para un servicio público tan importante como el transporte público de pasajeros que se llevó delante de manera responsable y sustentable en el mediano y largo plazo, tienen que haber cuestiones que se encuentren en equilibrio.

En primer lugar, para llegar a tarifas justas y razonables deben considerarse, como establece la ley los ingresos de los usuarios, el salario mínimo, vital y móvil; los ingresos per cápita promedio de los usuarios específicos de ese sistema y deben tenerse en cuenta la cantidad de pasajeros que transporta ese sistema. Eso con la tarifa del usuario determina los

ingresos del sistema por venta de boletos o por descuento de la tarjeta SUBE. Entonces, este es un primer aspecto a tener en cuenta.

Por otro lado, ¿cuál es la cobertura por recaudación o por venta de boletos que tiene ese sistema? De allí hasta el costo total de explotación es necesario tener en cuenta también cuál es el aporte que hace el Estado para completar esa diferencia a modo de subsidio. Esto también debe estar en equilibrio.

Entonces, cuando esas cuatro cosas, o sea, el equilibrio entre todas las tarifas de un mismo sistema de influencia como es el sistema AMBA, la tarifa que paga el usuario y, en definitiva, la cantidad de pasajeros transportados que determina el ingreso por venta de boletos hasta llegar al costo total de explotación que se completa con el subsidio del Estado, deben estar en equilibrio. Estos son los motivos, fundamentales, por los cuales consideramos y así lo proponemos que corresponde proponer un nuevo cuadro tarifario.

Respecto de los pasajeros, como mencionaba antes, acá se puede ver en la imagen, que en el año 2019, en un año pre pandémico, los pasajeros pagos transportados ascendieron a 326.393.602. La placa muestra la caída abrupta que tuvo el sistema en el año 2020, se llega a 73.977.494 pasajeros; en el año 2021 sube un poquito: 91.654.127; y ahora vamos al año 2022 en el cual tomamos un número de 220 millones de pasajeros.

¿Cómo hacemos esta determinación de los pasajeros del período? Tomamos de enero a mayo del corriente año, los pasajeros reales. Es decir, la venta de boletos para la tarjeta SUBE. A partir de junio en adelante, hasta el final del período, es decir, hasta diciembre, lo que tomamos como parámetro es el mes de abril adonde se llegó a este 71 por ciento de pasajeros pagos transportados en comparación con abril de 2019.

En esta recuperación ascendente, pero con tendencia a mesetarse que verificamos en el Subterráneo de Buenos Aires, mantenemos esta cantidad de pasajeros y la proyectamos para el resto del período. De esta manera llegamos a este número de 220 millones de pasajeros que es muy importante, porque es el segundo de los componentes que integra la tarifa técnica.

Ahora sí, adentrándonos en cómo la autoridad de aplicación efectúa el cálculo de la tarifa técnica, en términos teóricos, me parece que todos los que estamos en esta audiencia sabemos que una tarifa técnica es el cociente entre los costos totales de explotación, dividido la cantidad de pasajeros transportados. Eso da una cifra ideal para ese sistema que es la tarifa técnica.

Para comprender el detalle, y como se observa en la siguiente placa en la cual ilustra los números específicos del sistema a abril 2022, debemos recordar lo que dije al principio y que tiene que ver con el nuevo contrato que modifica la forma de retribución del operador; ahora, en esta fórmula, que incentiva la productividad, como dijimos al principio el Estado paga contra servicio prestado. Entonces, lo que hace el oferente en la licitación es ofrecer un precio fijo. Esa es la retribución del operador.

Esta es una unidad de medida que luego se multiplica por el programa previsto para el período que sea. Esto arroja un número y ese número es el costo de operación. Es un precio fijo y actualizado, obviamente, por una cláusula de redeterminación de precios que sigue los lineamientos de la Ley de Redeterminación de Precios de la Ciudad que llega a un número que a abril de 2022 asciende a la suma 636, 41 pesos. Esa es la unidad de medida actualizada a abril de 2022 del servicio de Subte y Premetro de la Ciudad de Buenos Aires.

Esa unidad de medida debe ser multiplicada por el programa anual para el mismo período que, para el período 2022, asciende a la suma 48.876.708 kilómetros para ese programa. Eso da un número y ese es el costo de operación.

Sin embargo, como lo manifesté anteriormente, para que el servicio sea prestado en términos responsables y sustentables en el mediano y largo plazo no alcanza, sino que también es necesario incluir en ese cálculo a todas las inversiones de capital, todas las inversiones de mantenimiento y todas las erogaciones extraordinarias que por alguna coyuntura particular corresponda efectuar en un período determinado como es, por ejemplo, actualmente todos los programas de desasbestización que el Gobierno de la Ciudad lleva adelante y eso también hay que incorporarlo, porque de otra manera si uno no lo incorporara se resiente la seguridad operativa del sistema que tiene que ser la más alta y también la calidad del servicio que se le presta al usuario. En el mediano y largo plazo esas dos cosas se resienten si uno no hace las inversiones que debe hacer y no hace las inversiones de mantenimiento que debe hacer.

Por eso, en la placa dice precio fijo, abril 2022, que son 636,41 pesos multiplicado por ese CKC, que es coche-kilómetro-comercial de 2022, el programa determinado por la autoridad de aplicación es de 48.876.708 kilómetros y a ese número –que ahora lo vamos a ver en la placa que sigue– hay que sumarle las inversiones y las erogaciones específicas, también los gastos de seguridad, para que el servicio sea ejercido de manera responsable, repito, y sustentable en el mediano y largo plazo.

Antes de pasar a la placa que sigue, quiero aclarar que en el año 2017 Subterráneos de Buenos Aires solicitó a la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires la

elaboración de un estudio para el cálculo de la tarifa técnica para que brinden, a su juicio, cuáles son los parámetros que deben llevarse a cabo para arribar a esto como la ley define para tarifas justas y razonables.

Ese informe de la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires fue presentado a SBASE el día 15 de junio de 2017 y desde esa fecha en todas las revisiones de tarifas que Subterráneos de Buenos Aires llevó adelante se tuvieron en cuenta los parámetros marcados por este estudio que hizo la Facultad de Ingeniería de la UBA.

En la siguiente placa podemos observar con precisión todos los montos y todos los conceptos. Se observa la estructura de costos del servicio público, en sus rubros normales, mano de obra, mantenimiento corriente, mantenimiento de infraestructura e instalaciones fijas, energías, seguros, etcétera. También como novedad en el nuevo contrato se agregan inversiones por revisiones generales y la utilidad del concesionario.

Repito: la unidad de medida por el programa a abril de 2022 da un valor que anualizado arroja la cifra que ilustra la placa que es 31.105 millones de pesos.

Como dije anteriormente ese número hay que agregarle las inversiones, los gastos de seguridad, el programa de desasbestización y todo eso totaliza 34.110 millones; la primera cifra de 31.105 millones es el costo de operación y 34.110 millones es el costo de explotación. Es decir, es el costo de explotación más todas las inversiones de capital, seguridad, desasbestización, etcétera.

Ese número total para el período debe dividirse por la cantidad de pasajeros; es decir, pasajeros pagos, 220 millones de pasajeros. Y ese cociente es un número 154,49

pesos. Esta es la tarifa técnica del servicio de Premetro y Subte de la Ciudad de Buenos Aires a abril de 2022.

Este es el primer aspecto fundamental actualizado de la tarifa técnica. Ahora, en la siguiente placa, se ilustra, en función de todo aquello que hemos expuesto, cuál es el cuadro tarifario que nosotros proponemos al día de la fecha. Obviamente –repito–, es preciso tomar en cuenta los cuatro aspectos fundamentales que son: los ingresos de los usuarios, la cantidad de usuarios y la tarifa que pagan, lo que determina la recaudación por venta de boletos más el aporte que hace el Estado a modo de subsidio para completar el costo de explotación y el equilibrio que debe tener la tarifa de un servicio particular respecto de los otros modos del mismo sistema integral del transporte de la región AMBA. En este punto es preciso coordinar con las actualizaciones de tarifas de trenes y colectivos establecidos por el Gobierno Nacional, lo que nos lleva a proponer un cuadro tarifario con una actualización del 40 por ciento.

En términos nominales son 12 pesos. Es decir, de 30 pesos que tenía la placa actualmente vigente a 42 pesos y, luego, obviamente están los descuentos de viajero frecuente, también se mantienen vigentes los descuentos que efectúa la red SUBE, es decir, que en el segundo viaje se hace el descuento del 50 por ciento y, en el tercer viaje, se hace el descuento del 75 por ciento, siempre que esos viajes hayan sido verificados dentro de las dos horas, porque se considera que se trata del mismo viaje.

La tarifa plana que proponemos para Premetro es de 15 pesos y también los descuentos y bonificaciones que mantenemos son los sociales, estudiantiles, maestros, etcétera.

Esta es la propuesta en función de las consideraciones y parámetros que explicité antes.

Tenemos un montón de información que hemos cargado en el sistema y que ha sido puesta a disposición de los interesados en participar en esta Audiencia Pública.

Hay un montón de información que está volcada en el expediente, pero para no extenderme demasiado en esta presentación no incorporamos todo lo que teníamos. Simplemente este es el resumen, pero sí quise mantener esta placa que estamos viendo, porque es una serie histórica desde el año en que el Gobierno de la Ciudad se hizo cargo del sistema desde el 2013, cuál fue el porcentaje de cobertura del subsidio respecto del costo total en términos porcentuales de explotación.

En el año 2013 la cobertura fue de 62 por ciento y los años que siguen se mantuvo más o menos alrededor de ese porcentaje de 60 por ciento. Sin embargo, como se puede ver en la placa, en el año 2020 el porcentaje de cobertura subió abruptamente a 93 por ciento y en el año 2021 bajó un poco. Sin embargo, se mantiene igual en 92 por ciento. Obviamente, esto viene de la mano de la contrapartida de la caída abrupta de demanda del sistema como consecuencia del cierre de estaciones y de las disposiciones de aislamiento y distanciamiento social.

En el año 2022, actualmente en curso, este porcentaje de cobertura por el cuadro que refrescamos al principio y que está actualmente vigente es del 86 por ciento. A partir del cuadro tarifario que nosotros proponemos esta cobertura o este subsidio bajaría de 86 por ciento a 78 por ciento, siempre al mes de abril de 2022 que fue cuando comenzó con el procedimiento y se toma como referencia.

Por supuesto, que hacia adelante esto es dinámico porque dependerá de la inflación a futuro que, como sabemos, es un problema muy grande que tiene nuestro país actualmente.

Con esta placa termino mi presentación. Les agradezco la participación y el interés. Obviamente, me quedo a escuchar todas las exposiciones de quienes se han inscripto para hablar y comentar sobre esta situación.

Quedo a disposición para contestar todas las preguntas que se formulen a través del Ente Único Regulador de Servicios Públicos como marca el procedimiento.

Muchas gracias y buenas tardes.

Sra. Lanari.- Muchas gracias.

Comenzamos con el registro de participantes.

Participantes

1.- Sra. María José Lubertino

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

Sra. Lubertino.- Buenas tardes.

En primer lugar, quiero celebrar el espacio de la Audiencia Pública que nos permite escucharnos e intercambiar ideas.

En segundo lugar, vengo a esta audiencia como lo hago a todas y, en particular, a la del Subte desde que hay audiencias con la camiseta puesta, porque entiendo que este es el medio de transporte más eficiente y sustentable.

Por otro lado, es verdad que sentimos gran tristeza, siendo el subte bandera en el mundo, y creado en 1913 que cuando uno llega a Japón y en Tokio habla con los trabajadores del subte ellos nos dicen que aprendieron de la Argentina cómo funcionan los subtes.

Entonces, cuando uno siente ese orgullo del subte como una marca argentina en el mundo nos encontramos un siglo después con un subte que no está a la altura de lo que esta ciudad podría tener.

Además, como constituyente de la ciudad que fui y como ex legisladora lamento el incumplimiento de las leyes vigentes que, habiendo presupuesto asignado, no se ejecutaron e iban a permitir tener un subte que duplicara su extensión. Todavía recuerdo la campaña de Mauricio Macri de tener 10 kilómetros de subte por año, pero no llegó nunca ni al triste record de los intendentes anteriores que decían que iba haber dos kilómetros por año.

Por otro lado, si escuchamos bien lo que se planteó hace un momento, todo lo que se refiere a obras de infraestructura está más bien situado en las reformas que se hicieron para la accesibilidad en las estaciones o para la puesta en valor, o sea la cosmética, pero nada se refiere con tanta y sonante a la extensión del subte que ya debería tener más de cien kilómetros.

Entonces, con la camiseta puesta –vuelvo a repetir una y mil veces– está bien que debamos tener valores de referencia con relación a lo que aumentaron los otros medios de

transporte, pero para que la gente se vuelque al subte y sea competitivo, el precio de la tarifa del subte debe ser más bajo, en igualdad de condiciones de distancia que las otras modalidades de transporte. Sin embargo, nos encontramos con que, exorbitantemente, se duplica a las otras modalidades de transporte en comparación a la distancia de la que estamos hablando.

Otra cuestión que no puedo dejar pasar es que estamos en una audiencia después de la nueva licitación y que después de todas las cosas que se dijeron, cuestionamos las prórrogas y aunque cambie el nombre de la empresa que mueve los trenes –antes era Metrovías, ahora es Emova– es el grupo Roggio el que sigue siendo el beneficiario subsidiado por el Estado de la ciudad y ahora subsidiado, también, con este aumento galáctico de tarifas.

Si recordamos lo que eran las tarifas hace algunos años atrás estamos hablando de que hace 9 años costaba 1,10 pesos y ahora va a costar 42 pesos. Es decir, este aumento de las tarifas si se mira en el tiempo lo que fue la inflación supera lo que ha sido en el transcurso de estos años.

Otra de las cosas que no se puede dejar de mencionar tiene que ver con que estamos cuestionando la falta de ejecución presupuestaria de SBASE. Si queremos un subte competitivo necesitamos que tenga tarifas más bajas que los otros medios de transporte, pero, además, a esta altura del campeonato, con un subte que arrancó en 1913, deberíamos tener una ciudad que no tenga una estación de subte para ninguna persona a más de cuatro cuadras.

Cuando nos vendieron el Metrobús, como imitaban a la ciudad de Berlín, lo que no nos dijeron es que esta ciudad extiende sus redes en superficie y con criterios sustentables, porque hay un cambio energético en los transportes de superficie. Sin embargo, Berlín hace eso porque ya tiene agotada la extensión y la capilaridad del subte en toda su ciudad.

Entonces, si realmente estamos subsidiando un 86 por ciento con nuestro dinero, porque lo estamos pagando los porteños, sea a través de nuestros impuestos o los usuarios a través de la tarifa...

Sra. Lanari.- Por favor, ya se pasaron sus cinco minutos.

Sra. Lubertino.- Ya termino.

Decía que si estamos subsidiando el 86 por ciento, Mauro Alabuenas, te invito a que nos sentemos con varios diputados, y los que venimos trabajando el tema del subte desde hace años con Dietrich o con Méndez y hablemos sobre todas estas cuestiones.

Vuelvo a repetir: si estamos subsidiando el 86 por ciento nos conviene más subsidiarlo en el cien por ciento; hacer un subte gratuito en la Ciudad de Buenos Aires, que lo hemos planteado varias veces y que no es un disparate pensar en la gratuidad. En definitiva, vamos a tener un transporte más eficiente porque la competitividad con otro medio será más alta y vamos a poder, en todo caso, superar lo que son estos escasos boletos estudiantiles y sociales, con más franja de gratuidad para que todo el mundo use el subte si está más barato.

Entonces, la empresa se lleva el dinero sea como sea y ha habido situaciones bastante escandalosas...

Sra. Lanari.- Señora Lubertino: por favor, lleva 6 minutos.

Sra. Lubertino.- Cierro con esto.

Si ustedes quieren estoy a disposición para sentarnos en una mesa de trabajo de discusión con los trabajadores del subte, con los legisladores interesados, con la auditoría que viene objetando costos que los ponen para armar la tarifa técnica, pero tampoco tendrían que estar ahí, porque los está pagando SBASE.

Entonces, hay un montón de cosas que en cinco minutos no puedo sintetizar, pero que con todo gusto la podemos seguir en otro momento.

No al aumento por encima de los colectivos, esa sería mi recomendación y, por supuesto, otras cosas que quisiera decir en extenso.

Gracias.

2.- Sr. Horacio Carmelo Morinigo

Sra. Lanari.- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 2, señor Horacio Carmelo Morinigo.

Sr. Morinigo.- Ciudadanos, ciudadanas, desde Subte Público sostenemos que el subte de la Ciudad de Buenos Aires debe ser operado y administrado por una gestión tripartita constituida por trabajadores, usuarios y el gobierno que dimos el nombre de Subte Público.

Entendemos que el subte debe ser un servicio gratuito para el pueblo que lo necesita usar.

Sabemos que Larreta todo lo que puede comprar lo compra y todo lo que puede vender, en términos inmobiliarios, lo vende. Esto lo dijo Martín Lousteau, hoy su aliado, el 13 de marzo de 2018, tampoco debemos descontextualizar lo político con lo que hoy está pasando con las tarifas. No se puede comparar el malvado, perverso, coimero y repugnante con el bueno de René Favaloro, es como comparar la “Biblia con el calefón”.

Y quiero referirme que el subte en la época estatal desde 1963 hasta 1993 tuvo un importe igual que la primera sección del colectivo que hoy es de 25,40 pesos y, a veces, da menor y daba ganancia en sus balances. Hoy también da ganancias, pero se va al bolsillo de los empresarios sin vergüenza.

Hoy la tarifa de 30 pesos que quieren llevarlo a 42 pesos es mucho más que el pago por la mayor sección de colectivo que va en la Ciudad de Buenos Aires, que no es más de 30 pesos o ahí está el costo. La verdad es que es un robo al bolsillo del pueblo y aquí no hay tarifa técnica u operativa, lo que hay, y debe ser, es una tarifa que esté acorde al salario del trabajador.

Desde Subte Público impulsamos desde el año 2017 una requisitoria ciudadana de audiencia pública para la discusión sobre la estatización o reprivatización del subte. Lamentablemente no fuimos acompañados ni por la partidocracia legislativa ni por el gremialismo, ni por entes afines. Esto fracasó. Sin embargo, hubiera sido sin duda una buena discusión sobre el rol que cumple el subte en la sociedad.

Hoy la privatización está y sigue con Roggio, que tiene un consenso político y gremial que determina el costo del viaje en subte. Hay algunos sectores que están presentando un proyecto de ley para cortar la privatización. No, esto no debe ser así. No hay que hacer esto. Hay que devolver el subte a la ciudad, porque es de los ciudadanos del pueblo de la ciudad que lo sostiene, lo paga y lo usa.

Llamo a todos los sectores a reflexionar y a encarar la recuperación del subte con una gestión en manos del pueblo de la ciudad para su beneficio y no a empresarios inescrupulosos.

El gobierno del PRO prometió 10 kilómetros de subte por año. No se merece más que un nido de reproches.

El subte de la ciudad es un servicio público a un servicio del pueblo. Basta de aumento de tarifas. No más ajustes tarifarios. Hasta la victoria siempre.

Gracias.

Expositores

Sra. Lanari.- Vamos a pasar al registro de expositores.

En primer lugar, se encuentra anotado el diputado Gabriel Solano quien nos avisó que por cuestiones de agenda no podía participar.

2.- Sra. Alejandrina Barry

Sra. Lanari.- Corresponde que haga uso de la palabra la expositora número 2, diputada Alejandrina Barry.

Sra. Barry.- Buenas tardes.

Quiero empezar mi exposición diciendo que mi compañera Myriam Bregman también iba a participar y es parte de la exposición que armamos en común.

Escuchaba al presidente de SBASE todas las innovaciones tecnológicas que nos expuso, pero la realidad es que estamos en una audiencia pública que es la primera vez en casi 50 años que no hay ninguna estación de subte en obra. Esta es la única realidad.

El Gobierno Porteño cita como argumentos el contexto macroeconómico, algo típico de todos los empresarios en este país y también la irrupción del Covid-19.

Los especialistas han demostrado que las obras ya estaban frenadas previo a la irrupción del Covid-19. Además, estamos ante una situación en la que Larreta le quiere quitar los planes a los chicos más humildes de esta ciudad, a sus mamás o a sus papás, pero privilegia seguir dándole estos millonarios subsidios a un empresario como Roggio, alguien que realmente deberíamos decir que es un “chori-planero” de este país. Un empresario que ha declarado abiertamente que pagó coimas, sin embargo, se lo sigue premiando con los subsidios y a los pobres ni siquiera comida.

Vale recordar que el grupo Roggio mantiene la concesión desde el año 1994, lleno de irregularidades en las distintas licitaciones. Como decía en la causa de los cuadernos, planteó esto de pagarle coimas del 2003 al 2011 a través de Ricardo Jaime en un 5 por ciento de dinero que recibió como subsidios por la empresa Metrovías. Entonces, queremos preguntar qué pasó con esto, cómo siguió la investigación y por qué se lo sigue premiando.

¿Por qué se lo sigue premiando a un grupo que es conocido públicamente cuando estamos hablando de la patria contratista y uno de los fieles exponentes en esto que,

además, tienen empresas *offshore* en las islas vírgenes británicas y que ahora en blanco admiten que cobró casi mil millones para este año, el 3 por ciento de lo gastado? Quisiera que nos den una explicación de por qué esta doble vara.

Como siempre anunciamos estas audiencias públicas que organiza el Gobierno de la Ciudad son una formalidad, porque la decisión ya está tomada. Aquí se expresa en la baja participación de la gente, porque ya se sabe que más allá que lo que uno exponga o los argumentos que se puedan dar, la decisión ya la tomó Larreta con el grupo Roggio. Incluso, es llamativo que se hayan anotado tan pocos legisladores de la oposición, del peronismo, y creo que tiene una explicación que es que el ajuste va de la mano tanto del Gobierno Nacional como del Gobierno de la Ciudad.

El mismo SBASE expresó, justificando el aumento del subte, que tenía que ver con el aumento que se había hecho a nivel nacional en el resto de los transportes.

Cito textual: “Se considera pertinente proponer el mismo aumento del subte para armonizar la aplicación de la estructura tarifaria porque sino abarrotaremos el subte por barato”. O sea, todas estas explicaciones de la tarifa técnica, en realidad, se han tomado como una decisión política en la cual el camino del ajuste que ejercen Larreta y Roggio no podía quedarse atrás.

El informe es como lo manifiesta urbanista Federico Poore que detalla el modo en que se perdieron más pasajeros. Sin embargo, es el que más aumentó su precio y que esto es en detrimento de un transporte público armonizado en la Ciudad de Buenos Aires con privilegio del auto, eso implicaría más problemas en el medio ambiente, más siniestros viales y, por supuesto, menos inclusión social.

Entonces, uno debería preguntarse si lo que se habilita son más carteles de iluminación y no hay que invertir más, por ejemplo, en que los subtes tengan mayor frecuencia. Esa sería una cuestión clave.

Los encuestados también dicen que tomarían el subte y la gente tendría más frecuencia y podrían llegar en condiciones a su trabajo en los minutos que sean necesarios.

Sra. Lanari.- Diputada Barry: vaya redondeando que su tiempo terminó.

Sra. Barry.- Sí, voy redondeando.

Entonces, creemos que no existe información clara y precisa sobre los costos de los subsidios que se otorgan. Por eso, volvemos a proponer que lo que debería haber es una auditoría realmente democrática de los trabajadores y de los usuarios para saber qué se hicieron con esos millonarios subsidios y que vuelvan a las necesidades que hay en esta ciudad para que el subte sea un servicio.

Para nosotros no es un negocio, es un derecho como todos los servicios públicos y debe estar estatizado bajo control de sus trabajadores sociales.

Recordemos que en el año 2008, en el amparo que presentamos con mis compañeros Myriam Bregman, Patricio del Corro y Claudio Dellecarbonara, frenamos el aumento del subte porque allí se demostró que era tal la impunidad de este grupo Roggio que metían en el precio de la tarifa hasta las cenas lujosas de sus gerentes, las que se realizaban en Puerto Madero y nobleza obliga, ahora, cuando estamos analizando el impacto en la tarifa vemos que sacaron las cenas lujosas porque eran muy obvio y burdo, pero seguían poniendo todas

las cuestiones que tenían que ver con conferencias, despapelización, alquileres de autos, actos de Excel, nuevamente clases de inglés y clases de computación.

Entonces, nuestra pregunta también es estos costos de explotación de subte, estos gastos lujosos de los gerentes nuevamente van a ser pagados por los usuarios y los trabajadores...

Sra. Lanari.- Por favor, su tiempo.

Sra. Barry.- Sí, ya termino.

Y lo vuelvo a plantear porque el otro día participé de la marcha para una niña que falleció en la Ciudad de Buenos Aires que sufría problemas de desnutrición. Entonces, nuestra denuncia también tiene que ver con esto, porque los privilegiados bip de Larreta, como el grupo Roggio, hace que se destinen millones al enriquecimiento de estos grandes empresarios en la ciudad más rica del país y que eso no sea destinado a la necesidad de los sectores populares como la comida, la vivienda y como la necesidad de tener un transporte que sea seguro, de buena calidad para los trabajadores y los sectores populares que son los que construyen, los que viven y hacen funcionar a esta ciudad.

Muchas gracias.

Participantes

3.- Sr. Claudio Dellecarbonara

Sra. Lanari.- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 3, señor Claudio Dellecarbonara.

Sr. Dellecarbonara.- Buenas tardes.

Creo que algunas de las cuestiones que iba a plantear ya se plantearon previamente.

En primer lugar, es importante destacar que el sistema de la audiencia pública, obviamente no es más que una pantomima. Lo hemos denunciado en infinidad de oportunidades; no solo porque la decisión ya la tienen tomada antes de citarla, al no ser vinculante lo hacen solo para cubrir algún flanco democrático que no tienen. Pero lo más importante de la falencia de esta audiencia pública es que no tienen en consideración para nada aquellos y aquellas que bancamos el subte día a día que somos los trabajadores y las trabajadoras, así como también los usuarios.

No se tiene para nada en consideración las opiniones de aquellos que estamos todos los días en los túneles de la Ciudad de Buenos Aires, que usamos para transportarnos para ir a trabajar, para ir a estudiar, para ir a nuestros hogares y lo único que hacen es presentar algunas filminas, algunos estudios, algunos números y algunas campañas que, en la realidad, no tienen nada que ver.

Los trabajadores y usuarios sabemos muy bien lo que significa moverse en el subte cotidianamente, lo que significa tener que bancarse las frecuencias que no son las que

necesitamos, bancarnos un servicio que no está planificado en función de las necesidades de quienes lo usamos ni de los vecinos que obviamente es un gran negocio para el grupo Roggio.

Esto ya se ha dicho acá, siguen bancando a un grupo que desde el año 94 hasta este momento lo único que ha hecho es engrosar las arcas de sus ganancias y no ha hecho la inversión en mantenimiento en obras en mecanismos de seguridad, en compra de trenes, en renovación de la flota, ni hablar, para ponerlo al servicio –insisto– de aquellos que realmente sentimos al subte como lo que es un servicio público y un derecho y no un gran negocio como el que le han garantizado ustedes como Gobierno de la Ciudad y que les garantizó también durante muchísimos años el Gobierno Nacional, anteriormente porque la negociación con Roggio empezó en el año 94, una de las privatizadas menemistas que quedan todavía en pie y que han sostenido todos los gobiernos nacionales, primero, y ahora de la ciudad.

Nos parece importante tener en cuenta no solo porque fue esta concesión totalmente irregular, sino que además se le sigue garantizando, una vez más, el gran negocio para la empresa. Es decir, le están subsidiando –y esto está claro– las ganancias al grupo Roggio, antes con Metrovías, ahora con Emova, pero eso es lo que está subsidiando el Gobierno de la Ciudad, lo que decía el presidente de SBASE no es más que eso.

Nos parece muy importante señalar que en el medio de esta falta de intención de que el subte sea un servicio público la desidia que demuestra tanto el Gobierno de la Ciudad, SBASE y la propia empresa en relación con el servicio a los usuarios y a los trabajadores

está también en el respeto por la salud y la vida de los trabajadores, usuarios y vecinos de la red de subte.

Hace muchísimos años estamos denunciando las condiciones insalubres en las cuales estamos trabajando. Venimos peleando desde el año 96-98 por esto. Sin embargo, no solo no han subsanado los problemas de fondo, sino que hemos descubierto la presencia de asbesto que durante muchísimos años y a pesar de que está prohibido han ocultado, tanto el Gobierno Nacional primero, como el Gobierno de la Ciudad después y que sigue actualmente presente en toda la red de subterráneo, en lo que es hoy una crisis sanitaria tremenda y terrible que esconden y que tratan de tapar y esconder debajo de la alfombra.

Tenemos compañeros y compañeras afectadas, casi 70, también fallecidos por la contaminación con asbesto. Los usuarios y las usuarias están también expuestos a este material cancerígeno y los vecinos, como hemos visto en una escuela en Caballito, cerca de los talleres de la Línea A, Polvorín-Bonifacio.

Entonces, no solo le garantizan un negocio con los dineros de los contribuyentes de la Ciudad de Buenos Aires de aquellos que viajan desde la provincia, sino que también se los permiten hacer sobre la vida y la salud de millones usuarios y de trabajadores que estamos en contacto cotidiano con ese material que está prohibido y que no debería estar en el subte. No hacen todo lo que deberían hacer para sacarlo, sobre todo cambiar los trenes, como en el caso de la línea que yo trabajo, la Línea B, los trenes Mitsubishi que están infectados de asbestos y que ponen en riesgo cotidiano a todos los que tomamos contacto con él.

Sra. Lanari.- Por favor, su tiempo.

Sr. Dellecarbonara.- Ya termino.

Quiero destacar que en esta Audiencia Pública el único efecto que tiene es cubrir sus espaldas con relación a algún reclamo democrático. Tienen tomada la decisión, van a afectar el bolsillo una vez más de los trabajadores, de los estudiantes, de los jubilados.

Ustedes no viajan en subte, no viven lo que es el subte, no tienen idea de lo que es el subte. Muy lindas las filminas, pero vamos a seguir insistiendo en la pelea, no solo para que se desasbestice la red y se garantice la salud a los usuarios y a los trabajadores, sino sobre todas las cosas para que el servicio del subterráneo sea eso un servicio público, no un negocio.

Por eso, insistimos con que la solución es la reestatización del servicio de subte para ponerlo bajo control de aquellos que realmente queremos que sea un servicio público, que sea cómodo, que sea eficiente y, sobre todas las cosas, que sea seguro porque somos los propios trabajadores, los usuarios y los vecinos los que usamos el subte.

Mientras que el subte esté planificado en función de las ganancias de una empresa por empresarios, el servicio seguirá siendo pésimo. No va a dar respuesta a las necesidades que tenemos aquellos que lo utilizamos y que trabajamos en él.

El grupo Roggio o el grupo que ustedes elijan para dárselo en forma irregular como lo hacen siempre, seguirá engrosando sus ganancias a costa de la vida de los que estamos bancando el subte todos los días.

Espero que esto tenga algún resultado, sobre todo, entre los trabajadores, los usuarios y las organizaciones que siempre nos ponemos en pie para pelear por este objetivo.

Subte público controlado por trabajadores y usuarios, gratuito. Necesitamos los que estamos todos los días en la red y en los túneles de subte.

Muchas gracias y nos estamos viendo en la lucha.

Sra. Lanari.- Del registro de expositores convocamos a la participante número 3, Defensora del Pueblo, señora María Rosa Muiño.

- La participante no se hace presente en el Zoom.

Expositores

4.- Sra. Amanda Martín

Sra. Lanari.- Corresponde que haga uso de la palabra la expositora número 4, señora Amanda Martín.

Sra. Martín.- Buenas tardes.

Los legisladores del Frente de Izquierda venimos a defender el interés social de las y los trabajadores de la Ciudad de Buenos Aires para rechazar este aumento.

Esto lo quiero expresar claramente como punto de partida, ya que consideramos como un tarifazo el aumento del 40 por ciento en la tarifa del subte que es lo que se está discutiendo en esta audiencia.

Rodríguez Larreta está replicando el aumento de tarifas en el subte que a nivel nacional en trenes y en otros medios de transporte ya se planteó. También lo pone en contexto a un desenfrenado aumento de tarifas en los servicios, beneficiando a empresas privatizadas y, en este caso, no es la excepción.

Como se está discutiendo en esta audiencia llevar el pasaje a 42 pesos es un golpe al bolsillo de las y los trabajadores. ¿Por qué? ¿Con qué hay que compararlo? Justamente, con las paritarias, por ejemplo, de las y los trabajadores de Buenos Aires que no están recibiendo el mismo trato. Estamos por debajo de la inflación y acá se está planteando un aumento de tarifas al subte en una cuota, mientras, por ejemplo, docentes, municipales, enfermeras y enfermeros, insisto, están por debajo de la inflación y reciben sus aumentos en cómodas cuotas.

Si yo no saqué mal las cuentas desde aproximadamente octubre de 2020 hasta este mes el boleto del subte sufre un incremento de 159 por ciento. Entonces, digo con qué hay que comparar para calificar o no el aumento de tarifas como un tarifazo al ingreso que reciben los trabajadores en este caso en la Ciudad de Buenos Aires; poniendo en contexto hablé también de los aumentos de tarifas en otros servicios esto está claro que va en la línea de quitarle los subsidios que reciben las empresas privatizadas que se han beneficiado durante estos años en virtud también de lo hace el Gobierno Nacional, de seguir la línea del Fondo Monetario Internacional.

Acá escuchamos que el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires le destina –si no anoté mal– un 86 por ciento en subsidios a estas empresas que son millones y millones de pesos en concepto de compensación tarifaria a la empresa ex Metrovías, hoy Emova, y esta

semana se habla tanto de coimas y de chorros al confeso coimero Roggio, que también lo han denunciado sin que esta empresa haga las inversiones necesarias.

Por otro lado, no se quita el asbesto del servicio, perjudicando a trabajadores. Recientemente hubo una denuncia en una escuela de Caballito y el jardín que funciona ahí al lado de las vías y afecta, naturalmente, como denuncian los trabajadores a la salud y a la vida de los trabajadores. Ni que hablar que no arreglan las instalaciones fijas.

No sé si los legisladores son usuarios del subte, yo sí lo soy. Otra cuestión que quiero remarcar es que ni siquiera tienen escaleras eléctricas que funcionan. Entonces, cómo me pueden hablar de cómo invierte la empresa en instalaciones fijas. Lo desmiento completamente.

Ni que hablar del deterioro de las flotas de los trenes y de las extensiones a los proyectos y no hay creación ni planificación sustentable alguna.

Entonces, los trabajadores no recibimos un trato igual que las empresas privatizadas, en este caso del grupo Roggio, como decía anteriormente, no recibimos estas compensaciones tarifarias; y acá lo que hay que dar cuenta cuando no se destina una política para orientar o favorecer el uso del transporte público en este caso el subterráneo, es porque, en realidad, el trabajador lo piensa dos veces cuando se tiene que movilizar a su trabajo.

Rodríguez Larreta está promoviendo el uso de transporte particular en detrimento del transporte público. Esto es evidente: no se realizan inversiones, los trabajadores se ven obligados a moverse con sus autos particulares y venimos de la semana pasada de una

escandalosa situación respecto a ocho negocios vinculados con esto que es el acarreo, la extensión del servicio de estacionamiento medido, que es todo un negocio.

Sra. Lanari.- Por favor, si puede ir redondeando.

Sra. Martín.- Voy redondeando.

Se prorrogan las concesiones y también estamos acá frente a una empresa que permanentemente se las renuevan. Esto es un negocio prácticamente redondo, porque como decía no hay inversiones, no se beneficia las y los porteños y, a su vez, hay negocios para lo que evidentemente es el transporte en auto particular.

Entonces, rechazamos este aumento; que no haya ningún aumento de tarifas; que se expulse al grupo Roggio de la concesión del subte; que se estatice bajo el control de trabajadores del subte este servicio y queremos conocer, a partir de la apertura de los libros contables, cuál es el destino de los subsidios; que se apliquen las multas correspondientes bajo el control de las y los trabajadores y los usuarios.

Por otra parte, que haya verdaderos planes de extensión del subte y obras necesarias para su funcionamiento. Esta es una de las opciones que hemos planteado. Incluso, otro proyecto que hemos presentado en la Legislatura tiene que ver con lo que se recaude en lo que es el estacionamiento medido, para que vaya a la extensión del subte.

Sintéticamente era lo que queríamos plantear. Rechazamos el aumento de tarifas por considerarlo un tarifazo.

Por supuesto, vamos a luchar adentro y afuera de la Legislatura para defender el interés de las y los trabajadores y no de las empresas privatizadas y de los gobiernos que se benefician con estos negociados.

Muchas gracias.

Participantes

Sra. Lanari.- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 5, señor Myriam Bregman.

- La participante no se hace presente en el Zoom.

5.- Sr. Patricio Del Corro

Sra. Lanari.- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 5, señor Patricio Del Corro.

Sr. Del Corro.- Buenas tardes para todos y todas.

Nuevamente nos encontramos en esta instancia como marcaron varios y varias expositores. Sabemos que es una instancia formal que tiene que ver con el tarifazo y que ya está decidido, tanto en la fecha, como en el monto. Lo hemos cuestionado anteriormente con distintos amparos y esta vez lo vamos a cuestionar aquí.

En primer lugar, quiero marcar una de las novedades que señaló el señor Alabuenas; durante años nos pasamos pidiendo que nos digan cuánto ganaba Metrovías por la pésima

concesión que lleva adelante. Esta vez, por lo menos, incluyeron un dato después de años de denunciarlo, de casi mil millones de pesos. Estos van a ir a parar a las manos del grupo Roggio en concepto solo de utilidades, porque para decirlo de alguna manera –entre comillas– esto es en blanco porque no se incluye las auto obras que se da el grupo Roggio así mismo para el subte y también sabemos, por las propias declaraciones del grupo Roggio, que es bastante amigo de los vueltos y los utiliza para pagar las coimas y mantenerse en las concesiones.

No me voy a detener en esto, sino que quiero enmarcarme en una pregunta clave: ¿por qué quienes habitamos y trabajamos en la Ciudad de Buenos Aires tenemos que sostener un esquema de transporte basado en el lucro privado?

¿Por qué esos mil millones que hoy se va a llevar Roggio –que seguramente se multiplicarán por varias veces– no son destinados a un servicio público que podría estar gestionado por el Estado con sus trabajadores a la cabeza en alianza con universidades públicas y con diversos organismos? Incluso, va con la misma lógica privatista que instaló el menemismo y ningún gobierno ha revertido, ya que se mantienen en serios problemas.

El subte no tiene ninguna regulación a la hora de definir su tarifa y lo que es la tarifa técnica. No contamos todavía hoy con una reglamentación concreta para su cálculo. La fijación está en poder de SBASE, de la sociedad estatal que determina con Metrovías de forma completamente unilateral y arbitraria la concesión y cuánto será la tarifa técnica, porque convengamos que tiene mucho dibujo desde nuestro punto de vista y después cuánto va a ser la tarifa al usuario.

Siendo una sociedad del Poder Ejecutivo donde tiene participación el Poder Ejecutivo tampoco nunca ha cuestionado los números fraudulentos de Metrovías.

Respecto de este año el aumento creo que es poco serio el criterio que proponen. Nos dicen más o menos que hay que aumentarlo como el colectivo. Ese es el criterio. Más o menos el colectivo aumentó y vamos a aumentarlo en forma parecida.

El señor Alabuenas declaró en una entrevista muy graciosa, porque él mismo la firma en un portal que el Subte hoy está, aproximadamente, en un 70 por ciento de pasajeros al 2019. ¿No debería entonces, bajo esta lógica, el gobierno incentivar el uso del subte que es algo que está en los fundamentos de SBASE en lugar desincentivarlo, poniendo el boleto más caro, incluso al colectivo? Gran parte del aumento de pasajeros podría compensar el aumento de las tarifas. Pero no, esto no es así.

El subte, que tiene una capacidad de evitar contaminación y accidentes que no lo hace el transporte automotor, debería ser fomentado y lo que estamos viendo es todo lo contrario. Por algo en muchas partes del mundo se está discutiendo, incluso, como mencionaron algunas expositoras la gratuidad del servicio. Acá rige solamente la lógica de los negocios para el grupo Roggio y no la lógica social.

El otro cuestionamiento principal sigue siendo la inclusión en el rubro que no debería ser parte de la tarifa técnica de la cual después es la referencia para el costo del pasaje. Como demostramos en años anteriores y lo marcaba Alejandrina Barry, por ejemplo, incluyeron cenas de lujo de 3.300 dólares y calculemos hoy cuánto es esta cifra en pesos que nos hacían pagar a todos además de los avisos de remis, clases de inglés, etcétera. Y el gobierno jamás hizo nada sobre esto, sino que se lo vuelve a aceptar.

Hay una publi-nota que salió en el diario *La Nación*, y digo publi-nota porque explícitamente está paga, supongo que está paga por Emova o el grupo Roggio con la plata que pagamos nosotros como usuarios y también con subsidios, y para toda esa publi-nota nos dicen que van a usar los mil millones de pesos que le van a dar al grupo Roggio por mantener el servicio.

Entonces, qué dice la publi-nota: ¿que habrá extensión horaria y territorial del subte? No, ya dijeron que no. Van a poner carteles y bicicleteiros. No lo consideramos muy serio.

Desde el Frente de Izquierda Unidad, desde el Partido Socialistas, también como marcaba Claudio Dellecarbonara junto con las y los trabajadores del subte creemos que el transporte público es un derecho para los usuarios y no un negocio entre el Estado y una concesionaria completamente corrupta que es emblema de la patria contratista desde la dictadura a esta parte.

Es inadmisibles que se le generen ganancias y, sobre todo, para esta empresa con la plata que debería estar siendo destinada a un mejor servicio y también a mejorar la calidad de vida del pueblo trabajador de la Ciudad de Buenos Aires

Entonces, nuevamente impugnamos este tarifazo y lo hacemos por estos medios y también acompañaremos otras medidas.

Muchas gracias.

Sra. Lanari.- Ha concluido el registro de participantes.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Muchas gracias.

El legislador Gabriel Solano, ya había anunciado que no iba a estar presente, así como también la diputada nacional Myriam Bregman. Lo único que habría que corroborar es si la Defensora del Pueblo, que ha estado inscripta, en algún momento entró al Zoom y pudo haberse caído en su conexión.

Daniel González, ¿podrás verificar eso?

Sr. González.- María Rosa Muiño no se encontraba en el Zoom.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Entonces, creo que los demás estaban excusados de que no iban a estar presentes.

También te consulto, Daniel González, si en la sede Comunal se hizo presente alguien, más allá de los inscriptos, con voluntad de participar.

Sr. González.- No, en la sede Comunal número 13 no se hizo presente nadie para hacer uso de la palabra.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Muchísimas gracias.

Señor presidente: ha concluido el Orden del Día.

Sr. Presidente (Grippo).- Como no hay más participantes vamos a finalizar esta audiencia pública.

Antes quiero agradecer a todos los participantes y a todo este equipo por la organización.

Finalización

Sr. Presidente (Grippe).- Siendo las 13 y 23 minutos damos por concluida esta audiencia pública.

Muchas gracias a todos.

- Es la hora 13 y 23.

Claudio Araujo
Taquígrafo