

Versión Taquigráfica

AUDIENCIA PÚBLICA

22 de octubre de 2018

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

AUDIENCIA PÚBLICA	3
Iniciación	3
Expertos	3
Sr. Eduarsdo De Montmollín	4
Expositores	8
Sr. Alejandro Amor	8
Sr. Gabriel Fuks	10
Participantes	14
6.- Sr. José Cruz Campagnoli	15
8.- Sr. Enrique Rositto	16
10.- Sr. Roberto Pianelli	18
15.- Sr. Carlos Fontanive	21
16.- Sr. Ricardo Lasca	22
18.- Sr. Delfín Waldhorn	24
Expositores	25
Sr. Patricio Del Corro	26
Finalización	29

AUDIENCIA PÚBLICA

- En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en el Centro Cultural Adán Buenosayres, sito en la avenida Asamblea 1200, a veintidós días de octubre de 2018, a la hora 12.30:

Iniciación

Sr. Presidente (Ameijenda).- Buenos días, siendo las 12.30 horas, damos comienzo a la audiencia pública sobre tratamiento de la tarifa técnica y de la modificación del cuadro tarifario para la explotación del Servicio Subte. Mi nombre es Alejandro Ameijenda, soy presidente del Ente Único Regulador de los Servicios Públicos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Presido esta audiencia según lo establecido en el artículo 51 inciso c) de la Ley N°6, que regula el instituto de las audiencias públicas, y la Ley 210 capítulo IV del Ente Único Regulador de los Servicios Públicos de la Ciudad. En esta oportunidad me acompañan la licenciada Bernada Fait, el contador Gustavo Gutiérrez, el doctor Fernando Barrera, integrantes del Directorio del Ente Único Regulador de Servicios Públicos de la Ciudad.

Le doy la palabra a Susana Estrabaca, coordinadora de las audiencias públicas, perteneciente a la Subsecretaría de Gestión Comunal del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, quien va a comentar brevemente el desarrollo de la misma y a darles la palabra a los participantes según el registro de inscriptos.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Muchísimas gracias. Buenos días a todos y a todos. Esta audiencia pública fue convocada por decreto N° 303/18, y tramita mediante el expediente 23127741-MGEYA-SBASE/18.

La metodología de las audiencias públicas, en general, es la siguiente: en primera instancia van a hacer uso de la palabra los expertos –en este caso, el experto- que es la gente designada por el Poder Ejecutivo para la presentación del proyecto. Hay una lista de participantes inscriptos con anterioridad, la que está conformada por ciudadanos comunes de la Ciudad de Buenos Aires y por funcionarios del gobierno de la Ciudad o legisladores de la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires. Tanto unos como otros disponen de 5 minutos para hacer uso de la palabra. En el supuesto caso que lo que tengan que exponer exceda los cinco minutos lo pueden dejar por escrito, por medio de esta Secretaría, lo que será incorporado al expediente y tenido en cuenta en la resolución final tomada por el Ente Único Regulador.

Expertos

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Dicho esto, comenzamos con el experto presentado por el gobierno de la Ciudad, presidente de SBASE, licenciado Eduardo De Montmollín.

Sr. Eduardo De Montmollín

Sr. De Montmollín.- Muchas gracias. Buenos días a todos. Bienvenidos a esta audiencia. Siempre es bueno tener la oportunidad de contarles a los vecinos de la Ciudad de Buenos Aires qué estamos haciendo en el Subterráneo y cuáles son las novedades, qué es lo que hemos hecho durante el año, y las perspectivas para el año que viene, al margen de tratar, específicamente, el tema de la tarifa técnica y la tarifa al usuario.

- Se proyectan filminas.

Sr. De Montmollín.- Un poco de perspectiva. En el mes de agosto tuvimos más de un millón y medio de usuarios o de viajes, contando los usuarios pagos y los que no pagaron. Y en 2017 tuvimos 335 millones de viajes, contando pasajeros pagos y pasajeros no pagos. Los pasajeros pagos fueron 318 millones, el año pasado. Estamos calculando que, para este año, vamos a superar, tranquilamente, los 350 millones de pasajeros. Este número representa un récord histórico de los últimos sesenta años. Así que es importante tenerlo en cuenta.

¿Cómo estamos en términos del servicio? Hoy estamos con un intervalo de 3 minutos en horario pico, en cuatro de las seis líneas; en la línea E –sobre la que me voy a explayar un poco después- no estamos pudiendo dar dicho servicio; y, en la línea H, circunstancialmente estamos con un problema que tiene que ver con el torneado de las ruedas de algunos coches, lo que estamos haciendo en este momento. Pero, ya en el mes de diciembre vamos a estar nuevamente en los 3 minutos que teníamos el año pasado. Con el agregado, en la línea H, que incorporamos la estación Facultad de Derecho, desde el 17 de mayo de este año. De hecho esta hermosa fotografía de la filmina es la de nuestra estación Facultad de Derecho. Por supuesto, es de todos.

En cuanto al material rodante ya conocemos la situación de 2013. Teníamos material rodante, en algunos casos, obsoleto, de más de cien años. Incorporamos más de 300 coches, la mayoría de ellos con aire acondicionado. Hoy tenemos una situación en la que casi el 60% tienen aire acondicionado, y sin el fenómeno de los grafitis, y con un mejor servicio que el que estábamos dando antes.

Otros números para tener perspectiva: desde el año 2013 hemos agregado casi 8 kilómetros, con las nueve estaciones nuevas mencionadas ahí, y las tres que vamos a estar inaugurando el 25 de mayo del año que viene –Correo Central, de la línea E, la que va a conectar con la línea B, en estación Alem; la estación Catalinas; y la Estación Retiro, de la línea E, que va a conectar, por supuesto, con la estación Retiro de la línea C y con los ramales de tren que terminan en Retiro: ferrocarril Mitre, San Martín y Belgrano Norte-.

En cuanto a la evolución del servicio de subterráneos, cuando la Ciudad lo recibió, en 2013, la evolución hecha por los pasajeros era de un 33% positiva; hoy estamos en un indicador de casi un 60% positiva, y apuntando a mejorar.

Para dar una idea de cuál es la oferta, es decir, cuánto servicio estamos ofreciendo: en 2013 se ofrecieron 33.5 millones de coche-kilómetro, la que es una unidad de medida

que se forma de tomar cada coche que da servicio y cuántos kilómetros recorre, por supuesto, con pasajeros, es decir, servicio al público. Esa oferta desde 2013 hasta ahora aumentó casi un 33%. El año pasado estuvimos casi en 44 millones de coche-kilómetro, brindando servicio en nuestra red.

Hay algunas cuestiones más en las cuales hemos estado trabajando. Respecto del tema seguridad, con cámaras de seguridad, dos centros de monitoreo ya inaugurados –en Polvorín y otro que estaba en Chacarita y que ahora está en la zona de Parque Lezama-. Obras de infraestructura: obras que muchas veces los pasajeros sufren hasta que pueden, finalmente, ver el resultado final de esas inversiones en obras que se están haciendo: renovación de sistemas de señales en tres líneas –en la C, en la A y en la E-; renovación de vías y aparatos de vías, en tres líneas, también –en la A, en la C y en la E-; obras de potencia en las líneas E, B y A; ampliación de talleres y de cocheras en Nazca, Villa Urquiza y Parque Patricios.

Otro tema que siempre es motivo de reclamo de nuestros pasajeros son las escaleras mecánicas. Estamos renovando 29 escaleras mecánicas; ya hemos reemplazado 8; hemos modernizado otras 4; durante noviembre, vamos a cambiar 3 más; y de aquí a fin del año 2019 estaríamos completando dicha renovación de 29 escaleras mecánicas. Esas escaleras se suman a las 25 escaleras que van a estar en las tres estaciones nuevas de la línea E, además de los 9 ascensores nuevos en las mismas tres nuevas estaciones de la línea E: Correo Central, Catalinas y Retiro.

Desde el punto de vista de los servicios al pasajero, seguimos con el *Wi-Fi* libre y gratuito para todos nuestros pasajeros, las máquinas para carga automática, sistema de próximo tren, etcétera. Seguimos trabajando para mejorar la experiencia del pasajero

¿Qué es lo que hicimos en 2018? Nosotros tuvimos una audiencia en el mes de abril y falta poco para terminar el año por lo que es bueno mirar para atrás y ver qué hicimos en 2018, en términos de cosas visibles para el pasajero. Hay doce nuevos trenes funcionando, de los cuales, ocho, tienen aire acondicionado; y en las próximas semanas, menos de cuatro semanas, vamos a estar incorporando seis trenes más y, hacia fin de año, otros cuatro más. Con lo cual, la percepción por parte de los pasajeros –no una percepción ficticia sino que es la realidad- es que cada vez van a ver que hay mejores trenes, con aire acondicionado, dando servicio, para que la experiencia del viaje sea cada vez más favorable. En la estación que inauguramos el 17 de mayo de este año, Facultad de Derecho, reemplazamos cuatro escaleras mecánicas, y reemplazaremos tres en noviembre. Seguiremos, en lo que resta del año, hasta completar las 29 renovaciones de escaleras que mencioné.

En la línea E estamos trabajando en la renovación de vías del tramo existente y extensión. Las vías a renovar son de la década del 30 –algunos tramos- y de la década del 40 –otros-. Estamos haciendo renovación de vías y de aparatos de vías, además de trabajar en las obras necesarias para poder inaugurar las tres estaciones en mayo del año que viene.

La obra de la línea E incluye todos los trabajos relacionados con el taller Lacarra. Todo el mundo sabe que para poder dar servicio necesitamos que ocurran ciertas cosas detrás de escena. Ahí es donde entran los talleres. Estamos haciendo una inversión que va a dotar a la línea E del taller más moderno de toda la red.

También seguimos haciendo obras importantes para la operación, las que el pasajero no necesariamente percibe directamente, pero sí percibe los beneficios. En la estación Plaza de Mayo estamos haciendo cambios de aparatos de vías necesarios para hacer un *upgrade*

del sistema de señales. Seguimos trabajando en el cambio del sistema de señales de la línea C. Hay una muy buena noticia: obtuvimos un crédito del Banco Europeo de Inversión por 104 millones de dólares, lo que nos va a permitir una mejora integral del servicio en la línea D, ya que va a comprender tres obras. Un cambio del sistema de señales; una obra de potencia, para dotar de más potencia en la línea a fin de tener 100% de aire acondicionado e intervalos de 3 minutos, hacia fin del año que viene; y, por último, el acceso en lo que llamamos el Nudo Obelisco, en la calle Sarmiento al 800. Es un nuevo acceso para el nodo más complejo y más transitado de nuestra red, como es el Nudo Obelisco, en donde se cruzan las líneas B, C y D.

Hemos terminado la instalación de cámaras de seguridad y de *videowalls* en las estaciones más importantes. Esto apunta a la preocupación principal de los vecinos, expresada en las innumerables reuniones con vecinos que organiza el Jefe de Gobierno, el Vicejefe de Gobierno y varios ministros, es la seguridad. La manera en que el subte colabora con este problema es dotar de la mayor tecnología posible para que la seguridad y la sensación de seguridad para los pasajeros sea la mejor.

¿Qué tenemos pensado para el año 2019? A fines del año que viene vamos a tener cuatro de las seis líneas con el 100% de la flota con aire acondicionado e intervalos de 3 minutos: línea A, línea B, línea C, línea D y línea H. Vamos a seguir con el intervalo de 3 minutos. Y respecto de nuestros planes para diciembre del año que viene en cuanto a la línea E son que tengan un intervalo de 3 minutos y medio, y que todos los trenes sean de cinco coches. Para los que no están familiarizados –es lógico que muchos no lo estén– en nuestra red tenemos trenes de seis, de cinco y de cuatro coches. La línea E es la que tiene los trenes más cortos, de cuatro coches. Agregando un quinto coche a todas las formaciones, automáticamente, aumentaremos un 25% de espacio disponible o de capacidad disponible. Independientemente de la mejora que va a representar el hecho de tener un intervalo de 3 minutos y medio, para diciembre del año que viene. Esas son las novedades que tenemos en cuanto al servicio que vamos a estar dando durante el año que viene y la fotografía de diciembre nos va a mostrar esto que estoy compartiendo con ustedes.

Este cuadro es para refrescar la situación actual. Esto fue lo que se aprobó en la última audiencia que realizamos en el mes de abril. El precio de lista o la tarifa nominal es \$12,50, es decir, lo que paga la persona cuando hace un solo viaje. Se siguió manteniendo el descuento por volumen o por cantidad de viajes para viajeros frecuentes del subte: \$10, \$8.75 y \$7,50; la tarifa del premetro es de \$4. Están también los valores para los distintos formatos de abono social, estudiantil o maestro.

La propuesta que está elevando el Poder Ejecutivo es un aumento, de punta a punta, de un 32%, es decir, llevar la tarifa, llegando a febrero del año que viene, en forma escalonada, a \$16,50. Este aumento del 32% está absolutamente en línea con el aumento que el gobierno nacional ha dispuesto para los colectivos –el que ya ha sido aplicado– que llevó la tarifa de \$10 a \$13, el 15 de octubre. Y el ferrocarril, en los distintos tramos, ha tenido un aumento similar. Así que lo que estamos planteando para el subterráneo es copiar el mismo esquema de aumentos, aunque en cuatro escalones, para morigerar el impacto que esta suba va a tener en todos los pasajeros. Aquí se ve, en números, quienes son los beneficiarios para los distintos abonos o categorías especiales de viajeros.

Un dato muy importante y que es muy significativo, que no teníamos muy fresco en abril, porque la integración tarifaria había comenzado a funcionar en el mes de febrero: en el mes de agosto tuvimos casi 34 millones de viajes, y de todos ellos, el 56% -uno de cada dos para simplificar- tuvieron algún descuento producto de la integración tarifaria. Esto es, o no pagaron \$12,50 la tarifa o lo que correspondiera, dependiendo de la cantidad de viajes en el mes; o si pagaron la tarifa que correspondía, tuvieron un descuento en otros medios de transporte –ya sea colectivo o tren-. Es decir, a la hora de medir el impacto directo del aumento de tarifa no hay que mirar solamente el ajuste que se planteó en abril y el que estamos planteando ahora, sino que hay que descontar el efecto que tiene la integración tarifaria, la que es aprovechada por aquellos pasajeros o vecinos que hacen combinaciones y que usan muchos medios de transporte.

¿Por qué actualizar la tarifa? Simplemente, estamos en un entorno inflacionario en el que los costos han seguido moviéndose y necesitamos ajustar la tarifa para acercarnos a la tarifa técnica. La tarifa técnica, recuerdo, es cuánto tendría que ser la tarifa para que la operación esté en equilibrio, es decir que no haya ganancia pero que se cubra, con lo que pagan los pasajeros, el costo del servicio del subterráneo. Recordemos, también, y es muy importante, que lo que no pagan los pasajeros lo terminamos pagando todos los vecinos. Acá no existe un paga Dios, ni paga el Espíritu Santo, sino que lo que no pagan los pasajeros lo terminan pagando los vecinos, mediante subsidios que da la Ciudad de Buenos Aires al servicio.

Hicimos un cálculo a abril de este año, siempre de acuerdo con los lineamientos que compartimos con la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires -ellos han expresado su conformidad con la manera de calcular la tarifa técnica-; y, también, hemos hecho alguna pequeña corrección a partir de aportes que han hecho algunos vecinos o que han surgido en estas audiencias. Pero, en cualquier caso, la tarifa técnica que hemos calculado para abril de 2018, es una tarifa de \$19,20, sin IVA. Si le sumáramos el IVA, la tarifa debiera ser de \$23,30 centavos; seguramente \$23,20 o \$23,50.

Es importante notar que los costos de explotación, entre junio del año pasado –con los valores que consideramos para la audiencia anterior- y el mes de abril de este año, han aumentado un 13,8%, siendo que la inflación para los mismos meses, fue de un 20,2%; y la inflación según la Cámara Argentina de la Construcción –que se usa para ajustar muchos de estos rubros- es, inclusive, un poquito mayor; tal vez un 23,4%. La otra buena noticia es que el aumento de la cantidad de pasajeros hace que el costo total del servicio se pueda repartir entre más viajeros. Por eso, el aumento de la tarifa técnica, es del 6,6% y no de 13,8% o inclusive más, en caso de que no hubiéramos podido trabajar en conjunto con el operador para contener la evolución de los costos.

¿Cuáles son los cuadros tarifarios que estamos planteando a partir del 15 de noviembre hasta el 15 de febrero? Es una evolución escalonada en el precio de lista de \$1 por mes, llegando a \$13,50 en el mes de noviembre; \$14,50, en el mes de diciembre; \$15,50, en enero; \$16,50 en febrero. Por supuesto, manteniendo siempre el descuento por cantidad de viajes; manteniendo el descuento que proviene de la integración tarifaria; manteniendo la proporción de los abonos sociales, estudiantiles o de maestros. Y, por supuesto, manteniendo los pases o boletos que no tienen costos. Estas son las fotografías al 15 de diciembre, al 15 de enero y al 15 de febrero.

Otro número interesante para tener en cuenta y no perder de vista es la evolución del subsidio, es decir, lo que los vecinos de Buenos Aires, mediante sus impuestos, deben pagar para complementar lo que pagan los pasajeros, para tener el servicio de subterráneo que estamos teniendo. Esta es la evolución porcentual respecto de cuanto representaba el subsidio respecto de la totalidad de los costos. Vemos que siempre oscilamos con un techo del 68% y un piso del 52%. Para este año, 2018, con el aumento que estamos planteando, cuyo primer ajuste será a partir del 15 de noviembre, prácticamente, \$2 de cada \$3 van a ser pagados por los vecinos de Buenos Aires, viajen o no en subterráneo; y \$1 de cada \$3 va a ser pagado, por los vecinos, en la tarifa.

Para el año que viene, con una inflación que estimamos en un 25%, la evolución del subsidio nos indicaría que estaríamos llegando a que \$1 de cada \$2 se pague con la tarifa y \$1 con el subsidio. Muchísimas gracias. (*Aplausos*)

Sr. Presidente (Ameijenda).- Antes de comenzar con el registro de expositores y de participantes, quería decir que se encuentra presente en esta mesa la doctora Eugenia Michelotto, integrante del directorio del Ente Único Regulador de los Servicios Públicos de la Ciudad.

Expositores

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Muchas gracias. Corresponde que haga uso de la palabra el Defensor del Pueblo de la Ciudad de Buenos Aires, Alejandro Amor.

Sr. Alejandro Amor

Sr. Amor.- Me quedó lejos el atril. Buenos días a todos y todas las presentes. Muchas gracias.

Quería mantener los mismos criterios y principios que venimos sosteniendo, como Defensoría del Pueblo, y como todas las defensorías del pueblo de la República Argentina, en todas las audiencias: la del gas, la de la luz, la del agua –sobre lo que hoy hay un anuncio de una nueva audiencia- y también la del subte.

En primer lugar, siempre hemos sostenido que los incrementos de tarifa deben ser previos a las discusiones paritarias para que los trabajadores allí puedan discutir, en la mesa de negociaciones, la incorporación de esos incrementos que van, directamente, al bolsillo de los trabajadores. Y que sean previos a los incrementos para jubilados y pensionados, para que puedan ser considerados en los momentos que se establecen esos aumentos.

También, siempre hemos pedido el respeto del caso CEPIS, de la Corte Suprema de Justicia de la Nación, que establece criterios de proporcionalidad, de racionalidad, de razonabilidad y de no confiscatoriedad. Recuerdo, además, que si bien las audiencias, en términos constitucionales no son vinculantes, la Corte le da una vuelta de tuerca y establece que las presentaciones de carácter técnico que se hagan en las audiencias, deben tener respuesta por escrito, por sí o por no. Eso era algo que no sucedía. En realidad, en términos constitucionales, se considera a las audiencias públicas como no vinculantes. Si la Corte no

hubiera fijado ese criterio ni siquiera se hubiera considerado, en alguna de las audiencias por lo menos, la creación de la tarifa social.

Sobre el caso en particular, varias de las posiciones que hemos mantenido en las distintas audiencias las vamos a reiterar, no porque creamos que sea el único argumento sino porque esto es lo que nos llega a nosotros por parte de los vecinos y vecinas. Uno, naturalmente, es el aumento de las frecuencias, que es uno de los mayores reclamos para quienes utilizamos el subte –en particular la línea D-, y es una demanda importante de los vecinos. Claramente, en los horarios de mayor utilización, en los que se va hacia el centro o se sale del trabajo, es en los momentos en que más se requiere.

Reiteramos, porque lo hemos hecho público –de hecho lo elevamos, junto a Maximiliano Ferraro-, mediante un proyecto de ley que planteaba la ampliación horaria del subte. La propuesta no era revolucionaria sino que tenía que ver con la idea de volver al viejo horario del subte, anterior a la concesión. ¿Por qué? Porque en función de las presentaciones de alumnos del Buenos Aires, de la Facultad de Ciencias Económicas, de Medicina, de distintos lugares en donde las últimas clases de los turnos vespertinos o nocturnos terminan después de que cierra el subte, deberíamos contemplar, por lo menos, la ampliación de plazos que permitan que lleguen a tomar el subte, el que como dijo el Presidente es, claramente, el transporte más seguro según la propia sociedad. Además de las medidas que se han señalado, tales como la colocación de las cámaras.

En cuanto a la línea E, se había hecho un trabajo en el área de Transporte de la Defensoría –aquí está el director del área, Federico Conditenti- entendemos que debe acelerarse el proceso. De hecho, el ministro Moccia me propuso que viniera en la línea E del subte desde la Legislatura hasta acá, pero no pude tomarlo porque no andaba; estaba suspendido hoy. Quería venir en el subte. Por lo tanto, lo que claramente estamos planteando desde la Defensoría es la necesidad de más vagones y formaciones porque ello hace a la mayor frecuencia.

Uno de los puntos centrales de nuestro debate –no sé cómo estaré de tiempo- es el tema de la accesibilidad, tema que venimos trabajando en el ámbito de la Justicia con SBASE, porque realmente tenemos una altísima demanda. Pero no es necesario que exista demanda sino saber cuál es la realidad. Hay un plan que está planteando SBASE que creemos que debe acelerarse. Hay que considerar, también, otras alternativas, como tienen otras líneas de subte; o la colocación de las salvaescaleras o algún medio de transporte de esas características.

En relación con el cuadro sobre las distintas modalidades de cobro de la tarifa, nosotros pedimos que se contemplen situaciones que se dan, las que no están contempladas, y que ya habíamos pedido en la anterior audiencia. Recordemos que a la Ciudad de Buenos Aires vienen a trabajar muchas trabajadoras que trabajan en casas particulares. Esa es, incluso, la denominación del propio sindicato. Son muchas trabajadoras que ingresan a la Ciudad de Buenos Aires y ya no se trata solamente de la dos horas de la tarjeta SUBE, sino también de considerar que en muchos casos estas personas cobran los salarios más bajos. Por lo tanto, así como se considera a los estudiantes, docentes y otros sectores, también es importante saber que en la Ciudad de Buenos Aires más de 300.000 personas vienen a trabajar en casas particulares: ingresan los lunes y, en general, se van los viernes. Para ellos el subte es el medio elegido para dirigirse al lugar de trabajo.

Quiero mencionar algo que nosotros ya hemos planteado referente a la integridad de las audiencias públicas del transporte. No tiene sentido tener audiencia pública de subtes. En realidad, está bien que la tengamos, pero para la definición de la tarifa es necesario que haya una audiencia de subte, tren y colectivo. Si estamos discutiendo la SUBE como herramienta, entonces debe discutirse la conformación de tarifas en una sola audiencia. En definitiva, la tarifa es de transporte, no importa cuál sea. Lo que importa es la manera que impacta en el bolsillo de los vecinos y vecinas. Por ese motivo, debe haber una audiencia única en la que todo esto sea considerado.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Por favor, le pido que redondee.

Sr. Amor.- Ya termino.

Nosotros ya hemos hecho una propuesta sobre el tema del subte. Creemos que la administración de SBASE es adecuada para llevar adelante la gestión del subte. La administración actual, Metrovías, ha tenido serias deficiencias; las hemos hecho públicas y las hemos manifestado por escrito.

Por último, quiero mencionar algo que le dije al presidente antes de entrar. Ante una pregunta de un periodista sobre el asbesto –y acá están presentes los metrodelegados–, dije que indudablemente la empresa española debía resarcir al Estado argentino monetariamente, o bien reemplazar dichos vagones. Si hay alguien que sabía que esos vagones tenían asbesto es la empresa que lo vendió a la Ciudad de Buenos Aires.

Muchísimas gracias. (*Aplausos*).

Sr. Gabriel Fuks

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

Sr. Fuks.- Al menos, la reunión pasada teníamos un atril para apoyar los papeles.

En el contexto de lo planteado por el Defensor sobre las consideraciones generales de las tarifas, me voy a referir –seguramente, abordaré otros temas– a los aumentos al usuario en relación con los costos de explotación y subsidios a la operación en diferentes momentos del servicio.

El 1° de enero se cumplen 25 años del inicio de la concesión otorgada por el Estado Nacional del servicio del subte y premetro a cargo de Metrovías S.A. Desde 2012 la Ciudad asumió la prestación del servicio. En 2013 ha formalizado la prestación del servicio con la firma de un Acuerdo de Operación y Mantenimiento, AOM –a partir de acá lo voy a llamar de esa forma–, entre Subterráneos de Buenos Aires y la empresa. Ese acuerdo está formalmente desvinculado del anterior contrato de concesión. Con el propósito de abordar la solicitud de SBASE de actualizar las tarifas del servicio, vamos a considerar las modificaciones establecidas por la autoridad respecto de los costos de explotación y los subsidios a la operación, tomando como referencia el diseño de la concesión original iniciada en 1994, el actual AOM suscripto en 2013 y algunas de las condiciones de la

próxima concesión del servicio de subte y premetro, actualmente en marcha a través de una licitación pública nacional e internacional.

Para aportar un análisis del valor de la tarifa, existen diversas relaciones que vinculan la concesión iniciada en 1994, el AOM celebrado en 2013 y la eventual concesión de la gestión privada. Para esto vamos a prestar atención a las reglamentaciones en los diferentes momentos con la intención de identificar las causas que podrían propiciar o facilitar estos frecuentes aumentos de tarifas y subsidios.

Más allá de la dirección de la política de transporte de incrementar o no las tarifas, existe una serie de condiciones que son las reglamentaciones que, a su vez, condicionan las decisiones facilitándolas o dejando algunas cuestiones poco claras.

Desde la transferencia del subte y premetro a la Ciudad, de 2012 a la fecha, coinciden dos procesos: el crecimiento significativo del valor de la tarifa al público, y paralelamente el aumento de los subsidios a la operación otorgados al operador; ambos de manera sincrónica y por arriba de la inflación. El incremento de la tarifa al usuario alcanzará el 1.400 por ciento, entre puntas, tomando el valor de 1,10 vigente en enero de 2012 y la tarifa de 16,50 propuesta por el Gobierno para el 15 de febrero del próximo año.

Si tomamos el valor promedio de 13,50 informado por SBASE, tarifa resultante de los descuentos aplicados por uso frecuente y por integración tarifaria mediante la Red SUBE, el incremento es del 1.127 por ciento. Esto es sin considerar las franquicias o descuentos menos importantes que existían en 2012 para la tarifa de 1,10.

Paralelamente a este incremento en la tarifa aumentan de manera sostenida los subsidios a la operación en el período 2012-2018. De acuerdo con el AOM y la documentación ofrecida para consultas de esta audiencia pública, de 695 millones en 2012 pasan a 4.126 estimados por SBASE para el año 2018, lo que representa un incremento del 495 por ciento, es decir, casi un 500 por ciento. Estos dos procesos de alza de tarifa y de subsidio en forma conjunta dan forma a uno de los contextos de la actual solicitud. El incremento de los subsidios no se relaciona con ninguna meta u objetivo respecto de la prestación del servicio, tales como calidad o cantidad de pasajeros transportados.

¿Cómo se consideraban los costos de explotación en el anterior contrato de concesión, actualmente en el AOM, y en la futura concesión? Los costos de explotación no incluían la amortización de inversiones, como la construcción de líneas nuevas de subte o premetro, la compra de coches nuevos o usados, etcétera. Las inversiones en la red habían sido definidas por el Estado Nacional y estaban a su cargo. Los costos de explotación eran los costos que debía solventar, exclusivamente, el concesionario y estaban incluidos en una cuenta de explotación aprobada como parte de las reglamentaciones. Estos costos estaban representados por índices de precios, los cuales casi en su totalidad eran publicados por el INDEC. Por ejemplo, los materiales e insumos utilizados en las diferentes tareas de mantenimiento.

Si los costos aumentaban más del 6 por ciento, la autoridad definía si las diferencias en las cuentas se cubrían con tarifa o con el canon que se había comprometido a pagar el concesionario. En cambio, a partir de la transferencia a la Ciudad, la Ley 4472 establece que la tarifa técnica refleja los costos de explotación, pero ni esta ley ni sus reglamentaciones definen o traducen los costos de explotación en términos operativos. Ante la ausencia de reglamentaciones, SBASE interpreta que los costos de explotación es todo lo necesario para la actividad, y no sólo lo que está a cargo del operador Metrovías. En ese

marco, la documentación para esta audiencia señala que existe un vacío reglamentario de cómo definir y delimitar los costos de explotación como consecuencia de que la ley no lo hace.

Cabe señalar que la Ley 4472 es de 2012 y que los organismos que pueden sancionar las reglamentaciones necesarias para instrumentar las leyes son los que pertenecen a la Administración y no a la Legislatura. Es decir, no se ha reglamentado en estos seis años, por lo que ya sería tiempo de reglamentar la Ley 4472.

Entre 2013 y 2016 en el AOM se incluyen unos indicadores de precios para los costos del operador que no estaban disponibles u operativos. En 2016 esos indicadores se reemplazan por el componente “Materiales” del Índice del Costo de la Construcción que publica la Cámara Argentina de la Construcción. Es interesante porque esta institución privada recomienda y aclara en su página *web* que este índice solamente pretende representar las variaciones que experimenta el costo de la construcción para un determinado tipo de obra de arquitectura.

La Cámara Argentina de la Construcción dice que no propicia su uso con fines distintos. En el actual AOM el mencionado componente Materiales del Costo de la Construcción se utiliza para medir las variaciones de los precios en rubros tan diversos como el mantenimiento de las señales de los trenes, la compra de ropa de trabajo, la capacitación de personal, etcétera.

La Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires realizó un estudio encargado por SBASE, del cual se habló largamente en la audiencia anterior. El estudio era sobre la metodología empleada para determinar la tarifa técnica, lo cual forma parte de la documentación de esta audiencia. Allí la facultad reconoce la necesidad de que los organismos de la Administración elaboren y aprueben una reglamentación clara de los costos de explotación que permita distinguir claramente los costos que debe solventar el operador y, en un futuro, el nuevo concesionario. Al mismo tiempo, el estudio recomienda la delimitación de los costos con reglamentaciones claras; y también recomienda utilizar indicadores oficiales para el seguimiento de los costos.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Le pido que concluya.

Sr. Amor.- Le solicito un par de minutos más para finalizar. En la audiencia anterior, la Defensoría tuvo un tiempo más amplio.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- El presidente lo debe autorizar.

Sr. Presidente (Ameijenda).- Está autorizado.

Sr. Amor.- Le agradezco.

En el llamado a licitación en curso se informa a los interesados que los mismos costos utilizados en el AOM, a su vez, fueron heredados de la gestión de la concesión iniciada en 1994, luego de atravesar la crisis de 2001 y 2002; y después de la negociación entre la empresa y las autoridades locales sobre la transferencia del servicio de la Nación a la Ciudad en 2012.

En síntesis, la delimitación de los costos a cargo del operador actualmente pierde claridad en relación con el contrato de concesión original de 1994. El vacío reglamentario respecto de los costos de explotación, que se reconoce como un problema que resta claridad, podría haber sido solucionado por la Administración durante estos seis años. Para el seguimiento de los costos del operador, se emplean indicadores de entidades privadas como la Cámara Argentina de la Construcción que, reitero, no propicia su uso. A esto se agrega la conveniencia de utilizar y retornar a índices de precios oficiales, tal como lo señala la Facultad de Ingeniería.

Hacia fines de la década de 1980 y comienzos de 1990, uno de los argumentos utilizados para respaldar la decisión de privatizar la prestación del servicio del transporte ferroviario de pasajeros –y con esto incluyo el subte y el Premetro– fue que la gestión en manos de sociedades comerciales permitiría redireccionar los aportes del Estado y destinarlos a inversiones, en lugar de sostener o subsidiar la operación. Asignar los recursos del Estado a cubrir el déficit de la explotación impedía la modernización de los servicios y profundizaba su decadencia. En la actualidad el Estado local sostiene las inversiones en subtes y premetro, y también destina crecientes fondos para cubrir el déficit en la operación. En este caso, no destinado a una empresa pública, sino a la empresa privada a cargo del servicio.

La concesión del servicio de subte y premetro, iniciada en 1994 en el marco de un proceso de privatización de actividades a cargo del Estado Nacional, se instrumentó sobre una red de subtes ya existente y no incluía como obligación de Metrovías la financiación de obras nuevas, extensiones, reemplazo de instalaciones fijas o líneas nuevas. El concesionario debía llevar adelante todas las tareas necesarias para prestar el servicio, y paralelamente implementar la gestión de las obras y de la compra de distintos bienes, cuestiones que habían sido planificadas previamente por el Estado. Por estas gestiones la empresa cobraba honorarios previstos.

Todas las obras nuevas fueron pagadas por el Estado Nacional o la Ciudad. Dentro de este esquema la empresa Metrovías había obtenido la concesión del subte, del premetro y del Ferrocarril Urquiza en un mismo contrato, y había solicitado un subsidio para la operación durante los primeros cinco años; y ofrecido un canon para el resto del contrato. El canon de los últimos cuatro años totalizaba 72 millones de pesos que, en ese momento, equivalían a dólares. Cuando el Ferrocarril Urquiza requería más subsidios, el resultado global de la concesión respecto de la operación era positivo y la empresa pagaba canon durante 19 años.

Luego de 2001 y 2002, si bien los contratos no perdieron vigencia, quedaron sujetos a una serie de renegociaciones y modificaciones producto de la emergencia. Se aspira a reconocer algunas de las características de esta concesión de transporte y no a analizar las consecuencias de la crisis y las medidas adoptadas para superarla.

En 1995 la tarifa básica era 0,45 y se habían transportado 187 millones de pasajeros. El subsidio para ese año fue 17,38 millones y era equivalente a lo que habían pagado 38 millones de pasajeros en subte. Es decir, el subsidio a la operación se cubrió con los boletos o pasajes que pagaron el 20,32 por ciento del total de pasajeros que viajó ese año.

En 2017 la tarifa básica fue 7,50 en una parte del año, y 12,50 durante el resto; y se transportaron 319 millones de pasajeros. El subsidio a la operación para ese año fue 3.131 millones, equivalente a que hubiera pagado el 100,29 por ciento de los pasajeros. Es decir,

lo que pagaron los pasajeros no alcanzó para cubrir el subsidio. Si en lugar de tomar esa tarifa básica tomamos la tarifa resultante de los descuentos por uso frecuente y mediante la Red SUBE calculada por SBASE, que equivale aproximadamente al 82 por ciento de la tarifa básica, el resultado es mayor: el 122 por ciento. Por lo tanto, nos faltarían pasajeros para igualar el subsidio.

En la concesión de 1994, el subte y el premetro pagaban canon: les sobraba dinero luego de cubrir los costos de la operación y de cobrar los honorarios o el beneficio empresario pactado. Lo que le sobraba, se lo depositaba al Estado. Ahora la operación del subte y del premetro siempre requiere –y parece que requerirá– subsidios.

Me voy a referir a la gestión estatal: lo hicimos en la audiencia anterior y lo vamos a ratificar. Es una posición que compartimos con el Defensor, y es una postura de la Defensoría. Manifestamos la preocupación por los aumentos de tarifas ante un ambiente de volatilidad financiera y económica nacional e internacional, dentro de las condiciones en que se había pensado originalmente el proceso de concesión.

Esta etapa es una buena instancia para que se reflexione en el contexto de todos los problemas que se están generando a los usuarios. La situación económica es difícil y resulta complejo para los sectores más populares acceder a los servicios públicos básicos y, en este caso, al transporte. Es necesario repensar la gestión estatal y el proceso que está en marcha. Hay tiempo para volver a reflexionar sobre ello con un dólar volátil y con una situación como la que estamos atravesando a nivel internacional, ya que no solamente afecta a la Argentina.

Muchísimas gracias a todos por haber escuchado. (*Aplausos*).

Participantes

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Pasamos al segmento de los participantes.

Tiene la palabra el primer participante, señor Horario Morinigo.

- El participante no se hace presente.

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

- La participante no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Nos hicieron saber que, en este momento, se encuentra en la Legislatura defendiendo el presupuesto de la Ciudad. Por eso, no pudo llegar a esta audiencia.

Corresponde que haga uso de la palabra el tercer participante, señor Jonatan Baldiviezo.

- El participante no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el cuarto participante, señor Julio Sobrino.

- El participante no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- El señor Julio Sobrino, de ACUCC, se quedó hasta la instancia previa, pero se descompuso y se tuvo que retirar. Dejó algo por escrito que será tenido en cuenta.

Corresponde que haga uso de la palabra el quinto participante, señor Héctor Polino.

- El participante no se hace presente.

6.- Sr. José Cruz Campagnoli

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga el sexto participante, señor José Cruz Campagnoli.

Sr. Campagnoli.- Buenos días.

No me voy a referir al aspecto técnico, ya que mucho se ha dicho acá, sino a algunos otros temas vinculados con el aumento de tarifas.

En primer lugar, quiero plantear en qué contexto se produce este nuevo aumento de tarifas. Tal como acá se señaló, es un contexto inflacionario. Aproximadamente, la inflación anual va a terminar en cincuenta puntos. Hay un aumento generalizado de tarifas y una situación social compleja, no solamente por la volatilidad internacional, sino por las políticas de desregulación financiera adoptadas por la Administración Nacional.

En segundo lugar, este aumento también impacta en la paz social. Cuanto mayor nivel de presión sobre el salario en un contexto tan complejo, la paz social se vuelve cada día más frágil. Con esta decisión, el Gobierno colabora para que la situación sea cada vez más compleja; y me parece que no es un buen camino ni augurio, porque todos sabemos que hay una fragilidad social muy fuerte y no sabemos cómo puede terminar.

En tercer lugar, a veces se dice que el aumento de tarifas tiene como objetivo una ampliación de las redes de subte y obras públicas. En el proyecto de presupuesto que entró a la Legislatura no hay ninguna obra nueva prevista para el año 2019; solamente la continuidad de obras existentes y la inauguración de tres estaciones de la línea E, que ya fueron terminadas en 2015. Es decir, estamos previendo solamente la inauguración de tres estaciones que ya fueron terminadas en 2015.

Este Gobierno va a contramano de la tendencia mundial. Las ciudades cada vez más relevantes tienden a una tarifa gratuita, tendiente a cero, por distintos motivos. La Comisión Europea ha planteado a algunos países bajar los niveles de contaminación. Para lograrlo, la tendencia es desalentar el transporte privado, el uso de autos. Me refiero a algunas ciudades que quizás este Gobierno las pone como ejemplo. De hecho, el año pasado el Jefe de Gobierno y una delegación visitaron distintos lugares de Europa para ver el sistema de transporte y convocar a empresas para que vengan a participar de la licitación en curso.

En Francia se entrevistó con Ana Hidalgo, actual alcaldesa de París. Seguramente, no tomó en cuenta que París está intentando llevar la tarifa de transporte –ellos tienen una red de subte de 220 kilómetros– a cero, porque es la forma descongestionar la ciudad y desalentar el uso del automóvil. Asimismo, en Alemania hay cinco ciudades –Bonn es una de ellas– pequeñas pero destacadas que también están avanzando hacia un plan de gratuidad. Otra ciudad al norte de Francia es Dunkerque. Tal vez, algunos la conozcan por la película de la Segunda Guerra Mundial. Allí han establecido un mecanismo de gratuidad los fines de semana y ahora avanzan en la gratuidad durante los días de semana. Por otra parte, Estonia es un país chico. En un plebiscito, votaron la gratuidad del sistema de transporte público.

Por otro lado, Estados Unidos es un modelo para este Gobierno. Hay 40 ciudades de ese país con algún tipo de modalidad de gratuidad en las distintas modalidades de transporte.

Estamos ante un Gobierno que aumenta la tarifa y colabora con el malestar social. El Gobierno va en contra del salario de bolsillo en un contexto de pauperización y degradación de las condiciones de vida del conjunto de la población. Y además, va a contramano de ciertos países del mundo que este Gobierno toma, a veces, como ejemplo. Es la tendencia mundial, pero Argentina va a contramano de lo que debería hacerse.

Acá aumentan las tarifas y no se destinan recursos a obras. En Buenos Aires, tenemos un subte cada vez más chico en términos relativos como los de Latinoamérica, ya que en comparación con Santiago de Chile, Caracas, Distrito Federal, San Pablo y muchos otros, estamos a contramano de lo que se debería hacer.

Si no aumentan la tarifa, si invierten en obras de subte, si encuentran mecanismos para disminuir el monto de los valores de transporte, seguramente tendremos una ciudad más habitable y más parecida a las capitales europeas que a ustedes tanto les gusta. Es decir, una ciudad que convierta al transporte en un derecho humano, en un derecho al cual todos y todas podamos acceder. Lamentablemente, lo que se dice en esta audiencia pública no es escuchado y este Gobierno va por otro camino.

Simplemente, quería dejar asentadas estas opiniones, sin mucha expectativa de que lo que acá se diga pueda ser escuchado. Sin embargo, si en algún momento se toma nota de esto, nuestra Ciudad de Buenos Aires será mucho mejor.

Gracias por escucharme. (*Aplausos*).

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el séptimo participante, señor Rafael Gentili.

- El participante no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Había dicho que no podía llegar.

8.- Sr. Enrique Rositto

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

Sr. Rositto.- Buenos días a todos y a todas.

En principio, quiero agradecerles a quienes se han acercado aquí a esta audiencia, aunque lamento tener que volver a verlos tan pronto. Hace menos de seis meses que nos encontramos en este mismo lugar para debatir sobre la necesidad de aumentar la tarifa del subterráneo.

Aprovecho la oportunidad para comentar una cuestión de los principales dirigentes de la asociación que nuclea a las empresas de metro y transporte de América Latina y España. En el caso de Chile, a las 24 horas de asumir, convocaron a los sindicatos que representaban a los trabajadores de esa actividad. Y aquí parece que todavía no han encontrado nuestros números de teléfono, ya que no nos han convocado. Por tal motivo, aprovecho que está Eduardo para decirle que cuando quiera conversar con los trabajadores del subte, estaremos agradecidos de hacerlo.

Estamos aquí para discutir una tarifa técnica y la que va a abonar efectivamente quienes viajen en el subte y en el premetro. En una audiencia no vinculante esto pierde un poco el sentido. Por ese motivo, intentaré tomar otro carril y aprovechar este lugar en donde hay tanta gente interesada en la temática del transporte urbano, a fin de discutir si hay alguna razonabilidad entre la tarifa técnica y la que deben abonar quienes viajan. Creo que no es así. La Ciudad de Buenos Aires es rica, ya que es el tercer presupuesto de la Argentina luego de la Nación y de la provincia de Buenos Aires. Tiene un presupuesto de 331 mil millones de pesos anuales. Por lo tanto, no es una ciudad pobre; en todo caso, se trata de una ciudad empobrecida por la mala gestión de sus gobernantes hace varias décadas. Aquí no hay herencia recibida que valga.

Respecto del transporte y de la importancia que tiene para la Ciudad de Buenos Aires este transporte a la hora de su planificación, en el Presupuesto 2019, de cada 100 pesos que se van a destinar a los pagos de deuda –deuda que estas mismas administraciones han adquirido–, sólo se van a destinar 33 pesos al transporte. Es decir, 100 pesos para pagar deuda y 33 pesos para el transporte. En esa línea, también vemos que no le va mucho mejor a la educación en esta ciudad: va a recibir sólo 38 pesos; 100 para pagar deuda adquirida y 38 para el transporte. La salud es mucho peor: apenas 25 pesos. Esa es la política que nosotros queremos discutir con respecto al transporte.

Creo que este aumento es inevitable ya que, como bien lo han expresado, estas audiencias no son vinculantes y así lo ha dispuesto incluso la Corte Suprema. Sin embargo, es importante discutir no solamente el transporte subterráneo en lo individual, sino que debemos pensarlo en un colectivo. Hay que pensarlo en conjunto con el transporte urbano y con el transporte del área metropolitana.

En tal sentido, nos encontramos con una de las peores gestiones de transporte de los últimos cincuenta años. Han privatizado carriles en las avenidas y lo entregaron a los empresarios del transporte. “Privatizar” es una forma de decir, porque en una privatización uno percibe algo. Respecto de los carriles exclusivos obsequiados, a los empresarios de transporte no se les exige absolutamente nada a cambio. Mientras tanto, maximizan su rentabilidad a cambio de nada. De más está decir que la bicisendas, que en algunos lugares han cumplido un rol efectivo, realmente, en muchos otros lugares solo han congestionado el tránsito.

Hablando del presupuesto, estaba observando que el presupuesto de Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado, la empresa propietaria de los subtes, pasó de 6.100 millones, en el año 2018, a 9.400 millones, en 2019. Es decir, un aumento del 53,4%, es decir, muy por arriba de cualquier índice inflacionario que se haya publicado, ya sea por parte del INDEC o del IPC. Esto, además, no refleja ninguna lógica porque, según el propio ministro de Finanzas de la Ciudad, no está previsto el inicio de nuevas obras. Y tan solo se va a destinar un 16% del presupuesto de SBASE para finalizar las ya propuestas.

Aquello que nos prometieron, es decir, 10 kilómetros de subte al año, no se va a cumplir el año que viene, ya que no van a iniciar ninguna obra. Y han mantenido un promedio de apenas 200 metros por año. Lejos de nuestros vecinos de Chile que ya alcanzarán los 140 kilómetros de subte para el año que viene.

Finalmente, lo que quiero hacer aquí es repudiar los dichos del Jefe de Gobierno, Horacio Rodríguez Larreta, cuando intentó culpar por este aumento a los trabajadores y trabajadoras del subte vinculándolo a nuestros justos reclamos por sostener nuestro salario frente a la inflación. Muchísimas gracias a todas y a todos. Y a pesar de que esta haya sido una audiencia no vinculante, nosotros, como trabajadores y trabajadoras del subte, rechazamos este aumento. Y vamos a seguir impulsando este rechazo, defendiendo nuestra postura de que el transporte es un derecho y no una mercancía. Lo haremos en las audiencias, en las calles y en los túneles. (*Aplausos*)

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde el uso de la palabra la novena participante, señora Florencia Galarregui.

- La participante no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el décimo participante, señor Roberto Pianelli.

10.- Sr. Roberto Pianelli

Sr. Pianelli.- Yo pensé que iba a haber atril, pero como dijo Fuks, ni el atril quedó.

No voy a utilizar el tiempo para hablar de la tarifa. Quiero que se haga público acá que nosotros nunca pudimos tener una reunión –yo soy Secretario General del sindicato del subte- con alguno de los presidentes de SBASE. Ni siquiera para decirnos qué pretendían del subte; nunca. Por eso voy a tratar de hablarle acá.

Hace algunos años que hicieron una compra de trenes a Madrid, -no esta gestión sino la anterior-, que todo el mundo conoce, los célebres CAF 5000. Recién el Defensor del Pueblo dijo que en España sabían que tenían amianto, asbesto. Desde 2000 que está prohibido su uso acá, porque produce cáncer. Y la verdad es que no solamente en España sabían. Acá también deberían haberlo sabido. Porque en los manuales de ese tren decía que tenían amianto. Es decir, el que fue a comprar ese tren a España ni siquiera miró el manual del tren que estaba comprando. Además era un tren que, en España, era utilizado no para transportar gente sino para probar explosivos. Hacía varios años que se había sacado de circulación.

Compraron esos trenes chatarra. Y no es como dice el presidente de SBASE en una nota de un portal de Internet, en el sentido de que pagaron 4 millones de euros. Se pagó, según el propio SBASE, 550 mil dólares por cada uno de los trenes. La Auditoría dijo un poco menos: 445 mil dólares; calculo que SBASE estima los traslados y lo demás. Y no se compró la cantidad que se dice haber comprado. Se compraron 24 coches, en 2011; y 12 coches, en 2012. ¿Saben por qué se compraron 12 coches? Porque de los primeros 24 que trajeron, no andaba ninguno; y como no había más repuestos necesitaban unos trenes similares para sacarles piezas y ponérselas a estos, para que algunos anden. De estos, solamente funcionó la mitad. Es decir, de 36, sólo funcionaron 18, durante cinco años, en el subte de Buenos Aires. Solo 18, de 36; y se pagó medio millón de dólares, cuando salen 1 millón y algo, nuevos. Y en el manual decía que había asbesto.

Cuando por una desgracia nos enteramos, ya que desde Madrid nos informaron que había trabajadores enfermos con asbestosis, los dejamos de manejar. Y hoy están sin uso. Todavía, al día de hoy, no podemos ponernos de acuerdo, en una comisión, en la Secretaría de Trabajo de la Ciudad, adónde podemos llevar alguna de las muestras de las piezas, las que según el manual, tienen asbesto, a un lugar público, como una universidad-. SBASE, sin embargo, está empeñado en llevarlo a empresas privadas, a las que les va a pagar SBASE, las que licitó SBASE. Las queremos llevar a un lugar público para que certifique lo que ya sabemos, porque lo dicen los manuales.

Nuestra preocupación más grande no es esta. Cuando nos dimos cuenta que había asbesto en esos trenes, fuimos a investigar todos los demás trenes de la flota; y no es que solo hay asbesto en los CAF 5000, los que ahora no están funcionando pero que funcionaron durante cinco años y a lo que les metimos mano porque desarmamos 18 para poder armar 18 que funcionen. La preocupación más grande es que hay asbesto en el Mitsubishi, el coche rojo de pana, que hace veinticuatro años que funciona en la línea B; en ese también hay asbesto. Tenemos las pruebas. Nos acusan de haber sacado las piezas, pero es verdad: las sacamos y las mandamos a la Universidad del Sur y tenemos la certificación de dicha Universidad de que hay asbesto.

Hay asbesto en los Mitsubishi que funcionan en la línea C, mal conocidos como los Nagoya. Son los que, antes, funcionaron en la línea D; y también tienen asbesto. Desde el año 90 -96 o 97- que llegaron esos trenes a Buenos Aires. Y asbesto en el General Electric el que se van a tomar cuando salgan de acá, de la línea E. Hace veinticinco años que circulan en todos los túneles de la Ciudad de Buenos Aires.

Lo que le vengo a preguntar al presidente de SBASE es si es necesario que haya un muerto para que nos den bola. ¿Es necesario que aparezca un trabajador muerto, como en España, que ya hay dos, para que ustedes asuman que hay que ir a entes públicos? Nosotros queremos llevarlo en conjunto, a entes públicos, para que certifiquen que hay asbesto y que hay que llevar a cabo una política para “desamiantar” al subte. ¿O esperan que muera alguno de nosotros? Es sencillo; no es difícil. Yo les propongo que, si quieren limpiarse la porquería que hicieron cuando compraron los cinco mil; si quieren limpiarse de las barbaridades y de las irresponsabilidades que hicieron durante este tiempo y están preocupados por la gente, por los que viajamos y trabajamos, hagamos una reunión donde quieran, cuando salgamos de acá, buscamos las piezas y las mandamos a investigar. Y a partir de ahí hacemos un plan, tal como hicieron en el metro de Madrid, donde están

discutiendo con los sindicatos, para ver cómo se hace un subte que no enferme ni a los usuarios ni a los trabajadores. Es sencillo.

No voy a discutir sobre la tarifa, de la que hablaron mis compañeros, porque ya hablamos varias veces y además no tiene mucho sentido porque van a hacer lo que quieren. Pero respecto de esto no van a hacer lo que quieren porque está nuestra vida; y no les vamos a dejar hacer lo que quieren. Les pedimos, por favor, cinco minutos, a la salida. Todos tienen mi teléfono, me pueden llamar, vamos, analizamos, vemos los trenes y le decimos a la gente “no se vuelvan locos, vamos a trabajar para sacar el amianto del subterráneo para que no muera más gente de cáncer de pulmón, ya sean trabajadores o usuarios. Nada más que eso.

- El participante exhibe un cartel.

Sr. Pianelli.- Este es el cartel que pegamos con nuestros compañeros para generar conciencia de a lo que estamos expuestos. Eso lo tendría que hacer SBASE. Tendría que pegar carteles diciendo “acá hay amianto, tengan cuidado, ojo con lo que están haciendo”. Esto es prevenir. Pero no les interesa. No solo no les interesa el amianto sino que tampoco les interesa la tarifa. Porque de esta audiencia no se entera nadie, no viene nadie porque se hace en horarios en los que no puede venir nadie. Tratan de ocultar lo del amianto. No alcanzan las operaciones de prensa que hacen. Tienen que resolver el tema y para hacerlo tienen que sentarse, tomarlo con seriedad y asumir las responsabilidades que tienen. Nada más. Gracias. *(Aplausos)*

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Muchísimas gracias. Corresponde el uso de la palabra a la participante 11, Julieta Lucila Ripoli.

- La participante no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde el uso de la palabra al participante 12, Osvaldo Pérez.

- El participante no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde el uso de la palabra a la participante 13, Laura Gómez.

- La participante no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde el uso de la palabra a la participante 14, María Eva Koustovitis.

- La participante no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante 15, señor Carlos Fontanive.

15.- Sr. Carlos Fontanive

Sr. Carlos Fontanive.- Buenos días. Mi nombre es Carlos Fontanive. En las redes sociales soy “profefontanive” –en youtube o twitter-. Hace varios años estoy tratando de colaborar con el gobierno. Durante el gobierno anterior me insultaron y me putearon, por teléfono. Con este tengo dos pedidos de audiencias rechazados, o aceptados protocolarmente, se podría decir; pero son rechazados.

Yo propongo que se use ferrocarril de pisada plana, no el tradicional que es de rieles redondeados y ruedas troncocónicas. Rieles planos y ruedas cilíndricas, y los vagones, obviamente necesitarían cuatro ruedas de dirección. Al usar esa mecánica –una mecánica básica- se puede bajar la tara de los coches, de cualquier coche. Estamos hablando del ferrocarril en general, no solo del subte. Al bajar la tara se podría bajar el costo. O sea yo estoy planteando una solución inversa. En lugar de aumentar la tarifa, bajar el consumo eléctrico invirtiendo en coches de menor tara. No es un poco menor sino que estoy hablando de bajar la tara en un 60% o 70%. Eso implica bajar el consumo eléctrico del subte en un 60% o 70%.

El principal costo o cargo fijo que tiene el subte son los empleados. Deberían portarse un poco mejor sabiendo que son los principales responsables. Me refiero a no tomar, cada tanto, el subte por asalto o hacer lo que se les da la gana siendo que ellos viven de eso y son los principales responsables del costo.

Volviendo al tema de “pisada plana”, ya que recién hablaban de los costos, estoy armando una página en Internet, Ferfo.com.ar, la que todavía no tengo habilitada. Estoy subiendo algo a ferfofus.wordpress.com. Voy a cargar planos de lo que desarrollé. Vengo del interior, de Santa Fe, y me costó mucho venir. Tal vez alguno me haya visto cabecear, quedarme dormido, porque tuve problemas en el viaje. Todo viene mal. Hace veintiocho meses que les hice una propuesta a dos ministros de la Nación –lo digo permanentemente en twitter-, y estaríamos mucho mejor y no existiría este problema si me hubieran dado bolilla hace veintiocho meses. Me refiero a empezar a reemplazar los subtes por coches más livianos.

Les doy un ejemplo: si tengo tres coches, que yo llamo “Dryden”, dos pasivos y uno activo, el motorizado, se reemplazaría a dos vagones de subte importados, que valen 1 millón de dólares cada uno, según dijeron. John Dryden va a reemplazar dos vagones de subte, los que se podrían fabricar con 110 mil dólares, con toda la furia. Como es pisada plana no tiene problemas con los desniveles. La línea B de subte, que pasa por Lacroze, podría abrirse, ir por el ramal de superficie. Es el que llega a Juan Manuel de Rosas. Entonces se ampliarían fácil y rápidamente las líneas de subte. Sería muy fácil extender la línea C hasta la estación Retiro, de micros de larga distancia.

Al ser de pisada plana no tiene problemas de desniveles bruscos. Lo más caro en una construcción de subterráneo son las estaciones; no el túnel, sino la estación que tiene que ser más grande, tiene que tener mayor superficie, ser más reforzada. En el sistema de pisada plana, como se puede tener desniveles medianamente bruscos, sin hacer vomitar a todos los pasajeros, se podrían hacer las estaciones de subte en una plaza o en un cantero central de un boulevard. No conozco tanto Buenos Aires, sino que lo veo por Google Maps o por Street View. Tengo desarrollado el sistema para hacerlo en Rosario, la que conozco bastante, y en un par de bulevares de Santa Fe. Muchos me dicen que no hay demasiados

habitantes pero termina siendo más barato porque el subte, bien manejado, automatizado, sin choferes, con puertas automáticas, termina costando entre doce y dieciséis veces menos que lo que cuesta el colectivo, el micro, el transporte automotor, el caucho sobre el cemento. El acero sobre acero es de veinte a setenta veces más eficiente que el caucho sobre el cemento.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Puede ir redondeando, por favor. Está cumplido su tiempo.

Sr.- Fontanive.- En último lugar, se podrían hacer formaciones más chicas, con pisada plana, más livianas. Podría haber servicio nocturno y, para que rinda, debería usarse para movimiento o transporte de basura. Habría que centralizar la basura, cargarla en vagones especiales - por ejemplo, en la línea B, en Lacroze, se subiría al Urquiza, de superficie -no es una locura la inversión que hay que hacer, son pequeñas reformas- y, de ahí, ir hasta el CEAMSE, que está cerca de Campo de Mayo. Eso saldría entre doce y quince veces más barato que llevar la basura en camión. Sería una ganancia. Muchas gracias. (*Aplausos*)

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante 16, señor Ricardo Lasca.

16.- Sr. Ricardo Lasca

Sr. Lasca.- Mi nombre es Ricardo Lasca. Buenos días a todos. Estoy participando como vecino de Capital Federal, usuario de la red de subtes. Y también lo hago en representación del Centro Argentino de Ingenieros Agrónomos. Dirán qué tenemos que ver los agrónomos pero muchos vivimos en Capital, donde estamos matriculados. Quería hacer unas simples expresiones en esta audiencia ya que no alcanzan cinco minutos para plantear los problemas de fondo de un tema tan importante como este. Es una pena, le digo a la mesa, que este tema que es una cuestión de políticas de estado, no se trabaje como corresponde, con los intervinientes en esta cuestión, tales como los trabajadores, el gobierno de la Ciudad, profesionales, y no en una simple audiencia no vinculante en donde nos dejan hablar cinco minutos.

Simplemente, rechazo este incremento por ser abusivo, inapropiado. No tiene fundamento técnico, económico o lógico. Es un disparate, en un momento muy difícil de nuestro país, en donde hay tarifazos todos los días. La vez pasada noté que desconocen informes de la Auditoría de la Nación, de la Sindicatura General, del Ente Único Regulador, de la Auditoría porteña y las cuestiones de hecho y derecho de las sucesivas renegociaciones del contrato, las que se apartan del derecho constitucional, legal y reglamentario vigente, que deben conducir a anular el contrato y a suspender el aumento en debate. También rechazamos la reprivatización porque ha sido un fracaso notorio, un servicio lamentable.

Coincidimos plenamente con que esto tiene que estar en manos de los trabajadores, de las entidades de usuarios y consumidores, de profesionales, que los hay; y no en manos

de empresas como Roggio. Inclusive, cuando un lee los próximos supuestos concesionarios, está el grupo Helpport, de Eurnekian. Encima, premian a las empresas incumplidoras, a las que están en los cuadernos famosos, que han hecho disparates con las obras, en las concesiones viales, las que son escandalosas. Encima se los premia con este tipo de negocio que hacen varios años.

Acá también se dijo que van a poner aire acondicionado en otros coches. Efectivamente, hay una clara discriminación, ya que un coche de la Línea A tiene aire acondicionado mientras que otro no; y se paga la misma tarifa. En este punto, hay desigualdad. En realidad, primero tienen que hacer la inversión y luego cobrar la tarifa correspondiente. De lo contrario, el usuario vial financia todas las obras. Además, es un pago a cuenta de una obra futura que quizás uno nunca la vea. Esto viene ocurriendo con distintos tipos de servicios públicos. Primero, nos cobran y después se hacen las obras. A veces, ni siquiera las hacen e incumplen.

Después se habló de las escaleras mecánicas. Es un servicio lamentable y casi nunca funcionan. No hay limpieza como corresponde y las frecuencias son un desastre. No se puede subir a los subtes porque están colapsados.

Por otra parte, me voy a referir a la franja de los jubilados que cobra la mínima. Y encima los castigan porque les habilitaron el descuento para el horario de 10 a 17 horas. ¿Por qué no otorgan todo el horario completo? ¿El subte va a colapsar de jubilados? Cobran 8.500 pesos. Por lo menos, déjenlos viajar un tramo; encima se levantan temprano a las 8 de la mañana. Todo esto es para castigar al usuario; hay tarifazos por todos lados. ¿No se dan cuenta de que la gente no da más? Esto ya se los dije en la audiencia de AUSA.

Como funcionarios, ustedes cobran mucho dinero y está bien. No me quejo de eso y está perfecto, pero tienen privilegios que nosotros no tenemos. No se ponen en la piel de la gente. Reitero: ¿no se dan cuenta de que no damos más? ¡El bolsillo no aguanta más! Peaje, combustible, VTV, subte, agua y luz. Son servicios públicos que tienen que estar al servicio de la gente con tarifas y rentas razonables. Y esto lo digo para los empresarios que tienen algún servicio público. El agua y la luz no son una fábrica de galletita; no pueden cobrar lo que quieran. Son servicios públicos esenciales, por lo que deben tener tarifas y rentas razonables. Si a los empresarios no les gusta, que hagan otra actividad; no pueden ganar lo que quieran.

Pido disculpas por mi temperamento, pero parece que nuestros dirigentes vivieran en una empanada. Me pregunto cuántos legisladores están presentes en la audiencia; habrá dos o tres. Dicen ser nuestros representantes y cobran mucho dinero. En la audiencia de AUSA sobre el peaje, no fue ni un legislador. ¡Claro! Viven como reyes y no tienen problema.

Yo aclaré este simple tema y vine a hacer una catarsis. Estas audiencias públicas son realmente una falta de respeto a la gente, a los usuarios. Se nos ríen en la cara, se nos burlan; ya está todo cocinado y el aumento empezará a regir. Es una falta de respeto que una audiencia pública no sea vinculante. Yo me tomé este tiempo e iré al psicólogo; les agradezco que ustedes no me cobren por esta catarsis.

Para finalizar, a este Gobierno de Cambiemos habría que llamarlo: “Aumentemos y caminemos”, porque no damos más. Por mi actividad profesional viajo, pero dentro de poco vamos a volver al subte; no como Dietrich que anda en bicicleta. El otro día lo vi en una

audiencia y nos recibió con su bicicleta, luego de sacarse el casco. Le dijimos al ministro: “Somos agrónomos; no podemos ir a Chaco en bicicleta”.

Les pido que se pongan en la piel de la gente. ¡No damos más! Ni siquiera les importa la gente, como bien dijo el dirigente del sindicato de subtes. Quieren ganar dinero y punto.

Reitero: pido disculpas por mi temperamento. Por favor, exhorto al Gobierno que no ponga en práctica este incremento. No damos más. Lo hacemos y después, por supuesto, ni el apunte nos llevan; no escuchan reclamos, propuestas ni nada. Es una audiencia pública trucha, una burla y un simple formalismo. Por lo menos, sirve para hacer la catarsis, como lo he hecho en otras.

A otras audiencias no fuimos, sobre todo, en el tema vial, porque es avalar este circo que se monta. Por eso, algunas veces no hemos ido y otras vamos para ver si alguna vez escuchan y, reitero, para hacer cierta catarsis.

Nuevamente, les pido disculpas. Le pido perdón a la gente y a ustedes, la mesa que ha convocado esta reunión. Es un adelanto que se realice la audiencia pública, ya que antes no se hacían. Pero la prueba está en que cada vez que se hace una, al otro día rige el aumento. (*Aplausos*).

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 17, señor Claudio Dellecarbonara.

- El participante no se hace presente.

18.- Sr. Delfín Waldhorn

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

Sr. Waldhorn.- Buenas tardes.

Me voy a referir al incumplimiento de la ley sobre la aceptación del subte por parte de la ciudad. Dicha ley, en su Artículo 36, exige: “Sin perjuicio de lo dispuesto en otros ordenamientos, la autoridad de aplicación deberá subsidiar la totalidad de la tarifa a aquellas personas que padezcan limitaciones físicas que impliquen un impedimento al acceso al servicio, jubilados y/o pensionados, así como estudiantes del ciclo primario de gestión estatal”. Dicho artículo se cumple solamente en una parte y se ignora al resto del enunciado.

Como puede apreciarse, la norma establece que se debe subsidiar la totalidad de la tarifa sin ningún tipo de excepción o restricción. Posteriormente a la sanción de la ley, SBASE interpreta dicha ley por su cuenta y dispone sólo una franquicia para algunos jubilados y pensionados, ignorando con una resolución una ley de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y también su Constitución que establece en su Artículo 17: “La Ciudad promueve el acceso a los servicios públicos para los que tienen menores posibilidades”. Y en el Artículo 41 expresa: “La Ciudad garantiza a las personas mayores la igualdad de oportunidades y trato, y el pleno goce de sus derechos”. Para ello desarrolla políticas

sociales que atienden sus necesidades específicas y elevan su calidad de vida; las ampara frente a situaciones de desprotección y brinda adecuado apoyo al grupo familiar para su cuidado, protección, seguridad y subsistencia; promueve alternativas a su institucionalización”. Todo esto es parte del enunciado.

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

Asimismo, la Ley 24.240 y modificatorias de Defensa del Consumidor, en su Artículo 28 bis, dispone el siguiente deber de los proveedores: “Garantizar condiciones de atención y trato digno y equitativo a los consumidores y usuarios”. Hago notar la manifiesta disparidad en el otorgamiento de beneficios sociales vinculados con las tarifas de los servicios públicos, que torna incongruente la política pública fijada al respecto y genera una situación de injusta discriminación para los individuos o grupos considerados económicamente vulnerables dentro del propio sistema de transporte público masivo de la Región Metropolitana de Buenos Aires.

Para el caso de colectivos y ferrocarriles metropolitanos no sólo el beneficio alcanza al total de las personas mayores y/o pensionadas, sino también a otros grupos vulnerables. Sin embargo, no pasa lo mismo con el subte.

Tampoco se cumple la Ley Nacional 23.592, cuyo Artículo 1º considera esto como un acto discriminatorio. El INADI es responsable de esa ley. Habría que aplicar el Artículo 248 del Código Penal que, en su parte final, hace referencia al funcionario público que no ejecutare las leyes cuyo cumplimiento le incumbiere.

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

Nada más. (*Aplausos*).

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 19, señor Daniel Horacio Rotella.

- El participante no se hace presente.

Expositores

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Pasamos al segmento de los expositores.

Corresponde que haga uso de la palabra el expositor Leonardo Farías, juntista de la Comuna 10.

- El expositor no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el legislador de la Ciudad, señor Mariano Recalde.

- El expositor no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra la legisladora de la Ciudad, señora Myriam Bregman.

- La expositora no se hace presente.

Sr. Patricio Del Corro

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el diputado de la Ciudad, señor Patricio Del Corro.

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

En primer lugar, hay un montón de aspectos técnicos que nosotros hemos presentado en las cautelares y amparos con Bregman y Dellecarbonara. Por lo tanto, no voy a exponer al respecto, pero sí marcar algunas cuestiones que por lo menos queremos que consten en actas.

El informe de ingeniería que estuvo muy trabajado especialmente en las últimas audiencias, tal como marcaron distintos expositores, tiene algunas partes que deberíamos analizar. Esta audiencia es completamente una farsa y no va a tener ninguna implicancia en el aumento del boleto, porque es simplemente una formalidad.

Por el informe que se pagaron 540.000 pesos –y que pagamos los usuarios– dice: “Sería conveniente, además, producir una definición conceptual que ilumine acerca de cuál es el propósito del cálculo de la tarifa técnica”. Lo traduzco: no se entiende para qué se calcula la tarifa técnica ni se entienden cuáles son sus componentes. Lo peor es que no se entiende cuál es la relación con el aumento del boleto. El informe aclara varias veces qué cosas no son la tarifa al usuario, pero no explica cómo se la calcula.

Nosotros hemos cuestionado la tarifa técnica porque incluye conceptos referentes a que la empresa quiere recuperar dinero que nunca invirtió; en este caso, Metrovías. De todos modos, aunque la tarifa técnica estuviera bien calculada, en un supuesto, el Gobierno puede aumentar el boleto a gusto y piacere. ¿Por qué? Como muy bien han marcado, porque la ley no está reglamentada y, en segundo lugar, porque tiene una definición: el aumento y la tarifa técnica deben tener una proporción justa y razonable; una definición demasiado vaga.

Después del aumento del 66 por ciento que ya estamos pagando, nos proponen un nuevo aumento del 32 por ciento. En un año vamos a acumular un aumento del 120 por ciento. ¿Es justo y razonable para los trabajadores? A ellos les ofrecieron el 10 por ciento de aumento, el 12, el 15 y quizás ahora lo amplíen un poco más. ¿Es justo y razonable un aumento del 120 por ciento? Será justo para Benito Roggio, pero para los que viajamos en subte no lo es.

Por otro lado, el aumento de la tarifa técnica es del 6,6 por ciento, mientras que el aumento es del 32 por ciento. De nuevo: ¿Para quién es justo y razonable? Por lo pronto, para los usuarios no lo es.

Según el documento que presentaron para esta audiencia, pareciera que se busca presionar artificialmente para abajo la tarifa técnica con el propósito de hacer lo mismo con la tarifa al usuario. Nosotros vemos lo mismo pero del lado contrario. Pareciera que todo el tiempo se está buscando aumentar más la tarifa técnica para, con eso, justificar el aumento de la tarifa al usuario.

SBASE debería defender a los trabajadores y a los usuarios del subte, pero se posiciona como vocero de la empresa Metrovías. Esto nos lleva a un punto importante: todos estos años hemos venido sufriendo estafas considerables, no solamente con los tarifazos. Les recuerdo el caso de los trenes con amianto de la Línea B. Recién Pianelli expresó cómo esto se expandió a las distintas líneas del subte.

La compra de los CAF ha sido una de las mayores estafas en el transporte público de la Ciudad de Buenos Aires. Todavía no hay ningún responsable de SBASE, del Gobierno ni de la empresa. No es que la empresa los compró –podría lavarse las manos–, pero los implementó y debe haber leído los manuales, como dijo Pianelli. Ni siquiera se fijaron si entraban todos los otros CAF en la Línea B antes de comprarlo. Repito, no hay ningún responsable de esas compras fraudulentas. Compraron trenes truchos a Madrid y ahora sale.

Quiero hacer un paréntesis: la denuncia salió por los trabajadores del Metro de Madrid y por los trabajadores del subte de la Ciudad de Buenos Aires. De lo contrario, esta denuncia nunca se hubiera hecho pública y seguiríamos usando esos trenes en la Línea B, y los trabajadores seguirían manipulando esas partes. Son los mismos trabajadores que el Gobierno, durante todo el año, ha atacado y señalado como los grandes enemigos públicos en la Ciudad de Buenos Aires. Supuestamente, los trabajadores nos toman como rehenes a los usuarios, pero es SBASE y el Gobierno quienes han comprado los trenes que ponen en riesgo la vida de todos los trabajadores.

No es ni la primera ni la última estafa. En la Línea H compraron trenes nuevos y ya se están rompiendo. Las demoras actuales de la Línea H no son simplemente por la expansión. Esto lo sabe muy bien el personal de SBASE; por las vías las ruedas se empiezan a romper. Y aclaro que son trenes nuevos. ¿Cuánto duraron? Un año y pico. Esa es la situación que estamos viviendo. Ese es el marco en donde quieren dar un nuevo tarifazo contra los usuarios. Insisto, será justo y razonable para Roggio y para la Ley de Déficit Cero del Gobierno a quien no le importa los trabajadores y los usuarios; pero para nosotros de ninguna manera lo es.

Voy a insertar dos últimos puntos importantes. En la exposición se mencionó como algo positivo el aumento de la cantidad de pasajeros. Hay tres puntos centrales que explican el aumento en la cantidad de pasajeros. El único que podríamos ponderar como positivo por parte del Gobierno es la apertura de las últimas estaciones de la Línea H, política que no se va a continuar porque, como bien ya está dicho, no se van a iniciar nuevas obras. Es decir, el Gobierno ya no está pensando cómo aumentar la cantidad de pasajeros. Otro elemento clave fue el freno del tarifazo en contra del Gobierno. Y por último, el aumento de la nafta. Esto hace que muchos trabajadores, en vez de usar el auto, usen el subte.

Ahora bien, en la exposición se enorgullecen de que haya mayor cantidad de pasajeros. Sin embargo, en el caso del aumento de la nafta, se les descontroló el dólar y decidieron muy astutamente dolarizar todas las tarifas de los recursos públicos. Eso de los tres minutos de frecuencia en hora pico no existe. En ninguna línea se aplican los tres minutos. En la Línea H tuvieron que sacar trenes y en la “B” también sacaron trenes. La Línea E, como hoy mencionaron, estuvo interrumpida durante mucho tiempo. Creo que los usuarios de la Línea E festejamos cómo un feriado nacional cada vez que no tiene demoras. Ese es el funcionamiento que hay normalmente. ¿A quién se está beneficiando? Voy a exponer un punto que, llamativamente, todavía no fue eje de la discusión. Uno de los grandes beneficiados es Benito Roggio. Es un empresario, al que venimos pidiendo, desde hace mucho tiempo, que nos diga cuánto gana Metrovías por hacerse cargo de un servicio en el que los trenes los paga el Estado, las expansiones lo paga el Estado, las inversiones las hace el Estado. ¿Por qué lo tiene que manejar un empresario que ni siquiera nos dice a los usuarios cuánta plata gana por manejar algo que es del Estado? Ese mismo empresario va a la Justicia y dice “señores jueces, señores y señoras de toda la sociedad, yo pagué coimas con los subsidios que me dieron”. Y ¿qué ha hecho el gobierno de la Ciudad? Bravo; sigan manejando el subte de la Ciudad de Buenos Aires, que así vamos por buen camino.

Ahora estamos en una situación en la que se quiere reprivatizar el subte. Hay tres opciones. La primera opción es mantener a Roggio con su consorcio, fundamentalmente. O sea que siguen pensando que una posibilidad es volver a darle la gestión del subte a alguien que admitió haber hecho un desfalco contra todos los usuarios, sobre lo cual el gobierno parece querer hacer la vista gorda.

Las otras dos opciones son de dos países imperialistas, Francia e Inglaterra. Si uno lee los diarios de Londres verá que están muy entusiasmados por la concesión del subte de la Ciudad de Buenos Aires. ¿Saben por qué? Decían “qué bueno sería que ganáramos la licitación del subte de Buenos Aires. ¿Por qué? “Porque con esa ganancia podríamos subsidiar mejor el viaje en Londres”.

Entonces, en este esquema de privatizaciones que ha sido un desfalco de los 90, y que no se ha revertido, estamos ante tres nuevas opciones que nos pone el gobierno que son las siguientes: un corrupto nacional que nos ha robado la plata de los subsidios a todos los trabajadores y usuarios de la Ciudad de Buenos Aires, y dos empresas de países extranjeros imperialistas, las que si llegan a ganar, los usuarios del subte de la Ciudad de Buenos Aires vamos a estar incrementando las ganancias de empresas extranjeras, con las que, según admiten, van a subsidiar a sus pasajeros. O sea que si gana Londres, por ejemplo, en la Ciudad de Buenos Aires, el trabajador o la empleada doméstica que usa el subte—tal como comentaba Amor— estaría subsidiando al pasajero de Londres. Una locura de punta a punta.

Por eso compartimos también la posición de que el subte tiene que ser reestatizado. Y, en ese sentido, la única reestatización que vale es la que esté bajo el control de trabajadores y usuarios. Porque en toda esta discusión se perdió un punto central: el subte no es un negocio para un gran empresario sino que es un servicio y un derecho de los habitantes y trabajadores de la Ciudad de Buenos Aires. Muchas gracias (*Aplausos*)

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Muchísimas gracias. Corresponde que haga uso de la palabra el señor Fernando Fimognare, coordinador de Planeamiento, Obras y Espacio Público de la Defensoría del Pueblo de la Ciudad de Buenos Aires.

- El participante no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Como el diputado de la Ciudad, Sergio Abrevaya, no puede venir por otros compromisos que tenía en la Legislatura, ha hecho llegar por escrito su ponencia, la que va a ser incorporada al expediente y tomada en cuenta en la definición final por parte del Ente.

Señor Presidente, ha terminado la lista de oradores.

Finalización

Sr. Presidente (Ameijenda).- No habiendo más oradores en ninguno de los dos registros damos por terminada la audiencia del día de la fecha. Muchas gracias.

- Es la hora 14.15.