

Ente Único Regulador
de Servicios Públicos
de la Ciudad Autónoma
de Buenos Aires

01010

**INFORME SOBRE LA AUDIENCIA PÚBLICA CELEBRADA EL
DÍA 23 de DICIEMBRE de 2020**

**“Tratamiento de la Modificación del Cuadro Tarifario de peajes y
Modificación del Reglamento de Explotación de Autopistas
Urbanas S.A (AUSA)”**

INDICE

PRESENTACIÓN.....

CONVOCATORIA.....

MOTIVO DE LA AUDIENCIA.....

CONTENIDO DE LA MEDIDA.....

ENCUADRE NORMATIVO DEL SERVICIO.....

LAS FACULTADES DEL ENTE UNICO REGULADOR DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS Y LA AUDIENCIA PÚBLICA.....

INTERVENCIONES EN LA AUDIENCIA.....

ANALISIS DEL ENTE REGULADOR DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS (ERSP).....

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....

01X
4
[Handwritten signature]

PRESENTACIÓN**CONVOCATORIA**

Esta Audiencia Pública fue convocada por el Sr. Jefe de Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) por Decreto 402/GCBA/2020, de conformidad a las actuaciones obrantes en el Expediente Electrónico Nro. 27380732-GCABA-AUSA, para dar tratamiento a la modificación del cuadro Tarifario aprobado por los Decretos N° 39/GCBA/19 y 161/GCBA/19 propuesto por Autopistas Urbanas SA (AUSA) y modificación de Reglamento de Explotación aprobado por Decreto 2356/03.

MOTIVO DE LA AUDIENCIA

En su carácter de concesionario a cargo de la explotación y mantenimiento de Red de Autopistas y Vías Interconectadas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y Puentes de Conexión Física con la Provincia de Buenos Aires, AUSA elevó a la Secretaría de Transporte y Obras Públicas de la Jefatura de Gabinete una propuesta para la readecuación del cuadro tarifario de la concesión, establecido por los Decretos 39/GCBA/2019 y 161/GCBA/19.

Los objetivos de la propuesta son:

- *Readecuar el cuadro tarifario vigente para la concesión otorgada a AUSA mediante la Ley 3060.*
- *Modificar el texto de los artículos 3, 41, 43, 43 bis y 50 y la incorporación de diversas definiciones generales al Reglamento de Explotación, aprobado por Decreto N° 2356/03 y modificatorios.*

CONTENIDO DE LA MEDIDA

Con el fin de recuperar el equilibrio en la ecuación económica financiera de la concesión, AUSA propone un aumento de tarifa dentro de una estructura tarifaria que contempla bandas horarias diferenciadas considerando hora "pico" de lunes a viernes de 7 a 11 horas y de 16 a 20 horas en ambos sentidos, y los días sábado, domingo, feriados en el

horario "pico", considerando el mismo de 11 a 15 horas en sentido provincia y de 17 a 21 horas en sentido centro. AUSA propone continuar con la presente estructura de bandas horarias diferenciadas y eliminar definitivamente el pago manual con el fin de disminuir los tiempos de espera en las estaciones de peaje, convirtiendo el sistema TELEPASE en el único medio habilitado para realizar el cobro. Para el caso de Paseo del Bajo, se propone una tarifa plana y única para vehículos pesados de tres (3) o más ejes y para sus vehículos de seguridad asignados específicamente.

Propone el siguiente cuadro tarifario:

Cuadro Tarifario Único Propuesto 2021		AU 25 de Mayo y AU Perito Moreno		AU Illia - Retiro II - Sarmiento - Salguero		Alberti		Paseo del Bajo
Tipo de Vehículo		Horario No Pico	Horario Pico	Horario No Pico	Horario Pico	Horario No Pico	Horario Pico	Sin Banda
Motos		34,88	55,80	20,93	25,11	20,93	27,90	
Livianos	2 ejes	83,70	118,58	34,88	48,83	26,51	33,48	
	3 ejes - c/remolque	132,53	195,30	62,78	90,68	48,83	62,78	
Pesados	2 ejes	132,53	195,30	62,78	90,68	48,83	62,78	108,50
	3 ejes	167,40	453,38	83,70	216,23			108,50
	4 ejes	258,08	648,68	97,65	237,15			108,50
	5 ejes o más	369,68	823,05	146,48	411,53			108,50

Aclaraciones:

* La Hora Pico se considera de lunes a viernes en ambos sentidos de 07:00 hs a 11:00 hs y de 16:00 hs a 20:00 hs y sábados, domingos y feriados de 11:00 hs a 15:00 hs en sentido provincia y de 17:00 hs a 21:00 hs en sentido centro.

* Se consideran vehículos pesados de dos ejes a aquellos que superen los 2,10 m. de altura.

Además se propone la modificación, incorporación o supresión de las definiciones y artículos del Reglamento de Explotación (aprobado por Decreto 2356/03 y modificatorios) que se transcriben a continuación y que figuran como anexo II al decreto de convocatoria.

1. Se propone la siguiente redacción a las definiciones indicadas:

- Autoridad de Aplicación: La Secretaría de Transporte y Obras Públicas de la Ciudad de Buenos Aires o el organismo que asuma tales facultades en el futuro.

- Obligaciones de la Concesionaria: La explotación, mantenimiento y administración de la red concesionada y terrenos contiguos excedentes de expropiación.

2. Se propone la incorporación de las siguientes definiciones:

- Contribución Especial Ferroviaria (CEF): Es una Contribución Especial establecida en el Artículo 41 de la Ley 4472, destinada a contribuir a la prestación del Servicio de Transporte Subterráneo, la que será abonada por todos los usuarios consumidores en oportunidad de abonar los peajes de la Red de Autopistas y Vías Interconectadas de la Ciudad de Buenos Aires. Lo recaudado será afectado al FONDO SUBTE creado en la mencionada norma. La Contribución Especial que deben abonar los usuarios consumidores es de un 10% (diez por ciento) del valor del peaje libre de tributos.

-Gastos Administrativos: Son los costos de gestión que deben ser solventados por los usuarios de las autopistas con peaje que no se han registrado en Telepase y (a) abonen en efectivo en una vía exclusiva TelePASE o (b) abonen en el portal de pago de acuerdo con lo indicado en el art. 43. Su monto será equivalente al importe que lleve a que el usuario abone una suma igual al doble de la tarifa correspondiente a su categoría.

- Tarifa pura: Es el componente de la tarifa que percibe efectivamente la concesionaria. Su valor surge del monto establecido en el cuadro tarifario, descontando del mismo el Impuesto al Valor Agregado y la Contribución Especial Ferroviaria (CEF).

3. Se propone la siguiente redacción del Art. 3°:

Artículo 3° - Ámbito de Aplicación: El ámbito de aplicación de este Reglamento comprende las vías concesionadas y las áreas conexas. El ámbito físico, en particular, estará integrado por:

- Las vías establecidas en el Anexo I de la Ley 3060 de la CABA y sus modificatorias y en el Anexo II del presente [...]

4. Se propone la siguiente redacción del Art. 41:

Artículo 41 - Su Obligatoriedad: El peaje es una tarifa que el Usuario de autopista con peaje abona a la Concesionaria por el uso de esta, cada vez que atraviesa los puntos de cobro, independientemente del trayecto o recorrido que efectúe.

5. Se propone la siguiente redacción del Art. 43 y la eliminación del Art. 43 bis:

Artículo 43 – Su Pago: El usuario de autopistas con peaje deberá abonar la tarifa correspondiente cada vez que transponga un punto de cobro, independientemente del

recorrido que haya realizado o realice antes o después del cruce de este. Para ello, el usuario se registrará como cliente TelePASE, lo cual implica alguna de las siguientes acciones: A. que el vehículo posea un dispositivo tag correctamente instalado y funcionando (sin perjuicio de ello se encontrará habilitado desde el momento mismo de su inscripción, aun cuando no haya instalado aún el tag); B. Que el dominio y la categoría del vehículo estén adecuadamente informados, con un medio de pago vigente y con saldo suficiente para abonar los importes facturados por la concesionaria por los tránsitos y cargos administrativos que correspondan; C. Que el nombre, apellido, tipo y número de documento de identidad o C.U.I.T. de la persona humana o jurídica titular de la cuenta TelePASE, número de teléfono y correo electrónico se encuentren correctamente informados y actualizados. La Concesionaria podrá implementar sistemas complementarios al sistema principal de reconocimiento por RFID, consistentes en la capacidad de lectura de reconocimiento de placas patentes que servirán de base y soporte para la facturación que se realizará a los usuarios identificados a través de dichos sistemas. El hecho de haber abonado el peaje en un determinado punto de cobro sólo habilita al usuario a transponer el control y circular por el Acceso en el mismo sentido de ingreso.

La forma de pago estará sujeta al tipo de punto de cobro, que en las autopistas bajo concesión podrán ser los siguientes:

a) TelePASE con barrera: Sólo podrán circular los vehículos que estén adheridos a TelePASE y su cuenta se encuentre habilitada. Aquellos usuarios que no posean una cuenta TelePASE o la misma no se encuentre habilitada, deberán pagar la tarifa pura (establecida en el cuadro tarifario vigente), la Contribución Especial Ferroviaria (CEF) sobre dicha tarifa pura y un cargo administrativo a favor de la Concesionaria que llevará a que el usuario deba abonar una suma equivalente al doble de la tarifa correspondiente a su categoría, aplicándose el Impuesto al Valor Agregado (IVA) a la tarifa pura y los cargos administrativos. Si el usuario no efectivizare el pago se generará una presunción de infracción autónoma y diversa de la obligación de pago del peaje evadido. La Concesionaria tendrá derecho a reclamar el cobro más allá de la multa que pueda imponer el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

b) TelePASE sin barrera: Sólo podrán circular los vehículos que estén adheridos a TelePASE y su cuenta se encuentre habilitada Aquellos usuarios que no posean una cuenta TelePASE o la misma no se encuentre habilitada, deberán abonar la tarifa pura (establecida en el cuadro tarifario vigente), la Contribución Especial Ferroviaria (CEF) sobre dicha tarifa pura y un cargo administrativo a favor de la Concesionaria que llevará a que el usuario deba abonar una suma equivalente al doble de la tarifa correspondiente a su categoría, aplicándose el Impuesto al Valor Agregado (IVA) a la tarifa pura y los cargos administrativos,

dentro de los 30 días corridos contados a partir del momento de emisión de la correspondiente factura por los pasos realizados. La facturación se realizará quincenalmente agrupando los pasos registrados en los quince (15) días anteriores a la emisión de la misma, considerando Consumidores finales de un servicio de prestación continua a los usuarios a los que se facture por este mecanismo. Si el usuario no abona en el plazo antedicho, se generará una presunción de infracción.

En caso de falta de pago de la tarifa en las condiciones y plazos determinados para ello, se remitirán los antecedentes a la autoridad competente para que ésta proceda al labrado de la pertinente acta de comprobación, en los términos del Artículo 3° de la Ley 1217 (texto consolidado por Ley 6.017), y su posterior elevación a la Dirección General de Administración de Infracciones, o al organismo que en el futuro la reemplace, a efectos de resolver la posible aplicación de la multa prevista en el art. 6.1.3.5 de la Ley 451 y modificatorias.

La Concesionaria podrá gestionar por sí o a través de terceros el cobro de las tarifas y cargos administrativos correspondientes con independencia de la eventual aplicación de las multas que pudieren corresponder. La mora en los pagos de las tarifas y cargos administrativos correspondientes ocurrirá de pleno derecho y sin necesidad de previa intimación ni interpelación alguna por parte de la Concesionaria, Vencido el plazo de pago se aplicará un recargo automático del cinco por ciento (5%) y un interés punitivo equivalente a la tasa activa vigente del Banco de la Nación Argentina para sus operaciones de descuentos de documentos a treinta(30) días, entre la fecha de mora y la de cancelación total y efectiva de la deuda, más los gastos por la gestión de cobranza. Aquellos usuarios que tengan derecho a utilizar el carril exclusivo de Metrobús de acuerdo a la legislación vigente deberán acceder al mismo utilizando exclusivamente el sistema Telepase.

Discrepancia de categoría: Cualquier vehículo que al trasponer un punto de cobro circule con un dispositivo que haya sido registrado con una categoría menor a la correspondiente, deberá abonar un cargo por ajuste de categoría equivalente a la tarifa de peaje correspondiente a su categoría.

6. Se propone la siguiente redacción del Art. 50:

Artículo 50 - Información a la vista: Los valores actualizados de las tarifas, deberán estar disponibles para los Usuarios de todas las autopistas con peaje concesionadas. En las estaciones de peaje con barrera, mientras se encuentren operando las plazas de peaje, el cuadro tarifario estará visible en cada una de ellas. En los puntos de cobro de flujo libre, el cuadro tarifario estará disponible en www.ausa.com.ar.

7. Se propone la eliminación del Índice del punto referido a “Modelos por Reconocimiento de Deudas” (Anexo IA).

ENCUADRE NORMATIVO DEL SERVICIO

Tras expirar la concesión otorgada por el Decreto 1721/GCBA/04 (BOCBA 2035 29/09/04), el servicio público de conservación y mantenimiento vial por peaje de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires comenzó a estar regulado por la Ley 3060 de la CABA (BOCBA 3196, 17/06/09, en adelante, Ley 3060) y sus modificatorias. Esta Ley, en su Art 1, otorga a título oneroso a AUSA la concesión de obra pública de la Red de Autopistas, Vías Interconectadas de la CABA y puentes de conexión física con la Provincia de Buenos Aires (en adelante la “Red de Autopistas” o la “Red”) de acuerdo con lo dispuesto por los artículos 1°, 4° inciso b) y 5° de la Ley Nacional 17520 (BORA 21312), modificada por la Ley Nacional 23696 (BORA 26702)¹. La Ley 6085, sancionada en diciembre de 2018 y publicada en el BOCBA 5529 el 3 de enero de 2019 modifica la Ley 3060 ampliando tanto el plazo de la concesión, hasta el 23 de septiembre de 2049 (Art 1) como su objeto al incluir “Paseo del Bajo” entre las vías detalladas de la Red. Esta incorporación se implementa, reglamenta, convalida y amplía con las Resoluciones 222/SECTRANS/19 (BOCBA 5623), 401/SECTRANS/19 (BOCBA 5685), 820/SSTYTRA/19 (BOCBA 5659) y 1414/SSTYTRA/19 (5736) que amplían las categorías de vehículos habilitados para utilizar esta vía. La red está compuesta por:

- 1) Autopista 25 de Mayo (AU-1).
- 2) Autopista Perito Moreno (AU-6).
- 3) Autopista Presidente Héctor J. Cámpora (AU-7).
- 4) Autopista Teniente General Luis J. Dellepiane.
- 5) Autopista Presidente Arturo Frondizi (AV-1 Sur).
- 6) Autopista Presidente Arturo Umberto Illia (AV-1 Norte).
- 7) Avenida Lugones.
- 8) Avenida Cantilo
- 9) Paseo del Bajo.

¹ En su Art. 57 la Ley 23696 declara que la Ley 17520 con las modificaciones por ella introducidas, es de aplicación a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires y que las concesiones que se otorgan de acuerdo con estas leyes deben asegurar que la eventual rentabilidad no exceda una relación razonable entre las inversiones efectivamente realizadas por el concesionario y la utilidad neta obtenida por la concesión. Además el Art. 4 del Reglamento de Explotación, modificado por el Decreto 87/GCBA/18 (BOCBA 5344) determina que también la Ley Nacional de Tránsito 24449 (BORA 28080) y su reglamentación (el Decreto 779/PEN/1995, BORA 28281) forman parte de la normativa fundamental que rige la explotación del servicio.

- 10) Av. 27 de Febrero.
- 11) Av. 9 de Julio.
- 12) Av. Rafael Obligado.
- 13) Av. Castillo.
- 14) Av. Güiraldes.
- 15) Av. Gendarmería Nacional.
- 16) Av. Antártida Argentina.

La concesión del servicio público de conservación y mantenimiento vial por peaje (definido de este modo en el Art. 2 de la Ley 210, BOCBA 752) comprende, en la Red de Autopistas de la Ciudad de Buenos Aires en primer término, la explotación, administración, reparación, ampliación, conservación y mantenimiento de la red existente; y, en segundo lugar, la ejecución de las obras públicas viales, aprobadas por la autoridad de aplicación, y obras no viales que deben ser autorizadas en forma previa por la Legislatura de la CABA (Ley 3060, Art. 2) y que son alcanzadas en materia ambiental por la Ley 1540 de la CABA (promulgada por el Decreto 24/GCBA/05) cuyo objeto es prevenir, controlar y corregir, la contaminación acústica que afecte a la salud de las personas y al ambiente, protegiéndolos contra ruidos y vibraciones provenientes de fuentes fijas y móviles, y regular las actuaciones específicas en materia de ruido y vibraciones en el ámbito de competencia de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Según la definición de Obligaciones de la Concesionaria (objeto de modificación en la presente audiencia), estas incluyen hasta el momento, la explotación, mantenimiento y administración de la red concesionada y las áreas conexas, denominadas bajos de autopistas, y terrenos contiguos excedentes de expropiación.

Se rige por el Reglamento de Explotación de la Red de Autopistas (en adelante, el "Reglamento"), aprobado por el Decreto 2356/GCBA/03 (BOCBA 1832), que "será de obligatoria observancia para el concedente, la concesionaria, los usuarios y para cualquier ente o persona vinculada a los contratantes o afectada a la explotación y/o conservación de la red y áreas conexas". Este Reglamento fue modificado en numerosas oportunidades como está previsto en su Art 52 donde se indica que "...podrá ser modificado por el concedente, previa vista a la concesionaria, cuando las necesidades de la explotación o la modificación de la normativa aplicable así lo determine", después de la realización de la correspondiente Audiencia Pública cuya convocatoria en estos casos es exigida por el Art 13 de la Ley 210. Conforme el I Art. 7 de la Ley 3060 la Autoridad de Aplicación es el entonces Ministerio de Desarrollo Urbano o el organismo que en el futuro lo reemplace, y está facultada para reglamentar la concesión, definir el plan de obras e inversiones, efectuar los ajustes que

permitan la efectiva concreción de las obras y dictar las normas complementarias que fueren menester.

El Art 41 del Reglamento de explotación establece que “el peaje es una tarifa que el usuario de autopista con peaje abona a la Concesionaria por el uso de la misma, cada vez que atraviesa las cabinas de peaje, independientemente del trayecto o recorrido que efectúe”. Y su Art. 49, modificado por el Decreto 87/GCBA/18 (BOCBA 5344), indica que “Serán aplicables las que sean aprobadas por el concedente, según lo establecido por la Ley 3060” cuyos Art. 4, 8 y 9 (los últimos dos, modificados por los Art. 3 y 4 de la 6085) determinan que, para cumplir con los objetivos de la concesión, establecidos en el Art. 2 y enumerados más arriba, AUSA se encuentra facultada para el cobro de peajes cuyas tarifas son fijadas por el Poder Ejecutivo, teniendo en cuenta el plan de obras asignado a AUSA por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, horarios, flujo de tránsito, estacionalidad, condiciones económico financieras y condiciones generales del desenvolvimiento de la red vial de la Ciudad. Los Art 41 a 44 establecen las modalidades de cobro y pago en moneda de curso legal u otros medios y emisión de comprobantes. La propuesta de AUSA para cuyo tratamiento se convoca a la presente audiencia, pone en consideración el la modificación de los Art 41 y 43 y la eliminación del Art 43 bis, eliminando definitivamente el pago manual, después de que la Resolución 448/SECTOP/20 (BOCBA 5964) lo suspendiera, en el contexto de la actual crisis sanitaria, hasta que lo disponga la Autoridad de Aplicación.

También se proponen modificaciones al Art 50 referido a la exhibición de las tarifas actualizadas de acuerdo a lo establecido por el Art 16 de la Ley 4827 de la CABA, (“Ley de exhibición y publicidad de precios”, BOCBA 4337)) que establece que las cabinas de cobro deberán exhibir de manera clara y visible desde los vehículos, el precio de la tarifa diferenciada por categorías vehiculares, en todas las vías terrestres de comunicación sometidas al régimen de peaje, en el punto del tramo en que el conductor se halle en condiciones de decidir circular por un camino alternativo o continuar por la misma autopista.

En cuanto a la composición del cuadro tarifario, además de las tarifas diferenciadas por categorías vehiculares, a partir del Decreto N° 1153/GCBA/08 (BOCBA N° 3025, 30/9/2008) se implementaron tarifas diferenciales por banda horaria con el objeto de morigerar los períodos de congestión, especialmente en los horarios denominados “pico”. Tal diferenciación en las tarifas se ha ido plasmando en los sucesivos cuadros tarifarios hasta hasta que el Decreto 87/GCBA/18 modificó la llamada “Hora Pico” introduciendo horarios “pico” también los fines de semana, esquema que se conserva en el cuadro tarifario vigente y en la nueva propuesta elevada por AUSA. Se considera hora “pico” de lunes a viernes en ambos sentidos de 07:00 hs a 11:00 hs y de 16:00 hs a 20:00 hs y sábado, domingo y feriados de 11:00hs a 15:00 hs en sentido provincia y de 17:00 hs a 21:00 hs en sentido al

centro. Además, los sucesivos cuadros tarifarios, entre ellos el que se encuentra vigente a la fecha, aprobado por los Decretos 39/19 y 161/19, establecen que AUSA podrá implementar modificaciones tarifarias hacia la baja, sin perjuicio del incremento en la tarifa, contemplando situaciones particulares que pudieran repercutir en un mejor uso de la red vial concesionada, observando como límite máximo el impuesto en el cuadro tarifario aprobado.

El Art 45 del Reglamento de Explotación modificado por la Resolución 238/16 del Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte (BOCBA 4870) y el y el Decreto 87/GCBA/18 determina quiénes son los usuarios exentos de pago y la Ley 1893 (BOCBA 2367) y 2108 (BOCBA 2569) de la Ciudad de Buenos Aires en concordancia con la Ley Nacional 19279 (BORA 22276), establece que se otorgará un pase libre en las autopistas urbanas de la CABA a aquellos vehículos que posean el Símbolo Internacional de Libre Tránsito y Estacionamiento, destinado a las personas que certifiquen algún tipo de discapacidad según Ley Nacional 22431 (BORA 24632).

En relación al cálculo tarifario, la Ley Nacional 17520² establece en su Art. 3, Inc. 1, que: “el nivel medio de las tarifas no podrá exceder al valor económico medio del servicio ofrecido”, es decir, el beneficio económico que le produce al usuario el uso de esta infraestructura. Por eso, es imprescindible estimar este beneficio en el análisis efectuado para establecer los cuadros tarifarios. Además, debe considerarse que los gastos de mantenimiento y administración de la red existente no pueden superar el cuarenta por ciento de los ingresos totales³ (Ley 3060, Art. 5) y que un cinco por ciento (5%) de “la totalidad de los ingresos netos” están destinados al Fondo Permanente para la Ampliación de Subterráneos creado por Ley Nacional 23514 (BORA 26176) (Ley 3060, Art. 10).

Además, los Art. 40 y 42 de la Ley 4472 de la CABA (BOCBA 4064) establecen que el diez por ciento (10%) del valor del peaje libre de tributos debe ser destinado al Fondo del Sistema de Transporte Ferroviario de Pasajeros de Superficie y Subterráneo de la CABA (“Fondo Subte”) creado por su Art. 39 y administrado por Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado (SBASE) (Ley 4472, Art. 39) en calidad de “Contribución Especial Ferroviaria” (creada por el Art 41 de la Ley 4472 y cuya definición hoy se propone incorporar al Reglamento). El Art. 78 de esta ley faculta al Poder Ejecutivo a adecuar el cuadro tarifario

² De acuerdo con los Art. Art 1 y 4b de esta Ley, Ley 3060 CABA otorga la concesión de la Red de Autopistas a AUSA.

³ Refiere tanto a los ingresos generados por el pago del peaje como a “todo otro ingreso que se genere por la explotación de la concesión”

correspondiente a la concesión de las autopistas urbanas de modo tal que el porcentaje previsto como "Contribución Especial Ferroviaria" se vea compensado con los nuevos valores de las tarifas, permitiéndose el redondeo de modo tal que su cobro sea factible, para colaborar con el financiamiento del servicio de subterráneos de la CABA.

Por último cabe recordar que el Art. 2 de la Ley 4767 de la CABA (BOCBA 4308) aprueba el financiamiento otorgado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) a AUSA destinado a financiar las obras públicas y, en especial, las comprendidas el marco de un programa llamado "de seguridad vial y movilidad urbana de AUSA (ARL1166)". Su Art. 6 autoriza a AUSA a ceder fiduciariamente en garantía los derechos al cobro en concepto de peaje. Su Art. 7 establece que las obligaciones asumidas por el concesionario se mantienen en su integridad y son intransferibles. Y, por último, su Art. 4 establece que el Gobierno de la CABA (GCBA) asume el compromiso de no realizar actos o incurrir en omisiones ni afectar la ecuación económico-financiera de AUSA de modo que pueda afectar en forma adversa el cumplimiento de sus obligaciones.

LAS FACULTADES DEL ENTE UNICO REGULADOR DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS Y LA AUDIENCIA PÚBLICA

La Ley 210 de la CABA define las competencias del Ente Único Regulador de los Servicios Públicos de la Ciudad (ERSP), creado por el artículo 138 de la Constitución de la Ciudad) que ejerce el control, seguimiento y resguardo de los servicios públicos cuya prestación o fiscalización se realice por la administración central o descentralizada o por terceros para la defensa y protección de los derechos de sus usuarios y consumidores, de la competencia y del medio ambiente, velando por la observancia de las leyes que se dicten al respecto. En su artículo 2 inciso e) establece que se entiende como Servicio Público, el servicio de conservación y mantenimiento vial por peaje, el Inciso f) establece como función analizar las bases de cálculo de los regímenes tarifarios de los servicios que son objeto de control y el Inciso g) indica advertir a la autoridad competente en caso de alteración del principio de razonabilidad y justicia tarifaria, mediante resolución fundada.

Conforme la ley 210 de la CABA, en razón de la solicitud de AUSA de incrementar las tarifas de peaje de las autopistas que administra y de las características propias de la concesión otorgada por la Ley N° 3060, se desprende que es competencia del ERSP, por un lado, el análisis de las bases de cálculo de los regímenes tarifarios y por el otro, la obligación de advertir a la autoridad competente si existiere alguna alteración del principio de

razonabilidad y de justicia tarifaria.

Debe tenerse en cuenta que el marco de análisis para la evaluación de la base de cálculo de tarifas comprende los ingresos destinados al mantenimiento y a la conservación de la red existente y su contrapartida dada por los costos totales, depreciaciones y activos sujetos a la concesión, teniendo en cuenta que los gastos de mantenimiento y administración del servicio, deben financiarse con un 40% de los ingresos generados, conforme al Art 5 de la Ley N° 3060 de la CABA. La ampliación de la red y las obras no viales, establecidas en el artículo 2, inciso b) de la Ley N° 3060 no se encuentran comprendidos. Su seguimiento, planeamiento y control, excede las incumbencias del ERSP conforme el artículo 2 de la Ley 210 de la CABA.

Además, conforme el Art 13 de la Ley 210, el ERSP debe convocar a Audiencia Pública, entre otros casos, cuando se modifica el reglamento o los términos del contrato original en la relación usuario- empresa- Estado

Tal como fue plasmado en el artículo 12 de la Ley 210, el ERSP debe promover los mecanismos de participación y tutela de los usuarios de servicios, de acuerdo a lo que reglamente la ley. Uno de los modos de participación es la convocatoria y realización de Audiencias Públicas en los casos en que así se dispone. Asimismo, en el inciso c. del Art. 3 de la Ley 210, se establece que una de las funciones del ERSP es la de asegurar a los usuarios, consumidores y asociaciones conformadas por éstos el acceso a la información, garantizando que ésta sea proporcionada en condiciones tales que habilite la participación en las audiencias públicas.

Así mismo establece que la convocatoria y el procedimiento de la audiencia se llevarán a cabo según el trámite dispuesto por la Ley 6 (BOCBA 420), recientemente modificada por la Ley 6306 (BOCBA 5888) que regulan el instituto de la Audiencia Pública dentro del ámbito de la Ciudad de Buenos Aires para que constituya una instancia de participación en la toma de decisiones administrativas o legislativas. Dentro de este proceso, la autoridad responsable de la audiencia, habilita un espacio institucional para que todos aquellos que puedan verse afectados o tengan un interés particular, expresen su opinión al respecto. Con este propósito, en el marco de la actual emergencia sanitaria, la Ley 6306 establece modificaciones e incorporaciones agregando el artículo 4 bis a los efectos de habilitar las modalidades virtual y mixta a la realización de audiencias públicas, en pos de garantizar el normal funcionamiento de las instituciones y la participación de todos los ciudadanos. La Resolución 210/SSGCOM/2020 (BOCBA 5898) establece el protocolo al que han de ajustarse las mismas para prevenir y gestionar de manera adecuada los riesgos generales de transmisión del Covid-19. Son virtuales las audiencias que se desarrollan y

transmiten en forma telemática garantizando que los participantes, expositores y público tomen intervención a través de los medios técnicos que disponga la autoridad convocante y son mixtas aquellas que se celebran combinando la modalidad virtual y la presencial.

El debate público procura asegurar la estabilidad política, extendiendo la posibilidad del diálogo. Conforme Agustín Gordillo "...la audiencia pública es: a) una garantía objetiva de razonabilidad para el administrado en cuanto percepción de que el Estado actúa razonablemente; b) un mecanismo idóneo de formación de consenso de la opinión pública respecto de la juridicidad y conveniencia del obrar estatal; c) una garantía objetiva de transparencia de los procedimientos estatales respecto de los permisionarios y concesionarios, de modo tal que el público perciba esa relación como transparente y límpida; d) un elemento de democratización del poder"⁴.

Las opiniones recogidas en la Audiencia Pública son de carácter consultivo y no vinculante, con lo cual "la autoridad responsable de la decisión debe explicitar en los fundamentos del acto administrativo o normativo que se sancione, de qué manera ha tomado en cuenta las opiniones de la ciudadanía y, en su caso, las razones por las cuales las desestima." (Ley 6, Art. 2).

En este sentido y de acuerdo a lo establecido por la normativa vigente, el Poder Ejecutivo, a requerimiento del ERSP convoca a una Audiencia Pública en virtud del tratamiento del nuevo cuadro tarifario para la Red de Autopistas, Vías Interconectadas de la CABA y puentes de conexión física con la Provincia de Buenos Aires y de la modificación su reglamento de explotación a efectos de analizar si la tarifa propuesta es inadecuada, indebidamente discriminatoria o preferencial y si se encuentra o no alterado el principio de razonabilidad y justicia tarifaria (Ley 210, Art.13, inciso.c).

⁴ Cf. Gordillo, A., *Tratado de derecho administrativo y obras selectas*, Tomo 2, Cap. 11, Buenos Aires, F.D.A., 2014

INTERVENCIONES EN LA AUDIENCIA

A continuación, presentamos una síntesis de lo expresado por los participantes en la audiencia pública que se llevó a cabo en forma virtual, según leyes 6 y 6306, el día 23 de Diciembre de 2020 a partir de las 12 horas. Cabe aclarar que se respetó el orden de disertación, así como el espíritu y sentido de lo expresado por cada uno de los expositores, tomando solamente aquellos dichos que hacen al informe que nos ocupa. Para otro fin, obra en el expediente la versión taquigráfica completa.

Se manifestaron a favor y en calidad de expertos:

El Dr. Hernán Pérez Sarlenga, (Coordinador Ejecutivo de AUSA) expresando los siguientes argumentos:

-La necesaria adecuación tarifaria deberá ser entendida tomando en cuenta dos factores fundamentales: la pandemia y la evolución inflacionaria.

-Desde la última modificación tarifaria en 2019 a la fecha el incremento de tarifas fue inferior al incremento inflacionario. La inflación acumulada en dicho período llega al 136% y el ajuste tarifario llegaría al 108%.

-Con la inflación proyectada al año que viene del 29%, habría un impacto directo en la estructura de costos.

-Destaca la gestión profesional, la certificación de normas y procesos y también la transparencia y los mecanismos de control de AUSA.

-AUSA propone un incremento del 55% en el Telepase (ahora cuadro único) de adhesión gratuita.

-Por la pandemia se implementó un carril sanitario, se suspendió el cobro de peajes por dos meses y se sostuvo la disminución de vehículos pasantes del 40%.

-Destaca la migración masiva al Telepase con la consecuente mayor seguridad y fluidez vial.

-En el marco de la modificación del art. 43. del reglamento de explotación, hace referencia al nuevo proceso de cobro en autopistas sin barrera.

-AUSA destaca entre sus obras, la repavimentación y demarcación frontal de las autopistas Illia, Cantilo, Frondizi y de la avenida Cantilo. La instalación de nuevas defensas de hormigón armado y el recambio de luminarias llegando al 99.36% LED.

-AUSA avanza en el proceso de quitar barreras establecer más cruces vehiculares y peatonales como así también en el establecimiento de 29 pasos a desnivel.

-Concluyendo además con lo significativo que es una obra como la del Paseo del Bajo que genera fluidez en el tránsito disminución de la contaminación sonora y constituye un ejemplo concreto de las obras realizadas.

Se contó con la presencia de los siguientes expositores y participantes:

Arturo Pozalli (Defensor del pueblo adjunto) manifestó:

-Que celebra la realización de ésta audiencia de forma virtual reconociendo el esfuerzo para la organización y desarrollo de la misma.

-Que es conocida la posición de la Defensoría del Pueblo a favor de una ciudad más amigable y sustentable.

-Que reconoce el impacto económico de la pandemia y que la misma era imposible de prever. Por lo que cualquier estructura de costos o cuadro tarifario quedó alejado de la realidad.

-Que por ésta situación es atendible la solicitud de recomposición tarifaria pero que un 55% de aumento es demasiado para el bolsillo de un trabajador.

-Que una persona que utilice su auto para ir a trabajar de Lunes a Viernes gastará en peajes al mes 4720\$ lo que equivale al 25% del salario mínimo.

-Que además la utilización que realiza el transporte de carga por las autopistas hace que el aumento de los peajes se vea reflejado en los precios con el consecuente impacto inflacionario.

Alejandrina Barry (Legisladora de la ciudad) manifestó:

-Que rechazan las audiencias públicas no vinculantes..

-Que la documentación presentada por AUSA no les permitió verificar los costos invocados para justificar el aumento de la tarifa en un 55%.

-Que los costos operativos y de los endeudamientos de la empresa se los trasladan a los usuarios.

-Que las paritarias de los trabajadores esenciales son inferiores al aumento de las tarifas.

-Que se opone al tarifazo.

Ricardo Lasca manifestó:

- Que es bienvenida la audiencia pública a pesar de su carácter no vinculante lo que constituye una falta de respeto a los usuarios.
- Que habla en nombre del centro argentino de ingenieros agrónomos y como coordinador del comité nacional de defensa de usuarios de red vial como así también en nombre propio.
- Que lamenta el trato recibido al serle otorgado 5 minutos para exponer.
- Que destaca la presencia de al menos una legisladora en ésta audiencia y reclama más participación de los otros legisladores como así también de otros organismos de la CABA.
- Que el tarifazo no tiene fundamento alguno y que es en realidad un impuesto al tránsito.
- Que AUSA no responde a los requerimientos de información.
- Que la imposición compulsiva del uso del telepeaje debería bajar costos y tarifas y por el contrario se aumenta en un 55%.
- Que las obras de AUSA están financiadas y el traslado de costos al bolsillo de los usuarios es injusto.
- Que ni siquiera le permiten acercar propuestas.

Eduardo Bisognin manifestó:

- Que desde el año 2006 se está pagando un peaje que no corresponde.
- Que los organismos de control de AUSA son organismos del propio gobierno.
- Que si se compara el valor del peaje en dólares en el año 2007 con respecto al valor actual, no es verdad que la tarifa esté desactualizada en dólares sino que la tarifa está muy alta en dólares. Y que lo mismo sucede si se lo compara con el valor de la jubilación mínima.
- Que si se lo compara con valores del peaje en la panamericana la tarifa que propone AUSA es cuatro veces más cara.
- Que la tarifa de AUSA representa un nuevo impuesto al tránsito.

Claudio Boada (Unión de Usuarios y Consumidores) manifestó:

- Que no ha sido considerada la posibilidad de una Audiencia interjurisdiccional siendo que solo se pueden anotar en las mismas personas con domicilio en la CABA.
- Que la información es un prerequisite para el ejercicio del derecho a debate y participación en Audiencias Públicas y que en virtud de ello no se entregaron estudios económicos, balances ni estadísticas.
- Que la información que dio el representante de AUSA en la presente Audiencia Pública tendría que estar agregada al expediente o subida a alguna página web.

- Que el lugar que se indicó como oficina de inscripción a la Audiencia Pública es nuevamente erróneo
- Que este error es causa de nulidad de la Audiencia como ya sucedió con otra Audiencia Pública anterior.
- Que el ERSP tome nota de este error y lo comuniqué a quienes corresponda
- Que las razones que se expresan en el expediente en relación al aumento de tarifa son razones económicas de AUSA y que no figuran razones de índole económica, social y política de los usuarios.
- Que la eliminación de las tarifas manuales es una desaparición de la atención personalizada que es obligatoria según ley de Defensa al Consumidor y es también la imposibilidad para que los usuarios ocasionales circulen, lo cual se suma al problema de las personas con discapacidad que tienen que hacer un trámite adicional para que le otorguen un TELEpase exento.
- Que AUSA solo justifica el aumento en base a un aumento de la inflación cuyo difiere de acuerdo a diferentes documentos
- Que el objetivo de utilizar tarifas diferenciales en "horas pico" en el sector y sentido de la autopista que no colapsa es puramente recaudatorio.
- Que el tiempo de exposición en la Audiencia es demasiado corto.
- Que se opone tanto al aumento de la tarifa como a la realización de Audiencias informativas y no deliberativas.

Florencia Galarraga (Representante de CONADUV) manifestó:

- Que le resulto complejo poder inscribirse a la Audiencia puesto que le resulto difícil poder ingresar a la página web del Gobierno de la Ciudad y que la fecha no es la mejor para realizar la audiencia.
- Que no hay estudios sobre la tarifa.
- Que existe una cuestión constitucional en relación a la naturaleza jurídica del peaje siendo que la tarifa -al ser una tasa- debe brindar un beneficio únicamente al usuario que paga el costo de la tarifa por utilizar las autopistas y no a quienes se benefician de obras que realiza AUSA.
- Que si la tarifa tuviera naturaleza tributaria ésta debería ser regulada por Ley dentro de lo que es la legalidad de un impuesto.
- Que, de acuerdo a ello, quienes estén en desacuerdo con el aumento planteen una iniciativa de inconstitucionalidad.
- Que no se tienen estudios para analizar los motivos por los que AUSA aumenta un 55% la tarifa.

- Que para que se hagan obras se pagan impuestos.
- Que la tarifa es una tasa de costo-beneficio para el usuario.
- Que se le pidió información a AUSA y no se la contestaron.
- Que el ERSP exija los estudios de tarifa costo-beneficio para el usuario para analizar la ecuación económica financiera de AUSA.
- Que lo que se debería destinar a obras públicas es lo que se paga en impuestos únicamente y lo que se coparticipe.
- Que si la tarifa tuviera naturaleza tributaria se estaría violando los requisitos que tiene un impuesto y si fuese de naturaleza de tasa se necesitaría saber qué beneficios tiene el aumento para el usuario.
- Que no puede ser que por tramos tan cortos se cobre lo que se está cobrando y mucho menos el actual aumento.
- Invita a los interesados a realizar acciones para suspender este aumento.

ANALISIS DEL ENTE REGULADOR DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS (ERSP)

Visto y considerando lo dispuesto por la ley N° 210 en el art. 3ro. Inc. a), b), f) y g); el Ente debe:

- verificar el correcto cumplimiento de las leyes o normas reglamentarias de los servicios sometidos a su jurisdicción;
- controlar las actividades de los prestadores de servicios públicos en todos los aspectos prescritos por la normativa aplicable respecto a la seguridad, higiene, calidad, continuidad, regularidad, igualdad y generalidad de los servicios;
- analizar las bases de cálculo de los regímenes tarifarios de los servicios que son objeto del control del ERSP y;
- advertir a la autoridad competente en caso de alteración del principio de razonabilidad y justicia tarifaria, mediante resolución fundada.

Es por eso que nuestro Departamento de Documentación y Estadística analiza en este apartado el pedido de incremento del cuadro tarifario solicitado por AUSA, considerando que las tarifas actuales se encuentran vigentes desde el 12 de enero de 2019.

Si tomamos como referencia el Índice de precios al consumidor con cobertura nacional, nivel general, para el GBA, que elabora el INDEC, obtenemos una variación aproximada al 87%, entre enero 2019 y octubre 2020, mientras que la actualización propuesta por la empresa representa un aumento promedio de las tarifas de 55%.

Si bien no estaba previsto un aumento tarifario para el año 2020, la caída en la actividad económica producto del contexto por la pandemia del COVID-19 y por consecuencia una reducción del tránsito pagante sumado al retraso de la actualización tarifaria, produjeron un deterioro muy importante en la operatoria de la empresa y no se logra compensar la caída de la recaudación.

Esta situación ocasiona un incumplimiento del Art. 5° de la Ley 3060 en relación a la proporción que deben guardar los gastos de administración y mantenimiento ordinario sobre el total de ingresos, por primera vez y de carácter excepcional por razones de fuerza mayor.

A continuación, se presentan en forma resumida los ingresos, costos y gastos correspondientes al periodo de diez meses, informando los ingresos primero en forma global (Cuadro 1) y luego en forma detallada de acuerdo a su punto de origen (Cuadro 2) con el objeto de graficar la incidencia de cada uno de ellos en el total de la recaudación de la empresa.

CUADRO 1	
RESULTADOS ENERO - OCTUBRE 2020	
(en miles de pesos)	
Ingresos por Peaje	2.510.597
Otros Ingresos	806.301
Ingresos por Contribución Especial Ferroviaria (CEF)	252.732
Transferencia Art. 42, Ley N° 4472 10% - CEF	(252.732)
Transferencia Art. 10 Ley N° 3060 5% - SBASE	(135.234)
Gastos de Administración y Mantenimiento Ordinario	
Gastos de Personal	(2.004.446)
Otros Gastos Operativos de Adm. y Mant. Ordinario	(645.678)
Reconocimiento Gastos Indirectos Obras	408.496
Previsiones y Amortizaciones	(213.255)
Cargo Concesión Obra Pública	(726.781)
Resultado Neto	-
FUENTE: Elaboracion propia DDyE a partir de informacion de AUSA	

CUADRO 2
INGRESOS POR PEAJE

Peaje Avellaneda	1.156.121	46,0%
Peaje Dellepiane	741.196	29,5%
Peaje Illia	381.226	15,2%
Paseo del Bajo	141.318	5,6%
Peaje Alberti	33.985	1,4%
Peaje Retiro	33.089	1,3%
Peaje Salguero	12.542	0,5%
Peaje Sarmiento	11.120	0,4%
Total	2.510.597	

FUENTE: Elaboracion propia DDyE a partir de información de AUSA

Observamos así la situación de la empresa en el escenario actual, con el objeto de poder precisar si con la tarifa vigente se cumple con el límite sobre los gastos fijado en la Ley N° 3060, que establece que los gastos de administración, mantenimiento y comercialización, no pueden superar el 40% de los ingresos.

Dichos gastos corresponden por definición a todo concepto necesario para atender y desarrollar la operatoria normal de la empresa, a saber: remuneraciones y cargas sociales, gastos generales del personal (servicio de comedor, indumentaria, capacitación, movilidad, etc), mantenimiento de la traza, de inmuebles, vehículos y equipos, seguridad vial, seguros, impuestos, honorarios por servicios, entre otros; siendo los más importantes los correspondientes a sueldos, salarios y cargas sociales, que representan aproximadamente el 64% del total de los gastos, de acuerdo a valores que surgen de los estados financieros de la empresa al 31/12/2019.

Para analizar el cumplimiento de dicho límite es necesario contrastar los ingresos totales (peajes más otros ingresos), con los gastos de explotación, comercialización y administración, datos que fueron extraídos de la información suministrada por AUSA, tal como se resume en el Cuadro 3:

CUADRO 3	
RESULTADOS ENERO - OCTUBRE 2020	
(en miles de pesos)	
Ingresos por Peaje	2.510.597
Otros Ingresos	806.301
Total Ingresos	3.316.898
Gastos de Personal	(2.004.446)
Otros Gastos Operativos de Adm. y Mant. Ordinario	(645.678)
Reconocimiento Gastos Indirectos Obras	408.496
Total Gtos Administracion y Mantenimiento Ordinario	(2.241.628)
Gastos de Administración y Mantenimiento Ordinario sobre Ingresos Totales	67,6%
FUENTE: Elaboracion propia DDyE a partir de informacion de AUSA	

De acuerdo a estos resultados provisorios, se desprende que el total de los gastos representan casi el 68% de los ingresos totales, situación que estimamos no será revertida en los dos meses que faltan para finalizar el ejercicio económico de la empresa.

En conclusión, según los datos suministrados por AUSA y las estimaciones propias realizadas, con la actualización tarifaria propuesta que representa un aumento promedio de 55% de las tarifas, se espera un aumento de la recaudación tal que permitiría cumplir con la relación ingresos/gastos dispuesta por la Ley N° 3060.

CONCLUSIONES – RECOMENDACIONES

Esta audiencia ha sido convocada con el objeto de considerar la modificación del cuadro tarifario del peaje y reforma del Reglamento de Explotación de AUSA.

Se ha cumplido con el objetivo de toda Audiencia Pública, que es el de habilitar un espacio institucional de participación para que todos aquellos que puedan verse afectados o tengan un interés particular, expresen su opinión al respecto.

En ésta oportunidad ha sido de forma virtual por la situación que es de público conocimiento.

De estas opiniones y del informe técnico que realizó el Ente Único Regulador de los Servicios Públicos se nutren las conclusiones a continuación expuestas.

En esta Audiencia Pública, hicieron sus exposiciones acerca de la modificación de dicho cuadro tarifario: representantes de AUSA, La Defensoría del Pueblo, Legisladores de CABA, Representantes del CONADUV, el representante de la Unión de Usuarios y Consumidores y vecinos de la CABA.

Las expresiones vertidas no fueron unánimes.

Por un lado, los principales argumentos a favor del incremento de la tarifa se basan en:

- Mantener la ecuación económica de la empresa
- Adecuar los niveles de tarifa que tiene Autopistas Urbanas a las variaciones de precios en general de la economía, que se ve reflejada en lo que AUSA paga por las obras que realiza y por los contratos de servicio que tiene.
- Compensar la caída de la recaudación ocasionada por la restricción de circulación como consecuencia de la pandemia.
- Continuar el plan de obras tendientes a conseguir mayores niveles de seguridad y fluidez vial.

Por otro lado, quienes no estuvieron a favor del aumento, justificaron su postura en que:

- Los Ciudadanos de la CABA no pueden continuar haciendo más esfuerzos económicos.
- La Autopista se encuentra amortizada en cuanto a costos.
- El 55% de aumento es excesivo para el bolsillo de los usuarios.
- Se encuentra en disconformidad con las Audiencias Públicas por su carácter no vinculante.

Como en informes anteriores, el ERSP debe considerar estas exposiciones excluyendo del mismo el análisis de las Obras Públicas que realiza AUSA ante lo dispuesto por Ley N° 210 CABA.

El estudio económico en cuestión y lo expuesto en el pertinente informe debe ser considerado, no por el criterio de razonabilidad y justicia tarifario, sino por lo dispuesto en la ya mencionada Ley 3060 CABA, toda vez que la tarifa de peajes debe ser modificada cuando se altera o supera el límite del 40% de la recaudación total por cobro de peaje.

Por lo expuesto y de acuerdo con el análisis del ERSP y considerando los actuales costos de AUSA, con el cuadro tarifario actual la empresa excedería el límite del 40% previsto en la Ley 3060; por lo que corresponde considerar el incremento del valor de la tarifa para equilibrar la ecuación económica dispuesta en ella.

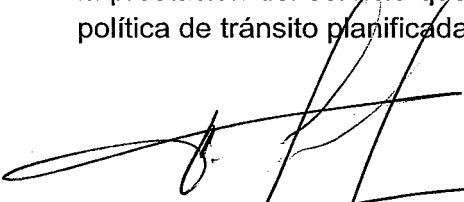
Ahora bien, del estudio efectuado en función de las obligaciones impuestas por la ley; considerando el informe económico realizado por el ERSP, incorporando los elementos surgidos de lo expresado en esta Audiencia Pública, la documentación remitida por AUSA y las estimaciones realizadas por nuestro Organismo entiende conveniente recomendar que:

Es importante sostener los incentivos para el uso del sistema de Telepase de igual modo que arbitrar los medios para que la fluidez que garantiza este sistema sea respetada por todos los usuarios. El free Flow es un objetivo a mejorar como sistema para toda la traza, en este sentido AUSA deberá implementar una estrategia comunicacional que, con el tiempo necesario, vaya concientizando a los usuarios acerca de su implementación, desarrollo y conveniencia económica.

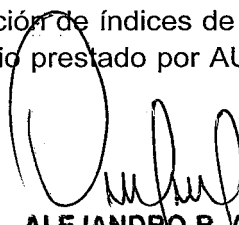
No se incluye taxativamente dentro de las exenciones de pago a los usuarios con discapacidad aun cuando por derecho y debidamente acreditados están liberados del pago del peaje. Entendemos que deberían estar considerados dentro del artículo 45 junto al resto de los exentos. En ese caso correspondería equiparar los plazos de vigencia del pase para los peajes con el plazo de vigencia establecido en el certificado por discapacidad exhibido por el usuario al momento de tramitarlo.

Es fundamental incentivar a los Usuarios de la traza a ocupar plenamente el automóvil, particularmente en el horario pico como otro elemento que aporte a la descongestión del tránsito en la ciudad. Se entiende que esta política además facilitará el ordenamiento del tránsito, constante cuestión a resolver.

El ERSP entiende que se debe trabajar en la determinación de índices de calidad en la prestación del servicio que contemplen integración del servicio prestado por AUSA con la política de tránsito planificada y gestionada por el GCBA.


Dr. FERNANDO ADRIÁN BARRERA
DIRECTOR
Ente Único Regulador de los Servicios Públicos
de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires


Dra. BERNARDA FAIT
Directora
Ente Único Regulador de los Servicios Públicos
de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires


ALEJANDRO R. AMEIJENDA
PRESIDENTE
ENTE UNICO REGULADOR DE LOS SERVICIOS PUBLICOS
DE LA CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES


Dra. MARIA EUGENIA MICHIELOTTO
Directora
Ente Único Regulador de los Servicios Público
de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires