



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

**INFORME SOBRE LA AUDIENCIA PÚBLICA CELEBRADA EL DÍA
24 de junio de 2022**

**“Tratamiento de la modificación del cuadro tarifario Autopista
Paseo del Bajo”**



INDICE

PRESENTACIÓN	3
CONVOCATORIA	3
MOTIVO DE LA AUDIENCIA.....	3
CONTENIDO DE LA MEDIDA	3
ENCUADRE NORMATIVO DEL SERVICIO	6
LAS FACULTADES DEL ENTE UNICO REGULADOR DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS Y LA AUDIENCIA PÚBLICA	10
ANÁLISIS DEL ENTE REGULADOR DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS (ERSP).....	12
INTERVENCIONES EN LA AUDIENCIA.....	15
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	16



PRESENTACIÓN

CONVOCATORIA

Esta Audiencia Pública fue convocada por el Sr. Jefe de Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires por Decreto 178/GCBA/22 (BOCBA 6381) de conformidad a las actuaciones obrantes en el Expediente Electrónico N° 17053991-GCABA-AUSA/2022, para dar tratamiento a la modificación del cuadro tarifario, propuesto por Autopistas Urbanas S.A. (AUSA), a regir en la Autopista "Paseo del Bajo", incluida en la concesión de la "Red de Autopistas, Vías Interconectadas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y Puentes de conexión física con la Provincia de Buenos Aires" (en adelante, "la Red de Autopistas" o "la Red") por la Ley 6085 (BOCBA 5529), modificatoria de la Ley 3060 (BOCBA 3196).

MOTIVO DE LA AUDIENCIA

Autopistas Urbanas SA, en su carácter de concesionario de la explotación y mantenimiento de la Red de Autopistas¹, ha elevado a la Secretaría de Transporte y Obras Públicas de la Jefatura de Gabinete de Ministros la necesidad de modificar el cuadro tarifario de la concesión de la Autopista Paseo del Bajo, autopista incluida en la concesión por Ley 6085.

En su Art. 8 (modificado por el Art. 3 de la Ley 6085), la Ley 3060 establece que el cuadro tarifario de peaje aplicable a la concesión es fijado 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.

CONTENIDO DE LA MEDIDA

La autopista "Paseo del Bajo" es de uso exclusivo para vehículos de la categoría pesados de tres (3) o más ejes y ómnibus de transporte de pasajeros de larga distancia.

En enero del corriente año, el Decreto 16/GCBA/22 (BOCBA 6294) aprobó el cuadro tarifario vigente para las Autopistas 25 de Mayo, Perito Moreno, Autopista Illia/Retiro II/Sarmiento/Salguero, Peaje Alberti y Paseo del Bajo.

Por otro lado, a través de la Ley 4472 (BOCBA 4064) se estableció la regulación y reestructuración del Sistema de Transporte Ferroviario de Pasajeros de Superficie y Subterráneo en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (SUBTE), con el objetivo de alcanzar la prestación idónea, eficiente y de calidad del servicio público, la puesta en valor de las líneas ferroviarias de superficie y ferroviarias existentes, el desarrollo de la infraestructura

¹ Conforme la Ley 3060, Art. 1



ferroviaria de superficie y subterránea, así como la seguridad operativa en la prestación de ese servicio público.

El artículo 36 de la norma precitada creó el Fondo del Sistema de Transporte Ferroviario de Pasajeros de Superficie y Subterráneo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (FONDO SUBTE) administrado por Subterráneos de Bs AS. La creación de ese fondo tiene como objetivo colaborar con el financiamiento del servicio subterráneo de la Ciudad por lo que a través del artículo 37 se establecieron los recursos que integran el referido fondo, entre los que se encuentra la “Contribución Especial Ferroviaria” prevista en su artículo 38. Esta contribución está destinada a financiar la prestación del servicio de SUBTE y ha de ser abonada por todos los usuarios consumidores de la Red de Autopistas y Vías Interconectadas de la Ciudad de Buenos Aires que utilicen dicho servicio a través del “peaje”, la que, según el artículo 39, se fija en un diez por ciento (10%) la tarifa pura de peaje, es decir, libre de tributos.

En ese orden de cosas el cuadro tarifario propuesto por AUSA incluye el componente de la referida Contribución Especial Ferroviaria.

La aprobación del cuadro tarifario efectuada mediante el citado Decreto 16/GCBA/22, ha coadyuvado al restablecimiento parcial de la ecuación económica financiera en virtud del porcentaje de aumento propuesto y el nivel del aumento de precios acaecidos a nivel general. No obstante la tarifa plana y sin banda horaria establecida para el Paseo del Bajo es notoriamente inferior a la que abonan vehículos de idéntica categoría en los restantes puntos de cobro de la concesión, siendo que la tarifa actual del Paseo del Bajo representa el trece por ciento (13%) de lo que abona un pesado de cinco (5) ejes en horario pico en Autopista 25 de Mayo y Au. Perito Moreno y un veintiséis por ciento (26%) en horario pico en Illia/Retiro II/Sarmiento/Salguero.

Asimismo, las particularidades constructivas del Paseo del Bajo (trinchera y viaducto), hacen que resulte imprescindible contar con servicios de mantenimiento específicos, tales como de las estaciones de bombeo, sistema de telegestión de luminarias, subestaciones eléctricas transformadoras, sistemas contra incendio y servicio de barrido y limpieza especiales.

Por lo expresado, AUSA propone el siguiente cuadro tarifario:

Cuadro Tarifario Único Propuesto 2022		AU 25 de Mayo y AU Perito Moreno		AU Illia - Retiro II - Sarmiento - Salguero		Alberti		Paseo del Bajo
		Horario No Pico	Horario Pico	Horario No Pico	Horario Pico	Horario No Pico	Horario Pico	
Motos		63,21	101,14	37,93	45,51	37,93	50,57	
Livianos	2 ejes	151,71	215,00	63,21	88,50	48,04	60,68	
	3 ejes - c/remolque	240,20	353,98	113,78	164,35	88,50	113,78	
Pesados	2 ejes	240,20	353,98	113,78	164,35	88,50	113,78	294,99
	3 ejes	303,41	821,74	151,71	391,91			324,49
	4 ejes	467,76	1175,72	176,99	429,83			353,99
	5 ejes o más	670,04	1491,78	265,49	745,89			383,49

Aclaraciones:



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

* 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, feriados y días no laborables con fines turísticos de 11:00 hs a 15:00 hs en sentido provincia y de 17:00 hs a 21:00 hs en sentido al centro.

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



ENCUADRE NORMATIVO DEL SERVICIO

La Ley 6085 (BOCBA5529) amplía 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”) incorporando el “Paseo del Bajo”. A partir de ese momento La Red queda 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.
- 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 misma Ley (Ley 6085, Art. 1) extiende hasta el 23 de septiembre de 2049 la concesión otorgada a AUSA por la Ley 3060 (Art 1, BOCBA 3196) de acuerdo con lo



dispuesto en los artículos 1°, 4° inciso b, y 5° de la Ley Nacional 17520 (BORA 21312), esta última modificada por la Ley Nacional 23696 (BORA 26702).

Más adelante, la Ley 6399 (BOCBA 6028) incorpora “Paseo del Bajo” a las definiciones generales del Código de Tránsito y Transporte (CTyT) estableciendo que será de circulación exclusiva y obligatoria Para tránsito pesado y ómnibus de transporte de pasajeros de larga distancia, circulen con o sin carga. Esta ley establece modificaciones en el CTyT y prohíbe la circulación de cualquier otro vehículo por este corredor a excepción de los vehículos debidamente identificados como servicios de emergencia en cumplimiento de sus servicios específicos.², los vehículos autorizados para el acompañamiento de tránsito pesado que hayan dado previo aviso a AUSA, y otros vehículos que por las particularidades de sus cargas o medidas deben solicitar autorización a AUSA previamente para circular por el corredor Paseo del Bajo

De esta manera, Paseo del Bajo se integra en la Red de Autopistas que conforman la concesión del servicio público de conservación y mantenimiento vial por peaje (definido así por la Ley 210, Art. 2, BOCBA 752) que comprende, en primer término, la explotación, administración, reparación, ampliación, conservación y mantenimiento de la Red de Autopistas 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 es alcanzada en materia ambiental por la Ley 1540 (BOCBA 2111) cuyo objeto es prevenir, controlar y corregir, la contaminación acústica.

Esta concesión se rige por el Reglamento de Explotación de la Red de Autopistas (en adelante, *Reglamento de Explotación* o *Reglamento*), “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”, aprobado por el Decreto 2356/GCBA/03 (BOCBA 1832) y modificado en numerosas oportunidades como está previsto en su Art 52, siendo la última modificación la realizada por el Art 2 del Decreto 16/22 (BOCBA 6294) que también aprueba el cuadro tarifario vigente en

² Fuerzas de seguridad, bomberos, defensa civil, salvamento y vehículos de asistencia sanitaria debidamente identificados Estos vehículos, además están exentos del pago de peaje (CTyT , Art. 6.5.1 y Reglamento de explotación, Art. 45)



la actualidad. Junto con la Ley 3060 de la CABA, Ley Nacional 17520³ y las modificatorias de ambas, la Ley Nacional de Tránsito 24449 (BORA 28080) y su reglamentación⁴ conforman el marco normativo general de regulación del servicio (Reglamento de Explotación, Art 4).

El peaje

Por el uso de las autopistas, cada vez que atraviesa los puntos de cobro el usuario debe abonar la Concesionaria una tarifa denominada *peaje*, independientemente del trayecto o recorrido que efectúe (Reglamento de Explotación, Art 41). Para esto debe estar registrado como cliente en *TelePASE* con la categoría correspondiente a su vehículo (Reglamento, Art 43⁵ y 46). Por su parte, la concesionaria deberá poner a su disposición un comprobante de pago (reglamento, Art 44).

Las tarifas aplicables son las aprobadas por el concedente y deben estar disponibles en las estaciones de peaje con barrera mientras se encuentren operando las plazas de peaje, mientras que en los puntos de cobro de flujo libre, estarán disponibles en la web www.ausa.com.ar (Reglamento de Explotación, Art 49 y 50). Sobre este punto, el Art 16 de la Ley 4827 (BOCBA 4337) establece que las cabinas de cobro deben 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.

Para establecer el valor de la tarifa, el Poder Ejecutivo debe tener en cuenta el plan de obras asignado, los horarios, el flujo de tránsito, la estacionalidad, las condiciones económico financieras y las condiciones generales del desenvolvimiento de la red vial de la Ciudad (Reglamento, Art 49 y Ley 3060, Art. 4, 8 y 9). El nivel medio de las tarifas no puede exceder

³ De aplicación a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires como establece la Ley 23696, Art. 57

⁴ Decreto 779/PEN/1995, (BORA 28281),

⁵ Las cargas aplicables a los vehículos que no posean una cuenta en TelePASE acorde con su categoría se encuentran detalladas en este artículo, recientemente modificado por el Decreto 16 de 2022.



el valor económico medio del servicio ofrecido, es decir, del beneficio económico que le produce al usuario el uso de esta infraestructura (Ley Nacional 17520 Art. 3, Inc. 1) y

la eventual rentabilidad no debe exceder una relación razonable entre las inversiones efectivamente realizadas por el concesionario y la utilidad neta obtenida por la concesión (Ley Nacional 23696, Art 57).

Además, los gastos de mantenimiento y administración de la red existente no pueden superar el 40% de los ingresos totales⁶ (Ley 3060, Art. 5). 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) y 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”) administrado por Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado (SBASE) en calidad de “Contribución Especial Ferroviaria” (Ley 4472, Art 39, 40, 41 y 42, BOCBA 4064). Para realizar esta colaboración con el financiamiento del servicio de subterráneos, el Poder Ejecutivo está facultado para adecuar el cuadro tarifario 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 (Ley 4472, Art. 78).

También debe considerarse que, debido al financiamiento otorgado a AUSA por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la Ley 4767 la autoriza a ceder fiduciariamente en garantía los derechos al cobro en concepto de peaje; establece que las obligaciones asumidas por el concesionario se mantienen en su integridad y son intransferibles y que el GCBA asume el compromiso de no realizar actos, incurrir en omisiones o afectar la ecuación económico-financiera de AUSA de tal modo que pudiera derivar en un incumplimiento de sus obligaciones (Ley 4767, Art 2, 4, 6 y 7 -BOCBA 4308-)

Por último, cabe señalar que las tarifas establecidas se expresan diferenciando categorías vehiculare y que tanto el cuadro tarifario vigente como los anteriores permiten que AUSA implemente modificaciones tarifarias hacia la baja contemplando situaciones particulares que pudieran repercutir en un mejor uso de la red vial concesionada, sin perjuicio

⁶ 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”, aunque en el caso del ejercicio cerrado al 31 de diciembre de 2021, la Resolución 781/SECTOP/21 –BOCBA 6278-, exceptuó a AUSA del cumplimiento de este artículo.



del incremento en la tarifa y observando como límite máximo el impuesto en el cuadro tarifario aprobado.

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

De acuerdo con lo dispuesto por el art. 138 de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires el bien tutelado por el Ente Único Regulador de los Servicios Públicos (ERSP) son los derechos de los usuarios y consumidores de los servicios públicos de la Ciudad de Buenos Aires (entre los que se encuentra el servicio de conservación y mantenimiento vial por peaje - Ley 210, Art 2, inciso e-), de la competencia y del medio ambiente, velando por la calidad de la prestación estos servicios y la observancia las normas dictadas al respecto.

Entre las facultades del ERSP, se encuentra Requerir al Poder Ejecutivo la realización de Audiencias Públicas en caso de que se solicite una modificación de las tarifas, a efectos de analizar si la propuesta respeta el principio de razonabilidad y justicia tarifarias, si es adecuada, o es indebidamente discriminatoria o preferencial (Ley 210, Art. 3 incisos f, g).

Para la evaluación de la base de cálculo de tarifas, debe tenerse en cuenta que esta 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, mientras que la ampliación de La Red y las obras no viales, establecidas en el artículo 2, inciso b de la Ley 3060, no se encuentran comprendidos: su seguimiento, planeamiento y control, exceden las incumbencias del ERSP conforme el artículo 2 de la Ley 210 de la CABA.

Entre las funciones del ERSP se encuentra, también, asegurar a los usuarios y consumidores de los servicios sometidos a su jurisdicción, y a las asociaciones que éstos conformen, el acceso a la información en los términos del artículo 46 de la Constitución de la Ciudad, garantizando que sea proporcionada en condiciones tales que habilite la toma de decisiones y la participación, ya que las audiencias públicas, que en esta Ciudad están reguladas por la Ley 6 (BOCBA 420)⁷ y sus modificatorias, son según Agustín Gordillo: "... a)

⁷ Las convocatorias a Audiencia Pública realizadas a requerimiento del ERSP se llevan a cabo según el trámite dispuesto por la Ley 6 salvo en lo referido a la presidencia de la misma. (Ley 210, Art 13)



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”.⁸

En pos de garantizar el normal funcionamiento de las audiencias públicas y la participación de todos los ciudadanos hasta tanto se mantenga en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires el estado de aislamiento social preventivo y obligatorio, la Ley 6306 (BOCBA 5888) habilita las modalidades virtual y mixta para su realización, siendo mixtas aquellas que se celebran combinando la modalidad virtual y la presencial⁹.

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 de los nuevos valores tarifario para el Corredor Vial Paseo del Bajo, integrante de la Red de Autopistas, Vías Interconectadas de la CABA y puentes de conexión física con la Provincia de Buenos Aires.

⁸ Cf. Gordillo, A., *Tratado de derecho administrativo y obras selectas*, Tomo 2, Cap. 11, Buenos Aires, F.D.A., 2014

⁹ Ley 6306, Art 1 y 2. Este último incorpora temporalmente el Art 4 bis a la Ley 6.



ANÁLISIS TÉCNICO DEL ERSP

El corredor vial Paseo del Bajo es para uso exclusivo de tránsito pesado (camiones y acoplados cuyo peso en forma individual sea igual o mayor a 12 toneladas y ómnibus de transporte de pasajeros de larga distancia, circulen con o sin pasajeros).

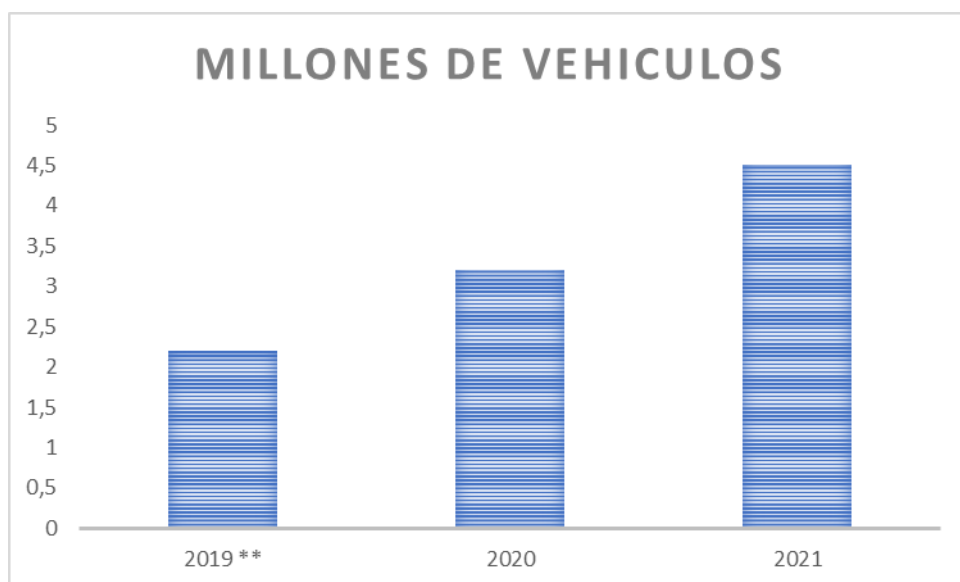
Dicha autopista conecta las autopistas Illia y Buenos Aires - La Plata y cuenta con 7,1 km de largo, los cuales se recorren en un tiempo promedio de 7 minutos, permitiendo mejoras en la circulación tanto de los vehículos pesados como de los livianos en el entorno, logrando un menor impacto ambiental.

El grado de aceptación y uso de esta nueva traza fue evolucionando desde su inauguración en mayo de 2019, llegando a duplicar la cantidad de vehículos durante el año 2021, tal como resumimos en el siguiente cuadro:

CUADRO Nº 1
EVOLUCION DEL TRANSITO PAGANTE

	2019 **	2020	2021
Tránsito pagante en millones de vehiculos	2,2	3,2	4,5

FUENTE: Elaboración propia DDyE según Estados financieros de AUSA



Actualmente existe para esta traza una tarifa única y sin banda que resulta significativamente inferior que el promedio de las tarifas para vehículos pesados correspondiente a los demás puntos de peaje. Por tal motivo, se pretende no sólo actualizar el valor de la tarifa sino también unificar el criterio de segmentación tarifario.

CUADRO Nº 2
CUADRO TARIFARIO PROPUESTO



Cuadro Tarifario Único Propuesto		AU 25 de Mayo y AU Perito Moreno		AU Illia-Retiro 2-Sarmiento-Salguero		Alberti		Paseo del Bajo
Tipo de Vehículo		Horario						Sin Banda
		No pico	Pico	No pico	Pico	No pico	Pico	
Motos		63,21	101,14	37,93	45,51	37,93	50,57	
Livianos	2 ejes	151,71	215,00	63,21	88,50	48,04	60,68	
	3 ejes-c/remolque	240,2	353,98	113,78	164,35	88,50	113,78	
Pesados	2 ejes	240,2	353,98	113,78	164,35	88,50	113,78	294,99
	3 ejes	303,41	821,74	151,71	391,91			324,49
	4 ejes	467,76	1175,72	176,99	429,83			353,99
	5 ejes o más	670,04	1491,78	265,49	745,89			383,49
Tarifa promedio vehiculos pesados		420,35	960,81	176,99	433,00	88,50	113,78	339,24

FUENTE: Elaboración propia DDyE según propuesta tarifaria de AUSA

La tarifa final que abona el usuario incluye, además de la carga fiscal correspondiente, la Contribución Especial Ferroviaria, creada por la ley 4472 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, equivalente al 10% de la tarifa libre de tributos, y que pagan los usuarios en oportunidad de abonar los peajes de la red de autopistas y vías interconectadas de la Ciudad.

Los ingresos por peaje, por lo tanto, quedarán distribuidos conforme el siguiente cuadro:

CUADRO Nº 3
INGRESOS POR PEAJE

Tarifa promedio al usuario	339,24
-----------------------------------	---------------

Tarifa base	258,96
IVA	54,38
CEF	25,90

FUENTE: Elaboración propia DDyE según tarifas propuestas por AUSA

A su vez, recordamos que los ingresos netos de impuestos y cargas que percibe la sociedad (tarifa base) conforme lo establece la ley 3060, son destinados a:

- 5% a la cuenta del Fondo Permanente para la Ampliación de Subterráneos;
- Gastos ordinarios de administración y mantenimiento, siendo 40% la relación máxima permitida;
- el excedente de ingresos a obras de expansión de red y a aquellas que determine la autoridad de aplicación en el marco de la concesión.



Al momento de la fijación de la tarifa inicial, la proyección de gastos incrementales por administración y mantenimiento anuales del Paseo del Bajo representaba aproximadamente 35% de los ingresos netos estimados. Bajo esta premisa y al no contar con otra información al respecto, estimamos la composición de la tarifa final al usuario en el siguiente cuadro:

CUADRO Nº 4
COMPOSICIÓN DE LA TARIFA

TARIFA PROMEDIO AL USUARIO	339,24
Carga fiscal	54,38
Contribución Especial Ferroviaria	25,90
Fondo Permanente Ampliación Subterráneos	12,95
Gastos de administración y mantenimiento	90,64
Concesión Obra Pública	156,18
FUENTE: Elaboración propia DDyE según tarifas propuestas por AUSA	

Dada la particularidad de esta autopista, construida en trinchera y viaducto, se hace imprescindible contar con servicios de mantenimiento específicos, como ser el mantenimiento de las estaciones de bombeo, sistema de telegestión de luminarias, subestaciones eléctricas transformadoras, sistemas contra incendio, servicio de barrido y limpieza especiales entre otros.

Con esta nueva estructura tarifaria y dado el nivel estimado de tránsito pasante, se espera cubrir los gastos de operación específicos y cumplir con la normativa correspondiente.

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 24 de Junio de 2022 a partir de las 12 horas y que puede seguirse en el Canal Audiencias Públicas GCBA: <https://www.youtube.com/channel/UC73rCr9uRet-ewpTZjP98MA>. Cabe aclarar que se respetó el orden de disertación, así como el espíritu y sentido de lo expresado, tomando fundamentalmente aquello que hace al informe que nos ocupa. La versión taquigráfica obra completa en el expediente.

Se presentaron en representación de AUSA y en calidad de expertos el Lic. Mariano Aliaga y el Lic. Claudio Rimau, quienes se manifiestan a favor:

Expone el Lic. Mariano Aliaga que expresa:

- Un breve repaso de las actividades de AUSA
- Un breve repaso de la Composición de la tarifa

Expone el Lic. Claudio Rimau (en representación de AUSA) que expresa:

- Una descripción de la obra Paseo del Bajo, su función y su historia.
- Los beneficios del corredor Paseo del Bajo para la circulación, la conexión, la seguridad vial y el medio ambiente.
- El nivel de adherencia actual al *TelePASE* en la vía Paseo del Bajo: expresa que es de alrededor del 75% (sic). Hace mención a que Paseo del bajo fue la primera *autopista inteligente* de la ciudad, es decir, que desde su comienzo cuenta con un sistema de cobro exclusivamente automático.
- Las características particulares del mantenimiento del corredor Paseo del Bajo por las condiciones propias de la obra y su emplazamiento. Hace particular mención a dos subestaciones eléctricas fundamentales para las necesidades constantes de bombeo y al sistema de pantallas acústicas para la contención de ruidos, además del mantenimiento preventivo y correctivo regular.

Retoma la palabra el Lic. Mariano Aliaga que expresa:

- La propuesta de un aumento promedio del 73% que incorpora la tarifa escalonada por categoría vehicular. El incremento sería del 50% para los vehículos de 2 ejes, un 65% para



los de tres ejes, un 80% para los de 4 ejes y un 95% para los de 5 ejes o más, ya que el mantenimiento de la autopista no es lineal en función los diferentes tamaños de vehículos que transitan por ella.

No se presentaron manifestaciones en contra.

CONCLUSIONES Y RECOMENADCIONES

Esta audiencia ha sido convocada con el objeto de considerar la modificación del cuadro tarifario para la Autopista Paseo del Bajo, que forma parte de la Red de Autopistas, Vías Interconectadas de la CABA y puentes de conexión física con la Provincia de Buenos Aires. 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. De estas opiniones, del informe técnico que realizó el Ente Único Regulador de los Servicios Públicos y, la documentación remitida por AUSA, se nutren las conclusiones expuestas a continuación.

Los principales argumentos expuestos en esta Audiencia Pública se basan en:

- Que las características particulares de Paseo del Bajo, demandan gastos de mantenimiento propios. Al respecto, se expone en nuestro análisis que, dado que esta la utopista está construida en trinchera y viaducto, necesita contar con servicios de mantenimiento específicos, como el mantenimiento de las estaciones de bombeo, el sistema de telegestión de luminarias, las subestaciones eléctricas transformadoras, y sistemas contra incendio, servicio de barrido y limpieza especiales, entre otros..
- Actualmente el Paseo del Bajo posee una estructura de tarifa única que con la siguiente propuesta será modificada, unificando el criterio de segmentación tarifaria para vehículos pesados, utilizadas en las demás autopistas.

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. Ahora bien, del estudio efectuado en función de las obligaciones impuestas por la ley,

incorporando los elementos surgidos de lo expresado en esta Audiencia Pública, este Organismo entiende que es conveniente recomendar que AUSA sostenga y profundice los



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

incentivos para la utilización del sistema de *TelePASE* y la estrategia comunicacional para concientizar sobre su implementación y conveniencia.

Por último, 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.