

**Audiencia pública para el tratamiento de la modificación de la tarifa para la explotación del
SERVICIO SUBTE**

Se presenta ante la Presidencia de esta audiencia pública el Dr. Osvaldo Héctor Bassano, abogado, titular del DNI 10.862.951, por sí y en calidad de titular y apoderado de la Asociación de Defensa de Derechos de Usuarios y Consumidores (ADDUC- RNAC n° 021) con domicilio en Avda. Nazca 3273 de CABA, solicitando y peticionando lo que a continuación se detalla.-

1º) Según se desprende de lo que dimana de los Decretos 41/13 y 48/13, BOCBA 4077 y 4078, se llama a audiencia pública a los fines de establecer el incremento de la tarifa del Subterráneo de la Ciudad de Buenos Aires en \$ 3,50.-

Asimismo, se designo a la misma hora audiencia pública para dirimir el aumento de las tarifas de las autopistas urbanas, a efectos del "Fondo del Sistema de Transporte Ferroviario de Pasajeros de Superficie y Subterráneo de la CABA (Fondo Subte), según el decreto 21/13 del Ejecutivo al frente de Mauricio Macri, que tiene por objetivo "alcanzar la prestación idónea, eficiente y de calidad del servicio público".

Es decir que se implementan ingresos extras para el pago del servicio por parte de los usuarios que lo deberán financiar a través del pago de la tarifa directa y del pago de aumento sobre la tarifa de las autopistas urbanas, aunque el usuario no las utilice. (Ello por la necesidad de desalentar la utilización del automotor).-

Para estos procedimientos y a pesar de la concatenación de los mismos y sin importar opinión del usuario que es quien sostiene el servicio, se implementaron dos distintas audiencias en distintos lugares y a la misma hora, creando una violación al art. 18 de la CN: Legítima Defensa en Juicio, atento haber violentado el derecho de defensa de los usuarios al implementar incrementos que debe abonar y quien lo sostiene sin escuchar su defensa, impugnación o informe sobre los mismos.-

2º) Asimismo, siendo esta audiencia para establecer un aumento de tarifas, estableciendo un acto cerrado, impide al usuario la discusión cierta y efectiva del estado y prestación del servicio por lo que violenta nuevamente el derecho de defensa al no permitir discutir la mejora o perfeccionamiento del servicio ante el derecho del usuario al pago de la tarifa por efectivo, correcto y eficiente servicio prestado.-

Por fin, de la documentación puesta a disposición de los usuarios no existe documentación que establezca el estado de prestación del servicio estructura de costos, estructura de explotación, explotación y satisfacción y buena prestación del servicio y debida atención a la salud y patrimonio del usuario que lo utiliza.-

3º) *"Cada usuario tiene en juego su derecho de propiedad a una tarifa justa y razonable, sin incrementos carentes de sustento legal, sobrefacturaciones, etc., y ese derecho subjetivo existe sin perjuicio del concurrente derecho de incidencia colectiva"* (Gordillo, Tratado de Derecho Administrativo, Pág. III - 23).

El mismo autor al referirse a la Audiencia Pública la definió dentro de los cánones del debido proceso y por ello señaló *"La garantía de oír al interesado (con acceso al expediente, debate y prueba, control de la producción de la prueba, alegato y decisión fundada sobre los hechos alegados y probados), antes de dictar una decisión que pueda afectar sus derechos o intereses es un principio clásico del derecho constitucional y administrativo"*.-

Ante ello enmarca a la audiencia pública como un procedimiento de garantía constitucional que establece los arts. 18 y 41, 42 y 43 de la CN.-

Los "servicios públicos" son las actividades asumidas por órganos o entidades públicas o privadas, creados por la Constitución o por Ley, para dar satisfacción en forma regular y continua a cierta categoría de necesidades de interés general, bien sea en forma directa, mediante concesionario o, a través de cualquier otro medio legal, con sujeción a un régimen de derecho Público o Privado, según corresponda.-

Desprende esto último la necesidad, perfección, eficiencia, evitación del daño y la mejora continua que el servicio debe especificar, entre otras, para el perfecto uso y goce del usuario de dicho servicio, destinatario directo y que reclama su obligación en la prestación.-

El pago de la tarifa es necesario para el mantenimiento, pero en el concepto de Estado de Bienestar y en menester del bien común y el interés general, estos servicios son de carácter universal para todos y no puede haber sujeción ni objeción a su efectiva prestación. Ante ello muchos estados sustentan y subsidian el servicio.

PERO NUNCA LO SUBSIDIA EL USUARIO Y A BENEFICIO PRIVADO.-

Esto es así dado que es el beneficiario directo como participe del Estado y como directo a quien le alcanza la misma prestación efectiva.-

Por ello en una audiencia pública se debe discutir, en este contexto: no solo la tarifa sino la efectiva prestación y la sujeción a una correcta estructura de costos, mejora y revisión futura de excelencia del servicio en pos del mismo beneficio del servicio público.-

Si esto no tenido en cuenta se incurre en una violación Constitucional por el mismo concepto y sustrato jurídico del instituto, violentando los mismos derechos humanos del usuario y de la población en general al transformar el sentido del mismo.-

4º) En el último año se desencadenó un accionar concreto que demuestra la necesidad de implementar dentro de la CABA un transporte público colectivo en desmedro del transporte unipersonal, en si desalentando el uso del automóvil.-

A la zaga de esta premisa se implementaron variadas medidas que terminaron con variadas consecuencias que influyen directamente en TODO EL SISTEMA DE TRANSPORTE.-

El cambio de mano de variadas arterias termino con un incremento de más del 30% de accidentes traumáticos, probado por las denuncias a nuestra asociación ADDUC de usuarios que utilizan el servicio de transporte de colectivos.-

Asimismo, después del último incremento de subte en el año 2011, dejan de viajar en el sistema de subterráneos de Buenos Aires más del 20 % de los pasajeros que lo utilizaban.-

Es decir que se incrementa la utilización de combis, colectivos, taxis y automotores particulares.-

El incremento de las autopistas propuestas también desalentará mayor índice de usuarios hacia los transportes públicos, final los mismos incrementaran ganancias, puntos estos que a mayor venta de pasajes menor costos debe implementar la venta de los mismos, dado que la mayor ganancia se negara al usuario y en su beneficio.-

La mayor utilización del transporte público, el mayor tamaño de los micros que transponen arterias y la igual frecuencia entre micros a representado en los últimos 3 años un incremento potencial del 50% de siniestralidad traumática entre lo usuarios en accidentes protagonizados por transportes colectivos.-

En síntesis, mayor aumento en el subte, mayor uso del colectivo, mayor índice de siniestralidad, mayor colapso de la zona metropolitana ninguna medida de solución urbana.-

5º) A la fecha existe una acción judicial iniciada por varias personas individuales y Asociaciones de Consumidores sobre el aumento de \$ 2,50 que se estableciera en el año 2011, que a la fecha no se encuentra resuelta, por lo que establecer una tarifa de \$ 3,50 sobre la anterior que no esta resuelta jurídicamente por impugnación de los usuarios y a razón de no haber sido establecida por audiencia pública que hoy se intenta para una mayor tarifa, es violatorio de los art. 18 y 41, 42 y 43 de la CN, creando una agresión artera a garantías constitucionales y a los derechos humanos de los usuarios, prioritarios en la misma existencia.-

Esta alteración es por si sola base de una acción judicial en defensa de los derechos de los usuarios, teniendo en cuenta que no se respeta principios constitucionales, pactos internacionales de valor constitucional y la primacía de estos por sobre las normativas locales, que desde se formula reserva en el caso de implementar aumentos sin resolver cuestiones que hacen a la garantía de defensa en juicio y debido proceso adjetivo y derechos humanos en general.-

6º) Cuando nos remitimos a los elementos que dan sustento a esta audiencia, nos encontramos con la falta total de elementos que puedan sustentar hasta la prestación misma del servicio.-

La sola referencia a otras tarifas de otras partes del mundo, sin estructuras de costos, gastos claros y precisos de explotación y previsiones de inversiones y mejoras futuras no

representan elementos fácticos y jurídicos que sirvan para sustentar un aumento del servicio y además una ganancia sin justificativo y además incidir negativamente en la direccionalidad de usuarios a otro medio de transporte que en la actualidad representa cierto y efectivo perjuicio a la salud de los mismos. Repetimos el transporte colectivo a incrementado efectivamente la cantidad de accidentes traumáticos poniendo en riesgo mismo la vida de los usuarios.-

Por otra parte debemos tener presente que es ESTRUCTURA DE COSTOS: Se define como el conjunto de las proporciones que respecto del costo total de la actividad del sector o de la empresa, representa cada tipo de costo.

Sabiendo que en la actividad empresarial los costos se pueden clasificar por función, es decir,

De producción, que incluyen los procesos de adquisición de materias primas, insumos, conocimiento y similares

De comercialización

De apoyo y Financieros

Y que dentro de cada una de ellas, de acuerdo a su relación con el volumen de producción hay: Costos variables y Costos Fijos

La discriminación de los costos del sector o la Empresa Para que el mecanismo anteriormente descrito de cálculo del impacto tenga utilidad suficiente para la empresa, es necesario entonces que esta desglose muy detalladamente y clasifique la totalidad de sus costos, en todas las funciones y de todos los tipos o clasificaciones.-

Es de señalar, que si tendríamos esta estructura podríamos ver claramente lo que se expondrá brevemente en el punto siguiente sobre las UNIDADES DE NEGOCIO QUE MANTIENE LA CONSESIONARIA DE SUBTES DE BUENOS AIRES.-

Lamentablemente, aunque estas son definiciones, en los pertinentes pliegos y expedientes esto no existe, poniendo en duda hasta la estructura jurídica de este procedimiento en todas sus partes.-

7º) Por fin teniendo en cuenta el planteo anterior y las variadas publicaciones al respecto en las que se pueden señalar la realizada por Hernán González Badián y Rafael Gentili, además de los mismos medios informativos del Grupo Roggio, paginas de Internet y variada documentación, existen en el subterráneo de Buenos Aires infinidad de Unidades de Negocio explotadas por el mismo grupo empresario y que no esta cotejado dentro de la tarifa y que representa un agravio al usuario quien sustenta el servicio con su tarifa y quien es beneficiario directo del mismo, esto desde el punto de vista de Derecho de cumplimiento a su favor en forma obligatoria.-

Metrovías S.A. es la empresa operadora de la red de subterráneos de Buenos Aires. En la actualidad, Benito Roggio Transporte SA posee el 90,66 % de las acciones, lo que representa el 96,96 % de los votos en mesa directiva de la empresa.

En el año 1999 se realizó una Addenda que determinó que el ingreso total del concesionario se conformaría con: la tarifa, el subsidio, los peajes, los ingresos por inversiones y los ingresos por explotaciones colaterales.-

ES DECIR QUE TODAS LAS UNIDADES DE NEGOCIO COMPONEN CON SU INGRESO LA TARIFA, SI ES MAYOR MENOR DEBE SER LA MISMA A PAGAR POR LOS USUARIOS.-

La empresa Metronec SA a cargo de una parte de la explotación de la unidad de negocio, suscribe un convenio mediante el cual le cedía en forma exclusiva y excluyente de cualquier tercero, la totalidad de las facultades para la explotación comercial, arriendo de locales, espacios y publicidad en estaciones, coches e inmuebles y tendido de fibra óptica en los túneles

La empresa Metronec SA es la compañía del Grupo Roggio que tiene a su cargo la explotación de todos los negocios colaterales en el ámbito de los Subterráneos de la Ciudad de Buenos Aires y el F.C. Gral. Urquiza.

La misma es controlada por Benito Roggio e Hijos SA y Benito Roggio Transporte SA que poseen el 5 y 95 por ciento de sus acciones respectivamente.

Además, la Compañía Metropolitana de Seguridad SA, Traditum SA, C.P.S Comunicaciones SA (su nombre comercial es Metrotel), Multiplataforma SA y

Educación Tecnológica SA. Por su parte, se ha desprendido de forma reciente de su participación accionaria en las empresas Monedero SA y Metroshop SA.

Según sus propios balances, Metronec contaba, en 2010, con 3.508m2 para el arrendamiento de locales comerciales a empresas de rubros tales como bancos, gastronomía, drugstore, telefonía móvil, consumo masivo, etc.

En septiembre de 2001, Metronec y Prominente (otra empresa del Grupo Roggio) comenzaron a controlar CPS Comunicaciones S.A., conocida en el mercado como Metrotel.

Es decir que el Grupo Roggio y a través de sus empresa y de variadas unidades de negocio usufructúa separadamente de la tarifa que cobra al usuario infinidad e servicios en los tunces y estaciones del subterráneo sin que esto sea a favor del usuario y además con graves consecuencias jurídicas en la misma prestación y estructura del servicio publico prestado.-

A razón de esta estructura autorizada y permitida no es posible realizar ningún incremento de tarifa si no se examina la verdadera estructura de costos, costos de explotación y unidades de negocio y ganancia que le significan a las empresas concesionarias en concreto el Grupo Roggio, dado que un incremento rondaría en un enriquecimiento ilícito representado por el pago de lo indebido por parte del usuario.-

CONSLUSIONES:

En merito a lo fundamentado, las constancias descriptas y las que no existen en los expedientes administrativos y los documentos invocados, elevamos esta conclusión:

A) La audiencia pública para el incremento de la tarifa del subte se superpone con otra que es para el aumento de la autopista urbana para la presunta recaudación de fondos para el funcionamiento del subte.-

B) La superposición de audiencias es atentatoria contra los derechos de los usuarios quienes deben abonar la tarifa y sustentar el servicio y abonar y sustentan todas las unidades de negocio que usufructúan el grupo concesionario.-

C) El expediente administrativo esta carente de estructura de costos y concluye que el aumento es por comparación y manifestaciones carentes de sustentos fácticos y científicos. Asimismo se aumenta sobre una tarifa que se encuentra judicializada y sin resolver, creando inseguridad jurídica al usuario.-

D) No hay realizada una correcta y necesaria estructura de costos, costos de explotación, unidades de negocio utilizadas por el concesionario, inversiones y mejoras y mantenimiento futuro, así como no existe ningún balance de costos de ganancia por el uso y goce por parte de la concesionaria de los túneles y estaciones y su incidencia en la tarifa y el costo para el usuario.-

E) Ante un incremento de un 30 % de los accidentes traumáticos en los transportes de colectivo, la baja de pasajeros del subte de un 20 % después del aumento del 2011, no existe un estudio concreto que el abandono de mayor cantidad de usuarios del subte no significará un mayor riesgo a la vida y a la salud de las personas ni cual será la incidencia en el plano urbano ambiental.-

F) Existe la violación constitucional al debido proceso y a los derechos humanos de los usuarios, poniendo en riesgo su salud y patrimonio.-

G) La implementación irregular de la audiencia publica, la falta de fundamento del aumento, el trato de solo la tarifa no su servicio e incidencia, transforma que cualquier aumento es un enriquecimiento ilícito a quien beneficie por el pago de lo indebido que los usuarios deban realizar y esta sujeta a la impugnación judicial de la misma y al pago a las personas por los daños que cause por parte de la autoridad publica y privada. Todo ello sin perjuicio de la responsabilidad patrimonial que pudiere caberle a los funcionarios del ramo por los daños que su accionar ilegítimo ocasione.-

Dr. Osvaldo Héctor Bassano

Presidente de ADDUC

www.adduc.org.ar