



## Un subte para pocos

El reciente anuncio de un aumento en el boleto del subte a \$3,50 vuelve nuevamente a evidenciar el concepto elitista que tiene el macrismo sobre los servicios públicos. Desde el 3 de enero de 2012, cuando firmó de conformidad el acta traspaso del servicio que luego se negó a aceptar, el PRO realizó un incremento tarifario del 127%, que dio como resultado que casi 300.000 pasajeros diarios dejaran de utilizar el transporte subterráneo (Fuente: CNRT).

Aquel aumento tarifario fue injustificado. Macri argumentó que la pérdida del 50 por ciento del subsidio que recibía del gobierno nacional (350 millones de pesos de un total de 700 millones) lo obligaba a aumentar la tarifa. Sin embargo, el gobierno porteño aumentó la tarifa en un 127%, es decir, tres veces más que el subsidio que dejaba de percibir. Hoy también plantea la necesidad de este nuevo incremento sin haber realizado las auditorías correspondientes.

Resulta incomprensible que mientras la extensión de la Red de subtes es corta en comparación con las de otras ciudades del mundo, nuestro boleto se siga encareciendo. Por ejemplo, la de la Ciudad de México cubre 201.271 km. (más de 4 veces nuestra cobertura de 48 km.) y su boleto es de tan solo \$3 mexicanos (equivalentes a \$1,24 argentinos).

De este modo, la de Buenos Aires pasará a ser una de las ciudades con el boleto más caro del mundo, por encima de Nueva York, Berlín o San Pablo. Esto contrasta con el enorme esfuerzo realizado por el Gobierno Nacional al subsidiar más del 60% de la tarifa de colectivos y ferrocarriles, con el fin de proteger a trabajadores, estudiantes y todos aquellos que quieran ejercer su derecho a la libre movilidad.

Tal es la ignorancia de la gestión del PRO, que hasta llegaron a proponer **un aumento mayor en las horas pico**. Esto se lleva a cabo en los peajes, con el claro objetivo de desincentivar el uso del automóvil y

aliviar el tránsito. En el caso del subte debería ser precisamente al revés, precisamente para que quienes más lo necesitan puedan viajar cómoda y económicamente.

Macri asumió bajo la promesa de construir al menos 10 kilómetros por año, pero en 5 años de gestión apenas hizo 400 metros, llegando a ser el promedio más bajo desde que nuestra Ciudad es autónoma. Las estaciones inauguradas por el actual Gobierno porteño fueron iniciadas durante administraciones anteriores y se encontraban prácticamente terminadas cuando Macri asumió (como es el caso de Corrientes de la H, Carabobo, Puán, Plaza Flores y San Pedrito de la A)

Desde Unidos y Organizados proponemos que la tarifa sea fijada mediante un serio estudio y auditoría interna, convocándose a una audiencia pública como plantea la ley de traspaso votada en la legislatura, con el objetivo de que todos los porteños debatamos que tipo de tarifa corresponde para nuestro subte.

La tarifa también debe ser analizada en conjunto con los gobiernos de la Provincia de Buenos Aires y Nacional, a través de la nueva Autoridad Metropolitana de Transporte. El derecho a circular de millones de ciudadanos no puede estar en mano de decisiones irresponsables y elitistas.

Ante la intención de Macri de establecer un subte para pocos, desde Unidos y Organizados proponemos un subte para todos, accesible a la mayoría de la población, moderno, rápido y comfortable.

### **Subte: Por qué se cerró la línea A?**

El jefe de Gobierno, Mauricio Macri, decidió cerrar, sin sustento técnico que lo fundamente, la línea A perjudicando a 140 mil usuarios que la usan diariamente.

Los 45 nuevos vagones con aire acondicionado, **comprados por el gobierno nacional en el marco del Plan de Modernización de la Línea A**, podrían haberse probado cerrando solo el tramo que va desde Plaza Miserere hasta la estación Carabobo y la prueba de la nueva flota podría haberse realizado en un promedio de 9 días sin necesidad de cerrar la línea. Otra opción podría haber sido cerrar el servicio solo los días de fin de semana y garantizar que los porteños puedan viajar durante los días laborales.

Esta decisión trajo como consecuencia un enorme aumento de los pasajeros tanto de las líneas B, D y E y como así también del transporte de superficie (colectivos) que realizan el mismo recorrido que la Línea A, repercutiendo en un peor servicio para los usuarios

**El gobierno nacional llevó adelante obras de mayor complejidad en dicha línea sin necesidad alguna de cerrar la red:**

- **Renovación total de las vías de la Línea A que representan un total de 17km;**
- **instalación del sistema electrónico de señalización ATP (Automatic Train Protection). Este sistema es de los más modernos del mundo y mejora la seguridad de los usuarios, permitiendo también la posibilidad de aumentar las frecuencias con un mayor control entre formación y formación;**
- **Recuperación de estética original y puesta en valor de todas las estaciones de manera completa .**
- **Instalación de ascensores y escaleras mecánicas**

Por otro lado, la gestión PRO no presentó a la sociedad un plan sobre qué tipo de trabajos se están realizando en la línea A durante el periodo que dure la suspensión del servicio dejando en claro el nivel de improvisación con que se maneja el gobierno de la ciudad en cuanto al subte.

Tampoco se presentó un plan de conservación para los coches Belgas “La Brugeoise” que serán pasados a retiro. La única expresión al respecto fue dada por el jefe de Gabinete de la Ciudad quien aseguró “que planean hacer un asado con los vagones” manifestando el total desprecio de la gestión por el patrimonio histórico de los porteños y su transporte subterráneo.

Macri busca dar un golpe de efecto, simulando una refundación de la Línea A, negando que **todas las obras de modernización, incluso los nuevos vagones, fueron realizadas por el gobierno nacional.**