

**ANUNCIOS DE LA PRESIDENTA DE LA NACIÓN, CRISTINA FERNÁNDEZ DE KIRCHNER,
EN EL SALÓN SUR DE LA CASA DE GOBIERNO**

Muy buenos días a todos y a todas: la convocatoria es un poco para abordar un tema que ayer tuvo sanción definitiva en el Parlamento Argentino, como es la ley sobre transferencia de los servicios de transporte al gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

Al respecto quiero decir que mucho se ha hablado de la necesidad siempre, en general, no referido a este tema sino en general a la política, de llegar a acuerdos, a consensos, también en cuanto a la necesidad de calidad institucional, me gustaría también que se hablara mucho de gestión. Se habla muchas veces en términos generales de temas muy genéricos abstractos y muchas veces se pierde de vista lo que es esencial a cualquier gobierno que es la gestión, o sea trabajar y hacer las cosas que cada uno tiene que hacer en el marco de las competencias y las responsabilidades que le imponen la Constitución, las leyes y el sentido común, además del voto de los ciudadanos por supuesto.

El 4 de enero de este año habíamos llegado a un acuerdo que fue suscripto y firmado con el gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, por el cual se transferían el servicio de subtes que, como ustedes saben, es una concesión, no son bienes que se estén transfiriendo, se está transfiriendo una concesión que está siendo administrada por un particular desde hace mucho tiempo; se llegó a ese acuerdo en el cual el 50 por ciento del subsidio sería mantenido durante un año por el Gobierno Nacional, cosa que se ha hecho rigurosamente depositando todos los meses la cifra que corresponde, y el otro 50 por ciento sería subsidiado o por lo menos se haría cargo el gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

Como todos ustedes saben el gobierno de la Ciudad de Buenos Aires dispuso un aumento del 127 por ciento del boleto de subte, que estaba en su derecho de hacerlo porque obviamente la transferencia del servicio implicaba la transferencia también de la potestad tarifaria, de la fiscalización del servicio y todo lo que es inherente a lo que sucede en todo el país. No estamos hablando de cosas que suceden en la Ciudad de Buenos Aires, sucede en la ciudad de Rosario, en la ciudad de Córdoba, en todas las grandes ciudades y en todas las pequeñas ciudades de nuestro país.

Finalmente también se había comunicado que se iba a retirar a partir del día 1º de marzo en primera instancia, el servicio de seguridad, para que se hiciera cargo el gobierno de la Ciudad, y luego todos sabemos que unilateralmente, pese a haber tomado principio de ejecución del contrato, el gobierno de la Ciudad decidió no dar cumplimiento al acto y hacer un intento por cierto bastante bochornoso, tal cual lo caractericé en su momento de la devolución de los subtes al gobierno de la Ciudad.

Al mismo tiempo se intentó judicialmente, mejor dicho se intentó no, se judicializó la situación y yo me acuerdo que anuncié, creo que fue el 1º de marzo en la Asamblea Legislativa, que si el problema era la seguridad, dábamos un mes más la permanencia de la Policía Federal en el ámbito del subte para que no hubiera ningún problema y porque fundamentalmente no queremos complicarle la vida a los ciudadanos. La obligación de los gobernantes es no complicarles la vida a los ciudadanos.

Yo he viajado en colectivo, he viajado en subte, he viajado más en tren porque los platenses viajábamos más en tren cuando veníamos a Buenos Aires y adentro de la ciudad en colectivo. Mi padre fue colectivero así que sé perfectamente de qué se trata viajar en transporte público. Tal vez algunos otros que han tenido más suerte en la vida y han tenido una familia más adinerada nunca han hecho uso del transporte público, pero yo he hecho uso del transporte público y puedo decir que realmente muchas veces no se viaja del todo adecuadamente.

De cualquier manera, y en esto también quiero ser clara, si uno compara la cantidad de gente y la calidad de los servicios al año 2003, bastaría ver nada más lo que era... estuve buscando, le estaba diciendo al ministro de Planificación el otro día que si pudiéramos rescatar viejas imágenes de lo que era la estación de Once, antes de que la remodeláramos íntegramente o la estación de Constitución antes que la remodeláramos, pero no hemos podido encontrar esas imágenes de esas estaciones prácticamente abandonadas. No quiero con esto decir que está todo bien, que está todo perfecto y que están todas las cosas hechas, faltan muchas cosas por hacer pero se han hecho muchas cosas después de décadas de abandono.

Pero vamos al punto central que es la ley que acaba de sancionar ayer por amplísima mayoría, en un trámite absolutamente transparente, el Congreso Nacional, donde aprueba la transferencia a la Ciudad de Buenos Aires de los servicios de transporte, cosa que ocurre, reitero, en todas las ciudades del país. Además lo hace obviamente porque la gran discusión era recursos; en realidad la palabra recursos en la Constitución no está referida a subsidios, porque se refiere fundamentalmente a la transferencia de servicios como cuando uno transfiere la Justicia, o las escuelas, o los hospitales que obviamente tiene que transferirlos con los recursos porque tiene planta permanente que depende del Estado, en este caso provincial o

nacional y pasa a depender a otro Estado.

Acá estamos hablando por un lado de una concesión, en el caso de los subtes, que ya había sido aceptada, transferida, firmada, ejecutada, aumentadas las tarifas, etcétera, y por otro lado, la transferencia de los servicios del transporte automotor de corta distancia dentro del ámbito de la Ciudad de Buenos Aires, o sea las líneas que solamente operan en los 202 kilómetros cuadrados que es la jurisdicción de la Ciudad de Buenos Aires. Yo recuerdo que la República Argentina tiene más de 3 millones y medio de kilómetros cuadrados, la Ciudad de Buenos Aires 202 kilómetros. Dentro de los 202 kilómetros y dentro de los límites operan una serie de empresas de colectivos que ni siquiera son del Estado, con lo cual no estamos transfiriendo nada porque son de propiedad privada y por lo tanto los subsidios no son recursos. Lo han aclarado una y mil veces no solamente abogados y constitucionalistas, sino también, en definitiva, el Parlamento Argentino, y aquí voy a la segunda parte que es lo de la calidad institucional; calidad institucional también es fundamentalmente aceptar el funcionamiento de las instituciones donde el Parlamento Nacional me parece que es algo muy importante y donde siempre nos acusaron desde algunos sectores de ignorarlo o de no prestar atención a lo que decían. Y realmente creo que finalizado este trámite y finalizada también la judicialización, porque se presentó un recurso de amparo o una medida cautelar, o lo que se llama un derecho cautelar como una nueva rama en el derecho argentino, y la propia jueza que intervino en la causa en el día de ayer rechazó las medidas cautelares, porque, tengo entendido no me han leído todavía el fallo pero me han comentado algo así que como al haber decidido la Presidencia de la Nación remitir al Parlamento Nacional la cuestión, obviamente la Justicia no tiene que opinar, cosa que personalmente comparto, porque no creo en la judicialización de la política y creo que la gestión de los transportes, como la gestión de la salud, como la gestión de la educación y tantas otras gestiones, no son responsabilidad de la Justicia, sino son responsabilidad de quienes luchamos por obtener el voto popular para llegar a determinado lugar.

Así y todo, en el sentido de que la ley no habla de la obligación de los recursos porque han hecho esta distinción, la política de subsidios es una política del Gobierno Nacional implementada desde el año 2003, fundamentalmente en materia de servicios, o sea en materia de servicios públicos que son bienes de demanda inelástica. Uno puede si le aumenta el pollo, comer pescado, si le aumenta el pescado puede comer tomate, pero uno no puede prescindir de la luz porque no hay otro a quien comprarle la luz, ni del gas, porque no hay otro a quien comprarle el gas, ni irse caminando porque tiene que ir en líneas de colectivos, en el tren o en el subte. Esta también es una de las causas que han sido uno de los pilares del crecimiento y del mercado interno, porque hemos permitido sostener una demanda agregada creciente a través de subsidios de transportes, que por otra parte se hacen en todas partes del mundo; los transportes están subsidiados en la mayoría de los países del mundo.

¿Qué hemos decidido como un aporte para lograr una solución para los vecinos y en base a algunas cuestiones que hemos estado charlando con la señora ministra de Seguridad y con el señor Subsecretario en lo que hace al aspecto de seguridad? En la causa que el propio gobierno de la Ciudad presentó ante la Justicia, manifiesta que necesitaría 3 ó 4 meses para implementar el servicio de seguridad en todas las líneas de subtes. Esto está en el expediente, manifestado por el propio gobierno de la Ciudad, 3 ó 4 meses.

Si nosotros tenemos en cuenta que el Acta se firmó el 4 de enero, digo, 4 de febrero, 4 de marzo, 4 de abril, bueno...pongamos que no hubieran sido 2 ó 3 meses sino 4, 4 de mayo tendrían que haber establecido las medidas porque ya se les había transferido el 4 con lo cual ya estarían en condiciones, de acuerdo a las propias palabras que le han manifestado a la Jueza, que 3 ó 4 meses es el tiempo que demorarían en implementar un servicio de seguridad en los subtes. Yo creo que hay mucha conferencia de prensa, mucha cosa de hablar y de discurso y reitero, hace falta un poquito más de gestión y de hechos concretos que ayuden. Si se hubiera tomado esta decisión el día que se transfirieron los subtes, de acuerdo a las propias palabras del gobierno de la Ciudad, le faltaría apenas un mes o ya estarían en condiciones de dar la seguridad.

Igualmente el secretario de Seguridad, el doctor Berni, en charlas con el doctor Montenegro, no sobre este tema sino sobre motivos en los cuales se trabajó en forma conjunta como cortes de vías públicas y demás, le había manifestado que estaría en condiciones el gobierno de la Ciudad de ir paulatinamente tomando cada 15 ó 20 días la seguridad, completando así el lapso de esos 3 ó 4 meses que demanda.

Yo quiero en ese sentido, y en esto voy a delegar en las autoridades del sector, un cronograma que podamos elaborar con el gobierno de la Ciudad, de manera tal de que puedan ir implementando paulatinamente, tal cual lo manifestó ante la propia Justicia y tal cual se lo manifestó el doctor Montenegro al doctor Berni.

Creo que una cosa que podríamos hacer es por ejemplo empezar por la línea E que en unos 15 ó 20 días que el gobierno de la Ciudad, digo a modo de sugerencia, pero me parece que por ejemplo, para que ustedes entiendan, la línea E transporta aproximadamente 53.593 pasajeros, ¿esto es diario, verdad?, y la línea H que ya está operada por la propia Ciudad de Buenos Aires 23.254 y la línea Premetro 2.104, quiere decir que entre la línea E y la línea Premetro podríamos comenzar con el cronograma de transferencia de seguridad en 15 ó 20 días más y luego seguir paulatinamente hasta completar esos 3 meses que, reitero, dice la propia Ciudad de Buenos Aires, necesita y lo manifestó ante la Justicia, para resolver el tema de la seguridad y que todos los pasajeros y fundamentalmente los trabajadores también se sientan protegidos y

seguros.

Así que esta es una propuesta que seguramente van a tomar contacto las autoridades de seguridad para implementar un cronograma que obviamente no puede llevar más allá de 3 meses. Estamos hablando del 4 de enero, 3 meses más, estaríamos ya casi en junio, medio año. Yo había dado un mes el 1º de marzo, no se pudo hacer, bueno...creo que medio año para implementar la seguridad de 6 líneas de subtes, me parece con casi 4.000 efectivos que tiene la Policía Metropolitana, es un tiempo más que prudencial. Reitero, son 202 kilómetros que se tienen que gobernar y administrar, y además no son cualquiera 202 kilómetros; no es lo mismo 202 kilómetros acá que 202 kilómetros por ejemplo en la provincia de Tucumán, con ingresos mucho menores, con necesidades mucho mayores, con toda una historia de abandono de décadas. Estamos hablando del distrito de mayor ingreso per-cápita de la República Argentina, similar a los países desarrollados donde tienen todos los servicios básicos solucionados de agua potable, de electricidad, de gas, es más, donde trasladan también residuos fuera de la Capital para depositarlos en la provincia de Buenos Aires, lo que también está creando un problema muy importante a la jurisdicción, además de todos los deshechos cloacales que estamos nosotros procesando en la provincia de Buenos Aires con la planta de Berazategui o el agua con Paraná de las Palmas, todas obras solventadas por el Gobierno Nacional. Y también la obra de subte más importante que también se la transferimos sin costo de acuerdo a la propia Acta y que es la línea E, la continuación de la línea E. La mayor cantidad de obras que se han hecho en los últimos años en la Ciudad de Buenos Aires en materia de subtes, las ha hecho este gobierno Nacional, no solamente durante la gestión de este gobierno, que ya lleva su segunda gestión, sino también durante la anterior gestión. Por lo tanto no hacemos distinción de quien está al frente de la Ciudad, lo que sí decimos es que ha llegado el momento de que cada jurisdicción de acuerdo a los ingresos y de acuerdo a las posibilidades se haga cargo de las competencias que le son pasibles, pasibles primero por una cuestión central, así lo indica la organización general e institucional del país y además la lógica y el sentido común. Es absurdo que la presidenta de la República también tenga que controlar a los subtes y colectivos que circulan en la Ciudad de Buenos Aires. Creo que ningún ciudadano, más allá de que me tenga simpatía o no, piensa que también me tengo que ocupar de eso. Estamos pidiendo que se ocupen de las cosas que no son competencia nuestra sino simplemente son competencia de la Ciudad de Buenos Aires.

Y para dar una muestra más de buena voluntad, de que no estamos con intenciones de perjudicar a nadie -porque además el que crea que con esto se perjudica el gobierno de la Ciudad de Buenos Aires es un sonso o muy corto de cabeza, ninguno de los funcionarios del gobierno de la Ciudad tampoco viaja en subte o colectivo, los que se perjudican son siempre los ciudadanos, por eso muchas veces se actúa con tanta liviandad de tomar una cosa, revolearla, aumentarla el 127 por ciento y después revolearla por la cabeza del Gobierno Nacional, la verdad que es incomprensible- vamos también a adoptar el mismo criterio para los micros. Como ustedes saben los micros que circulan exclusivamente en la Ciudad de Buenos Aires demandan subsidios de 1.054 millones de pesos por año, estamos dispuestos, ahora hay

un aumento, la UTA acordó un aumento con la patronal del 18%, con lo cual ese subsidio aumenta para la ciudad de Buenos Aires en 10 millones de pesos más, con lo cual sería algo así como 1.180 millones de pesos en subsidios. Esto también para que sepan cómo juegan los aumentos de salarios, porque parece que cuando uno habla de aumento de salario estuviera diciendo que lo paga Dios o algún ser extraterrestre, no, los aumentos de salarios de todos los trabajadores en el marco de prestación de servicios públicos o se pagan con aumento de tarifa o se pagan con subsidio Y por eso también vamos pedirle a la Ciudad, además de ofrecerle el mismo criterio que aplicamos para el subte, durante un año también compartir el 50% de ese subsidio, esos 1.180 millones de pesos durante el año estamos dispuestos a que la mitad sea pagada por el Gobierno Nacional y la otra mitad la pague el Gobierno de la Ciudad. Yo creo que cuando implementemos además del SUBE vamos a poder hacer una segmentación que va a dar mayor equidad. Y al mismo tiempo solicitarle que nos ayuden en forma conjunta, porque además creo que debería ser así, por lo menos en el caso del subte, a auditar la aplicación de los subsidios efectivamente al mejoramiento de los servicios, queremos que nos ayuden a auditar de modo tal que si hay algo malo o alguien está haciendo las cosas mal o alguien no está aplicando los subsidios a lo que los tiene que aplicar, que por favor nos ayuden a auditar y a denunciar la situación, pero denuncias genéricas sin participación, sin compromiso real y efectivo de cada área de gestión en el resultado de un mejoramiento del servicio para los ciudadanos, solamente pueden resultar agradables para ser escuchadas por los medios de comunicación pero no le cambian la vida ni los servicios a nadie. Por eso vamos también a pedir a las áreas competentes en materia de transporte que se contacten con los funcionarios del sector de transporte del Gobierno de la Ciudad para aplicar este mismo criterio, que ya ellos habían aceptado en el caso de los subtes, aplicar el mismo criterio para las líneas de colectivos que circulan exclusivamente en el ámbito de la Capital Federal; nos hacemos cargo 50 y 50% del subsidio o bien tienen la potestad tarifaria y pueden hacer lo que hicieron también con el subte.

Esto es claro porque la gente tiene que saber y fundamentalmente cada uno tiene que hacerse cargo de las políticas que sostiene y piensa, si alguien piensa que están mal los subsidios, bueno, aumentará las tarifas; si alguien piensa que los subsidios no se están aplicando correctamente que nos ayude a auditar a cada una de las empresas para ver cómo están aplicando los subsidios y entonces en conjunto mejorar el manejo de los recursos, si es que están mal manejados, y el manejo fundamentalmente de los servicios para que impacte en forma positiva en toda la población.

Yo tengo una inmensa voluntad y una inmensa vocación porque estoy más allá de muchas cosas de la vida y yo diría hasta de la política, como vocación y se puede decir como ambición en la política he llegado a lo más alto a que puede aspirar una persona, lo he dicho en infinidad de oportunidades, y creo que lo más importante para mí en estos momentos es lograr que se solucionen los problemas, no causarlos, no causar los problemas sino solucionarlos, y además definir las políticas. Nosotros creemos que las políticas de subsidios deben seguirse aplicando, por eso estamos implementando el SUBE para poder segmentar esa política de subsidios y

que realmente llegue a quien lo necesita. Por eso también en el acuerdo que se firmó entre la Secretaría de Transporte y las empresas de transporte se dijo que íbamos a auditar de aquí a julio la aplicación para ver si realmente esos 100 millones que dicen los empresarios que requieren para hacer frente al 18 % de aumento a los trabajadores de UTA realmente es así y no como dijeron algunos medios que en realidad estábamos diciendo que el 18% era hasta julio, no, lo que es hasta julio es el tiempo que vamos a tardar en auditar que esos 100 millones de pesos que aumentó el subsidio sean aplicados exactamente y sean necesarios para el aumento de los salarios. Y lo que tienen que saber también todos los usuarios y consumidores, que al mismo tiempo son trabajadores de otros lugares, no manejarán un micro, no manejarán un subte, un ferrocarril, pero deben saber que cuando sus compañeros piden aumentos, esos aumentos alguien los tiene que pagar. Me parece que es bueno que todos sepamos cómo funciona y que todos tratemos de participar en el contralor, en este caso la Ciudad de Buenos Aires en forma conjunta con las autoridades nacionales, para ver cómo se está administrando este subsidio si es que tanta duda hay sobre los mismos.

Lo cierto es que, de acuerdo con las informaciones que tenemos, desde que se produjo el aumento del 127% en el subte disminuyó el pasaje en un 30%, porque la gente se trasladó a viajar en los micros en lugar de viajar en subte. Algunos dirán qué es de 1,10 a 2,50, un 127 por ciento, pero mucha gente que por ahí todavía no está registrada o que va a su trabajo y toma dos o tres colectivos, si uno le suma un peso por cada uno de los viajes, más la vuelta, estamos hablando de una cantidad de ocho ó nueve pesos diarios en viajes, si va a trabajar los sábados también tiene 54 pesos de transporte durante la semana, que multiplicado por cuatro son 200 pesos. Es cierto que por allí esa cifra para otros trabajadores que ganan más dinero no es mucho, pero para un trabajador que por ahí está ganando 1.600 ó 1.800, porque no está registrado, realmente es una cosa importante.

Por eso hay que tener mucho cuidado, hay que ser muy responsable, hay que ser muy gradual, sobre todo cuando se tocan sectores como el transporte público, allí se transporta la fuerza de trabajo de la República Argentina, la gran mayoría va a trabajar, va a estudiar, por eso hay que tener mucho cuidado. No pasa lo mismo por ahí con otros sectores en los cuales uno puede identificar claramente que tienen un gran grado de capacidad contributiva, patrimonial, y entonces aplicar una política distinta en materia de subsidios porque es gente que tiene poder adquisitivo, como hemos hecho por ejemplo en determinadas zonas del país, de Buenos Aires y lo seguiremos haciendo en otras zonas en donde se identifican claramente sectores de alto poder de contribución, de alto contenido patrimonial y obviamente tendrán que pagar el valor de los servicios. Pero esto no puede generalizarse porque no hay políticas generalizantes, porque no todos los ciudadanos son iguales, porque no todos tienen la misma capacidad de ser contribuyentes, porque no todos tienen los mismos sueldos, porque no todos viven en los mismos lugares y por eso hay que ser muy cuidadosos. Esto es lo que hemos intentado hacer desde el año 2003 a la fecha y yo creo humildemente que tan mal no nos ha ido, y cuando digo no nos ha ido no digo al gobierno sino a los argentinos, si uno compara lo que está sucediendo en otras partes del mundo donde vemos paros, donde vemos descuentos de salarios,

descuentos de jubilaciones, donde vemos que se caen todos los convenios colectivos de trabajo, donde vemos que no hay consumo, que ha caído brutalmente el consumo, cuando nosotros hablamos de subsidios, de mantener la demanda agregada, la capacidad de inversión y la capacidad de oferta es fundamentalmente esto. El transporte público no es una cosa cualquiera, es un lugar que debe ser abordado con mucha serenidad, con mucha reflexión y con mucho conocimiento de cuál es el impacto, por que esto le significó al concesionario de Metrovías perder un 30% del pasaje, pese al aumento de tarifa. Técnicamente el aumento de tarifa prácticamente resultó neutralizado por la pérdida de pasajeros que optaron por medios más baratos.

Son ideas, más que ideas hechos económicos, concretos, que nos pueden llegar a ayudar a todos, más allá de las concepciones o de las ideologías; está bien que haya gente que piense que no hay que subsidiar nada y el que no puede viajar que no viaje y si no puede pagar que vaya caminando, tiene derecho a pensar esa manera, pero lo que yo digo es que las consecuencias económicas de esas cosas luego terminan impactando y la verdad que la Ciudad de Buenos Aires ha sido una de las más beneficiadas por las políticas de estos años; el impacto de los recursos por ejemplo turísticos, si uno ve todos los ingresos el mayor ingreso y gasto turístico, más allá de que se ha expandido en todo el país, se centra la Ciudad de Buenos Aires, porque todos llegan aquí y de aquí parten hacia otros lados. Ustedes verán la cantidad de turistas arrastrando paquetes por las calles, calles que por suerte volvieron a estar llenas de comercios, de gente comprando, inaugurando nuevas zonas, esto es muy bueno porque a la ciudad le significa un importante ingreso en materia de ingresos brutos, un impuesto muy importante, debe ser en materia de ingresos brutos sin lugar a dudas la jurisdicción que más recauda en todo el país, después de Buenos Aires; obviamente en Buenos Aires vive un tercio del país y ya sabemos la cantidad de ingresos y habitantes que tiene.

Pero lo importante es que tomemos todo esto con la responsabilidad que nos han dado los ciudadanos a cada uno en su jurisdicción y en sus competencias y como yo tengo que estar esta tarde en la ciudad de San Julián, en realidad a 150 km de la ciudad de San Julián inaugurando una mina subterránea en oro, un emprendimiento que había comenzado durante la época Néstor Kirchner, el día 2 tengo que estar en Ushuaia y el día 4 tengo que estar inaugurando en Bariloche las nuevas instalaciones del aeropuerto, que además va a contar con modernos aparatos que detectan las cenizas, por las consecuencias del volcán Puyehue, es que he instruido a los funcionarios de las distintas áreas para que tomen contacto con la Ciudad de Buenos Aires para poder solucionar estos problemas que son de competencia de la Ciudad de Buenos Aires, no porque lo diga esta presidenta sino porque así se acordó en un acta el 4 de enero, porque además lo ha determinado el Parlamento Nacional, ya que hablamos de la calidad institucional, y porque la Justicia ha dicho precisamente que esto no es un tema judicial sino que es un tema de gestión. A gestionar entonces y a solucionar los problemas con la contribución que estamos haciendo, y reitero, no estamos obligados por la ley a abonar la mitad del subsidio porque ha quedado claro que no se trata de los recursos sino de

una política activa que comparte este gobierno desde el año 2003, pero igual hacemos esa contribución porque no tenemos ánimo de pelea ni de entorpecer nada a nadie, fundamentalmente a los ciudadanos. Encauzar nuevamente las negociaciones, los acuerdos y que cada uno asuma su responsabilidad. Muchas gracias y muy buenas tardes a todos y a todas.