

*Versión Taquigráfica*

## AUDIENCIA PÚBLICA

30 de enero de 2023

Tratamiento de la modificación de la tarifa del Servicio Público de  
Estacionamiento Regulado en la vía pública - Decreto N° 453- 2022 -  
GCABA - AJG



## S U M A R I O

### AUDIENCIA PÚBLICA

ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.

<b>Iniciación</b>	<b>4</b>
<b>Experto</b>	<b>5</b>
Gerente Operativo de Estacionamiento Ordenado y Regulación de Cordón, señor Juan Pablo Laiseca	5
<b>Participante</b>	<b>8</b>
1.- Sr. Eduardo Bisognin	8
<b>Expositor</b>	<b>10</b>
Sr. Federico Ganora, en representación de la Defensora del Pueblo señora María Rosa Muiños	10
<b>Participante (continuación)</b>	<b>12</b>
Sra. Paola Cecilia Cáceres	12
<b>Finalización</b>	<b>13</b>

## AUDIENCIA PÚBLICA

- A 30 días de enero de 2023, a la hora 15, a través de la plataforma Zoom y con transmisión por el canal de YouTube del Gobierno de la Ciudad:

### Iniciación

**Sr. Presidente** (Grippe).- Buenas tardes a todos. Bienvenidos.

Dado que son las 15 horas del día 30 de enero de 2023, vamos a dar inicio a esta audiencia pública para el tratamiento de la modificación de la tarifa para la explotación del Servicio Público de Estacionamiento Regulado en la vía pública, conforme lo establecido en la Ley 6 y su modificatoria y la Ley 210 de la Ciudad de Buenos Aires.

Mi nombre es José María Grippe. Soy presidente del Ente Único Regulador de Servicios Públicos de la Ciudad y me acompañan los vocales integrantes de nuestro directorio: la doctora María Eugenia Michielotto, el doctor Marcelo Pafundi, el doctor Javier Liaño y la licenciada Bernarda Fait.

Voy a ceder la palabra a la señora Susana Estrabaca, de la Subsecretaría de Gestión Comunal del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, para que explique cómo se va a desarrollar esta audiencia y también para que se comience a dar el uso de la palabra a los participantes.

**Sra. Coordinadora** (Estrabaca).- Muchas gracias, señor presidente.

Buenas tardes a todas y a todos.

La presente audiencia está regulada por la Ley 6 y su modificatoria, la Ley 6306, que nos permite la modalidad virtual mientras continúe el protocolo de emergencia sanitaria.

Más allá de la modalidad virtual, el Gobierno de la Ciudad designa un espacio físico por si alguna persona que quiera participar carece de los medios de conectividad o por si en el día en que se desarrolla la audiencia alguien no cuenta con ella por problemas de Internet o eléctricos. Por lo cual pueden acercarse a este lugar, en este caso la Sede Comunal 1, donde se encuentra un integrante del organismo de audiencias públicas, el señor Daniel González, quien les proveerá de una computadora para hacer uso de la palabra.

Con respecto a los participantes, podemos decir que hay tres caracterizaciones: los expertos son aquellas personas que envía el Ejecutivo para la presentación y defensa del proyecto objeto de la audiencia; los expositores considerados como tales son los miembros de la Defensoría de la Ciudad de Buenos Aires, los legisladores y las legisladoras de la ciudad, los funcionarios del Gobierno de la Ciudad y los miembros de las juntas comunales; y en cuanto a los participantes, son las personas inscriptas previamente en un registro abierto para tal fin. Tanto ellos como los expositores disponen de cinco minutos para el uso de la palabra. Si alguna persona necesita hacer una explicación más amplia o quiere agregar documentación respaldatoria en esos cinco minutos, le sugerimos enviarla al mail de [audienciaspublicas@buenosaires.gov.ar](mailto:audienciaspublicas@buenosaires.gov.ar) en el día de la fecha y será anexada a la versión taquigráfica y tomada en cuenta por las autoridades ante la toma de decisiones.

Como la audiencia es virtual, una vez que hayamos concluido con el orden del día, volveremos a citar a aquellas personas que no estaban presentes al momento de ser convocadas por si hubieran tenido algún problema de conectividad.

Dicho esto, cedo la palabra a la señora Viviana Lanari, también integrante del organismo de audiencias públicas, para que convoque a las personas que harán uso de la palabra.

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Muchas gracias, Susana.  
Buenas tardes a todos y a todas.

### **Experto**

**Gerente Operativo de Estacionamiento Ordenado y Regulación de Cordón, señor Juan Pablo Laiseca**

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el señor Juan Pablo Laiseca, Gerente Operativo de Estacionamiento Ordenado y Regulación de Cordón.

**Sr. Laiseca.**- Buenas tardes a todos y a todas.

Como dijo Viviana, mi nombre es Juan Pablo Laiseca. Soy ingeniero civil y especialista en transporte.

En el día de la fecha, voy a hacer una breve descripción de dos cuestiones. La primera, incorpora una novedad bastante importante para el sistema en cuanto a la modernización que tuvimos el año pasado: a partir del 29 de junio, el sistema de estacionamiento medido ha sido modernizado por esta secretaría. Lo primero que quiero remarcar con relación a esto es que la recaudación y la gestión del estacionamiento medido está totalmente a cargo del GCBA. La recaudación ingresa directamente a Hacienda y los proveedores que tenemos, tanto para los pagos como para la provisión de los servicios de la aplicación...

**Sra. Coordinadora** (Estrabaca).- Se pierde...

**Sr. Laiseca.**- ¿Me escuchan mal?

**Sra. Coordinadora** (Estrabaca).- Se escuchó bastante cortado. Tal vez puedas apagar la cámara.

**Sr. Laiseca.**- OK. Intento apagar la cámara. Perdón por los proyectos.

Estaba comentando que, a partir de mediados del año pasado, se lanzó el nuevo sistema de estacionamiento medido mediante el cual la recaudación y la gestión están totalmente a cargo del GCBA. La recaudación se realiza hacia Hacienda del gobierno y el pago a los proveedores se realiza a través de comisiones, las cuales resultan menores al 10 por ciento de esta recaudación. Con lo cual, el nuevo sistema está garantizado y es usado para fines del Gobierno de la Ciudad.

Con respecto a los usuarios, obviamente, no hay más parquímetros en la vía pública. Los pagos se realizan a través de una aplicación. En los carteles está indicado dónde se puede

descargar esta aplicación y también hay un código QR que lleva a la página del gobierno donde se puede hacer la descarga del sistema. Allí se explica cómo funciona el sistema de estacionamiento medido. Existe la posibilidad de que los residentes se registren en esa página. Recordemos que este nuevo sistema fue aprobado por ley y explica que los residentes dentro de la zona de estacionamiento medido no deben pagarlo en un radio de 300 metros de su vivienda siempre que se registren en la página *web*, cuestión que es bastante rápida y simple. Hay más de 4.000 vecinos registrados. Recuerdo también que el sistema anterior preveía el pago de los residentes.

El pago con la aplicación siempre se puede hacer mediante varios medios de pago: tarjeta de crédito, de débito o billeteras virtuales. En el caso de las personas que no quieran usar el teléfono celular, no bancarizadas o que les cueste un poco el uso de la tecnología, también hay comercios adheridos que se pueden observar en Internet. Están identificados en la vía pública con un cartel que indica su adhesión al sistema. En estos comercios el usuario puede hacer el pago directamente en efectivo o mediante otro tipo de pago.

Después de esta breve introducción y descripción del nuevo sistema que estamos manejando en la Ciudad de Buenos Aires y tratando puntualmente al tema tarifario que nos convoca, lo primero que quiero hacer es un repaso de cómo fue la aplicación de las distintas tarifas en ciudades importantes de este país. El primer caso que siempre tomamos es el de la ciudad de Rosario. Esta ciudad implementa tres zonas diferentes en las cuales la tarifa que se aplicó durante todo 2022 fue de 37 a 57 pesos, dependiendo de la zona; obviamente, la más importante pagó 57 pesos. Lo que implementa y aplica la ciudad de Rosario es la progresividad de la tarifa, es decir, la primera hora tiene un costo de 57 pesos y la segunda y tercera hora tienen un incremento en el pago de la tarifa de estacionamiento medido, por lo que el costo de esa zona terminó siendo de 85,50 pesos.

En otras ciudades, como Córdoba y Mendoza, la tarifa cuesta 40 pesos. En el caso de La Plata se pagaban 45 pesos, al igual que en la Ciudad de Buenos Aires, y había otra zona de 35 pesos; en Mar del Plata, se pagaron 37. Bahía Blanca es un caso muy particular porque fue desde los 56 pesos hasta los 500 durante todo 2022. El caso de Neuquén es muy parecido al de la ciudad de Rosario: la primera hora se pagó 44 pesos y la tercera hora, con la aplicación de una progresividad, en la tarifa costaba 66,64.

Otra cuestión importante con respecto a la Ciudad de Buenos Aires es la comparativa que tenemos con los garajes comerciales. Si el usuario de vehículo particular se acerca a la zona del micro o macrocentro y alrededores y quiere estacionarlo, tiene dos opciones: una, es estacionar en los espacios que tenemos de estacionamiento medido y la otra, usar un garaje comercial. El costo horario de los garajes comerciales, según un relevamiento que hicimos en el último trimestre de 2022, arrojó un promedio de 285 pesos en los garajes que “compiten” –entre comillas– con el pago del estacionamiento medido, tarifa muy superior a los 45 pesos que se pagaba en la vía pública. Hoy en día, en enero de 2023, el promedio ya está rondando los 300 pesos o más para esa zona.

Con este pequeño resumen del panorama que tenemos en otras ciudades con relación a los garajes comerciales, queremos hacer una propuesta concreta de los aumentos tarifarios. En un principio, nuestra propuesta es aumentar de 45 pesos a 81 la primera hora del estacionamiento medido de la Ciudad de Buenos Aires, lo que implica un aumento tarifario del 80 por ciento. Además de este incremento del 80 por ciento de la tarifa, queremos

incorporar, tal como nos habilita el Código de Tránsito y Transporte en nuestra ley que regula esto, la progresividad de una zona del estacionamiento medido.

Queremos remarcar que la ley prevé dos zonas diferentes de tarifa dentro de la zona tarifada y establece que, en la zona progresiva, podemos incrementar la tarifa del estacionamiento medido a medida que los usuarios van pagando más horas o van estacionando en forma más prolongada. La propuesta que queremos hacer para la aplicación de la tarifa progresiva implica aumentos sucesivos del 30 por ciento de la tarifa básica que mencioné recién en las primeras cuatro horas. Es decir, la primera hora pasaría a costar 81 pesos en la zona progresiva; en esta zona la segunda hora tendrá un aumento del 30 por ciento, o sea, un costo de 105 pesos; en la tercera hora tendrá otro aumento del 30 por ciento, y en la cuarta hora y las sucesivas terminaría de aplicarse este 30 por ciento de aumento de la hora anterior resultando en 177 pesos. Este sería un ejemplo concreto con esta nueva modalidad y este nuevo esquema: a un usuario que quiere estacionar durante una hora, ya sea en una zona progresiva o simple, la tarifa le costaría 81 pesos, pero en una zona progresiva le costaría 24,30 pesos más estacionar por dos horas.

Nosotros queremos implementar este nuevo mecanismo. Con este nuevo esquema, el estacionamiento en la vía pública, como mencioné recién, seguiría siendo muchísimo más barato que en un garaje comercial. Con lo cual, para un usuario que quiera estacionar durante pocas horas o un tiempo acotado, sería muy conveniente el estacionamiento en la vía pública dado que al día de hoy la tarifa de un garaje comercial está costando tres veces y media más.

Lo que queremos implementar con la aplicación de la tarifa progresiva y este nuevo esquema es desincentivar al usuario que quiera estacionar durante muchas horas el uso de la vía pública. ¿Por qué? Porque en esta zona donde actualmente se está cobrando el estacionamiento medido y más precisamente en la zona progresiva de esta zona tarifada tenemos muchísima demanda de vehículos para estacionar en la vía pública dado que hay muchos usos, sobre todo comerciales, y se acercan a esa zona para comprar bienes o servicios. Es una zona donde hay muchas instituciones administrativas donde quizás requieren algún trámite. Es una zona donde también hay mucho turismo, que tiene muchos usos y en la cual la oferta de permisión de estacionamiento es muy baja. En esta zona de estacionamiento medido hoy contamos con menos de 4.000 espacios cuando la Ciudad de Buenos Aires tiene más de 400.000 espacios de estacionamiento medido, lo cual implica que tenemos menos del 1 por ciento de los espacios de la ciudad tarifados. Al ser esta la zona de más demanda, con esta rotación de vehículos queremos generar que no haya un solo vehículo estacionado durante muchas horas y que ese espacio pueda ser usado por muchos vecinos durante estacionamientos acotados. La búsqueda de este esquema tarifario y de esta progresividad que va a aplicar la Ciudad de Buenos Aires es similar a la que hacen muchas otras ciudades de la Argentina, así como también del mundo, como mencioné anteriormente.

¿Qué servicio le queremos dar al vecino o cómo queremos que este esquema se aplique a la carga del vecino? La Ciudad de Buenos Aires está preparando distintos tipos de cartelería en la cual se indica al usuario final si está estacionando en una zona progresiva o una zona simple. Ese cartel tiene información mediante la cual el usuario puede escanear el código QR y mediante una página *web* entender cómo funciona el sistema, ver cuáles son las tarifas de cada una de las cuadras y dónde está estacionado el vecino. Obviamente, la aplicación del beneficio del residente se mantiene. Es indistinto para el residente estar en una zona progresiva o una zona simple, por lo cual va a poder estacionar en la cercanía de su casa

sin ningún tipo de problema de forma gratuita. Y para el usuario visitante, que finalmente va a pagar el estacionamiento medido, el uso de la aplicación es muy simple: se le solicita indicar dónde está estacionado y, con esa indicación, la aplicación ya entiende si es una zona progresiva o una zona simple. Al indicar la cantidad de horas que desea estacionar, la aplicación calculará automáticamente la tarifa que deberá pagar el usuario. La aplicación también tiene la modalidad post-pago mediante la cual el usuario simplemente iniciará una sesión de estacionamiento y, cuando se retire del lugar, podrá cerrarla. La aplicación automáticamente calculará el costo de ese estacionamiento, podrá pagarla cuando se está yendo y se le cobrará exactamente por el tiempo que estuvo.

Esta es nuestra propuesta de aplicación de tarifas. Les agradezco mucho su tiempo.

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Muchas gracias.

### Participante

#### 1.- Sr. Eduardo Bisognin

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Vamos a comenzar con el registro de participantes.

Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 1, señor Eduardo María Bisognin.

**Sr. Bisognin.**- Hola, ¿cómo les va?

**Sra. Coordinadora** (Estrabaca).- Buenas tardes.

**Sr. Bisognin.**- Buenas tardes.

Soy Eduardo Bisognin. Realmente, me sorprende gravemente haber escuchado a este señor que habló recién al comparar el estacionamiento en la calle con el estacionamiento privado. Le recuerdo al señor que hizo las cuentas recién que el estacionamiento privado tiene una enorme inversión en ese local, por lo cual el dueño tiene que pagar impuestos a la Nación e impuestos patrimoniales. Además, paga IVA e Ingresos Brutos que ustedes le cobran y también paga tarifas de agua totalmente abusivas. ¿Y usted viene a comparar la tarifa que cobra la ciudad con la que cobra un estacionamiento privado? Realmente usted no tiene cara, señor. Perdóneme. Hizo toda una explicación y dijo que van a tener un código QR. ¿Sabe qué? La mayoría de la gente no sabe lo que es el código QR. Ustedes piensan que la gente vive en Puerto Madero y que todos tienen 20 o 25 años, señores. Hay un montón de gente que no entendió lo que usted está diciendo.

Acá lo real es que con la complicidad de los medios nos siguen enroscando la víbora con leyes que cancelan derechos, como estacionar de manera gratuita en la calle y ustedes se siguen apropiando de las calles públicas. ¡Las calles no son de ustedes, señores! ¡Este es el resultado de los negociados políticos de “Juntos por el Cargo” y el pero-kirchnerismo que aprobaron las leyes 4008, 4888 y 5726! ¡Son una vergüenza!

Promueven las bondades de esta estafa a los vecinos a través de las facilidades de pago. Inclusive, en la aplicación de la que hablaba el señor piden datos innecesarios y hasta

piden la clave de la cuenta bancaria, que te queda en el teléfono y si te lo roban hacen cualquier desastre.

En cuanto a los locales, ¿sabe cuántos hay? ¡30 locales, señor! Acabo de contarlos: 30 locales para vender el parquímetro. ¡Las veces que he tenido que pagar estacionamiento privado porque justamente no se consigue dónde pagar! Es una vergüenza lo que están haciendo. Nos están metiendo la mano en el bolsillo peor que los ladrones, porque ellos toman un riesgo y pueden ir presos.

Dicen que los vecinos que están a 300 metros tienen un beneficio. ¡¿De qué beneficio me hablan si hoy lo están pagando?! Si tienen una multa, les sacan el beneficio; si hay más de un auto en una casa, el otro tiene que pagar; si vas a hacer un trámite, al médico o al supermercado, tenés que pagar. ¿De qué beneficio le están hablando a la gente? ¡No le mientan a la gente! Ahora resulta que el estacionamiento va a ser una nueva preocupación para los vecinos. Todo el tiempo vamos a tener en la cabeza a dónde dejamos el auto, controlar el horario y ver qué pasa.

Recuerden que no toda la gente puede usar la aplicación porque no todos los teléfonos tienen esa posibilidad. Hay gente que tiene el teléfono cargado; no tiene el último modelo, como tienen ustedes, que ganan mucha plata cobrándoles a los vecinos salarios altos y pueden cambiar los teléfonos y mantener la memoria. Muchos teléfonos están al límite y la gente está todos los días borrando fotos porque no tienen memoria. ¿Y ustedes creen que van a poder bajar la aplicación y esas cosas? Vuelvan a la realidad.

Ustedes saben que durante la última década cerraron más de mil garajes. Esos son nuevos edificios, suman más vehículos y ni siquiera les exigen a los nuevos edificios que haya por lo menos un estacionamiento por departamento. En todas las leyes de estacionamiento no hay un renglón destinado a crear nuevos lugares de estacionamiento. Es peor. Se sigue reduciendo la cantidad de lugares lícitos para estacionar, con bicisendas “al pedo” que nadie usa, con reservas para camiones, con contenedores de basura y calles verdes. Las calles verdes nos sacan lugares para circular y para estacionar porque dicen que faltan espacios verdes mientras hacen los negociados, como el del Tiro Federal, para vender grandes cantidades de espacios verdes. Ahí no tenían el problema de que faltaban espacios verdes, ¿no? Son unos sinvergüenzas. Le mientan a la gente todo el tiempo...

**Sra. Coordinadora (Lanari).**- Su tiempo...

**Sr. Bisognin.**- Ya voy terminando, señora. No se preocupe.

Otra cosa: quisiera que alguien me explique qué pasó en la audiencia del mediodía, la de la VTV, porque no pude ingresar.

Volvemos a esto: cobrar estacionamiento no genera nuevos lugares. El auto que paga ocupa el mismo lugar que el auto que no paga. A ver si lo entienden. Acá faltan lugares. La herramienta para combatir la falta de espacio no es cobrar, sino generar nuevos lugares. Nuestra propuesta es eliminar el pago y ampliar la cantidad de lugares a través de una política agresiva de desgravación fiscal a favor de la construcción de edificios de cocheras, de aumentar la cantidad de cocheras en los nuevos edificios, de utilizar espacios bajo las autopistas, de utilizar espacios contiguos a las vías del ferrocarril mediante convenios con este; de hacer playas a los costados de las vías de la General Paz y edificios de cocheras en las entradas de las autopistas para que la gente que viene de la provincia pueda dejar sus

autos. Sepan que en la provincia no se puede viajar. Los medios de locomoción son infames. No vive toda la gente en Puerto Madero...

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Está excedido. Por favor, su tiempo.

**Sr. Bisognin.**- Ya termino, señora. Hoy no hay mucha gente para hablar. Aguánteme un minutito más.

El problema de hoy es la tarifa. La implementación de la tarifa progresiva está copiada, como bien lo dijo este señor, de Rosario. ¿Quién la puso en Rosario? Los zurdos, como Larreta, del Partido Socialista de Santa Fe. Por eso copian de ahí justamente los zurdos, no de los capitalistas.

¡Rechazamos el aumento del 295 por ciento! La tarifa progresiva nos lleva a un aumento del 295 por ciento. Son unos sinvergüenzas. Acá lo grave...

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Por favor...

**Sr. Bisognin.**- El robo de los derechos de vecinos confiscados por un estado abusador, con legisladores cómplices que nos cuestan más de 40 millones de pesos por mes. Ese es el problema: la complicidad de toda la política.

Para resumir, y ya termino, el auto que paga ocupa el mismo lugar que el que no paga. Lo importante es hacer más lugares. Y vamos a seguir defendiendo la ecuación económica de las familias. ¡Basta, Larreta! ¡Basta!

Gracias. Que tengan buenas tardes.

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Gracias.

### **Expositor**

**Sr. Federico Ganora, en representación de la Defensora del Pueblo señora María Rosa Muiños**

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- En cuanto a la lista de expositores, corresponde que haga uso de la palabra la Defensora del Pueblo, señora María Rosa Muiños.

**Sr. Ganora.**- Buenas tardes a todos.

Mi nombre es Federico Ganora. Voy a hacer uso de la palabra en representación de la Defensoría del Pueblo y también de la Defensora del Pueblo, María Rosa Muiños.

En primera instancia, voy a estructurar la exposición sobre tres pilares: una consideración general respecto de las audiencias públicas, otra consideración con relación al tema que estamos tratando y, la tercera, es la casuística que estamos tratando en la Defensoría del Pueblo vinculada con el estacionamiento regulado.

En ese sentido, quiero mencionar que para nosotros es fundamental que en estas instancias se fomente la participación ciudadana. Es importantísimo para romper el clima de abulia que está envolviendo nuestros tiempos que el Gobierno de la Ciudad fomente la

participación, así somos muchas más voces las que nos presentamos en estos foros. Asimismo, es necesario y conveniente que el Gobierno de la Ciudad, más allá de las versiones taquigráficas que vierte, brinde informes dando respuesta a las exposiciones, observaciones y propuestas que se realizan en estas instancias.

Ahora bien, pasando al segundo punto, vamos a sostener nuevamente que es necesario arrojar una mirada integral de los aumentos que se están proponiendo. En este sentido, podemos señalar que no se trata solamente de los aumentos de estacionamiento regulado, sino que estos van acompañados de una serie de incrementos que impactan en el propietario de automotor. Tenemos que mencionar los aumentos de la VTV y los aumentos del 84 por ciento que ya estamos recibiendo sobre las patentes. Es decir que todo se integra en una totalidad y no puede ser tomado aisladamente. Es por eso que creemos que se tienen que sostener sobre los pilares de la razonabilidad y la proporcionalidad la idea de planificar incrementos en las tarifas.

Finalmente, voy a hablar sobre las quejas que estamos recibiendo y que están vinculadas con el acceso a los locales comerciales que venden tiempo de estacionamiento. No todas las personas que habitan la ciudad tienen teléfonos celulares inteligentes. No todas las personas son hábiles con este manejo. La aplicación suele resultar por lo menos inaccesible para diversos conjuntos etarios y, al mismo tiempo, no todas las transacciones se pueden hacer a través de Mercado Pago, tarjetas de crédito y demás. Es necesario y fundamental que el Gobierno de la Ciudad amplíe los lugares donde se pueda vender el tiempo de estacionamiento.

Estas son las consideraciones que tenía para verter. En honor al tiempo, quise resumir mi presentación en esto. Muchas gracias.

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Muchas gracias.

Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 2, señor Joaquín Ruiz López.

- El participante no se hace presente en el Zoom.

**Sra. Coordinadora** (Estrabaca).- No se encuentra.

Señor presidente: el orden del día ha concluido, pero le solicito si puede participar la señora Paola Cecilia Cáceres, de la Asociación de Consumidores ACUDA, porque su inscripción ingresó más tarde en el mail de audiencias públicas el día del cierre. Puede haber sido un problema de conectividad y por eso no figura en el orden del día, que concluyó a las 16 horas. Si usted da su autorización, le podemos permitir hacer uso de la palabra.

**Sr. Presidente** (Grippe).- Me parece correcto darle el uso de la palabra a esta persona, Susana.

**Sra. Coordinadora** (Estrabaca).- Bueno.

**Participante (continuación)**

**Sra. Paola Cecilia Cáceres**

**Sra. Coordinadora** (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra la señora Paola Cecilia Cáceres.

**Sra. Cáceres.**- Buenas tardes.

Vengo en representación de ACUDA. Representamos a los usuarios y nuestra misión es llevar a cabo críticas que puedan resultar constructivas y que a su vez sean realizables para el Gobierno de la Ciudad. En tal sentido, me gustaría decir que percibimos una falla de la comunicación con los usuarios con respecto a la forma de adoptar un sistema en general. Nos parece que debería implementarse... *(se producen cortes en el audio)* al uso del espacio público porque en muchas ocasiones, debido a la falta de información, puede encontrarse perdido y marchando a muy baja velocidad por no comprender cuáles son los espacios permitidos y los no permitidos para dejar su vehículo.

- Se escuchan otras voces.

**Sra. Cáceres.**- ¿Me escuchan?

**Sra. Coordinadora** (Estrabaca).- Sí, se te escucha. \_Por favor, les pido que se muteen...

**Sr. Coordinador** (González).- Quizás podés apagar la cámara porque hay un problema de conectividad y se traba un poco.

**Sra. Cáceres.**- Ok.

¿Ahí me escuchan mejor?

**Sr. Coordinador** (González).- Sí.

**Sra. Cáceres.**- Bueno.

Nos parece que deben implementarse más campañas dirigidas al usuario para evitar multas por no encontrarse ubicado o no saber cómo realizar los pagos en los respectivos espacios.

En la misma línea de lo anterior, también consideramos que debe llevarse a cabo como obligación por parte del Estado de la ciudad la amplia difusión de esta propia audiencia por la finalidad de la Ley 6, que permite el concurso de mayor cantidad de voces que arriben a decisiones más apropiadas y justas en este punto que venimos resaltando desde hace años y que aun no consideramos que haya sido atendido debidamente.

Nuestra asociación ve con buenos ojos el sistema actualmente vigente en materia de estacionamiento vehicular. Pedimos no incrementar los montos de las tarifas. No es menos cierto que la realidad inflacionaria actual impone dichos incrementos. En concreto, desde enero de 2022 la tarifa venía siendo de 45 pesos y aquí se está proponiendo elevarla a 81. Las razones que mueven estar a tono de la inflación entendemos que se deben a la idea central de imponer la regulación del estacionamiento medido. Con esto queremos decir que compartimos el concepto de estacionamiento tarifario. Es una herramienta técnica del poder

administrador que apunta a optimizar la utilización respondiendo al espacio público, a incrementar la velocidad de la rotación de los vehículos estacionados y con ello mejorar la movilidad en toda la ciudad, traduciéndose esto en una utilización justa del espacio público. Por tal motivo, entendemos que es una medida inteligente incrementar porcentualmente los valores estacionarios a medida que el usuario extienda el uso del espacio de todos.

A mayor abundamiento, debemos tener en cuenta que la tarifa no ha sido aumentada desde hace más de un año mientras que las tarifas de los estacionamientos privados sí lo han hecho en más de un 100 por ciento.

Vemos como un avance el hecho de que se haya puesto fin a las concesiones realizadas oportunamente por las empresas BRD y Dakota, las que tuvieron a su cargo el acarreo de los vehículos en infracción, lo cual ahora se encuentra en cabeza de la empresa AUSA. Nos complace haber sido oídos por las autoridades de la ciudad y el tiempo demuestra la utilidad de nuestra participación en estos espacios.

En cuanto a la legislación actual, se ha modificado lo anterior en cuestiones relacionadas con la previsión de acarreos en gran cantidad de casos.

Desde ya, muchas gracias.

**Sra. Coordinadora** (Estrabaca).- Muchas gracias.

Voy a preguntarle al señor Daniel González si alguna persona se ha acercado a la sede comunal con interés en participar de la audiencia.

**Sr. Coordinador** (González).- No se acercó nadie a la sede comunal.

**Sra. Coordinadora** (Estrabaca).- Bueno.

Muchas gracias, Viviana y Daniel.

Señor presidente: ha concluido el orden del día.

### **Finalización**

**Sr. Presidente** (Grippe).- Perfecto, Susana.

Antes de terminar, agradezco a todos los participantes por hacerse un rato para estar en esta audiencia.

Siendo las 15 y 37, damos por finalizada esta audiencia pública.

Muchas gracias a todos.

- Es la hora 15 y 37.

*Georgina Staffolani*

Taquígrafa