

S U M A R I O

S U M A R I O	3
AUDIENCIA PÚBLICA	4
Iniciación	4
Expositora	4
Sra. Bárbara Miguez	4
Participantes	5
2.- Sr. Guillermo Fernández Boan	5
3.- Sr. Eduardo Bertotti	6
Finalización	8

AUDIENCIA PÚBLICA

- En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en el Centro Cultural Adán Buenosayres, a seis días de diciembre de 2018, a la hora 12 y 05:

Iniciación

Sra. Coordinadora (Lanari).- Buenos días.

Damos comienzo a la Audiencia Pública convocada por el señor Jefe de Gobierno de la Ciudad mediante el Decreto 352/18, cuyo objeto es el tratamiento de la modificación de la tarifa para el Servicio de Verificación Técnica Vehicular Obligatoria que tramita por el Expediente N° 29.209.197 MGEYA/DGHCT/2018.

Mediante Resolución N° 995 MDUITGC, el señor Ministro de Desarrollo Urbano y Transporte de esta Ciudad ha designado como presidente de esta Audiencia Pública al señor Federico Nilles, Director General de Habilitaciones de Conductores y Transportes, quien les dará la bienvenida.

Sr. Presidente (Nilles).- Bienvenidos a la Audiencia Pública para tratar la modificación de la tarifa para el Servicio de Verificación Técnica Vehicular Obligatoria.

Expositora

Sr. Presidente (Nilles).- Vamos a dar comienzo a las exposiciones.

[Sra. Bárbara Miguez](#)

Sr. Presidente (Nilles).- La primera persona que hará uso de la palabra es la señora Bárbara Miguez, Gerenta Operativa de Taxis, Remises, Escolares y VTV.

Luego seguiremos con la lista de participantes. Por favor, traten de remitirse a cinco minutos de exposición.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Les solicito que hablen en voz alta para que la taquígrafa pueda tomar nota, ya que hubo un problema con el equipo de audio.

Sra. Miguez.- Buenos días.

En el día de hoy abordaremos las cuestiones vinculadas con las tarifas de la verificación técnica vehicular en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Como todos sabemos, la verificación técnica vehicular es una herramienta de medición que resulta indispensable en términos de seguridad vial, toda vez que permite corroborar que los vehículos circulen en óptimas condiciones técnicas y así reducir los accidentes de tránsito causados por aquellas fallas mecánicas que quizá el ciudadano desconocía.

Luego de analizar la evolución de los factores económicos involucrados en la actividad, se afirma que los costos de los rubros que inciden en el cuadro tarifario sufrieron un incremento superior al 5 por ciento. Por lo tanto, basados en el Artículo 66 del Pliego de Bases y Condiciones Particulares que dispone: “Toda variación de costos superior al 5 por ciento generará el derecho de solicitud de reconsideración de tarifas...”, corresponde regularizar el valor de la tarifa.

Sobre la base de la importancia de la prestación de este servicio y a los efectos de la mejora continua en materia de seguridad vial, nos vemos obligados a considerar el aumento que reclaman las empresas concesionarias.

Se fijará como apropiado un aumento del 23 por ciento sobre el total de cada tarifa con su IVA. Los nuevos valores resultantes serán de 1144,11 pesos para la tarifa 1 –autos– y de 430,21 pesos para la tarifa 2 –motos. Dichos montos incluyen el IVA y el arancel cuyo monto asciende a la suma de 126,50 pesos.

Consideramos que este incremento resulta indispensable para resolver el desequilibrio económico sobre la rentabilidad del servicio.

Participantes

Sra. Coordinadora (Lanari).- Comenzamos con el registro de participantes.

La modalidad de la Audiencia es la siguiente: en primer lugar, hacen uso de la palabra los expertos y, en segundo lugar, los participantes que tienen cinco minutos para su exposición.

Si alguien desea dejar alguna documentación por escrito, lo pueden hacer a través de esta Secretaría y la información será incorporada al expediente.

Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 1, señor Maximiliano Esteban Alles.

-El participante no se hace presente.

2.- Sr. Guillermo Fernández Boan

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 2, señor Guillermo Fernández Boan, en representación de la Cámara Argentina de Verificadores de Automotores.

Sr. Fernández Boan.- Cinco minutos bastan.

Como bien lo han dicho, hablaré en representación de la Cámara de Empresas Verificadoras de Automotores de la República Argentina.

En primer lugar, quiero reconocer y valorar que se haya considerado un aumento de tarifa. Esto lo hemos hablado muchas veces incluso con el funcionario que hoy preside la reunión. Creemos que este aumento era muy necesario, pero no sería honesto si no les dijera que es insuficiente. No solamente la actual gestión de la Ciudad de Buenos Aires, sino también el señor Presidente de la Argentina –en la misma línea política–, más de una vez han hablado sobre la pesada herencia que ha significado recibir servicios públicos con

retrasos tarifarios y lo muy difícil que es, no en lo económico, pero sí en lo social, reconocer el incremento a nivel inflacionario y recuperar lo que se ha ido perdiendo. Doy solamente un ejemplo: bien sabemos cómo protesta la gente cada vez que sube el boleto del subterráneo. A fuerza de ser sincero no sube, sino que se está recuperando una parte del gran atraso y todavía está muy lejos de recuperarse en su totalidad.

Nos hemos reunido en la Cámara para coincidir, valorar y agradecer este incremento, pero corresponde decir en este ámbito que luego de esta Audiencia vamos a presentar peticiones por el aumento que sabemos que falta. Nos estamos quedando retrasados y no hay manera de recuperarnos.

Por otro lado, hay una ficción. A veces, cuando alguien visita una planta de verificación y ve el equipamiento piensa que funciona solo. No es así. Sola funciona una embotelladora de vino, donde hay una máquina que llena las botellas, otra que les pone las etiquetas y otra los corchos. En nuestro caso, el equipamiento simplemente asiste al mecánico que está trabajando; la planta no podría funcionar sola. Además, empleamos mano de obra intensiva. Tenemos personal idóneo con certificados que acreditan la capacitación mecánica para verificación técnica vehicular. Este personal –que está en el sindicato de mecánicos– es mucho porque lo necesitamos. Dicho sindicato siempre tiene una frase cuando nos pide ajustes salariales: “el trabajo no genera inflación...”

-No se perciben las palabras del orador.

Sr. Fernández Boan.- ... la inflación que se produjo”. Yo digo lo mismo: nosotros no generamos inflación en la VTV. Pretendemos recuperar la que se produjo, porque es la única manera de seguir pagando los salarios del personal que trabaja en las plantas. La fórmula es muy sencilla: mayoristas, salario SMATA. Es la misma fórmula que la ciudad, con muy buen criterio, copió de la Provincia de Buenos Aires.

Repito: está muy bien el aumento que nos han dado, pero es insuficiente. Nos estamos quedando retrasados y después nos vamos a arrepentir. Va a ser un fruto amargo: pan para hoy y hambre para mañana. Mantengamos las tarifas a su nivel. Recuperemos la inflación que se produjo. Ojalá la inflación baje, porque lo deseamos todos. Aprovecho esta Audiencia para hacerles este pedido directamente a las autoridades.

3.- Sr. Eduardo Bertotti

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 3, señor Eduardo Bertotti, en representación del Instituto de Seguridad y Educación Vial.

Sr. Bertotti.- Buenos días.

Para que no me reten como en la Audiencia anterior, por favor avísenme un minuto antes de que se venzan mis cinco minutos.

Creo que el orador anterior fue bastante claro respecto de la tarifa. Solamente quiero hacer la siguiente reflexión. En términos vulgos, por decirlo de alguna manera, siempre se ha asociado la relación del costo de una verificación técnica vehicular de un vehículo *Sedán* común, con el valor de un tanque de nafta. Esto fue así hasta el año pasado. Con la

audiencia anterior, se mantuvo esa relación. Hoy, “arañamos” el medio tanque de un *Sedán* grande. Evidentemente, existe una diferencia.

¿Por qué algunas tarifas están dolarizadas y son reconocidas por el Gobierno Nacional –combustibles, energía y peajes– y otras no? Creo que es una cuestión de decisión política difícil de analizar desde una perspectiva técnica. Este es mi único comentario respecto de la tarifa.

En las distintas audiencias, mi rol siempre ha sido acercar el porqué del instituto, que ya estuvo bien fundamentado pero creo que tenemos que avanzar un poco más. En audiencias anteriores manifesté que la verificación técnica es, al sistema de seguridad vial de una sociedad, una defensa social. La licencia para conducir es otra defensa social, como así también la Auditoría de Seguridad Vial en lo que se refiere a la infraestructura por donde los usuarios circulamos ya sea como peatones, como conductores o como pasajeros.

En este momento, les pido al Estado y a las empresas otro esfuerzo más. Estamos empezando a tener antecedentes y datos fundamentales respecto de los vehículos usados. Esos datos tienen que ir como contraprestación al usuario. Para decirlo rápidamente: hoy, respecto del vehículo que sale de fábrica, ya se estableció en nuestro continente Latin NCAP. El usuario tiene la defensa de advertir las condiciones de seguridad del vehículo que va a adquirir porque hay alguien que lo testea y las difunde.

La verificación técnica vehicular –yo no pretendo que seamos Suecia, pero creo que hay que iniciar ese camino– es una fuente riquísima de información para el usuario. Esa fuente de información, ¿qué significa? Puede decirnos que un vehículo *Sedán* de determinada antigüedad o tipo –no quiero, como Suecia, especificar marca y modelo– está “flojo de papeles” en la dirección. A determinada cantidad de kilómetros, está “flojo de papeles” en la dirección o en el sistema de frenado. Esto, en otras sociedades, genera libros anuales en donde se vuelcan esos datos que se devuelven a los usuarios y a la sociedad. Por eso creo que es una herramienta fundamental.

A riesgo de que se enoje el Ministro de Transporte de la Nación, el siniestro vial no viene de las piedras que tiran los barras de River. El siniestro vial es complejo, es como un cóctel. Está muy bien definido por nuestros primos hermanos, los accidentólogos del transporte aéreo. ¿Qué es? Es la consecuencia de una cadena de errores en los tres factores. A veces decimos “el factor vehículo es del 21,38 por ciento de participación en la siniestralidad”. Suena hermoso, pero desde el punto de vista siniestral, es una pavada.

Llevo 36 años vinculado con la accidentología y todavía puedo decirles tranquilamente que no hay un siniestro vial exactamente igual a otro. El cóctel, el trago largo que desemboca en el siniestro está constituido por distintos porcentajes de errores en cada uno de los tres factores.

Es importante que empecemos a trabajar como sistema. El Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires ha trabajado espectacularmente desde hace varios años –espero que continúe así– en una de las defensas sociales: la licencia de conducir. Ahora hay que trabajar mucho más en homologar las condiciones. ¿Tenemos la misma licencia en todas partes? Tenemos que trabajar en las condiciones para llegar a una misma licencia. Otro tanto pasa con la Auditoría de Seguridad Vial e Infraestructura Viaria. Lamentablemente –ayer salió un comunicado de prensa al respecto–, estamos echando cemento y asfalto, pero no hay Auditoría de Seguridad Vial que mire el diseño...

Sra. Coordinadora (Lanari).- Perdón, señor Bertotti, pero ya está terminando su tiempo.

Sr. Bertotti.- Muy bien.

En el factor vehicular, tenemos esta enorme fuente de datos que podemos devolverle al ciudadano, al usuario, como valor agregado. Esta es mi reflexión.

Finalización

Sra. Coordinadora (Lanari).- Señor presidente: hemos concluido con la lista de oradores.

Sr. Presidente (Nilles).- Han sido escuchados todos los oradores.

Por lo tanto, damos por terminada la Audiencia Pública para el tratamiento de la modificación de la tarifa para el Servicio de Verificación Técnica Vehicular Obligatoria.

-Es la hora 12 y 24.

Liliana Durazzo Jalifi
taquígrafa