

Versión taquigráfica

AUDIENCIA PÚBLICA

18 de diciembre de 2018

Tratamiento de la modificación de la tarifa del servicio público de
estacionamiento medido en la vía pública

S U M A R I O

AUDIENCIA PÚBLICA	4
Iniciación	4
Expertos	4
Sr. Sebastián Perdomo	4
Expositores	8
Sr. Arturo Pozzali	8
Finalización	10

AUDIENCIA PÚBLICA

-En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en el Espacio Cultural del Sur, sito en Avenida Caseros 1750, a dieciocho días de diciembre de 2018, a la hora 12 y 03:

Iniciación

Sr. Presidente (Ameijenda).- Siendo las 12 y 3 del 18 de diciembre de 2018, damos comienzo a la audiencia pública sobre el tratamiento de la modificación de la tarifa del servicio público de estacionamiento medido en la vía pública.

Mi nombre es Alejandro Ameijenda, y soy presidente del Ente Único Regulador de los Servicios Públicos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Presido esta audiencia según lo establecido en la Ley 6, artículo 51, inciso c), que regula el instituto de las audiencias públicas; y la Ley 210, capítulo 4, del Ente Único Regulador de los Servicios Públicos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

En esta oportunidad, me acompañan la doctora Eugenia Michielotto y el doctor Gustavo Gutiérrez, integrantes del Directorio del Ente Único Regulador de los Servicios Públicos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Le voy a ceder la palabra a la señora Viviana Lanari, coordinadora de la organización de las audiencias públicas y perteneciente a la Subsecretaría de Gestión Comunal del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Ella comentará, brevemente, el desarrollo de la presente audiencia y les dará la palabra a los participantes, según el registro de inscriptos.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Buenos días a todos.

Damos comienzo a la audiencia pública, convocada por el jefe de Gobierno de esta Ciudad, por Decreto 364/2018. El objeto de la presente audiencia es el tratamiento de la modificación de la tarifa del servicio público de estacionamiento medido en la vía pública, que tramita a través del expediente 29651017-MGEYA-DGTYTRA-18.

La modalidad de la audiencia pública es la siguiente: en primer lugar, harán uso de la palabra los expertos, que son las personas designadas por el Poder Ejecutivo para presentar y explicar el proyecto.

Además, hay un registro de participantes, quienes disponen de cinco minutos para hacer uso de la palabra.

En el caso de que quieran dejar documentación por escrito, lo pueden hacer a través de la presente Secretaría, y será incorporada al expediente.

Expertos

[Sr. Sebastián Perdomo](#)

Sra. Coordinadora (Lanari).- Invito a hacer uso de la palabra, en calidad de experto, al señor Sebastián Perdomo, coordinador del proyecto de estacionamiento medido.

Sr. Perdomo.- Muchas gracias por permitirme estar acá para hablar del tema que nos convoca: la modificación de la tarifa de estacionamiento medido para la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Tal como dijeron, mi nombre es Sebastián Perdomo, y soy el coordinador del proyecto de estacionamiento medido de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Secretaría de Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Voy a contarles el marco conceptual en el que se encuadra la política pública de estacionamiento medido de la Ciudad de Buenos Aires, el motivo por el cual existe y es muy necesaria. También me referiré al fundamento teórico a través del cual solicitamos su actualización para que siga teniendo una aplicación efectiva en la ciudad.

La regulación del uso del espacio público, en cualquiera de sus dimensiones, es uno de los grandes desafíos de las ciudades modernas, particularmente las ciudades metropolitanas, como la nuestra. Esto es así tanto por la necesidad de sus vecinos y residentes como por la de los visitantes que ingresan y circulan a la ciudad todos los días.

Es esencial que la utilización de los espacios comunes entre estos vecinos y estos visitantes sea de manera equitativa, equilibrada, sustentable y segura. Esta es una de las grandes responsabilidades de los gobiernos municipales, de los gobiernos provinciales y del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires que deben enfrentar y hacerse cargo a través de las distintas políticas públicas. Una de ellas es la política de estacionamiento tarifado.

El caso de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires no escapa a esta realidad y a esta necesidad. Con una población estable de, aproximadamente, tres millones de habitantes, que poseen más de medio millón de vehículos –es el parque automotor de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires–, la ciudad, adicionalmente, sufre el ingreso diario de más de un millón de vehículos livianos y pesados del Área Metropolitana de Buenos Aires –AMBA–. Esto tiene una serie de consecuencias obvias para el tránsito y la circulación, especialmente en determinados horarios y días hábiles, y particularmente en lo que se refiere al estacionamiento. Aquí se configura una situación de evidente demanda insatisfecha y una evidente saturación.

Hoy la ciudad cuenta con, aproximadamente, 400.000 lugares de estacionamiento público, en la vía pública, y 700.000, aproximadamente, lugares de estacionamiento de instituciones privadas, estacionamientos comerciales, o lo que comúnmente se conocen como garajes privados. Notamos que, según estos números y considerando la demanda que comenté respecto de los números de autos que ingresan y la cantidad de lugares disponibles, la oferta de lugares de estacionamiento en la ciudad está en una clara saturación. Esto muestra signos de empeoramiento, año a año, mes a mes, con el progresivo aumento del parque automotor de la Ciudad de Buenos Aires y el Área Metropolitana de Buenos Aires, al mantenerse estanca o con muy ligeras modificaciones posibles la oferta de lugares de estacionamientos.

Esta saturación se expresa de distintas maneras: con inseguridad vial, estacionamiento indebido, falta de rotación vehicular y con la extrema permanencia de

autos estacionados en el mismo lugar en la vía pública. Esto afecta la manera en la que los vecinos y visitantes convivimos y compartimos la vía pública. Porque la calle es, al fin y al cabo, vía pública.

Hay que entender que la vía pública es un concepto muy relevante para la gestión en la ciudad porque tiene que ser un espacio de encuentro, donde los vecinos y visitantes desarrollen la vida ciudadana y debe permitir la movilidad, tanto en dominio público como privado.

En la vía pública se emplazan servicios públicos, zonas de esparcimiento, espacios verdes, equipamientos públicos y vías que permiten el desplazamiento de peatones, ciclistas, transporte público y hasta los vehículos particulares.

Es importante entender que el espacio público es un bien finito, escaso, que debe administrarse y regularse, de manera equilibrada, entre los distintos actores que la utilizan.

Las políticas hacia la gestión del estacionamiento repercuten en el uso del espacio público, en la calidad del aire, en la congestión del tránsito, en el tiempo de viaje de los automovilistas, en las características de estos viajes. Y, como dije antes, repercute en la seguridad vial y en cuestiones que parecen tan alejadas, como el desarrollo económico. La rotación vehicular afecta, por ejemplo, la dinámica de las zonas comerciales de la ciudad. Cuando esta se estanca, también se estanca el desarrollo económico.

Una eficiente gestión del estacionamiento es un desafío continuo en el centro de las grandes ciudades metropolitanas debido a la existencia de objetivos a veces contradictorios en un contexto de constante crecimiento de la demanda por espacio.

La política de las ciudades más desarrolladas del mundo debe basarse en la escala humana, donde la movilidad sustentable y segura es un eje fundamental.

Yendo específicamente a la política de estacionamiento tarifado, el estacionamiento medido es una herramienta de la ingeniería de tránsito cuyo principal objetivo es mejorar el comportamiento de la demanda de espacios en la calzada, sobre la base de un aumento de la rotación de los vehículos estacionados, de manera de optimizar la movilidad en las ciudades y hacer más equitativo el uso del espacio público. Se evita, así, que los automóviles se perpetúen en sus lugares y se permite que más usuarios tengan acceso en las zonas de mayor demanda.

A su vez, se reducen los tiempos necesarios para encontrar una plaza desocupada, lo que reduce la circulación en búsqueda de lugares. De esta manera, se reduce la congestión del tránsito y se mejoran todas las cuestiones que mencioné antes.

El objetivo del estacionamiento medido es el uso más equitativo del espacio público. Lo primero que debemos señalar respecto del valor de la tarifa es que el valor horario de estacionamiento en la vía pública es un mecanismo fundamental para racionalizar su uso entre residentes y visitantes.

Cuando un conductor puede optar por el estacionamiento en un espacio público o en una playa comercial, el comportamiento estará fuertemente ligado al diferencial tarifario de estas alternativas. Está demostrado que la conducta del público es sensible a los cambios de tarifa respectiva. Cuando se produce un cambio en la tarifa de estacionamiento privado y la tarifa de estacionamiento en la vía pública no acompaña, se distorsiona esta racionalización que debe ocurrir para asegurar el uso equitativo del espacio público.

El sistema de estacionamiento en la vía pública en la Ciudad de Buenos Aires actualmente tiene un valor de 10 pesos la hora, como consecuencia de la última

actualización que fue implementada a principios de este año. Es el quinto ajuste en 27 años de operación del sistema.

Por otra parte, la creciente demanda de estacionamiento motivada por el crecimiento que mencioné del parque automotor y los distintos puntos de atracción de viajes dentro de la ciudad han repercutido desfavorablemente en el sistema, acentuando la necesidad de aplicar medidas orientadas a regular de manera inteligente el uso del auto particular.

A eso se agrega el contexto inflacionario, en el que el incremento del valor de estacionamiento en las playas comerciales no ha sido la excepción. Frente a ello, el estacionamiento medido en la vía pública, con una tarifa relativamente cada vez más baja frente a este aumento de los precios, ha visto disolver los efectos de la tarificación de los espacios, con un alto diferencial entre el uso para un mismo fin del espacio público y privado.

De acuerdo con datos estadísticos que releva la misma Secretaría de Transporte, solo entre el año 2008 y agosto 2018 las tarifas de estacionamiento promedio en garajes comerciales en la Ciudad de Buenos Aires aumentaron 944 por ciento, y pasaron de un valor horario de 7,31 pesos, promedio, a 75 pesos.

Dados los valores de aumento de horarios dentro de las cocheras privadas que mencioné y teniendo en cuenta que se regula con la demanda de estacionamiento que generan los mismos usuarios de los vehículos, podemos plantear una comparación entre las distintas tarifas que podrían haberse aplicado cada año para mantener una proporcionalidad con estacionamiento privado. Es decir, si se hubiera seguido a la par el aumento en estacionamiento en vía pública respecto del aumento que tuvo el estacionamiento privado, encontraríamos que el atraso tarifario hoy del estacionamiento en la vía pública sería del 232 por ciento. Eso, analizando solo un factor, que es el que se usa para comparar el estacionamiento privado. Pero, obviamente, se puede comparar con otros factores que también ayudan a entender esta situación.

Otro valor de referencia es el combustible, por ejemplo. Analizando el costo de referencia inicial que tuvo la hora de estacionamiento en la vía pública y el precio final por litro de nafta super, para usar un indicador, y su evolución hasta la actualidad, el valor de la tarifa por hora en la vía pública debería ser de cerca de 60 pesos. Esto, si se hubiera seguido el ritmo de actualización de aquella.

Podemos concluir que los costos de estacionamiento en las zonas de regulación no fueron acompañando otros valores que conllevan al uso del vehículo particular, y se ha perdido –como expliqué– este efecto de rotación, de equilibrio, de uso y de racionalización del uso de la vía pública.

Entonces, para concluir, la tarifa de estacionamiento en la vía pública tiene un atraso considerable, lo que produce un uso desequilibrado del espacio público y requiere imperiosamente de una actualización si buscamos que siga teniendo este efecto de administración racional del espacio público.

En 27 años de operación, el aumento en la tarifa horaria en la vía pública ha resultado mucho menor que el estacionamiento en cocheras comerciales, lo que genera este desequilibrio en la regulación de los espacios públicos.

Esta problemática va a seguir generando estas situaciones desventajosas como la falta de rotación, la dificultad de encontrar espacios disponibles, la congestión vehicular, la

emisión de gases contaminantes en la búsqueda constante de un lugar para estacionar, la contaminación sonora, etcétera.

Por eso, teniendo en cuenta estos argumentos técnicos que mencioné y todo lo detallado, se recomienda la actualización del valor de la tarifa de estacionamiento público en vía pública a 15 pesos.

Muchas gracias por el tiempo. (*Aplausos*).

Sra. Coordinadora (Lanari).- Ahora comenzaremos con el registro de participantes. Corresponde que haga uso de la palabra Ivana Torres.

-La participante no se hace presente.

Expositores

Sr. Arturo Pozzali

Sra. Coordinadora (Lanari).- Convocamos, en calidad de expositor, al señor Arturo Pozzali, defensor del Pueblo Adjunto.

Sr. Pozzali.- Buenos días.

Soy Arturo Pozzali; vengo en calidad de defensor Adjunto del Pueblo de la Ciudad para contar que desde la Defensoría estamos a favor de estas políticas de la regulación del espacio público, con la idea de que todos los vecinos podamos entender que los espacios públicos son, efectivamente, de todos y que utilizarlos genera un costo para toda la sociedad, tanto para aquel que cuenta con un vehículo como para el que no lo tiene. Esto no se trata de la idea de un negocio, o de generar una competencia con el privado –que, efectivamente, lo hace por una cuestión lucrativa–, sino que está dentro de un servicio público.

El mandato que tiene la Defensoría es defender los intereses no solo de los habitantes sino de aquellos que también transitan la Ciudad de Buenos Aires. En ese marco, la idea es hablar –tal como se decía antes– de la transparencia de cómo vamos a calcular el espacio público si lo que queremos es tener una política que lo regule. De hecho, la idea es regular el espacio público y no simplemente generar un negocio lucrativo del cobro del espacio público con una idea recaudatoria. En ese sentido, estuvimos trabajando y viendo el Decreto 364 por el que se convoca la audiencia. Vimos la idea de compararlo con la nafta, con el costo de los actores privados que están cobrando la hora del estacionamiento, pero no vemos que haya una forma clara por la cual se plantean estos aumentos sucesivos que pueden no ser el primero ni el último. La realidad es que este año ya estaba 8 pesos; después se pasó a 10; y ahora se pasa a 15. Se planteaba un aumento del 87 por ciento de la tarifa, en un año. Seguramente el 3 de junio estaremos discutiendo nuevamente la tarifa en una audiencia pública y estaremos pensando otro aumento a 20 pesos. No están claros cuáles son los costos que implica para brindar este servicio público; no están claras las características, más allá del aumento de la nafta, que es un costo para todos los ciudadanos,

y no sabemos si, efectivamente, tiene que ver con el costo del mantenimiento de las máquinas.

El Decreto 2974 de la década del 90 es el que regula todavía lo que está vigente y que plantea que la concesión tiene tanto que ver con el costo de estacionamiento en vía pública como con el acarreo y con el sistema de grúas en la Ciudad de Buenos Aires que son los que llevan este servicio público y este ordenamiento del espacio. El Ente Regulador viene hace años pidiendo que haya una idea de transparencia para saber cuáles son los costos efectivos que le genera a estas empresas –tanto Dakota como a BRD– llevar adelante este servicio. Esto no está del todo planificado ni plasmado tanto en el decreto como en los trabajos preliminares.

Nos queda el tema de la creciente demanda de estacionamiento y el atraso tarifario. Venimos, principalmente, hablando de atraso. Analizando ese mismo decreto vemos que, por parte del Ente Regulador y de la Auditoría de la Ciudad de Buenos Aires, ambas empresas tienen un atraso. Desde 2001 están concesionadas y desde esa fecha se plantea que están en una situación de irregularidad para brindar este servicio público. También están presentadas en la Justicia, no solamente ante el Ente y la Auditoría de la Ciudad.

Por el Decreto 63, que fue lo último de 2014, y es lo último que nosotros encontramos, hay un atraso en el canon que pagan estas empresas. Se habla de 55.000 pesos mensuales. Hay datos concretos de que se acarrean 14.000 autos mensualmente y que hoy, todavía –y lo vamos a estar discutiendo en unos días– sale 950 pesos el acarreo. Estamos hablando de alrededor de una ganancia de 13 millones de pesos mensuales dentro de este mismo sistema. Cuando hablamos de política pública y de reordenamiento del espacio público tenemos que hablar de la política pública en general y de cuál es el sistema que nosotros queremos no solo para reordenar el espacio público, sino para pensar el sistema de transporte en la Ciudad de Buenos Aires.

Por eso, desde la Defensoría del Pueblo, la política tiene que ser integral; debemos entender que la ciudad tiene un montón de autos y de transeúntes que no solo viven en la ciudad, sino que también vienen del conurbano bonaerense a trabajar en nuestra ciudad. Por ello, la idea es pensar políticas que tengan que ver con el AMBA, la zona metropolitana, que es una zona donde viven 15 millones de personas. La idea es defender este derecho que tienen los ciudadanos a entender la transparencia real de cuál es el costo del servicio. Pensemos que puede haber costos operativos que no tenemos claros cuáles son y también puede haber costos políticos en el sentido de que si nosotros queremos desfomentar el uso del auto, tener una ciudad mucho más verde y amigable con otro tipo de transporte y fomentar el transporte público, es una herramienta totalmente válida y muy interesante, pero va de la mano de muchísimas políticas. No se trata simplemente de ir ajustando las tarifas.

Me anoté unos números que tienen que ver con la política general del transporte porque es lo que estamos discutiendo y defendiendo. Tienen que ver con una caída de 132 millones en la unidad de acción y planeamiento del transporte; tienen que ver con una caída de 553 millones en la unidad de infraestructura urbana y de subterráneos. O sea, efectivamente, hay un recorte para seguir generando nuestra línea de subterráneos. Hay un recorte de 14 millones en la unidad de planeamiento urbano y un recorte de 136 millones del transporte masivo rápido de colectivos. Es decir que ni siquiera queda exento el Metrobús, que era una política insignia de la ciudad. Esto demuestra que hay un atraso,

pero que excede a seguir aumentando una tarifa si no tiene que ver con el reordenamiento de la política de tránsito y transporte y qué queremos hacer con aquellas personas que hoy necesitan, en cierta manera, un auto para transportarse.

Venimos a plantear a esta audiencia que se transparenten los costos, que se entienda que no podemos seguir regulando sobre un sistema que está concesionado desde 2001, pero respecto del cual no tenemos datos. De hecho, la Justicia está interviniendo y la Auditoría de la Ciudad de Buenos Aires nos está planteando que hace 17 años que están concesionados de forma irregular.

Desde la Defensoría pretendemos que esta regulación del espacio público, que este derecho que tenemos todos los habitantes de la Ciudad de Buenos Aires de poder usarlo y entender que tiene un costo porque el espacio es de todos debe ser de forma transparente; debe quedar claro que puede haber servicio que tienen mejores y menores costos, como por ejemplo una APP o sistemas de ordenamiento del tránsito que usan no en ciudades del Primer Mundo, sino en La Plata o Rosario. Aquí utilizan aplicaciones que les permiten a la ciudadanía pagar hasta de forma electrónica con su celular que hoy, prácticamente, es una herramienta que tenemos todos. Además, no tiene los costos de mantenimiento de grandes maquinarias, de grandes cospeles. En este sentido, tampoco está claro cuánto sale el cospel de la hora que uno pone dentro del parquímetro. Por eso, es un sistema que no solo queda obsoleto por la falta de información y por las judicializaciones que está representando para los vecinos, sino que queda obsoleto desde el punto de vista de la tecnología y del futuro que podemos usar para ordenar el transporte en la Ciudad de Buenos Aires.

Venimos a hacer este tipo de cuestionamientos a la hora de aumentar una tarifa. Pensamos que no se tiene que basar en cuestiones competitivas de mercado ni del uso de la nafta, que tampoco es un costo solamente dentro del sistema de acarreo, sino que impacta a toda la sociedad en general.

Entonces, antes de que podamos saber si el precio está bien en 15 o 20 pesos, debe haber una política compacta y completa de la política de tránsito de la Ciudad de Buenos Aires. Todo esto, en el entendimiento de que es un servicio público y no simplemente un negocio recaudatorio.

Muchas gracias por el espacio y por escuchar. (*Aplausos*).

Sra. Coordinadora (Lanari).- Muchas gracias.

Finalización

Sr. Presidente (Ameijenda).- Dado que no hay más inscriptos en el registro de participantes ni expositores, damos por concluida la audiencia pública del día de la fecha.

Gracias a todos.

-Es la hora 12 y 25.

Teresa Morales
Taquígrafa parlamentaria