

Versión Taquigráfica

AUDIENCIA PÚBLICA

10 de junio de 2019

Tratamiento de la modificación de la tarifa para
el Servicio de Verificación Técnica Vehicular
Obligatoria

S U M A R I O

AUDIENCIA PÚBLICA	4
Iniciación	4
Expertos	4
Sra. María Bárbara Míguez Cabello	4
Participantes	5
1.- Sr. Eduardo Andrés Bertotti	5
2.- Sr. Alfredo País	6
Sr. Guillermo Fernández Boan	8
Expertos (cont.)	9
Sra. María Bárbara Míguez Cabello	9
Finalización	10

AUDIENCIA PÚBLICA

- En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en la Sede Comunal N° 1 sita en la calle Humberto 1° N° 250, a diez días del mes de junio de 2019, a la hora 12 y 30:

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 N° 158/19, cuyo objeto es el tratamiento de la modificación de la tarifa del servicio de Verificación Técnica Vehicular Obligatoria, que tramita mediante el Expediente N° 12159202-GCABA-DGHCT-19. Por Resolución 429 del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte, el señor Ministro de Desarrollo Urbano y Transporte ha designado para presidir esta audiencia al señor Federico Nilles, quien les dará la bienvenida.

Sr. Presidente (Nilles).- Buenos días y bienvenidos.

Damos inicio a esta audiencia para el tratamiento del aumento de la tarifa de la Verificación Técnica Vehicular.

Vamos a dar un tiempo de cinco minutos a cada uno de los oradores para que presente su exposición. Posteriormente, hablará la Gerenta General de Taxis y Remises Escolares, Bárbara Míguez.

Expertos

Sra. María Bárbara Míguez Cabello

Sra. Coordinadora (Lanari).- En primer lugar, vamos a llamar a la experta, señora María Bárbara Míguez Cabello, de la Gerencia de Registros de Transporte y Verificación Técnica Vehicular.

Sr. País.- (*Fuera de micrófono*).- Quisiera hacer una pregunta antes de que empiece: ¿cuál es la propuesta concreta de aumento? ¿A cuánto van a aumentar?

Sra. Míguez.- Durante la exposición le respondemos.

Buen día a todos.

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 es una herramienta de medición que resulta indispensable en términos de seguridad vial, toda vez que permite verificar que los

vehículos circulen en óptimas condiciones técnicas y así reducir los accidentes de tránsito causados por aquellas fallas en el vehículo que quizás el ciudadano desconocía.

Analizada 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. En base a ello, y basándonos en el Artículo 66 del pliego de Bases y Condiciones Particulares, que dispone que "toda variación de costos superior al 5 por ciento generará el derecho de solicitud de reconsideración de tarifas", corresponde regularizar la tarifa.

En base a la importancia de la prestación de este servicio 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 19 por ciento sobre el total de cada tarifa, con su IVA, y el valor del arancel incluido de 151 pesos. Los nuevos valores resultantes serán de 1362 pesos para la tarifa I y de 512 pesos para la tarifa II. Dichos montos incluyen el IVA y el arancel.

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

Sra. Coordinadora (Lanari).- Muchas gracias.

Comenzamos con la lista de participantes.

Participantes

1.- Sr. Eduardo Andrés Bertotti

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el señor Eduardo Andrés Bertotti, participante número 1.

Sr. Bertotti.- Buenos días.

Por favor, atájenme antes de que se me cumplan los cinco minutos. Denme un minuto de preaviso.

Soy director de un instituto de seguridad y educación vial. Ya he hablado en otras audiencias públicas referidas a este y otros temas.

Quiero volver a centrar el mensaje en torno a qué es la institución de la Verificación Técnica Vehicular. En alguna audiencia anterior hablé sobre las defensas sociales, y una de las defensas sociales es esta: la Verificación Técnica Vehicular. Por defensas sociales me refiero a las garantías que tiene que dar la autoridad frente a los demás usuarios de la vía pública de que quien circula a nuestro lado lo hace en condiciones mínimas de seguridad. Eso es lo que garantiza el sistema –es decir, la defensa social institucional– de la Verificación Técnica Vehicular. Del mismo modo, en términos de factores humanos tenemos la cuestión de cómo se extiende una licencia de conducir y en términos factores ambientales, cómo se hace la auditoría vial de cualquier emprendimiento dentro de la estructura vial. En muchas de estas áreas tenemos falencias. Es cierto.

De la anterior audiencia a esta hemos tenido novedades, si bien las presumíamos, hoy ya son hechos ciertos. LATIN NCAP está trabajando en el mercado automotriz latinoamericano y haciendo las pruebas de los vehículos que se comercializan en el

mercado latinoamericano. Lamentablemente, las pruebas son dramáticas: el vehículo que se vende en el mercado latinoamericano –estamos hablando del estándar– es un vehículo que, por sus fallas en los sistemas de seguridad, no entraría en el mercado norteamericano ni en el europeo. Ellos los categorizan con estrellas y pueden verlos en la página web de LATIN NCAP, ahí encuentran los modelos que aprueban. Generalmente, los modelos que aprueba este sistema o que tienen mejoras en la fabricación son vehículos de alta gama. Lamentablemente, lo que se fabrica en las terminales automotrices argentinas y brasileras – hoy mayormente brasileras– no reúne esas condiciones mínimas de seguridad. Con mayor razón entonces, la necesidad de la defensa social de la Verificación Técnica Vehicular y de verificar esos vehículos que ya están saliendo cero kilómetro sin las condiciones ideales que presuponen las mismas casas matrices para el mercado europeo y norteamericano.

Respecto del tema de la audiencia de hoy, como lo adelanté en otras audiencias que hemos tenido, la tarifa cada vez se va distorsionando más. En otras oportunidades he comentado que el valor medio de una verificación técnica vehicular de un vehículo estándar a nivel internacional –lo que llamamos Categoría I– equivale a un tanque de combustible. Ya en las anteriores audiencias se estaba distorsionando completamente. Ahora sería un disparate llevar ese valor a lo que cuesta un tanque de vehículo medio. Sería terriblemente costoso para el usuario. Esto se desprende de tener tarifas en pesos y el combustible está dolarizado. Tenemos un problema bastante severo en este tema.

Sra. Coordinadora (Lanari).- ¿Puede ir redondeando, por favor?

Sr. Bertotti.- Esa era la única reiteración de lo que he hablado en otras oportunidades respecto de algo que se concretó en forma disparatada, que es el alejamiento de la tarifa en Argentina respecto de la tarifa internacional.

2.- Sr. Alfredo País

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el señor Alfredo País, participante número 2.

Sr. País.- Las dos personas que hablaron hicieron hincapié en la seguridad de accidentes. El Gobierno no tiene la obligación solo de preservar al ciudadano de accidentes, también tiene la obligación de preservar su salud. Sin embargo, no se hacen controles de emisión de gases. Pagamos una tarifa de verificación de 1.144 pesos para salir a la calle y ser "fumigados" por colectivos, camiones, camionetas y otros. Es decir, esa parte representa el 50 por ciento de lo que se debería ocupar el Estado y no lo hace –además de que, por ejemplo, los hospitales están absolutamente desmantelados–. Pagamos y resulta que no lo hacen. Por el valor que cita el caballero para la VTV, en España hacen control de gases. Yo hice dos veces la VTV en España, la segunda tuve que reparar mi auto, y no veía salir humo por el caño de escape.

Siempre hacemos comparaciones con los valores internacionales: lo que vale el tanque de nafta, tal cosa o tal otra. Las economías no son comparables. Lo que gana una persona en España, en Estados Unidos o en Australia no es lo que gana aquí en relación con

lo que gasta. Y además, como muy bien dice el señor, nos venden automóviles de baja calidad, por valores que son internacionales.

Tampoco se le pide a las empresas concesionarias de servicios públicos que abran sus libros. El Estado tiene que dar cuenta de sus libros, pero también las empresas concesionarias, que tienen un mercado cautivo de aproximadamente 1.543.000 vehículos en la Ciudad de Buenos Aires. Todos tienen que hacer la verificación. Supongamos que haya un 20 por ciento que no lo hace –porque están varados o lo que sea–, queda la módica suma de aproximadamente 1.234.000. Suponiendo que las empresas gasten 5 millones de pesos en instalar los lugares de verificación, contando las máquinas, las computadoras, los sistemas –que comparten entre siete, porque no compran siete sino uno–, el alquiler –porque si compraron es una inversión que no se puede cargar en el costo–, están ganando alrededor de 215 por ciento anual. ¿Nos quieren aumentar el 20 por ciento?

Supongamos que con una inflación del 50 por ciento sea razonable una ganancia del 100 por ciento. Esto sería una ganancia de 5 millones. Ganan 10 millones, ya deducidos los sueldos, las cargas sociales, etcétera. No sé cómo estarán integrados los directorios de las empresas concesionarias, supongamos que haya tres directores y no uno, y que ganen 500 mil pesos entre los tres de sueldo mensual, más 700 mil pesos de catorce o quince personas de personal y una amortización en seis años...

Sra. Coordinadora (Lanari).- Por favor, redondee.

Sr. País.- Todo esto da una ganancia de 215 por ciento. ¿Cómo justifican un aumento del 20 por ciento?

Si no son estos los números, tenemos que pedir que los abran y nos digan en qué nivel de rentabilidad están. Son empresas concesionarias, privadas de uso públicas, como las escuelas privadas: públicas de administración privada. Que abran los números.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el señor Guillermo Lanfranconi, participante número 3.

- El participante no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el señor Federico Lazzari, participante número 4.

- El participante no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el señor Eduardo María Bisogni, participante número 5.

- El participante no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde pasar al segmento de los expositores.

Corresponde que haga uso de la palabra el señor Leonardo Farías.

- El expositor no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Señor presidente: ha concluido la lista de participantes.

Sr. Fernández Boan.- (*Fuera de micrófono*) Perdón, yo me anoté y no me han nombrado.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Le pido su DNI para agregarlo.

Sr. Guillermo Fernández Boan

Sra. Coordinadora (Lanari).- Tiene la palabra el señor Guillermo Fernández Boan.

Sr. Fernández Boan.- Buenos días.

No quiero entrar en polémicas. Se puede pensar que la VTV, o cualquier actividad, gana fortunas, números de cientos de miles de millones sobre lo que sería razonable.

Sr. País.- (*Fuera de micrófono.*) No son cientos de miles de millones. Yo le digo el número exacto. Es el 215 por ciento.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Por favor, no se puede dialogar.

Sr. Fernández Boan.- Cualquier actividad que tuviera los índices de rentabilidad que usted mencionó hubiera tenido a todas las empresas imaginables de la nación y del extranjero queriendo hacer esos negocios fabulosos. Por el contrario, la realidad indica que hubo al menos un concesionario al que ni siquiera le funcionaban los números de alquiler del galpón que necesitaba para brindar el servicio. Sin entrar en polémica, esa es la realidad que conocemos. Tenemos un retraso tarifario que hace muy difícil mantener debidamente actualizado el salario del personal. Lo hemos planteado por escrito y hemos presentado notas.

La revisión del vehículo no es algo que el propietario quiera hacer voluntariamente. Este es un problema a nivel internacional, que vemos inclusive con las vacunas. Se desarrollan vacunas, se gasta muchísimo dinero en investigación y, cuando hay que vacunar al ciudadano, quien debe llevarlo a vacunar no lo hace. Si es una persona mayor, no va. Hay un recrudecimiento de enfermedades que se creían desterradas y vuelven a aparecer porque la gente dice "no lo vacunes porque se va a agarrar tal o cual cosa, la vacuna es mala". Es como quienes discuten que la tierra es plana, vaya uno a convencerlos. Yo creo que la tierra no es plana, que las vacunas sirven y que a quien no se lo lleve de alguna manera compulsiva a revisar su vehículo preferirá no revisarlo creyendo que anda bien.

El vehículo no solo no anda bien, no importa cuántas estrellas tenga. Un vehículo, por el solo hecho de salir a la calle y circular, se va deteriorando. A veces es notorio el deterioro –uno puede ver si un neumático está liso–, pero lo más peligroso es la cantidad de cosas que guardan relación directa con la seguridad vial que no se ven. Uno ve el vehículo y cree que está fabuloso, pero no es así para nada.

En la planta revisamos las emisiones y los aspectos mecánicos que el contrato nos exige. Vemos reales desastres. A veces hay discusiones muy vivas con los propietarios del vehículo. Nos dicen "ya terminó, ¿ahora me da la oblea?", pero no le podemos dar la oblea porque el vehículo no está en condiciones de circular. Esas discusiones a veces llegan a situaciones que todos queríamos ver superadas. El propietario del vehículo cree que su vehículo anda muy bien y que con ponerle combustible y lavarle el parabrisas es suficiente. Sí, anda, pero es peligroso para sí mismo y para los demás. Quienes circulan por la calle

tienen derecho a que ese vehículo pare cuando pisan el freno y que la luz de freno se prenda. Hemos tenido discusiones que parecen nimias. Nos dicen "¿cómo no me va a dar la oblea si es solamente una luz que no prende? Debe ser algún contacto que no anda", pero quien viene atrás no va a ver que el vehículo se detiene porque no va a ver la luz de freno y se lo va a llevar puesto. Nos responden "no me pasó nunca eso". Les puede pasar.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Por favor, si puede ir redondeando.

Sr. Fernández Boan.- Revisar es molesto. La gente no quiere que le revisen absolutamente nada. No quiere tener los documentos actualizados, sacar una visa o tener que vacunar a los chicos. En una sociedad como la que tenemos hay que acostumbrarse a que los controles son necesarios. Son molestos, pero hay que aceptarlos. Gracias.

Expertos (cont.)

Sra. María Bárbara Míguez Cabello

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra la experta María Bárbara Míguez Cabello.

Sr. País.- (*Fuera de micrófono*).- Perdón, pero yo me siento ofendido por lo que acaba de decir el señor. El señor vive en un mundo de caníbales, donde nadie quiere vacunar a sus hijos o hacer la VTV por su seguridad o la de los demás. Es una barbaridad lo que dijo. En la época del proceso militar no hubiera escuchado esto.

Además, vuelvo a preguntar: ¿van a abrir los libros o no? Si quieren un aumento, ¿van a abrir los libros?

Sra. Míguez.- Respecto a su alocución anterior, entiendo que lo sabe pero si no se lo comento, el aumento que se está propiciando tramita bajo un expediente público. Allí figura la ponderación por la cual se llega a estos niveles. Entiendo que usted lo tiene, y si no, está a su disposición. Allí está establecido el aumento que pidieron las empresas concesionarias en su momento, en qué se basa este aumento y los componentes que se analizan y constituyen para llegar a él. No es algo que pida una empresa concesionaria y por eso se propicie. Está la normativa dentro de...

Sr. País.- (*Fuera de micrófono*).- Lo conozco perfectamente, ya que estuve varios años en el Gobierno de la Ciudad. Sin embargo, no se hace en función de costos, ingresos y egresos de las empresas. ¿Usted me puede decir que sí?

Sra. Míguez.- Yo le estoy diciendo que se hace dentro de lo que establece el pliego.

Sr. País.- (*Fuera de micrófono*).- Lo que no me gusta es que me engañen.

Sra. Míguez.- Justamente, le estoy diciendo que se está analizando un aumento en base a un pliego y a las bases y condiciones que se establecieron en ese pliego. Ello está en el expediente y es público. Tiene el cuadro comparativo y demás.

Sr. País.- *(Fuera de micrófono).*- Sí, pero no se hace en función de costos, ingresos y egresos de las empresas.

Finalización

Sr. Presidente (Nilles).- Escuchadas todas las partes, y no habiendo más inscriptos en el registro de participantes, damos por finalizada la audiencia pública del día de la fecha.
Muchísimas gracias por venir.

- Es la hora 12 y 58.

Mariano Pettinati
Taquígrafo parlamentario