

Versión Taquigráfica

AUDIENCIA PÚBLICA

9 de febrero de 2021

Modificación de la tarifa del servicio público de
estacionamiento medido en la vía pública

AUDIENCIA PÚBLICA	5
Iniciación	5
Expertos	6
Sr. Juan Pablo Laiseca	6
Participantes	9
1.- María José Lubertino	9
Expositores	10
1.- Sr. Santiago Roberto	10
2.- Sra. María Paz Carreira Griot	11
1.- Sr. Santiago Roberto (continuación)	12
4.- Sra. Sofía González	13
Participantes (continuación)	15
4.- Sra. Myriam Godoy Arroyo	15
2.- Sr. Eduardo María José Humberto Bisognin	17
11.- Sra. Marta Inés Masio	19
Finalización	21

AUDIENCIA PÚBLICA

- Esta Audiencia Pública se desarrolla bajo la modalidad virtual a través de la plataforma telemática *Zoom App* (acceso para oradores inscriptos), a nueve días de febrero de 2021, a la hora 12:

Iniciación

Sr. Presidente (Ameijenda).- Buen día a todos y todas las integrantes de esta reunión.

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, soy el presidente del Ente Regulador de los Servicios Públicos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Presido esta audiencia según lo establecido en la Ley N° 6, Artículo 51, inciso c) que regula el instituto de las audiencias públicas; y 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, la licenciada Bernarda Fait y el doctor Gustavo Gutiérrez, integrante del directorio del Ente Regulador de los Servicios Públicos de la Ciudad.

Le voy a ceder la palabra a Susana Estrabaca, coordinadora de la organización de las audiencias públicas, perteneciente a la Subsecretaría de Gestión Comunal del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, quien va a comentar, brevemente, el desarrollo de la misma y dará la palabra a los participantes, según el registro de inscriptos.

Sra. Estrabaca.- Muchísimas gracias, señor presidente.

Buenas tardes a todas y a todos.

Voy a explicar, brevemente, la metodología de la presente audiencia. Se rige por la Ley 6, modificada por la Ley 6306, a partir de la pandemia mientras ella dure y no se disponga lo contrario. Tomamos la modalidad virtual para llevar a cabo estas audiencias públicas y seguir transmitiendo esta herramienta de participación a los ciudadanos y ciudadanas de la Ciudad de Buenos Aires ante la toma de decisión de algunos temas. En lo demás sigue siendo lo mismo.

En principio, hará uso de la palabra el experto o los expertos, que son aquellas personas designadas que defienden o presentan el proyecto. Después, hay una lista de participantes, un orden del día de inscriptos, de participantes, que son ciudadanos y ciudadanas de la Ciudad de Buenos Aires y de funcionarios del Gobierno, de la Legislatura, de la Defensoría con sus adjuntos y de las juntas comunales de la Ciudad de Buenos Aires.

Esta audiencia es virtual y, posiblemente en algún momento, sea nombrada alguna persona y tenga algún problema de conectividad, por lo que después que se termine el orden del día, se volverá a nombrar a todas aquellas personas que no estuvieron presentes.

Más allá de esta cuestión y de la comunicación a través del *Zoom*, el Gobierno de la Ciudad dispone de un lugar físico en la calle Aguirre al 400 que, por supuesto, estaba en la convocatoria de la audiencia. Allí hay una terminal con un *Zoom* y la proyección de la presente audiencia que también sale en vivo por el canal GCBA de Youtube. Si alguna

persona inscripta, en este momento, no tiene conectividad, puede llegar a ese lugar y no perderá la oportunidad de hacer uso de la palabra.

Cualquier documentación que quieran incorporar al expediente y que sea ampliatoria de los cinco minutos de disertación, le pedimos que en el día de la fecha lo envíen al siguiente mail: audienciaspublicas@buenosaires.gob.ar; ello va a ser anexado a la versión taquigráfica y tomado en cuenta por las autoridades cuando hagan su dictamen final.

Dicho esto y debido a esta nueva virtualidad, ahora nos dividimos un poco el tema de la coordinación. Por lo tanto, otro integrante del organismo de audiencias públicas, Viviana Lanari, va a ir nombrando a todos los participantes, porque quizás yo necesite salir del *Zoom* alguna consulta del lugar presencial.

Expertos

Sra. Coordinadora (Lanari).- Buenos días.

Vamos a comenzar con la exposición de los expertos.

[Sr. Juan Pablo Laiseca](#)

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

Sr. Laiseca.- Buenos días a todos y a todas.

Mi nombre es Pablo Laiseca, soy ingeniero civil, me especializo en transporte y trabajo en la Secretaría de Transporte y Obras Públicas, específicamente en la Gerencia de Estacionamiento Ordenado y Regulación del Cordón.

En relación con el tema que hoy nos convoca, lo primero que queríamos remarcar es que el espacio público es un bien finito que debemos administrar en forma equilibrada con el fin de satisfacer todas las necesidades y siempre en la búsqueda de una ciudad más eficiente y sustentable.

La ciudad cuenta con 200 kilómetros cuadrados de los cuales 100 son de espacio público y, a su vez, en su gran mayoría está destinado al uso de vehículo particular. De esta manera, cada vez que se asigna una superficie a un uso particular se hace en desmedro de las zonas destinadas al resto de los usos. Es decir, si generamos más espacios para los vehículos particulares, estamos restando espacio para los peatones, los ciclistas o el esparcimiento de los vecinos.

Es nuestra tarea encontrar el equilibrio en la distribución de espacios de la manera más eficiente posible, permitiendo contar con un espacio público de calidad y accesible que resulte en el marco adecuado para el crecimiento de la ciudad.

Ahora bien, si nos concentramos en lo relacionado al estacionamiento, la Ciudad de Buenos Aires cuenta, aproximadamente, con 385.000 espacios de estacionamiento los días hábiles de 7 a 21, mientras que en horario nocturno y durante los días sábados, domingos y feriados, este valor se eleva a 465.000 espacios.

Esta distribución resulta ser restrictiva en las zonas más céntricas, donde existe una

gran oferta de transporte público y una altísima demanda de otros usos del espacio público; y más permisiva en las zonas barriales. Justamente, en la zona céntrica de la ciudad se encuentra el estacionamiento tarifado, que busca generar una rotación de los vehículos que hacen uso del espacio público, con el fin de que el mismo espacio pueda ser utilizado por varios usuarios durante un día y no sea ocupado en forma permanente por un solo vehículo.

Por otro lado, el espacio público no es la única oferta de estacionamiento con la que cuentan los automovilistas. Existe una gran cantidad de cocheras comerciales en la zona de mayor demanda que suman un total de 226.000 espacios más. Finalmente, se puede mencionar también que las plazas privadas de estacionamiento, es decir, las viviendas, suman otros 385.000 espacios para estacionar.

Si hacemos un análisis de los costos de los diferentes actores, el usuario del vehículo particular tiene una serie de gastos en los que se puede mencionar el seguro automotor, la patente, el combustible, el mantenimiento general y algunos gastos eventuales como posibles reparaciones, viajes y estacionamiento.

Por otro lado, el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires también tiene una serie de puestos asociados a la circulación de estos vehículos particulares. Como mencionamos anteriormente, la Ciudad de Buenos Aires asigna una gran parte del espacio público para los mencionados vehículos, los cuales requieren una enorme infraestructura, como las calzadas, la demarcación en las calles, la señalización con cartelería, los semáforos o las obras de mejora de seguridad vial.

Si ahora nos concentramos en el tema del estacionamiento, podemos ver que la oferta con la que cuentan los automovilistas son dos: el estacionamiento en el espacio público o en el espacio privado. El primero tiene la ventaja de resultar gratuito en una gran parte de la ciudad o muy económico en los espacios en donde actualmente son tarifados, con una enorme diferencia en las primeras horas de estacionamiento.

Por otro lado, el estacionamiento en un espacio privado cuenta con mayor seguridad y en otras ocasiones resguardo de las condiciones climáticas, pero un mayor costo. No obstante estas diferencias, ambos cumplen el mismo objetivo.

Dada la marcada compatibilidad de funciones que cumplen el estacionamiento en la vía pública y el estacionamiento en los espacios privados, surge la necesidad de analizar la relación de las tarifas de estacionamiento con los costos de estacionamientos en las cocheras comerciales.

Respecto de la zona tarifada actual, se observa que la misma se limita a la zona más céntrica de la ciudad, como dijimos anteriormente, limitándose a los barrios de San Telmo, Monserrat, San Nicolás, Retiro, Balvanera y Recoleta. Estos barrios, a excepción de San Nicolás, aplican la tarifación de manera parcial en sus territorios. El total de los espacios tarifados actuales en la ciudad es 3.500 sobre los 465.000 espacios totales.

Si analizamos el costo del estacionamiento en la vía pública en la Ciudad de Buenos Aires, hoy tenemos una tarifa de 15 pesos. Y si la comparamos con otras zonas argentinas, podemos mencionar, por ejemplo, que en el año 2020 en Rosario el costo de la primera hora en la zona A, que es la de mayor demanda en esa ciudad, empezaba en 35 pesos la primera y finalizaba en 52,50 pesos la tercera. En las zonas de menor demanda iba de 23 a 34,50 pesos.

En ciudades como Córdoba, el costo horario era de 25 pesos; en Mendoza o en Mar del Plata, 30 pesos. Asimismo, Neuquén tiene un esquema de tarifas progresivas, el cual arrancaba con la primera hora a 25,72 pesos y la tercera, a 38,58 pesos.

Ahora bien, si analizamos los espacios privados, nosotros hemos hecho un relevamiento durante el mes de noviembre de 2020 y podemos observar los distintos costos en diferentes garajes comerciales de la Ciudad de Buenos Aires.

En Almagro, por ejemplo, la obra costaba en promedio 100 pesos; en Balvanera, 115 pesos; en barrios como Monserrat, 90 pesos; en Palermo, 114,50 pesos aproximadamente; y en Recoleta o Retiro, 130 pesos. Y en barrios un poquito más alejados como Villa Crespo, 108 pesos; o Villa Urquiza, 105 pesos. Estos son los garajes comerciales en la ciudad.

Estos valores de referencia promedian un valor de 107,29 pesos. Hay que tener en cuenta que el modelo comercial de los garajes privados contempla un pago de media estadía de doce horas. Con este modelo de operación, una vez superadas las 3 horas con 27 minutos -las 3 horas y media aproximadamente-, el usuario no tiene que pagar más y continúa esa tarifa de 12 horas de estacionamiento.

El usuario de las cocheras comerciales tiene un mayor costo inicial para estacionar su vehículo, pero una vez superadas las 3,27 horas de estacionamiento, el costo se mantiene durante las doce horas.

En cambio, para los usuarios de estacionamiento de la vía pública, el costo inicial es menor; pero no existe la posibilidad de contar con un descuento de estacionamiento prolongado. Esto se traduce en que a los vehículos que necesiten estacionar durante lapsos prolongados les resulte conveniente el uso de un garaje comercial, mientras que los usuarios que se estacionan por pocos horas les resulta conveniente el estacionamiento en la vía pública.

Este mecanismo resulta conveniente para la ciudad, dado que la rotación de los vehículos en la vía pública genera una mayor oferta de espacios a lo largo del día, cuestión que no se cumpliría si los vehículos que estacionan en la calle lo hacen por un tiempo prolongado. Por eso, la tarifa que se defina para la vía pública debe tener en cuenta esta situación e incentivar el mecanismo por el cual estacionamientos prolongados se vuelquen a los espacios privados, mientras que las extensiones más cortas se vuelquen a la vía pública. Esta rotación beneficia, particularmente, a todo tipo de comercio, dado que permite encontrar más fácilmente estacionamientos a los usuarios eventuales, es decir, a los usuarios que hacen un estacionamiento por hora.

Es importante destacar que la tarifa de estacionamiento en la vía pública demasiado baja incentivaría el estacionamiento prolongado en la misma y evitaría la rotación vehicular, provocando que los usuarios de estacionamiento de tiempos cortos se vean obligados a abonar más caro el estacionamiento, dado que la primera hora de estacionamiento en un garaje privado les sería mucho más costoso.

Por todo esto y teniendo en cuenta lo mencionado, nosotros proponemos una tarifa de estacionamiento para el año 2021 de 30 pesos por hora. Con esta tarifa, si hacemos un análisis para los valores mencionados precedentemente y teniendo en cuenta los valores de los garajes comerciales, el pago para un estacionamiento prolongado de ocho horas sería una media estadía en un garaje comercial, es decir, 387 pesos en promedio, mientras que en la vía pública costaría solamente 240.

A pesar de que el estacionamiento en la calle sigue siendo más económico, el costo se acercaría al valor de las playas comerciales; y la diferencia entre los servicios de ambos podría provocar el uso de estacionamientos de garaje comercial para prolongados y el uso de estacionamiento en la vía pública para los tiempos más cortos.

Muchas gracias a todos y a todas por su atención.

Participantes

1.- María José Lubertino

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra la primera participante, señora María José Lubertino.

Sra. Lubertino.- Buenas tardes a todos y a todas.

Obviamente, estoy aquí, en primer lugar, para preguntarme por qué en el contexto de pandemia y en un momento en el que se quiere desincentivar el uso del transporte público, justamente ahora proponen este aumento de tarifas. Y además, la información que dispongo del Secretario de Transporte es que, incluso, los estacionamientos medidos están liberados hasta que concluya la pandemia.

En segundo lugar, este aumento debe analizarse en el contexto de la crisis económica que estamos sufriendo, en el marco de la pandemia y de una serie de tarifazos que está planteando la Ciudad de Buenos Aires: aumentan el subte un 43 por ciento; el taxi, 44 por ciento; y duplican el valor del estacionamiento medido.

En el día de ayer estuve en las dos audiencias sobre la VTV y taxis, y ya di algunos argumentos, pero quiero agregar algunas cosas que me parecen más importantes.

Hay una falta de planificación de la ciudad. Esta ciudad aprobó, contra la voluntad popular, un nuevo Código Urbanístico y un Código de Edificación que duplica la capacidad constructiva, sin prever los espacios de estacionamiento en esas construcciones.

Voy a dar un ejemplo. La ciudad está colapsada por la cantidad de autos que no tienen lugar permanente de estacionamiento. Cuando vine a vivir al barrio de Palermo en 1983, había casas bajas y probablemente no tenían estacionamiento; había un auto por casa y la gente estacionaba en la puerta, como ocurre en muchos barrios de la Ciudad de Buenos Aires.

Hoy ustedes, donde antes vivía una familia, están permitiendo -con este nuevo Código Urbanístico extractivista- que hagan sin estacionamiento hasta 8 ó 9 unidades. Imagínense que la mayoría de esas personas van a tener un vehículo. ¿Dónde lo van a meter? Antes había grandes garajes en todos los barrios, pero como el desarrollo inmobiliario arrasa, venden los espacios de garajes para construir nuevos edificios, torres, etcétera, y no hay garajes.

La verdad, llaman la atención los precios que el expositor pasó de los garajes privados. Quisiera ir con él y encontrarlos, porque no se encuentra en Palermo un estacionamiento por menos de 190 pesos la hora; no sé dónde fue a consultar, pero 110 ó 115 pesos no existe.

Quienes tienen que buscar un estacionamiento estable no saben dónde meter el auto. Además, la gente estaciona arriba de las veredas, en doble fila, en las rampas de discapacitados y todo lo que ya sabemos.

Otra falacia y otra falta de análisis: si uno quiere desincentivar el transporte privado, lo mejor es invertir en el transporte público. Tanto el gobierno de Macri como el de Larreta, en la Ciudad de Buenos Aires, no cumplieron con los famosos diez kilómetros de subte por año, que sería la única manera de tener un transporte sustentable y no contaminante, y para que

verdaderamente la gente deje de usar el auto.

En ciudades como Londres, París y Nueva York hay muchísima gente pudiente que no tiene vehículo, porque hay un transporte público que funciona y cumple con los requerimientos. Eventualmente, si la gente tiene un auto, es para salir de la ciudad; no lo usa en la ciudad. Eso está buenísimo, pero hay que correlacionarlo con el transporte público.

Por lo tanto, estamos ante un argumento falaz sobre el espacio público. Acá se deja de lado a las personas más humildes que no viven en suntuosas torres; ellas tienen un auto viejo, que es su único medio de transporte. Incluso, a veces es su medio de trabajo y lo estacionan en la puerta de su casa.

Ustedes pretenden extender el estacionamiento medido a toda la ciudad, proyecto que ya sabemos que está en danza, pero cuando nos descuidemos -y sobre todo, si se acepta este aumento de tarifa-, después viene el sablazo de la extensión del estacionamiento en toda la ciudad. A esto hay que agregar nuestras críticas de hace veinte años a la lógica del estacionamiento medido con grúas privatizadas cuando se podría ahorrar muchísimo...

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

Sra. Lubertino.- Sí, voy redondeando.

Vean lo que dije en las treinta audiencias públicas anteriores sobre este tema. Sabemos muy bien que la privatización del acarreo es un negocio, porque podría hacerlo el propio Estado de la Ciudad reduciendo costos. Los cánones que pagan estas empresas son irrisorios.

En síntesis, queremos más transporte público e inversión en el subte. No queremos más estacionamiento medido extendido a otros barrios; y por supuesto, no queremos que aumenten las tarifas en este contexto de pandemia, en donde la ciudad debe garantizar el estacionamiento al no haber tomado la previsión de que en las modificaciones urbanísticas se pudieran hacer nuevos espacios de estacionamiento privado, como sería acorde a los cambios que están impulsando en términos de edificación y construcción.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Muchas gracias.

Expositores

1.- Sr. Santiago Roberto

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el primer expositor, señor Santiago Roberto.

Sr. Roberto.- Buenos días, mi nombre es Santiago Roberto, soy diputado de la Ciudad de Buenos Aires e integro el bloque del Frente de Todos.

En esta audiencia pública, hoy estamos tratando el debate sobre el aumento de la tarifa del estacionamiento medido en nuestra ciudad. Con este aumento del 100 por ciento más los aumentos de acarreo, en los últimos cinco años las tarifas aumentaron más de un 2.000 por ciento. Lo dijimos oportunamente en la Legislatura y en distintos barrios con los vecinos: no estamos de acuerdo con este aumento, como tampoco avalamos la extensión del

estacionamiento medido a todos los barrios de la ciudad.

Es una ley que sólo tiene fines recaudatorios...

- Por problemas de conectividad no se perciben las palabras del señor Santiago Roberto.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Continuamos con la lista de expositores.

2.- Sra. María Paz Carreira Griot

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra la segunda expositora, señora María Paz Carreira Griot.

Sra. Carreira Griot.- Buenas tardes a todos, a todas y a todes. Buenas tardes a los funcionarios y funcionarias; a los diputados y diputadas presentes.

Venimos acá justamente a debatir sobre el tema del aumento en la tarifa del estacionamiento medido. Es otra audiencia a la que venimos a hablar para que nos escuchen; esto es el paquete de aumentos que está pensando y pidiendo Horacio Rodríguez Larreta, que está transfiriendo una vez más a los bolsillos de los porteños y las porteñas la responsabilidad que tiene él de invertir en transporte público.

Esta vez estamos hablando de estacionamiento medido, pero el aumento de las tarifas también se extiende a los taxis, subtes, VTV y también, por ejemplo, al impuesto de las tarjetas de crédito. O sea, seguimos poniendo en los bolsillos de los porteños y las porteñas un montón de aumentos que van a ser difíciles de sostener este año. Está demostrado que en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, mientras no haya transporte público de calidad, la implementación de parquímetros no colabora con el ordenamiento de la vía pública.

Por eso, considero que esta medida es meramente recaudatoria. El pago de estacionamiento medido no incluye la provisión de nuevos servicios, como los indicadores de disponibilidad de posiciones, la seguridad y la iluminación adicional. Sólo te cobran por ocupar los espacios.

La realidad es que los recursos que se utilizan para las playas de estacionamiento de autos remolcados también se podrían usar para la construcción de playas de estacionamiento disuasivo y gratuito, que fomenten la conexión con los principales transportes públicos de la ciudad y que no afecten las inmediaciones de las estaciones. Pero no se plantea construir ambos tipos de estacionamiento.

Como venían hablando previamente, ya conocemos el proyecto del Gobierno de la Ciudad que intenta ampliar los espacios tarifados de los 4.000 que existen a 80.000. Y además, plantean la posibilidad de que esto pueda ser pagado mediante *Whatsapp*. En este último año de pandemia, nos dimos cuenta de que los porteños y las porteñas tenemos muchos problemas de conectividad y la realidad es que no todo el mundo tiene un celular para tener *Whatsapp*, así que eso también será algo difícil para implementar.

Estos 80.000 parquímetros van a estar instalados en el 68 por ciento de la población de la Ciudad de Buenos Aires. Es decir, casi dos millones de personas vivirán en zonas con parquímetros.

Los corredores en donde se plantea hacer estos parquímetros es donde entendemos que hace quince años no se construyen las líneas F, G e I del subte. Justamente, necesitamos que se construyan más kilómetros de subte, para alivianar el uso de los automóviles y que podamos usar el transporte público.

¿Cuánto vamos a pagar para estacionar cuando se implementen estos 80.000 nuevos espacios medidos? Cuando llevás a tus hijos a la escuela, después del trabajo, después de ver a tus amigos y amigas; luego de visitar clientes, proveedores, empleados, colegas y cualquier otro se deberá pagar estacionamiento medido. También para ir a un local y si viajás, por ejemplo, a tu trabajo, porque solamente están contemplados los 300 metros colindantes a tu vivienda. También se complejiza si algún amigo te viene a visitar y todo eso.

Ahora bien, me pregunto adónde va esta plata. Se viene recaudando mucho, pero a Educación no está yendo. Larreta ajustó el 70 por ciento del presupuesto de infraestructura escolar. Recortó 370 millones el Plan Sarmiento y presentó el presupuesto educativo más bajo de los últimos años.

En conclusión, y para ir cerrando, mientras la ciudad te aprieta los bolsillos en un momento complicado, en donde debemos intentar alivianar los bolsillos de los argentinos y argentinas, el único ejemplo que me queda por seguir es el del Gobierno Nacional, que trata en sesiones extraordinarias el proyecto del Impuesto a las Ganancias para que solamente paguen quienes ganan más de 150 mil pesos por mes. También se está buscando un montón de acuerdo de precios en productos de las góndolas.

Espero que Larreta escuche a los porteños y las porteñas que no pueden pagar más tarifas para transporte y estacionamiento. Solamente queremos vivir la ciudad, transitarla y habitarla con alegría; pero no solamente gastando sino disfrutando.

Agradezco la instancia y espero que lo revisen.

Muchas gracias.

1.- Sr. Santiago Roberto (continuación)

Sra. Coordinadora (Lanari).- Continúa en el uso de la palabra el diputado Santiago Roberto, para que cierre su exposición.

Sr. Roberto.- Ahí retomó la conexión. Estoy en la Legislatura y no hay buen *wifi*.

Voy a complementar lo que decía la vecina hace unos minutos. La ciudad estima recaudar más de 8.600 millones, que es dinero de todos los vecinos de la ciudad, de todos nosotros. Por eso, no estamos de acuerdo con este aumento del 100 por ciento y rechazamos la Ley de Estacionamiento Medido que va a llenar de parquímetros toda la ciudad.

Lo que decía cuando se me cortó internet es lo siguiente. Esta ley tiene que ver con el sentido de las políticas que se vienen aplicando en la ciudad en los últimos años. La Ciudad de Buenos Aires es expulsiva y excluyente; cada vez tenemos menos dinero para vivir en ella.

Inicio mi cuarto año de mi primer mandato como legislador. En estos años, hemos presentado numerosos proyectos tendientes a que el Estado de la Ciudad de Buenos Aires aplique medidas para que los vecinos y vecinas podamos sobrellevar este momento difícil que estamos viviendo.

Como se dijo, el agravante de este aumento del 100 por ciento es el contexto económico que estamos atravesando en la ciudad de Buenos Aires y en el país; es un contexto mundial producto de la pandemia por el Covid-19.

El año pasado, sólo desde el Frente de Todos, presentamos más de 150 propuestas de medidas paliativas destinadas a los sectores más vulnerables, a los pequeños comercios barriales y trabajadores cuentapropistas. Ni uno ha sido tratado. Larreta se niega a discutir medidas desde el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires para que podamos sobrellevar esta pandemia.

¿Cuál es la respuesta? Aumento desmedido del ABL, del impuesto de patentes y de la Ley de Sellos. La novedad es el impuesto al consumo de las tarjetas de crédito que nos pega de lleno a la clase media porteña. Esta ley de estacionamiento ordenado en la Ciudad de Buenos Aires va en ese sentido, porque no sólo tendremos que pagar el doble de las tarifas para estacionar; tendremos que pagar cuando queramos estacionar en la puerta de nuestras casas, cuando llevemos a nuestros chicos al colegio y cuando vayamos al mercado para hacer las compras.

En lugar de llenar las calles de árboles, porque nuestra ciudad tiene un severo problema de falta de espacios verdes, ¿cuál es la respuesta? Que ahora, con la entrada en vigencia de la ley que fue aprobada en noviembre del año pasado sólo con los votos del oficialismo y sus aliados, barrios como Palermo, Caballito y Coghlan se van a inundar de parquímetros. Vamos a tener que pagar para estacionar en nuestras calles.

Queda claro que a Larreta ya no le alcanza con ser el gobierno que más tierras públicas ha vendido; ya no le alcanza con querer vender la costa de nuestro río a través del proyecto de Costa Salguero y Punta Carrasco. Ahora vienen para privatizar nuestras calles y veredas. La única alternativa para frenar estas políticas públicas de hacer negocios privados con tierras públicas es la participación ciudadana.

Nosotros hemos propuesto, en virtud del Artículo 65 de la Constitución de la Ciudad, que se convoque a un referéndum obligatorio vinculante. Lo establece la Constitución de la Ciudad, que es innovativa, de avanzada y que nos da un montón de herramientas de participación ciudadana. Que los vecinos y vecinas de la Ciudad de Buenos Aires digamos, a través de nuestro voto, si queremos que el estacionamiento medido se amplíe a toda la ciudad. Esperemos que el Ejecutivo nos escuche, que ponga a disposición este referéndum y que escuche a los vecinos que exponen en las audiencias públicas.

Por eso, decimos no a este aumento de tarifas, no a los parquímetros en toda la ciudad; y no a la privatización de nuestras calles y nuestras veredas.

Muchísimas gracias.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el tercer expositor, señor Arturo Pozzali, Defensor Adjunto del Pueblo.

- El expositor no se hace presente en el *Zoom*.

4.- Sra. Sofía González

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra la cuarta expositora,

señora Sofía González, miembro de la Junta Comunal N° 1.

Sra. González.- Básicamente, mi intervención tiene que ver con que 4 de los 6 barrios que componen la Comuna 1 son de los más afectados por el parquímetro, como recién lo dijo Juan Pablo Laiseca.

Tenemos a San Telmo, Monserrat, Retiro y San Nicolás dentro de los que tienen más parquímetros. La realidad es que ninguno de los comuneros y comuneras fuimos consultados al respecto. Desde ya, estamos en contra. Se habla de un aumento del 100 por ciento en la tarifa de los parquímetros, se profundiza en una política que nada tiene que ver con las políticas de reactivación del consumo que impulsa el Gobierno Nacional.

Mientras Horacio Rodríguez Larreta se manifiesta abierto al diálogo todo el tiempo, aparece el Gobierno Nacional intentando, en un marco de pandemia, que todos los vecinos y vecinas tengan dinero en el bolsillo para que puedan destinarlo al consumo y, de esa manera, reactivar la economía. Pero en la Ciudad de Buenos Aires, se aplica un tarifazo que va a afectar directamente esa política.

Por otra parte, también desconoce el rol institucional que tenemos en los barrios; no en todos, pero por ejemplo en San Telmo, donde el Frente de Todos ganó la elección y hay comuneros que fueron elegidos por los vecinos y vecinas, y no se consultó sobre este tema ni qué opinaban los vecinos. Tampoco formó parte este aumento de tarifas del 100 por ciento de la plataforma electoral en el año 2019 cuando Horacio Rodríguez Larreta se postuló.

La verdad, me llama mucho la atención que uno de los argumentos que plantean para este aumento de tarifas sea exactamente un equilibrio en la distribución del espacio público. Si quieren un equilibrio en la distribución del espacio público, tendríamos que arrancar por el barrio Constitución; el bajo autopista que está ahí es un espacio público de la Ciudad de Buenos Aires. Era un inmueble de la Ciudad de Buenos Aires que fue cedido al grupo *Clarín*.

Entonces, ¿qué equilibrio hay cuando a un vecino que necesita estacionar el auto, en un marco de pandemia que se necesita aún más el vehículo particular -y se nos plantea que un lugar de transmisión del virus es justamente el transporte público-, no se le oferta un mejor transporte público? El vecino tiene que usar el auto para ir a trabajar y debe llevar todos los días el pan a la mesa, y encima ahora tiene un gasto más que será el aumento del parquímetro.

A esto hay que sumarle que, luego del aumento del parquímetro, después pondrán más parquímetros. Hoy tenemos 4.000 parquímetros; 3.500 ó 3.600 dijo el funcionario de la ciudad. Nosotros sabemos que son, más o menos, 4.000. Y se van a ir, de aprobarse el proyecto que tiene el Ejecutivo, a 86.000 en la Ciudad de Buenos Aires. Entonces, realmente, quien se ve afectado y termina pagando el negocio de esta empresa privada de acarreo de automóviles es el vecino.

Nosotros trataremos de difundir lo más posible lo que está ocurriendo en estas audiencias, porque entendemos que los vecinos y vecinas tienen otras prioridades quizás más urgentes, pero estas medidas se hacen a espaldas de los vecinos y terminan afectando el bolsillo del vecino.

Reitero, desde la Comuna 1, quienes estamos dentro del Frente de Todos nos oponemos a que se avance; y principalmente, porque ninguno de los comuneros y comuneras fuimos consultados por una medida que va a afectar al 70 por ciento de los barrios de nuestra comuna.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Muchas gracias.

Participantes (continuación)

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el segundo participante, señor Eduardo María José Humberto Bisognin.

- El participante no se hace presente en el *Zoom*.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el tercer participante, señor Jonatan Emanuel Baldiviezo.

- El participante no se hace presente en el *Zoom*.

4.- Sra. Myriam Godoy Arroyo

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra la cuarta participante, señora Myriam Godoy Arroyo.

Sra. Godoy Arroyo.- La imagen es un poco desfasada, porque es del celular. Por momentos se acomoda y por momentos se desacomoda.

Buenas tardes a todos, a todas y a todes.

Ya que hablamos de espacios verdes, yo soy la vecina que pedía una plaza en Pringles y Rocamora, en Almagro, que es el barrio más densamente poblado y el que menos espacios verde tiene: 32.500 habitantes por kilómetro cuadrado y 0,02 metros de espacio verde por habitante. También soy miembro del Observatorio del Derecho a la Ciudad.

Si se aprueba, será la tercera ley que sancione Larreta sobre el tema y la quinta desde que gobierna el macrismo en la ciudad, sin que hasta el momento se haya logrado modificar en lo más mínimo un sistema de concesiones anticuado que no genera ningún tipo de beneficios para la ciudad ni para sus vecinos. Esto se hace únicamente con un afán recaudatorio, no ayuda al ordenamiento y concentra el negocio en 2 ó 3 proveedores. El vecino no se beneficia y el dinero que se recaude debería ir para la construcción de sujetos.

Actualmente -y leí en los papeles que ustedes me enviaron-, en la Ciudad de Buenos Aires se encuentran, aproximadamente, 385.000 espacios de estacionamiento los días hábiles de 7 a 21, mientras que en el horario nocturno y durante los sábados, domingos y feriados, se eleva a 465.000 espacios. La distribución de estos espacios resulta ser más prohibitiva en las zonas céntricas, en donde existe una gran oferta de transporte público y resultan más permisivas las zonas barriales.

Entonces, ¿cuántos autos hay en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires? La cifra explica el colapso del tránsito. Esto es del 15 julio de 2019. Y dice: “La Capital Federal es un espacio de apenas 202 kilómetros cuadrados, en el que viven casi 3,2 millones de personas y cuenta con un parque automotor que supera 1,3 millones de vehículos”. La aritmética confirma, entonces, la locura que significa manejar allí, pues hay 6.629 vehículos por cada kilómetro cuadrado porteño: y a ello se le suman cada día los miles que ingresan desde el

conurbano. Así es imposible ordenar nada.

Por otra parte, los espacios ahora son 4.000 y luego van a ser 86.000. La tarifa por hora de 4.000 a 15 pesos la hora me da 60.000 pesos por hora. Y 4.000 espacios a 30, me da 120.000 la hora. Asimismo, 86.000 espacios a 15 pesos, 1.290.000; y 86.000 espacios a 30 pesos, da 2.580.000 por hora, 43 veces los 60.000 iniciales.

El tema del estacionamiento medido es cómo va a afectar a los vecinos residentes. La clave es que los recursos se utilicen para financiar el subte, pero es algo que no está previsto y se construyen metrobuses.

Existe el fondo subte, con el que se financia una parte importante de las obras y el funcionamiento del subte. Estos recursos provenientes del estacionamiento deben utilizarse para el fondo del subte que está administrado por el Gobierno de la Ciudad a través de SBASE, que termina haciendo obras que no hace Metrovías; y de esta forma, al final se subsidia a Metrovías.

El problema de fondo es que esta administración no quiere hacerse cargo del subte, no quieren trabajar en estos temas. Les resulta pesado y no quieren todo el trabajo que esto implica, y prefieren dejárselo a un privado, cumpla o no el contrato.

La Constitución de la Ciudad de Buenos Aires y la Ley 1677 sobre comunas son claras. Establecen que las mismas poseen competencias concurrentes en la fiscalización y el control del cumplimiento de normas sobre usos de los espacios públicos y suelo, así como también en la participación, planificación y control de los servicios.

Por lo tanto, las comunas deberían ser parte del sistema y tener injerencia en la determinación del destino de los fondos recaudados en tal sentido. ¿Y las comunas? Nada. Aunque se publicita una reducción de espacios tarifados, disminución de grúas y playas de acarreo y mayores ingresos para la ciudad, nada de esto surge del proyecto de ley presentado. Dicho expediente deja de manifiesto la intención de aumentar la discrecionalidad del Poder Ejecutivo para regular y modificar, posteriormente, estas temáticas.

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

Sra. Godoy Arroyo.- Sí.

Respecto del sistema de parquímetros, se contrata directamente a una empresa, porque teóricamente es la especialista. Esta empresa viene ganando contratos; es la empresa Botmaker. Después, la reducción de 5 a 3 zonas solamente va a favorecer a Dakota y BRD; las va a continuar favoreciendo.

El Ejecutivo informó que pasará de 4.000 a 86.000 nuevos espacios, pero no especificó cuáles serían las calles y las aceras. Por lo tanto, la ley entrega un cheque en blanco al Poder Ejecutivo y posiblemente pongan estacionamiento medido en el 100 por ciento de las calles de la ciudad.

Lo mismo sucede con las playas de acarreo sobre las cuales tampoco se establece ningún límite máximo; y se crea una multiplicidad de tarifas que posiblemente haga que, como es más complejo, luego no se realicen las audiencias públicas sobre el tema de tarifas.

Eso es todo.

2.- Sr. Eduardo María José Humberto Bisognin

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el señor Eduardo María José Humberto Bisognin, que ahora está con nosotros.

Sr. Bisognin.- Pido disculpas. Estaba en una reunión y me ausenté para participar acá; tenía que ir y venir.

Buenas tardes, soy Eduardo María Bisognin.

La verdad, pude escuchar en parte los comentarios que han hecho y hay algunos temas que me interesa resaltar.

Todo lo que tiene que ver que el aumento de la tarifa de estacionamiento se enmarca en una gran ofensiva recaudatoria del Gobierno de Cambiemos y del PRO con Macri y Larreta.

Hagamos un pequeño repaso de cómo fueron los últimos años y veamos cómo Macri inventó el impuesto de Sellos para los autos 0km que pagaban un montón de impuestos, pero no abonaban el impuesto de Sellos. Ahora pagan el 3 por ciento gracias a Macri.

También inventaron el grabado de partes, de carrocería, con la excusa de los robos. Esto es un negociado absolutamente innecesario.

Después modificaron los índices de pago de patentes. Pagábamos el 3,2 por ciento de patentes y ahora la mayoría de los vecinos tenemos que pagar 4 y 5 por ciento del valor de los autos en lo que respecta a patentes.

Además, nos inventaron el negociado de la VTV. En el día de ayer, estuvimos hablando de eso. Es un negociado la VTV y resulta innecesaria; no responde a la realidad, porque las estadísticas dicen que no han bajado los índices de siniestro por la aplicación de la VTV.

Después tenemos el tema de peajes. En el año 2009 Macri se decía liberal y que venía a bajar impuestos, y creó la empresa pública AUSA hasta 2029, para mantener el peaje que se debería haber dejado de cobrar en 2006, cuando se terminó el contrato de concesión por la realización de la obra.

Macri hace AUSA y nos cobra peaje hasta 2029 y, como si eso no alcanzara, a fin de 2018, Larreta hizo prorrogar el contrato de AUSA para asegurarse el robo del peaje hasta el año 2049. O sea, nosotros nos estaremos muriendo y todavía la gente estará pagando peajes que no corresponde.

Pero como eso no les alcanza porque los peajes se pagan una vez cada tanto, ahora vienen por la diaria: el estacionamiento en los barrios. Es un escándalo. ¿Cómo le van a cobrar a la gente por estacionar en la calle? Es un derecho adquirido que tenemos los vecinos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires; no le vamos a dar al Gobierno de Larreta nuestras calles. Las calles son de los vecinos y no aceptaremos que nos las saquen.

La tarifa es absolutamente anecdótica, porque 30 pesos los van a pagar algunos. Nos vienen con una propuesta de tarifas progresiva. Vienen con la tarifa progresiva, ya que no sabemos cuánto ni cómo va a ser. Dicen que van a poder cambiar la categoría de las calles; o sea, una calle que hoy se puede estacionar mañana te ponen -en un horario determinado- la tarifa del peaje. De manera que nunca sabremos si estaremos en infracción o no.

Este tema del estacionamiento en los barrios genera una gran intranquilidad; la gente estará pendiente del teléfono, y de si pagó o no el estacionamiento. Hay que tener en cuenta que las grúas son el tema del que no se está hablando. Detrás del estacionamiento de los

barrios están las grúas. Ellos roban hace veinte años; están secuestrando nuestros autos de manera absolutamente ilegítima con contratos totalmente vencidos. Eso es el negocio que está detrás del estacionamiento en los barrios, más allá de la recaudación que pretende Larreta para cobrarle a los vecinos. Detrás están las grúas; van a venir las grúas a llevarse los autos. Si dejás el auto y no lo usás, te lo van a venir a secuestrar igual, porque lo dejaste parado. Si en quince días no lo vas a buscar a la grúa, te lo mandan al depósito para que te lo desguacen.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Por favor, le pido que vaya cerrando.

Sr. Bisognin.- Voy a ir cerrando. A los que tenemos que decir la verdad siempre nos dejan afuera.

Celebro que ahora el kirchnerismo esté a favor de los vecinos, porque las leyes anteriores, como la número 5728, las votaron los kirchneristas y dieron los votos a Larreta, para que pueda avanzar sobre el estacionamiento. Así que me alegro que el kirchnerismo venga a defender los valores de los vecinos.

Luego de esta aclaración, señalo que vamos a estar absolutamente en contra de este proyecto, no solamente respecto de que aumenten la tarifa del estacionamiento, sino que no vamos a permitir que en los barrios pongan parquímetros ni aplicaciones para cobrar ni nada por el estilo.

Larreta: sepa que estamos hartos. No queremos que nos sigan metiendo la mano en el bolsillo. ¡Basta, Larreta! ¡Basta!

Gracias.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Muchas gracias.

Corresponde que haga uso de la palabra la quinta participante, señora María del Carmen Marone.

- La participante no se hace presente en el *Zoom*.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra la sexta participante, señora Amalia Flores.

- La participante no se hace presente en el *Zoom*.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra la séptima participante, señora Marina Tallarico.

- La participante no se hace presente en el *Zoom*.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el octavo participante, señor Claudio Daniel Boada.

- El participante no se hace presente en el *Zoom*.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra la novena

participante, señora Marcela Bravo.

- La participante no se hace presente en el *Zoom*.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el décimo participante, señor Javier Altrudi.

- El participante no se hace presente en el *Zoom*.

11.- Sra. Marta Inés Masio

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra participante número 11, señora Marta Inés Masio.

Sra. Masio.- Soy Marta Inés Masio.

Buenas tardes a todos y todas. Soy una vecina común de la Ciudad de Buenos Aires.

Estoy totalmente en contra de toda esta medida de mano en el bolsillo de los porteños, pero estamos acostumbrados; es la regla, ya de antes de Larreta, cuando Macri era el jefe de Gobierno en la Ciudad de Buenos Aires. Escuché las alocuciones anteriores y tengo que ceñirme mucho en todo lo que quería decir.

Fundamentalmente, este sistema de estacionamiento medido elimina los parquímetros y las ticketeadoras. Las personas como yo, que tengo 76 años, no son usuarias de las *app*; entonces, no tengo tantas *app* ni teléfonos como para poner las *app*. Yo me pasé años tratando de conseguir las moneditas para poder poner los cospelitos que se ponían en los parquímetros en el centro de la ciudad, a fin de asistir a reuniones; y ni siquiera se encontraban los carteles que decían dónde se vendían los cospeles. Cuando conseguía un lugar, me mandaban a otro y del otro al otro, sucesivamente, hasta que conseguí algunos y los podía comprar. Eran en efectivo, tarjeta y demás; era difícil el tema del cambio. Entonces, creo que es un poco más complicado que la simplificación que quieren hacer; y que ahora con la *app* ya vas a ir a comprar los cospeles en el vecindario.

Estoy de acuerdo con los compañeros que hablaron antes que yo; el acarreo es un negociado que ya viene de lejos. Las empresas Dakota y BRD hace veinte años que están usufructuando de esto. Miré unas encuestas y al Gobierno de la Ciudad le dan algo más de un millón de pesos y ellos ganaron 50 millones. Me parece que la cosa está mal dividida.

Nosotros podríamos tener muchas grúas; hasta me podría comprar una yo y hacer el negocio. Ahora van a haber más empresas y podrán intervenir esas dos, no obstante haber hecho lo que quisieron durante tantos años, según lo que leí, en la licitación. ¿Cómo será esa licitación? ¿Cuál será el monto y el porcentaje que se pagará desde el Estado a las empresas? Porque hasta ahora fue terrible la cantidad de dinero que las empresas ganaron, pero al Estado le dieron poco. No sé si en los dueños de las empresas hay algún amigo de la infancia, un primo o algún compañero de escuela; o cosas así. No pude averiguar quiénes son los dueños, las personas físicas que son las dueñas reales. Respecto de las empresas en la actualidad, uno nunca sabe quién es el dueño de nada. Es favorable solamente para ellos.

Iban a cambiar las zonas de las licitaciones, pero también permiten que estas dos

empresas que están hace veinte años estén nuevamente entrando en la licitación de las distintas modalidades de estacionamiento, tarifas sencillas, progresivas, residentes y demás.

A los 300 metros de mi casa puede haber una cancha de fútbol. Entonces, el día que la cancha de fútbol funcione, será una medida por la que habrá que pagar otra tarifa, porque eventos de concurrencia masiva y deportiva van a cambiar la tarifa.

Entonces, un día será sin pagar, mientras que otro día tendré que salir corriendo a sacar el coche, porque juega Juancito con Pedrito; o porque dicen que el Gobierno de la Ciudad quiso hacer la feria. Siempre tendremos que salir con la plata en la mano, con el cospel, con la *app* o con las ganas, con los años que tengamos o las habilidades que tengamos; o agarrar las sillas de ruedas, porque nos van a habilitar espacios para subir y bajar de las veredas, ya que están bien hechas. Las personas mayores no tenemos ningún problema de circulación; eso es el argumento que da el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires para los aumentos y para ordenar el tránsito, y para que la gente pueda cruzar.

Años y años viajando en colectivo...

Sra. Coordinadora (Lanari).- Por favor, le pido que vaya redondeando.

Sra. Masio.- Sí, gracias.

Estoy cansada de pedir esto, porque ahora hace un año y pico que no salgo. Estamos en épocas de pandemia, aunque parece que para el bolsillo no hay pandemia. Cuando tenía que bajar de un colectivo, le pedía que me acerque a la parada y me deje bajar por la puerta de adelante ¿Por qué? Si me iba por la puerta del medio o la de atrás, caía al vacío, porque están tan bien hechos los asfaltos de la calle que son todas curvas; son todos semicírculos que hacen que, cuando uno llega a la vereda, haya una distancia de medio metro para bajar del último escalón de los colectivos. Entonces, uno corre el riesgo de quebrarse la pierna.

Adhiero a todos las oposiciones que hubo a esta ley y que manifestaron todos los compañeros anteriormente.

Buenas tardes.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Señor presidente: vuelvo a hacer el llamado a las personas que no pudieron hacer uso de la palabra.

Corresponde que haga uso de la palabra el tercer participante, señor Jonatan Emanuel Baldiviezo.

- El participante no se hace presente en el *Zoom*.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra la quinta participante, señora María del Carmen Marone.

- La participante no se hace presente en el *Zoom*.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra la sexta participante, señora Amalia Flores.

- La participante no se hace presente en el *Zoom*.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra la séptima participante, señora Marina Tallarico.

- La participante no se hace presente en el *Zoom*.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el octavo participante, señor Claudio Daniel Boada.

- El participante no se hace presente en el *Zoom*.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra la novena participante, señora Marcela Bravo.

- La participante no se hace presente en el *Zoom*.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el décimo participante, señor Javier Altrudi.

- El participante no se hace presente en el *Zoom*.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el tercer expositor, señor Arturo Pozzali.

- El participante no se hace presente en el *Zoom*.

Sra. Coordinadora (Lanari).- No hay más participantes.

Sra. Estrabaca.- Ahora le preguntamos a Daniel González, que está en el espacio físico habilitado para la transmisión de la audiencia pública si se hizo presente alguna persona.

Sr. González.- Buen día.

Acá en la escuela no se hizo presente ninguna persona para hacer uso de la palabra.

Finalización

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

Agradecemos a todos los que participaron en la misma.

Buenas tardes.

- Es la hora 13.

Marcos Paredi
Taquígrafo