

Versión Taquigráfica

AUDIENCIA PÚBLICA

Modificación de la tarifa para el Servicio de Verificación Técnica

Vehicular Obligatoria

22 de diciembre de 2021

SUMARIO

AUDIENCIA PÚBLICA	3
INICIACIÓN	3
Experto	4
Sr. Mariano Rebord.....	4
Participantes	4
2.- Sr. Guillermo Fernández Boan	5
3.- Sr. Eduardo Bertotti	6
5.- Sr. Ricardo Lasca	7
Expositor	10
Sr. Norberto Darcy.....	10
Participantes (continuación).....	12
6.- Sr. José Bellesi	12
7.- Sra. María José Lubertino.....	13
8.- Sr. Eduardo Bisognín.....	16
FINALIZACIÓN	18

AUDIENCIA PÚBLICA

-Desde la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, bajo modalidad virtual a través de la plataforma *Zoom* y con transmisión por el canal de *YouTube* del Gobierno de la Ciudad, a veintidós días de diciembre de 2021, a la hora 12 y 03:

INICIACIÓN

Sr. Presidente (Ok).- Buenos días.

Mi nombre es Alejandro Ok, Director de Gestión de Servicios de la Movilidad de la Secretaría de Transporte y Obras Públicas.

En esta oportunidad, fui designado como presidente de esta Audiencia mediante la Resolución 78 de la Secretaría de Transporte y Obras Públicas, con fecha del 16 de diciembre de 2021.

Nos encontramos en esta Audiencia Pública con el fin de tratar la modificación tarifaria del servicio de Verificación Técnica Vehicular Obligatoria.

Esta Audiencia se realiza en el marco y de acuerdo con lo dispuesto por la Ley 6 y su modificatoria, la Ley 6.306, en el marco del Artículo 51, inciso c).

Dicho esto, damos por iniciada la Audiencia Pública.

Tiene la palabra la señora Susana Estrabaca, Coordinadora de Audiencias Públicas del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

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

Esta Audiencia Pública está reglada por la Ley 6, modificada por la Ley 6.306 que nos da la posibilidad de seguir utilizando esta herramienta de participación por medio de la virtualidad.

El orden será el siguiente. En primer lugar hablará el experto, que es aquella persona designada por el Poder Ejecutivo para presentar o defender el proyecto. En segundo lugar, harán uso de la palabra los participantes que se han inscriptos previamente en el registro, abierto para tal fin. Cada uno de ellos dispondrá de cinco minutos para hacer uso de la palabra.

Si alguien quiere dar una explicación ampliatoria que exceda esos cinco minutos, les pedimos que en el día de la fecha la envíe por *mail* a audienciaspublicas@buenosaires.gob.ar para que sea incorporada al expediente junto con la versión taquigráfica para ser tenida en cuenta por la autoridad competente en la toma de decisión.

Más allá de la virtualidad de esta Audiencia, el Gobierno de la Ciudad ha establecido un lugar físico que en este momento es el colegio Enrique Hermitte, en la Comuna 15, para que aquellas personas que hubiesen manifestado interés de participar y no tienen conectividad se acerquen hasta allí para hacer uso de la palabra. Es un lugar que cumple con todos los protocolos correspondientes. Es decir, si alguno de los inscriptos en el día de hoy no tiene conectividad, puede acercarse a ese lugar para hacer uso de la palabra.

Tiene la palabra mi compañera de equipo, Liliana Lanari, quien va a ir convocando a cada uno de los participantes para que yo pueda seguir coordinando el lugar físico y el virtual.

Experto

Sr. Mariano Rebord

Sra. Coordinadora (Lanari).- Buenos días.

En calidad de experto, hará uso de la palabra el señor Mariano Rebord, Gerente Operativo de taxis, remises y escolares.

Sr. Rebord.- Buenos días.

En el día de hoy abordaremos las cuestiones vinculadas con la tarifa de la Verificación Técnica Vehicular Obligatoria en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires a partir de la presentación efectuada por las empresas que prestan el servicio.

Luego de analizar el pedido de revisión de costos de la prestación del servicio y teniendo en cuenta que la Verificación Técnica Vehicular es una herramienta de medición indispensable en términos de seguridad vial, entendemos que la VTV permite corroborar que los vehículos circulen en óptimas condiciones técnicas y así reducir los accidentes de tránsito causados por aquellas fallas mecánicas que quizás el ciudadano desconocía hasta el momento.

Convocamos a este espacio para proponer la tarifa para el servicio en cuestión y para que se garantice su óptima prestación respetando la evolución de costos. Para su análisis, se consideró la evolución de los factores económicos involucrados en la actividad. Afirmamos que los costos de los rubros que inciden en el cuadro tarifario sufrieron un incremento muy superior al 5 por ciento, más de diez veces cercano a un 50 por ciento. Por lo tanto, nos basamos en el Artículo 66 del pliego de bases y condiciones particulares que dispone que toda variación de costo superior al 5 por ciento generará el derecho de solicitud de reconsideración de tarifa, por lo que corresponde regularizar el valor de la misma. Sobre esa base, las empresas han sugerido un aumento del 60 por ciento.

Desde el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires debemos mantener el sano y justo equilibrio en el que sostenemos la importancia que tiene la correcta prestación de este servicio a los efectos de la mejora continua en materia de seguridad vial.

Por lo expuesto, se entiende como apropiado un aumento del 51 por ciento sobre el total de cada tarifa con su IVA incluido, resultando los siguientes valores: Tarifa 1, \$4.024,15; Tarifa 2, \$1.513,02.

Muchas gracias.

Participantes

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

- El participante no se hace presente en el Zoom.

Sr. González.- El señor Serrano estaba conectado, pero en este momento no está presente.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Vamos a hacer lo siguiente: una vez que llamemos a todos los participantes, vamos a repetir el listado por si alguno perdió la conectividad.

2.- Sr. Guillermo Fernández Boan

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

Sr. Fernández Boan.- Buenos días.

Es muy importante mantener actualizada la tarifa del Servicio de Verificación Técnica Vehicular que ha probado debidamente que sirve para mantener los vehículos que circulan por la vía pública en adecuadas condiciones de seguridad activa y pasiva.

Más de una vez, el conductor de un vehículo dice “¿quién conoce mi vehículo mejor que yo?” Ese es el mismo conductor que después nos cuenta en los medios: “iba con mi familia por la ruta y, de repente, no sé qué pasó que el auto se desvió a la izquierda y justo venía un camión con acoplado”.

Muchas veces, en las plantas verificamos defectos graves que pasaban inadvertidos para el conductor y que pueden significar que pierda completamente el control del vehículo. Por ese motivo, me animo a decir que hoy en día mantener el vehículo verificado y en adecuadas condiciones es el seguro más barato –incluso con la tarifa actualizada– que permite, junto con otros elementos –buenas rutas y señalización y adecuada educación vial de los conductores–, que se circule normalmente y que disminuyan los siniestros. Hoy en día los automóviles son prodigios tecnológicos, pero pueden fallar y ocasionar las lamentables consecuencias que todos conocemos.

Es muy importante que el Gobierno de la Ciudad haya implementado la Verificación Técnica Vehicular Obligatoria, que la haya distribuido por terminación de patentes para mantener ordenada la concurrencia y que haya optimizado la capacidad de las plantas verificadoras instaladas. Esto es tan así que hoy puedo decir que en la Provincia de Buenos Aires están copiando el buen ejemplo de la Ciudad y que a partir del 1° de enero también se dividirá la concurrencia por la terminación de las patentes para que todos, con un turno, puedan asistir a las plantas correspondientes.

No tengo mucho más para decir. Todos conocen la Verificación Técnica Vehicular. Agradezco al Gobierno de la Ciudad en la persona del señor Ok y particularmente del señor Rebord, porque sé que están con nosotros al reconocer la conveniencia y lo adecuado que es mantener vigente un servicio de Verificación Técnica Vehicular Obligatoria tal como existe en la Ciudad de Buenos Aires.

3.- Sr. Eduardo Bertotti

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

Sra. Lubertino.- No escuché a quién llamaste...

Sra. Coordinadora (Lanari).- Al señor Eduardo Bertotti.
Adelante, por favor.

Sr. Bertotti.- Buenos días.

Como Director del Instituto de Seguridad y Educación Vial he participado en varias audiencias. El objetivo fundamental de mi participación siempre es destacar el rol de defensa social que tiene la VTV, así como lo tiene la habilitación de conductores en el factor humano. Esta sería la defensa social en el caso del factor “vehículo”.

Si bien el señor Fernández Boan comentaba la importancia que tiene para el propio conductor que su vehículo esté verificado, como defensa social es más importante aun para los terceros que los vehículos que circulan al lado, en la vía pública, hayan pasado un piso de seguridad mínima que nos garantice las condiciones de circulación. Salvando las distancias, podríamos dar el siguiente ejemplo: como defensa social, la VTV es equivalente al pasaporte sanitario en esta pandemia de COVID.

Cuando conducimos –en definitiva, es el derecho de ejercer la conducción de un automotor– estamos aportando riesgo hacia terceros. Entonces, es fundamental que exista una garantía a través del Estado de que por lo menos hay un piso mínimo de seguridad básica en las condiciones de circulación de los automotores.

Se sabe que a nivel internacional –es doctrina pacífica– entre un 20 y un 25 por ciento de los siniestros –más allá de las cocausas–, tiene una causa directa inicial en el factor vehículo. Es un valor importante: estamos hablando prácticamente de un cuarto de los siniestros viales. De por sí, esto justifica que el Estado intervenga en la verificación técnica vehicular.

Este es un instituto totalmente difundido a nivel mundial. Desde hace varios años el instituto trabaja con todos los verificadores –tanto de la Provincia de Buenos Aires como de la Ciudad– para que, en función de los resultados que arroja la verificación técnica, evaluemos la evolución que y los efectos que va teniendo en el parque automotor argentino. Estamos trabajando los datos del año de la pandemia 2020, pero tenemos como reflejo el pre-pandemia, que dice que en el sistema de la Provincia de Buenos Aires 3 de cada 10 automotores no superaban la primera revisión. En el caso de la CABA, 2 de cada 10 automotores no superaban esa primera revisión. Con las motos, es similar en las dos jurisdicciones: 2 de cada 10 motos tampoco la superaban. Sin embargo, en este caso todavía tenemos que trabajar muchísimo, porque del parque circulante de las motos se verifica muy poca proporción.

Para que tengamos más idea de a qué nos enfrentamos quiero decir lo siguiente. El costo del siniestro vial en el año 2019 –me refiero a un siniestro grave, con lesionados con fracturas, como mínimo– era de 37.700 dólares. Por cada dólar de costo, teníamos en el Instituto de la Verificación Técnica, en el año 2019, un retorno de beneficio de entre 3 y 10

dólares por cada dólar invertido. Todos estos datos los pueden encontrar mucho más desarrollados en la página del Isev –isev.com.ar–; allí tienen acceso totalmente gratuito y pueden observar todos estos datos que estamos citando.

Respecto de los costos, siempre sostenemos lo mismo. A nivel internacional también existe la pauta de no superar el valor de un tanque de nafta. Ese es el costo que se utiliza como parámetro, por lo menos en el mundo occidental. Por ejemplo, en España la ITV tiene distintos valores conforme a las regiones, pero es entre 34 y 42 euros. El litro vale 1,38 euros y un tanque promedio, que podría ser de 30 litros, está cerca de los 50 dólares. La tarifa que se propone para la CABA –con un litro de nafta a 91 pesos– hace que un tanque mínimo no sea superado en el costo. Es decir, estamos diciendo que la tarifa representa cargar el tanque una vez al año.

Insisto: más allá de estos valores, para nosotros es fundamental entender que la revisión técnica vehicular también tiene una devolución a la autoridad para que esta pueda, a partir del análisis de la evolución que se hace a medida que se va verificando el parque automotor, llevar a cabo políticas públicas en materia de seguridad vial al factor vehículo.

Sra. Lubertino.- Hola...

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Por favor, mantengámonos “muteados” así la persona que está en el uso de la palabra puede hablar tranquilamente.

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

- El participante no se hace presente en el Zoom.

5.- Sr. Ricardo Lasca

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

Sr. Lasca.- Buenos días.

Gracias por darnos la posibilidad de participar en esta Audiencia Pública.

Voy a hablar en nombre del Centro Argentino de Ingenieros Agrónomos, del Comité Nacional de Defensa del Usuario Vial y en nombre propio como profesional agropecuario.

Entiendo que este tema, que hace al transporte y al tránsito, debería ser tratado en una mesa amplia con las autoridades correspondientes y no en el ámbito de una Audiencia Pública no vinculante, donde solo se permite hablar durante 5 minutos.

El tema no es menor. En reiteradas oportunidades hemos pedido audiencia a los funcionarios del Gobierno de la Ciudad, pero no hemos tenido respuesta. Digo esto relacionado con las concesiones viales, el estacionamiento, la VTV y otros temas vinculados con el tránsito y el transporte.

Desde ya, rechazamos categóricamente este incremento de la VTV porque solo se está escuchando –como en otras audiencias públicas– el reclamo económico de las

empresas concesionarias o prestadoras del servicio y nunca se escucha el problema económico de los ciudadanos o de los usuarios viales que ya no resistimos más incrementos. El aporte o el hombro lo tenemos que poner todos. No entiendo cómo los funcionarios públicos –que realmente la pasan muy bien– no se ponen en la piel de la gente. No entienden que ya no damos más. Hay que pagar patente, seguro, mantenimiento, VTV, grabado de autopartes...

- Por problemas en su conexión al Zoom, no se perciben las palabras del orador.

Sr. Lasca.- ...y así podríamos seguir. Eso es todo lo que hay que pagar como castigo por tener un vehículo.

No cabe duda de que la VTV es meramente recaudatoria. Además, entendemos que no ayuda mucho a la seguridad y al medio ambiente. Nuestras estadísticas demuestran que la mayor parte de los accidentes y siniestros viales se ocasionan por fallas humanas y no por problemas técnicos del vehículo.

Reitero: la cuestión ya no pasa por la tarifa, sino por el aumento. Insisto: no resistimos más; los bolsillos no aguantan más.

Por otro lado, si el negocio no es rentable para las empresas, que busquen otro negocio y que el Gobierno porteño se haga cargo y preste el servicio de manera gratuita. De esta manera, más usuarios harían la revisión técnica. Porque mucha gente, por el costo económico, no hace la verificación o no tiene seguro. Esto se ve permanentemente en las calles de la ciudad y en las rutas. Vemos camiones con las cubiertas recapadas y autos destruidos con patentes antiguas, porque ni siquiera controlan las patentes que ya no deben existir. Hay poco control y poca infraestructura.

La seguridad vial está asentada en un trípode: la seguridad, el control y la infraestructura. Si no se trabaja en esas tres patas, el trípode se cae. La seguridad vial es mucho menor que en el momento en que se generó la Agencia de Seguridad Vial.

Un tema que no quiero dejar pasar –ya lo habíamos planteado en otra oportunidad– es el siguiente: si seguimos con la VTV y con el aumento de las tarifas, sería bueno que se contemplara a los jubilados que cobran el haber mínimo, así como sucede con el ABL que tiene algunos descuentos. Sería bueno que a un jubilado que trabajó toda su vida y que tiene derecho a tener un automóvil pequeño o mediano –no hace falta que sea una 4X4 o un auto de alta gama– se lo exima de la VTV. De esta manera, el jubilado tendrá un “ingreso adicional”, porque se ahorrará el aumento de la tarifa y, mal que mal, serán unos pesitos más que podrá tener en su bolsillo y que, encima, los va a destinar al consumo. Nos gustaría que esto se considerara.

También hemos notado que no se tuvo en cuenta el nuevo cronograma de la VTV. A mí me pasó personalmente. Resulta que me ha durado 6 meses; tengo que hacer la nueva el 31 de mayo. En estos casos, deberían cobrar la mitad. No hay derecho a que la verificación me dure 6 meses por la pandemia, por una cosa o por otra. Parece ser que nadie se da cuenta de que nos cuesta muchísimo mantener un vehículo. Parece que no toman conciencia de esto.

También quiero destacar que las audiencias terminan siendo un formalismo. No tenemos voz ni voto; no somos escuchados. El incremento de la verificación va a suceder

de todas maneras, como pasa con los peajes y el estacionamiento medido. Realmente es una burla a los participantes. No escuchan el reclamo que hacemos que será justo o no, como también será justo o no el reclamo que hacen las empresas verificadoras.

Insisto: no damos más y les reitero a las empresas que si no les gusta el negocio, busquen otro. Vendan galletitas o dedíquense a otra cosa. No hay derecho a que los usuarios seamos castigados, con todo lo que pagamos en la Ciudad de Buenos Aires, con el pago de este servicio.

Por otro lado, hay que aclarar lo siguiente. Uno puede hacer la VTV hoy, y el auto está en condiciones. Pero quizás dentro de dos meses se puede matar en una ruta porque fallaron los frenos. De todas maneras, bienvenido que sea algo más para...

-Por problemas en su conexión, no se perciben las palabras del orador.

Sr. Lasca.- Reitero: que el servicio pase a manos del Estado y que sea gratuito.

Insisto: esto da para...

Sra. Coordinadora (Lanari).- Por favor, vaya terminando porque se han cumplido sus 5 minutos.

Sr. Lasca.- No digo esto por usted –lo digo con todo respeto-, pero es una clara actitud autoritaria y antidemocrática. Ayer nos pasó en la Audiencia Pública en Córdoba. Las audiencias no son vinculantes y no tenemos derecho a nada. Realmente duele mucho; lo digo con todo respeto.

Les solicito a las autoridades que hagan una mesa en serio para tratar temas del tránsito y del transporte. Porque el tránsito en la ciudad es un desastre, es un “Viva la Pepa”. Nadie controla nada. Creo que hay que debatir y cambiar opiniones con respeto. No pretendemos que se tome en cuenta lo que nosotros decimos, porque para eso está el Poder Ejecutivo. Pero por lo menos pedimos que se nos escuche como corresponde para sentirnos reconfortados.

Insisto: rechazamos categóricamente este nuevo incremento porque ya no damos más. Por supuesto el incremento se pondrá en práctica, como suele suceder. Lamento mucho que los funcionarios no se pongan en la piel de la gente. También lamento la falta de asistencia de los señores representantes; no hay ninguno presente del Poder Legislativo. Tampoco está el Defensor del Pueblo, que debería actuar en consecuencia para que no se vulneren los derechos de los usuarios. Lo mismo sucede con el Ente Regulador que, en definitiva, parece que no le importa nada la defensa de nuestros derechos.

Les agradezco. Les pido disculpas; trato de ser respetuoso. Gracias por la oportunidad de participar, que valoramos. En otros lugares no ocurre. Acá se convoca a esta Audiencia Pública. En otros ámbitos, como por ejemplo en Santa Fe, el tema vial...

Sra. Coordinadora (Lanari).- Por favor, vaya terminando.

Sr. Lasca.- ...no hay audiencias públicas.

Muchas gracias.

Expositor

Sr. Norberto Darcy

Sra. Coordinadora (Lanari).- Tiene la palabra el señor Norberto Darcy, Secretario General de la Defensoría del Pueblo.

Sr. Darcy.- Buenas tardes.

En primer lugar, agradezco a las autoridades de esta Audiencia Pública por facilitar nuestra participación. Tuvimos una inscripción tardía porque, como ustedes ya saben, la Defensoría del Pueblo está transitando un proceso de recambio institucional. La flamante Defensora del Pueblo, la doctora María Rosa Muiños, asumió hace pocos días con lo cual no pudo estar hoy presente.

De todos modos, queríamos estar aquí para señalar algunas inquietudes, observaciones y comentarios respecto de lo particular, de los aumentos en general y del aumento previsto para la verificación técnica vehicular.

Quiero señalar que el momento para impulsar esta batería de aumentos, dirigida básicamente a los usuarios de automóviles, es por lo menos inoportuna. A nadie se le escapa que estamos viviendo un contexto social y económico muy acuciante con motivo de la pandemia. Recién ahora hay cierta apertura, pero con una nueva amenaza de otra ola de la pandemia. Todo esto ha traído consecuencias realmente graves para la población en general, como la pérdida de puestos de trabajo, la disminución de ingresos de las familias y un creciente aumento de la pobreza.

Por eso nos hubiese parecido más atinado esperar un tiempo más para ver la evolución de la pandemia como así también la incipiente recuperación económica de este tramo. En definitiva, si se quiere propiciar una especie de reparto de esfuerzos equitativo para no agobiar a la población en general, hay que pensar con un sentido de solidaridad social.

Por otro lado, el aumento que se propone para la tarifa de la VTV no puede analizarse en forma aislada. ¿Por qué digo esto? Porque, en paralelo, se está proponiendo otra batería de aumentos. En un rato habrá una Audiencia por el aumento de los peajes y mañana sobre el estacionamiento medido. También habrá un significativo aumento de las patentes el año que viene. En fin, un conjunto de cosas que ponen en una situación delicada el bolsillo de los usuarios en este contexto de pandemia. Desde la perspectiva de los usuarios no se trata solo de este aumento, sino de todos los que vienen en cadena juntos y en el mismo momento, lo que constituye un fenomenal golpe al bolsillo de los usuarios.

En el caso particular de la VTV, creemos que la determinación final de la tarifa tampoco puede omitir la necesaria comparación con las tarifas que, por el mismo o por similar servicio, se aplican en la Provincia de Buenos Aires. La pandemia nos ha enseñado a pensar en términos de AMBA. Si vemos lo que surge del expediente, la cámara que nuclea a las concesionarias había propuesto un incremento del 68 por ciento, supuestamente fundado en la fórmula del Artículo 66 del pliego de bases y condiciones. Ahora bien, si uno aplica esa fórmula...

-Por problemas en su conexión, no se perciben las palabras del orador.

Sr. Darcy.- ...está por encima de esa fórmula. Al respecto, el Gobierno de la Ciudad desestimó esa propuesta y finalmente se habla de un orden del 51 por ciento de aumento, que pasaría de \$ 2.665 a \$ 4.024 para la Tarifa 1; y para las motos de \$ 1.002 a \$ 1.503. En el expediente está el informe del Gerente Operativo de la Dirección General de Gestión de Servicios de Movilidad, que dice que el aumento impactará groseramente en la economía de cada ciudadano y pondría en una notoria desigualdad a aquellos que, por sus patentes, debieron verificar en los primeros meses del año de aquellos que, por el mismo motivo, deberían verificar posteriormente al incremento.

De esta manera queda demostrado que la medida implementada por el Gobierno de la Ciudad no responde a criterios técnicos objetivos, sino a razones políticas y económicas. Es en ese mismo sentido que instamos a que los aumentos propuestos sean revisados y al menos atenuados, teniendo en cuenta también los valores de las tarifas en la Provincia de Buenos Aires, donde se aplica una fórmula similar o parecida y donde el propio pliego establece un criterio de armonización que permita mantener un razonable equilibrio con esa jurisdicción, según se señala.

De ser aprobada la actual propuesta, se provocará una enorme diferencia entre lo que van a pagar los vecinos de la Ciudad de Buenos Aires y los bonaerenses, que será del orden del 49 al 237 por ciento de más. Un solo ejemplo: en la Provincia, según la tarifa vigente, las motos pagan \$ 449, y frente al incremento proyectado en la Ciudad de Buenos Aires se pagaría \$ 1.513,23 lo cual implica una diferencia del 237 por ciento. Recordemos que en la Ciudad, en el mes de febrero del año 2020, se produjo un incremento del 35 por ciento en la tarifa de la VTV, que sumado a este pretendido aumento representa un 86 por ciento en el término de dos años. Mientras que en la Provincia de Buenos Aires, en el mes de febrero de 2021, la tarifa de verificación técnica vehicular se incrementó en un 35 por ciento, luego de dos años sin registrar aumentos.

En definitiva...

Sra. Coordinadora (Lanari).- Señor Darcy, por favor vaya redondeando.

Sr. Darcy.- Quiero decir dos cosas más.

Lo que debemos poner de manifiesto con esta comparación es que desde el punto de vista de los usuarios y sus derechos, en la propuesta que se pone en consideración hay un marcado desequilibrio entre ambas jurisdicciones, lo cual no solo implica no considerar el razonable equilibrio que plantea el pliego, sino que también pone en jaque el derecho al trato digno y equitativo a los usuarios y a la protección del patrimonio y los intereses económicos que están consagrados constitucionalmente.

Por último, quiero señalar dos cuestiones que tienen que ver con reclamos que recibió la Defensoría del Pueblo. En primer lugar, hay muchos problemas con la bonificación para las personas con discapacidad. Esto hay que revisarlo. En los términos de la ley local 4.111, solo se contempla a quienes son poseedores de los vehículos; y deja afuera del beneficio a quienes son titulares pero tienen a un familiar discapacitado.

Además, hemos recibido muchos reclamos debido a la escasa oferta de turnos en las plantas de Donado y Tronador. Este tema también hay que revisarlo, porque debido a la demanda el sistema informático tuvo bloqueos que no permitieron visualizar los esquemas de los turnos.

Solo quería aportar estos comentarios. Gracias y disculpen por haberme extendido en el tiempo.

Participantes (continuación)

6.- Sr. José Bellesi

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

Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 6, señor José Bellesi.

Sr. Bellesi.- Esta Audiencia me causa gracia, porque en la Cámara de Diputados el PRO se muestra anti aumento de impuestos y nosotros aquí, en la Capital, vamos a recibir una avalancha de impuestos.

Soy contrario a la VTV. Sinceramente la tendríamos que hacer por kilometraje. Esa sería una salida. ¿Por qué las terminales la hacen por kilometraje y nosotros la tenemos que hacer todos los años? Prácticamente no moví mi auto en estos últimos dos años y, sin embargo, tuve que concurrir a hacer la VTV. Me hicieron dos boletas en la Avenida General Paz por 15.000 pesos.

Por otro lado, gracias al abrazo del señor Larreta con el señor Santa María estamos pagando tres veces más de expensas, mientras los porteros se nos ríen en la cara y viven como bacanes.

Me opongo terminantemente a la VTV. La podemos hacer por kilometraje, si es necesario. Recién hice una cuenta muy sencilla: multipliqué 4.024 por un parque de 3.000.000 de autos y me dio un negocio fenomenal de 120.000.000 de dólares al año, al dólar oficial. ¡Qué negociado! ¿Qué presencia de policía de tránsito hay en las calles? En esta esquina están todas las bajadas de discapacitados copadas. Si me paro en la esquina de Libertador y Olazábal, puedo ver pasar autos a 200 kilómetros por hora que corren picadas. Invito a los legisladores a que lo vean.

Por otro lado, quiero destacar el carácter antidemocrático, prácticamente nazi, de esta Legislatura. Se han burlado. Han participado 7.000 personas en una Audiencia, pero han aprobado la construcción de torres y se han arrodillado ante la mafia judía de IRSA. ¡Les tendría que dar vergüenza!

Escúchenme: la VTV todos los años es un negociado. ¡Además, nos tratan mal! ¿Por qué los verificadores no informan, en la cadena de verificación, los defectos del auto? Nos miran como si fuéramos extra terrestres o gente de otro país. El maltrato en las plantas verificadoras es inhumano. Te tiran el informe al final y encima tenés que pedir perdón.

Señores, este Gobierno no es representativo y esta Legislatura se burla de las Audiencias Públicas. Coincido con el señor Lasca: estamos agobiados de impuestos y ustedes, que se ponen como ultra liberales, ¡son los primeros en recaudar!

El señor que hizo uso de la palabra considera que la VTV es muy necesaria. Tendría que haber estadísticas. La mayoría de los accidentes de tránsito son por imprudencia y no

por defectos de los vehículos. Es mentira que los accidentes se producen por defectos de los vehículos; son por imprudencia y por alta velocidad. Todos los accidentes en el acceso a La Plata son por imprudencia. Veamos cómo maneja la gente en la Panamericana. ¿De qué defecto mecánico hablan si se encuentran con una camioneta que pesa una tonelada cruzando en zigzag a todos los autos?

Esto es para recaudar. La verificación se puede hacer *random*; que la gente sepa que le puede tocar. Sería una forma de disuasión para que las personas accedan a arreglar sus vehículos. También les podríamos dar la verificación a las terminales...

Sra. Coordinadora (Lanari).- Por favor, vaya terminando.

Sr. Bellesi.- Ya termino.

Cada vez que se modificó la Constitución Nacional de 1853, el país entró en una debacle de desgracias. Lo hizo Perón en 1949 y así le fue; lo hizo el Gobierno en 1994 y sucedieron los hechos de 2001. Tenemos que volver a la Cámara de revisión. En la Capital Federal debería haber una Cámara de Diputados y una Cámara de Senadores. No pueden estar decidiendo...

Sra. Coordinadora (Lanari).- Por favor, han pasado sus 5 minutos...

Sr. Bellesi.- Simplemente quería decir eso.

¡Viva la Patria!

7.- Sra. María José Lubertino

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 7, señora María José Lubertino.

Sra. Lubertino.- Justamente en este momento estaba estacionando mi auto.

-La participante se conecta al Zoom desde un automóvil.

Sra. Lubertino.- En primer lugar, quiero decirles que tengo particular preocupación por el modo en que se informan estas audiencias. Por supuesto, estamos acá para retrasar el aumento de la VTV. No hubo adecuada información pública. La gente está cansada de participar en audiencias con 7.000 inscriptos para que después no se tomen en cuenta sus palabras.

La otra cuestión fundamental es que el aumento es exorbitante. Creo y comparto con varios de los expositores anteriores que hay que volver a un sistema público. Me parece que habría que ver las estadísticas. La mayoría de los accidentes y la inseguridad vial tiene que ver con quienes van alcoholizados, drogados o son imprudentes.

Este tipo de control podría ser *random*. Hay que pensar que venimos de una pandemia, de una crisis económica, que el salario de la mayoría de las personas que depende del auto no aumentó ni en el 50 ni en el 60 por ciento y que muchísimos

cuentapropistas tienen pérdidas. Además, la mayoría de los vehículos estuvieron guardados en los garajes durante dos años...

-Por problemas en su conexión, no se perciben las palabras de la oradora.

Sra. Lubertino.- Creo definitivamente que hay que....

-Por problemas en su conexión, no se perciben las palabras de la oradora.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Disculpame, María José, pero la comunicación es un poco deficiente.

Sra. Lubertino.- ¿Se escuchó, o no?

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Se escucha, pero se corta.

Sra. Lubertino.- Estaba diciendo que nos oponemos al aumento de la VTV. Creemos que el sistema de control debe ser público y gratuito, porque es inútil que algunos hagamos los controles y otros no. Si se quieren controlar los déficits técnicos, las personas que hacemos los controles de nuestros vehículos podríamos presentar una documentación del propio *service* privado que nos hace el control anual, que se haría responsable de la revisión técnica. Eso podría ser una manera de no duplicar los gastos, de no tener que hacer una revisión técnica y, simultáneamente, pagar la VTV.

Además, es directamente un “curro” que den por 6 meses...

-Por problemas en su conexión, no se perciben las palabras de la oradora.

Sra. Lubertino.- La gente deja de hacer la VTV y de pagar las patentes porque los precios son exorbitantes. ¿En un mismo año dos aumentos? Las Audiencias se hicieron en febrero. ¿¡Están locos!?! ¿En un mismo año dos aumentos es una locura!

Estoy hablando no solo en carácter propio, sino también en representación de...

-Por problemas en su conexión, no se perciben las palabras de la oradora.

Sra. Lubertino.- ...usuarios y consumidores.

Vamos a estar en la Audiencia Pública sobre estacionamiento medido y sobre peajes. Nos parece una enormidad...

-Por problemas en su conexión, no se perciben las palabras de la oradora.

Sra. Lubertino.- Coincido en que los jubilados deberían estar exentos, al igual que las personas con discapacidad y los docentes.

En realidad, creo que debe volver a ser un sistema público y gratuito. Es un servicio público al igual que la salud y la educación. Me parece que tiene que ser gratis o que, cuando hacemos el *service* anual, la persona que hace el control se expida sobre los ítems que el Gobierno requiera...

-Por problemas en su conexión, no se perciben las palabras de la oradora.

Sra. Coordinadora (Lanari).- No se escucha...

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Creo que se despidió.
María José...

Sra. Lubertino.- Me interesa que quede constancia en la versión taquigráfica.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Todo lo que se escuchó constará en la versión taquigráfica. También quedará señalado en la misma versión que hay momentos en los que se te corta la comunicación. Lamentablemente, la virtualidad nos exige, si podemos, un compromiso de comunicación un poco más fuerte como para que no pasen estas cosas.

Si querés agregar algo más, mandalo hoy por mail y te lo vamos a agregar a la versión taquigráfica. ¿Te parece bien?

Sra. Lubertino.- No te escuché nada porque se cortó la conexión.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Porque es a vos a quien se le corta la comunicación con nosotros.

En la versión taquigráfica va a constar todo lo que se escuchó. Lo que no se escuchó lamentablemente no. Si tenés algo para agregar, mandalo hoy por mail y lo anexamos a la versión taquigráfica.

Sra. Lubertino.- Esta vez ni siquiera me mandaron el Orden del Día; ni siquiera...

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- María José, ya que lo mencionaste aprovecho para decir que el Orden del Día, según la Ley 6, se pone en el espacio físico donde funciona el organismo y se pega, el día de la Audiencia, en el lugar donde se realiza. A partir de la virtualidad –me extraña que no lo sepas porque vos participás de todas las Audiencias Públicas virtuales–, el Orden del Día se cuelga de la *Web* de la Ciudad de Buenos Aires. Más allá de eso, si alguien en particular lo solicita se lo mandamos por mail. Vos lo solicitaste ayer a última hora y hoy a la mañana, cuando abrimos el mail de audiencias, te lo enviamos. Es decir, no era necesario que hicieras la queja ante el ministro Juan José López ni molestarlo por esto, porque vos sabés que el organismo siempre cumple con todas las funciones que nos corresponden. Hace muchísimos años que participamos y vos sabés que es así.

De la misma manera te digo que si querés agregar algo, ya que no se escuchó bien tu exposición, que lo redactes y lo envíes hoy al mail de Audiencias Públicas para que lo agreguemos al expediente.

Sra. Lubertino.- Solicito que manden...

- Por problemas en su conexión, no se perciben las palabras de la oradora.

Sra. Lubertino.- Gracias.

8.- Sr. Eduardo Bisognín

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 8, señor Eduardo Bisognín.

Sr. Bisognín.- Buenos días a todos los presentes y feliz Navidad.

Participo en esta Audiencia, como lo he hecho en otras, en el entendimiento de que es una farsa. Como decía Ricardo Lasca, esto no sirve para nada.

Yo voy a promover la derogación de esta legislación. Tengamos en cuenta que en el año 2006 se aprobó la Ley 2.265 que se refiere a la VTV y que se llevó adelante a través de una imposición sobre tablas del entonces legislador Ritondo, como si fuera una urgencia. También tengamos en cuenta que el Gobierno no tenía mayoría para aprobar semejante barbaridad y que se valió del apoyo de otros grupos políticos. En ese momento apoyaron Adrián Camps, Jorge Selser, Rafael Gentili, del bloque proyecto sur del fallecido "Pino" Solanas, quienes votaron con Macri. La señora preopinante, que en ese momento era legisladora, María José Lubertino, del Encuentro Popular para la Victoria, también apoyó esta ley. Resulta que ahora pide que la verificación la haga el Estado, pero en ese momento ella apoyó esta especie de negociado, por decirlo de alguna manera. También acompañaron Claudio Palmeyro, del bloque peronista, y algunos de La Cúmpora, como Juan Cabandié. Ellos apoyaron este monopolio que favorece a las empresas.

Una empresa argentina llamada Vertrans hizo una denuncia y obtuvo una medida cautelar que frenó la licitación en el año 2013. La jueza avaló la denuncia y dijo que se requieren requisitos innecesarios, exagerados e irrazonables para que solo puedan acceder ciertas empresas. Eso está en un fallo. Establecieron una cantidad de requisitos que las empresas nacionales no podían cumplir, para entregarles la licitación a empresas extranjeras, tal como sucede actualmente.

Aquí vemos al representante de las empresas, señor Fernández, quien argumentó que en España la VTV sale más barata. Señores, yo les puedo decir que la VTV tiene los mismos costos en la Ciudad de Buenos Aires y en las otras provincias, porque SMATA aumentó en la Capital, en la Provincia y en San Luis. En la Provincia de Buenos Aires, la VTV costaba \$ 1.496 hasta mayo; hoy vale \$ 2.655. Es decir que hoy es un 77 por ciento más cara en la Ciudad de Buenos Aires. Con el aumento, hasta mayo por lo menos va a ser 168 por ciento más con el mismo trabajo y el mismo costo. En la Provincia de Córdoba cuesta \$ 1.566. O sea que la tarifa, sin el aumento, es un 70 por ciento más. Y no hablemos

de San Luis o de Santa Fe, donde cuesta \$ 1.108. Es decir que hoy, con la tarifa que está por cambiar mañana, hay un 140 por ciento de aumento. Es decir que cuando corra el aumento se va a transformar en un 263 por ciento más en la Ciudad de Buenos Aires y se quejan de que la tarifa está baja. ¡Son caraduras y sinvergüenzas! Y el Gobierno que aprueba este gran aumento es cómplice de la estafa que le están haciendo a la gente.

Acá han tratado de demostrar que la VTV es necesaria. Las pocas estadísticas que hay –porque el Gobierno no las hace– demuestran que es absolutamente innecesaria. Veamos la estadística del SAME: en el año 2014, sin VTV, hubo 102 muertos en accidentes de tránsito; en 2016, se produjeron 137 muertes, es decir, aumentaron los muertos después de la VTV. La estadística de *Luchemos por la Vida* arroja lo siguiente: en el año 2010, hubo 141 muertos y en 2019, 143 muertos. O sea, sin VTV y con VTV hay igual o más cantidad de muertos.

Esto no quiere decir que estas muertes se deban a fallas mecánicas. Es mentira; prácticamente es despreciable la cantidad de muertes por fallas mecánicas. Los accidentes se producen porque la gente conduce mal y alcoholizada, porque usa el celular y porque las rutas están destruidas. En la Ciudad de Buenos Aires las calles están bastante bien mantenidas, pero en el resto del país están absolutamente destruidas. No le mientan más a la gente. ¡Esto es un negociado!

Sra. Coordinadora (Lanari).- Por favor, vaya terminando.

Sr. Bisognín.- Hay que terminar con la VTV. Pero si se hace pública nos va a salir más cara, porque la tendremos que pagar igual. La burocracia y el “ñoquismo” de la actividad pública van a terminar siendo más caras para los vecinos.

Hay que hacer controles aleatorios, tal como propone la Ley de Tránsito, y que las personas se hagan responsables de sus vehículos, como sucedió siempre. Antes, cada uno revisaba su auto porque el primero que se lastima y se hace “torta” cuando el auto falla es el dueño del auto.

Esto sirve para darles el negocio a las empresas. Lo único que se tiene en cuenta es la ecuación económica de las empresas. De una vez por todas debemos tener en cuenta la ecuación económica de las familias, que no damos más.

¡Feliz Navidad!

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 9, señor Guillermo Lanfranconi.

-El participante no se hace presente en el Zoom.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Volvemos a llamar al participante número 1, señor Martín Serrano.

- El participante no se hace presente en el Zoom.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Se ha concluido la lista de participantes.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Si me permite, señor presidente, voy a consultar si en el lugar en el que se encuentra Daniel González, compañero del organismo, se acercó alguna persona que quiera hacer uso de la palabra.

Sr. González.- No se acercó nadie a la escuela para hacer uso de la palabra.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Entonces, señor presidente, hemos concluido el Orden del Día.

FINALIZACIÓN

Sr. Presidente (Ok).- Agradezco a todos su presencia, su participación y sus valiosas opiniones, que serán volcadas en la versión taquigráfica para ser analizadas y tomadas en cuenta.

De esta manera, doy por concluida la Audiencia Pública.

-Es la hora 12 y 57.

Liliana P. Durazzo
Taquígrafa