

Versión taquigráfica

AUDIENCIA PÚBLICA

4 de abril de 2022

Modificación de la tarifa para la explotación del Servicio Público de Automóviles de Alquiler con Taxímetro

S U M A R I O

AUDIENCIA PÚBLICA	4
Iniciación	4
Experto	5
Sr. Mariano Rebord, gerente operativo de Taxis, Remises y Escolares	5
Participantes	6
2.- Sr. Sergio Pérez	6
3.- Sr. Jorge Patricio Celia	7
4.- Sr. Gabriel Guerberoff	8
5.- Sr. Sergio Quintela	10
Finalización	13

AUDIENCIA PÚBLICA

- Desde la Sede Comunal N° 1, sita en las calles Humberto Primo 250 / Balcarce 1110, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, conforme a la Ley 6, modificada por la Ley 6306, utilizando la plataforma Zoom y transmitiendo por el canal del GCBA en YouTube, a cuatro días de abril de 2022, a la hora 12 y 6:

Iniciación

Sr. Presidente (Ameijenda).- Buenos días.

A las 12 y 6 del día 4 de abril de 2022, damos inicio a la audiencia pública sobre el tratamiento a la modificación de la tarifa para la explotación del Servicio Público de Automóviles de Alquiler con Taxímetro.

Mi nombre es Alejandro Ameijenda, soy presidente del Ente Único Regulador de los Servicios Públicos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Presido esta audiencia pública, según lo establecido por la Ley 6, artículo 51, inciso c), que regula el instituto de las audiencias públicas, y la Ley 210, Capítulo IV, del Ente Único Regulador de Servicios Públicos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

En esta oportunidad, me acompañan la doctora María Eugenia Michielotto, la licenciada Bernarda Fait y el contador Gustavo Gutiérrez, integrantes del directorio del Ente Único Regulador de los Servicios Públicos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Le voy a pasar la palabra a Susana Estrabaca, coordinadora de las organizaciones de las audiencias públicas, perteneciente a la Subsecretaría de Gestión Comunal del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. Ella va a comentar brevemente el desarrollo de esta audiencia pública y dará la palabra a los participantes según el registro de inscriptos.

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

Buenas tardes a todos y a todas.

La presente audiencia pública está reglada por la Ley 6 y su modificatoria –Ley 6306–, que posibilita esta modalidad virtual para seguir utilizándola como herramienta de participación ciudadana. Más allá de la modalidad virtual, el Gobierno de la Ciudad siempre determina un espacio físico para que las personas interesadas en participar de la audiencia pública que carezcan de conectividad puedan acercarse allí para hacer uso de la palabra. En este caso, el lugar establecido es la Sede Comunal N° 1.

Los participantes van a ser llamados de acuerdo al Orden del Día y a su inscripción; una vez terminada la lista de oradores, se vuelve a hacer un llamado, por si alguna de las personas estuvo ausente por un tema de conectividad. Todos los participantes inscriptos en el registro previamente abierto para tal fin disponen de 5 minutos para hacer uso de la palabra.

Si alguna persona tiene documentación ampliatoria de su exposición, puede hacerla llegar por correo electrónico a la dirección audienciaspublicas@buenosaires.gov.ar; en el día de la fecha será anexada a la versión taquigráfica y tomada en cuenta por la autoridad en el momento de tomar la decisión.

Dicho esto, doy la palabra a Vivivana Lanari, integrante del organismo, para que vaya llamando a los participantes para hacer uso de la palabra.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Muchas gracias, Susana.
Buen día a todos.

Experto

Sr. Mariano Rebord, gerente operativo de Taxis, Remises y Escolares

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el experto, señor Mariano Rebord, Gerente Operativo de Taxis, Remises y Escolares.

Sr. Rebord.- Buenos días a todos.

En el día de hoy abordaremos el replanteo de las tarifas del servicio público de automóviles de alquiler con taxímetro en el ámbito de la Ciudad de Buenos Aires, para lo cual hemos sido convocados a esta audiencia pública.

Con el objetivo de continuar brindando un servicio de calidad para el usuario del servicio público de taxi, reconsideraremos las tarifas con el propósito de recomponer los gastos que recayeron sobre el sector en el último tiempo.

Luego de realizar una ponderación del incremento de los precios de cada uno de los factores que inciden en la prestación de dicho servicio, de los distintos tipos de modelo de vehículos para su reposición y el alza de los gastos actuales en la actividad, se considera que el valor proyectado equivale a un aumento del 30 (treinta) por ciento sobre la tarifa actual del servicio público de automóviles de alquiler con taxímetro.

En base a la proyección del 30 por ciento propuesto proyectado, los valores son los siguientes. La tarifa diurna: a partir del mes de abril de 2022, el valor de la ficha es de 14 pesos con 40 centavos. La bajada de bandera es de 10 fichas, es decir, 144 pesos. Por cada doscientos metros recorridos, una ficha, es decir, 14 pesos con 40 centavos. Por cada minuto de espera, una ficha, es decir, catorce pesos con 40 centavos. El equipaje de mano, una valija o un bulto menor de 0,90 metros por 0,40 metros por 0,30 metros, es gratuito. Y por cada bulto adicional, son 5 fichas; es decir, 72 pesos.

A partir de abril de 2022, conforme lo dispuesto en los artículos 12.5.3 y 12.5.3.2 del Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la tarifa nocturna, que rige entre las 22 horas y las 6 horas del día siguiente, tendrá un incremento del 20 por ciento sobre la tarifa diurna, quedando establecida en los siguientes valores. Valor de la ficha: 17 pesos con 40 centavos. La bajada de bandera es de 174 pesos. Por cada doscientos metros recorridos, una ficha; es decir, 17 pesos con 40 centavos. Por cada minuto de espera, una ficha, es decir, 17 pesos y 40 centavos. El equipaje de mano, o una valija o bulto menor de 0,90 metros por 0,40 metros por 0,30 metros, es gratuito. Y por cada bulto adicional son 5 fichas, es decir, 87 pesos.

Consideramos que este incremento resulta indispensable para resolver el desequilibrio económico sobre la rentabilidad del servicio, atendiendo a los lineamientos dispuestos oportunamente en la normativa aplicable.

Muchas gracias.

Participantes

Sra. Coordinadora (Lanari).- Muchas gracias.

A continuación, comenzamos con el registro de participantes.

Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 1, señor Carlos Cerbiño.

- El participante presenta dificultades en su conectividad.

2.- Sr. Sergio Pérez

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

Sr. Pérez.- Hola, buenos días.

Gracias por darme la palabra.

Arranco con lo que es lo más importante: el número real. En diciembre hubo una audiencia pública como la que se está dando ahora. Nuestra herramienta de trabajo, que es el vehículo, en esa época salía entre dos millones y dos millones y medio de pesos. Actualmente, esa misma herramienta de trabajo sale entre tres millones y tres millones y medio de pesos. ¿Qué significa esto? Que con esta actualización –o este aumento– que nos van a dar ahora, estamos totalmente desfasados. Hoy la tarifa está exactamente a la mitad de lo que debe estar.

Por ejemplo, los ilegales, evasores y truchos de Uber y demás están cobrando 115 pesos el kilómetro, y nosotros estamos en 55 pesos. De esta manera, es imposible seguir trabajando. O sea, lo único que estamos haciendo es comer, como cualquier trabajador, pero no se pueden pagar los arreglos ni el seguro. Nosotros tenemos un seguro que es carísimo. Antes, los seguros aumentaban una vez por año. Después, los aumentos pasaron a ser cada 6 meses. Dicho sea de paso, el último aumento del seguro fue de entre el 45 y el 50 por ciento; es decir que aumenta más el seguro que nuestra herramienta de trabajo, que es el auto. Es insostenible. Para colmo, ahora los seguros nos aumentan el valor cada cuatro meses. Nos van a aumentar cada cuatro meses; es decir, tres veces por año. No se puede sostener. Realmente, es una locura lo que están haciendo.

Lo peor de todo es que, además, el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, con Horacio Rodríguez Larreta y su ex Secretario, Méndez, no terminan con el transporte ilegal. Hay 150 mil autos ilegales, evasores y truchos robándonos el trabajo. Pero no es que solamente nos roban el trabajo. Les voy a mostrar una nota.

- Muestra una imagen.

Sr. Pérez.- Esta nota, del diario *Clarín* confirma que algunos –no digo que lo sean todos– son delincuentes. Dice: “Detienen a un chofer de Uber por entregar a una mujer que fue asesinada por un motochorro”. Esta es una de las tantas.

- Muestra una imagen.

Sr. Pérez.- Hay otra nota bien reciente, del 7 de febrero de este año. Acá *Página 12* dice: “Detuvieron a un chofer de Uber por drogar y abusar de una pasajera”. Además, este señor creó setenta perfiles diferentes; es decir, el tipo es recontra sofisticado. Son él y un montón de delincuentes que trabajan para estas aplicaciones.

Yo me pregunto: ¿cuándo van a terminar con todo esto? Ya no es solamente: “le robamos el trabajo al taxista”, o “lo destruimos”. ¡No! ¡Hay delincuentes mezclados en esas aplicaciones! Y el único responsable es Horacio Rodríguez Larreta, porque les permite seguir haciendo el desastre que están haciendo. Les digo: “Por favor, basta con todo esto. Basta. No se soporta más”.

Acá termino con mi exposición.

Muchas gracias.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Muchas gracias.

3.- Sr. Jorge Patricio Celia

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

Sr. Celia.- Buenos días.

Formalmente, saludo al señor presidente, contador Alejandro Ameijenda, presidente del Ente Único Regulador de Servicios Públicos, al encargado de la Gerencia Operativa de Taxis, Remises y Escolares, Mariano Rebord; a todos los funcionarios y a todos los que participan de esta audiencia pública.

En principio, el motivo por el que nos reunimos es la actualización tarifaria.

En relación con este tema, quiero decirles que, desde nuestra organización, estamos de acuerdo con esta actualización. Pero también pensamos que, apenas termine esta actualización, tenemos que trabajar con la siguiente; un poco, por lo que decía recién el compañero Pérez. Él expresaba las dificultades que estamos teniendo.

Nosotros, como taxistas, consideramos que esta es una de las peores situaciones que ha atravesado nuestro gremio, en los más de cien años que lleva trabajando en la Ciudad de Buenos Aires. Estamos quedando muy pocos. Esta es una realidad incontrastable. Realmente, disminuyó la cantidad de taxis; de casi 38000 o 39000, que eran los inscriptos con licencia, si hoy están trabajando entre 15000 y 18000, es mucho. De alguna manera, la culpa de esto la tiene el avasallamiento y la intromisión que han hecho todas las aplicaciones ilegales que mencionaba hace un rato Sergio Pérez.

Creemos que la actividad no va a desaparecer, pero va a quedar reducida a una mínima expresión. Nosotros hoy no podemos renovar las unidades; casi no podemos comprar los repuestos; casi no podemos pagar los seguros. Nosotros no renegamos, realmente creemos que, en un servicio público de transporte, es el Estado el que debe controlar quiénes son los que están manejando esos servicios públicos y en qué condiciones están los vehículos. Realmente, es como si todo esto se hubiera privatizado y fueran las grandes empresas las que deciden si el chofer de estas aplicaciones ilegales es apto para manejar, y si el vehículo está apto para manejar, sin siquiera mirarlo.

Nosotros creemos que aquí hay que tomar decisiones políticas. Y si alguien quiere ser presidente de la Nación, no puede serlo tratando solamente de embellecer la ciudad, sino que

debe hacerlo mostrando realmente su poder; lo ilegal no debería estar funcionando. Eso, por parte del Gobierno de la Ciudad y de Rodríguez Larreta que, por ahí, tiene pretensiones de ser presidente.

Pero también le digo al Gobierno Nacional que, si hoy quiere sancionar una ley para buscar evasores, los evasores están delante de las narices. Los evasores son todas estas aplicaciones ilegales que hoy no aportan ni un solo peso y que realmente se llevan todo el dinero afuera, sin dejar un centavo en el país.

Especialmente quiero hablar de una de esas aplicaciones –quiero hacerlo con nombre y apellido–, y es Cabify. Cabify se considera legal porque pudo habilitar menos de trescientos autos como remises dentro del Gobierno de la Ciudad. Quiero que alguien me explique cómo Cabify puede cubrir más 5000 o 6000 viajes por día, con trescientos vehículos habilitados legalmente. Cabify se considera legal y hoy trabaja para varias empresas, haciendo viajes; quisiera saber cómo es el contrato con esas empresas, es decir, qué impuestos pagan y qué es lo que hacen, porque realmente eso no lo controla nadie.

Por otro lado, hoy Cabify hace publicidades de millones y millones de pesos, en el fútbol, por ejemplo, diciendo que son tipos que trabajan para River, para Boca, no sé. Realmente, eso no vale unos pesos nada más, sino millones y millones de pesos. No hay ningún funcionario –del Estado nacional ni de la Ciudad de Buenos Aires– que controle si pagan Ingresos Brutos –como pagamos los taxistas que tenemos más de cuatro taxis–, si pagan el IVA que corresponde, o si pagan algún tipo de impuesto; porque, en realidad, no pagan absolutamente nada. Nosotros tenemos que pasar por revisiones técnicas; aceptamos eso y lo queremos hacer porque es nuestro diferencial con toda esta cantidad de vehículos que hoy andan pululando por la calle. Como decía Sergio, hoy hay más de cien mil autos que no deberían estar circulando por la calle, deberían quedarse en sus casas.

Con esto cierro. Estuve viendo que en la página del Ente Regulador se pueden hacer montones de denuncias; no sé si corresponde hacer las denuncias sobre transporte ilegal a través del Ente Regulador, pero desde ya se lo propongo al Gobierno; después lo averiguaremos y hablaremos con el presidente para ver si eso se puede llevar adelante.

En relación con el tema tarifario, creemos que después de esto, y apenas tengamos esta nueva actualización, tenemos que trabajar en otra actualización. Cualquier tema que consideremos como costo –el costo de las autopistas, el GNC, etcétera– superan ampliamente los aumentos que hemos tenido en estos últimos tiempos.

Muchas gracias a todos.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Muchas gracias.

4.- Sr. Gabriel Guerberoff

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

Sr. Guerberoff.- Buenas tardes a todos y a todas.

No conozco personalmente a los compañeros que acaban de exponer; sin embargo, está muy claro que la realidad que vivimos todos es exactamente la misma.

Además de expresar que comparto en un 100 por ciento lo que acaban de decir, les voy a contar brevemente mi historia con el taxi y cómo ha ido evolucionando en estos ocho años, desde 2014 que comencé a manejar uno.

Recuerdo que, en ese momento, mi amigo –que me asesoró para iniciarme en la actividad– me dio varios consejos. Pero hay uno que recuerdo en particular y que siempre traté de cumplir, y era que todos los meses debía separar dinero, no solo para cubrir los gastos fijos de mantenimiento y los riesgos de conducir tantas horas por día en la ciudad, sino también para amortizar la pérdida del valor de nuestra herramienta de trabajo, ya que, de no hacerlo, cuando llegase el momento de renovar la unidad, si no tuviese el dinero significaría que habría perdido gran parte de mi capital.

A su vez, el Gobierno de la Ciudad exigía innumerables requisitos para transportar pasajeros; el más importante de ellos es la adquisición de la licencia, que costaba, incluso, bastante más que el propio auto. Mi amigo me dijo, también, que el día que abandonase la actividad, podría vender esa licencia y recuperar una suma de dinero similar a la que había invertido.

Todo iba tal cual lo esperado, hasta que a partir de 2016 las cosas cambiaron cuando empezamos a ver cómo autos particulares, sin ningún tipo de identificación ni habilitación, con choferes sin preparación y algunos autos en condiciones a veces deplorables, con muchas identidades falsas que se ofrecían por pocos pesos en redes sociales, comenzaban a quedarse con nuestro trabajo de manera ilegal y desleal, con total impunidad. Hoy ya se han apropiado de la mayor parte del mercado y superan varias veces en número la cantidad de taxis. Entonces, las horas que trabajábamos ya no alcanzaban para llegar a fin de mes y, mucho menos, para separar ese dinero extra para amortizar nuestra herramienta de trabajo.

Como el valor de nuestra licencia surge de la oferta y la demanda, lo que en su momento valía, más o menos 20000 dólares, en pocos años pasó a tener un valor prácticamente decorativo y no es esto sino un claro reflejo de la pérdida de rentabilidad de nuestra actividad.

Estos datos que acabo de describir a modo de introducción son una radiografía de la situación terminal por la que está atravesando nuestra actividad, debido a lo cual hoy queda menos de la mitad de los taxis que la ciudad tuvo históricamente. Y si no logramos comprender la magnitud de la crisis, a medida que vayan venciendo las fechas para la renovación de las unidades –y estas no se puedan renovar–, la desaparición de los taxis continuará sucediéndose año tras año.

Estamos en una audiencia pública para tratar la adecuación de las tarifas. A esto me voy a referir el tiempo que me queda. Según mi punto de vista, hay dos temas centrales para rever de forma urgente, si queremos detener esta sangría por la que está atravesando el sector. Por un lado, el valor en sí mismo de la tarifa. Y por el otro lado, la frecuencia con la que se dan los aumentos.

A diferencia de las primeras épocas, en que nuestro trabajo mermó sustancialmente, hoy, debido justamente a la poca cantidad de taxis y a los precios exorbitantes que suelen cobrar por momentos las *apps* ilegales, hay una frase acuñada por un colega que quiero citar, con la que todos los taxistas nos sentimos muy identificados: “Nos estamos fundiendo trabajando”.

Nunca antes había pasado que, habiendo trabajo, el taxi estuviera tan lejos de una rentabilidad acorde a la inversión y a la cantidad de horas que se trabaja. Y la tarifa, con este aumento del 30 por ciento, no llegará ni de cerca a recuperar lo perdido en los últimos años;

ni qué hablar, a medida que vayan pasando los próximos meses, con una inflación rondando, probablemente, como mínimo, el 5 por ciento mensual.

Un 5 por ciento de inflación, para los taxistas equivale a un 10 por ciento de pérdida de rentabilidad, porque a la pérdida del valor del dinero recaudado por la inflación, se suma que los altos gastos e insumos que tiene nuestra actividad, van aumentando –incluso varios puntos por arriba de la inflación promedio–, haciendo que nuestra rentabilidad se pulverice en pocas semanas...

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

Sr. Guerberoff.- Y mientras conviene ir actualizando los precios en forma casi continua, para el taxi, los tiempos entre tarifado y tarifado se hacen eternos.

No conozco la fórmula que se utiliza para calcular el valor de la ficha. Pero si ese valor da una bajada de bandera de menos de doscientos pesos, esa fórmula está definitivamente mal, muchachos.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Le pido si puede ir cerrando, por favor.

Sr. Guerberoff.- Es decir, hay que revisar de manera urgente esa fórmula, y añadirle un 10 por ciento extra en cada uno de los próximos aumentos, hasta recomponer la tarifa al valor que corresponde.

Para terminar, creo necesario y urgente definir previamente las fechas de los aumentos, para que todos sepamos de antemano en qué meses se adecuará la tarifa; por lo menos, mientras la inflación siga en estos niveles.

La propuesta completa es que la adecuación se realice en forma cuatrimestral; bien podría ser los meses de marzo, julio y noviembre, y que estos aumentos no dependan de la improvisación o de factores externos que nada tienen que ver con el taxi.

Es decir, esperamos que a principios del próximo mes de julio ya haya una nueva adecuación de la tarifa, añadiéndole a la fórmula utilizada, un 10 por ciento; y así, sucesivamente, hasta ir poniendo la tarifa en el lugar que corresponde, para poder separar ese dinero que nos permite mantener la calidad del servicio, renovar las unidades en tiempo y forma y recuperar la dignidad y la calidad de vida que hemos perdido.

Muchas gracias.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Muchas gracias.

5.- Sr. Sergio Quintela

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

Sr. Quintela.- Buenos días.

Bueno, habrá que redundar un poco en lo que dijeron los participantes y oradores anteriores, ¿no?

Desde hace 6 años venimos en una pendiente descendente en nuestra actividad, con la irrupción prepotente y fuera de respeto de toda regulación preexistente por parte de las aplicaciones de transporte tales como Uber, Didi, Beat y Cabify. Esta última, como bien dijese un orador anterior, se camufla como un supuesto servicio de remís, pero no cumple con ninguna de las disposiciones que se establecen para ese servicio. Para citar un simple dato, más del 90 por ciento de su flota que opera hoy en la actualidad en la Ciudad de Buenos Aires, no tiene la habilitación de la Ciudad de Buenos Aires para operar en el territorio. Lo hace de manera impune. No puede ser que se ejerza de esta manera.

Esto, junto con la escalada inflacionaria que se produce a partir del año 2016, ha provocado un retraso en nuestra tarifa. Nuestra tarifa, entre 2016 y fines de 2019 ya presentaba un retraso cercano al 80 por ciento respecto de la inflación y al sostenimiento de nuestra actividad. Luego vino la pandemia y con ella se hizo todo mucho más grave. Hoy tenemos una readecuación del 30 por ciento; y ya, entre que se solicitó y que se haga efectiva, va a quedar prácticamente neutra. Es imposible; pensemos que desde que nosotros solicitamos la readecuación de la tarifa, ya en el camino, por ejemplo, el combustible subió un 21 por ciento. No quiero hablar de los otros insumos del taxi ni de los propios ingresos de los que trabajamos arriba del taxi, porque nuestro salario sale de ahí.

Entonces, como decía el último orador, Gabriel, es necesario que esto se agilice. Nosotros vamos a tardar menos tiempo en pedir una nueva readecuación, que lo que hoy mismo está durando el trámite, que ya es extensísimo. Por lo tanto, solicitamos que se vea la forma de que se haga mucho más corto este plazo, porque si no, estamos siempre por atrás, siempre llegamos de atrás a la inflación; nunca se llega a equiparar nuestro valor de subsistencia; ya estamos en una situación caótica.

Nosotros ratificamos lo dicho por los compañeros anteriores respecto de las aplicaciones; eso es absoluta responsabilidad del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. El Jefe de Gobierno Horacio Rodríguez Larreta, hace un par de años se limitaba a contestar públicamente que Uber y otras aplicaciones similares eran “ilegales”, decía. De hecho, decía que había incrementado los montos de las multas; sin embargo, nunca ejerció el control que le compete. El poder de policía para ejercer ese control lo tiene el Gobierno de la Ciudad.

Ya en la actualidad, el señor Jefe de Gobierno directamente es sordo, mudo y ciego respecto de este tema. No quedan dos conclusiones al respecto: o es cómplice del accionar fuera de la norma, o es absolutamente incompetente para ejercer el rol de contralor que la ley le impone, ¿no? Recién un compañero de otra asociación dijo que tenía pretensiones de presidente; yo creo que, si no puede controlar un par de empresas ilegales, no sé cómo va a hacer para llevar adelante el país.

Hoy es evidente el accionar de estas aplicaciones y de estas empresas. Lo podemos ver en grandes campañas de radio y televisión, en las redes y hasta en la calle. ¿Cómo puede ser que las marquesinas del Gobierno de la Ciudad –esas marquesinas verdes con el escudo– tengan hoy afiches de empresas totalmente irregulares e ilegales?...

Sra. Coordinadora (Lanari).- Le pido por favor si puede ir redondeando.

Sr. Quintela.- Sí.

Para redondear, le exigimos al Gobierno de la Ciudad que ejerza el control que debe ejercer sobre estas aplicaciones. Nos están destruyendo. Coincido con todo el resto: basta, no se puede seguir más así. No podemos sostener la actividad. Queremos que nos defienda.

El Gobierno de la Ciudad tiene dos servicios públicos bajo su potestad: el Subterráneo y el nuestro, el del taxi. El taxi parece que no existe. Entonces, que nos proteja. Nosotros necesitamos tener nuestro servicio público de taxi para que el pasajero tenga un servicio legal, regulado, con tarifas transparentes. No se puede más. Más que esto, sería redundar lo que dijeron los demás.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Muchas gracias.

Señor presidente: vuelvo a comenzar con la lista de inscriptos, porque no se encontraba el señor Carlos Cerbiño. No sé si se pudo conectar.

Sr. González.- Perdón, Viviana.

No, el señor Cerbiño no pudo conectarse. Trató varias veces de hacerlo, pero se ve que tuvo algún inconveniente.

Ah, parece que se ve conectado.

Por favor, ¿lo puede volver a llamar?

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

- El participante presenta dificultades en su conectividad.

Sr. González.- Nuevamente no se puede conectar.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Lamentablemente, no se está pudiendo conectar.

Señor presidente, nosotros le habíamos sugerido que fuera a la sede comunal si tenía problemas de conectividad. Si usted no dispone lo contrario, nos comunicamos con el participante para que nos envíe su ponencia por escrito ya que, evidentemente tiene toda la intención de participar de la presente audiencia y no ha podido.

¿Nos ponemos en contacto con él y le decimos que nos envíe su ponencia por correo electrónico y la adjuntamos luego a la Versión Taquigráfica?

Sr. Presidente (Ameijenda).- Sí, por supuesto.

Solicito que antes que se cierre la versión taquigráfica, se puedan comunicar con él para que envíe su ponencia por correo electrónico o la acerque en forma presencial.

Se ve que no se está pudiendo conectar.

Es el único participante inscripto que quedaba para hacer uso de la palabra, ¿no?

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Sí.

Sr. Presidente (Ameijenda).- Les pido que hoy mismo, cuando termine esta audiencia, le pidan al participante que nos facilite su ponencia por correo electrónico o en forma presencial.

Por otro lado, agradezco a los cuatro participantes que hicieron uso de la palabra, como siempre, en forma muy respetuosa y defendiendo su derecho en cada una de las audiencias públicas. En su gran mayoría, ya nos conocemos desde hace años.

También quiero que sepan que el Ente Único Regulador de los Servicios Públicos está a su disposición para hacer nexo con el Gobierno de la Ciudad y para brindar cualquier ayuda o servicio que puedan necesitar; no tienen más que llamarnos y haremos la reunión correspondiente.

También quiero decirle a Mariano Rebord, gerente Operativo de Taxis, que también puede convocar a los participantes que siempre están presentes en cada audiencia pública para tratar cada problemática, porque me parece que es la forma de poder seguir avanzando para buscar soluciones, porque la verdad es que lo expuesto es absolutamente razonable; están defendiendo su fuente de trabajo.

Finalización

Sr. Presidente (Ameijenda).- Dado que no hay más inscriptos en el registro de participantes para hacer uso de la palabra, doy por concluida la audiencia pública del día de la fecha y extendiendo un saludo a todos.

Buenas tardes.

- Es la hora 13 y 38.

Taquígrafa:

Verónica Frino