

Versión Taquigráfica

AUDIENCIA PÚBLICA

Modificación de la tarifa para la explotación del Servicio Público
de Automóviles de Alquiler con Taxímetro
y readecuación de la base de cálculo establecida para determinar
el importe del sistema de tarifa preestablecida

30 de agosto de 2022

SUMARIO

AUDIENCIA PÚBLICA	3
INICIACIÓN	3
Experto	4
Sr. Mariano Rebord, Gerente Operativo de Taxis, Remises y Escolares de la Dirección de Gestión de Servicios de la Movilidad	4
Participantes	6
1.- Sr. Jorge Patricio Celia	6
2.- Sr. Sergio Alejandro Pérez	7
Sr. Javier Mársico	9
FINALIZACIÓN	11

AUDIENCIA PÚBLICA

-Desde la Sede Comunal 1, sita en la calle Humberto 1° N.º 250 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 treinta días de agosto de 2022, a la hora 12:

INICIACIÓN

Sr. Presidente (Grippe).- Buenos días a todos.

A las 12 horas del día 30 de agosto de 2022 damos comienzo a la Audiencia Pública sobre el tratamiento de la modificación de la tarifa y la adecuación de la base de cálculo para la explotación del servicio público de automóviles de alquiler con taxímetro –taxis–, de conformidad con lo establecido por la Ley 6 y sus modificatorias, y la Ley 210 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Soy José María Grippe, presidente del Ente Único Regulador de Servicios Públicos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Me acompañan los vocales integrantes del directorio: la doctora Eugenia Michielotto, el doctor Marcelo Pafundi, el doctor Javier Liaño y la licenciada Bernarda Fait.

Para continuar con esta audiencia, le cedo la palabra a Susana Estrabaca, de la Subsecretaría de Gestión Comunal del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, quien va a dar detalles sobre cómo se va a realizar la audiencia y a darles la palabra a los participantes.

Susana: muy buenos días.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Muy buenos días, señor presidente. Muy buenos días a todos y a todas.

La presente audiencia pública está reglada por la Ley 6 y su modificatoria, la Ley 6306, que a través de la modalidad virtual nos da la posibilidad de seguir utilizando esta herramienta de participación ciudadana. Más allá de que la misma se realiza virtualmente, el Gobierno de la Ciudad designa un lugar físico –en este caso la Sede Comunal 1– para que si alguna persona con interés en participar carece de los medios de conectividad o si alguno de los inscriptos en el día de hoy, por cuestiones diferentes, no tienen posibilidad de acceder a internet pueda acercarse a la Sede Comunal para hacer uso de la palabra.

Dicho esto, podemos explicarles que ha distintas formas de participación. En primer lugar, hacen uso de la palabra los expertos, que son aquellas personas que presentan o defienden el proyecto en cuestión. Luego hablan los participantes inscriptos previamente en un registro abierto para tal fin.

Voy a darle la palabra a Viviana Lanari, integrante del organismo, para que vaya citando a las personas correspondientes.

Experto

Sr. Mariano Rebord, Gerente Operativo de Taxis, Remises y Escolares de la Dirección de Gestión de Servicios de la Movilidad

Sra. Lanari.- Buenos días a todos y todas.

Va a hacer uso de la palabra en calidad de experto el señor Mariano Rebord, Gerente Operativo de Taxis, Remises y Escolares.

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

En el día de la fecha trataremos dos temas en relación con el Servicio Público de taxis. Por un lado, la adecuación del valor de la ficha del taxi y, por otro, la actualización de la base de cálculo para la tarifa preestablecida.

Comenzaré con la adecuación del valor de la ficha de taxi. Teniendo en cuenta la evolución de la tarifa actual, en lo que va del año se registra un incremento del 20 por ciento, siendo el valor de la ficha actual de 14,40 pesos, por cuanto se estima pertinente debatir un nuevo incremento en el cuadro tarifario de la prestación del servicio.

Las principales actualizaciones que afectan la rentabilidad consisten en los incrementos de los sueldos de los choferes, el combustible, el valor del vehículo –que impacta directamente en patentes y seguros–, los gastos de habilitación, los repuestos, la mano de obra por reparaciones y el mantenimiento mensual del mismo. Asimismo, los sucesivos aumentos sobre el valor por litro y metro cúbico del combustible desde el inicio del año y los aumentos en el valor de las categorías de monotributo y canasta básica afectan directamente la rentabilidad del servicio.

Cabe destacar que el aumento propuesto se encuentra en línea considerando gastos que afronta el sector que tienen un componente de moneda extranjera en su precio que al ser importados escasean en el mercado local, lo cual incide en el alza del valor final. Además, debe añadirse el incremento que han sufrido los autos cero kilómetro utilizados por el sector, que incide directamente en la calidad de los rodados destinados a taxi y la amortización de los mismos considerando que la normativa inherente a la antigüedad de las unidades establece su límite máximo en diez años.

Analizando los costos de prestación de servicio se puede establecer que la rentabilidad del sector a valores de mes de julio a la fecha registra un aumento en los costos operativos que asciende aproximadamente a un 50 por ciento contemplando la inflación proyectada para el corriente año. Por eso, se considera oportuno establecer, por un lado, un aumento de la tarifa de la ficha de taxi a implementarse en dos partes: un 30 por ciento durante el mes de septiembre y un 20 por ciento a partir de noviembre.

La tarifa diurna del mes de septiembre del corriente año tendrá un valor por ficha de 18,70 pesos; la bajada de bandera, 10 diez fichas, es decir, 187 pesos; por cada 200 metros recorridos, una ficha, es decir, 18,70 pesos; por cada minuto de espera, una ficha, es decir, 18,70 pesos; el equipaje de mano es de transporte gratuito: una valija o un bulto menor a 0,90m x 0,40m x 0,30m; por cada bulto adicional, 5 fichas, es decir, 93,50 pesos.

La tarifa nocturna a partir de septiembre del corriente año tendrá un valor por ficha de 22,50 pesos; la baja de bandera, 10 fichas, es decir, 225 pesos; por cada 200 metros recorridos, una ficha, es decir, 22,50 pesos; por cada minuto, una ficha, es decir, 22,50 pesos; el equipaje de mano es de transporte gratuito: una valija o un bulto menor a 0,90m x 0,40m x 0,30m; por cada bulto adicional, 5 fichas, que representan 112,50 pesos.

La tarifa diurna a partir del mes de noviembre tendrá un valor por ficha de 22,50 pesos; la bajada de bandera, diez fijas, es decir, 250 pesos; por cada 200 metros recorridos, una ficha, es decir, 22,50 pesos; por cada minuto de espera, una ficha, es decir, 22,50 pesos; el equipaje de mano es de transporte gratuito: una valija o un bulto menor a 0,90m x 0,40m x 0,30m; por cada bulto adicional, 5 fichas, es decir, 112,50 pesos.

La tarifa nocturna tendrá un valor por ficha de 27 pesos; la bajada de bandera, 10 fichas, es decir, 270 pesos; por cada 200 metros, una ficha, es decir, 27 pesos; por cada minuto de espera, una ficha, es decir, 27 pesos; el equipaje de mano es de transporte gratuito: una valija o un bulto menor a 0,90m x 0,40m x 0,30m; por cada bulto adicional, 5 fichas, es decir, 135 pesos.

Concluido el análisis de la adecuación del valor de la ficha, pasaré a la actualización de la base de cálculo de la tarifa preestablecida.

Sr. Celia.- Perdón, Mariano, ¿puedo hacer una consulta? Creo que hay algo que leyó mal o se equivocó. La bajada de bandera nocturna del mes de noviembre es de 225 pesos, y no de 250. Si es un error de lectura, está bien, pero si es algo que está escrito, habría que modificarlo.

Sr. Rebord.- Sí, es un error de lectura. Te agradezco la corrección, Jorge.

Concluido el análisis de la adecuación del valor de la ficha de taxi, pasaré a la actualización de la base de cálculo de la tarifa preestablecida.

Tras observar los resultados arrojados por el uso del sistema de tarifa preestablecida aprobado por la Resolución N°483 de la Secretaría de Transporte el año 2021, se estima que corresponde adecuar su fórmula. Concretamente, se sugiere adecuar los factores “distancia en kilómetros”, que de aquí en más llamaremos “x”, y “factor de congestión” de dicha fórmula a fin de que la tarifa final a abonar por el pasajero acompañe la actual situación de oferta de taxis en las paradas y que resulte en una tarifa más justa para ambas partes. Vale aclarar que el conocido “factor de congestión” pasará a llamarse “factor de congestión y oferta”, que también contempla la oferta de taxis con el objetivo de mejorar los tiempos de espera en las paradas. Este factor se calcula con diversas herramientas, entre ellas, la medición del nivel de servicio y los factores que inciden en la congestión: uso habitual de la calzada, ciclovías, cantidad de vehículos en circulación, eventos realizados en la calle, cortes programados, eventos deportivos, recitales, accidentes, manifestaciones y demás hechos que inciden en el mismo. Por eso, se estima pertinente adecuar las fórmulas sobre los puntos antes mencionados de la siguiente manera: primero, modificar la base de cálculo de “x”, que equivale a la distancia recorrida en kilómetros que deberá realizar el conductor desde el punto de inicio hasta el de destino del viaje y que se calculará de acuerdo con la siguiente fórmula: el factor de ajuste por ruteo estará multiplicado por la distancia lineal. Dicha distancia se tomará desde el punto de origen hasta el promedio del punto del barrio más lejano al centro

y al más cercano. Sobre esas tres distancias se obtendrá el promedio. A esto se suma el ajuste de factores por trayectos extraordinarios.

Por otro lado, se propone modificar el factor de congestión y oferta porque los porcentajes fijados con anterioridad para este factor no contemplaban la oferta de taxis. Se actualiza su implementación teniendo en cuenta el dinamismo del tránsito en la ciudad de Buenos Aires, donde el transporte, su oferta y sus vías de comunicación están en permanente cambio. Esto incide directamente en los tiempos de espera de los pasajeros. Por tal motivo, deviene necesario adecuar dicho parámetro a la variación real de la velocidad de la circulación para los días hábiles en horario diurno y en igual porcentaje para los restantes índices. Asimismo, frente a la necesidad de plantear un tope se deberá considerar un factor de congestión y oferta del 40 por ciento. De este modo, su valor podrá oscilar entre un 34 y un 40 por ciento, dependiendo de los factores antes citados que influyen en el viaje realizado.

Conforme a lo detallado, se estima pertinente adecuar la base de cálculo para determinar los factores “x” y el factor de congestión y oferta para el sistema de tarifa preestablecida utilizada para el servicio de transporte público de pasajeros en automóviles de alquiler con taxímetro de acuerdo con lo establecido en los artículos 12.2.4 y 12.5.9 y concordantes del Código en el Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, aprobado por la Ley 2148, a fin de que la misma acompañe la situación actual en cuanto a la oferta de taxis y las variaciones en la congestión vehicular y el tránsito vial.

Muchas gracias.

Jorge: te agradezco por la corrección.

Participantes

1.- Sr. Jorge Patricio Celia

Sra. Lanari.- Comenzamos con el registro de participantes.

Llamo al participante número 1, Jorge Celia.

Sr. Celia.- Buenos días a todos los participantes de esta audiencia.

Le doy la bienvenida al nuevo presidente del Ente Regulador a las audiencias sobre taxis.

Quiero ser breve.

En realidad, la actualización tarifaria que necesitamos debería haberse hecho en julio. Quiero ser sincero en esto: si no se realizó antes no fue por un problema del gobierno, sino por un problema interno nuestro. Esperamos solucionarlo rápidamente porque la inflación y todo lo que está afectando al servicio hacen que hoy sea inviable. Esto es producto no solamente de la crisis económica y la inflación galopante –que, obviamente, lo están afectando–, sino también de que no pudimos tener rápidamente las actualizaciones tarifarias. Por eso, vemos con agrado que se avance sobre estos dos escalones en una sola audiencia pública sobre las actualizaciones tarifarias.

Creemos que esta debería ser la dinámica porque, de lo contrario, no nos dan los costos. Esto, como todo negocio, necesita tener rentabilidad. Si no tenemos la rentabilidad necesaria, realmente el negocio no es viable.

Hay otros factores que tampoco quiero pasar por alto. Esto es público y queda asentado para siempre, para que después ningún político se haga el distraído: las aplicaciones ilegales realmente están destruyendo nuestra actividad y están sacando de la actividad legal a montones de taxis. Nosotros éramos 36.000 y hoy quedamos muy pocos: cuanto mucho, 20.000 taxis. Esto es producto de una actividad ilegal –las aplicaciones– y tanto el Gobierno de la Ciudad como el Nacional no hacen nada contra ello. Lo dejamos asentado porque no queremos que en algún momento alguien diga: “yo no sabía”. Sepan que todas estas aplicaciones se están llevando millones de dólares del país a paraísos fiscales y no solamente perjudican a los taxistas, sino también al país.

También quiero decirles que estamos totalmente de acuerdo con esta tarifa preestablecida que, fundamentalmente, está funcionando muy bien en el Aeroparque, que es una zona de difícil acceso por todas las obras que se realizan. Realmente nos permite tener una tarifa un poco diferencial. Creemos que la tarifa preestablecida es algo que reclaman los vecinos y las vecinas de la ciudad de Buenos Aires para saber realmente, cuando se hace un viaje, qué es lo que se va a pagar. Por lo tanto, creemos que la tarifa preestablecida tenemos que seguir trabajándola para llevarla a otros niveles, y no tenerla solamente para algún sector o alguna parte.

También quiero decirles a quienes quieran dar informes o hablar que por favor sean breves porque quisiéramos tener esta tarifa para el 10 de septiembre. Ya venimos muy atrasados y sería buenísimo que a partir de las cero horas del sábado 10 de septiembre podamos implementarla. Sabemos que hay una versión taquigráfica que lleva un tiempo y en la medida en que hablemos poco creo que eso se podrá hacer más rápido. Por eso, le pido al señor presidente que arbitre los medios necesarios para que esa versión taquigráfica pueda hacerse rápidamente y se lleve adelante esta actualización tarifaria que tanto necesitamos los taxistas.

Muchísimas gracias a todos.

Sra. Lanari.- Muchas gracias.

2.- Sr. Sergio Alejandro Pérez

Sra. Lanari.- Convoco al participante número 2, Sergio Pérez.

Sr. Pérez.- Buenos días a todos.

En primer lugar, hablando del desfasaje de los precios y las tarifas, quiero decirles que en los últimos cinco años nuestra herramienta de trabajo –el vehículo– aumentó entre un 1.000 y un 1.300 por ciento. En ese mismo período de cinco años la tarifa –nuestro sueldo– llegó, como máximo, a un 200 o un 250 por ciento. Quiero que me expliquen matemáticamente cómo hacemos nosotros para cubrir el servicio de taxis teniendo en cuenta

los aumentos en nuestra herramienta de trabajo y en nuestros ingresos. Directamente, es imposible. Eso se ve en la calle con más...

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

Sr. González.- Sergio, disculpame: ¿podés repetir lo último que dijiste porque por un problema de conectividad no te escuchamos bien?

Sr. Pérez.- Decía que los vehículos, o sea, nuestras herramientas de trabajo, aumentaron entre un 1.000 y un 1.300 por ciento en los últimos 5 años. Y la tarifa, que es nuestro ingreso, nuestro sueldo, aumentó no más de un 200 o un 250 por ciento. Matemáticamente es imposible sostener el servicio de taxis de esa forma y que podamos vivir porque, además de mantener el servicio, tenemos que vivir, como cualquiera de ustedes.

El GNC, que es un combustible que utilizamos mucho –además, utilizamos nafta–, en abril costaba 30 pesos el metro cúbico y actualmente cuesta entre 55 y 60 pesos, o sea, casi el doble, y estamos hablando de apenas 6 meses.

Se hace muy difícil trabajar de esta forma. El taxista sale a perder plata, o sea, cuanto más trabaja, más se funde. Si trabaja menos, se funde menos. El resultado es que de una forma o de otra, se funde. Los resultados están a la vista. No les estoy mintiendo. Siempre, y lamentablemente, digo la verdad en este asunto. Esto se ve en la calle. Incluso, los pasajeros también reclaman por esto.

Por otro lado...

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

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Sergio: te escuchamos muy mal. ¿Podrías apagar la cámara?

Sr. Pérez.- ¿Ahora me escuchan mejor?

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Parece que sí.

Sr. Pérez.- Perfecto.

Fuera de los números que les mencioné sobre los taxis, quiero decirles que no se sostiene más el transporte ilegal a través de estas aplicaciones que son evasoras, ilegales y truchas. Horacio Rodríguez Larreta no hace absolutamente nada para pararlas en la Capital Federal y el gobierno nacional de Alberto Fernández tampoco hace absolutamente nada porque el ENACOM pertenece a la Nación y tampoco las para.

¿Por qué permiten publicidad en la vía pública, en televisión, en radios y en todos lados sobre el transporte ilegal? Esto es algo así como si yo me pusiera a publicitar en todos los medios que vendo sin IVA o que vendo autos robados o algún tipo de sustancia ilegal y el gobierno lo permitiera. Realmente, es un absurdo. Me gustaría que no hoy, sino ayer, tomaran cartas en el asunto e hicieran algo.

Sra. Lanari.- Por favor, ¿podrías redondear?

Sr. Pérez.- Les agradezco mucho por darme la oportunidad de hablar.
Muy amables.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Muchísimas gracias.

Señor presidente: hay una tercera persona que, por desintelencias con el *mail* de audiencias, aparentemente habría enviado un correo electrónico el 12 de agosto que nunca lo recibimos ni en la carpeta de “recibidos” ni en la de *spam* –tampoco está en la de “eliminados”–, pero le consultamos a usted sobre la pertinencia de permitirle hacer uso de la palabra. Queremos que conste en la versión taquigráfica, ya que no está inscripto en el Orden del Día. Si usted da la autorización, Viviana Lanari lo va a llamar.

Sr. Presidente (Grippe).- Sí, autoricémoslo.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Gracias.

Sr. Javier Mársico

Sra. Lanari.- Tiene la palabra el participante número 3, señor Javier Mársico.

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

En primer lugar, me presento: mi nombre es Javier Mársico.

Represento al Ful-Mar, donde hace 60 años fabricamos los relojes para taxis. Somos quienes nos dedicamos, justamente, a gravar la tarifa.

Sobre la base de todo lo que se expuso y de nuestra experiencia –hoy Ful-Mar se expande a todo el continente–, queremos aportar algunas de las soluciones tecnológicas que tienen instaladas los relojes de los taxis que podrían ayudar a mejorar el servicio.

Quiero ser breve para no entretenerlos mucho tiempo.

Hay varias cosas que se pueden mejorar. Una de las propuestas que podemos hacer es el cambio de la tarifa nocturna durante el viaje. Muchas veces, cuando estamos esperando a las diez de la noche, el servicio se detiene un poquito para que llegue, justamente, el cambio de hora y así se tome el próximo viaje a la hora 22. Entonces, si se habilita una función en los relojes, los pasajeros podrían tomar un taxi a las 21 y 50, y a la hora 22 –durante el viaje– podrían continuar con la tarifa 2. Eso se puede hacer. Es una propuesta que la elevamos hace un tiempo, pero no fuimos escuchados. Eso contribuye con una mejora tanto para el taxista como para el pasajero. Es algo justo que si a las 10 de la noche cambia la tarifa, el reloj lo pueda hacer por sí solo estando en viaje. Esa es una de las propuestas.

Otro tema es el famoso dígito decimal. Actualmente, a los relojes les han sacado un dígito. La mayoría de los relojes tienen cinco. Se ha dejado un solo dígito decimal. ¿Qué está ocurriendo? Nos llegan quejas de los usuarios porque se confunden ya que el reloj marca 100,1 pesos y en realidad es 100,10 pesos. Eso, a veces, genera confusiones. Podrían cobrar

1.001 pesos, pero si el taxista es honesto, no va a cobrar de más. Esto se presta a confusión. Nuestra propuesta es eliminar directamente el dígito decimal en esta nueva tarifa y que el reloj directamente marque enteros. Tal vez eso sería mucho más simple porque no tiene sentido ese vuelto chiquito que queda. Entonces, habría que redondear hacia arriba y buscar un valor único, o bien dejar los dos decimales, como corresponde. Pero eso de dejar un solo decimal no nos parece bien.

Otra propuesta que podemos hacer –todavía no se ha implementado acá, aunque muchas provincias lo han hecho– es la implementación de la tarifa nocturna para los días feriados, los sábados y los domingos. En Salta se trabaja así hace mucho tiempo, y es algo justo para el taxista. El fin de semana, para mí, la tarifa debería ser mayor. Los taxímetros están preparados para eso. Simplemente hay que habilitar una función para que el sábado y el domingo se trabaje con tarifa nocturna. También se pueden preprogramar los días feriados. Actualmente, los taxímetros tienen un calendario donde se le marca el feriado con anterioridad y, automáticamente, el feriado, el sábado o el domingo queda preprogramado con tarifa nocturna.

Otro punto importante que quiero mencionar es el cobro por los bultos. Los relojes también tienen la posibilidad –y eso tampoco se está utilizando– de precargarlos. Hay un *display* específico para los extras –o sea, los bultos– para que se puedan cargar directamente en el taxímetro y salgan en el importe del *ticket*. O sea, el pasajero podría tener una comprobación de los bultos o extras que hoy se cobran a mano o a ojo. Entonces, se puede establecer ese valor en el taxímetro y que el taxista, cuando termine el viaje, lo pueda cargar.

Por último, los taxímetros tienen la posibilidad de agregarles equipos de GPS. Hoy en Buenos Aires no los usamos –en muchos otros lugares se usan–, pero tendrían muchos beneficios. Uno de los beneficios es el seguimiento por seguridad, con botón de pánico, y otro es la solución al gran problema que hoy tenemos con el cruce a provincia. Lo que marca la ley es que cuando se cruza a provincia tendríamos que cobrar el doble de tarifa. En el reloj se puede hacer a través de un botón, pero eso queda de una forma poco prolija. Hoy, con los equipos de GPS, se podrían programar los relojes para que al cruzar a provincia se cambie automáticamente la tarifa. También se pueden incluir otras funciones más.

Básicamente, esta es nuestra exposición. Estamos aquí para cualquier consulta.

Sra. Lanari.- Muchas gracias.

No hay más participantes y no se han inscripto expositores.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Muchísimas gracias, Viviana.

Voy a consultar a Daniel González, que se encuentra en la Sede Comunal 1, si alguien se hizo presente para participar.

Sr. González.- No se hizo presente nadie en la Comuna para hacer uso de la palabra.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Muchísimas gracias.

Entonces, ha concluido el Orden del Día.

FINALIZACIÓN

Sr. Presidente (Grippe).- Perfecto, Susana.

Muchas gracias.

Como siempre, agradezco por la organización de la audiencia a Susana, Viviana, Daniel, Pablo y Federico, y a todo el equipo de Ente Único Regulador de los Servicios Públicos. Agradezco, también, la bienvenida que me dio Jorge y la hago extensiva a Marcelo y Javier, que son directores nuevos del ente.

Como no hay más expositores ni participantes, a la hora 12 y 28 minutos doy por concluida esta audiencia pública.

Muchas gracias a todos por participar.

-Es la hora 12 y 28.

Pablo G. Furné
Taquígrafo