

Audiencia Pública

Tratamiento de la modificación de la Tarifa Sencilla de la hora de estacionamiento, la Tarifa Progresiva y de la tarifa por el acarreo en el marco del nuevo sistema de estacionamiento regulado

Versión Taquigráfica

S U M A R I O

AUDIENCIA PÚBLICA	4
Iniciación	4
Expertos	5
Sr. Sebastián Perdomo	5
Expositores	9
01.- Sr. Defensor del Pueblo Adjunto, Arturo Pozzali	9
Participantes	11
4.- Sr. Federico Lazzari	12
5.- Sr. Guillermo Lanfranconi	13
6.- Sra. Florencia Galarregui	14
3.- Sr. Eduardo Bisognin	16
Finalización	19

- En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en la Sede Comunal N° 1, a tres días del mes de enero de 2019, a la hora 16 y 02:

AUDIENCIA PÚBLICA

Iniciación

Sr. Presidente (Ameijenda).- Buenas tardes.

Siendo las 16 horas, del día 3 de enero de 2019, damos comienzo a la audiencia pública sobre el tratamiento de la modificación de la tarifa sencilla de la hora de estacionamiento y la tarifa progresiva en aquellos sectores en los que corresponde aplicarla y de la tarifa por el acarreo, en el marco del nuevo sistema de estacionamiento regulado aprobado por las leyes 4003 y 5728.

Mi nombre es Alejandro Ameijenda, presidente del Ente Único Regulador de los Servicios Públicos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

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

En esta oportunidad me acompañan la doctora Eugenia Michielotto, la licenciada Bernarda Fait, el doctor Gustavo Gutiérrez y el doctor Fernando Barrera integrantes del Directorio del Ente Único Regulador de los Servicios Públicos de la Ciudad.

Le voy a ceder la palabra a Viviana Lanari, Coordinadora de la organización de las audiencias públicas, perteneciente a la Subsecretaría de Gestión Comunal del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, quien va a comentar brevemente el desarrollo de esta reunión y a darles la palabra a los participantes según el listado de inscriptos.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Buenas tardes a todos.

Esta audiencia pública fue convocada por el Jefe de Gobierno de esta ciudad, mediante el decreto número 379/2018, cuyo objeto es el tratamiento de la modificación de la tarifa sencilla de la hora de estacionamiento y la tarifa progresiva con aquellos sectores en los que corresponde aplicarla y de la tarifa por el acarreo en el marco del nuevo sistema de estacionamiento regulado aprobado por leyes 4003 y 5728. Está tramitado por el Expediente 29651722-MGEYA-DGTYTRA, 2018.

En primer lugar, y como modalidad de esta audiencia pública, harán uso de la palabra los expertos, que son aquellas personas designadas por el Poder Ejecutivo para presentar y explicar el tratamiento de la modificación de la tarifa por el acarreo.

Cabe aclarar que los expertos disponen de 15 minutos para su exposición. Además, hay un registro de participantes que se inscribieron previamente y que cada uno de ellos dispone de 5 minutos para hacer uso de la palabra.

Por otro lado, en el caso de que deseen dejar alguna documentación por escrito pueden hacerlo a través de esta Secretaría. La información será incorporada al expediente.

Expertos

Sr. Sebastián Perdomo

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el señor Sebastián Perdomo, Coordinador del proyecto de estacionamiento medido.

Sr. Perdomo.- Buenas tardes a todos.

Gracias al presidente del Ente y también a sus miembros por la invitación.

Como dijeron mi nombre es Sebastián Perdomo; pertenezco a parte del equipo de la Secretaría de Transporte y estoy a cargo del proyecto de estacionamiento ordenado de la Ciudad de Buenos Aires.

Vengo a contar un poco sobre el proyecto para una tarifa sencilla y progresiva en la Ciudad de Buenos Aires y vinculado con el estacionamiento tarifado y la actualización de la tasa de acarreo para el futuro sistema de estacionamiento ordenado que va a empezar a funcionar en la ciudad en este año que acaba de comenzar.

- Se proyectan filminas.

Sr. Perdomo.- Cuento con una presentación que vamos a ver en pantalla para ir explicando la información que traje en el día de hoy.

Específicamente, la idea no es ir directamente a la cuestión de la tarifa, sino contar un poco cuál es el proyecto que estamos implementando y por qué es necesario esto.

Las tarifas son parte de un sistema más grande que viene a resolver un gran problema que tiene la Ciudad de Buenos Aires vinculado con el estacionamiento y que es, básicamente, el uso del espacio público.

Tanto por la necesidad de los vecinos como la de los residentes, el ingreso y la circulación de grandes cantidades de autos a la Ciudad de Buenos Aires y la utilización equitativa, responsable y sustentable de los espacios comunes es una de nuestras grandes responsabilidades.

En ese sentido, el Gobierno de la Ciudad impulsó -hace varios años y como una de sus prioridades, en el marco de lo que es el desarrollo urbano y transporte- lo que se puede llamar una ciudad a escala humana, en la cual se piensa a la política pública desde la persona, del peatón y no, necesariamente, del vehículo motorizado, sino desde el vecino, del ciudadano que camina y circula por la ciudad.

Como ven en la pantalla, el tema del estacionamiento plantea un desafío para la Ciudad de Buenos Aires, con una población que se mantenía estable en los últimos años, en aproximadamente tres millones de personas. Estos tres millones de personas poseen más de medio millón de vehículos, los cuales se suman todos los días el ingreso de un millón de vehículos livianos y pesados en el área Metropolitana de la Ciudad de Buenos Aires. En esta etapa de verano no es tanto, pero a mitad de año, en un día hábil como hoy, circulan muchos vehículos por la ciudad.

Por supuesto, esto genera problemas de circulación, seguridad vial y un montón de cuestiones que hoy venimos a tratar, porque para ese más de medio millón y medio de vehículos existe hoy en la ciudad una oferta de estacionamiento público calculado en 400 mil lugares de estacionamiento público. A lo cual se suman los 700 mil privados.

Hay una gran diferencia entre lo que es la capacidad y la oferta que existe en el estacionamiento de la Ciudad de Buenos Aires, tanto público como privado. Esto es la demanda que produce la cantidad de autos que ingresan todos los días a la ciudad. Es así que se genera un gran problema de demanda y saturación. Ese problema de saturación genera distintos inconvenientes.

Como podemos observar en la imagen esto tiene que ver con el estacionamiento indebido. Esta problemática está vinculada con el mal estacionamiento y la manera por la cual se suele estacionar en forma contraria a esa norma, debido a la falta de lugar y es algo muy común en la ciudad que se ve reflejado en los números de infracciones. Anualmente, ya hemos superado las cifras del 2018 con las del 2017; se realizan 1.3 M de actas sobre infracciones labradas por estacionamiento indebido.

Es decir, representa más del 30 por ciento de las actas totales, la segunda en la Ciudad de Buenos Aires, después de la infracción por exceso de velocidad. Esto no solamente lo entendemos o lo vemos desde la ciudad en lo que es el labrado de infracciones, ya que los vecinos nos comunican todo el tiempo con diferentes instrumentos para llevar adelante estas denuncias como, por ejemplo, el llamado al 147 o la APP Denuncia Vial, que es la aplicación del celular que registró, en el año 2018, 220 mil denuncias por mal estacionamiento. Estas son denuncias con fotos que se envían al momento de la infracción.

Se realizaron más de 200 mil denuncias que son entre 15 o 20 mil por mes recibidas por los vecinos que tienen una problemática de estacionamiento que puede ir desde una ochava en la cual está mal estacionado un vehículo, hasta una rampa de discapacitados que se ha bloqueado o un garaje en el que un auto lo está tapando.

Entonces, esta problemática al fin y al cabo afecta a los vecinos y a los residentes, así como también la relación entre ambos. Esto es un problema de convivencia.

Nosotros usamos la aplicación de Denuncia Vial para elaborar un mapa de complejidad de la ciudad y para saber cuáles son los barrios más afectados por esta problemática. En la pantalla podemos observar que son barrios del centro, algunos de la zona oeste y la zona norte que son los que más tienen esta situación de estacionamiento indebido. Sobre este mapa tenemos que pensar respuestas para resolver esta cuestión.

Esta situación la vimos en distintas circunstancias: personas con discapacidad, que no pueden acceder al cruce de calle, garajes que están bloqueados, situaciones de violencia que se dan entre los vecinos y los visitantes a consecuencia del mal estacionamiento, etcétera.

Por otro lado, como política, la ciudad cuenta para regular el estacionamiento lo que se llama el estacionamiento tarifado. Esto requiere una imperiosa actualización en términos de lo que es la tecnología disponible para los vecinos. Contamos con un sistema de tickets, que solo acepta monedas o cospeles y lo que genera es una muy difícil accesibilidad, pero que es necesaria para asegurar el uso equitativo del espacio público en las zonas más críticas de la ciudad que hoy solamente cubren, como saben, Microcentro y algunas zonas de Palermo y Recoleta.

Entonces, tenemos una problemática de estacionamiento indebido que se ve representada en toda la ciudad y una problemática de estacionamiento tarifado vinculado con la tecnología que está disponible para poder implementarlo.

Como podemos ver en la pantalla la problemática del estacionamiento también es ambiental. Al haber una saturación a la hora de la oferta de estacionamiento los autos están

constantemente circulando y buscando un lugar. Estimamos que un 20 por ciento del tiempo, en el que un auto va de un punto a otro, es lo que destina una persona en encontrar un lugar para estacionar. Estos autos que están todo el tiempo circulando generan dióxido de carbono. Hoy la Ciudad de Buenos Aires emite casi 12 mil toneladas de dióxido de carbono y, de ese porcentaje, un 30 por ciento es por causa de los autos que están dando vuelta en la búsqueda de un estacionamiento.

Frente a esta situación es nuestra responsabilidad diseñar un proyecto que atienda a esta necesidad del estacionamiento indebido y al estacionamiento tarifado. Esto es lo que viene impulsando la Secretaría de Transporte hace varios años con la implementación de un proyecto de estacionamiento regulado, moderno y que reemplaza la situación actual.

Este es el proyecto que vamos a estar implementando este año y consta de tres patas fundamentales. Muchos lo deben conocer porque esta información es pública.

El primero de los aspectos tiene que ver con el control del estacionamiento, el segundo con la visibilidad de la normativa y el tercero con el sistema de pago para estacionamiento medido. Voy a entrar en cada uno de estos puntos.

En primer lugar, debemos tener en cuenta la gran transformación del proyecto de estacionamiento ordenado que tiene que ver con el cambio lógico de los ingresos. Como todos ustedes saben el ingreso por tarifa de acarreos y estacionamientos medidos son servicios que prestan las empresas.

Para el futuro sistema los ingresos serán públicos. Estos ingresos públicos serán destinados al proyecto de políticas públicas de gobierno y, entre ellos, un porcentaje destinado a la inversión del transporte público.

Este proyecto dirige una buena parte de estos recursos a inversión y estructura de subterráneos. Entonces, es un proyecto que genera un círculo virtuoso entre el ordenamiento y la generación de los recursos para seguir promoviendo el transporte público como alternativa al automóvil. Eso va encaminado en el objetivo que mencionaba inicialmente de promover una ciudad a escala humana.

En segundo lugar, otro de los aspectos que contempla el proyecto tiene que ver con la visibilidad de la normativa. Es cierto que hoy las personas tienen dificultades de entender dónde se puede estacionar.

Como podemos ver en la pantalla uno de los principales proyectos que estamos llevando adelante y que va a estar publicado este año tiene que ver con la nueva aplicación que se llama Atlas Vial o mapa de estacionamiento, a través del cual la gente va a poder ver un mapa de cómo identificar una cuadra o punta de la ciudad en la cual va a poder estacionar o no. Obviamente dependiendo de qué lado, es decir, si está permitido a la izquierda o a la derecha. Esto tiene que ver con la sistematización de la normativa de la Ciudad de Buenos Aires en el ordenamiento y el acceso a la ciudad.

Al mismo tiempo vamos a llevar adelante varias licitaciones para fortalecer lo que es la demarcación horizontal; una cosa es que uno llegue a una cuadra y pueda saber si estaciona a la izquierda o a derecha, pero también tiene que ver con la pintura de la calle que va a decir hasta dónde se puede estacionar dependiendo de un cajón amarillo que significa que es para colectivos o azul de carga y descarga. Estamos pintando todas las ochavas de la Ciudad de Buenos Aires para que se entienda bien cuál es la demarcación y la prohibición de estacionamiento de las mismas y permitir esta combinación entre información digital y la vía pública para un mayor entendimiento de la normativa.

En la pantalla se puede observar las zonas de control y sabemos que el estacionamiento ordenado busca expandir a toda la ciudad el control del acarreo a través de la creación de cinco zonas de control, en las cuales vamos a implementar un sistema mucho más moderno, ágil y al servicio del vecino. No solamente porque vamos a contar con un sistema de GPS y cámaras, sino con grúas que obligatoriamente deben ser cero kilómetros, con niveles de emisión que se permiten en el mercado, pero lo más importante es que todo el sistema va a estar regulado a través de un equipo centralizado que en el centro de gestión de monitoreo de la ciudad vamos a poder destinar las grúas sobre la base de la demanda de los vecinos. Hoy un vecino realiza la denuncia por la aplicación Denuncia Vial y solamente se crea una multa y el día de mañana estará la multa y una solicitud de acarreo con un tiempo estimado de arribo de la grúa para solucionar esa situación.

Cuando una persona tiene tapado su garaje por otro auto no podemos solucionar en el momento porque no contamos para toda la ciudad con el acarreo. Es por eso que este año vamos a buscar que esta situación cambie, para que el vecino cuando llame o utilice la aplicación pueda subsanar el problema en el instante. Es un sistema mucho más ambicioso, costoso y moderno.

Respecto de lo que es el estacionamiento tarifado, aparte de la creación de nuevas zonas de estacionamiento tarifado, que son las zonas críticas de la ciudad que requieren mayor portación vehicular y mayor racionalización del uso del espacio público, lo que vamos a ver es la posibilidad de que se pague por medio de una aplicación. En muchos países lo usan y es una deuda que tenemos que saldar desde la ciudad. La modalidad de terminales de pago en las que se van a aceptar tarjetas de débito y crédito y la sube y no se va a pagar en efectivo, así como tampoco emitirán papel. Serán terminales que utilizarán energía solar. Es decir, no van a estar conectadas a la red eléctrica.

En cuanto a las tarifas, queremos que sea una tarifa progresiva. En otros países existe, aquí no. Será progresiva porque va a ir aumentando cada hora en las zonas más críticas de la ciudad y son las que necesitarán una rotación vehicular.

Entonces, el esquema progresivo es aumentar un 33 por ciento por cada hora a la cuarta hora; a partir de esta hora se mantiene estable, pero ya empieza a competir con el garaje comercial, es decir, empieza a competir con la plaza pública.

El mensaje sería si uno va a quedarse mucho tiempo en una zona porque le va a convenir mejor ir a un garaje comercial, sacar el auto de la calle y liberar el espacio público; si es menos que ese tiempo va a seguir siendo mucho más conveniente y más barato quedarse en la calle.

En lo que respecta a la tarifa sencilla, es una tarifa lineal que no se modifica el valor a medida que pasa la hora; en cada hora vale lo mismo y se aplica más a los bordes de la zona progresiva para evitar el derrame; en las zonas progresivas la gente suele estacionar alrededor de esa zona y bloquea todos los barrios. Entonces, hay una zona progresiva en la que se le asigna una zona sencilla y luego la zona gratuita.

La ciudad sigue siendo en un 75 por ciento gratuita y esto es importante en lo que es la cantidad de espacio. Estamos tarifando menos del 25 por ciento de los espacios de la ciudad que responden a esta lógica de mayor rotación y menor tiempo de búsqueda de estacionamiento y de la circulación vehicular.

¿Cuáles son las prioridades de las tarifas que estamos estableciendo? En primer lugar, como dije, una tarifa muy baja no logra un cambio sensible en lo que es el uso del espacio público por parte de los vehículos particulares; una tasa de acarreo funciona como

medida disuasoria del estacionamiento indebido que es, de una manera, penar el mal uso del no respeto de la norma y ambas dos vienen a sostener el sistema de estacionamiento ordenado. Ahora los ingresos son públicos y hay toda una inversión que se está realizando respecto de la nueva tecnología que es enfrentada por el Estado. Un Estado responsable requiere que el sistema esté equilibrado y no genere una pérdida. Entonces, estas tarifas que estamos proponiendo no solamente buscan promover los dos valores que son de rotación vehicular y el estacionamiento indebido, sino también la sustentabilidad del sistema.

Puntualmente, en lo que es el estacionamiento tarifado, como se puede observar en la pantalla, estamos llevando a valores que existen en la mayor parte del país y en los que se aplican tarifas progresivas; por ejemplo, Rosario, Neuquén y estamos llevando la tarifa al mismo valor, que son valores inferiores a los del año pasado que se cobraban en distintas ciudades del país.

Por otra parte, si comparamos lo que es costo del garaje comercial debe competir con la hora en la calle. El valor del garaje comercial ha aumentado un 944 por ciento en los últimos diez años, mientras que el estacionamiento tarifado en una proporción mucho menor. En comparación tenemos un estacionamiento tarifado con un 154 por ciento, contando la tarifa que se aprobó en la audiencia pública y existiendo esa diferencia la plaza pública no logra competir con el garaje comercial y favorecer esta rotación.

En ese sentido, y con esto termino mi exposición, buscamos fomentar caminos a escala humana y fomentar el uso sustentable del espacio público.

Es por ello que proponemos este proyecto que requiere de tarifas que se presentan en el día de hoy.

Muchas gracias a todos por haberme escuchado con paciencia y gracias por el espacio.

Sr. Presidente (Ameijenda).- Antes de comenzar con el registro de participantes y para que conste en la versión taquigráfica, se encuentra presente el diputado por la Ciudad Claudio Cingolani.

Expositores

01.- Sr. Defensor del Pueblo Adjunto, Arturo Pozzali

Sra. Coordinadora (Lanari).- Comenzamos con el registro de expositores.

Corresponde que haga uso de la palabra el señor Arturo Pozzali, Defensor del Pueblo Adjunto.

Sr. Defensor del Pueblo Adjunto (Pozzali).- Buenos días.

Efectivamente, estamos en consonancia con los trabajos que se hacen en la Defensoría del Pueblo de la Ciudad para tener una ciudad más amigable; una ciudad en la que pueda transitarse de otra manera y que se respete, profundamente, el uso del espacio público por parte de los ciudadanos y no simplemente de aquellos que cuentan con algún vehículo automotor.

También estuvimos presentes en la audiencia que se hizo hace menos de 15 días en la que ya se produjo un aumento que llegó a 1.400 pesos y ahora va a llevar el acarreo a 2.050 pesos. Sin embargo, con un poco de historia que tiene que ver con un decreto del 91

de las actuales empresas que se encargan del tema y que desde el 2001 hasta la fecha, alrededor de 17 años, de forma irregular, estuvieron ejerciendo el control y el acarreo en la Ciudad de Buenos Aires. Entonces, entramos en lo que es la 2728 que piensa también la integralidad y poder discutir este modo de plantear, en ese marco, algunos cuestionamientos que, efectivamente, hacen a esta audiencia pública.

Principalmente, son cuatro ideas que tienen que ver con la situación de la ley y con la transparencia o la idea de fondos públicos. Esto es una diferenciación entre tarifas y tasas que hacen a la ley y también, como lo dijimos en distintas oportunidades, la idea global del sistema de transporte para pensar en la política y su totalidad.

Entonces, estamos en esta audiencia pública para empezar a darle forma y valor a las tarifas de la Ley 5728, pero esa ley desde junio de este año tiene una constitucionalidad que impuso la justicia.

Efectivamente, esto no tiene resuelto un tema judicial, con lo cual no podemos estar todavía dictaminando sobre los costos que vamos a tener. La justicia estipuló que para esta ley se necesitaban 40 votos y fue sancionada en la Legislatura Porteña con 34 votos. Con lo cual, ahí ya empezamos con una situación por lo menos de irregularidad y de falta de transparencia para con los vecinos de la Ciudad de Buenos Aires que nos parece que no es menor; es extremadamente importante y deberíamos tenerlo en cuenta a la hora de discutir el sistema.

Obviamente el sistema plantea aumentos tarifarios interesantes, para el uso del espacio público, pero tampoco quedan claros cuáles son los costos que va a tener este sistema, porque en la partida presupuestaria del 2019 cuenta con mil trescientos millones de pesos que se van a destinar solamente a la implementación y la aplicación de las máquinas que van a estar haciendo el control en la expansión de este nuevo tramado de estacionamiento medido que pasará a tener cuatro mil lugares de estacionamiento medido a 80 mil lugares.

Con lo cual, no está claro cuáles son los costos con los que el sistema va a llevar adelante, ya que el Estado va a poner las máquinas, a gastar 1.300 millones de pesos para que esto suceda, a concesionar y a dar las playas de acarreo en distintos puntos de la Ciudad de Buenos Aires. También en forma gratuita. Si bien la ley aclara que el 16 por ciento se van a usar, como se decía recién para el transporte subterráneo, tampoco aclara cuál será el canon que van a tener que pagar las empresas que se harán cargo del acarreo.

¿Cuál será el costo que van a afrontar estas empresas? Porque como dijimos la inversión de conectar las máquinas lo hará el Gobierno de la Ciudad y pondrá las playas en espacios que claramente pueden ser usados como espacios verdes, como situaciones de mejorar la vida de los vecinos de la ciudad, también pensando en el uso interesante del espacio público. Obviamente, aumentando un 41 por ciento nuevamente el costo del acarreo de algo que se hizo hace 15 días pasando de 1.400 a 2.050 pesos. Con lo cual, de esos puntos tenemos una problemática.

Después hay un tema que tiene que ver con la modernidad del sistema y lo que se debe pensar es en algo que a la Ciudad de Buenos Aires le va a costar 1.300 millones solamente en la colocación de máquinas y que no sabemos cuál será el costo de mantenimiento. Esperemos que, como toda política pública, no deba estar pensada solamente para uno o dos años, sino para un futuro interesante, por lo menos en diez años en la Ciudad de Buenos Aires; con lo cual tendrán un costo de mantenimiento y reposición.

También debemos plantear que existen sistemas que se usan no solamente en ciudades del primer mundo, sino en lugares como Rosario y La Plata, que tienen que ver con una vinculación de las APP, que pueden ser controladas y pagadas por los usuarios que utilizan estas aplicaciones para celulares o que puedan ser bajadas a la computadora y pagarlas en algún comercio de la zona, como pasa en otras ciudades. Esto tendría un costo de implementación muchísimo menor que claramente va a afrontar el Estado. Sin duda, son cuestiones que se pusieron en discusión en el momento del debate y que podemos sostener que algunas de ellas no llegaron a los 40 votos, sino a los 34. Es así que para mí este es un tema trascendental que pesa una inconstitucionalidad sobre esta ley para su implementación.

Por último, y para ir cerrando, lo que se viene planteando siempre es la idea de la mejor utilización del espacio público, para que haya una ciudad en la que se pueda transitar de otra manera y que sea más amigable para todos los ciudadanos. Para eso necesitamos tener un mejor transporte público, brindarle al ciudadano y ciudadana de Buenos Aires alternativas para poder movilizarse, en forma ordenada y que les permita no depender de las imponderables situaciones para llegar a los lugares a tiempo y defender sus derechos.

Con lo cual existe un aumento del 40 por ciento de los servicios públicos y un vencimiento de los sistemas de subterráneos sobre su concesión. Efectivamente, también debemos compararlo con la situación del presupuesto 2019 que tiene que ver con el transporte y que plantea una reducción de 132 millones para la unidad de planeamiento y transporte, una disminución de 593 millones para la unidad de infraestructura urbana de subterráneos, una disminución de 14 millones para planeamiento del desarrollo urbano y plantea una disminución de 133 millones para el transporte en lo que tiene que ver con el Metrobús. Sin embargo, hay un aumento de mil 300 millones para la instalación y para la unidad del sistema de estacionamiento regulado que se crea ahora y que va a estar encargada de ponernos las máquinas a lo largo de la Ciudad de Buenos Aires en este período que se trata de ordenar y de agrandar.

Entonces, desde la Defensoría lo que venimos a plantear es, sin duda, la necesidad de ordenar el espacio público; la necesidad de poder garantizarles a todos los ciudadanos por igual que hagan uso del mismo, tengan o no un vehículo y celebrar la política del desincentivo del parque automotor. Esto no va de la mano de la generación de un sistema de transporte multimodal que necesita una mejor inversión, una mejora de los servicios y que podamos darle y saldar estas discusiones para que dentro del marco de la ley y la Constitución de la Ciudad de Buenos Aires podamos tener políticas públicas que garanticen los derechos, la transparencia y que muestren una celeridad en la gestión y en la implementación de los servicios.

Muchísimas gracias. (*Aplausos*).

Participantes

Sra. Coordinadora (Lanari).- Comenzaremos con el registro de participantes.

Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 1, señora Yamila Franco.

- La participante no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra, la participante número 2, señora Tomás María Bisognin.

- La participante no se hace presente.

4.- Sr. Federico Lazzari

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

Sr. Lazzari.- Es importantísimo destacar el gravísimo carácter inconstitucional que provee la norma en cuestión, ya que vulnera gravemente el derecho de propiedad de los ciudadanos, resguardado tanto la Constitución Nacional como la de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Les voy a leer la ley suprema de esta ciudad porque, evidentemente, es necesario que se recalque lo que establece en su artículo 10, que dice: Rigen todos los derechos, declaraciones y garantías de la Constitución Nacional, las leyes de la Nación y los tratados internacionales ratificados y que se ratifiquen. Estos y la presente Constitución se interpretan de buena fe...”, que es lo que está faltando en esta reunión. Continúo leyendo: “Los derechos y garantías no pueden ser negados ni limitados por la omisión o insuficiencia de su reglamentación y esta no puede cercenarlos.”

Y el artículo 11, también dice: “Todas las personas tienen idéntica dignidad y son iguales ante la ley.” Esto no sucede cuando se propone que se limite a tener un solo auto por casa.

En mi caso particular no manejo, pero hay gente que tiene la necesidad por cuestiones operativas tener más de uno.

No es incumbencia del gobierno determinar la cantidad de automóviles que una persona o grupo familiar necesite poseer.

Todo parece indicar que la adjudicación por las 2200 terminales nuevas, quizás a la empresa PARKEON S.A.S. por 552 millones de pesos, es el único motivo para seguir adelante con este flagrante aniquilamiento del derecho de los ciudadanos.

Hablan de convivencia, pero con quién vamos a convivir si cuando te invito a mi casa tenés que pagar garaje porque venís del conurbano. ¿Qué clase de mensaje estamos dando?

Hablan de una economía de 20 por ciento de tiempo de viaje; primero que esto es una falacia monstruosa porque no está aprobado y no tienen forma de comprobarlo. El centro en el cual sí está el sistema funcionando es un desastre y no solamente eso van a achicar un 20 por ciento la plaza de estacionamiento posible al poner medidas estandarizadas para los lugares asignados.

También están las bicisendas que han aniquilado toneladas de lugares disponibles; bicisendas que utilizan 3 o 4 bicisetitas por día en los lugares normales de la ciudad, quizás un poco más en el centro, donde podrían ser un poco menos tajantes en terminales que no sirven para nada.

Como mencionaron también habrá 80 mil plazas en las que tendrán que pagar. No veo la ventaja desde ningún punto de vista en ofrecer esto a la ciudad. ¿Por qué? Porque actualmente observé que debían ser dadas de baja inmediatamente.

También está la creación de tres tipos de zonas tarifadas, completamente arbitrarias, que no sólo convertirán en un caos reglamentario para los conductores, sino que, a su vez, no pueden garantizar el derecho -ya vulnerado por lo antes expuesto- que se pretende mantener a los residentes con disponibilidad para encontrar estacionamiento en los 300 metros de la propiedad, ni tampoco ayudará al comercio, porque han tarifado gravemente las zonas en las cuales la gente tiene que ir momentáneamente a comprar.

Habiendo tanto presupuesto sobrante en la Ciudad que se ha destinado a cientos de estudios innecesarios, de los cuales los ciudadanos deberíamos tener acceso a sus conclusiones detalladas, ya que nos los hicieron pagar y actividades tan útiles como “Clases de maquillaje para mascotas”, me cuesta encontrar justificación válida para incrementar las zonas de recaudación.

El producido de las tarifas es entre nulo y marginal, así como también el caos que han producido las legislaciones relativas a las bicisendas que redujeron el derecho de los automovilistas a circular a una velocidad decente y a encontrar plazas apropiadas para estacionar. Sólo resta pensar nuevamente los únicos razonamientos válidos son la afición de un grupo -para nada honorable- que intenta reducir, limitar y eliminar el uso del automóvil, cosa que no es de su incumbencia, señores.

Incrementar el riesgo de los automovilistas a cometer una infracción con el violentísimo agravante del acarreo o recibir los usuales “vuelos” de la “Gestión”.

Señores: da asco esta ley no solamente deberían dar marcha atrás. Creo que están incitando a la población a cometer actos delictivos en cuanto se implemente esto.

Gracias. (*Aplausos*).

5.- Sr. Guillermo Lanfranconi

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

Sr. Lanfranconi.- Buenas tardes.

Este sistema de estacionamiento va a cubrir, prácticamente, a la mitad de la Ciudad de Buenos Aires.

Para mí es un escándalo y un abuso como si volviéramos a la Asamblea del año 13, porque cada vez somos más esclavos de los estados y de sus amigos. Es una vergüenza cómo se atropella.

Hay muchos autos y poco espacio, pero no es forma de regularnos. Deberían promover que haya más espacios, más cocheras y más garajes. Pero no de esta manera. Es decir que cuánto más tiempo estacionamos se aumenta más, cuando el mercado es al revés, uno tiene un garaje y nos cobra menos, acá el Estado nos cobra más. Nos castigan por tener auto y por salir a ver a un amigo o a ver a un cliente, o pariente enfermo.

El Estado argentino tiene pasión por cobrar y así estamos. Hace tres años parecíamos Venezuela y ahora somos “venesulina”, somos Venezuela con vaselina. Cada vez nos cobran por más cosas por las que hacemos en la vida. Cuando es al revés. Los argentinos debemos empezar, algún día, a recuperar libertades.

¿Por qué no miran las líneas de subte que no se inauguraron? Creo que se va a inaugurar este año porque hay campaña electoral. ¡Oh! Sorpresa.

El nuevo sistema establece una tarifa como beneficio de residente que tienen muchos requisitos. Con lo cual es una tomadura de pelo, como pasa con AUSA una parte es para desarrollar el transporte público y uno ve que el actual Jefe de Gobierno no se encarga de ir a reparar las escaleras mecánicas en las estaciones de subte. Una vergüenza. Cada vez es peor el mantenimiento.

Perdón, salgo del tema de transporte público. No limpian ni las alcantarillas. Buenos Aires no se inunda porque no hay tormentas, eso le dije a un amigo de Mendoza y al otro día hubo una tormenta y se inundó Buenos Aires; parecía Nostradamus. Lo único que les importa es recaudar.

No tiene ningún sentido lo que quieren hacer. No puede ser aprobado semejante disparate y que la mitad de la Ciudad de Buenos Aires sea concesionada; encima está el dispositivo de acarreo que debería ser una excepción. ¿Por cualquier infracción que se comete deben utilizar el acarreo? Esto creo que es un abuso en el siglo XXI.

Esto es una irregularidad como todas las decisiones del Gobierno de la Ciudad.

Buenos días. (*Aplausos*).

6.- Sra. Florencia Galarregui

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 6, señora Florencia Galarregui.

Sra. Galarregui.- Vine a hablar y hacer algunas preguntas. Por ahí me pueden contestar.

No entiendo cómo no han demandado la irregularidad en lo que es el estacionamiento medido con contratos vencidos desde el año 2001, que fueron adjudicados en épocas del intendente Grosso. ¿Cómo habrán sido los tiempos y los cambios de la Constitución que teníamos y el representante nombrado por el Poder Ejecutivo?

Tuvimos la suerte de una Constitución, más allá de las condiciones por las cuales se llegó, en la que tenemos una Constitución moderna, llena de derechos y dos años más joven que la reforma nacional, pero se creó el Ente. ¿Hay gente que representa al Ente? ¿El Ente demandó esto?

Sra. Coordinadora (Lanari).- No se puede dialogar, señora Galarregui.

Sra. Galarregui.- Esta audiencia pública no puede ser contradictoria. Me hubiera gustado que sea de otra manera, porque venimos a esta reunión a hacer catarsis, a decir que esto es un horror, un espanto, que es caro, que los sueldos son mínimos, pero pago dos mil pesos por un acarreo y eso no importa.

Entonces, me pregunto: si no es contradictoria, ¿qué audiencia tenemos? No es vinculante y no tenemos la posibilidad de que conteste algún funcionario.

Esta cuestión está vencida desde el año 2001. Por más que la Legislatura prorrogue, va de suyo que tuvo muchos años de hecho y acá el que llega se queda. Después se trató de subsanar. Las leyes no salen con un certificado de la Legislatura ni de la Cámara de Diputados, o sea, todo lo que es inconstitucional no es válido.

Señores: tenemos una Constitución y si ustedes están sentados acá es por ella, que los creó.

No me pueden contestar los señores por qué no demandaron. ¿Para qué están? Para llamar a audiencia pública y que todos asistamos a hablar.

El señor de la Defensoría del Pueblo que habló recién, ¿hizo algo? Porque el anterior defensor, demandó a la empresa DAKOTA/STO y ganó la sentencia después de varios años y el juez ordenó que se llamara a licitación pública –creo que tuve que ver en esa demanda muy al inicio- y no sé cuántos años pasaron de esto y nadie hizo nada.

Entonces, ¿a qué venimos acá 4 o 7 personas a hablar de que una concesión fue otorgada directamente? Nunca tuvo licitación. Y después del 2001 se votó la Constitución, se votó Jefe de Gobierno, se crearon entes reguladores, se sancionaron leyes y más leyes, pero no se llamó a licitación y los señores siguen cobrando y cualquiera llega y dice “si vos querés pasar por acá me tenés que pagar”. Yo me puedo poner en la puerta de mi casa y decir que arreglo con la comisaría y el que quiere pasar por la calle Sánchez Bustamante va a tener que pagar. El que quiere estacionar acá, cerca de mi casa va a tener que pagar.

¿Hay un marco legal que nos asiste? No. Hay entes reguladores y Procuración de la Ciudad, que pagamos los contribuyentes con nuestros salarios cada vez más magros.

Entonces, ¿a qué vinimos? ¿Van a demandar? No me pueden contestar porque no es contradictorio. Esta audiencia es solamente para decir lo que uno piensa.

Exijo que tomen cartas en el asunto, porque la omisión de deber actuar, señores, es penal. Es incumplimiento agravado de un funcionario público. Y si ustedes saben que esto no está bien, deben hacerlo porque para eso están. Lo mismo va para la Defensoría.

Es todo lo que voy a decir. Es un escándalo que lleven esto a dos mil pesos y si la licitación pública está en estos momentos frenada fue porque una pobre –y digo pobre, pero es un héroe- ONG los demandó, ya que se dio cuenta que estaba funcionando mal. Si mal no recuerdo creo que esta ONG es de Caballito. Una ONG frenó esto. ¿Para qué estamos pagando lo que estamos pagando? ¿Para qué? Si absolutamente nadie nos va a defender.

¿Dónde están las entidades de usuarios? Pertenecía a Consumidores Libres, la cual interviene con el comité y es por ello que está salvado su honor. ¿Dónde están las demás? Todas pagadas por subsidios de la Nación y de la Ciudad. ¿Dónde están? ¿Están acá? No. ¿Alguien representa a entidades de usuarios? No. ¿Dónde está Adecua, Consumidores Argentinos, etcétera? Tengo entendido que hay un representante de los usuarios, como director. ¿Está presente el representante de usuarios? Esto lo pregunto a la presidencia de la audiencia.

Sr. Presidente (Ameijenda).- Está el Directorio presente. Lo nombré al comienzo. De todas maneras, no es cuestión de que hagamos un diálogo en esta audiencia.

Sra. Galarregui.- Por supuesto, ustedes no están para contestar preguntas, están para dar un marco de legalidad a los pobres usuarios y al Estado Nacional, provincial y de la ciudad ya vapuleado.

¿Qué hizo el representante de los usuarios? ¿Dijo que estaba bien, que hagan esto sin licitación? Desde el 2001 venció esto.

Espero que de todo esto quede constancia porque voy a ser una cuestión legal. Todos los que están sentados aquí cobran un salario, que lo pagamos los contribuyentes para que nos defiendan. Incluso, la Defensoría del Pueblo, porque si el ex Defensor del

Pueblo de la Ciudad, Arturo Cartañá, pudo demandarlos y con años de desgaste se logró una sentencia ya no siendo defensor y con todo lo que ustedes tienen para hacer lo que tienen que hacer y no lo hacen es por lo menos complicidad.

Esto es todo lo que vengo a decir. Espero que las personas que están de acuerdo con lo que se ha hecho nos escribamos, nos reunamos y empecemos a trabajar en defensa de los ciudadanos porque ya vemos que si no es por una persona de Caballito esto ya estaría adjudicado.

Vamos a ir a la justicia, ya se dieron cuenta de acá y a la nacional.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 7, señora Julieta Rípoli.

- La participante no se hace presente.

3.- Sr. Eduardo Bisognin

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

Sr. Bisognin.- Buenas tardes a todos.

Volvemos a participar de otra audiencia pública, como decíamos a la mañana, absolutamente irrelevante, innecesaria y costosa.

Venimos a hablar del estacionamiento y nos vienen a imponer el estacionamiento no solamente en el centro de la ciudad como se ha expuesto, sino que lo quieren implementar en los barrios.

¿Cuál es el sentido del estacionamiento en los barrios? Es absolutamente irrelevante el comentario que se hizo a favor del estacionamiento en los barrios, como que el estacionamiento arancelado va a resolver el problema. ¡Esto es falso!

Acabo de estacionar mi auto acá cerca. Vivo en Devoto y tardé dos horas en llegar, por eso vine con el auto, aunque trato de evitarlo, porque sale muy caro, a 50 pesos el litro de nafta y a 35 pesos el litro de gasoil. La gente usa el auto porque no tiene más remedio. No lo usa para molestar al vecino o para poner el auto en la puerta de alguna casa. La gente usa el auto porque no tiene otra forma de viajar, porque la otra forma de viajar es muy engorrosa.

Decía que dejé el auto acá en la otra cuadra y después de mucho peregrinar conseguí dos fichas para poder pagar el parquímetro, porque obviamente con las monedas de un peso el que no las tiene no puede estacionar.

Para no irme de tema, quiero decir que el auto que estacioné por acá pagué mi lugar, pero aunque no pague igual ocupa lugar. Es por ello que cobrar por estacionar no resuelve el problema. Sin embargo, es verdad que tenemos un problema en la ciudad en el que hay muchos autos por los que vienen de la provincia. Sin embargo, en todo el texto de las leyes 4003, 4888 y 5728 no han propuesto nada que no sea solo cobrar.

El problema de la falta de lugar para estacionar se resuelve con más espacio. No cobrando a unos que pueden pagar y discriminando a los que no pueden hacerlo. Porque esto termina de esta manera, los que puedan pagar lo van hacer y los otros no.

En todo el texto de la ley no figura un renglón a favor de generar un nuevo espacio para el estacionamiento. Hay varias cuestiones que estamos trabajando para presentar un proyecto.

Respecto de la ley de ochavas, que te marca hasta dónde pasa la vereda de las cuatro esquinas que tenemos en cada intersección, antiguamente cuando las calles eran de doble mano obviamente que había necesidad de sostener que las cuatro ochavas estuviesen disponibles, pero hoy que las calles son la mayoría de una mano y muchas con semáforos no hacen falta los cuatro lugares; uno tiene que ver al que viene por la derecha y al que viene por la otra mano. De las cuatro esquinas hay tres que quedan libres; se puede recuperar uno o dos lugares en cada una de las esquinas. Este espacio representa un 20 o 30 por ciento de lugar lícito. No estamos hablando de los que van a parar en las paradas de los colectivos, en los garajes, etcétera.

Otra de las medidas a tener en cuenta, desde el punto de vista fiscal, es la generación de edificios para estacionamientos. Playas de estacionamientos subterráneas. Cada vez que sacaron una licitación para las playas de estacionamiento subterráneas fueron un fracaso, porque piden cantidad de requisitos que la gente no puede cumplir. El problema del estacionamiento se resuelve con más lugar. No cobrando.

En todo esto hay temas que son importantes y que debemos aclarar. Uno tiene que ver con el llamado beneficio para el residente. ¿Beneficio? ¿De qué beneficio estamos hablando? Si hoy el residente para en la puerta de una casa o en la esquina donde consigue lugar y listo. No tiene que hacer nada. No tiene que activar ni el teléfono ni ir a buscar la tickeadora, ni a comprar un ticket de estacionamiento de los cuales es muy difícil de conseguir. Está todo armado para que vos no consigas el cospel y luego sacar el ticket para que venga la grúa y te lleven el auto, aunque a veces te lo llevan igual con el pago realizado.

Hace 27 años que venimos padeciendo la prepotencia de estas dos empresas, DAKOTA y BDR. ¿Hasta cuándo?

Cuando quieren consiguen 40 votos como acaban de hacer con el tema del peaje. Y no pueden conseguir los votos para modificar ese contrato leonino. No hay palabras para utilizar respecto de ese contrato que siguen teniendo esas empresas que pagaban el año pasado 55 mil pesos por mes de canon. Es lo que cuesta un alquiler de un local bien ubicado. ¡No tienen vergüenza!

Hay que derogar todo el sistema de estacionamiento y hay que promover que haya más lugares.

Desde el punto de vista fiscal es una herramienta para poder crecer, porque dicen que pueden tener un montón de lugares nuevos que hoy no pagan impuestos, si mañana no pagan, tampoco pagan ahora. Entonces, ni siquiera el perjuicio fiscal haciendo la promoción para que haya edificios de estacionamiento.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Por favor, señor Bisognin, vaya terminando con su exposición.

Sr. Bisognin.- Ya termino.

Es un tema que va a traer cola. Hace años que se viene discutiendo esta cuestión.

La Ley 4888, que era complementaria de la Ley 4003 fue, prácticamente, dada de baja, porque fue impugnada en la justicia y para no esperar que el juez decida, la modificaron sancionaron la Ley 5728. Y van a tener que sancionar otra ley porque esta también está cuestionada.

Hay 11 playas de estacionamiento que le van a otorgar a los concesionarios. ¿Cómo es que desde el año 2011 que está esta ley vigente esas playas no están para los vecinos que puedan estacionar gratuitamente o que se la den a una ONG a cambio de una contribución para que las administren? Esas playas de estacionamiento no están, pero después sí van a estar para estas empresas que van a secuestrar los autos.

No podemos seguir permitiendo este atropello. ¡Tenemos que decir basta! “Larrete”, ¡Basta, terminá! No puede ser esto.

El sistema como está instrumentado va a enganchar a un montón de autos que hoy están en infracción, pero no porque molestan, sino porque la ley está mal redactada.

Por otro lado, vemos en cualquier calle que está ocupada por contenedores de basura y esto hace que no puedan estacionar el resto. Eso hay que corregirlo. Si vos tenés la calzada ocupada con un basurero permití estacionar. ¡Ah, no, mejor lo llevamos con la grúa!

La grúa tiene que estar para llevarse los autos que generan problemas. Estoy a favor de la grúa que se lleve autos que tapan un garaje, una parada de colectivos o una bajada para discapacitados, pero no se pueden llevar un auto porque no pagó un estacionamiento. Es un disparate. ¿Adónde estamos llegando? Esto va a suceder hoy y no solamente acá, lo que pasa es que está pasando en el centro. Hace dos años venimos discutiendo este tema.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Señor Bisognin: su tiempo ha concluido.

Sr. Bisognin.- Ya termino.

Para terminar, quiero hablar de las bicisendas; el 33 por ciento del espacio de las calles está ocupado por bicisendas. Las bicisendas las ocupan el 1 o 2 por ciento de la población. ¿Cuál es el cálculo de optimizar el espacio público cuando tenemos la tercera parte del espacio de las calles destinado al 1 o al 2 por ciento? Todo esto, según mi humilde entender, está armado para fomentar el trabajo de las grúas, porque ahí es donde está el tema.

Al vencerse el plazo de la ley siempre dicen que van hacer una prórroga, pero lo que quieren es tener el negocio de los “aparatos” que hacen el pago de los estacionamientos y el negocio de los acarreo.

El acarreo no es disuasivo, como recién lo manifestó uno de los oradores; lo que es disuasivo es la multa, porque te cobran eso más el acarreo. Si prestan atención se realizan entre 1 y 2 acarreo por hora. Es decir, van a facturar entre tres mil y cuatro mil pesos la hora. ¿Ustedes se dan una idea de dónde está el negocio? Más de cien grúas estarán por los barrios secuestrando autos.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Su tiempo por favor.

Sr. Bisognin.- Ya termino...

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Presidente (Ameijenda).- Por favor, silencio.

Sr. Bisgonin.- Lo que le pedimos es que deroguen este atropello. Nada de este tipo de estacionamiento para no hablar de la tarifa progresiva que es una estafa.

Muchas gracias y disculpe señor que me excedí en el tiempo de mi exposición.

Gracias por escucharme, que tengan buenas tardes todos y que Dios nos ayude.
(*Aplausos*).

Finalización

Sr. Presidente (Ameijenda).- Ha concluido el orden de inscriptos. Por lo tanto, damos por finalizada la audiencia pública.

- Es la hora 17 y 02.

Claudio Araujo
Taquígrafo