

S U M A R I O

AUDIENCIA PÚBLICA	4
Iniciación	4
Experto	4
Sr. Germán Ferraro	4
Participantes	5
2.- Sr. Guillermo Delfín Fernández Boan	5
3.- Sr. Eduardo Bertotti	6
Expositores	7
2.- Sr. Arturo Pozzali	7
Participantes (continuación)	8
4.- Sr. Ricardo Lasca	8
Finalización	9

AUDIENCIA PÚBLICA

- En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en la Sede Comunal 1, sita en la calle Humberto Primo 250, a seis días de febrero de 2020, a la hora 15 y 5:

Iniciación

Sr. Presidente (Ok).- Buenas tardes.

Damos comienzo a la Audiencia Pública con el fin de dar tratamiento a la modificación de la tarifa para el Servicio de Verificación Técnica Vehicular Obligatoria convocada mediante el Decreto 12/20 y bajo el marco de la Ley 6 del año 1998.

Tiene la palabra la señora Viviana Lanari, quien les explicará cómo se desarrollará esta Audiencia Pública.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Buenas tardes.

Esta Audiencia Pública fue convocada por el señor Jefe de Gobierno mediante el Decreto 12/20, que tramita por el Expediente N° 29072379 de 2019, del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Secretaría de Transporte.

La modalidad de esta Audiencia será la siguiente: en primer lugar, harán uso de la palabra los expertos, que son aquellas personas designadas por el Poder Ejecutivo. Tendrán 15 minutos para explicar el proyecto. En segundo lugar, hay un registro de participantes que se inscribieron previamente y que disponen de 5 minutos para exponer.

En el caso de que deseen dejar alguna documentación por escrito, lo pueden hacer en esta Secretaría, que la adjuntará al expediente.

Experto

[Sr. Germán Ferraro](#)

Sra. Coordinadora (Lanari).- Tiene la palabra, en calidad de experto, el señor Germán Ferraro.

Sr. Ferraro.- Buenas tardes.

En el día de hoy abordaremos las cuestiones vinculadas con las tarifas de la VTV en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Como todos sabemos, la VTV es una herramienta de medición que resulta indispensable en términos de seguridad vial, toda vez que permite verificar que los vehículos circulen en óptimas condiciones técnicas y así reducir los accidentes de tránsito causados por aquellas fallas en el vehículo que quizás el ciudadano desconocía.

Analizada la evolución de los factores económicos involucrados en la actividad, se afirma que los costos de los rubros que inciden en el cuadro tarifario sufrieron un

incremento superior al 5 por ciento. Sobre esa base y según el Artículo 66 del Pliego de bases y condiciones particulares que dispone que: “Toda variación de costos superior al 5 por ciento generará el derecho de solicitud de reconsideración de tarifas...”, corresponde regularizar la tarifa.

Dada la importancia de la prestación de este servicio a los efectos de la mejora continua en materia de seguridad vial, nos vemos obligados a considerar el aumento que reclaman las empresas concesionarias.

Se fijará como apropiado un aumento del 35 por ciento sobre el total de cada tarifa, con el IVA y el valor del arancel incluido de 203,22 pesos.

Los nuevos valores resultantes serán de 1838 pesos para la tarifa 1 y de 691 pesos para la tarifa 2. Dichos montos incluyen el IVA y el arancel.

Consideramos que este incremento resulta indispensable para resolver el desequilibrio económico sobre la rentabilidad del servicio.

Participantes

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

Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 1, señor Martín Hernán Serrano.

Sr. Serrano.- Cedo la palabra al próximo orador.

2.- Sr. Guillermo Delfín Fernández Boan

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

Sr. Fernández Boan.- Buenas tardes.

Represento a la Cámara de Empresas Verificadoras de Automotores.

Básicamente, nuestro problema se relaciona con la gran inflación que estamos viviendo porque la estructura de este contrato, los pliegos, las contrataciones y los documentos complementarios fueron acordados años atrás, cuando esta misma gestión de gobierno –ya era Jefe de Gobierno Rodríguez Larreta– decidió implementar una verificación técnica vehicular en la Ciudad de Buenos Aires.

Tal como acaba de decir la persona que disertó con anterioridad, el ajuste se da cuando hay una distorsión del 5 por ciento. Pero no se pensó en que íbamos a tener un nivel de inflación mensual que en otros países de la región se da cada 18 meses.

A pesar de que el servicio está tecnificado, se necesita muchísimo personal porque la revisión de los vehículos es casi artesanal y visual por parte de técnicos experimentados. Por eso la fórmula de ajuste prevé considerar el salario de las personas que trabajan en la VTV. En este marco inflacionario, estamos ajustando los salarios cada 4 meses.

Es muy difícil llevar adelante el servicio si no se ajusta la tarifa, porque ésta se va retrasando. A pesar de ello, lo estamos haciendo con la calidad con que fue pactado, porque es un compromiso contractual. No hemos tenido ninguna observación sobre la calidad del

servicio que estamos brindando. Como decía, es un problema que se retrase la tarifa. Sucede lo mismo que cuando un estudiante se atrasa en sus estudios: recuperar siempre termina siendo lo más difícil, porque se sigue produciendo inflación y hay que recuperar el retraso.

Acabo de escuchar que el ajuste será de un 35 por ciento. Me consta –incluso está documentado en presentaciones que hemos hecho– que hoy tenemos un retraso tarifario que supera el 100 por ciento. Obviamente, no pretendemos –por eso digo que es malo haberse atrasado– que haya un ajuste del 100 por ciento. Pero realmente con este ajuste que se dará ahora vamos a seguir muy retrasados y los concesionarios tendrán, lamentablemente, que seguir presentando notas para que en algún momento –esperemos que el país nos ayude con una inflación decreciente– podamos recuperar la tarifa con la que este servicio fue pensado.

En realidad, la verificación es por el bien de todos, por el medio ambiente y por la seguridad vial. Por eso habría que cuidarla un poco más.

Esto es todo cuanto quería transmitirles.

3.- Sr. Eduardo Bertotti

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

Sr. Bertotti.- Buenas tardes.

Soy director del Instituto de Seguridad y Educación Vial.

Desde el punto de vista tarifario, ya habíamos advertido en la Audiencia anterior que el precio se estaba desfasando. Si bien no es obligatorio, sino que es un valor indicativo a nivel internacional –generalmente, el foco se pone en un vehículo sedán común–, la tarifa de la verificación técnica es del orden de un tanque de nafta lleno. Si ya en la Audiencia pasada advertíamos que la tarifa estaba desfasada, a esta altura del partido imagínense cómo está.

Como en todas las otras audiencias, me interesa resaltar los aspectos que hacen a la seguridad vial de lo que en varias oportunidades es denominado como “defensa social”. Siempre digo que hay tres defensas sociales que como sociedad debemos establecer a los efectos de obtener mejoras en materia de seguridad vial. En nuestra sociedad, la seguridad vial es bastante defectuosa, ya que constituye la primera causa de muerte y lesión no natural en la Argentina.

Cuando hablamos de la “defensa social”, nos referimos al factor humano –licencia de conducir–, al factor ambiental y al factor vehículo, que es la Verificación Técnica Vehicular.

Les sugiero que lean los informes que publicamos todos los años respecto del análisis de la Verificación Técnica Vehicular en las jurisdicciones de la Provincia de Buenos Aires y, a partir de 2018, también de la Ciudad de Buenos Aires. Este análisis nos permite ver cuáles son los valores que se nos otorgan como defensa social.

El año 2018 arrojó un factor de rechazo en la Provincia de Buenos Aires del orden del 30 por ciento en los automotores y del 22 por ciento en las motos. En la Ciudad de Buenos Aires, hubo un rechazo del 21 por ciento en automotores y del 20 por ciento en motos. Cabe destacar que la cantidad de motos que concurren a la Verificación Técnica

Vehicular todavía es bastante escasa. Cuando vemos que 3 de cada 10 vehículos fueron rechazados, estamos hablando de rechazos que afectan al sistema que hace a la seguridad vial, es decir, la seguridad activa y pasiva del vehículo. Cuando hablamos de 3 de cada 10, probablemente estemos logrando evitar que se concrete un siniestro que ocasione la pérdida de vidas humanas y lesionados y, por supuesto, daños materiales. Piensen que para el año 2018 un accidente o un siniestro vial grave –como mínimo un lesionado con fractura– le costaba a la sociedad 37.400 dólares. En el año 2019, este valor fue de 37.700. Para que tengan una idea, en 2019 el costo de los siniestros viales graves constituyó el 2,2 por ciento del Producto Bruto Interno de la Argentina. No estamos hablando de daños materiales o de lesionados leves. Solamente hablamos de siniestros graves.

Hacia esto concurre la defensa social de la Verificación Técnica Vehicular. Si ustedes consultan el estudio en la página, comprobarán que por cada dólar que se invierte como sociedad en el sistema de Verificación Técnica Vehicular, estamos obteniendo un retorno que va de 3,5 dólares a 10,5 dólares en las dos versiones, mínima y máxima, que se pueden aplicar. Esto lo van a entender si ven cómo es la matriz y cómo se llega a estos valores. Como en otras partes del mundo, existe un enorme retorno que se genera con la aplicación de este tipo de defensa social. Esto puede corresponder a la licencia de conducir o a la auditoría vial.

Expositores

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el expositor número 1, el legislador de la ciudad Juan Manuel Valdez.

-El señor Valdez no se hace presente.

2.- Sr. Arturo Pozzali

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el expositor número 2, señor Arturo Pozzali, Defensor del Pueblo Adjunto.

Sr. Pozzali.- Buenas tardes.

Entendemos la importancia de la VTV, pero esta es una ley bastante nueva de la Ciudad de Buenos Aires que amerita hacer algunas consideraciones.

Efectivamente, si bien hay un atraso, también lo hay para los contribuyentes, que son los que tienen que afrontar el costo. Para el Estado hay solamente un retorno del 10 por ciento y el 90 restante va a las empresas proveedoras del servicio.

Recién se hablaba del 30 por ciento y de 3 de cada 10, pero debemos entender que estamos suscriptos a la Ciudad de Buenos Aires. Se hablaba de un 2 por ciento por cuestiones menores. Pero debemos ubicarnos en el contexto de que estamos en la Ciudad con el mejor parque automotor de nuestro país. La nacionalización de los datos tiende a entender la jurisdicción de la ciudad. Lo mismo sucede en el resto de los países del mundo, sobre todo en lo que tiene que ver con el parque automotor cero kilómetro que posee la ciudad. La verificación técnica no se da anualmente, sino cada dos años o para autos de

mayor kilometraje o de más años; pero no cada 3 años o 60.000 kilómetros, sino kilometrajes un poco más altos.

Esto hay que plantearlo de cara al futuro, porque si bien la política de la ciudad –que la Defensoría comparte– es desincentivar el uso del automotor para tender hacia una ciudad mucho más amigable, esto no lo logra porque aquellas personas que no utilizan el auto, lo dejan estacionado en su casa y optan por el transporte público, de todas maneras se tendrán que enfrentar a la verificación técnica anual.

Si bien entendemos el incremento del 35 por ciento, creemos que la situación general del país es compleja. Me parece que hay que pensar la política en general, sobre todo comparándola con otras ciudades del mundo. No hay ninguna ciudad europea que haga la verificación anualmente como nosotros. De los 51 estados de Estados Unidos, 19 no la hacen de esta manera y en el resto no hay verificación técnica.

Unificar los parámetros de los siniestros que nosotros tenemos en las rutas no corresponde a la geografía puntual de la Ciudad de Buenos Aires. Sin embargo, sabemos que la verificación es una herramienta útil y novedosa. Si bien la Provincia de Buenos Aires exige la verificación técnica desde hace muchísimos años, en la Ciudad de Buenos Aires la ley tiene un año.

Es bueno plantear algunas cosas que nos permitan pensar y no seguir cargando a los contribuyentes de la Ciudad con estas cosas.

Participantes (continuación)

Sra. Coordinadora (Lanari).- Continuamos con el listado de participantes.

4.- Sr. Ricardo Lasca

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

Sr. Lasca.- Buenas tardes.

Pertenezco al Centro Argentino de Ingenieros Agrónomos y formo parte del Comité Nacional de Defensa del Usuario Vial, que es una agrupación que se dedica al transporte terrestre. Este es un tema que nos implica porque somos usuarios de vehículos.

Como primera medida, rechazamos este incremento porque en este tipo de audiencias siempre se escucha el lamento de los concesionarios, que es razonable, pero nunca se ocupan del bolsillo del usuario vial. Parece que hoy en día el usuario vial comete un delito porque tiene un vehículo y paga patente, seguro, grabado de autopartes y peajes “truchos”. ¿Qué más nos quieren cobrar? Dentro de poco, vamos a andar en sulky. Sería bueno que hicieran un esfuerzo para achicar costos, porque los bolsillos no resisten más.

Quiero transmitirles dos cosas para ser consideradas. Una de ellas es la realización de la VTV a los tres años de antigüedad del vehículo. Para un vehículo de diciembre de 2016 se exige la verificación técnica tomando todo el año. El auto no tiene tres años de

antigüedad. Si yo lo compré en diciembre de 2016, me obligan a hacer la verificación en 2019. La lógica sería hacerla en 2020. Este sería un tema a considerar.

Por otro lado, conozco a muchos profesionales jubilados que cobran la mínima. Pedimos que consideren eximirlos del pago. Son jubilados que “laburaron” toda su vida ¿y no tienen derecho a tener un vehículo nuevo y tienen que pagar la VTV? Son pocos pesos, pero para un jubilado que cobra la mínima es mucho pagar 1800 pesos anuales. Si se los exime, son unos pesitos más. Es un caso similar al de ABL. Esas son consideraciones que podrían tomar en cuenta.

Por último, no estamos de acuerdo con el tipo de talleres con concesionarios. Estamos a favor de la postura de que se haga a través de las compañías de seguros, dejando de crear cuasi monopolios de talleres que son pocos para este negocio, con baja inversión, gran recaudación y que son un verdadero castigo para los bolsillos de los usuarios finales.

No obstante, me parece bárbaro que se haga la verificación porque contribuye con la seguridad vial, que es como un trípode formado por el control, la educación y la infraestructura. Si se ataca una sola pata, el trípode se cae. O sea, hay que tener buena infraestructura vial, buen control y buena educación. En ese caso, podemos hablar en serio de seguridad vial. Hoy en día hay muy poco control, muy poca educación y pésima infraestructura vial, y ni hablar del estado de las rutas nacionales y provinciales.

Les pido que no solo tengan en cuenta los números. Sabemos que estas audiencias públicas son no vinculantes. Valoramos que se hagan, pero no tenemos derecho ni a voz ni a voto. A veces, parece que se nos burlan en la cara. No existimos. Podríamos no venir. Sin embargo, estamos aquí y hacemos catarsis y dejamos reflejada nuestra presencia. Valoramos que se hagan estas audiencias, ya que antes no se hacía nada. Somos parte de esto y por eso deberíamos tener derecho a voz y a voto, y la audiencia debería ser vinculante. Mañana tenemos los aumentos, como pasa con AUSA y otros servicios públicos.

Insisto: los bolsillos no dan más ni para las concesionarias ni para nosotros. Por favor, defiendan el interés general, y no solo a las empresas concesionarias.

Finalización

Sra. Coordinadora (Lanari).- Señor presidente: hemos concluido con la lista de oradores.

Sr. Presidente (Ok).- Agradezco la presencia de los participantes y de los inscriptos.
Damos por finalizada la Audiencia Pública.

-Es la hora 15 y 28.

Liliana Durazzo Jalifi
taquígrafa