

Versión taquigráfica

AUDIENCIA PÚBLICA

8 de febrero de 2021

Tratamiento de la modificación de la tarifa para el Servicio de
Verificación Técnica Vehicular Obligatoria

S U M A R I O

AUDIENCIA PÚBLICA	4
Iniciación	4
Experto	5
Sr. Mariano Rebord	5
Participantes	6
1.- Sr. Guillermo Delfín Fernández Boan	6
2.- Sra. María José Lubertino	7
Expositores	8
Sr. Arturo Pozzali, Defensor del Pueblo adjunto	8
Participantes	9
3.- Sr. Eduardo María José Humberto Bisognin	9
Finalización	13

AUDIENCIA PÚBLICA

- Desde la Escuela Técnica N.º 34, Distrito Escolar 9, “Ingeniero Enrique Martín Hermitte”, sita en la calle Aguirre N.º 1473 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 ocho días de febrero de 2021, a la hora 15.30:

Iniciación

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Buenas tardes.

Siendo las 15:30, vamos a dar comienzo a la audiencia pública.

Le cedo el uso de la palabra al presidente para que le dé inicio.

Sr. Presidente (Ok).- Buenas tardes a todos y todas.

Mi nombre es Alejandro Ok. Soy el director general de Gestión del Servicio de Movilidad de la Secretaría de Transporte de la Ciudad.

En esta oportunidad, nos encontramos en esta audiencia pública con el fin de tratar la modificación de la tarifa para el servicio de Verificación Técnica Vehicular Obligatoria.

Esta audiencia se realiza de acuerdo con lo dispuesto por la Ley N.º 6 y su modificatoria, la Ley 6306. En el marco del Artículo 51, inciso c), se me ha designado presidente de la audiencia mediante Resolución 31/2021 de la Secretaría de Transporte y Obras Públicas.

En este contexto, damos por iniciada la audiencia. A continuación, le cedo la palabra a Susana Estrabaca, coordinadora de las audiencias públicas del Gobierno de la Ciudad.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Muchísimas gracias.

Voy a hacer una pequeña introducción con respecto a la metodología que se sigue en las audiencias públicas.

Las audiencias públicas se rigen por la Ley 6 y su modificatoria, la Ley 6306, que en estos tiempos de pandemia nos da la posibilidad de participar con la modalidad virtual. Gracias a esta herramienta, los vecinos y las vecinas de la ciudad de Buenos Aires pueden realizar sus exposiciones sobre algunos asuntos ante la toma de decisiones por parte del Gobierno.

Hay un Orden del Día en el que constan los nombres de los participantes que se han inscripto previamente. Todos ellos han manifestado que van a realizar su exposición a través del Zoom. No obstante, hemos previsto un lugar físico, donde está el anfitrión de la presente reunión y otros compañeros, por si se diera el caso de que alguno de los participantes no tuviera conexión a internet o acceso al Zoom, por cortes de luz o por lo que fuese. Ante esa situación, pueden dirigirse hasta ese lugar para no perder su oportunidad de participar.

En el resto de la metodología, las audiencias públicas se siguen rigiendo por la Ley 6, a saber: en primer lugar, hablan los expertos, que son las personas que presentan el proyecto. Como ya dije, hay un Orden del Día, en el que se detalla el listado de los participantes que se han inscripto previamente y también de los expositores; estos últimos

engloban a los legisladores de la Ciudad, a los funcionarios del Gobierno de la Ciudad, a la Defensoría del Pueblo y sus defensores adjuntos y a los comuneros de las quince juntas comunales.

Nosotros vamos a seguir el Orden del Día tal cual está estipulado. Una vez concluido, si alguno de los participantes convocados no hubiera podido estar presente, lo volveremos a llamar, porque puede ser que en el momento de la primera convocatoria no hubiese tenido buena conectividad.

Dicho esto, y teniendo en cuenta que yo estoy coordinando tanto el lugar físico como el virtual, le cedo el uso de la palabra a Viviana Lanari, integrante del organismo de audiencias públicas, quien se va a encargar de la nómina de participantes.

- Luego de unos instantes:

Sr. Presidente (Ok).- Susana: no veo que Viviana esté conectada en este momento.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Dado que Viviana no está conectada, le cedo la palabra a Daniel González, quien procederá a convocar a los participantes.

Sr. Coordinador (González).- Buenas tardes.

Efectivamente, parece que Viviana tubo un inconveniente con la conectividad.

Experto

Sr. Coordinador (González).- En principio, escucharemos al experto que presentará el tema por considerar.

Sr. Mariano Rebord

Sr. Coordinador (González).- Corresponde que haga uso de la palabra como experto el señor Mariano Rebord.

Sr. Rebord.- Buenas tardes a todos.

Mi nombre es Mariano Rebord. Soy el gerente de taxis, *remises*, transportes escolares y VTV.

En el día de hoy, abordaremos las cuestiones vinculadas con las tarifas de la Verificación Técnica Vehicular en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Como todos sabemos, la Verificación Técnica Vehicular es una herramienta de medición que resulta indispensable en términos de seguridad vial toda vez que permite corroborar que los vehículos circulen en óptimas condiciones técnicas y hacer reducir los accidentes de tránsito causados por aquellas fallas mecánicas que quizás el ciudadano desconocía.

Luego de analizar 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. Por lo tanto, basados en el Artículos 66 del Pliego de

Bases y Condiciones Particulares, que dispone que toda variación de costos superior al 5 por ciento genera el derecho de solicitud de reconsideración de tarifas, corresponde regularizar el valor de la tarifa.

Sobre la base de la importancia de la prestación de este servicio y a los efectos de la mejora continua en materia de seguridad vial, se fijará como apropiado un aumento del 45 por ciento sobre el total de cada tarifa con su IVA. Los nuevos valores resultantes serán los siguientes: 2665 pesos para los autos –tarifa 1– y 1002 pesos para los motovehículos –tarifa 2–; consideramos que este incremento resulta indispensable para resolver el desequilibrio económico sobre la rentabilidad del servicio.

Muchas gracias.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Muchísimas gracias.

Participantes

1.- Sr. Guillermo Delfín Fernández Boan

Sr. Coordinador (González).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 1, señor Delfín Fernández Boan.

Sr. Fernández Boan.- Acabo de escuchar atentamente a Mariano Rebord y tengo una discrepancia. A mí me parece muy positivo, sobre todo en un país que endémicamente presenta una situación de alta inflación, que existan cláusulas de equilibrio para mantener los contratos, sobre todo los que tienen una duración mediana o larga, como pueden ser las concesiones.

Quiero destacar que aquí no se trata, como a veces ocurre –para dar un ejemplo, en la provincia de Buenos Aires, donde hace mucho que también hay Verificación Técnica Vehicular–, de decir que tal o cual situación del pliego o del contrato es heredada o es una pesada carga, esas frases que se usan siempre. Aquí no es así, ya que todo el esquema de esta concesión fue armado por esta misma gestión: la estructura contractual, la estructura de las plantas, las inversiones exigidas a los concesionarios, el equipamiento por instalar y la fórmula para mantener equilibrada la ecuación económico-financiera del contrato.

Por lo tanto, es muy inconveniente –y no es un hecho de la pandemia; esto viene de mucho antes– que se haya consentido que la tarifa de la VTV se fuera retrasando. Idealmente, y así debía ser, siempre se decía que, como una regla de “masomenómetro”, un tanque completo de combustible Súper tenía que ser el valor de una VTV. ¡Caramba! Cualquiera que tenga auto y llene el tanque puede saber perfectamente cuánto se quedó atrás la VTV, pese a que todos estamos de acuerdo –lo ha dicho Alejandro Ok y lo ha ratificado Mariano Rebord– en que la VTV es fundamental para mantener el medioambiente y para que los conductores conozcan el estado de su vehículo.

Los autos tienen una peculiaridad: a veces, parece que están andando fabulosamente bien, pero en realidad tienen problemas que no pueden ser verificables por quien los conduce. Así es como se da una cantidad de accidentes que décadas atrás eran muy comunes y que, de

a poco, con esa gimnasia de la verificación anual del parque automotor, se han ido terminando. Me refiero, por ejemplo, a una rotura de la punta del eje o a alguna falla mecánica que hace que un vehículo se cruce de carril y genere un siniestro terrible. De a poco, vamos mejorando. En otras palabras, hay que defender de su auto al conductor, ya que se trata de un equipo mecánico que puede fallar.

No hace falta hablar más de lo que es la VTV en lo que hace a la seguridad vial y al medioambiente. Lo cierto es que el ajuste del 45 por ciento, si bien parece satisfactorio, puedo afirmarles, por los años que tengo en esto, y porque se lo dejó atrasar mucho, que es absolutamente insatisfactorio. Alguien podrá decir una frase remanida: es un tarifazo. Pero no lo es. Continuamos con más de treinta puntos de retraso, con valores que podrían haber sido los del comienzo de 2020, pero ya estamos cursando febrero de 2021 y así no vamos a recuperar la ecuación económica.

Es una lástima, porque la fórmula elegida por el Gobierno de la Ciudad es óptima. En realidad, tendríamos que utilizarla más seguido para no proceder como el que se atrasa en el pago de varios meses de alquiler y que después, cuando tiene que pagar, debe afrontar una suma terrible. Sin embargo, no es porque el alquiler sea caro, sino porque se dejó estar. En este caso, lamentablemente, nos dejamos estar y llegamos a esta situación en la que un 45 por ciento de aumento nos deja, por lo menos, treinta puntos atrasados respecto de lo que tendría que ser el reajuste de la VTV.

Desde ya digo, y lo vamos a plantear formalmente los concesionarios del servicio, que el próximo paso va a ser reclamar, junto con las presentaciones que hemos hecho, que se nos conceda un nuevo ajuste seguidamente a este para poder equilibrar la ecuación económico-financiera y así poder cumplir con todas las obligaciones que nos impuso el Gobierno de la Ciudad, que no son pocas y que doy fe de que las hemos cumplido a cabalidad.

No es mucho más lo que quiero decir porque básicamente estamos hablando de un ajuste que suena a mucho, pero sinceramente reitero que es muy escueto; es muy poco. Realmente, todavía estamos lejos de llegar a la recuperación del valor de lo que es la VTV y de lo que debería ser. Es todo lo que quería decir.

Gracias. Buenas tardes.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Muchísimas gracias.

2.- Sra. María José Lubertino

Sr. Coordinador (González).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 2, señora María José Lubertino.

Sra. Lubertino.- Buenas tardes.

Muchas gracias a todos los funcionarios.

Yo estoy aquí en defensa de los derechos de los usuarios y consumidores. Cuando fui legisladora de la Ciudad de Buenos Aires, voté a favor de la necesidad de la Verificación Técnica Vehicular periódica, pero verdaderamente creo –como ha dicho el participante anterior– que se trata de un tarifazo, particularmente en un contexto de pandemia. Por supuesto, tenemos que evitar los accidentes viales, pero también debemos entender en qué

contexto nos encontramos, con aumentos sistemáticos: del subte, en un 43 por ciento; de los taxis, en un 44 por ciento; del estacionamiento medido, que se va al doble; y ahora, de la VTV.

Me parece que hay que incentivar a la gente para que haga su Verificación Técnica Vehicular, pero fundamentalmente creo que los números están inflados. Considero que, si para una empresa privada la actividad no es rentable, definitiva y decididamente esa actividad debería estar a cargo del Estado, de modo tal de evitar gastos y costos superfluos. Los técnicos y los espacios físicos pueden estar disponibles de una manera que, obviamente, implica muchos menores costos cuando la actividad es realizada de manera directa por el Estado que cuando se la terceriza.

Por lo tanto, vuelvo a hacer votos, en principio, para que no se aumente la tarifa de la Verificación Técnica Vehicular recayendo ese costo sobre los usuarios y los consumidores. Creo que espanta a las personas efectuar la Verificación Técnica Vehicular cuando se suman gastos de esta índole. Tiene que haber un incentivo para que se la realice sin costo, porque verdaderamente es una tarea que el Estado debe desempeñar en el control de la seguridad vial. Y si, efectivamente, como bien sostenía el empresario anterior, la actividad no les resulta rentable, creo que el Estado podría ahorrar efectuándola de manera directa y evitando la tercerización, tanto en esta como en otras tareas.

Muchas gracias.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Muchísimas gracias.

Expositores

Sr. Coordinador (González).- A continuación, pasamos al registro de expositores.

[Sr. Arturo Pozzali, Defensor del Pueblo adjunto](#)

Sr. Coordinador (González).- Corresponde que haga uso de la palabra el señor Arturo Pozzali, Defensor del Pueblo adjunto.

Sr. Pozzali.- Buenas tardes.

Obviamente, me voy a referir a la Verificación Técnica Vehicular de la Ley 2265. La verdad es que, como se ha dicho, los cambios en las variables de precios en nuestro país son complejas y vienen de larga data.

En ese escenario, nos parece que seguir incrementando algunos costos agrava un poco la situación general en la que estamos, sobre todo en estos momentos de pandemia, cuando hay que cuidarse y uno de los cuidados principales es tratar de bajar la circulación en el transporte público. Efectivamente, así lo piden todas las normativas, tanto nacionales como de la Ciudad, para que la gente trate de movilizarse en sus propios vehículos, tanto motos como autos. En particular, nos parece que estos costos vienen a agravar la situación de algunos trabajadores y ciudadanos que pretenden trabajar o circular en la ciudad de Buenos Aires. Entonces, nos parece que es un tema que hay que tener en cuenta.

En esa línea, no solo se trata de hacer un llamamiento en relación con el porcentaje, que puede ser que venga atrasado y en eso nuestro país necesita cláusulas de renovación, sino también de pensar algunas alternativas, como puede ser un planteo concreto. Si bien la Verificación Técnica es muy necesaria para evitar accidentes, ya que permite que uno tenga el conocimiento de su parque automotor y que cuide el medioambiente, por los gases que puede emitir un auto en mal funcionamiento, nos parece que sería interesante poder hacer un cambio en esta regulación. De hecho, hay algunos proyectos presentados en la Legislatura Porteña. La idea sería tener que hacer la Verificación Técnica Vehicular cada dos años, lo cual también nos permitiría trabajar de otra manera sobre el impacto que tiene el costo sobre el contribuyente y sobre quien tiene un automóvil.

Según el Anuario Estadístico de 2018 de la Ciudad, alrededor de 1.539.000 autos estarían pasando anualmente por la realización de la VTV. Actualmente, esto tiene un costo de 1838 pesos, que pasaría a ser de 2665 pesos con este aumento del 45 por ciento. Entonces, nos parece que es una idea razonable y la dejamos planteada.

Ciertamente, hay distintas legislaciones. La Argentina y la Ciudad de Buenos Aires tienen una de las más punitivas del mundo, que es pedirla anualmente. En los 51 estados de Estados Unidos, solamente seis estados piden que la Verificación Técnica Vehicular sea anual; hay otros 19 estados que no piden nada y 14 que piden dos. En Europa, generalmente se realiza cada dos años.

Nosotros estamos exigiendo que cada sesenta mil kilómetros un auto tiene que realizar anualmente su VTV, cuando la gran mayoría de las empresas automotrices dan garantía de cada cien mil kilómetros. Efectivamente, el rodaje tiene que ser mayor y pasar a cien mil, de acuerdo con las garantías de las automotrices. Al mismo tiempo, el plazo para realizar los controles podría llevarse a dos años para que efectivamente el impacto de los aumentos pueda manejarse.

Obviamente, los autos cero kilómetro podrían contar con un tiempo de gracia de cien mil kilómetros, lo cual nos permite seguir teniendo un parque automotor actualizado, con conocimiento de su situación: que evite accidentes, que sea amigable con el medioambiente, pero que también vaya de la mano con la realidad que vivimos en nuestro país, sobre todo, en el momento que nos toca vivir con la pandemia, que seguramente nos va a seguir acompañando un tiempo más.

En ese sentido, nosotros expresamos la necesidad de la modificación de la Ley 2265 en esos lineamientos.

Muchísimas gracias.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Muchísimas gracias.

Participantes

3.- Sr. Eduardo María José Humberto Bisognin

Sr. Coordinador (González).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 3, Eduardo María José Humberto Bisognin.

Sr. Bisognin.- Buenas tardes.

Soy Eduardo María Bisognin. Directamente, no coincido con nada de lo que se dijo hasta ahora, porque la Ley 2265 ha nacido con engaño desde su origen. En 2006, se aprobó esta ley de obligatoriedad de la VTV y fue modificada por la Ley 4111 en el año 2011, con la cual se aprobó el llamado a licitación.

Esa ley de 2011, que se promovió a instancias del legislador Ritondo, fue votada a los apurones, sobre tablas. ¿Qué urgencia había?, me pregunto. Inclusive, hubo denuncias de legisladores por no cumplir con el mínimo de tiempo para su estudio. Y, como todos los negocios raros, esa ley fue votada el 7 de diciembre de 2011, justo antes de que terminara el período legislativo de muchos legisladores.

Llama la atención, porque Macri tenía 24 manos y necesitaba 40 votos. Pero lo logró con el apoyo de Proyecto Sur, de Pino Solanas. ¡Pino Solanas votando con Macri! La diputada Lubertino también apoyó esta ley, y ahora se queja. Ella fue parte al darle número a Macri para que pudiera votar este negociado. También Juan Cabandié, el ministro de Ambiente, ausente en las ocho mil hectáreas que se están quemando en El Bolsón y en aquel momento legislador, la apoyó. ¡El kirchnerismo y La Cámpora apoyando a Macri! Y ahora se quejan. ¿Cómo no se van a quejar? Son parte del problema.

Esta ley fue denunciada a través de la empresa Vertrans, que obtuvo una cautelar en el año 2013. Para ser breve, la jueza avaló la denuncia diciendo que se requieren requisitos innecesarios y exagerados, irrazonables, para que puedan acceder solo las empresas extranjeras, dejando fuera del negocio a las empresas que hacían la VTV en la Capital Federal.

La Ley 2265, que es la que estamos tratando, al menos te daba un año. La ley nueva, ya modificada, que lleva el número 4111, ni siquiera te da un año. Te da un año calendario, pero si tuviste un problema con el auto, no tuviste los repuestos y tardaste en ir a hacer la Verificación, capaz que a los tres meses te la vuelven a pedir. No es más por un año; es por menos de un año.

En aquel momento, el diputado San Martino, que defendía este adefesio, hablaba de fallas humanas, ambientales y vehiculares, que eran las que provocaban los accidentes. Así, convenció a la mayoría de los legisladores de que la incidencia por fallas mecánicas era de un 33 por ciento: sin estadísticas, sin nada para mostrar.

Pero veamos las estadísticas. Y voy a disentir del señor Mariano Rebord y del señor Guillermo, que habló anteriormente. Las estadísticas del SAME indican que, en 2014, sin VTV, hubo 102 muertos; en 2016, con VTV, 137 muertos. Según las estadísticas de Luchemos por la Vida, en 2010, hubo 141 muertos; en 2019, 143 muertos. No hay relación, señores. Les pregunto a todos ustedes, que están aquí, ya que ustedes lo saben. Antes de 2014, ¿cuántos accidentes conocieron por fallas mecánicas, por reventones de neumáticos, porque fallaron las luces, porque andaban mal los amortiguadores o porque fallaron los frenos? Ciertamente, no van a recordarlos porque prácticamente no hay. Reitero: no hay relación. Se producen accidentes, pero no por fallas mecánicas. Esto es todo un negociado, señores. Es un negociado para que las empresas extranjeras vengan a hacer este negocio.

Me pregunto: ¿VTV para motos? Si el primero que está interesado en resguardar su moto es el propietario que paga con su cuerpo cuando comete un error o le falla un freno. ¿Para qué les piden VTV a las motos? En fin, más allá de eso, estamos hablando de que la

tarifa está atrasada y hay que mantener la ecuación económica de las empresas. Como siempre, las empresas, primero. Nunca la gente; nunca el vecino.

Voy a mencionar un dato que está en Internet; no hace falta ir muy lejos. En la provincia de Buenos Aires hoy, febrero de 2021, la VTV cuesta 1025 pesos, y en la Capital te cobran 1838 para lo mismo. Es un 80 por ciento más. Esa es la tarifa para 2021, y quizás la aumenten. Entonces, no me vengan a hablar de que está la tarifa atrasada, señor Guillermo. Estará atrasada para usted, que está en el negocio, pero no está atrasada. Además, esta tarifa incluye impuestos, IVA, Ingresos Brutos y todas las otras cosas que cobran. Si fuera tan importante, al menos, deberían sacarle los impuestos.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- ¿Podría ir redondeando su exposición, por favor?

Sr. Bisognin.- Voy redondeando, sí. Hay mucho para decir sobre esto. Lamentablemente, nos dan solo cinco minutos. Pero es una estafa a los vecinos, y tenemos que denunciarlo.

Miren: en la Capital Federal hay siete plantas. No he podido determinar si son de la misma empresa o no. Supongamos que sean distintas. Y son 1.500.000 autos; o sea, más de 200.000 autos por planta. En la provincia de Buenos Aires, hay 71 plantas, y son 76.000 autos por planta, es decir, la tercera parte. En consecuencia, el negocio que le aseguran en la Capital a los señores que tienen la licitación es tres veces más grande que en la provincia de Buenos Aires.

Las estadísticas ratifican que no hay relación entre la VTV y los accidentes, que sí se producen por el consumo de alcohol, por la alta velocidad, por las infracciones, por fallas en las rutas o por otras cosas, pero no por el problema de los autos. Este es un negociado y lo venimos a denunciar.

Exigimos que los legisladores de la Ciudad, como en su momento lo fue la señora que habló antes...

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Por favor, ¿puede ir redondeando su exposición?

Sr. Bisognin.- Ya termino.

Exigimos que los legisladores, que nos cuestan once millones de pesos por mes cada uno, intervengan en favor de los vecinos. Les recordamos que por el auto pagamos IVA, Ingresos Brutos, Ganancias, Bienes Personales, impuesto a los combustibles, el curro de los trámites del registro, fotomultas engañosas, grabado de partes y VTV.

Vamos a frenar la ofensiva recaudatoria del Gobierno y vamos a defender de una vez los intereses de las familias. La ecuación económica de las familias está por encima de la de las empresas.

Muchas gracias.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Muchas gracias.

Sr. Coordinador (González).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 4, Javier Altrudi.

- El participante no se hace presente en el Zoom.

Sr. Coordinador (González).- Javier aparece en la pantalla, pero creo que no nos escucha. Si le parece, señor presidente, podemos seguir con la lista de participantes y después volver a convocar a Javier en el caso de que sea un tema de conectividad.

Sr. Presidente (Ok).- Si hay más participantes inscriptos, continuemos con la lista. Luego de que hable un participante, llamamos nuevamente a Javier Altrudi para ver si pudo resolver su problema de conexión.

Sr. Coordinador (González).- Perfecto.

Convocamos a hacer uso de la palabra al participante número 5, Jonatan Emanuel Baldiviezo.

- El participante no se hace presente en el Zoom.

Sr. Coordinador (González).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 6, Myriam Godoy Arroyo.

- La participante no se hace presente en el Zoom.

Sr. Coordinador (González).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 7, María del Carmen Marone.

- La participante no se hace presente en el Zoom.

Sr. Coordinador (González).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 8, Roberto Morfés.

- El participante no se hace presente en el Zoom.

Sr. Coordinador (González).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 9, Amalia Flores.

- La participante no se hace presente en el Zoom.

Sr. Presidente (Ok).- Recién Javier Altrudi comunicó por mensaje que va a cambiar de medio para ver si puede conectarse. En el caso de que no lo pudiera resolver, ¿hay alguna otra solución posible, Susana?

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Si no se puede conectar, le solicitamos que nos mande su discurso a la siguiente dirección de mail: audienciaspublicas@buenosaires.gob.ar. De ese modo, nosotros lo podremos incorporar al expediente, junto con la versión taquigráfica, para que quede constancia de su participación, que será tomada en cuenta para la toma de decisiones de ustedes. Le permitimos que haga su exposición por escrito para subsanar el hecho de que no se puede conectar.

No hay más expositores, Daniel.

Sr. Coordinador (González).- Efectivamente: no hay más expositores y no se ha presentado nadie para exponer en la escuela “Ingeniero Enrique Martín Hermitte”.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Señor presidente: tal vez usted quiera esperar dos o tres minutos para ver si el participante se puede conectar.

Sr. Presidente (Ok).- Si les parece, aguardamos dos o tres minutos, a ver si el participante logra conectarse.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Sí, cómo no.

Sr. Presidente (Ok).- Gracias.

- Luego de unos instantes:

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Aparentemente, el participante número 4, señor Javier Altrudi, no ha podido restablecer su conexión.

Teniendo en cuenta que tal vez no pudo escuchar lo que dije en el Zoom, nosotros nos vamos a poner en contacto con él por *mail* y le vamos a solicitar que nos envíe su discurso por escrito, así lo anexamos al expediente. Nos comprometemos a hacer eso.

Hemos concluido el Orden del Día. No hay más oradores inscriptos para hacer uso de la palabra.

Finalización

Sr. Presidente (Ok).- Muy bien.

Agradezco a todos los presentes por su participación en esta audiencia.

Dado que no hay más inscriptos en el registro de participantes y expositores, habiendo tomado nota de lo expuesto, damos por concluida la audiencia pública del día de la fecha.

Muchísimas gracias.

- Es la hora 16:03.

Adriana Giraud
Taquígrafa