

ANEXO - FE DE ERRATA RESOLUCIÓN N.º 2/ERSP/19



Ente Único Regulador
de Servicios Públicos
de la Ciudad Autónoma
de Buenos Aires

**INFORME SOBRE LA AUDIENCIA PÚBLICA CELEBRADA
EL DÍA 3 de ENERO de 2019**

“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”



Ente Único Regulador
de Servicios Públicos
de la Ciudad Autónoma
de Buenos Aires

INDICE

PRESENTACIÓN	3
CONVOCATORIA	3
MOTIVO DE LA AUDIENCIA	3
FUNDAMENTOS	3
ENCUADRE NORMATIVO DEL SERVICIO	5
FACULTADES DEL ENTE UNICO REGULADOR DE LOS SERVICIOS PUBLICOS.....	12
INTERVENCIONES EN LA AUDIENCIA.....	14
ANALISIS DEL ENTE REGULADOR DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS (ERSP)	18
CONCLUSIONES	21



Ente Único Regulador
de Servicios Públicos
de la Ciudad Autónoma
de Buenos Aires

PRESENTACIÓN

CONVOCATORIA

Mediante el Decreto N° 379-GCABA-18 (BOCBA 5505) el Sr. Jefe de Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, convoca a Audiencia Pública de conformidad con las actuaciones obrantes en el Expediente Electrónico N° 2018-29651722-MGEYA-DGTYTRA, con el objeto de establecer las Tarifas Sencilla y Progresiva y fijar la tarifa por el acarreo de vehículos estacionados en infracción en el marco de la concesión del servicio público para el nuevo sistema de estacionamiento regulado.

MOTIVO DE LA AUDIENCIA

De acuerdo a las constancias que surgen del Expediente, la Dirección General Tránsito y Transporte, dependiente de la Subsecretaría de Tránsito y Transporte de la Secretaría de Transporte del Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte, elaboró un informe técnico conforme al cual se solicita la convocatoria a Audiencia Pública para establecer las Tarifas Sencilla y Progresiva y fijar la tarifa por el acarreo de vehículos estacionados en infracción en el marco de la concesión del servicio público para el nuevo sistema de estacionamiento regulado, conforme el mencionado Decreto.

Dicha audiencia pública se llevó a cabo el día 03/01/19 en la sede comunal N° 1, sito en la Humberto 1° N° 250 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Según el artículo 13 inciso c) de la Ley N° 210 CABA, la convocatoria y la realización de la Audiencia Pública son obligatorias a efectos de analizar la razonabilidad y justicia de una tarifa antes del dictado de resoluciones que impliquen su incremento.

FUNDAMENTOS



Ente Único Regulador
de Servicios Públicos
de la Ciudad Autónoma
de Buenos Aires

Entre los principales fundamentos reflejados en los considerandos del decreto de convocatoria para la modificación de la tarifa, se destacan los siguientes:

El estacionamiento medido tarifado es una herramienta de Ingeniería de Tránsito cuyo principal objetivo es ampliar la oferta de estacionamiento en zonas de elevada demanda en la vía pública: un aumento de rotación de los vehículos estacionados hace, de esta manera, más equitativo el uso del espacio público y mejora la movilidad en la ciudad.

El valor horario del estacionamiento en la vía pública resulta fundamental como mecanismo de uso racional de la vía pública, ya que está demostrado que el comportamiento del público usuario es muy sensible a esta variable.

Las normas de estacionamiento son una herramienta fundamental en la gestión del tránsito, que buscan establecer un equilibrio entre el desplazamiento y la detención de los vehículos. En este sentido, la relevancia del servicio de acarreo de vehículos estacionados en infracción es una herramienta relevante para ordenar el tránsito y mejorar la convivencia de los vecinos, por lo que debe existir un equilibrio esencial entre el estacionamiento en la vía pública y el acarreo de vehículos.

Las Leyes Nros. 4.003 y 5.728, establecen las bases para la renovación total del sistema de estacionamiento actual, previendo la modernización completa del control de estacionamiento en la vía pública, brindando un servicio de calidad tecnológico y transparente. Por lo tanto, tal lo expuesto en los cuadros tarifarios que figuran en los Anexos I y II del decreto de convocatoria, resulta necesario establecer la Tarifa Sencilla de la hora de estacionamiento y la Tarifa Progresiva en aquellos sectores donde corresponde aplicarla, de conformidad con el apartado 7.4.8.1 de la Ley 2.148 y el artículo 3.2.1 del Pliego de Especificaciones Técnicas del nuevo sistema de estacionamiento regulado.

Del mismo modo corresponde fijar la tarifa de acarreo de conformidad con el cuadro tarifario propuesto como Anexo III. A este respecto el citado Pliego prevé en su artículo 3.11.1.4 que el monto a abonar por el servicio de acarreo de vehículos livianos debe fijarse



Ente Único Regulador
de Servicios Públicos
de la Ciudad Autónoma
de Buenos Aires

respetando el mecanismo previsto en el artículo 13, inciso c), de la Ley N° 210.

Las tarifas a abonar por el servicio de acarreo para los restantes tipos de vehículos son determinadas en función del valor del servicio de acarreo de vehículos livianos.

El inciso d del artículo 2° de la Ley N° 210 incluye como Servicio Público al "Control de Estacionamiento por Concesión".

La Dirección General de Tránsito y Transporte estimó conveniente unificar en una Audiencia Pública el tratamiento de las tarifas de estacionamiento y acarreo correspondientes al nuevo sistema de estacionamiento regulado.



Ente Único Regulador
de Servicios Públicos
de la Ciudad Autónoma
de Buenos Aires

ENCUADRE NORMATIVO DEL SERVICIO

El Artículo 8 de la Ley 4003 (BOCBA 3819) incorpora el Capítulo 7.4 “Sistema de Estacionamiento Regulado” al Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (en adelante, CTyT) aprobado por la Ley 2148 (BOCBA 2615) de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (en adelante CABA). En él, se define el Sistema de Estacionamiento Regulado como un Servicio Público administrado por el Poder Ejecutivo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (en adelante, Gobierno de la Ciudad o GCBA) a través de la Autoridad de Aplicación¹, que tiene la función de favorecer el ordenamiento del tránsito y optimizar el uso de los espacios disponibles para el estacionamiento vehicular en la vía pública a través del incentivo de la rotación vehicular.

El GCBA puede prestar el servicio por sí o a través de terceros, licitando la prestación de los servicios relativos al mismo.

En su Art. 9 la Ley 4003 prevé el llamado a una Licitación Pública para concesionar los servicios relacionados con el Sistema de Estacionamiento Regulado acorde a este marco normativo que renovarían la prestación que se hallaba concesionada desde la década de 1990, abrogando en su Art. 14 las Ordenanzas 33574 y 36261 de los años 1977 y 1980 respectivamente.

En el año 2014, la Ley 4888 (BOCBA 4325) introduce modificaciones² tanto en relación con la prestación del servicio como en las modalidades tarifarias; asigna el 16% del resultado económico de la

¹ Por el punto 7.4.3., la Autoridad de Aplicación es la misma que la del resto del CTyT (designada por el Poder Ejecutivo conforme el punto 1.1.3), sin perjuicio de lo cual, es también Autoridad de Control el Ente Único Regulador de los Servicios Públicos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (ERSP). El Decreto 498/GCBA/08 (BOCBA 2926) designa como Autoridad de Aplicación a la Subsecretaría de Transporte y el Decreto 675/GCBA/16 (BOCBA 5038) modifica al antedicho, pasando las funciones de Autoridad de Aplicación desde la Subsecretaría a la Secretaría de Tránsito y Transporte, dependiente del Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte.

² Incorporadas al Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.



Ente Único Regulador
de Servicios Públicos
de la Ciudad Autónoma
de Buenos Aires

explotación del sistema al fondo SUBTE³; amplía la accesibilidad para las personas con discapacidad, y aprueba nuevos pliegos para la concesión del servicio. El llamado a licitación es efectuado por la Resolución N° 210/SSTRANS/14 (BOCBA 4399).

Debido a que a partir de la Ley 4003 se prevé una importante renovación tecnológica, para que las concesionarias pudieran iniciar la prestación de los servicios, era necesario que el GCBA contara, primero, con los nuevos medios de pago y gestión que los concesionarios administrarían en beneficio del GCBA. Por eso, para determinar el tipo de tecnología que se implementaría y adquirirla, la Resolución N° 114/SSTRANS/14 (BOCBA 4365) aprueba los Pliegos de Bases y Condiciones Particulares y llama a Concurso Público Nacional e Internacional para la adquisición de parquímetros multiespacio, software de administración centralizada y un aplicativo para dispositivos móviles.

A lo largo del año 2014 y hasta abril de 2015 se suceden diferentes prórrogas a raíz de diversas acciones realizadas en sede judicial por uno de los oferentes, que repercuten en que la Licitación Pública para adjudicar la prestación de los restantes servicios relacionados con el Estacionamiento Regulado también se viera prorrogada; hasta que el 15/04/16 la Resolución 224/SECTRANS/16 (BOCBA 4863), deja sin efecto tanto el Concurso Público convocado por la Resolución N° 114/SSTRANS/14 como la Licitación Pública Nacional para la prestación de los servicios relacionados con el Sistema de Estacionamiento Regulado regido por las Leyes N° 4003 y 4888.

En diciembre de 2016, contemplando nuevos avances tecnológicos, la ley 5728 (BOCBA 5048) introduce nuevas modificaciones al CTyT y a las leyes 4003 y 4888 y aprueba los pliegos mediante los cuales el Decreto 474/GCBA/17 (BOCBA 5286) autoriza el llamado a Licitación Pública Nacional para adjudicar la concesión de los Servicios relacionados con el Sistema de Estacionamiento Regulado.

En su Art. 6, la Ley 5728 establece que las Terminales

³ Creado por Ley N° 4472 (BOCBA 4064)



Ente Único Regulador
de Servicios Públicos
de la Ciudad Autónoma
de Buenos Aires

Multipropósito (TM)⁴, el software de administración centralizada y el aplicativo para pago móvil e Internet deben ser adquiridos por el Gobierno de la Ciudad mediante un procedimiento licitatorio convocado a tal efecto.

Los Pliegos de Bases y Condiciones Particulares y de Especificaciones Técnicas para dicho procedimiento, son aprobados por el Decreto 210/GCBA/17 (BOCBA 5149) que delega en la Secretaría de Transporte, dependiente del Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte, la facultad de realizar el llamado a Licitación Pública, que se efectúa por la Resolución 358/SECTRANS/17 (BOCBA 5152). La adjudicación se realiza en agosto de 2018 por Resolución 410/SECTRANS/18 (BOCBA 5451) y comprende, además de las dos mil doscientas (2.200) Terminales Multipropósito (TM) con todos sus accesorios de montaje, el Sistema de Pago Móvil (SPM) y el Sistema de Pago por Internet (SPI), el sistema de administración centralizada y, también, su mantenimiento operativo y la capacitación para la operación de los mismos.

Por su parte, la Licitación de los servicios relacionados con el sistema de estacionamiento regulado, autorizada por el Decreto 474/GCBA/17, comprende los servicios de instalación, mantenimiento y posible desinstalación y reubicación, a pedido de la Autoridad de Aplicación, de las TM; la instalación, mantenimiento y reposición de señalamiento horizontal y vertical; la provisión, operación y mantenimiento del equipamiento para el control y la sanción del estacionamiento indebido en los espacios tarifados a través de un sistema de reconocimiento y digitalización de patentes; la remoción, traslado y guarda de vehículos pesados, livianos y motovehículos en infracción o (a pedido de la Autoridad de Aplicación) cuando se encontraran obstruyendo la circulación, y el cobro de la tasa de acarreo y la estadía en la playa de remoción a favor del GCBA.

Finalmente el Art. 8 de la Ley 6036 (BOCBA 5504) prorroga el plazo que la Ley 5728 había establecido para la adjudicación de la concesión.

Cobertura territorial

⁴ Que reemplazarían a los parquímetros multiespacio.



Ente Único Regulador
de Servicios Públicos
de la Ciudad Autónoma
de Buenos Aires

El Artículo 1 de la Ley 6036 sustituye el inciso e del Art. 2 de la Ley 5728 que modificaba la Ley 4003 y establece que la prestación del servicio tendrá una cobertura territorial que abarca la totalidad de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, dividida en cinco (5) zonas detalladas en el Anexo A del “Pliego de Especificaciones Técnicas” aprobado por la Ley 5728, procurando hacerlas coincidir con los límites de las distintas comunas. Cada zona cuenta, como mínimo, con una playa de remisión provista por el Gobierno de la Ciudad que los concesionarios deben refaccionar, equipar, señalizar y mantener para la correcta prestación del servicio. Las playas de remisión son propiedad del GCBA cedidas a los concesionarios sólo a los fines de la prestación del servicio sin que esto les dé derecho ni privilegio alguno sobre su propiedad o usufructo. Las mejoras realizadas por los concesionarios también quedan a favor del GCBA sin dar lugar ninguna compensación ni resarcimiento (Art.3 Ley 6036 que sustituye el punto 3.9.1 del “Pliego de Especificaciones Técnicas” aprobado por la Ley 5728). Además, el Gobierno de la ciudad proveerá, en los mismos términos, por lo menos una playa de remisión para vehículos pesados o semipesados dentro de los límites de la Ciudad de Buenos Aires (punto 2.1.5.1 del CTyT introducido por el Art. 2 de la Ley 4003).

En el inciso f de su Art. 2, la Ley 5728 establece que ningún concesionario puede resultar adjudicado en más de una zona, excepto si una o más zonas fueran declaradas desiertas o fracasadas. En ese caso, y sólo si el puntaje total de la oferta superara, por lo menos, en un cinco por ciento (5%) al primer no adjudicatario de otra zona, la Autoridad de Aplicación podría convocar a ofertar a todos los oferentes precalificados de todas las zonas por las zonas vacantes. En ningún caso un oferente puede ser adjudicado en más de dos zonas.

Por su parte, el establecimiento de sectores tarifados se aplica en las arterias detalladas en el Anexo I de la Ley 5728⁵.

Tipos de usuario y de tarifas

⁵ Sujeto a modificaciones y ampliaciones previa aprobación legislativa.



Ente Único Regulador
de Servicios Públicos
de la Ciudad Autónoma
de Buenos Aires

De acuerdo con el punto 7.4.7 del Código de Tránsito y Transporte, introducido por el Art. 8 de la Ley 4003, el estacionamiento tarifado funciona en los días hábiles de 8:00 a 20:00 horas y los sábados de 8:00 a 13:00, excepto para la tarifa especial (eventos con convocatoria masiva) que no tiene limitación horaria. El texto también prevé que la Autoridad de Aplicación puede proponer ampliaciones de estos horarios en ciertos sectores de la ciudad para que sean aprobadas por la Legislatura, y también disponer reducciones. En caso de que se apruebe una ampliación del horario para el estacionamiento tarifado, el punto 7.4.6 (también introducido por el Art.8 de la Ley 4003), prevé la posibilidad de que la Autoridad de Aplicación efectúe reserva de espacios para los usuarios residentes.

La categoría usuarios residentes es definida en el punto 7.4.4.1 del CTyT, introducido por el Art. 8 de la Ley 4003 y sustituido por el Art. 3 de la Ley 4888, como aquellas personas físicas que, siendo propietarias de un vehículo, una vez registradas, pueden hacer uso de bonificaciones en las tarifas en las zonas cercanas a su domicilio⁶ en un entorno no menor a 200 metros (siempre que sea técnicamente posible)⁷

Con el objeto de lograr una implementación paulatina y gradual del sistema, la Resolución 139/SECTRANS/18 (BOCBA 5360) establece que, en la "Etapa Preliminar", no resultará necesario que el domicilio declarado por el usuario coincida con el que corresponde a la radicación del vehículo como lo establecen las condiciones del artículo 3.1.4.1 del Pliego de Especificaciones Técnicas, aprobado en el Anexo IV de la Ley 5728. El Art. 3.10.4, indica que la acreditación puede tramitarse a través de una página web especialmente habilitada por el GCBA a tal efecto, o a través del Registro de Residentes Descentralizado instalado en la sede de cada comuna.

Para los usuarios que no gozan de este beneficio o se

⁶ La Autoridad de Aplicación puede otorgar hasta un beneficio por residente y por domicilio, para lo cual debe acreditar la inexistencia de deudas al Impuesto de Radicación de Vehículos e Infracciones de Tránsito.

⁷ Punto 3.1.4.4 del Pliego de Especificaciones Técnicas aprobado por la Ley 5728 (Anexo IV).



Ente Único Regulador
de Servicios Públicos
de la Ciudad Autónoma
de Buenos Aires

encuentran fuera de su zona de residencia, el esquema tarifario se compone de las siguientes modalidades, especificadas en el punto 7.4.8 del CTyT⁸: la tarifa sencilla (donde el valor es de la hora de estacionamiento es estable sin importar cuántas horas el vehículo se halle estacionado en la misma plaza), las tarifas progresiva tipo 1 y progresiva tipo 2 (en las que el valor de la hora se incrementa de acuerdo con el tiempo que el vehículo permanece estacionado) y la tarifa especial (que se aplica a eventos de concurrencia masiva y donde el valor de la tarifa es único). Este esquema se completa con los espacios sin tarifar.

Con la tarifa residente, el usuario está exento del pago de las tarifas sencilla, progresiva tipo 2 y especial y tiene un descuento del cincuenta por ciento (50%) respecto de la tarifa progresiva tipo 1 (Ley 4888 Art. 5 modificando el punto 7.4.8.1 del CTyT). Sin embargo, con el fin de lograr uniformidad en el cobro del estacionamiento para residentes durante la implementación del sistema, la Resolución 139/SECTRANS/18 (BOCBA 5360) establece que, en la "Etapa Preliminar", los usuarios residentes tendrán bonificación del cien por ciento (100%), también, sobre la tarifa progresiva tipo 1.

Además, según el punto 7.4.4.3 del CTyT introducido por el Art. 8 de la Ley 4003 modificado por el Art. 2 de la Ley 4888, se encuentran exentos de pago y pueden estacionar en todas las plazas habilitadas: los vehículos de emergencia durante el cumplimiento de sus funciones; los que se encuentran prestando servicios públicos; los que están exentos de la prohibición general de estacionar por el punto 7.2 del CTyT, referido a sedes del Poder Ejecutivo, Judicial y de Servicios Sacerdotales, y los que se encuentran exentos por el punto 7.3, ampliado por el Art 1 de la Ley 4888⁹, que autoriza a la Autoridad de Aplicación a otorgar la reserva de espacios en la vía pública para vehículos de personas con discapacidad.

Para todos los usuarios no exentos (como lo establece el punto

⁸ Incorporado por el Art. 8 de la Ley 4003 y modificado por el Art. 4 de la Ley 4888.

⁹ Este artículo amplía la accesibilidad de las personas con discapacidad, incorporando el punto 7.3.11 que autoriza la reserva de espacios en lugares próximos a sus lugares de trabajo. Esta reserva es válida por el plazo de un año y renovable indefinidamente mientras continúen la relación laboral y la discapacidad.



Ente Único Regulador
de Servicios Públicos
de la Ciudad Autónoma
de Buenos Aires

7.4.9 del CTyT sustituido por el Art. 1 de la Ley 5728 y especificado en los puntos 3.2.2 y 3.10.1.3 del Pliego de Especificaciones Técnicas) la tarifa debe fraccionarse en lapsos de no más de quince (15) minutos y puede abonarse por medio de tarjetas de crédito, débito y tarjetas sin contacto (como la SUBE) en las Terminales Multipropósito instaladas en la vía pública a una distancia nunca mayor de 150m con respecto a los vehículos (en las que también podrá recargarse saldo). De otro modo, el usuario puede optar por realizar el pago a través de la Aplicación Móvil (SPM) o de Internet (SPI).

Los ingresos recaudados a través de las TM, SPM y SPI pertenecen a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (punto 7.4.10. del CTyT introducido por el Art 8 de la Ley 4003) e ingresan directamente a una cuenta creada por el GCBA a tal efecto¹⁰. La retribución a los concesionarios, en cambio, es abonada por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y no puede depender en forma sustantiva de los ingresos que tenga el sistema (Art. 10 de la Ley 4003). El valor de las tarifas, entonces, no está directamente vinculado con las ecuaciones económicas de las empresas concesionarias.

De acuerdo con el punto 7.4.12 del CTyT (introducido por el Art. 8 de la Ley 4003), la tarifa es establecida por el GCBA tras la realización de una Audiencia Pública obligatoria, con acuerdo al procedimiento previsto el Artículo 13 inciso c de la Ley 210 (BOCBA 752).

Debido a que la concesión del servicio tendrá una duración de 10 años (Ley 5728, Art. 2, inciso g) y por efecto de los constantes avances tecnológicos que pudieran incidir en mejoras para los usuarios, la Autoridad de Aplicación podrá disponer nuevos medios de pago cuando lo considere necesario (Art. 4 del Pliego de Bases y Condiciones Generales aprobado como Anexo II de la Ley 5728), así como también de otras mejoras en las tecnologías utilizadas. Por su parte, conforme evolucione la prestación del servicio, su demanda y las tecnologías disponibles, los concesionarios también podrán proponer mejoras que simplifiquen la prestación o disminuyan sus costos, pero éstas sólo se implementarán una vez aprobadas por la Autoridad de Aplicación. Debido a que las TM, el SPM y el SPI, son propiedad del GCBA y en

¹⁰ Art. 42 del Pliego de Bases y Condiciones Particulares y punto 3.11.1.6 del Pliego de Especificaciones Técnicas aprobados en los Anexo III y Anexo IV de la Ley 5728 respectivamente.



Ente Único Regulador
de Servicios Públicos
de la Ciudad Autónoma
de Buenos Aires

ningún caso serán transferidos a los concesionarios, las mejoras que éstos introduzcan quedan incorporadas al patrimonio de la Ciudad de Buenos Aires (Art. 61 y 63 del Pliego de Bases y Condiciones Particulares aprobado en el Anexo III de la Ley 5728).

Remoción y traslado a las playas de remisión

Los vehículos removidos, sólo deberán abonar el acarreo y la estadía en la playa de remisión cuando la causa de la remoción haya sido una infracción a las normas de estacionamiento en la vía pública; pero también pueden ser removidos, a pedido de la Autoridad de Aplicación, vehículos que habiendo sufrido un accidente, entorpezcan la circulación, o cuando por causas de fuerza mayor, la Autoridad de Aplicación estime necesario el despeje de la calzada (punto 2.1.5 del CTyT sustituido por el Art. 1 de la Ley 4003).

Por los puntos 2.1.5 y el 2.1.5.3 del CTyT, incorporado por el Art. 4 de la Ley 4003, la remoción de un vehículo en infracción solo podrá ser dispuesta por un funcionario público con poder de policía o un agente de control de tránsito del GCBA.

Para dar cumplimiento a esto, el punto 3.11.2 de Pliego de Especificaciones Técnicas aprobado en el Anexo IV de la Ley 5728 (en adelante, PET) especifica que, antes de proceder al enganche del vehículo para su acarreo, el concesionario debe verificar la existencia de un acta de comprobación de infracción labrada por funcionario público con poder de policía o un Agente de Control de Tránsito del GCBA que también debe fiscalizar la operación. Si el agente no se encontrara en la grúa al momento de solicitar la remisión del vehículo, debe permanecer en el lugar donde va a realizarse. El acta puede ser labrada en el momento de la remisión y, una vez comenzado el enganche del vehículo, este no podrá detenerse, a menos que, en ese momento, se presente el titular del vehículo con la documentación que lo acredite como tal.

Para el control de infracciones, además de los equipos móviles que los Agentes de Control de Tránsito porten consigo, se dispondrá de un sistema móvil de escaneo o censado digital de patentes que opera sobre un vehículo liviano provisto por los concesionarios y operado por su personal en el que puede encontrarse, también, un



Ente Único Regulador
de Servicios Públicos
de la Ciudad Autónoma
de Buenos Aires

Agente de Control de Tránsito del GCBA (punto 3.11.1.1 del PET).

En cuanto a la remoción, el concesionario debe contar con equipos capaces de remover vehículos, sin la presencia del conductor, y sin poner en riesgo el vehículo removido, el arbolado ni las instalaciones de la CABA, teniendo en cuenta las estrechas dimensiones de las ciclovías en las que deben poder operar. Es por esto que la flota de grúas no debe ser necesariamente homogénea. Deben estar identificadas con ploteo institucional aprobado por el GCBA y deben filmar claramente toda la operación de remoción y traslado de los vehículos (punto 3.11.1.2. del PET).

Una vez realizada, el concesionario debe adherir al cordón de la vereda una franja de papel que indique la hora, fecha, lugar, marca, número de dominio, playa de destino, nombre de la empresa y número de teléfono de consulta. Toda la información debe estar disponible en tiempo real por los medios electrónicos para todos los actores involucrados de acuerdo con sus roles específicos, para lo cual, el concesionario debe registrar todas sus operaciones e informarlas al GCBA en tiempo real mediante un software adecuado e indicar con cartelería a los usuarios el teléfono gratuito y la web que la Autoridad de Aplicación provean a tal efecto. (puntos 3.11.1.3 y 3.11.1.7 del PET de acuerdo con el punto 2.1.5.4 del CTyT introducido por el Art. 5 de la Ley 4003).

Una vez en la playa de acarreo, se debe labrar una “planilla inventario” firmada por el funcionario público con poder de policía o Agente de Control de Tránsito que dé cuenta del estado del vehículo, puesto que el concesionario es responsable de los daños o perjuicios que pudieran ocasionarse por su culpa o negligencia durante el acarreo o la guarda, así como de la seguridad en el predio, debiendo hacer las mejoras y mantenimientos edilicios y el señalamiento necesario para garantizarla (puntos 3.11.2, 3.11.3, 5.1.3 y 9 del PET)¹¹.

También es responsabilidad de los concesionarios tener, en las playas de remisión provistas por el GCBA, una oficina suficientemente

¹¹ Cabe señalar que la Ley 6052 (BOCBA 5520) considera práctica abusiva la colocación de carteles con leyendas que induzcan al consumidor a creer que el proveedor se encuentra exento de responsabilidad y busquen disuadirlo del ejercicio de sus derechos.



Ente Único Regulador
de Servicios Públicos
de la Ciudad Autónoma
de Buenos Aires

acondicionada para la atención al público. En ella, debe haber un libro de quejas disponible para los usuarios y cartelería que indique su disponibilidad (punto 10 del PET), como también debe haber en las playas y depósitos carteles que indiquen los derechos y obligaciones en relación a los daños que pueda haber sufrido el vehículo y los teléfonos del Ente único Regulador de los Servicios Públicos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (ERSP) (punto 5.1.3 del PET).

Si un vehículo no es retirado dentro de los 30 días desde su ingreso a la playa de remisión, éste puede ser trasladado a otro lugar por cuestiones operativas sin que esto suponga un costo adicional para el usuario. Transcurridos sesenta (60) días desde su ingreso, la Autoridad de Aplicación procede a notificar al titular y si continúa sin ser retirado treinta (30) días después de su notificación, se lo considera abandonado (puntos 2.1.5 y 2.1.5.2 del CTyT introducidos por los Arts. 1 y 3 de la ley 4003). En caso contrario, el concesionario debe efectuar el cobro del acarreo y de estadía de los vehículos cuando permanezcan más de dos horas sin ser retirados por el titular. Estos ingresos pertenecen a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Art 4 de la Ley 6036). El inciso c del Art. 2 Ley 5728 (que modifica la Ley 4003) y las condiciones especificadas en el Art. 42 del Pliego de Bases y Condiciones Particulares aprobado en su Anexo III, establecen que los cobros deben ingresar a una cuenta del concesionario y ser tomados como pago a cuenta del Precio Fijo Mensual hasta alcanzar un máximo del ochenta por ciento (80%) de este, a partir del cual, el concesionario debe transferir los ingresos restantes a una cuenta del GCBA.

El valor de la hora de estadía en las playas de remisión y los de acarreo de vehículos pesados y motovehículos son determinados en función del acarreo de vehículos livianos. Éste, al igual que el de estacionamiento tarifado en la vía pública, es establecido por el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, tras la realización de una Audiencia Pública obligatoria (punto 3.11.1.4 del PET).

FACULTADES DEL ENTE ÚNICO REGULADOR DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS DE LA CIUDAD

Según los puntos c y d del Art. 13 de la Ley 210 (BOCBA 752), la convocatoria a Audiencia Pública es obligatoria (conforme el trámite dispuesto por la Ley 6 -BOCBA 420-), entre otros, en caso de solicitud de modificación tarifaria de los servicios públicos; cuando una tarifa o



Ente Único Regulador
de Servicios Públicos
de la Ciudad Autónoma
de Buenos Aires

cargo sea considerado inadecuado o discriminatorio, cuando se considere alterado el principio de razonabilidad y justicia tarifaria; o cuando sea modificado el reglamento del servicio o los términos del contrato original.

El Ente Único Regulador de los Servicios Públicos de la Ciudad de Buenos Aires (ERSP) creado por el artículo 138 de la Constitución de la Ciudad ejerce el control, seguimiento y resguardo de la calidad de los servicios públicos prestados por la administración central o descentralizada o por terceros para la defensa de los derechos de sus usuarios y consumidores y de la competencia, verificando el correcto cumplimiento de las leyes y normas reglamentarias de los servicios sometidos a su jurisdicción (Art. 1, 2 y 3 de la Ley 210). Entre sus funciones específicas, se encuentra la de requerir al Poder Ejecutivo la realización de Audiencias Públicas en temas de su competencia y participar en ellas (Art. 3 de la Ley 210, puntos o. y p.).

Entre los servicios públicos cuyo control ejerce, se especifica el control de estacionamiento por concesión (punto d del Art. 2 de la Ley 210). En ese sentido, el punto 7.4.3 del Código de Tránsito y Transporte de la, CABA cuando refiere a la Autoridad de Aplicación del Capítulo “Sistema de Estacionamiento Regulado”, establece que sin perjuicio de ello, es también Autoridad de Control el Ente Único Regulador de los Servicios Públicos.

Según los Art. 1 y 2 de la referida Ley 6, la Audiencia Pública constituye una instancia de participación en el proceso de toma de decisión administrativa o legislativa para que todos aquellos que puedan verse afectados o tengan un interés particular expresen su opinión en pie de igualdad. Aunque opiniones recogidas durante la Audiencia Pública son de carácter no vinculante obstante, la autoridad responsable de la decisión debe explicitar ciudadanía en los fundamentos del acto administrativo o normativo que se sancione, de qué manera ha tomado en cuenta las opiniones de la y, en su caso, las razones por las cuales las desestima. El Art. 7 de la Ley 4027 (BOCBA 3879) que modifica la Ley 6, establece que concluida la Audiencia Pública, debe agregarse la versión taquigráfica al expediente suscripta por quien corresponda¹² y

¹² Los encargados de firmar son el Presidente o Presidenta de la Audiencia Pública, los funcionarios o funcionarias, Diputados o Diputadas, miembros de la Junta Comunal



Ente Único Regulador
de Servicios Públicos
de la Ciudad Autónoma
de Buenos Aires

deberá adjuntarse también toda grabación y/o filmación que se hubiera realizado como soporte.

Por último, cabe destacar que, conforme Art. 3 y 4 de la Ley 6, La omisión de la convocatoria o de la realización de la Audiencia Pública, cuando ésta sea un imperativo legal, o incumplimiento del procedimiento estipulado es causal de nulidad del acto que se produzca en consecuencia.

presentes que resulten competentes en razón de su objeto y todos los participantes que, invitados a signarla, quieran hacerlo.



Ente Único Regulador
de Servicios Públicos
de la Ciudad Autónoma
de Buenos Aires

INTERVENCIONES EN LA AUDIENCIA

A continuación presentamos una síntesis de lo expresado por los participantes en la audiencia pública que se llevó a cabo en la sede comunal N°1, sito en Humberto 1° 250, el día 03 de Enero de 2019 a partir de las 16 horas. Cabe aclarar que se respetó el orden de disertación, así como el espíritu y sentido de lo expresado por cada uno de los expositores, tomando solamente aquellos dichos que hacen al informe que nos ocupa. Para otro fin, obra en el expediente la versión taquigráfica completa.

A favor del aumento y en calidad de experto se pronunció el señor Sebastián Perdomo, coordinador del proyecto de estacionamiento ordenado, manifestando:

Que la utilización equitativa y responsable de los espacios comunes es una prioridad.

Que las ciudades deben pensarse a escala humana.

Que el estacionamiento plantea un problema para la Ciudad con más de 1.5 millones de vehículos circulando por día.

Que la oferta de espacios de estacionamiento público es de 400 mil lugares sumados a 700 mil privados.

Que existe un problema de saturación que se refleja entre otras cosas en el creciente estacionamiento indebido.

Que el sistema de tickeadoras actual ofrece fuertes dificultades de accesibilidad.

Que hasta el 20% del tiempo de uso de automóviles es dedicado a la búsqueda de estacionamiento.

Que el nuevo proyecto prevé la creación de una app que informará qué espacios se encuentran habilitados para estacionar.

Que el nuevo proyecto prevé la creación de 5 zonas de control con alcance a toda la ciudad.

Que el nuevo sistema permitirá el pago a través de una app móvil.



Ente Único Regulador
de Servicios Públicos
de la Ciudad Autónoma
de Buenos Aires

Que las nuevas terminales de pago utilizarán energía solar y no emitirán papel.

Que se aplicará una tarifa progresiva en algunas zonas de la ciudad.

Que la zona tarifada alcanzará el 25% de la Ciudad.

Que el nuevo esquema de tarifas es más económico en términos comparativos con otras ciudades del país.

Que en relación a los garajes comerciales, el estacionamiento tarifado lleva un atraso del 154%.

Se contó con la presencia de los siguientes expositores y participantes:

• Arturo Pozzali (Defensor del pueblo adjunto) manifestó:

Que la defensoría del pueblo trabaja en la búsqueda de una ciudad más amigable y sustentable.

Que desde el 2001 a la fecha las empresas a cargo del acarreo ejercen su tarea irregularmente.

Que la ley fue sancionada en forma irregular por requerir mayoría especial de 2/3 y haber sido aprobada con 34 votos.

Que la Ciudad invertirá 1300 millones de pesos en la aplicación de este nuevo sistema.

Que el sistema pasará de 4000 a 80000 lugares tarifados.

Que el Estado realizará la inversión y entregará en forma gratuita el negocio a empresas privadas.

Que el Estado reduce su inversión en mejoras del transporte público al tiempo que invierte 1300 millones de pesos para comprar máquinas e implementar el nuevo sistema.



Ente Único Regulador
de Servicios Públicos
de la Ciudad Autónoma
de Buenos Aires

Que un sistema multimodal requiere de un mejor sistema de servicio público.

● **Federico Lazzari manifestó:**

Que la Constitución de la CABA es incompatible con este nuevo sistema al por ejemplo limitar la posibilidad de contar con más de un auto por casa.

Que el único motivo para avanzar con este sistema es el negocio que implica la compra de máquinas.

Que las medidas estandarizadas para estacionamiento implican una reducción extra de plazas.

Que las bicisendas de por sí ya destruyeron sin sentido una enorme cantidad de plazas.

Que el producto de estas tarifas es marginal y el daño generado es enorme.

Que el único sentido de esto es seguir los intereses de una minoría que busca eliminar el uso de automóviles.

Que es una incitación a la ciudadanía a cometer delitos.

● **Guillermo Lanfranconi manifestó:**

Que la Argentina requiere otra asamblea del año XIII porque somos esclavos nuevamente.

Que se debe promover políticas de mayores espacios y cocheras y no generar políticas esclavistas.

Que cada vez se cobra por más cosas de la vida diaria.

Que es una burla usar de excusa el monto comprometido para las obras de subte cuando el servicio es cada vez más deficiente.

Que el único interés del ejecutivo es recaudar.

Que se trata de un aparato para esquilmar a los vecinos de la Ciudad.



Ente Único Regulador
de Servicios Públicos
de la Ciudad Autónoma
de Buenos Aires

Que el sistema de acarreo debe ser excepcional y es la regla al tiempo que se mantiene su aplicación irregular.

• **Florencia Galarregui manifestó:**

Que se debe demandar a la Ciudad por la aplicación irregular del sistema de acarreo.

Que las audiencias deberían permitir el contradictorio y diálogo.

Que los organismos de control por omisión están cometiendo encubrimiento agravado.

• **Eduardo Bisognin manifestó:**

Que la aplicación de estacionamiento tarifado en los barrios no resuelve ningún problema de estacionamiento.

Que la ciudadanía usa el automóvil sólo cuando no tiene otra opción porque los precios de la nafta entre otros son abusivos.

Que el sistema de transporte público es muy deficiente.

Que el vehículo que paga ocupa el mismo espacio que el que no paga.

Que el problema se resuelve creando más espacios.

Que el sistema de beneficios para residentes es falso.

Que el sistema está armado para actuar en complicidad de la prepotencia de BRD y DAKOTA.

Que hay que derogar todo el sistema de EMED.

Que las bicisendas ocupan la tercera parte de los espacios de estacionamiento y las utiliza el 1% de la población.

Que todo este nuevo sistema está armado para fomentar el uso de las grúas y explotar un negocio de renta extraordinaria.



Ente Único Regulador
de Servicios Públicos
de la Ciudad Autónoma
de Buenos Aires

No habiendo más participantes inscriptos, El presidente del Ente Único Regulador de los Servicios Públicos de CABA, Alejandro Ameijenda, dió por finalizada la Audiencia Pública correspondiente al día de la fecha.



Ente Único Regulador
de Servicios Públicos
de la Ciudad Autónoma
de Buenos Aires

ANALISIS ERSP

CONSIDERACIONES INICIALES

Con respecto a la tarifa de Estacionamiento medido, la concesión actual contaba en sus Pliegos de Bases y Condiciones con una fórmula de actualización de acuerdo a índices elaborados por el INDEC. Dicha fórmula se dejó de utilizar una vez que entró en vigencia la Ley N° 23.928 de Convertibilidad, por lo cual las tarifas se mantuvieron congeladas hasta el año 2007.

A partir de ese momento y hasta la fecha, la tarifa se actualizó fundando el acto en la necesidad de equilibrar la ecuación económica del contrato mediante la firma de sucesivas Actas acuerdo. Este mecanismo de actualización no reconoce en la práctica una base de cálculo o una estructura de costos y gastos para la determinación de la misma.

Con respecto al acarreo de vehículos en infracción, hasta la fecha, estaba vinculado a una tasa fijada directamente por el GCBA, situación por la cual no ha necesitado de Audiencia Pública para su tratamiento.

El acarreo tiene su origen a partir de la existencia de un servicio público principal que es el Estacionamiento tarifado en la vía pública. El mismo sucede como consecuencia del estacionamiento indebido, es decir, en la ocurrencia de una infracción por parte del usuario del servicio primario, lo cual nos hace pensar que se trata de un complemento o derivado, o de una simple penalidad.

No obstante, la Dirección General de Tránsito y Transporte remarcó que debe existir un equilibrio esencial entre el estacionamiento en la vía pública y el acarreo de vehículos y por ende, estima conveniente unificar en una Audiencia Pública el tratamiento de ambas tarifas, conforme las leyes 4003 y 5728, que desarrollan el nuevo sistema de Estacionamiento regulado.

Adicionalmente y a diferencia del contrato anterior, se establece que los ingresos producidos por el nuevo sistema serán de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, independientemente de su forma de percepción y aún aquellos que el Concesionario perciba por "por cuenta y orden".



Ente Único Regulador
de Servicios Públicos
de la Ciudad Autónoma
de Buenos Aires

ANALISIS DE LA PROPUESTA

Se destaca la importancia de las leyes 4003 y 5728, que establecen las bases para la renovación total del sistema de estacionamiento actual y prevén la modernización completa del control del estacionamiento en la vía pública, a través de un servicio de calidad, tecnológico y transparente.

El estacionamiento medido es considerado una herramienta de la Ingeniería de Tránsito, cuyo principal objetivo es mejorar el comportamiento de la demanda de espacios en la calzada, en base a un aumento de la rotación de los vehículos estacionados, de manera tal de optimizar la movilidad y hacer más equitativo el uso del espacio público y beneficiar a las personas residentes en los sectores próximos a sus domicilios.

Es por eso que el nuevo sistema establece distintas tarifas para el uso de los espacios de estacionamiento, a saber:

- a) Tarifa sencilla
- b) Tarifa progresiva
- c) Tarifa residente
- d) Tarifa Especial
- e) Espacio No tarifado o libre

Con respecto al acarreo, en la propuesta presentada se realiza un paralelismo entre las variaciones de los precios de insumos básicos del servicio (combustible y salario básico de un conductor), la tarifa de estacionamiento en la vía pública y la tasa de acarreo, tomando valores desde el año 1991, en el que comenzó esta licitación, y no desde el último incremento de tarifas.



Ente Único Regulador
de Servicios Públicos
de la Ciudad Autónoma
de Buenos Aires

A través de dichas tablas se expone cómo los diferentes porcentajes de variaciones han resultado sistemáticamente superiores a los correspondientes a la tarifa por acarreo, tal como se resume en el siguiente cuadro:

Año	Precio por litro de gasoil	Aumento porcentual acumulado del gasoil	Salario básico conductor primera - CCNT	Aumento porcentual acumulado del salario conductor	Tarifa por acarreo de vehículos	Aumento porcentual acumulado de la tarifa de acarreo
	\$/l	%	\$/mes	%	\$	%
1991	0,48	---	270,07	---	56,70	---
2003	1,34	34%	500,00	85%	56,70	---
2004	1,40	40%	724,00	168%	56,70	---
2005	1,54	54%	784,00	190%	56,70	---
2006	1,57	57%	1081,36	300%	56,70	---
2007	1,59	59%	1216,68	351%	92,00	62%
2008	1,88	88%	1569,02	481%	190,00	235%
2009	2,21	121%	1952,24	623%	190,00	235%
2010	3,23	223%	2134,69	690%	190,00	235%
2011	4,07	307%	3308,77	1125%	190,00	235%
2012	5,49	449%	3722,37	1278%	190,00	235%
2013	6,69	569%	4152,51	1438%	190,00	235%
2014	8,60	760%	4983,01	1745%	450,00	694%



Ente Único Regulador
de Servicios Públicos
de la Ciudad Autónoma
de Buenos Aires

2016	15,54	1454%	10523,40	3797%	600,00	958%
2017	20,58	1958%	14750,53	5362%	750,00	1223%
2018	29,60	2860%	16886,40	6153%	950,00	1575%

Si bien el 3/01/2018, mediante Resolución N° 11 del Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte, se fijó la tasa de remoción y acarreo de vehículos en la suma de \$ 950 (pesos novecientos cincuenta), tal y como se refleja en el cuadro anterior, fue necesaria una nueva actualización, previa a la convocatoria a Audiencia, debido a que los niveles de inflación registrados en el presente año superaron las expectativas iniciales.

A través de la Resolución Conjunta N° 1538 de fecha 1/11/2018, se incrementó el monto de la misma a \$ 1.400 (pesos mil cuatrocientos).

Durante todos estos años, la tarifa tuvo aumentos en seis oportunidades mientras que el precio de los insumos seleccionados ha aumentado periódicamente.

Cabe remarcar que la tarifa de cualquier servicio no depende exclusivamente del comportamiento de alguna de sus variables y que lo correcto sería realizar, como mínimo, un análisis tanto horizontal como vertical de la estructura de costos y gastos que conllevan a la prestación del mismo.

CONCLUSIONES

Habiéndose cumplimentado con el objetivo de toda Audiencia Pública, que es el de habilitar un espacio institucional de participación para que todos aquellos que puedan verse afectados o tengan un interés particular, expresen su opinión al respecto.

En esta Audiencia Pública, hicieron sus exposiciones acerca del tratamiento de la tarifa de "Estacionamiento Regulado": representantes de la DGTYTRA, La Defensoría del Pueblo, y vecinos de la CABA.

De estas opiniones y del informe técnico que realizó el Ente Único Regulador de los Servicios Públicos, se nutren las conclusiones a

ANEXO - FE DE ERRATA RESOLUCIÓN N.º 2/ERSP/19 (continuación)

Ente Único Regulador
de Servicios Públicos
de la Ciudad Autónoma

continuación expuestas.

Es fundamental señalar la necesidad de contar en un futuro con el detalle de la estructura de costos de explotación de la actividad, de manera tal que esto le permita al ERSP realizar un análisis desglosado de lo que presente el Servicio en cuestión.

Por lo tanto, eso también colaborará para establecer en forma sistematizada los parámetros que integran las diversas formas de prestación del servicio regulado.

Se entiende que de esta manera resultarán más pertinentes y apropiados los niveles de calidad de prestación del servicio en cuestión con indicadores surgidos del mismo.

Es necesario promover la conciencia social en cuanto a la necesidad de que uso del espacio público debe ser regulado y que en este sentido, una política de tránsito cuya prioridad sea el mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos, debe establecer prioridades y definir una planificación más orientada al interés común que al particular.