



LEGISLATURA

Ciudad Autónoma de Buenos Aires

"1983-2023. 40 Años de Democracia"

Proyecto de Ley

Artículo 1°. A partir de la sanción de la presente ley, el Poder Ejecutivo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires toma a su cargo la prestación del servicio de grúas para el traslado de vehículos mal estacionados desde la vía pública hasta las playas destinadas a su guarda y la administración de los estacionamientos propiedad del Estado.

Art. 2°. El servicio antedicho incluye la operación de las playas de guarda para los vehículos acarreados y el funcionamiento del Sistema de Estacionamiento Regulado.

Art. 3°. A los fines dispuestos en los artículos 1° y 2°, el Poder Ejecutivo incorpora al personal de las ex concesionarias de los servicios citados, preservando sus derechos laborales.

Art. 4°. Comuníquese, etc.



LEGISLATURA

Ciudad Autónoma de Buenos Aires

"1983-2023. 40 Años de Democracia"

Fundamentos

Sr. Presidente:

El presente proyecto de ley está destinado a regularizar la situación por la crítica que atraviesa el Servicio de Grúas y Playas de Guarda de vehículos acarreados, como así también el Sistema de Estacionamiento Regulado y el funcionamiento de las playas de estacionamiento propiedad del Estado porteño.

La concesión de los servicios relacionados al Sistema de Estacionamiento Regulado sufrió de irregularidades en la promulgación de la ley que permite la cesión a privados de la administración de los mismos. La Ley 4.003, sancionada el 10 de noviembre de 2011 (BOCBA N° 3.819), establece en su artículo 9°: "Concesión. El Poder Ejecutivo podrá llamar a licitación pública nacional para la Concesión de la Prestación de los distintos servicios relacionados con el Sistema de Estacionamiento Regulado". Asimismo, en su 6° párrafo, dispone: "remitirá a la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires para su aprobación, en un plazo máximo de 120 días contados a partir de la promulgación de la presente ley, los pliegos..."

El Ejecutivo incumplió dicho plazo. O sea, ni en los inicios de la entrega de este servicio a privados ni en los años sucesivos, vencido el plazo de la concesión, lo cumplió. Incluso llamó reiteradas veces a licitación para renovar las concesiones y mientras los procesos administrativos para la nueva adjudicación eran demorados, las empresas Dakota-STO y BRD- SEC continuaron con la operación por más de dos décadas con contratos vencidos y bajo el paraguas de amparos judiciales. Todo esto pese a que la Constitución local, en su Capítulo Tercero, art. 104, inciso 2, entre las atribuciones y facultades del Jefe de Gobierno incluye que éste "formula y dirige las políticas públicas" y, en el inciso 23, que "presta servicios públicos por gestión propia o a través de concesiones" y que la Ley 4.003, en su Cláusula Transitoria I – Servicio Público estableció claramente: "Vencido el plazo... el Poder Ejecutivo procederá a brindar el servicio público por sí, garantizando al personal de las actuales concesionarias del servicio estabilidad laboral".

No podemos dejar de mencionar que en diciembre de 2013 los bloques del PRO y el kirchnerismo aprobaron la lamentable Ley 4.888, que convalidó la concesión privada de las grúas y amplió los parquímetros a media Ciudad. Obviamente, nuestro diputado en aquel entonces, Alejandro Bodart, votó en contra.

Este Sistema de Grúas y Acarreos en manos de privados siempre fue un escándalo por responsabilidad de los sucesivos gobiernos que los sostuvieron y de los bloques parlamentarios que, siendo opositores, bancaban a los empresarios para sostener lo que también ha sido un gran negocio para los sindicatos "amigos". Y lo que siempre lo hizo tan escandaloso, además de la irregularidad para sostener el manejo del sistema por empresas, fue el canon irrisorio que pagaban al Estado ambas concesionarias y el millonario negocio que el gobierno así permitía en perjuicio del erario público.

Un ejemplo descomunal para graficar lo antedicho es que las grúas hacían 344 acarreos por día (14 vehículos por hora) a un costo de \$ 6.525 que abonaba el dueño del auto. Con estos números las empresas facturaban \$ 2.244.600 diarios mientras el canon mensual que pagaban al Gobierno de la Ciudad era de apenas \$ 55.000.

Así y todo, Rodríguez Larreta recién decidió dar de baja los contratos el año pasado cuando la oposición en la Legislatura estaba a punto de aprobar una ley para rescindir las concesiones. En ese momento, y mediante actos administrativos que no demoraron ni un



LEGISLATURA

Ciudad Autónoma de Buenos Aires

"1983-2023. 40 Años de Democracia"

solo día, se terminó con el robo que estas empresas llevaron adelante durante décadas. No era tan difícil entonces terminar con semejante irregularidad.

A partir de ese momento el servicio viene siendo operado por la empresa estatal AUSA y no ha tenido ningún inconveniente en su gestión, que además le ha reportado millonarias ganancias a la Ciudad en solo un año. Pero así y todo, el gobierno porteño busca volver a dejar el servicio a cargo de empresas privadas y esta vez de una manera más escandalosa que con los cánones irrisorios que cobró durante décadas. Ahora directamente pretende licitar este servicio y pagarle millones de pesos a las empresas que se hagan cargo de la tarea, para que se equipen con las grúas necesarias y acondicionen las playas de guarda.

Pero eso no es todo. En los pliegos de la licitación de 2022, el gobierno declara que la transferencia a los privados sería de más de \$ 53.000 millones. Imagínense a cuánto ascendería esa cifra hoy, teniendo en cuenta que Larreta no actualiza los salarios de los trabajadores estatales según el costo de vida real, pero sí lo hace mediante las readecuaciones de precios a los empresarios concesionarios de obras públicas, por ejemplo.

Es ese llamado a Licitación Pública Nacional de 2022 se busca concesionar por 10 años un nuevo sistema que cubriría el 100% de la Ciudad, dividiendo su territorio en tres zonas, las que a su vez se subdividirán en cinco subzonas y, además, se establecen las partidas presupuestarias destinadas a cada una de ellas. Por caso, a la Zona Oeste, el GCBA pagaría por mes \$ 109.744.865 en la fase N° 1 y exigiría apenas 3.782 acarreo. Esto implica que el costo de cada acarreo sería de \$ 29.017 para la Ciudad, cuando las concesionarias al momento de estatizar el servicio le cobran \$ 6.525 al dueño del auto. Así, por igual servicio, el gobierno les garantizaría a las concesionarias una ganancia casi cinco veces mayor. Un verdadero escándalo, cuando hoy AUSA obtiene millonarias ganancias por un servicio incluso más acotado que el que se pretende con el nuevo sistema que dispone la licitación.

Algo similar sucede con las playas de estacionamiento propiedad de la Ciudad que están concesionadas a privados. En algunos casos, durante años estuvieron en manos de los mismos empresarios ligados al negocio de las grúas y acarreo. Grandes playas subterráneas como las de de Tribunales, Avenida 9 de Julio, Plaza Vicente López, Plaza San Martín o las playas bajo autopista, como las de La Boca, entre otras, son grandes espacios cuyas instalaciones no requieren mayores cuidados y su operación no reviste grandes conocimientos técnicos más que personal capacitado para su administración.

Frente a esta situación, no se entiende entonces por qué el Gobierno se niega a controlar estos servicios que fácilmente se pueden desarrollar con personal propio de la Ciudad, reportando buenas ganancias a las arcas públicas, como corroboran los 30 millones obtenidos por AUSA en el corto tiempo que gestiona el servicio de grúas y acarreo. Sólo el afán político de seguir beneficiando el lucro empresarial privado en desmedro de lo público, lo justificaría.

Que el Estado mantenga la ejecución de las tareas de las grúas y asuma la administración de sus propias playas de estacionamiento no debería admitir demora alguna.

Por todo lo expuesto, solicitamos la aprobación del presente proyecto de ley.