



El curro del acarreo No Para

O cómo se prepara un negocio mayor con el servicio de grúas

Equipo de trabajo
María Eva Koutsovitis
Jonatan Baldiviezo
Alejandro Volkind



1. Una decisión meditada en horas

El 16 de agosto de 2022, el Jefe de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, Horacio Rodríguez Larreta firmó el decreto N° 284/2022 a las 23:19 hs.

Este decreto el Servicio Público de control y sanción del estacionamiento indebido en el Micro y Macrocentro a cargo de las empresas BRD S.A.I.C.F.I. y DAKOTA S.A., conocido como servicio de grúas o acarreo. Dakota operaba de Viamonte hacia el norte y BRD de Viamonte hacia el sur.

El expediente EX-2022-29364003-GCABA-SSGMO del decreto, había sido iniciado por el Subsecretario de Gestión de la Movilidad, Sr. Marcelo Fisch a las 17:09 hs. En seis horas, el GCBA decidió finalizar una concesión que llevaba 30 años de vigencia.

El tratamiento nocturno y acelerado de esta decisión no se condice con el letargo del GCBA para resolver la discontinuación de esta concesión que lleva vencida más de 20 años al haber finalizado en el año 2001.

El decreto, además dispuso que el servicio será prestado por el GCBA a través de Autopistas Urbanas Sociedad Anónima (AUSA). AUSA se enteró el mismo 16 de agosto que se haría cargo del servicio por una nota de la secretaria de Transporte y Obras Públicas, Sra. María Manuela López Menéndez.

La concesión del “acarreo” era un escándalo permanente de la gestión por el canon irrisorio que pagaban las dos concesionarias y el millonario negocio que el gobierno permitía.

Por ejemplo, las grúas acarreaban 14 vehículos por hora (344 acarreos por día) a un costo que pagaba el dueño del auto de \$6.525. Con estos números las empresas facturaban \$2.244.600 por día mientras pagaban mensualmente al GCBA la cifra de \$55.000.

En las últimas semanas, este escándalo volvió a estar en la agenda pública. Se formó en la Legislatura de la Ciudad el frente anti-grúas integrado por los bloques del FDT, Avanza Libertad, FIT y Consenso Federal. Esta alianza había logrado que se convocara a una sesión especial que tratara esta concesión y la prestación del servicio público para el día jueves 18 de agosto de 2022.

La convocatoria a la sesión especial fue anunciada por el Vicepresidente 1° de la Legislatura, Emmanuel Ferrario, el 12 de agosto. Unos días antes de la fecha

estipulada para la sesión especial, la líder de la Coalición Cívica, en el marco de las denuncias hacia el interior de Juntos por el Cambio, comunicó a Rodríguez Larreta que, si no adoptaba medidas inmediatas con relación al servicio de grúas, habilitaría la sesión especial y votaría junto al frente “anti-grúas”.

En un trámite exprés de seis horas se avanzó con la solución de un problema de 20 años. La carrera presidencial del Jefe de Gobierno le está quitando poder hacia dentro de la Ciudad y en la propia Legislatura.

2. Idas y vueltas

En 1990, Carlos Grosso, por entonces intendente de la ciudad, privatizó el servicio por 10 años.

El 10 de noviembre de 2011 se aprobó la Ley N° 4003 en la Legislatura porteña que autorizó la nueva privatización del servicio por 10 años con la condición de que se remitieran los pliegos para su aprobación. La ley disponía que el nuevo esquema regulatorio debía comenzar a implementarse en el plazo de un (1) año. Vencido dicho plazo, sería el Poder Ejecutivo quien debería brindar el servicio público por sí mismo. Este plazo fue prorrogado hasta el 30 de junio de 2013 por la Ley N° 4482 y hasta el 31 de diciembre de 2013 por la Ley N° 4621.

El 5 de diciembre de 2013, la Legislatura aprobó los pliegos para la nueva licitación a través de la sanción de la Ley N° 4888, estableciendo 120 días para llamar a licitación, más otros 360 para ponerlo en funcionamiento. En esta oportunidad se derogó la obligación del GCBA de prestar el servicio, en caso de incumplimiento de los plazos que disponía la ley para la puesta en funcionamiento de la nueva licitación.

El 1 de diciembre de 2016, nuevamente la Legislatura abordó el tema aprobando la Ley N° 5728. En esta oportunidad el plazo otorgado para adjudicar la licitación fue de 18 meses. Se reincorporó el mandato de que, frente al incumplimiento de estos plazos, el GCBA debía prestar el servicio por sí mismo.

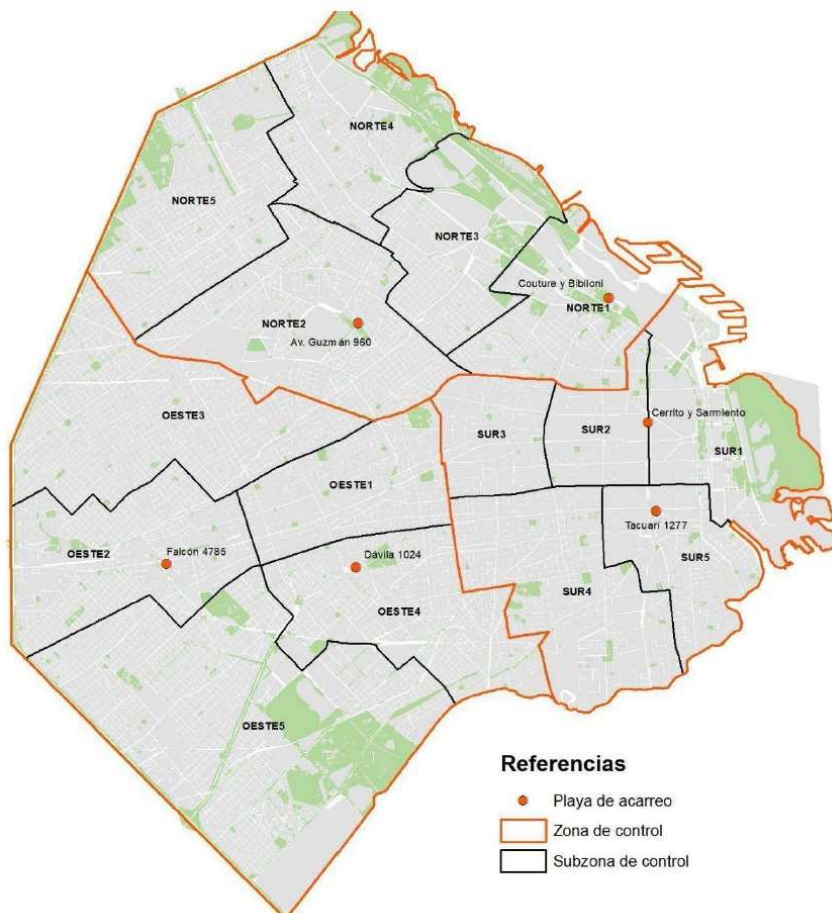
Esta ley fue declarada inconstitucional por el Juez Francisco Ferrer, en la causa judicial, patrocinada por el Observatorio del Derecho a la Ciudad y caratulada “DESPLATS, GUSTAVO MARIA CONTRA GCBA POR AMPARO – OTROS”, Expte. N° A2248-2017/0. Se había cuestionado que la Ley N° 5728 había sido aprobada por mayoría absoluta y en simple lectura cuando debió ser aprobada por mayoría de los dos tercios del total de los miembros de la Legislatura (40 votos) y cumpliendo

el procedimiento de doble lectura con la realización de audiencia pública obligatoria.

No es la única ley declarada inconstitucional por la justicia de la ciudad por no respetar el procedimiento de sanción de las leyes; otro ejemplo paradigmático, es la Ley N° 6289 que autorizó la venta del predio conocido como Costa Salguero y que fue declarada inconstitucional por dos instancias del poder judicial al violar el procedimiento de doble lectura y la convocatoria a audiencia pública. En la Ciudad de Buenos Aires la ciudadanía no tiene la seguridad jurídica de que lo que sanciona la Legislatura como ley sea una Ley válida.

A raíz de estos obstáculos judiciales, el 19 noviembre de 2020, la Legislatura aprobó la Ley N° 6353 para legalizar la ley dada de baja por la justicia. Otra vez se eliminó la obligación de la Ciudad de hacerse cargo de la prestación del servicio en caso de no adjudicar la licitación en el plazo de 24 meses. Esta ley finalmente extendió el acarreo a toda la ciudad.

En este racconto se advierte un ejemplo de gestión eficiente y respetuosa de las instituciones



3. Un nuevo curro en el horizonte

En cumplimiento de la Ley N° 6353 se llamó a Licitación Pública Nacional N° 7323-1117-LPU22 “Servicio de Grúas para Acarreo de Vehículos en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires” para concesionar el servicio por diez años por un monto total de \$ 53.384.785.032.

De acuerdo al nuevo sistema, el servicio cubrirá el cien por ciento (100%) de la CABA, para la cual se dividirá su territorio en tres (3) Zonas, las cuales, a su vez, se subdividirán en cinco (5) subzonas.

ZONA NORTE: Presupuesto oficial total: \$19.302.918.840 por 10 años

Renglón N° 1: Prestación del Servicio para la Fase N° 1.
\$ 137.525.850 por mes.

Renglones N° 2 y 3: Prestación del Servicio para la Fase N° 2.
\$ 163.450.080 por mes.

ZONA SUR: Presupuesto oficial total: \$19.809.781.116 por 10 años.

Renglón N° 4: Prestación del Servicio para la Fase N° 1
\$ 138.402.128 por mes.

Renglones N° 5 y 6: Prestación del Servicio para la Fase N° 2.
\$ 168.045.885 por mes.

ZONA OESTE: Presupuesto oficial total: \$14.272.085.076 por 10 años.

Renglón N° 7: Prestación del Servicio para la Fase N° 1.
\$ 109.744.865 por mes.

Renglones N° 8 y 9: Prestación del Servicio para la Fase N° 2
\$ 119.955.062

El GCBA se compromete a realizar un “anticipo financiero” a las futuras adjudicatarias que será recuperado en 60 (sesenta) cuotas mensuales y consecutivas:

- a) Para Zona Norte: \$ 391.741.526.
- b) Para Zona Sur: \$ 269.158.069.

c) Para Zona Oeste: \$ 348.072.842.

Los pliegos estipulan fases de implementación: Fase preparatoria (5 meses – anticipo financiero), Fase 1 (12 meses) y Fase 2 (108 meses).

Artículo 3.6.2.- Dimensionado de flota

El contratista deberá proveer para el servicio de acarreo de vehículos, la cantidad de grúas operativas correspondientes a la operación de cada zona de prestación, respetando las fases correspondientes, de acuerdo a lo detallado a continuación:

CANTIDAD DE GRÚAS OPERATIVAS POR FASE		
ZONAS	FASE 1	FASE 2
ZONA NORTE	15	21
ZONA SUR	15	22
ZONA OESTE	10	12
Total grúas por fase	40	55

Este anticipo financiero estaría destinado a proveer los fondos para la ejecución de las tareas inherentes a la Fase Preparatoria, período durante el cual se deberán hacer las inversiones más importantes: la adquisición del material rodante (grúas) y la ejecución de las tareas de readecuación y mejoras de las playas de remisión de vehículos.

Estamos lejos de un modelo neoliberal donde el privado traía el capital que lo recuperaba con la explotación del servicio. Ahora, el GCBA es el que pone el capital y los inmuebles, y las empresas adjudicatarias obtendrán una ganancia mínima garantizada todos los meses. Un Estado ineficiente o bobo o corrupto que elimina todo riesgo empresarial e inversión privada, pero asegura exorbitantes ganancias.

En los pliegos se indica que, en la Zona Oeste, el GCBA pagará mensualmente \$109.744.865 en la fase N° 1 y exigirá apenas 3782 acarreos por mes. Es decir, cada acarreo saldría \$29.017 al GCBA, cuando las concesionarias hasta hace una semana cobraban \$6525 a la ciudadanía. Así, el GCBA garantiza a las concesionarias por el mismo servicio, una ganancia casi cinco veces mayor.

El GCBA modificó el sistema. Antes la concesionaria pagaba un canon al GCBA y se quedaba con el dinero de los acarreos. Ahora el GCBA le paga a la concesionaria un monto por mes asegurando la ganancia de las empresas.

Frente a esta situación la gran pregunta es por qué el GCBA no decide prestar el servicio por sí mismo permanentemente. No resulta razonable privatizar un servicio público cuya gestión no requiere una complejidad de conocimientos o técnica elevada y donde no se requiere que el privado aporte el capital, como vimos, el GCBA es el que pone el capital inicial.

El decreto de Rodríguez Larreta responde a presiones políticas, pero no a dar genuina solución al problema con vistas al bien común. Detrás de la transitoria derrota, a futuro prepara un negocio mayor con las grúas que el ya conocido.