

En la ciudad de Buenos Aires, a los días 19 días del mes de abril de 2021, se reúne el “Consejo Consultivo de los Usuarios” mediante plataforma Zoom, a fin de participar de la Asamblea Ordinaria, conforme la invitación oportunamente cursada a las Asociaciones de Usuarios y Consumidores alcanzadas por la Resolución N° 175/2015.

Siendo las 11:15 horas la Gerenta de Calidad y Prestación de Servicios, Dra. Mariana Isaurralde, da la bienvenida y cede la palabra a Sofía Bahl, designándola como Secretaria de Actas para esta oportunidad, a fin de dar comienzo con el registro de asistencia.

Las asociaciones presentes son:

- ACUDA (Ricardo Espinosa)
- ACyMA (Romina Pignataro)
- ADDUC (Rodolfo Gómez Leonardi)
- ADECUA (Sandra González)
- ADELCO (Lisandro Temi Finochietti)
- AUC (Nelson Veas Oyarzo)
- CEC (Gonzalo Moreno)
- CESyAC (Diego Fontela)
- CODEC (Emma Cabello)
- CODELCO (Natalia Martinez)
- CON SUMO CUIDADO (Lucio Terrasa)
- CONSUMIDORES ARGENTINOS (Román Orlando)
- CONSUMIDORES LIBRES (Héctor Polino)
- CRUZADA CIVICA (Rocío Hijós)
- DEUCO (Pedro Bussetti)
- LIDECO (Ernesto Alfieri)
- PROCONSUMER (Ricardo Nasio)
- RED ARGENTINA DE CONSUMIDORES (Christian Galindo)
- UCA (Adriana Malek)
- UNADEC (Diego Cabeiro)
- UUyC (Claudio Boada y Pilar Olivera)

Seguidamente, la Dra. Isaurralde da la bienvenida al equipo de la Gerencia de Calidad y Prestación de Servicios, compuesto por Pedro Larralde, Fernán De la Serna, Eugenia De Vergilio y Cecilia Lescano.

A continuación, presenta al Ing. Leandro Coletti, Subgerente de Normativa Técnica y Control Vehicular, quien expondrá los trabajos que lleva adelante la Gerencia de Fiscalización Técnica Automotor en materia de Revisiones Técnicas Obligatorias (RTO).

Comienza su exposición el Ing. Coletti, señalando que explicará cómo es el sistema de RTO de jurisdicción nacional, qué es lo que se hace durante las mismas, cuál es la función de la CNRT y cómo intervino el Organismo en este sistema de control de transporte.

Para esto, el Ing. expresa que ordenará la presentación en función de responder las preguntas ¿Qué es una RTO? ¿Qué se realiza en una RTO? ¿Por qué se realiza? ¿A quién se practica? ¿Qué hace CNRT? ¿Cómo procede CNRT?

En primer lugar, señala las normativas que reglamentan la RTO, la Ley 24.449 y el Decreto 779/95 que divide el universo vehicular en dos, el de uso particular y el de transporte, que a su vez se divide en el de jurisdicción nacional y el local, que se desarrolla en una misma jurisdicción. El Ing. aclara que la CNRT controla el transporte de jurisdicción nacional.

Seguidamente, comienza a exponer qué se realiza en una RTO, señalando que lo que se controla son todos los elementos mecánicos y reglamentarios de la Ley de Tránsito: iluminación, chasis, contaminación y todos los sistemas que afectan a la seguridad activa y pasiva, con el fin último de aumentar la seguridad vial.

Por otra parte, comenta que estas RTO se practican al transporte de pasajeros cada 6 meses y el de cargas cada 12 meses, según la antigüedad, ya que cuando superan los 20 años se realizan cada 4 meses.

En este punto, el Sr. Boada, de UUyC, le pregunta al Ing. Coletti hasta cuántos años se habilita el transporte de cargas, a lo que el Ing. le responde que por ley el transporte de cargas tiene una antigüedad de 20 años, salvo que la autoridad de aplicación lo extienda.

Agrega que en nuestro país, aquellos vehículos que superan los 20 años pueden seguir prestando servicio siempre y cuando realicen la RTO cada 4 meses; y que en el caso del transporte de pasajeros la antigüedad por ley es de 10 años y deben realizar la RTO cada 6 meses. Además, señala que eventualmente se le otorgan 3 años más a los vehículos de pasajeros y hacen una RTO cada 4 meses.

El Ing. continúa su exposición comentando que las RTO se realizan en los Talleres de RTO y muestra la disposición por zonas en el mapa, señalando la gran concentración de los mismos en los corredores más transitados.

Seguidamente, el Ing. Coletti pasa a desarrollar cuándo nació el sistema de RTO y cómo fue la evolución del mismo, expresando que comenzó en el año 1992 cuando el Estado Nacional abordó la problemática de la seguridad vial y reglamentó los talleres. En la actualidad hay 116 talleres habilitados en todo el territorio nacional.

El Ing. expone el historial normativo del sistema RTO y explica que a raíz de un accidente que se produce en la provincia de Mendoza en el año 2017 se le asigna a la CNRT la competencia de auditar el sistema y los talleres de RTO y proponer todas las normativas técnicas que hagan a una mejora del sistema. Agrega que, una vez que se le otorgó la competencia a CNRT, se comenzó a analizar toda la documentación relacionada a RTO y a los controles, se evaluaron los informes que había realizado AGN sobre el sistema y los informes que realizaba la autoridad de aplicación anterior, y se estableció un Plan de Auditorías Extendidas, en conjunto con la CENT y la CNTySV.

En este punto, el Ing. Coletti explica que durante el 2018 se estableció una planificación para auditar los talleres de RTO con el objeto de encontrar oportunidades de mejora en el sistema y en el 2019, con la colaboración de CENT, se comenzó a auditar los talleres de RTO. A continuación, pasa a comentar las mediciones que dieron estas auditorías.

Por otro lado, agrega que durante 2019 se produjeron algunos cambios: por un lado, se aprobó un nuevo Régimen de Sanciones que tenía por objeto sancionar aquellos talleres de RTO que no cumplieran con los procedimientos; por otro lado, la competencia que antes era de la CNTySV se le asigna a CNRT, que a su vez es asistida por CENT. Luego de asignada esta competencia, el Ing. explica que se procedió a desarrollar un Plan para RTO basado en 2 ejes: estándares, transparencia y control.

A continuación, amplía que la CNRT empezó a trabajar por los auditores, analizando puertas para adentro qué hacía el sistema, cómo controlaba a los talleres de RTO y reunió a los auditores en distintas ocasiones. Explica que los 115 talleres que existen en todo el país son controlados por más de 40 auditores, agrupados por zonas. Además, se les realizó una evaluación de diagnóstico para tener una medida de su conocimiento. Luego de eso, se les brindaron capacitaciones.

Por otro lado, el Ing. señala que además se realizaron distintos eventos donde se reunió a los talleres de RTO y las cámaras que los agrupan, así como también se realizaron reuniones con los proveedores de los equipos de RTO. Sumado a esto, se recorrieron distintas empresas de transporte de cargas y de pasajeros, con el objeto de proponer nuevas normativas que luego fueron aprobadas en los últimos años.

Seguidamente, el Ing. Coletti comenta que luego de todo el análisis del sistema que realizó CNRT durante alrededor de un año, recorriendo el sector de la industria que fabrica vehículos y auditando los talleres de RTO, CNRT propició un nuevo Manual de Procedimientos a fin de elevar, mejorar y actualizar los estándares para el parque automotor actual. A su vez, señala que la CNRT también realizó una evaluación diagnóstico y una encuesta a los Directores Técnicos de los talleres, para luego brindarles capacitaciones como mínimo 3 veces por año.

El Ing. agrega que otra cosa que abordó y propició CNRT es un cambio en la normativa que establece las condiciones no sólo de las infraestructuras sino también de los equipos de los talleres de RTO; estos cambios normativos y de control trajeron como resultados mejoras importantes, las cuales muestra en una serie de fotografías de infraestructuras, fosas de inspección, equipamientos (pasando de analógicos a digitales), e imagen institucional.

A continuación, el Ing. pasa a explicar que actualmente la CNRT se encuentra potenciando las estadísticas del sistema de RTO para observar el desempeño de los talleres y mejorarlo. Para finalizar, expone los antes y después de las acciones llevadas a cabo por la CNRT en el sistema RTO.

Solicita la palabra el Sr. Ricardo Espinosa, de ACUDA, para expresar lo interesante de las acciones desarrolladas y solicitar que se envíe a las asocianes la presentación que expuso el Ing. a fin de verla detenidamente.

La Dra. Isaurralde le responde que se hará llegar la misma a las asociaciones participantes del Consejo y aprovecha para darle la bienvenida al Lic. Gabriel Simiele, Gerente de Fiscalización Técnica Automotor.

Por su parte, el Lic. Simiele agradece a la Dra. la presentación y al Ing. Coletti la exposición.

Seguidamente, el Ing. Coletti remarca que a partir del año 2019 la CNRT empezó a tener un fuerte protagonismo en estos talleres, intentando elevar los estándares de calidad de control, con el fin último de aumentar la seguridad vial, que es el objetivo que tiene por encima de todo el sistema de RTO.

Pide la palabra Natalia Martinez, de CODELCO, para preguntarle al Ing. qué significa, de acuerdo a lo visualizado en la presentación, que el 19% de los resultados de las RTO sean "Condicional".

En respuesta, el Ing. Coletti explica que la RTO tiene como misión evaluar el estado mecánico y la situación registral de los vehículos; y que los resultados de una RTO pueden ser tres: apto, condicional o rechazado. Si un vehículo resulta apto, está en condiciones de prestar servicio; y los vehículos condicionales son aquellos que no pueden prestar servicio pero se los otorga 20 días desde esa revisión para que realicen las reparaciones necesarias a los fines de volver al taller de RTO y aprobar. Son vehículos que tienen anomalías de carácter moderado. Por último, el Ing. señala que los rechazados presentan anomalías de carácter grave y no pueden prestar servicio ni circular.

Seguidamente, Natalia Martínez vuelve a preguntarle al Ing. si las anomalías moderadas de los vehículos con resultado condicional son mecánicas o pueden ser de documentación, a lo que el Ing. Coletti le responde que en la actualidad, gracias a la digitalización, la proporción de anomalías de carácter documental ha disminuído considerablemente. La interconexión de los sistemas del Estado Nacional permite que sólo ingresando el dominio del vehículo se pueda saber año y modelo, titular, jurisdicción,

y otras información registrales que garantizan las condiciones registrales. De esta manera, el Ing. remarca que cuando inició el sistema de RTO el control era en gran parte documental y técnico, en cambio en la actualidad es prácticamente técnico, ya que la parte documental está subsanada gracias a las condiciones de conexión con otros sistemas.

Pide la palabra el Sr. Héctor Polino, de CONSUMIDORES LIBRES, para agradecer la claridad de la exposición y consultar cómo ha variado el grado de siniestralidad, aún teniendo en cuenta el poco tiempo que ha pasado, desde el nuevo procedimiento del año 2019 a la actualidad.

El Ing. Coletti responde que cada vez que hubo un pico de víctimas fatales en el transporte automotor, las mejoras normativas se pusieron en funcionamiento y que lo que se observa como evolución del sistema en este período es que el porcentaje de vehículos de aptos y no aptos se ha modificado. Esto se produce por dos razones; por un lado, el parque automotor en general aumentó su antigüedad y esto se refleja en que hay más vehículos con más anomalías. El Ing. aclara que esto no necesariamente quiere decir que es un parque automotor en peores condiciones, sino que simplemente tiene otra realidad que si fuese nuevo. Y, por otro lado, en cuanto a los talleres se observa que desde el ingreso de la CNRT al sistema RTO hubo una unificación de criterios y una mejora del sistema, luego de un período correctivo inicial y de poner en funcionamiento un aparato sancionatorio que sirvió para corregir los desvíos que se observaban.

A continuación pide la palabra el Sr. Boada para consultar cuál es la cantidad del parque automotor de pasajeros y de cargas que son objeto de revisión por parte de los 115 talleres de RTO, y cuál es la antigüedad promedio del mismo.

En respuesta, el Ing. señala que el sistema de RTO tiene entre 850.000 y 900.000 RTO por año, y que la mayor proporción de las mismas son a vehículos de carga. Aclara, también, que estos vehículos son los que realizan transporte de jurisdicción nacional y que aquellos que circulan dentro de una provincia no son de competencia de la CNRT.

Vuelve a tomar la palabra el Sr. Boada para consultar si en los controles que se realizan en los cruces interprovinciales exigen la RTO, a lo que la Dra. Isaurralde le responde que en todos los controles de CNRT, Gendarmería, Prefectura y de todos aquellos organismos

que tengan convenio con CNRT para fiscalizar, el control de la RTO vigente es una de las exigencias.

Seguidamente, pide la palabra el Sr. Rodolfo Gómez Leonardi, en representación de ADDUC, para preguntar si existe un límite de antigüedad para que los vehículos puedan prestar servicio, tanto de pasajeros como de cargas.

El Ing. Coletti señala que la ley fija como límite 10 años para el transporte de pasajeros y 20 para el de cargas, y que la Autoridad de aplicación podrá establecer excepciones debidamente reglamentadas. Esas excepciones en el transporte de pasajeros son hasta 3 años cumpliendo, entre una serie de requisitos, con realizar la RTO cada 4 meses; y en el transporte de cargas, la ley determina 20 años de antigüedad tope salvo excepciones reglamentarias, que en este caso es que aquellos que tengan más de 20 años realicen la RTO cada 4 meses. A lo que el Sr. Gómez Leonardi vuelve a preguntar si es ilimitado en el tiempo en el caso de cargas, ya que se puede observar camiones muy antiguos en las rutas. En respuesta, el Ing. señala que en general los vehículos de cargas con mucha antigüedad que se puede ver en las rutas suelen ser de jurisdicción local, y circulan intraprovincialmente.

Pide la palabra el Sr. Espinosa, para consultar si a las combis se les realiza RTO o solamente se controla la documentación, y en el caso de los operativos a las combis no autorizadas si existen actas labradas sobre esto.

En este punto, la Dra. Isaurralde aclara que la Gerencia de Fiscalización Técnica Automotor se encarga de las cuestiones técnicas y que los operativos de control a las combis corren por cuenta de la Gerencia de Fiscalización y que no obstante todas aquellas combis que están habilitadas son susceptibles de la RTO. Señala, además, que puede suceder que en el marco de un operativo se detecten unidades no habilitadas y susceptibles de ser retenidas por estar prestando un servicio sin permiso; y también puede suceder que se detecten unidades dadas de alta pero que tengan vencida o no tengan su RTO.

El Ing. Coletti remarca que actualmente los sistemas están interconectados y si un vehículo no está dado de alta en CNRT no puede realizar la RTO, ya que en los talleres de RTO lo primero que se valida es la inscripción en CNRT. Agrega que todo transporte

de jurisdicción nacional, independientemente de la categoría del vehículo, si es una combi, larga distancia o urbano, debe estar dado de alta en CNRT.

Vuelve a pedir la palabra el Sr. Boada para expresar que observa que a medida que la CNRT aumenta sus controles, exigiendo más sobre la calidad de la prestación y las condiciones técnicas de los vehículos, se produce una migración de los mismos hacia las provincias; es decir, por ejemplo, que venden los colectivos a las jurisdicciones municipales o al transporte escolar, lo cual es a su entender sumamente negativo ya que se derivan vehículos de la mala calidad a jurisdicciones provinciales. Dicho esto, le consulta al Ing. Coletti si han detectado el aumento de esta migración y si piensan que la resistencia de los sistemas de control provinciales puede responder a esto.

En respuesta, el Ing. señala que la Ley de Tránsito, y con ella la reglamentación de las antigüedades, es nacional. Cada jurisdicción puede adherir total o parcialmente, con lo cual las exigencias a los vehículos pueden ser mayores a nivel nacional o en algunas provincias más que en otras. Aclara, también, que la CNRT realiza un seguimiento de los vehículos mientras cumplen con su vida útil prestando servicio en la jurisdicción nacional, pero luego de eso escapa a las competencias del organismo.

A continuación, la Dra. Isaurralde señala la importancia del trabajo que lleva adelante día a día la Gerencia de Fiscalización Técnica Automotor, remarcando que no son las tareas que más se ven del organismo pero que son sumamente importantes y que hacen a la seguridad en el transporte.

Siendo las 12:35, la Secretaria Ejecutiva del Consejo agradece la presencia del Ing. Coletti y el Lic. Simiele, al igual que a todas las asociaciones presentes y da por finalizado el encuentro. Se establece la próxima Asamblea para el día lunes 17 de mayo de 2021, a las 11 horas, bajo idéntica modalidad.

*“Atento el carácter virtual de la Asamblea celebrada, la presente Acta deberá ser suscripta por los asistentes en la primer convocatoria presencial que se efectúe”*