

**HONORABLE CONCEJO DELIBERANTE****10/10/02**

*-En la ciudad de Mar del Plata, Partido de General Pueyrredon, a los diez días del mes de octubre de dos mil dos, reunidos en el recinto de sesiones del Honorable Concejo Deliberante, y siendo las 10:32, dice el*

**Sr. Presidente:** De conformidad con el Decreto 478 de este Honorable Cuerpo, por medio del cual se puso en funcionamiento la Banca Abierta, hará uso de la palabra el señor Nestor Gustavo Fernández, para exponer sobre la problemática del transporte ilegal de personas. Por Secretaría se le tomará el tiempo de acuerdo a lo normado por el Decreto 140/94 y se le avisará cuando quede un minuto. Señor Fernández, tiene la palabra.

**Sr. Fernández:** Muchísimas gracias. Primero quisiera recordar a una gran persona que fue Leo Figueroa. El poeta Alberto Cortez dijo una vez, “cuando un amigo se va, queda un espacio vacío”. Creo que el espacio que ha dejado Leo Figueroa es muy grande y quedará en el recuerdo de muchos, por lo menos en todos aquellos que lo conocimos. Espero que la justicia, si es que realmente hay justicia en Santiago del Estero encuentre a los culpables que lo asesinaron. A mediados del año '97, por primera vez un taxista accedió a la Banca 25. En la misma denunciarnos con documentación que respaldaba lo expuesto, la clara participación, connivencia y encubrimiento por parte de ciertos funcionarios con la actividad ilegal del transporte de personas. Era nuestra intención que la justicia a través de jueces y fiscales hubieran actuado en forma independiente ante las irregularidades manifestadas, pero no sucedió eso, con el tiempo fuimos comprobando como parte de la justicia está subordinada al poder político, esto quedó demostrado a la hora del incendio. Tampoco, ninguno de los nombrados en aquella oportunidad y que estaban seriamente comprometidos, recurrieron a tribunales, quizás con la creencia que nada iba a suceder y que era preferible que la impunidad reinante acallara lo denunciado. Lejos de desaparecer la ilegalidad y acallar las denuncias, todo continuó sin que nadie cambiara su postura. Es por tal motivo y ante la gravedad del sistema legal del transporte de personas, hoy venimos a exponer nuestra verdad, que como dijo René Favalaro, “no soy dueño de la verdad, de ninguna verdad, pero cuando creo en una la grito a los cuatro vientos” y esta es nuestra verdad. El transporte ilegal nació por la inoperancia, desidia, complicidad, participación y encubrimiento por parte de funcionarios que siguiendo lo manifestado por Eugenio Zaffaroni sobre todo lo expuesto, son otras maneras de corrupción. No es tan solo corrupto quien participa directamente en un hecho mafioso, es corrupto también quien lo permite y no hace nada para impedirlo. El daño que causa este sistema comprende sólo a quienes trabajan en forma legal, sino a la población en su conjunto y al Estado. El argumento más contundente que esgrimen los ilegales con respecto al usuario es la tarifa baja y ante el Estado, la crisis social que obliga a las personas a buscar recursos frente a la desocupación. Estas razones no justifican en modo alguno la ilegalidad y la falta de controles por parte del Estado, además de tratarse de argumentos falaces puesto que ninguno se acerca a la verdad. En primer lugar, la tarifa más baja no lo es tanto porque la fijación del cuadro tarifario tiene una serie de componentes que finalmente perjudican al usuario en forma directa e indirecta. Por ejemplo, si el auto al que una persona asciende es ilegal, lo más probable –casi con seguridad y sin temor a equivocarme- es que no tenga seguro. Esto convierte el viaje en una lotería y en caso de accidentes los gastos tienen que ser cubiertos por el propio usuario. Si el usuario va más allá e inicia un juicio contra la Municipalidad por permitir la circulación de estos vehículos ilegales, es probable también que lo gane, pero lo tienen que pagar todos los ciudadanos, es decir que estamos subsidiando el seguro del transportista ilegal. Pero también es posible que el juicio se pierda porque el usuario al subir a un auto remis porque tiene que solicitarlo por teléfono ya que se trata de un servicio puerta a puerta. Es decir el usuario también está en infracción, en ese caso el que paga el seguro del remisero ilegal es el propio usuario, la tarifa entonces no será baja. Un ejemplo de lo aquí expuesto se está dando y se verá en los próximos días con el accidente ocurrido tiempo atrás en la provincia de Catamarca con el vuelco de un micro trucho, la muerte de 25 pasajeros y heridas de cierta índole al resto del pasaje. Hoy vemos como la aseguradora del micro esgrimiendo que el mismo no estaba habilitado por la Municipalidad, ni la gobernación de Tucumán, el seguro no cubre el accidente, poniendo en serio riesgo la alicaída economía tucumana. ¿Esto es lo que desean para el Municipio de General Pueyrredon? Si es así, continúen en la posición asumida hasta el día de hoy. Ahora bien, en caso de que no haya accidentes, la tarifa baja igual al ingresar menos dinero en las arcas del Estado, al no pagar habilitación, IVA, Ingresos Brutos, desinfección, inspección anual

municipal y una serie de ítems que están obligados a pagar los que están en regla, se resienten los servicios que debe prestar el Estado por carecer de fondos, pero a la vez obliga a mayores gastos puesto que se deben intensificar los controles, aumenta el tránsito, se rompen las calles y para controlar esa situación la Municipalidad debe erogar más dinero que al no recaudarse se convierte en deuda o en la imposibilidad de prestar el servicio. Es decir que el precio de la tarifa baja es más calles rotas, mayor endeudamiento, mayor polución y caos en el tránsito. La crisis social que generaría la aparición de los autos ilegales es un argumento que se esgrime frente al Estado. Este argumento dice que en caso de que no se les permita circular, habrá miles de desocupados. Acá se deben entender dos aspectos 1°.- quienes se subieron a un remis ilegal ya eran desocupados al ser despedidos por el Estado o por las empresas privatizadas; 2°.- La crisis social continúa puesto que la desocupación no baja debido a que las empresas de transporte público se ven obligados, ante la competencia desleal a achicar sus costos, despidiendo gente, aumentando las horas de trabajo y no reponiendo material. La actualidad de nuestra ciudad, nos da una muestra clara que en materia de transporte público muy lejos de haberse logrado una solución pasará mucho tiempo para que se produzca la aplicación de las ordenanzas que regulan cada sistema. Ante esta realidad nos preguntamos ¿hasta cuándo? Desde principios de los noventa venimos escuchando un discurso oficial que habla de desregulación, competencia y modernización para cualquier actividad productiva o comercial. El sector del taxi, no aceptó la desregulación al igual que el sector de Transporte Urbano de Pasajeros, ya que el transporte público debe ser una actividad esencialmente regulada y que respete una ecuación madre para su normal desarrollo que consta de tres variables: inversión, mantenimiento y rentabilidad, pero la avalancha de nuevos prestadores de servicios no se hizo esperar, eso sí, todos ilegales y marginales, no obstante esto, nuestro sector al igual que el transporte urbano de pasajeros compitió, compite y competirá y se modernizó ante una adversa situación llamada ajuste. Luego vimos como nuestra intención de competir se desvirtuaba lentamente y que el sector de los remises no solo seguía realizando paradas en la vía pública, sino que también incorporaba logotipos en el frente del parabrisas, luneta trasera, cintas, banderas, banderines, etc., y cualquier otro elemento de identificación, mientras desde el Municipio, desde el Concejo Deliberante se miraba para otro lado o se contestaba de la siguiente manera “la presentación de notas generan un sin número de inconvenientes en el normal desarrollo de las actividades debido al tiempo que se invierte en su diligenciamiento, que se realizarán controles de acuerdo a la capacidad operativa que se posee”, o “no se puede actuar sobre el transporte ilegal por un aviso publicitario, por una denuncia, sino que se debe efectuar un procedimiento donde se pueda constatar fehacientemente que realmente se produjo el traslado de personas, de no realizarlo de esta manera el procedimiento no es legal y desestimados por los jueces de faltas municipales”. Como expresó el diario El Atlántico el 5 de mayo de '02, página 2, “no se actúa con la responsabilidad del caso y obstinadamente se mira el canal equivocado. Se está condenando a los transportistas a que asistan a su propio funeral, por impericia en la administración durante años y por el juego de la política con el dinero ajeno, no hay peor transporte que el que no existe y no hay peor salario que el que no se cobra. Estas son las clásicas leyes de la hipocresía de una clase política descreída, donde cuando están en el poder no pueden o no quieren llevar adelante las propuestas presentadas y cuando están fuera de él, opinan y juzgan exponiendo solución tras solución, mientras esto sucede los legales continuamos con nuestra prédica en el desierto, porque el juego no se practica a la vista, en realidad nos encontramos en un baile de máscaras donde nadie revela su verdadera identidad, ni sus intenciones, ni sus quehaceres, nada ha cambiado demasiado desde el año '93. El día 7 de agosto de '02 en el diario El Atlántico, el titular de la Subsecretaría de Transporte y Tránsito, Juan José Fulco, advirtió sobre el riesgo que representa la utilización de remises ilegales. Hubiera sido más acertado –como hemos mantenido a lo largo del tiempo- denunciar las direcciones y teléfonos donde desarrollan la actividad ilegal, hubiera sido más acertado por parte del Municipio dar horas extras y gastos de movilidad al personal de transporte, al fin y al cabo este dinero invertido es recuperable con la aplicación de las multas por parte del Juzgado de Faltas Municipal. Recuerden que es responsabilidad del Estado preservar la seguridad e integridad de los ciudadanos ejerciendo el control y fiscalización de los medios de transporte que utilizan, en particular y en general como ocurre con los vehículos privados (ley 11430) y públicos (Decreto Ley 16376/57) adoptando para la especie las previsiones esenciales que garanticen un mínimo de requisitos generales a satisfacer por los prestadores para dotar a los usuarios de la tutela adecuada para sus derechos e intereses., que por otra parte resulta misión del Estado equilibrar el desempeño de las actividades análogas, fijando equitativamente las exigencias a cumplir por todas ellas con la finalidad de evitar el desarrollo de actividades irregulares que afecten o perjudiquen a los sectores sometidos a un régimen normativo determinado, del mismo modo que recogiendo las evidencias prácticas que nuestra realidad atiende y preserva la libertad de trabajo en cualquier actividad lícita. Nuestra Constitución Nacional en su artículo 42° dice: “Los consumidores y usuarios de bienes y servicios tienen derecho en la relación del consumo a la protección de su salud, seguridad e intereses

económicos, a una información adecuada y veraz, a la libertad de elección y a condiciones de trato equitativo y digno. Las autoridades proveerán a la protección de esos derechos, a la educación para el consumo, a la defensa de la competencia contra toda forma de distorsión de los mercados, al control de los monopolios naturales y legales, al de la calidad y eficiencia de los servicios públicos y a la constitución de asociaciones de consumidores y de usuarios”. En la nota N° 431 del 26 de abril de '02 y notas sucesivas denunciemos direcciones de domicilios de actividad ilegal, que hasta el día de hoy no fueron “molestadas” por el Municipio, ni por la AFIP, dependencia a nivel nacional que en Mar del Plata está a cargo del contador Roberto Sixto Seara. Desde el Municipio se hizo silencio y una falta total de actuación, aquí sí vale el viejo refrán según el cual para que un elefante no se note en la calle Florida, no hay nada mejor que llenarla de elefantes, si ese es el caso, no solo no se distinguirá uno de otro, sino que habrán pasado a formar parte del paisaje y por lo tanto de lo obvio, con lo cual la gente se desinteresará del elefante primitivo y de los que lo sucedan, cuando todos son culpables, nadie puede ser condenado porque no hay juez posible. Con fecha 5 y 6 de octubre de 2001, se publicó en los diarios El Atlántico y La Capital un listado de agencias habilitadas por la Municipalidad, confeccionado por la Secretaría de Gobierno, con sorpresa vemos como el señor Darío Ruffo dirige en su carácter de representante comercial de Ferrocarriles Estación Mar del Plata una nota al Jefe de Transporte del partido de General Pueyrredon, donde manifiesta que el señor Nestor José Benítez en su carácter de gerente de Remises Mardel, posee unidades habilitadas e identificadas, que tiene un contrato con ferrocarriles para el traslado de pasajeros, pero más abajo solicita al señor Blanco le envíe “encarecidamente” el permiso de uso. Si tiene contrato, ¿para qué el permiso de uso? Esta documentación estuvo en Transporte y el día 22 de enero de '02 y nota N° 83, el Concejo Deliberante tomó conocimiento de esta irregularidad con fecha 25 de julio de 2002 y en contestación a algunos expedientes, la Subsecretaría de Transporte nada informó al respecto a lo igual que la receptoría cuyo número de expediente es 38.114-3-93, que funciona como agencia, nada se dice respecto a la no actuación de Tránsito, sección motoristas, en la confección de actas de constatación, nada se dice de una cooperativa de bus que efectuó el servicio de colectivos entre el centro y las playas del centro con el cobro de boletos a \$ 3.- cuando está habilitada como servicio contratado. Quien desarrolla actividad comercial sin la correspondiente habilitación municipal forma parte de asociaciones ilícitas que además de violar el Código Penal en sus artículos sobre estafa, estafa reiterada por la habitualidad, cohecho activo, cohecho pasivo, encubrimiento, encubrimiento agravado por la recepción, agravado por la habitualidad, defraudación en perjuicio de la Administración Pública, provocan una evasión impositiva que perjudica al Municipio. La informalidad no puede actuar sin la complicidad de las autoridades, según Hernando de Soto, en el libro “El otro sendero”. Ya que me he excedido en el tiempo, señor Presidente, le quiero agradecer. Quisiera que las notas que son tratadas en el Concejo Deliberante y remitidas a Transporte y Tránsito o a Inspección General, tuvieran la contestación adecuada por parte de dichos funcionarios. Muchísimas gracias.

**Sr. Presidente:** Gracias a usted, señor Fernández. Su exposición va a ser girada a las comisiones respectivas y si de una lectura minuciosa surge conveniente también será girada a la justicia, dado el carácter de lo que usted ha planteado.

*-Es la hora 10:49*