



Dictamen 58

Santa Fe, 29 de noviembre de 2013

PRESERVACIÓN DEL SISTEMA PROVINCIAL DE TRANSPORTE AUTOMOTOR DE PASAJEROS

VISTO:

Que, históricamente, en todas o casi todas las provincias argentinas el transporte automotor de pasajeros fue inicialmente nacional, hasta que las mismas comenzaron a organizar esquemas de concesiones y permisos para la realización del tráfico intraprovincial.

Que la Provincia de Santa Fe cuenta así, hoy, con una cantidad de empresas prestatarias del sistema de transporte automotor de pasajeros, muchas de las cuales tienen una importante antigüedad en la prestación del servicio, bajo distintas formas jurídicas. La mayor parte de ellas, sino todas, son pequeñas y medianas empresas.

Que dichas empresas constituyen importantes fuentes de trabajo en distintos lugares de la Provincia y han requerido importantes inversiones de sus propietarios, en muchos casos a lo largo de mucho tiempo.

Que las empresas de referencia son contribuyentes de tributos provinciales que realizan de ese modo aportes al erario público.

Que la Provincia, a lo largo del tiempo, les ha ido imponiendo cargas que de algún modo afectaron y afectan la ecuación económico financiera de las mismas (medio boleto estudiantil, transporte gratuito de determinadas personas incluso en algunos casos con acompañantes, etc.).

Que, al mismo tiempo, empresas concesionarias o permisionarias nacionales, la mayoría de las cuales integran grandes grupos empresarios, atraviesan el territorio

provincial, habiendo resuelto la Corte Suprema de Justicia de la Nación que no pueden realizar transporte intraprovincial por no haber sido autorizado por la Provincia de Santa Fe, que, al contrario, viene manifestando hace mucho tiempo, al igual que otras provincias argentinas, su oposición a ese tráfico que no puede ser autorizado por la Nación a las empresas prestatarias suyas, por ser de competencia provincial.

Que para las empresas prestatarias provinciales, en general pequeñas y medianas, es importante preservar la ecuación económico financiera prestando el servicio sin la competencia –hoy declarada impropia por fallo de la Corte- de esas empresas nacionales.

Que, al mismo tiempo, en otro orden de cosas, es dable comprobar que en los últimos tiempos se han multiplicado pedidos de permisos para realizar tráfico intraprovincial entre localidades, que de modo directo o indirecto superponen trazas de empresas de antiguo prestatarias, cuyo otorgamiento ocasiona perjuicios directos y a veces muy significativos a las mismas. Dichos pedidos suelen apoyarse en adhesiones comunales que los propios peticionantes gestionan, e incluso suelen formularse con textos idénticos que evidencian haber sido suministrados para su firma por el propio interesado en obtener el permiso.

Que el art. 32 de la ley 2499 dice que “Ninguna concesión podrá, en su recorrido total, superponerse a otra u otras, cuando estas últimas hayan sido acordadas a personas o empresas que prestaban servicio regular con anterioridad a la vigencia de la reglamentación, a condición de que los concesionarios preexistentes cubran con sus vehículos y horarios las exigencias del mayor servicio admisible. Parcialmente sólo se admitirán superposiciones, una vez cubierto el número de vehículos y el total de horarios, no superiores al veinticinco por ciento del recorrido mayor”.

Que por diversas resoluciones, invocando en algunos casos un dictamen de la Fiscalía de Estado al que este Consejo no ha podido acceder por desconocer su número y fecha, y por cuanto las averiguaciones en Fiscalía han dado resultado negativo, han otorgado permisos con superposición en las trazas, sosteniendo que la prohibición contenida en el art. 32 solo se aplicaba a las empresas que eran concesionarias en la época de la sanción de la ley (año 1935), y que por ello, ahora, constituye una facultad discrecional del Poder Ejecutivo.

Que entre los dictámenes que este Consejo Consultivo ha recibido de la Fiscalía de Estado, se cuenta el 0680 del año 2000, recaído en el Expediente 00701-0030850-8, cuya última parte muestra que el criterio de la Fiscalía, por lo menos en el mismo, era favorable a la validez y aplicabilidad del art. 32 interpretado como otorgando un derecho al respeto de la traza, posición ésta que no se ha visto contradicha por ninguno de los otros dictámenes entregados.

Que con independencia de que pudiera existir algún dictamen posterior, que, reiteramos, no nos fue suministrado por la Fiscalía, que generosamente y con celeridad, nos entregó varios para su análisis, entre los cuales se cuenta el citado en el párrafo

anterior, la práctica administrativa siempre entendió que cuando existía superposición en la traza no correspondía otorgar nuevos servicios, aunque existiera necesidad transportativa, si las empresas prestatarias preexistentes estaban dispuestas a cubrir dicha necesidad, lo cual resulta coherente y razonable.

Y CONSIDERANDO:

Que este Consejo, conforme a lo dispuesto por el Decreto 1029 del 15 de abril de 2008 que creó este Consejo Consultivo, ratificado por el decreto 1420 del 4 de mayo de 2012, es competente para emitir el presente dictamen (Art 2, Punto 2.2 del primero).

Que el desarrollo de un importante grupo de pequeñas y medianas empresas prestatarias ha sido el resultado de un esfuerzo que data ya de muchas décadas, habiendo sido alcanzado con esfuerzo, y mantenido con sacrificios en tiempos que rara vez fueron fáciles para el sector.

Que Santa Fe, al igual que otras provincias, carecía de un grupo de empresas de transporte automotor de pasajeros, habiendo debido valerse, en su momento, como otras, del auxilio de empresas nacionales, lo cual la llevó a estimular la prestación por empresas designadas por el Gobierno provincial y que tributaran al mismo

Que el sistema construido debe ser protegido, tanto por el interés de la Provincia en contar con uno que sea confiable y esté sometido a su control, como por el de los empresarios y trabajadores que lo integran, e incluso de los usuarios, pues si las empresas son debilitadas empeorará el servicio que las mismas pueden prestar.

Que es de público conocimiento que grandes empresas de grupos nacionales han ido aprovechando la crisis que afecta a las permisionarias provinciales, pequeñas y medianas, para adquirirlas, desmontando poco a poco lo que llevó tantos años a la provincia y a los empresarios locales, construir con algún grado de solidez.

Que los empresarios provinciales se ven obligados a vender a esas empresas nacionales, que les restan pasajeros al realizar transporte intraprovincial pese a lo resuelto por la Corte, empujados también por la disminución de sus ingresos en relación al aumento mucho mayor de los costos.

Que, así, varias empresas prestatarias provinciales de las no muchas que van quedando, se ven perjudicadas tanto por la prosecución del transporte intraprovincial a cargo de empresas nacionales como por el otorgamiento de permisos que compiten total o parcialmente, en forma directa o indirecta, con el que ellos prestan, sin que exista en diversos casos el estudio que acredite una necesidad transportativa insatisfecha, el cual no suele ser realizado por los funcionarios administrativos con carácter previo a las resoluciones.

Que los incrementos tarifarios otorgados en los últimos tres años han sido muy inferiores al índice inflacionario, mientras que los costos de todo tipo, incluyendo

naturalmente los salariales, se han incrementado de manera notoriamente superior al aumento tarifario otorgado, lo cual resulta insoportable para las empresas más pequeñas.

Que el precio bajo del boleto, que no permite una normal renovación de las unidades, no beneficiará a los usuarios en el mediano plazo, pues muchas empresas caerán en estado de insolvencia o se verán imposibilitadas de continuar prestando el servicio, que resulta esencial, particularmente para muchas localidades pequeñas.

Que es preciso evitar los abusos en la utilización de las exenciones o reducciones, que por otra parte no deberían otorgarse alterando la ecuación económico financiera de las empresas, sino mediante la absorción por parte del Estado provincial o en su caso por aportes comunales.

Que si el precio insuficiente del boleto y la multiplicación de exenciones, unidos a la competencia de las empresas nacionales en el tráfico intraprovincial, reduce drásticamente los ingresos de las pequeñas y medianas empresas, y se les exige una renovación de unidades que resulta acorde con la normativa vigente y las comodidades que deben tener los pasajeros, resulta que muchas de las empresas desaparecerán inexorablemente.

EL CONSEJO CONSULTIVO PARA EL CRECIMIENTO DE SANTA FE,
RESUELVE:

1.- Sugerir al señor Gobernador que se adopten las medidas necesarias para impedir que las empresas concesionarias o permisionarias nacionales continúen prestando transporte intraprovincial que compite sin legitimidad con el que brindan las prestatarias provinciales, debiendo tenerse en cuenta el actual criterio de la Corte Suprema de Justicia de la Nación en la materia, en fallo que, como ya se ha visto, fue promovido justamente por la Provincia de Santa Fe contra el Estado Nacional.

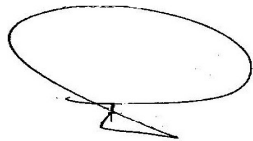
2.- Aconsejar que no se otorguen permisos –cualquiera sea la forma jurídica que asuman- a peticionarios de servicio público de transporte automotor de pasajeros, cuando los mismos se superpongan total o parcialmente, en forma directa o indirecta, a la traza actual de empresas prestatarias, pues aún cuando existiera un dictamen de la Fiscalía de Estado y el mismo tuviera el contenido que se invoca, lo cual, como ya se ha dicho, no se ha podido comprobar, quedaría librado al criterio del gobierno provincial, y es opinión de este Consejo Consultivo que no resulta sano para el sistema que se autoricen superposiciones cuando la empresa prestataria acepte el incremento de servicios, u ofrezca prestar los que una nueva persona física o jurídica solicita para la misma o similar traza.

3.- Recomendar que en todos los casos de pedidos se realicen los estudios sobre la existencia real de necesidades transportativas insatisfechas, y en el caso de comprobarse las mismas, se conceda a las empresas prestatarias la posibilidad de

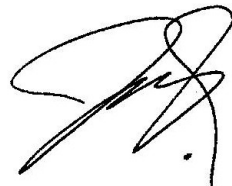
ampliar sus medios de transporte a prorrata o por orden de concesión o permiso (art. 34 de la ley citada).

4.- Que se revise el mecanismo de actualización tarifaria, de manera que el precio del boleto permita hacer frente a los costos, incluyendo las exenciones, de forma tal que se mantenga una ecuación económico financiera que permita la continuidad de la existencia de esas empresas permisionarias o concesionarias provinciales y la renovación de unidades por parte de las mismas sin que ello requiera nuevos aportes de capital, que en la mayoría de los casos no disponen por tratarse, justamente, de pequeñas y medianas empresas.

Tal es nuestro Dictamen preliminar sobre esta materia, que sometemos a la consideración del señor Gobernador.



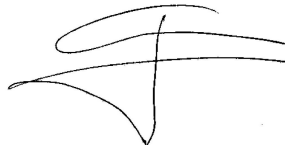
Esteban Hernández
Secretario



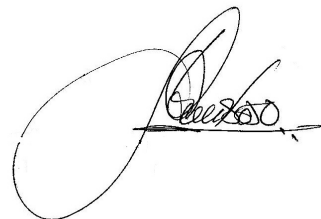
Luis A. Carello
Presidente



Jorge Mosset Iturraspe
Vocal



Mario Miretti
Vocal



Angel D'Ambrosio
Vocal