

**II INFORME SITUACION DE USUARIOS Y CONSUMIDORES**  
**(SERVICIOS PUBLICOS-TRANSPORTE Y CIRCULACIÓN):**

a) **PREVIO:** Como se informo en el trabajo (1-Febrero-Marzo de 2012) de Transporte, la situación para los usuarios es altamente compleja y se ha tornado altamente peligrosa.-

En el año 2010 por trabajos preliminares realizados por la asociación adduc ([www.adduc.org.ar](http://www.adduc.org.ar)), la cantidad de accidentes en Capital Federal y Gran Buenos Aires hasta el mes de Septiembre superaba el 38% los del año 2009. Igual la cantidad de muertos. Alarma en Rutas, Autopistas. Los controles resultaban solo recaudatorios y no de orden de transito. Los controles de transito en la Ciudad de Buenos Aires son altamente deficientes, solo son de persecución de automotores particulares y principalmente recaudatorios. Los principales involucrados son colectivos de pasajeros.

Los cambios de mano en arterias de la ciudad de Buenos Aires, no solo involucro mayores perjuicios al transito en general, sino que en alguna medida produjo mas accidentes. Existen mayor inconveniente en los ingresos por la gran cantidad de camiones y el total descontrol en el transito producido por los mismos.

En el 2011, con la implementación de mayores controles en Ruta, se pudo disminuir la cantidad de accidentes fatales.

El mayor control significo una notable disminución de accidentes. Esto no obsta a la necesaria mejora de rutas y caminos que en varias provincias no se han terminado de implementar.

El transporte de pasajeros amenguó la cantidad de accidentes pero no obstante, mantuvieron sus intervenciones riesgosas.

El año 2012, en estos primeros meses, nos encuentra con un grave inconveniente sin resolver y es que siguen siendo riesgoso el transporte de pasajeros y en horas pico y de transito colapsado en el AMBA, son altamente peligrosos.

Como denunciáramos en otros informes los transportes de pasajeros urbanos, tienen un largo es de 11mts en promedio, de ancho deben tener alrededor de 3mts y de alto otros 3mts. Un camión con acoplado, o con semi-remolque tiene un ancho de 2,5 mts, una longitud de aproximadamente 18 mts a 20 mts. Estas medidas nos deben llamar la atención cuando se debe ordenar el transito o reconducir su dirección, dado lo angosto de calles y arterias en el área metropolitana a excepción de Rutas o Autopistas, que son pocas ante el aumento proporcional del transito en general. A pesar de ello el ingreso de camiones y transporte pesado se hace a través de los principales ingresos en un formato desordenado y altamente riesgoso para todo el transito sin que esto fuere reconducido o direccionado para la prevención de eventos dañosos.-

El incremento del transito ha sido en los últimos dos años de mas del 60%, demostrado por la mayor cantidad de unidades particulares en la calle como de transportes pesados, de carga y de pasajeros.-

En la Ciudad de Buenos Aires se continuaron realizando cambios de mano o arterias de doble mano, en la mayoría de los casos no teniendo en cuenta el ancho y largo de los transportes de pasajeros como así también los graves problemas de la saturación de camiones de carga en avenidas y autopistas que han logrado colapsar el transito.-

El ingreso a la Ciudad de Buenos Aires, se ha transformado en un pandemonio, y la persecución de los vehículos particulares, no termina de obligar a la utilización del transporte público por la falta de sistematización, costo y tiempo, que esto representa a los usuarios.

En el transcurso del año 2011 el usuario comenzó a abandonar el tren como forma de transporte, dado que se viaja muy mal y los accidentes y constantes suspensión del servicio, son con una frecuencia sin solución de continuidad. A razón de ello se utiliza el transporte colectivo de pasajeros, las combis.

El aumento del subte ha significado que el usuario utilice más el colectivo que es más económico, esto generó una notable disminución de más del 20 % en pasajeros del subte.

b) **CONCEPTOS:** Para continuar con estas pinceladas debemos utilizar un concepto que es y ha sido utilizado con variadas intenciones: SERVICIOS PUBLICOS.-

Sin entrar en un divagar teórico, que no es intención de este trabajo, debemos si dejar sentado que entendemos por **Servicio público** que es el conjunto de prestaciones reservadas en cada Estado a la órbita de las administraciones públicas y que tienen como finalidad ayudar a las personas que lo necesiten. Son brindados por el Estado, y satisfacen primordialmente las necesidades de la

comunidad o sociedad donde estos se llevan a cabo. Pueden cumplir funciones económicas o sociales (o ambas), y pueden ser prestados de forma directa por las administraciones públicas o bien de forma indirecta a través de empresas públicas o privadas. Pero el principal concepto es la obligatoriedad de su prestación por parte del Estado (en forma pública o privada).-

A pesar de su entendimiento, por los distintos acontecimientos que padecemos los usuarios, parecería que únicamente se persigue la ganancia de empresas privadas en contra de la verdadera prestación del servicio. A ello se agrega la falta de **RESPONSABILIDAD SOCIAL** de las empresas privadas que prestan el servicio, creando un terrible cóctel en perjuicio de los usuarios.-

La norma constitucional del art.42 (CN) designa un acreedor: el usuario, y dos sujetos deudores solidariamente responsables: el prestador de servicios y el Estado. No solamente que la norma es operativa, como se sostiene, en cuanto establece claramente al sujeto acreedor y a los sujetos deudores, sino por la naturaleza del derecho que protege, que no es otro que un derecho humano especificado cuyo titular es un colectivo que para poderlo equiparar con otros se le asigna tal categoría. La norma constitucional (art.42), por ningún motivo puede ser eludida. Los términos de la misma son suficientemente claros en lo que respecta a la relación de consumo, acerca de la protección de la salud, seguridad e intereses económicos del consumidor y usuario. Concepto fundamentalmente establecido como doctrina constante, en los distintos fallos de nuestra CSJN. Nos recuerda que en estas situaciones la responsabilidad delegada por el Estado al Concesionario es de plena aplicación cuando de daños o prestación del servicio se debe.-

Ante este y otros infinitos parámetros que podríamos indagar, aparte de las modernas concepciones, colocan al derecho del consumidor por sobre los que puedan existir, todo ello en pos de la asimetría misma de la relación de consumo, donde la parte más débil (el consumidor) debe ser protegida.

**Esto nos lleva a tener en cuenta que el punto de partida en la relación de consumo que se desprende del SERVICIO PUBLICO ES LA PRESTACION DEL MISMO.-**

La inexistencia o deficiencia de la prestación obliga tanto al Estado como al concesionario respecto del acreedor que es el Usuario.

En todos los casos lo grave es el traslado del **Riesgo Empresario** a los usuarios para el mantenimiento de las ganancias de las empresas, que son finalmente grandes grupos económicos nacionales y transnacionales, sin Responsabilidad Social y con Negocios cruzados que les generan grandes ganancias, mientras muestran balances pobres de controlantes falsas.-

**Ejemplos:** en el Transporte público de pasajeros el Grupo Roggio controlante de Metrovias, mientras mantiene negocios con las empresas de telefonía celular concesionando los túneles del Subte todo el cableado y colocación de antenas de telefonía celular, entre otros negocios no blanqueados (limpieza, alquiler de locales, publicidad, managment, etc.) que representa una ganancia en perjuicio del servicio, los usuarios.

O como el Grupo ENDESA que es propietaria de EDESUR SA, EDENOR SA, EDELAP SA (empresas las tres de servicio de Energía Domiciliaria) y de CENTRAL PUERTO NUEVO, COSTANERA (EMPRESAS GENERADORAS), y varias domiciliarias y generadoras de todo el país. Así denuncian bajas ganancias en EDESUR, EDENOR, EDELAP, mientras mantienen el monopolio y grandes ganancias en todo el país. Todo ello en perjuicio de los Usuarios y por fin de todo el pueblo (parte cobran en tarifas injustas por malos o inexistentes servicios y parte en ganancias rendidas por el Estado, mal llamados subsidios dado que no son al Usuario sino al mantenimiento de las ganancias del Grupo Transnacional ENDESA)

O el GRUPO TELEFONICA, que rinde anualmente mas de 4.000 millones de Euros de ganancia a sus accionistas (los saca del país, literalmente) no solo por el servicio regulado de Telefonía fija, sino además, por la celular, Internet, el control a Telecom y a todo el sistema de comunicaciones y transmisión de datos que hay en el país. Todo ello en perjuicio de malos servicios al usuario y por fin a todo el Pueblo.-

Por ello cae toda la concepción mercantilista y economista que predomina en todos los contratos de concesión que sustentaron las privatizaciones en nuestro suelo, con notable perjuicio del usuario. Todo lo que este en contra de este principio, tiene un llamado al fracaso y con ello al la simple negación del mismo servicio.-

De nada vale grandes discursos abanicando pérdidas ni beneficios, cuando desde que se privatizó no existe un real y efectivo servicio (pleno y a satisfacción del usuario), con responsabilidad

social. Ocultando las verdaderas ganancias con monopolios y grupos deficitarios y perjudiciales al pueblo.-

Todo ocultado con un sistema legal, contractual creado en la década del 90 a satisfacción de estos Grupos Empresarios y en contra del PAIS, del ESTADO, DEL PUEBLO, sin servicio y solo con buenos negocios y sin servicio efectivo. Esto lo seguiremos viendo en todos los servicios públicos: Luz, gas, Teléfono, transporte, etc.-

c) **VISTA PRELIMINAR DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS**: El final de este ensayo, es solamente servir de comienzo de discusión, sin mezquindades, ni políticas, ni intelectuales, sobre el verdadero problema que el transporte significa en nuestra época, donde el derecho del consumidor ha quedado totalmente **sojuzgado y exterminado**, muy a pesar de toda la estructura constitucional y legal vigente.-

No se puede hablar de transportes de pasajeros en forma separada sino de sistema de transporte, siendo necesario una correcta interrelación de todos los distintos transportes de pasajeros en una concatenación que le sirva al usuario para trasladarse sin tener los padecimientos de hoy.

No es posible una persecución impositiva y recaudatoria del automotor particular, sin poder brindar un verdadero servicio de transporte público, no de beneficio de empresas, sino del usuario.-

Debe ser un transporte que concatenado entre todos (tren, subte, colectivo, taxi, combi, entre otros) conjuntamente con el tránsito mismo, sea colocado en perfecto servicio del usuario y no de las empresas y monopolios que regulan el mismo. No es de arterias específicas o de mejor conducción del transporte, sino de un servicio a disposición del usuario, que es por otra parte quien paga el mismo y lo sostiene con su uso.-

Baste ver lo lamentable que es la reiteración de accidentes con variable de intensidad que van desde la mortandad de Once o de los pasos a nivel del ferrocarril, a los choques de colectivos y camiones que todos los días se ven en arterias, autopistas o calles del AMBA (area metropolitana).-

A ello se suma las medidas de fuerza de transportes como las del subte que en un acto demostrativo de soberbia empresarial, escuchamos en Radio la Red en el programa de 06:00 hs. a 09:00 hs. "Mañana Sylvestre", donde el Vocero de Metrovias manifestó: "**La ciudad se pone muy complicada. Nuestro servicio es muy importante para todos "apena"**". Veamos si la ciudad se pone muy complicada es porque el servicio de Metrovias, es MONOPOLICO, por ello es muy importante, además como pontificando "apena". Todo el servicio de subtes esta en cabeza de una sola empresa, una sola empresa maneja a su antojo la vida y el patrimonio de los usuarios que se trasladan dentro de la Ciudad de Buenos Aires. Cuando este servicio falta colapsa toda la ciudad. Tomando en cuenta los conceptos transcriptos cual es rol del Estado ante estos hechos, de control y dominio, dado que es un Servicio Público que se debe prestar a pesar de la pena que le cause al empresario y a pesar de sus ganancias. Repetimos el **RIESGO EMPRESARIO ES DE LAS EMPRESAS Y NO DE LOS USUARIOS.**

A pesar de parecer una verdad de Perogrullo es altamente inconciente dar por sentado el hecho y no detenerse a pensar que el concepto es muy distinto a esperar que un empresario decida hacer una propuesta.

**EL SERVICIO SE DEBE PRESTAR Y EN CONDICIONES APTAS Y DE SATISFACCIÓN AL USUARIO.**

Ante este condicionante, es altamente necesaria una discusión concreta sobre un verdadero **sistema de transporte** y no afiebrados cambios de mano o manos obligatorias para transportes de pasajeros o multas a los autos particulares. El mismo debe estar sobre un eje donde el usuario lo pueda usar sin condicionantes empresarios, con efectiva prestación y congeniando todo el conglomerado de transportes existentes. Desafió si los hay y necesario ante el creciente aumento del tránsito y de los vehículos de distinto porte que transitan en el AMBA.-

En futuras entregas se acercarán otros estudios que esta realizando la asociación.-

d) **RESPONSABILIDADES POLITICAS**: No habiendo dado opinión esta asociación sobre el tema subtes, y luego de un examen de la documentación existente, notamos un dispendio de malas intenciones, principalmente de parte del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, pendiendo en duda su integridad moral.

Si de derecho, la firma de un convenio con principio de ejecución, no puede ser alterado ni cambiado en su futuro, asimismo como tampoco se debe cambiar cuando torno en principio de ejecución, ello en cuanto aumentó la tarifa. Esto valió que nuestra institución iniciara, en conjunto con otras, un amparo que se debate en la Justicia.

Pero aparte, para no entrar en profundidades no aptas para esta escueta nota, los funcionarios de la Ciudad de Buenos Aires han olvidado, no solo la cordura, si no también la mala fe y artes muy confusas. En derecho existe lo que se llama **DOCTRINA DE LOS ACTOS PROPIOS**: actos propios, buena fe, deber de coherencia, protección contra la volubilidad del actuar. Es decir cuando se arrepiente el contratante el acto queda confirmado por la necesidad de un acto confirmatorio realizado. Es la plena aplicación de la buena fe, la que no existe en los políticos a cargo del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. Y esto no se reserva a audiencias de altos funcionarios, sino a mostrar que la palabra vale y que lo convenido se cumple.

***Nadie puede variar de comportamiento injustificadamente cuando ha generado en otros una expectativa de comportamiento futuro***, ha dicho la doctrina jurídica en reiteradas oportunidades.-

Por otra parte para su análisis tenemos el propio artículo 2 de la famosa Acta Acuerdo entre el Gobierno Nacional y el de la Ciudad de Buenos Aires, que reafirma una norma ya vigente y que data de principio del 2000. Textual: ***“En consecuencia, la Ciudad asume, a partir de la firma del presente el control y fiscalización del contrato de concesión en su totalidad, como así también, el íntegro ejercicio de la potestad de fijar las tarifas del servicio, incluyendo la facultad de establecerlas por decisión unilateral”***.

Es decir el CONTROL: es el DOMINIO, el dominio da propiedad ya adquirido antes de ese convenio por una norma y que con el convenio referido se establece el cumplimiento de propiedad a favor del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

Discutir sin cumplir las normas, no es una forma de comenzar a solucionar el problema, y menos de continuar padeciendo las irregularidades del sistema de transporte urbano con un Monopolio en manos del Grupo Roggio, con amplios negocios cruzados con COMETRANS SA (TBA SA) y el GRUPO SOCMA. Por ello es importante que todos sepamos quien y quienes están obligándonos a padecer y no usar los servicios públicos.-

Terminando, debemos dejar constancias que todos los daños ocasionados a los usuarios por la mala prestación de los servicios de transporte son responsabilidad del concesionario y del Estado Concedente, debiendo cubrir los mismos, con mas el DAÑO PUNITIVO que establece el art. 52 bis de la ley 24240.

Es hora que se cumpla con los servicios públicos y los usuarios lo exijamos no por la tarifa sino por la plena prestación del servicio a favor del usuario.-

**(Agradecemos su difusión)**

**Dr. Osvaldo Héctor Bassano**

**Presidente ADDUC**

**(011) 4241-2949**

**(011) 15-4429-8390**

[www.adduc.org.ar](http://www.adduc.org.ar)

[adduc@fibertel.com.ar](mailto:adduc@fibertel.com.ar)

[adduc2@gmail.com](mailto:adduc2@gmail.com)

[www.facebook.com/adduc](http://www.facebook.com/adduc)