

LAS POLÍTICAS DEL ESTADO DE GUATEMALA, EN PERJUICIO DEL TRANSPORTE EXTRAURBANO

-Excelentísimo Señor Secretario General de la Cámara Interamericana de Transporte Doctor Paulo Vicente Caleffi

-Señores directores y representantes de las regiones presentes damas y caballeros.

-Reciban un saludo cordial y especial de la Gremial de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera de Guatemala, "GRETEXPA" en la cual se aglutina el 90% de los empresarios del Transporte Extraurbano de Guatemala, de la cual ejercito el cargo de Presidente.

-Presento a ustedes a las personas que me acompañan:
Señor José Daniel Ramírez Cabrera - Vicepresidente de GRETEXPA
Señor Noé Juventino Lechuga Reyes – Tesorero de GRETEXPA

Nuestro agradecimiento a la Asamblea, para que haya accedido a permitirnos compartir una crisis añeja del Transporte Extraurbano de Guatemala.

Como antecedentes, debo indicar que:

Guatemala, es un país Centroamericano, Multiétnico, Multicultural y Multilingüe, cuenta hoy con una población de 14.7 millones de habitantes, de ellos un millón de personas viven en la Ciudad Capital Guatemala, mientras que el resto vive en los municipios del Departamento de Guatemala y en los veintinueve departamentos del País.

El crecimiento o la ausencia de crecimiento humano se mide en todos los países por la actividad comercial, pero en el caso de Guatemala, solo la Ciudad Capital, ha mostrado un leve crecimiento, pero la población mayoritaria, sigue siendo pobre. Recientemente se ha hecho saber los resultados de la encuesta de pobreza y desarrollo por medio del Instrumento Encuesta Nacional de Condiciones de Vida (2011) por una entidad del estado de Guatemala, en donde se confirma que los departamentos del norte de la república se encuentran en un índice de desarrollo departamental por debajo de lo normal.

La población mayoritaria en Guatemala es indígena, la que tiene mayor concentración en los departamentos del altiplano y el área norte de Guatemala. En dicha encuesta se ha determinado que en los departamentos de Sololá, Alta Verapaz y Totonicapán, se reportan los valores más altos de Pobreza Extrema. Y en Chiquimula y Totonicapán, se encuentran los grados más críticos de desnutrición crónica.

La población departamental es notoriamente pobre en comparación a la población que habita en la ciudad capital de Guatemala, además carece de servicios esenciales en sus municipios y aldeas, en la mayoría de los casos, la educación no cubre a toda la población departamental, no hay energía eléctrica, las fuentes de trabajo son pocas, tampoco existe cobertura de los servicios de salud, de carreteras o caminos en buen estado, y allí es donde sirve el Transporte Extraurbano de Guatemala.

Ahora haré un pequeño esbozo histórico de la legislación del Transporte Extraurbano de Guatemala:

Sin lugar a dudas, las políticas de los gobiernos en la historia de Guatemala, hasta el día de hoy en relación al transporte, tuvieron un momento y punto de partida a partir del Decreto 253 denominada LEY DE TRANSPORTES, la cual es vigente en Guatemala a partir de 1946. Dicha normativa fue un avance de la revolución que vivió el pueblo de Guatemala en 1945, fue una etapa de innovación y tendencia futurista lo cual el tiempo y las condiciones de vida de hoy ya han superado con creces los preceptos allí contenidos.

Aunque la Constitución vigente en Guatemala, es desde 1985 la mayoría de las leyes ordinarias han sido reformadas bajo requerimiento social y de la realidad del país, pero la Ley de Transporte, no ha cambiado. Solamente lo que se ha realizado en estos últimos 67 años, es el constante cambio de la normativa reglamentaria, es decir solo los reglamentos que mediante Acuerdo Gubernativo del Organismo Ejecutivo se han cambiando en varias oportunidades en desarrollo de la Ley del Transporte. Y es a través del Reglamento de la Ley de Transporte, que se ha nominado de distintas maneras que se han impulsado políticas de gobierno que afectan tanto a propietarios de transporte, así como a usuarios, esto referido al hecho de que nuestros usuarios del transporte extraurbano, son los usuarios departamentales, quienes son los que están hoy sufriendo pobreza en el territorio del país.

Hemos mencionado que las Políticas de los últimos gobiernos en Guatemala, han propiciado una situación caótica y lamentable, ya que se ha pretendido que los transportistas extraurbanos, que circulan de la capital a los departamentos y entre departamentos o entre municipios de la república que --A NUESTRA COSTA—con nuestros propios fondos, tecnifiquemos el transporte. Esta situación podría ser superable si no tuvieras escenarios lamentablemente adversos en Guatemala.

Una primera situación:

Es el hecho de que el gobierno de la república de Guatemala, otorga subsidio al transporte URBANO en forma exclusiva al que funciona en la ciudad capital de la república, es decir que no otorga ningún subsidio al transporte URBANO DEPARTAMENTAL.

Ya hemos dicho que la población más pobre lo constituyen las personas mayoritariamente pobres, de los cuales el 56% es indígena en el territorio de Guatemala y son ellos nuestros usuarios, situación entonces que lleva a preguntarnos, ¿Por qué solo los habitantes de las ciudad de Guatemala son beneficiados por el subsidio a su transporte interno?

Esta desigualdad nos ha llevado a presentar varios recursos de Inconstitucionalidad, ante la Corte Constitucional de Guatemala, de los cuales se nos ha rechazado, estando hoy solo pendiente una en la cual se nos ha obstaculizado incluso nuestro pronunciamiento. Los motivos de los rechazos a conocer y restaurar la violación a nuestros derechos bajo el imperio de igualdad, han sido varios, pero nos parece que el gobierno de Guatemala y el sistema de justicia coinciden en afectarnos de manera concreta e inmediata, a nosotros los propietarios en nuestra calidad de transportistas, ya que NUNCA hemos recibido subsidio alguno. En la prensa guatemalteca se ha dicho que **el Transporte Urbano ha recibido Q1,829 millones en 22 años** de solo operar en la ciudad de Guatemala. Incluso hoy se conocen varias denuncias y procesos por la corrupción que se ha desatado alrededor de dichas cantidades de dinero, en un país tercermundista.

Una segunda situación:

Es que las carreteras del territorio de la república de Guatemala, no se encuentran en condiciones óptimas, sino son caminos que no tienen pavimento en los departamentos y municipios, algunos ya cuentan con autopistas, pero la mayoría con caminos malos que afectan el desempeño de los vehículos, lo cual determina el alto costo de operación del Transporte Extraurbano.

Una tercera situación:

Es el hecho de que Guatemala, no cuenta con la seguridad ciudadana suficiente para que la implementación tecnológica, debemos considerar que nuestro país, está en la lista de las repúblicas y ciudades más violentas, tanto de Latinoamérica como del mundo. Nosotros como propietarios de transporte extraurbano pagamos a los grupos de pandillas y de crimen organizado una cuota mensual, porque sabemos que el estado no puede garantizarnos nuestra seguridad, dicha situación es una flagelo que afecta hoy nuestro correcto desempeño personal, ya que muchos de mis representados, incluso yo mismo, he sufrido de persecución y he arriesgado mi vida al tener que sufrir el DELITO de EXTORSIÓN, como se nomina a esta conducta de los delincuentes en contra del transporte extraurbano, que a diferencia con el transporte urbano de la ciudad de Guatemala que también sufre extorsión, es que ellos a diferencia de nosotros, reciben subsidio del estado y no es su patrimonio directo el que se afecta, además son los pilotos quienes tienen que enfrentar a los delincuentes, mientras que en nuestro gremio del transporte extraurbano, somos nosotros los propietarios que tenemos que negociar y resolver el pago.

El Estado a través de sus instituciones de seguridad ha sido hasta el día de hoy incapaz para proporcionarnos la seguridad necesaria para que podamos ejercitar nuestra actividad comercial

La cantidad que paga el Transporte Extraurbano de todo el país, por el delito de extorsión, asciende a varios millones de dólares.

Una cuarta situación:

Es la ausencia de servicios esenciales para nuestros usuarios, lo cual hará que se traduzca en una actitud irrelevante que exista transporte tecnológicamente avanzado, que no podrá utilizar la población porque carece de medios económicos para subir a él.

En el territorio de Guatemala, no existen en todas las áreas rurales energía eléctrica, situación que hace imposible que los usuarios pobres del sistema de transporte extraurbano no puedan obtener sistemas de prepago, como forma de innovación tecnológica en el transporte extraurbano. Las comunidades indígenas tienen una arraigada tradición de acudir a la plaza a vender su patrimonio, pero no cuenta con los fondos necesarios para obtener el mecanismo de pago por adelantado, ya que va a vender para conseguir la alimentación de su familia y luego su retorno de hacer en función a lo obtenido de su mínima venta. Esa es una realidad socioeconómica de la población departamental que es el 100% de nuestros usuarios.

Una quinta situación:

Constituye la actuación del gobierno de Guatemala, de favorecer en nuestro perjuicio, a empresas y personas individuales NO transportistas para que se hagan cargo de generar el mecanismo de venta de dispositivos que la ley nos manda a implementar, esto se logro evitar en este gobierno, pero meses después se mantuvo la legislación que nos obliga que a nuestro costo TENEMOS que implementar la tecnología de prepago en un país pobre y con limitaciones estructurales y sociales difíciles y limitadas.

Compartimos la contradicción técnica de dichas políticas de perjuicio, cuando el gobierno NO MODIFICA la Ley Ordinaria, sino solo la legislación reglamentaria, recordemos que nuestra ley ordinaria fue redactada en 1946. El gobierno actual, incluso ha llegado a utilizar el mecanismo de amenaza de procesarnos, por delitos de lavado de dinero, por narcotráfico, por evasión de impuestos, por extorsión, además de que ha dicho que nos cancelará nuestras concesiones para prestar el servicio.

Enfrentar al gobierno, que puede ejercitar persecuciones penales en contra de quienes reclaman las injusticias y la violación a sus derechos, constituye una actitud riesgosa, por ello hemos tenido que acudir ante la Comisión Interamericana de Derechos Humanos, a pedir medidas cautelares, las cuales están en proceso y tramite, toda vez que el riesgo existe en nuestro perjuicio.

Debo señalar que mi persona, al llegar a territorio Guatemalteco, tendré que enfrentar situaciones de riesgo para mi seguridad, porque venir a compartir con ustedes esta situación crítica que nos afecta, produce en varios funcionarios y personas particulares, la intención de hacernos daño por decir lo que pasa en nuestro país.

A pesar de todo ello debo decir que nuestras pequeñas empresas que aglutinan hoy la Gremial de Transporte Extraurbano de Pasajeros "GRETEXPA", trata de sobrevivir con los altos costos del combustible, del alto costo de los repuestos que se deterioran en nuestras unidades por la mala calidad de las carreteras, además de la extorsión.

EN CONCLUSIÓN:

Señalamos que los gobiernos de Guatemala, jamás han facilitado ni ejercitado una política de apoyo al transporte extraurbano, que tiene su mayor número de usuarios en los departamentos del país y no en la capital.

Nuestras unidades, transportan de los departamentos cercanos y municipios alrededor de la ciudad de Guatemala, a las personas que todos los días pueden ir y venir a trabajar, personas que apenas alcanzan a obtener el pago mínimo de salario que alcanza el valor de 300 dólares mensuales. Generar por parte del gobierno, medidas para implementar tecnología al sistema de transporte extraurbano, sin que existan estudios científicos que consideren la realidad socioeconómica del país, constituye una actitud fracasada que podría solamente, propiciar un PARO NACIONAL, ya que somos nosotros quienes movilizamos fundamentalmente a la fuerza laboral de la república de Guatemala.

La política de implementación de sistemas de prepago y GPS, en el transporte extraurbano del país, NO ES POSIBLE ya que nuestro país y nuestros usuarios son los más pobres y son mayoría. A pesar de lo notorio de ello, el Gobierno insiste en mantener la normativa solamente en beneficio de unos cuantos y en perjuicio de nuestros usuarios y de nuestra actividad mercantil de prestación de servicio de transporte.

Hoy asumimos en este foro el compromiso, en nombre de mis representados en Guatemala, que haremos los mecanismos para que se puedan generar de mejor manera el pago de los impuestos en el transporte extraurbano, además de generar empleos en todo el país. Adicionalmente, estamos anuentes en empezar a implementar en la medida de nuestra actividad en los principios rectores de los derechos humanos que ya realizábamos en nuestras pequeñas empresas, aunque más que una lesión a los derechos de nuestros usuarios, somos los que han respetado hasta el día de hoy a los ciudadanos y con las limitaciones que tenemos hacemos lo posible para controlar a nuestros empleados para que mantengan un servicio decoroso y cómodo a nuestros usuarios.

La experiencia de otros países de Latinoamérica, puede ser un aporte a la forma en que el estado de Guatemala, pueda asumir las decisiones correctas sin afectar los derechos y principios económicos del ejercicio del transporte en Guatemala.

Agradezco a la Honorable Asamblea y al Secretario General, que se nos haya permitido pronunciarnos respecto a la problemática que sufre el Transporte Extraurbano de Guatemala, considerando la crisis económica que sufre el mundo al día de hoy y poder colaborar con las autoridades para plantear y poner en práctica políticas con mayor efectividad en la actividad económica del transporte, con la posibilidad de ayuda y apoyo de todos los miembros representantes aquí presentes.

Muchas gracias por su atención.