



Buenos Aires 19 de mayo de 2020.

SEÑOR

MINISTRO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN

MARIO ANDRÉS MEONI

S. / D.

**Ref.: Resoluciones 10/19, 27/19 y 101/19 de
la Secretaría de Gestión de Transporte.**

De nuestra consideración:

Nos dirigimos a usted, en nuestra calidad de autoridades del Consejo Profesional de Ingeniería Mecánica y Electricista (COPIME), a efectos de presentar formal reclamo, en orden a la sanción y efectos de las resoluciones mencionadas en la referencia, que han sido motivo de variadas reuniones con las autoridades de ese Ministerio y que, a la fecha, han resultado estériles.

Del texto de estas resoluciones, impugnamos la ausencia de competencia para su dictado, y la creación de un régimen de exámenes periódicos a profesionales universitarios por parte de la Administración, con sistema de calificaciones y en su caso sanciones que no tiene precedente en ninguna profesión.

Muchos de los Directores Técnicos de los talleres han sido evaluados por agentes de esa cartera cuya experticia les resulta desconocida; además de totalmente injustificada. Ninguna otra profesión en el universo de las que existen, son evaluadas sino por su Consejo o Colegio Profesional; en su caso por el Poder Judicial en ocasión de tornarse su actividad, merecedora de una investigación.

Se ha violado palmariamente el debido proceso adjetivo, y no se evidencia el beneficio que esta actividad irregular puede aportar al sistema.

Seguido, se han derogado los artículos 5 y 16 de la Resolución 417/92. La primera derogación la practicó la Resolución 27/19, que al derogar el artículo 16 dio de baja el reglamento de sanciones previsto y en marcha desde hace veintiocho (28) años.

Posteriormente, se sancionó la Res. 101/19 que derogó el art. 5, desplazando así los requisitos mínimos legales previstos en el Decreto Ley 6070/58 ratificado por la ley 14.467, que TODOS los organismos públicos, **se encuentran obligados a requerir para**

el ejercicio de las profesiones que dicha norma congrega y que incluyen como autoridad de regulación y control en forma INELUDIBLE a los Consejos Profesionales.

Como cuestión liminar, cabe destacar que estas derogaciones, resultan inoficiosas en sentido operativo, ya que, al momento de evaluar la preservación de la seguridad de los ciudadanos esta se ve totalmente ignorada, eliminando así el requisito esencial de toda norma del Estado que debe considerar el interés público para el cual ha sido dictada; asimismo, han sido sancionadas en modo flagrante, contrarias a derecho, en incongruentes en su contenido; ergo, nulas de nulidad absoluta por devenir contrarias al orden normativo de rango superior.

Va de suyo que esto, de no resolverse por esta vía, deberá debatirse en sede judicial.

Las respectivas críticas, serán desarrolladas con los debidos fundamentos y los conflictos normativos que ponen todas estas resoluciones en crisis.

1. Nulidad de las resoluciones 10 y 27 de la Secretaría de Gestión de Transporte:

a) **Resolución 10/19:** Esta norma impone en su Anexo un “Régimen de Penalidades”, que incluye a los directores de talleres de revisión técnica, muchos de ellos matriculados de nuestro Consejo, que además de violar el debido proceso adjetivo, ha sido dictado por una autoridad sin competencia.

En estos días nos encontramos asistiendo a las dificultades que, frente a la pandemia, atraviesa el presidente de la Nación en cuanto a las restricciones para el dictado de Decretos de Necesidad y Urgencia en dos materias específicas en las que le está estrictamente vedado intervenir: “cuestiones tributarias” y “régimenes penales”.

Pues bien; esta Secretaría, cuarta en el rango administrativo del ordenamiento Nacional, dispuso un régimen penal para los Directores de Talleres, que se levanta contra el mismo régimen previsto en el Capítulo I de la Ley 24.449.

En ese derrotero, siquiera establece un mínimo temperamento de legitimidad cuando plaga al contenido con enormes potestades discrecionales punitivas; es decir, abandona el tipo penal para crear el tipo discrecional. Eso significa que el criterio del inspector, será quien determine si existe falta o contravención. De más está decir que cualquier sanción que pretenda imponer, podrá ser rebatida sin hesitación mayor, no solo ante la vía administrativa, sino en una acción judicial individual o colectiva.

En esta breve explicación queda plasmada, que la resolución ha sido sancionada sin posibilidad de ser aplicada, ya que esa mera pretensión de la cual derive un acto administrativo sancionatorio, acarreará la declaración de nulidad e ineficacia por violación del debido proceso adjetivo previsto en el artículo 18 de la Constitución Nacional.

b) Resolución 27/19: La Resolución deroga el art. 16 de la Resolución 417/92 emitida por el entonces Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos y Transporte Automotor. Como tema inicial, la norma que se encuentra en análisis, intenta derogar otra resolución que había sido emitida por un Ministerio y no por una Secretaría; para ser efectiva su manda debió ser dictada por el Ministro de Transporte.

La derogación no resulta una cuestión menor, ya que refiere al reglamento de sanciones, que establecía un estándar conforme la Ley Nacional de Tránsito y decía textual:

ARTICULO 16° - CUMPLIMIENTO DEL REGLAMENTO Y SANCIONES.

16.1. Si de las auditorías efectuadas por la SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR, con la colaboración de la U.T.N., resultaran irregularidades técnico-mecánicas, ellas serán comunicadas de inmediato a la EMPRESA DE TRANSPORTE, al TALLER DE INSPECCION TECNICA DE VEHICULOS que efectuase la aprobación, y al CONSEJO PROFESIONAL respectivo, en forma fehaciente y dentro de los CINCO (5) días de constatada la irregularidad. Dicha comunicación se hará por cada unidad en la que se verifiquen deficiencias y en cada oportunidad que así se comprobare. (El subrayado les pertenece).

16.2. La CENT. verificará si dichas irregularidades son imputables al TALLER DE INSPECCION TECNICA y en caso afirmativo, ello ocasionará la suspensión automática del TALLER DE INSPECCION TECNICA DE VEHICULOS DE PASAJEROS Y CARGAS, sin perjuicio de la sanción que al DIRECTOR TECNICO pudiera aplicarle el CONSEJO PROFESIONAL respectivo.

16.3. Toda unidad sobre la que se hubiere detectado irregularidades deberá ser desafectada del servicio inmediatamente hasta regularizar su situación, conforme surja de una nueva inspección.

16.4. La empresa de transporte o el titular de la unidad observada, será igualmente responsable, quedando en tal caso sujeta a las normas y procedimientos que se establecen en la Ley N° 21.844 y el Reglamento de Penalidades aprobado por Decreto N° 698/79, o el que en su reemplazo se dictare.

Ya nos hemos manifestado en cuanto a la inoportunidad de “derogar” una norma superior mediante otra de rango inferior. Así las cosas, esa derogación no solo implica un desorden dentro de la misma cartera; desobedece el Decreto Ley 6070/58 ratificado por Ley 14.467, cuya reglamentación en la materia ha sido dada por el Decreto 1099-PEN/84 en cuanto al Código de Ética y Régimen de sanciones por incumplimientos en el ejercicio de la profesión. Estos observan dos etapas diferenciadas para garantizar la defensa en juicio ya que, instruyen los Consejos y juzga la Junta Central de los Consejos Profesionales de Agrimensura, Arquitectura e Ingeniería reunidos en Plenario de Ética. Dicho

procedimiento, incluye un recurso directo ante la Cámara Contencioso Administrativo Federal.

De este modo, no se sabe si por desconocimiento o por imprudencia, se pretende mediante una norma de rango inferior, derribar un sistema sancionado por ley que funciona desde 1958.

Y en este orden racional, es dable destacar que, aunque ese artículo se hubiere derogado, cabe en cabeza de toda la cadena de funcionarios intervinientes en un hecho flagrante, la obligación de comunicar fehacientemente y en un plazo no mayor a 5 (cinco) días, la irregularidad detectada para que el Consejo respectivo intervenga.

Esta no es una manifestación voluntarista; su obligación está dispuesta no solo por la ley invocada de ejercicio de las profesiones; la Ley 26.944 de “Responsabilidad del Estado”, cuyo artículo 3ro expresa:

ARTICULO 3° — Son requisitos de la responsabilidad del Estado por actividad e inactividad ilegítima:

- a) Daño cierto debidamente acreditado por quien lo invoca y mensurable en dinero;*
- b) Imputabilidad material de la actividad o inactividad a un órgano estatal;*
- c) Relación de causalidad adecuada entre la actividad o inactividad del órgano y el daño cuya reparación se persigue;*
- d) Falta de servicio consistente en una actuación u omisión irregular de parte del Estado; la omisión sólo genera responsabilidad cuando se verifica la inobservancia de un deber normativo de actuación expreso y determinado. (El subrayado le pertenece).*

La responsabilidad del Estado quedaría firmemente acreditada, por la inobservancia del Decreto 1099-PEN/84 que es una norma reglamentaria del Decreto Ley 6070/58 y como tal, impone mandas de rango superior a las resoluciones emitidas por una Secretaría de un Ministerio.

Aun cuando se pretendiere sostener el texto de la misma, el funcionario que no diere cumplimiento con lo previsto por la Ley y su Decreto Reglamentario, sería responsable en los términos del art. 3ro. inc. d) de entrada, sin menoscabo de los otros supuestos, pero sin necesidad siquiera de producir prueba; por la mera observación de la secuencia administrativa plasmada en los documentos en los que se instrumente la tramitación.

A esta situación se le sumaría, la que correría por vía paralela de la culpa o dolo que se evaluarían en la órbita penal, por el tipo previsto en los arts. 248, 249 y concordantes del Código Penal relativo a los “incumplimientos de los deberes de funcionario público”, fueran estos por acción u omisión.

2. Nulidad de las Resolución N° 101/19 de la Secretaría de Gestión de Transporte.

En la misma línea de incompatibilidad constitucional, el mismo organismo sanciona esta norma que fue publicada en el Boletín Oficial el día 12 de agosto.

Aquí, embiste nuevamente contra la ley de ejercicio profesional y contra la misma ley de Responsabilidad del Estado, en un claro signo de laxitud de los controles institucional y legítimamente preestablecidos, pasando a derogar el art. 5to de la Resolución 417/92 que decía:

ARTICULO 5° - REQUISITOS PARA LA INSCRIPCION.

5.1. Cumplir con los requisitos que en materia de infraestructura y equipamiento se estipula en el Artículo 3°.

5.2. Contar con un profesional responsable con un título habilitante en la rama de ingeniería mecánica, ingeniería en automotores, ingeniería industrial o de otra rama de la ingeniería cuya incumbencia los habilite específicamente, extendido por Universidad Nacional o Privada con carrera de CINCO (5) años o más y estar inscripto en la Matrícula del Consejo Profesional respectivo.

5.3. Tener actualizados los pagos de las obligaciones fiscales y previsionales. (El subrayado nos pertenece).

Insiste en su yerro, el que cometiera con la sanción de las normas anteriores, no sin dejar de señalar nuevamente que la Secretaría, no puede seguir derogando normas que, aunque correspondientes a estructuras antañas; **siguen conservando el rango superior.**

Así reitera, no por redundar sino por dejar bien aclarado en cada punto, que mal puede un Subsecretario derogar una Resolución que fue dictada por un Ministro; y aun así, dictar una norma inferior, en contra de dos leyes, una de ellas de **orden público**, de la Nación. (el Decreto Ley 6070/58 ratificado por Ley 14.467 y la Ley 26.944).

3. Inoportunidad operativa de la normativa sancionada.

Señalados los defectos formales, cabe poner de resalto la falta de concordancia con el fin de toda norma en esta materia, que es el resguardo de la seguridad pública.

Disponer un régimen sancionatorio por resolución, al margen del legal previsto, además de resultar prohibida su sanción y mucho más su aplicación, de ejercerse, da lugar a prebendas y situaciones laxas y peligrosas, ya que todo depende del criterio del funcionario de turno. Así los cumplimientos dejarán de ser tabulados para pasar a ser actitudes sumisas temerosas y complacientes por parte de los sectores de control afectados (talleres y sus directores técnicos).



Como segunda cuestión, se ha advertido que, en el Registro de Directores Técnicos de Talleres correspondientes a la CENT, no se respeta la matriculación de los ingenieros en los Consejos Profesionales Nacionales.

Este Consejo en pleno ejercicio de sus potestades delegadas, pertenecientes al régimen exorbitante del Derecho Público, ha sancionado la Resolución 29/16, publicada en el Boletín Oficial el 12 de octubre de 2016, por la cual crea el **Registro de profesionales universitarios que actúan como Directores Técnicos de los Talleres de revisión, modificación y reparación de vehículos de pasajeros y carga de Jurisdicción Nacional**, porque como ya se ha dicho dada la jurisdicción Nacional de la actividad, es quien debe monitorear a los profesionales como legítimo gobierno de la matrícula y el ejercicio profesional tal como indica la ley.

A mayor abundamiento respecto que, la actividad es federal, en el supuesto de un accidente con un medio de transporte público ocurrido en Calamuchita; será el Juez Federal de Córdoba quien intervenga y no la justicia ordinaria local. Este ejemplo no es casual, sino que responde a la resolución dictada sin competencia por parte del Colegio de Ingenieros de Córdoba arrogándose el poder de policía en la materia.

El COPIME ha tenido y continúa reclamando para sí esta actividad no por una cuestión económica; los Consejos Federales tienen esa potestad por ley y por ello, le recuerda al señor Ministro, que son los únicos que otorgan el Certificado de Habilitación Profesional. Dicho instrumento le resultó muy útil al Ministro de Transporte Florencio Randazzo, cuando acaeció el accidente de trenes de la línea Sarmiento en la estación Castelar, ya que el Certificado de Habilitación Profesional que había emitido este Consejo, permitió eximir su responsabilidad en sede judicial.

Este certificado que extiende un Consejo Nacional expresa si, de acuerdo a la carrera del profesional que lo requiere, éste se encuentra capacitado para la tarea que pretende desarrollar; de igual modo arroja toda la información relativa a sanciones por faltas en el ejercicio de la profesión, incluyendo causas judiciales existentes e inhabilitaciones preventivas. **Ningún Colegio Provincial emite una certificación de esa naturaleza.**

Por esto el COPIME, entendiendo el bien jurídico a proteger, ha celebrado convenios de reciprocidad con los Colegios Provinciales, casualmente con el de la Provincia de Córdoba, en la que los matriculados de ese Colegio pueden inscribirse sin costo alguno, a cambio de que el COPIME pueda emitir el debido Certificado, que no es otra cosa que la **constancia de seguridad para los ciudadanos y para el mismo funcionario del Estado Nacional.**

Tal como está funcionando el sistema a la fecha, y con el dictado de esta nueva normativa, este Consejo se ve en la obligación de advertir que, de continuar en esta senda, la seguridad vial seguirá siendo una materia en deuda para con la sociedad.



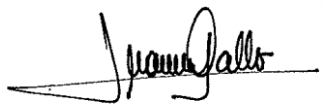
**CONSEJO PROFESIONAL
DE INGENIERIA MECANICA Y ELECTRICISTA**

Siendo el Consejo una persona jurídica de Derecho Público no estatal, pero ostentando facultades federales, ha intentado en distintas reuniones explicar esta situación a los distintos funcionarios en ejercicio; frente al desinterés total demostrado, y con el objeto de poner a salvo la responsabilidad que como institución nos corresponde para con el fin de preservar la seguridad pública, al conocer esta situación irregular, es que realizamos el presente “reclamo administrativo” como inicio sin perjuicio de los escritos que a modo probatorio y dentro del Régimen de Procedimientos Administrativos que nos es común, iremos agregando.

Saludan a usted muy atentamente.


MARIO EDUARDO MAGNIN
ING. EN SEG. AMBIENTAL
LIC. EN HIG. Y SEG. EN EL TRAB.
MATR. COPIME N° I011138
SECRETARIO




JUAN PABLO GALLO
ING. ELECTROMEC. OR. ELECTR.
ING. EN SEG. AMBIENTAL
ING. LABORAL
MATR. COPIME N° I008272
PRESIDENTE

F.D.
C.D.

COPIME

Nota N° 476/2020

Salida 19/05/2020



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2020 - Año del General Manuel Belgrano

Hoja Adicional de Firmas
Presentacion Ciudadana

Número:

Referencia: Otra Documentación

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 7 pagina/s.