

**LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE CÓRDOBA  
SANCIONA CON FUERZA DE LEY**

**Título I - Función social y objetivos**

**Artículo 1°. Función social.** Se establece que el transporte público de pasajeros en sus servicios urbanos, suburbanos e interurbanos de jurisdicción provincial tiene carácter público y cumple una función social.

**Art. 2°. Principios generales y objetivos:**

1. Garantizar la operación y control del servicio con niveles de eficiencia, seguridad y economía.
2. Proteger adecuadamente los derechos de sus usuarios y trabajadores.
3. Establecer un programa de inversiones para la renovación, mejoramiento y mantenimiento de las unidades.
4. Establecer un programa de inversiones para la expansión del servicio.
5. Proteger, preservar y restaurar los bienes afectados al servicio como patrimonio de la provincia.
6. Promover el uso del transporte público de pasajeros.
7. Impulsar la recuperación de la industria automotriz con el objetivo de sustituir importaciones y cubrir las necesidades del sistema de transporte público provincial.

**Título II - Estatización con control social**

**Art. 3°. Rescisión del contrato con las empresas prestatarias.** A partir de la sanción de la presente ley se rescinde el contrato de concesión del servicio público de transporte de pasajeros en toda la provincia con todas las empresas privadas que hasta el momento tengan concesionado el servicio.

**Art. 4°. Creación de la empresa provincial de transporte.** Créase la empresa provincial de transporte bajo el nombre EPT Córdoba.

**Art. 5°. Estatización del servicio.** La operación y fiscalización del servicio de transporte público de pasajeros en sus servicios urbanos, suburbanos e interurbanos queda a cargo exclusivo del Estado provincial a través de su empresa EPT Córdoba.

Dicha empresa asume también a su cargo todo el grupo de servicios para la explotación comercial por alquiler de locales, espacios, publicidad y demás actividades en las estaciones, coches e inmuebles pertenecientes a la red de transporte.

**Art. 6°. Control de los trabajadores y usuarios.** Para el control del servicio de transporte, su funcionamiento, condiciones de seguridad e higiene, cuadro tarifario, ampliación de la red e inversiones se constituye una Comisión de Control de once (11) miembros, integrada por seis (6) representantes electos por los trabajadores de transporte y cinco (5) representantes electos por las organizaciones de usuarios.

Dichos miembros duran tres (3) años en el ejercicio de sus funciones, no pudiendo ser reelectos.

**Art. 7º. Participación de los Municipios y Comunas.** En la planificación, mejoras y control del servicio de transporte participan los municipios y comunas, a través de sus Concejos Deliberantes.

### **Título III - Auditoría y audiencia pública**

**Art. 8º. Auditoría técnico-contable integral.** Asumida su gestión, ETP debe realizar, en conjunto con la Comisión de Control, una auditoría técnica y contable integral según el siguiente detalle:

1. La auditoría debe incluir el estado de la infraestructura, las condiciones de seguridad e higiene, el contrato de concesión a las prestatarias y todo contrato o subconcesión derivada del grupo de servicios concedido, sus balances y la utilización de los subsidios estatales recibidos.
2. Un informe inicial sobre los últimos tres (3) años de la concesión debe presentarse ante la Legislatura en el plazo máximo de un (1) mes a partir de la sanción de la presente ley.
3. El informe final de la auditoría sobre todos los años de la concesión debe presentarse ante la Legislatura en el plazo máximo de cinco (5) meses a partir de presentado el informe inicial.

### **Título IV - Horarios, tarifas y régimen laboral**

**Art. 9º. Horarios.** Se procederá a revisar el cronograma de horarios de la prestación urbana e interurbana del transporte procediendo a efectuar las modificaciones necesarias que surjan del informe producido por la Auditoría establecida en el Art. 8 de la presente.

**Art. 10º. Tarifas.** Se establece la prohibición de aumentar las tarifas por dos años. El nuevo cuadro tarifario será elaborado a partir del informe realizado por la Auditoría establecida en el Art. 8 de la presente y sometido a audiencia pública para su aprobación.

**Art. 11º. Régimen laboral.** Los trabajadores del transporte público de pasajeros en sus servicios urbanos, suburbanos e interurbanos, que hasta el momento prestaban servicio en las empresas concesionarias, excepto directores y gerentes, se incorporan a la planta permanente de ETP, conservando todos los derechos que les corresponden de acuerdo al Convenio Colectivo vigente al momento de la sanción de la presente ley.

### **Título V - Financiamiento**

**Art. 12º. Funcionamiento del servicio.** Los fondos necesarios para el funcionamiento y mejoramiento del servicio, incluida la ampliación de los horarios y frecuencias, son administrados por ETP y se obtienen de las siguientes fuentes:

1. Los ingresos corrientes por venta de pasajes.
2. Las partidas específicas destinadas en el Presupuesto General de Gastos y Cálculo de Recursos de la Administración del Gobierno de la Provincia.
3. Los ingresos por explotaciones colaterales, como publicidad, alquileres de espacios y locales en estaciones y toda otra explotación comercial en instalaciones del transporte público.
4. Subsidios provenientes del Estado Nacional.

**Art. 13º.** Se deroga toda otra norma que se oponga a lo dispuesto en la presente ley.

**Art. 14º.** Comuníquese, etc.

Legisladora Luciana Echevarría  
Bloque MST Nueva Izquierda

## FUNDAMENTOS

A pesar de que el aceleramiento de la crisis sanitaria por el Covid 19 era absolutamente previsible, pareciera que a las autoridades estatales con poder de decisión les ha tomado por sorpresa. En estas semanas, hemos sido testigos de que el enorme esfuerzo realizado por el pueblo trabajador durante meses ha sido dilapidado en cuestión de días. La única razón de este fracaso no ha sido la “inconducta o irresponsabilidad individual” de los ciudadanos, sino claramente la ausencia de medidas eficaces, traducidas en políticas de Estado, para contener y contrarrestar los efectos socioeconómicos y sanitarios de la pandemia del Covid 19.

En todos los casos (Nación, Provincia y Municipalidad), la situación de emergencia ha sido la excusa perfecta para limitar y cercenar derechos individuales, sociales y laborales pero nunca para avanzar sobre los privilegios de quienes más tienen. Por

el contrario, a pesar de la coyuntura, sectores históricamente concentrados de la economía han mantenido y hasta aumentado sus negocios.

En nuestra provincia esto se ha visto con especial crudeza, y particularmente la paralización completa del transporte público de pasajeros es una triste muestra de esta realidad. Sin embargo, esta problemática excede el contexto de la pandemia, y se explica por la inviabilidad de un sistema privatista que a todas luces ha fracasado.

## **LA SITUACIÓN ACTUAL: CRÓNICA DE UN COLAPSO ANUNCIADO**

La situación del transporte público de pasajeros de nuestra provincia es realmente crítica. El transporte interurbano hace más de 100 días no funciona. Aún cuando puedan alegarse motivos sanitarios, económicos o gremiales, lo cierto es que en ninguna otra parte del país se ha replicado semejante situación. Mientras los choferes hace 4 meses que no cobran como corresponde y la Federación de Empresarios del Transporte (FETAP) incumple acuerdos, el gobierno aduce que la parálisis del transporte responde a una decisión sanitaria, según refirió la Ministra de Coordinación quien declaró ante la prensa: *“más allá del conflicto entre los choferes y las empresas, el transporte interurbano continuará suspendido por una cuestión sanitaria”*<sup>1</sup>. Sin embargo, el protocolo específico dictado por el COE el 4 de junio del corriente a través del Anexo 76<sup>2</sup>, en ninguna parte hace referencia a la suspensión del servicio. Esta connivencia entre las empresas y el gobierno para mantener paralizado el sistema es muy grave, teniendo en cuenta que lo que está en juego es el transporte de miles de cordobeses por un lado y por el otro, las fuentes de trabajo y el salario de más de 4 mil familias obreras. El gremio en el que se nuclean los choferes interurbanos de AOITA, ha propuesto incluso la creación de una Cooperativa de Trabajadores para contener a los futuros despedidos dando por sentado que esa será la próxima orientación de las patronales del transporte.

---

<sup>1</sup> Telefe Córdoba 22 de julio del 2020

<sup>2</sup>

<https://www.cba.gov.ar/wp-content/uploads/2020/06/ANEXO-76-PROTOCOLO-TRANSPORTE-INTE-RURBANO.pdf>

El panorama del transporte público se completa con la situación de los colectivos urbanos de la capital en donde las empresas han demorado cuatro meses el pago de salarios y luego de 22 días de paro de los choferes nucleados en UTA, suscribieron un acuerdo con la intervención del Ministerio de Trabajo de la Provincia que además de ser muy desfavorable para los trabajadores fue incumplido por las empresas en menos de 24hs, lo que motivó un nuevo paro y finalmente el cumplimiento de lo acordado. El convenio firmado, entre otras cosas, establece el pago en tres veces del aguinaldo e impide a los trabajadores tomar medidas de fuerza mientras dure.

Aquí vale la pena mencionar algunas aclaraciones en relación al salario de los trabajadores nucleados en UTA, pues ha sido uno de los caballitos de batalla del Intendente Llaryora para atacar con virulencia a este sector, tildándolo de privilegiado. Para despejar esas mentiras es importante recordar que el sector viene cerrando los últimos tres años paritarias por debajo de la inflación. Mientras que en el mismo período el boleto ha aumentado un 154,2% pasando de \$12,55 en noviembre del 2017 a \$31,90 en la actualidad. Lo que da cuenta de que el argumento esgrimido numerosas veces por las empresas de que es el sueldo de los choferes el que provoca los aumentos, es absolutamente falso.

Un chofer sin antigüedad cobra \$45.139, apenas por encima de la línea de pobreza. Esa es la realidad, muy alejada de lo que Llaryora y los empresarios intentan instalar. Además los choferes cobran el 88% de su salario en negro y sólo el 12% en blanco. Sin embargo, los descuentos de cargas sociales se hacen sobre el total. Implicando en concreto un ahorro para la patronal de \$13000 aproximadamente por cada trabajador, unos 40 millones en total todos los meses. Los trabajadores denuncian que los aportes que les descuentan no son depositados a la Obra Social, lo que implica una grave desprotección, más en un contexto signado por una pandemia mundial.

En este caso la complicidad estatal con las empresas fue evidente, no sólo porque el municipio es además empleador a través de Tamse, sino y sobretodo por la ordenanza flexibilizadora aprobada en el Concejo Deliberante con los votos del

oficialismo que abre la puerta a la desregulación absoluta del transporte y al ataque del Convenio Colectivo de Trabajo de los choferes que desde 1973 han sabido defender y que en plena pandemia el gobierno quiere desarticular, avanzando con la lógica de la reforma laboral solicitada por los empresarios del mundo.

Lo que acabamos de describir da cuenta del gravísimo estado del transporte público de pasajeros en el contexto de la pandemia. Sin embargo esta situación no es producto del Covid, es la consecuencia de años de políticas privatistas, de beneficio a las empresas del transporte en desmedro de la calidad del servicio y de los derechos de los trabajadores. Por eso los conflictos del sector son crónicos y de imposible resolución en el marco del actual esquema. Los responsables de esta situación son los empresarios y sus cómplices del gobierno, que continúan transfiriendo enormes masas de dinero a estos irresponsables que brindan un servicio pésimo y maltratan a sus trabajadores.

Las empresas del transporte urbano de pasajeros de la capital reciben en calidad de subsidios estatales más de \$250 millones al mes, desagregado de la siguiente manera: \$60 millones del Municipio a partir del acuerdo firmado el martes 21 de julio <sup>3</sup>, \$120 millones de Nación y \$70 millones de la provincia. Si tenemos en cuenta que el gasto en salarios por mes no supera los \$150 millones, estamos hablando de una diferencia a favor de las empresas de \$100 millones, sólo en subsidios.

Además el transporte urbano de otras localidades, como Río Cuarto, Alta Gracia también recibe subsidios millonarios que rondan los \$50 millones entre el aporte de nación y provincia.

En el caso del transporte interurbano la situación es muy similar. Reciben en concepto de subsidios estatales \$230 millones al mes, \$145 millones de Nación y \$82 millones de la provincia. El gasto en salarios no supera los \$200 millones.

Es decir, todos los meses el Estado transfiere una masa millonaria de dinero desde el bolsillo de los trabajadores hacia las arcas de los empresarios, sin embargo éstos aducen sistemáticamente crisis para solicitar aumentos en los pasajes, en los

---

<sup>3</sup> La Voz del Interior 21 de julio de 2020

subsidios y exigir ajustes para los trabajadores. De lo cual lo que se desprende es que el servicio ya es estatal, en cuanto es sostenido por el Estado, pero la ganancia es privada, ya que sólo la perciben las empresas del sector.

## **EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y EL DERECHO HUMANO A LA MOVILIDAD**

El sistema de transporte en nuestra provincia ha sido pensado, concebido y diseñado como un bien de mercado. Por ende, acceder al mismo depende de las posibilidades económicas del individuo. Por lo que urge imprimir un cambio radical en este aspecto y orientar el sistema de transporte desde la perspectiva de los derechos sociales y colectivos. El transporte público debe tratarse como un bien social y no como un bien económico.

Nuestras constituciones (tanto nacional como provincial), hijas de la tradición liberal, han consagrado en su articulado el derecho a la libre circulación y a la libertad de tránsito tanto de las personas como de las mercancías (vgr. C.N. arts. 9, 10, 11, 12, 14 – Const. Prov. art 19) y mencionan la obligación estatal de prestar los servicios públicos. Sin perjuicio de ello, las reformas posteriores han consagrado el desarrollo de los derechos sociales y culturales, los intereses difusos y colectivos, derechos del consumidor y el usuario. Así mismo, la reforma del 94 de la Carta Magna Nacional ha reforzado y ampliado los derechos y garantías a través de la incorporación de numerosos Tratados y Convenciones Internacionales sobre DDHH (C.N. art. 75.22).

De esta manera, la perspectiva del derecho internacional de los derechos humanos ha venido a nutrir los derechos consagrados en nuestras normas positivas. De hecho, el constituyente nacional y provincial ha previsto la necesaria evolución de los derechos, por lo que en ambos casos expresamente se dispone que “las declaraciones, derechos y garantías que enumera la Constitución no serán entendidos como negación de otros derechos y garantías no enumerados; pero que nacen del principio de la soberanía del pueblo y de la forma republicana de gobierno” (art. 33 CN – art. 20 Const. Prov.).

Actualmente el transporte público es un dispositivo fundamental e ineludible para garantizar lo que se conoce como el derecho a la movilidad. El Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (DESC) que supervisa la aplicación **del Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales** (art. 75 inc. 22) tiene dicho que *“el derecho a la movilidad se entiende como el derecho de toda persona y de la colectividad a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad y aceptable, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el efectivo desplazamiento de todas las personas en un territorio para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo.”*

La movilidad urbana facilita el acceso a otros bienes y oportunidades, por lo que tiene un impacto relevante en la calidad de vida de las personas. De hecho, juega un destacado papel en la producción y reproducción de las estructuras sociales, que, al mismo tiempo, repercuten en las características de la movilidad cotidiana. De modo tal que, cuando se habla de movilidad se hace referencia también a un conjunto de derechos vinculados a la circulación de las personas, entendida como un aspecto de la libertad humana. En la movilidad se pone en juego un conjunto de derechos económicos y sociales que requieren, para ser satisfechos, la aplicación de políticas públicas activas.

Pero como bien social que es, la movilidad no se distribuye “naturalmente” de forma equitativa, no llega a todos los sectores sociales por igual: hay personas que tienen más posibilidades de movilizarse que otras, hay quienes pueden movilizarse mucho más rápido y en más direcciones. De ahí que resulta imprescindible la intervención de la comunidad organizada, el Estado, para garantizar su acceso equitativo.

En este orden de ideas, el transporte público constituye un dispositivo fundamental e imprescindible para la “desmercantilización” del derecho a la movilidad, a la circulación, al transporte. Esto es así sencillamente porque los ciudadanos encuentran en el transporte público la forma más económica de trasladarse. Más allá de que implica gastos de bolsillo (pagar una tarifa), el transporte público es el medio que menos capacidad de pago le demanda al individuo; lo que implica que las posibilidades de acceso adquieren más independencia del desempeño

individual, “del éxito”, de la persona en el mercado laboral. La “desmercantilización” parte de su concepción como un derecho social y no como un producto con valor monetario que sólo depende de los vaivenes del mercado. Por estas razones, las políticas estatales referidas al transporte público constituyen hoy en día una política social de igual envergadura que aquellas de “mayor tradición”, como la salud o la educación.

## **LA EMERGENCIA Y LA NECESIDAD DE PROVINCIALIZAR EL SISTEMA**

Habiendo dejado sentado que el transporte público de pasajeros constituye el dispositivo por excelencia para garantizar un derecho humano fundamental, como lo es el derecho a la movilidad y a la circulación, corresponde garantizar su ineludible prestación sobre todo en un contexto adverso como el actual.

La CSJN ha expresado que “...*Cuando una situación de crisis o de necesidad pública exige la adopción de medidas tendientes a salvaguardar intereses generales...*” corresponde “... *no privar al Estado de las medidas de gobierno que conceptualice útiles para llevar un alivio a la comunidad*” (Fallos 313:1513 “Peralta, Luis Arcenio y otro c/ Estado Nacional (Mrio. De Economía BCRA.) s/ amparo” del 27-12-1990). Así se ha sostenido que la legislación de emergencia responde al intento de conjurar o atenuar los efectos de situaciones anómalas, ya sean económicas, sociales o de otra naturaleza, y constituye la expresión jurídica de un estado de necesidad generalizado (Fallos: 136:161; 200:450; 269:416; 313:1638; 322:2817; 323:1566; 325:2059; 326:1138; 328:690).

Sin embargo, hasta ahora la normativa de emergencia dictada a nivel nacional y provincial ha estado dirigida a limitar derechos individuales y sociales de la población, pero escasamente se ha avanzado en medidas que permitan dotar al Estado de los recursos que le permitan afrontar la crisis. Los resultados están a la vista.

Por ello, este proyecto empieza por declarar el carácter público y la función social del sistema de transporte en toda la provincia de Córdoba, provincializando el sistema en todos sus niveles (urbano, suburbano e interurbano). A su vez, la

responsabilidad del Estado Provincial respecto de la prestación del servicio, se complementa con un esquema de control estricto y democrático por parte de los trabajadores y usuarios.

El primer aspecto a destacar de este proyecto es que brinda una solución al problema de la descentralización del transporte urbano, que al estar en mano del eslabón más débil de la cadena administrativa -los municipios- termina afectando el servicio.

En segundo lugar, es la única respuesta seria a un conflicto crónico que como hemos explicado anteriormente no se resuelve aumentando subsidios, ni siquiera cambiando a las empresas prestatarias, sino terminando con el esquema perverso de utilizar fondos de todos para sostener a empresas privadas que lucran con un servicio público fundamental.

En tercer lugar, al ser el Estado el que provea el servicio y estar controlado por la sociedad, las necesidades que lo orientan son las de la población y no las de la ganancia empresaria, por lo cual no solo se podrá reducir el costo del boleto/pasaje, sino también brindar un servicio de calidad, eficiente y seguro.

En cuarto lugar, garantizar un transporte público de pasajeros de calidad es clave para desalentar las alternativas de transporte individuales que además de ser altamente contaminantes son muy inseguras para las personas.

Por último, esta ley busca defender los derechos de las trabajadoras y trabajadores del transporte que en los sucesivos gobiernos y en acuerdo con las empresas, han sido atacados, tanto en el aspecto salarial, como en los derechos estructurales.

Es por todo lo desarrollado que invito a mis pares a acompañar el presente proyecto de Ley.

Legisladora Luciana Echevarría  
Bloque MST Nueva Izquierda