

Salta,

## **RESOLUCIÓN N° 1493/09**

### **AUTORIDAD METROPOLITANA DE TRANSPORTE**

#### **VISTO:**

La Ley 7.322, el convenio suscripto entre el Gobierno Provincial y el Municipio Capital de la Ciudad de Salta aprobado por Decreto N° 3551/09, la Resolución A.M.T. N° 1410/09, el Acta de Directorio N° 39/09 y;

#### **CONSIDERANDO:**

Que por Ley Provincial N° 7322, y en el marco de lo dispuesto por la Ley N° 6.994, se establece, respecto de los servicios de transporte por automotor de pasajeros propios e impropios de carácter urbano e interurbano, la Región Metropolitana de Salta, la que se integra por los Municipios de Salta, San Lorenzo, Vaqueros, Cerrillos, Rosario de Lerma, Campo Quijano, La Merced y La Caldera, así como por aquellos que el Poder Ejecutivo incorpore en el futuro (Municipios de El Carril, Chicoana conforme decreto N° 800/06 y La Viña, Angastaco, Animana, Guachipas, Cafayate y San Carlos en virtud del decreto N° 4632/09), dejándose establecido que los servicios regulados en la norma corresponden a la competencia provincial.

Que la citada ley instituye a la Autoridad Metropolitana de Transporte como el Organismo encargado de aplicar la misma, teniendo como función primordial la de garantizar la normalidad en la prestación del servicio público propio e impropio de transporte por automotor de personas en la Región Metropolitana, contando para ello con potestades de planificación, organización, actuación, regulación, fiscalización y control, necesarias para el cumplimiento de su objetivo principal (Art. 2 ley 7.322).

Que a los fines de la consecución de su finalidad, la Autoridad Metropolitana de Transporte ejerce el poder de policía del servicio, encontrándose facultada para dictar y hacer cumplir los reglamentos a los cuales deberán ajustarse los prestadores de servicios públicos impropios de transporte de pasajeros en la

Región Metropolitana de Salta, en materia de seguridad, normas y procedimientos técnicos, operación, recorridos, tipos y cupos de servicios, formas de otorgamiento de los permisos, regímenes tarifarios aplicables, formas de medición y de calidad de los servicios prestados (Art. 4 inc. a Ley 7.322).

Que se encuentra a cargo de la Autoridad Metropolitana de Transporte en lo que respecta al servicio impropio, entre otras, las funciones de establecer las bases para el cálculo de las tarifas, asegurando que las mismas sean justas y razonables; determinar las bases y condiciones de selección para el otorgamiento de permisos y licencias de transporte, así como los cupos de esos servicios que permitan una adecuada cobertura territorial, autorizar la cesión y disponer la prórroga, caducidad o reemplazo de licencias o permisos respecto de los servicios referidos en la presente Ley; velar por la protección de la propiedad, el medio ambiente y la seguridad pública y vial en la operación de los servicios de transporte de pasajeros de carácter impropio en la Región Metropolitana de Salta; fijar y efectuar controles sobre los vehículos particulares a fin de detectar la presencia de transporte ilegal o de violaciones de modalidad por parte del transporte impropio, y en general realizar todas las acciones necesarias para el cumplimiento de su finalidad (Art. 4 incs. c, d, e, f, t, y x de la Ley 7.322).

Que por el Artículo 14 de la Ley 7.322 se dispuso, que hasta tanto la Autoridad Metropolitana del Transporte dicte las normas reglamentarias y regulatorias pertinentes, la actividad del transporte impropio de pasajeros en la Región Metropolitana de Salta se regirá en sus relaciones jurídicas por las normas legales y reglamentarias de carácter Provincial o Municipal oportunamente dictadas.

Que este Organismo de regulación y control ha dictado desde su creación, numerosas normas reglamentarias y regulatorias de los servicios de transporte impropio, que en algunos casos modifican y en otros complementan normas dictadas por los municipios en relación a tales servicios.

Que tal estado de cosas torna conveniente el dictado de una norma general que reglamente las condiciones básicas de prestación de los servicios impropios de transporte de pasajeros, logrando de esa manera unificar en un solo cuerpo normativo las disposiciones aplicables a la prestación del mismo, en todos los municipios de la Región Metropolitana de Salta.

Que el dictado de una norma general redundaría en una mayor seguridad jurídica para los actores del sistema, en tanto evita el desorden y la duplicidad de regulaciones respecto de una misma temática.

Que por otro lado, debe ponderarse que el Gobierno de la Provincia de Salta y la Municipalidad de la Ciudad de Salta oportunamente suscribieron un convenio (aprobado por decreto N° 3552/09) mediante el cual se acordó que la Provincia de Salta, a través de la Autoridad Metropolitana de Transporte, proceda a efectuar el reordenamiento del servicio público de transporte automotor de pasajeros impropios.

Que en orden a ello resulta oportuno y legalmente procedente la reglamentación, por parte de esta Autoridad Metropolitana de Transporte, de los mencionados servicios, a fin de generar las condiciones necesarias que posibiliten el reencausamiento de la prestación en términos sostenibles, dentro del marco legal vigente.

Que a tal fin este Organismo, con la intervención de las Gerencias Técnicas correspondientes, elaboró un proyecto de reglamentación de los servicios de transporte impropio, el cual fue sometido a consulta pública mediante Resolución N° 1410/09, publicada en el Boletín Oficial de la Provincia de Salta, y en el Nuevo Diario de Salta, según constancias agregadas en autos.

Que en lo que respecta al contenido del proyecto, en él se respetan y mantienen las modalidades históricas de prestación de estos servicios públicos impropios existentes en la Región Metropolitana, esto es a través de taxis y remises, reglamentando en particular la forma de prestación de ambos, en orden – como quedó expresado- a subsanar las deficiencias que padece actualmente el mismo a fin reencausar dichas actividades.

Que en tal sentido se estipulan, respecto de cada uno de los servicios mencionados, los requisitos y condiciones para ser licenciatarios, así como los derechos y obligaciones de cada uno de ellos.

Que respecto del servicio de transporte por taxi se mantiene su clásica modalidad de prestación, esto es, la de un servicio ambulante, prestado a través de automóviles particulares para el uso exclusivo de las personas que los soliciten en la vía pública, por teléfono, o cualquier otro medio; percibiendo el

licenciatario como contraprestación por el servicio brindado el precio o tarifa debidamente regulado por este Organismo.

Que en razón de tratarse de un servicio público, se estipula la obligatoriedad de los licenciatarios de prestar el servicio sin interrupciones, durante todos los días del año, encontrándose los licenciatarios obligados a mantener las unidades afectadas a la prestación al menos doce horas por día, respetando la jornada legal de trabajo. Con ello se pretende garantizar la obligatoriedad y la continuidad del servicio en cuestión, el cual a tenor de sus características, debe constituirse para los usuarios en la primera alternativa a la del servicio masivo de pasajeros.

Que se pretende mediante la imposición de tal obligación impedir que el servicio sea interrumpido, causando con ello trastornos al público usuario del mismo.

Que a su vez, e íntimamente relacionado con la continuidad y obligatoriedad del servicio público que reviste el taxi, se prevé en la reglamentación que ante circunstancias excepcionales, debidamente fundadas y justificadas, podrá la A.M.T. diagramar servicios especiales con recorridos y turnos obligatorios, fijando en tal caso el precio por persona transportada.

Que la inclusión de tal artículo busca tutelar el interés superior de los usuarios, a fin de garantizar que, ante circunstancias imprevisibles en el transporte masivo de pasajeros que eventualmente pudieren ocasionar su interrupción, los mismos puedan gozar igualmente de un servicio de transporte, resguardando el derecho constitucional a recibir efectivamente el servicio, protegiendo a su vez, sus intereses económicos que pueden verse amenazados ante situaciones abusivas derivadas de tales circunstancias.

Que cabe destacar que lo aquí dispuesto, en lo que hace al Municipio de la Ciudad de Salta, se encontraba ya prevista en la Ordenanza 12.277, con la salvedad de que resultaba de acatamiento voluntario para los licenciatarios. El presente reglamento innova en tal sentido, imponiendo, en caso de producirse las circunstancias excepcionales que habilitan la medida, la obligación de prestar el servicio, que por su carácter de esencial y obligatorio, no puede quedar, bajo ninguna circunstancia, sujeto a la voluntad de sus prestadores.

Que en la presente reglamentación se regula también, la cuestión atinente a los vehículos afectados al servicio, especificando las características que deben reunir los mismos, su modo de identificación, la publicidad interior y exterior, etc. A fin de adecuar la presente reglamentación a lo previsto en la Ley Nacional de Tránsito, se establece que la antigüedad de los vehículos no podrá exceder de diez años. Se establece además, para el caso de que los licenciarios omitan dar de baja los vehículos afectados cuya antigüedad exceda el límite establecido, la facultad de A.M.T. para darle de baja de oficio, fundado ello en razones estrictas de seguridad para la personas transportadas, como para terceros no transportados.

Que asimismo, y atento a la naturaleza de la actividad propia que realizan, en la cual deben enfrentar riesgos diarios de roturas y desperfectos en los vehículos habilitados, se contempla la posibilidad de efectuar reemplazos por unidades según normas vigentes, para continuar con sus actividades y a los efectos de no causar un gravamen en sus derechos.

Que con fundamento en razones de equidad y justicia social, la presente reglamentación crea el régimen especial para el otorgamiento de licencias por antigüedad para choferes de taxis, con lo cual se pretende dar prioridad, al momento de adjudicar nuevas licencias, a aquellos trabajadores dependientes que, transcurrido un tiempo más que razonable en el desempeño de la actividad, se encuentran en condiciones de poseer y explotar por cuenta propia una licencia de taxi.

Que en lo que respecta a la posibilidad de transferir las licencias, la reglamentación prevé la obligatoriedad de requerirse, en todos los casos, autorización previa de la A.M.T. y acreditar el nuevo solicitante similares calidades que las que resultaron exigibles al licenciario cedente. Ello en razón de tratarse de un servicio público, y del carácter "intuitae personae" que revisten los títulos de habilitación. En ese orden, se establece también la imposibilidad de transferir licencias que no hubiesen tenido una explotación menor a tres (3) años, lo que aventa la posibilidad de que quienes resultaren adjudicatarios de nuevas licencias privilegien la comercialización por sobre la explotación de las mismas.

Que se contempla también para el caso de fallecimiento del titular de la licencia, la posibilidad de transferir su explotación a sus herederos forzosos, otorgándose igual derecho al concubino reconocido judicialmente como tal.

Que en relación a la tarifa a percibir por el licenciataria por la prestación del servicio de taxi, la misma es regulada normativamente a fin de garantizar la sustentabilidad, y con ello la continuidad del servicio público. En orden a ello, se dispone que la tarifa de este servicio será única, y establecida en función a una formula polinómica basada en la estructura de costos del servicio. Se contempla en tal sentido, que las tarifas de este servicio deberán proveer a los licenciataria que operen en forma eficiente la posibilidad de obtener los ingresos necesarios para cubrir todos los costos razonables asociados a la prestación del servicio, incluyendo los costos de operación, inversión, impuestos y tasas, y una utilidad razonable.

Que sin perjuicio de lo expuesto, y a fin de garantizar la sustentabilidad del servicio, la reglamentación prevé mecanismos de revisión y actualización de la tarifa mediante revisiones ordinarias y extraordinarias.

Que en el exclusivo interés de los usuarios, y vinculado a la unicidad de la tarifa, se reglamenta las características que debe poseer el reloj taxímetro, estableciéndose que el mismo debe ser homologado por el INTI (Instituto Nacional de Tecnología Industrial), y encontrarse debidamente precintado. Ello a fin de garantizar la transparencia de los montos facturados por la prestación del servicio.

Que en relación a las paradas de taxis, se delimitan las competencias municipales vinculadas al establecimiento y ubicación de las mismas, quedando a cargo de la A.M.T. la determinación de la cantidad de vehículos por parada.

Que finalmente, y respecto de esta modalidad de servicio impropio, entre los puntos salientes del proyecto, la presente reglamentación, de conformidad a lo establecido en la Ley 7322, establece las bases y condiciones para el otorgamiento de las licencias, disponiendo que las mismas deban otorgarse previa existencia de cupo y justificación de necesidades de servicio.

Que vinculado a ello, se fijan parámetros objetivos a los fines de la ampliación del mismo, el que deberá en todos los casos, encontrarse debidamente fundado en análisis realizados por la A.M.T.

Que en lo que respecta al servicio público de remis, el proyecto mantiene su característica de servicio “diferencial” , como fuera concebido mediante Ordenanza Municipio Capital N° 6994 y mantenido a través de sucesivas ordenanzas, prestado con modalidad puerta a puerta, y a través de agencias”, estableciéndose las particularidades de la prestación del mismo, así como los derechos, obligaciones, y prohibiciones de los licenciarios.

Que en particular, y vinculado a tal servicio, se reglamenta detalladamente el funcionamiento de las agencias, estableciendo respecto de las mismas, pautas concretas en cuanto a los recaudos que deben cumplir a los fines de la habilitación, esto es la infraestructura con que deberán contar, como así también el parque móvil afectado necesario para la prestación del servicio.

Que en relación a esto último, se dispone que las agencias deberán contar con un cupo mínimo y máximo de vehículos afectados, ello a fin de garantizar la prestación del servicio.

Que la exigencia de un cupo mínimo por agencia, se encuentra directamente vinculada a la sustentabilidad de la empresa, pues según estudios económicos realizados por este Organismo, la habilitación de una agencia con un cupo inferior al establecido, puede comprometer ciertamente la continuidad del servicio por resultar la misma antieconómica.

Que asimismo, la fijación de cupos mínimos por agencia, evita la incursión en el mercado de empresas u operadores improvisados o carentes de la idoneidad técnica necesaria para el cumplimiento de las obligaciones que por esta reglamentación se establecen.

Que del mismo modo, este Organismo considera que el establecimiento de un cupo máximo razonable de licencias por agencias, a la vez que permite el crecimiento de las mismas, impide o al menos dificulta la formación de monopolios que resultan inconvenientes en servicios como los regulados.

Que al igual que lo establecido en materia de taxis, se reglamenta para la prestación del servicio de remis, las características y requisitos que deben poseer los vehículos afectados a la misma, estableciéndose que estos no podrán exceder una antigüedad de diez años. Sin embargo, y por tratarse el remis de un servicio “diferencial” y de mayor confort al prestado por el taxi, se establece que tales vehículos deberán poseer aire acondicionado.

Que por otro lado, atendiendo a la modalidad de prestación de este servicio, la reglamentación prohíbe cualquier tipo de identificación exterior de la unidad, distinta a la autorizada. Ello por cuanto la experiencia recogida por este organismo demuestra que dicha identificación no resulta necesaria, sumado al hecho de que el uso de parasoles o fajas identificatorias, contribuye al desarrollo de prácticas que desvirtúan de la modalidad de prestación.

Que sin perjuicio de lo expuesto, y fundado estrictamente en razones de seguridad y confianza del usuario, se admite la identificación de los vehículos afectados, mediante la colocación de logos de la agencia en las puertas traseras de los vehículos.

Que en cuanto a la tarifa del servicio de remis, se contempla que la misma será única por agencia, estando a cargo de las mismas su determinación, con la obligación a su cargo de informar a la A.M.T. el monto para su toma de razón y posterior control.

Que la presente reglamentación opta por el sistema de desregulación de la tarifa del servicio de remis. Ello por cuanto si bien éste servicio es diferencial por sus características de confort y modalidad de prestación, no escapa a este Organismo que la realidad imperante en el medio demuestra que numerosas agencias de remis se constituyeron en barrios aledaños a la Ciudad, siendo utilizado el servicio por personas de menores recursos, quienes en razón de la ubicación de sus barrios realizan viajes más extensos.

Que en virtud de ello, el establecimiento de una tarifa mínima, superior a la del servicio de taxi redundaría en perjuicio directo de tales usuarios, razón por la cual resulta oportuno mantener el mecanismo de fijación de tarifa contemplado en el presente, en el cual, cada agencia informará la tarifa que le resulte rentable.

Que cabe aclarar al respecto, que si bien el proyecto de reglamentación tiene previsto que las tarifas deben ser informadas cada seis meses, resulta razonable, en orden a garantizar la sustentabilidad del servicio, permitir que las agencias puedan informar el aumento de las mismas con anterioridad al vencimiento del plazo, siempre que por causas justificadas resulte necesario disponer un aumento.



Que de igual manera, y siempre atendiendo a garantizar la sustentabilidad del servicio regulado, resulta procedente establecer que todo incremento de tarifa que se otorgue al servicio de taxi, deba trasladarse automáticamente a la última tarifa informada por la agencia de remis.

Que la obligación de las Agencias de informar la tarifa única a aplicar, no obstante encontrarse desregulada, tiende esencialmente a proteger derechos de raigambre constitucional de los usuarios. En efecto, tanto el artículo 31 de la Constitución Provincial, como el artículo 42 de la Constitución Nacional, disponen que los usuarios tienen derecho, en la relación de consumo, *a la protección de la salud, seguridad e intereses económicos; a una información adecuada y veraz; a la libertad de elección y a condiciones de trato equitativo y digno.*

Que en efecto, los derechos de consumidores y usuarios contenidos en la norma precitada, son derechos plenos y operativos, que comprenden tanto la protección de los intereses personales y económicos, como el deber del Estado de asegurarlos. En definitiva, el art. 42 de la Constitución Nacional impone en la relación de consumo la obligación para todos los intervinientes, de proveer a la seguridad y custodia de los intereses económicos del consumidor.

Que de esta manera, en materia de servicios públicos, (trátese de propios o impropios) debe el Estado resguardar y garantizar el derecho de los consumidores a una información adecuada y veraz. En tal sentido se ha dicho que la obligación de informar es menester entenderla dentro del principio de la transparencia que debe regir en las relaciones patrimoniales intersubjetivas (Cf. SANTARELLI, Fulvio G., p. 63. Comentario del artículo 4 en el libro "Ley de defensa del consumidor"; Picasso, Sebastián; Vázquez Ferreyra; Roberto A.; Ed. La Ley; Edic. 2009). La transparencia entendida como un umbral aceptable de información para contratar, constituye un método eficaz para erradicar una modalidad de cláusulas y/o prácticas abusivas, denominadas sorpresivas, habida cuenta que el consumidor no puede advertir al momento de contratar, las consecuencias perjudiciales que para su derecho, se derivan de determinadas cláusulas y/o prácticas (MOSSET ITURRASPE, Jorge – PIEDECASAS. Miguel, Responsabilidad precontractual, Rubinzal Culzoni, 2006, p. 65).

Que es por ello que, en concordancia con el derecho a recibir un trato equitativo y digno por parte de los usuarios, -comprensivo del derecho a la

información-, se reglamenta en la presente reglamentación el uso por parte de los vehículos afectados al servicio de remis de un dispositivo y/o mecanismo que proporcione y garantice al usuario información detallada, adecuada y veraz sobre los componentes y/o cargos incluidos, la modalidad de devengamiento de la tarifa pactada y el importe a abonar por la prestación del servicio, con información sobre la distancia recorrida y todo otro cargo que incida sobre la tarifa pactada, conforme contrato celebrado previamente. Que ello así en tanto, a criterio de este Organismo, tales mecanismos permite al usuario tener la certeza de que el monto cobrado se adecua a la tarifa oportunamente pactada.

Que finalmente y a los fines de un más adecuado control y fiscalización de los servicios regulados, se contempla en la presente reglamentación la creación de los registros de titulares de licencias, agencias y automotores habilitados; así como el registro de conductores del servicio impropio; y el registro de sanciones.

Que ahora bien, en relación al contenido del proyecto sometido a consulta (cuyos lineamientos genéricamente fueron expuestos en los considerandos precedentes), se realizaron por parte de los distintos actores, diversas presentaciones mediante las cuales los interesados formularon opiniones, objeciones y recomendaciones al mismo, lo que obliga a este Directorio a considerar cada una de las posturas y sugerencias mediante el correspondiente análisis jurídico e informes técnicos y económicos de las distintas Gerencias de la AMT.

Que sin embargo, cabe aclarar que tal como quedó expresado en la Resolución A.M.T. N° 1410/09, el procedimiento efectuado tiene carácter consultivo, de lo cual se colige que las opiniones y sugerencias vertidas no resultan vinculantes ni obligan a este Organismo a decidir en el sentido que cada parte pretende.

Que ello así por cuanto, el procedimiento de documento de consulta, tiende a lograr canales de integración y participación de quienes van a verse alcanzados por la decisión del regulador, para de tal modo permitir que sus opiniones e intereses sean escuchados y analizados antes del dictado de una determinada medida.

Que formuladas las aclaraciones precedentes, corresponde adentrarse en el análisis de las observaciones realizadas, dejando sentado que por razones de economía procesal se analizan y se explican aquellas observaciones que no fueron receptadas en el proyecto definitivo, dejando de lado, asimismo, el análisis de aquellas que por carencia de prueba o resultar absolutamente improcedente, son declaradas inadmisibles.

Que a fs. 142/149 obra presentación de los referentes de Remises Córdoba, Centro Cívico, Remises Mitre, Remises Génesis y Remises Justo Juez. Señalan, que en relación al artículo 52 del proyecto que fija un cupo mínimo de treinta y un máximo de sesenta licencias para la habilitación de las agencias, el mismo debería establecerse en veinte licencias como mínimo y cuarenta como máximo, argumentando que un cupo mínimo de treinta provocará la desaparición de las remiseras barriales.

Que de igual manera, y en relación a tal artículo, el Centro de propietarios de remises y afines de la Ciudad de Salta (CEN.P.R.A.SA), sugiere que a los fines de la habilitación de la agencia, se requiera una cantidad de diez licencias, tal como se encuentra previsto en la Ordenanza 12.277 de la Ciudad de Salta.

Que efectuado el análisis de tales observaciones, cabe sostener que la exigibilidad de cupos mínimos y máximos de licencias para la habilitación de una agencia, resulta necesario a tenor de los motivos expuestos ut supra.

Que ello por cuanto, tratándose de un servicio público, el Estado debe garantizar la sustentabilidad, así como la prestación eficiente y la continuidad del mismo, requisitos estos que no pueden sostenerse con agencias que por la escasa cantidad de licencias incorporadas, resulten antieconómicas.

Que sin embargo, de un nuevo análisis realizado por la Gerencia Económica de este Organismo, se concluye que para una sostenible prestación del servicio, que permita cubrir los costos que la explotación de tal servicio demande (alquiler de la base, pago de al menos tres operadores, pago de impuestos, tasas, renovación y mantenimiento de las unidades, etc.) resulta necesario contar con un mínimo de al menos veinte licencias. Caso contrario, la prestación se torna antieconómica, provocando la degradación del sistema,

producto de infracciones a las modalidades de prestación del servicio, falta de reinversión en vehículos; precarización en las condiciones de trabajo de los conductores y empleados, y en definitiva en competencia desleal para el servicio de taxi.

Que asimismo, y en relación a las presentaciones efectuadas por los licenciarios, corresponde aclarar que de las veinte licencias requeridas como cupo mínimo para la habilitación de una agencia, solo diez deberán ser de propiedad de la misma, pudiendo afectar a fin de completar el cupo, diez licencias individuales.

Que en relación al artículo 54 del proyecto, los representantes de las Agencias de Remises Córdoba, Don Emilio, Centro Cívico, Mitre, Génesis y Justo Juez, solicitan, que a los fines de la incorporación de vehículos, se autorice la celebración de contrato de leasing respecto de vehículos usados.

Que tal observación no merece recepción favorable, por cuanto es política fijada por este Organismo, que los vehículos afectados al remis sean de propiedad del titular de la licencia. Al respecto, cabe puntualizar que así fue concebido originariamente este servicio, y de tal modo debe mantenerse, pues si se tienen en cuenta los antecedentes que regían la prestación de este servicio en el municipio Capital, la Ordenanza 12.277 establecía expresamente que debían incorporarse a la prestación vehículos cero km., caso contrario resultaba admisible los contratos de leasing, pero únicamente respecto de vehículos cero km.

Que igualmente el artículo 57 del proyecto sometido a consulta, fue objeto de observación por parte de la Cámara de Agencias de Remises de la Provincia de Salta, quien sugiere que a los fines de la prestación del servicio, las agencias deberían tener una capacidad patrimonial equivalente al diez por ciento de los vehículos afectados y no del veinte como se encuentra previsto en la reglamentación. De igual manera, y en relación a este artículo, el Sr. Juan Carlos Santos, en representación del Centro de Taximetrías de Salta sostiene que debería exigirse que la capacidad patrimonial sea equivalente al cien por ciento de los vehículos afectados.

Que en relación a este artículo, y reexaminando las objeciones y sugerencias realizadas, este Organismo considera que resulta

razonable exigir a las agencias una capacidad patrimonial equivalente al diez por ciento de los vehículos afectados, tal como se preveía en la ordenanza que reglamentaba el servicio en la Ciudad de Salta. Debe ponderarse además, que a diferencia de lo previsto en la Ordenanza 12.277, la presente reglamentación prevé que para habilitar una agencia se requiere de veinte licencias, con lo cual la capacidad exigida es mayor a la prevista con anterioridad.

Que asimismo, cabe destacar que el porcentaje establecido, es razonable en orden a responder eventualmente por la prestación del servicio de remis. Sumado a ello, debe tenerse en consideración que a los fines de responder por incumplimientos o daños en la prestación del servicio, las agencias, como los vehículos afectados a la prestación del servicio, cuentan con diversos seguros de responsabilidad (personas transportadas, terceros no transportados, accidentes personales y seguro obligatorio de vida en caso de poseer chofer afectado al servicio).

Que en lo que respecta a la sugerencia relativa a la posibilidad de afectar bienes de terceros para garantizar la capacidad patrimonial de las agencias, la misma es rechazada por resultar jurídicamente improcedente.

Que el Presidente y Secretario de la Cámara de Propietarios de Taxis Unidos de Salta objetan el artículo 58 del proyecto referido a la capacidad de las playas. Señalan que la redacción actual del proyecto permite que el setenta por ciento de los vehículos remis hagan base en la vía pública.

Que tal objeción no puede tener recepción favorable, por cuanto la misma es meramente subjetiva, omitiendo el presentante acompañar pruebas que justifiquen la necesidad de disponer un aumento en la capacidad de las playas.

Que en efecto, la capacidad exigida en el reglamento es una capacidad mínima, lo cual no obsta que las agencias dispongan de playas de mayor capacidad de acuerdo a sus necesidades operativas. A mayor abundamiento, cabe agregar que el porcentaje requerido de ninguna manera significa permitir que el setenta por ciento restante de los automóviles se encuentre haciendo base en lugares distintos a los de su playa, por cuanto la reglamentación prohíbe

expresamente a los vehículos de remis hacer base en la vía pública o lugares distintos a los de su base.

Que el porcentaje establecido encuentra fundamento en los análisis y relevamientos efectuados por este Organismo, de los cuales surge que resulta razonable exigir a las playas de estacionamiento utilizadas como base una capacidad equivalente al treinta por ciento de los vehículos afectados, puesto que la dinámica propia de la actividad determina que generalmente es tal porcentaje el que se encuentra en base, por encontrarse los restantes vehículos prestando el servicio, o directamente fuera de servicio en el domicilio del titular.

Que en lo que concierne al Art. 61º del proyecto que dispone que el servicio de remis “se prestará exclusivamente de puerta a puerta, quedando expresamente prohibido ofrecer el servicio en la vía pública, locales comerciales, centros de compras, boliches bailables, supermercados, etc. y bajo otra modalidad no contemplada en esta Reglamentación”, los representantes de las Agencias de Remises Córdoba, Don Emilio, Centro Cívico, Mitre, Génesis y Justo Juez, solicitan, que los convenios celebrados entre las agencias y tales locales sean aceptados por que dan seguridad y confort al usuario.

Que en relación a tal sugerencia, no corresponde su análisis por cuanto los presentantes no explican en que consisten los convenios, los que a priori, resultarían contrarios a la reglamentación vigente (Ordenanza 12.277) y a la que por este acto administrativo se aprueba.

Que continuando con el artículo 61, el Secretario General del Sindicato de Peones de Taxis, Sr. Ramón Jorge Coronel, manifiesta en relación al inc. g), que la definición de ticketera iguala a la del reloj taximetrero, y respecto al inc f), considera que la tarifa del remis debe ser siempre superior a la del taxi.

Que en lo que respecta al inc. g) del proyecto, tal aseveración carece de sustento, por cuanto si bien ambos aparatos sirven a los efectos de la medición y facturación del servicio, el reloj taxímetro lleva inserta una bandera visible al exterior con la leyenda “libre”, esto a los fines de indicar que el vehículo se encuentra en servicio, y a los fines de ofrecer el mismo en la vía pública.

Que de ninguna manera el uso de ticketera en el remis pretende equiparar este servicio con el de taxi, sino que tiende, tal como quedó expresado ut supra, a generar mecanismos que transparenten el régimen de tarifas,

directamente en función del derecho a la información y a la protección de los intereses económicos de los usuarios.

Que como antecedente, cabe destacar que el uso de tiketera o reloj taxímetro en el remis, se encontraba ya previsto y aceptado por el Decreto N° 779/03 de la Municipalidad e la Ciudad de Salta (hoy derogado en virtud de la abrogación de la ordenanza N° 11.608/01), que disponía, a fin de transparentar la tarifa pactada, que los remises podían implementar la tiketera.

Que tal postura, por lo demás, fue aceptada y sugerida por la Secretaría de Defensa del Consumidor de la Provincia de Salta.

Que por los motivos expuestos, debe rechazarse también la sugerencia efectuada por el Sr. Juan Carlos Santos, en representación del Centro de Taximetrístas de Salta, con relación a este inciso del artículo 61.

Que en lo que respecta a los artículos 62 y 63 del proyecto referido a las ordenes de viajes, los representantes de las Agencias de Remises Córdoba, Don Emilio, Centro Cívico, Mitre, Génesis y Justo Juez, así como la Cámara de Agencias de Remises de la Provincia de Salta, proponen que se continúe con el sistema de la Ordenanza 12.277 que establece la emisión de una sola orden de viaje por cada servicio, la que podrá ser registrada en una planilla diaria.

Que en relación a tal observación, cabe señalar que la reglamentación propuesta no innova en relación al sistema de ordenes de viaje que tradicionalmente vienen aplicando las agencias. Sin perjuicio de lo cual, la reglamentación definitiva prevé, que todos los servicios de las agencias deberán ser transcriptos a las planillas que regularmente llevan las mismas, las cuales, a los fines de un adecuado control por parte de A.M.T., deberán ser previamente rubricadas por este Organismo.

Que a su vez, y en relación al artículo bajo análisis, el Centro de Taximetrístas de Salta, manifiesta que la orden de servicio tipo "b" debe eliminarse, ya que la misma es utilizada en la actualidad para justificar el ofrecimiento del servicio en la vía pública.

Que tal observación no es compartida por este Directorio, por cuanto la implementación de las ordenes de viaje tipo "b", se encuentran

justificadas en razones de economía, agilidad, rapidez y eficiencia del servicio, puesto que resultaría a todas luces irrazonable, y perjudicaría al usuario del servicio, que cada vehículo deba volver a la base a retirar la orden de servicio tipo "a", cuando se encuentre en proximidades del servicio solicitado.

Que si bien es cierto que en algunas ocasiones la misma puede ser utilizada para transgredir la modalidad de prestación del servicio, levantando pasajeros en la vía pública por ejemplo, tales transgresiones son severamente castigadas por este Organismo, pudiendo aplicarse en tal caso, la caducidad de la licencia.

Que en relación al Art. 65º del proyecto, referido a la publicidad en los vehículos, los representantes de las Agencias de Remises Córdoba, Don Emilio, Centro Cívico, Mitre, Génesis y Justo Juez opinan que lo planteado en el inciso g), resulta discriminatorio, por lo cual solicitan que se permita a los remises exhibir publicidad en el exterior e interior de la unidad afectada, bajo las mismas condiciones que se permiten a los taxis.

Que analizada tal sugerencia, este Organismo entiende que, bajo las condiciones previstas en el reglamento, no existen objeciones legales en permitir la publicidad interna en los vehículos afectados al servicio de remis. Distinta conclusión corresponde arribar en lo que respecta a la publicidad externa, por cuanto la publicidad exterior de los vehículos afectados al servicio de remis, conlleva a la identificación externa de estos, la cual, conforme quedó expresado no resulta necesaria conforme la modalidad de prestación de dicho servicio.

Que por idénticos motivos, debe rechazarse la observación realizada por la Cámara de Agencias de Remises de la Provincia de Salta, quien propone que se mantenga el sistema de identificación mediante fajas en parabrisas y lunetas,

Que en lo que concierne al Art. 66º del proyecto, los representantes de las Agencias de Remises Córdoba, Don Emilio, Centro Cívico, Mitre, Génesis y Justo Juez se oponen a que la AMT intervenga de manera previa en las diferencias que pudieran existir entre los licenciarios con el pasajero por el precio, la forma y condiciones del servicio.

Que tal observación debe ser rechazada, por cuanto la Ley 7.322 al establecer que la A.M.T. goza de iguales potestades que las establecidas en



el Artículo 3° de la Ley 6.835, dota a la A.M.T., entre otras, de facultades jurisdiccionales.

Que a los fines de la correcta interpretación del artículo en cuestión, debe ponderarse que el otorgamiento de potestades jurisdiccionales a los Entes Reguladores o Agencias Reguladoras tiende, en parte, a intentar dar una solución al creciente grado de conflictividad social que no puede ser respondido por la actividad jurisdiccional judicial cuya estructura y procedimientos no fueron pensados para tan altos índices de conflictividad (conf. Considerandos de Ley 6.835). También es cierto, que tales potestades son otorgadas en merito al orden, coherencia, y uniformidad en la aplicación de criterios y de leyes en cuestiones complejas o múltiples y por el aprovechamiento de la experiencia de los entes administrativos por las tareas técnicas que se les ha asignado (conf. Considerandos de Ley 6.835).

Que lo expuesto precedentemente corrobora que el alcance de la potestad jurisdiccional de la A.M.T. se encuentra limitado y orientado a aprovechar la experiencia, pericia y conocimiento en las cuestiones técnicas sometidas a su ámbito de control y regulación, mas no a suplir la actuación de los Tribunales Judiciales en todas las cuestiones que de alguna manera puedan involucrar a un licenciatario.

Que en lo que se refiere al Art. 69°, inciso h) los representantes de las Agencias de Remises Córdoba, Don Emilio, Centro Cívico, Mitre, Génesis y Justo Juez, al igual que la Cámara de Agencias de Remises de la Provincia de Salta, objetan que los rodados deban poseer equipo de aire acondicionado en perfecto estado de funcionamiento, ya que argumentan que la mayoría de los vehículos utilizados en el servicio no cuentan con dicho equipo, y que dicho requisito es inaccesible. En relación al inciso i) se oponen a sacar el parasol en virtud de que se propiciará el uso de los remises ilegales.

Que en lo que respecta a la primera de las observaciones, la misma no merece recepción favorable, por cuanto el servicio de remis regulado en la presente, consiste en un servicio diferencial, con características de confort superiores al taxi, con lo cual resulta exigible que los vehículos posean aire acondicionado. Sin perjuicio de ello, en por aplicación del principio de irretroactividad aplicable a las normas jurídicas, tal exigencia resulta exigible respecto de los nuevos vehículos que

se incorporen al servicio, pudiendo los vehículos actualmente afectados continuar en la prestación del servicio hasta el vencimiento de la antigüedad.

Que en relación al retiro de parasoles, su negativa carece de justificación, por cuanto como quedó expresado ya la presente reglamentación prevé otros medios de identificación a fin de combatir el transporte ilegal, a saber: identificación en las puertas, oblea en el parabrisas, etc.

Que respecto del Art. 83º del proyecto, los representantes de las Agencias de Remises Córdoba, Don Emilio, Centro Cívico, Mitre, Génesis y Justo Juez solicitan que las sanciones de inhabilitación sean aplicadas a los choferes o dueños de los vehículos, y que las multas se apliquen a los dominios y no a las licencias.

Que tal pretensión resulta improcedente, por cuanto tratándose de licencias para la prestación de servicios públicos, el vínculo jurídico se da entre el Estado otorgante del permiso y el licenciatario. En efecto, la responsabilidad respecto de la prestación del servicio, es exclusiva del licenciatario, independientemente que este último materialice la falta por sí, o a través de terceras personas. De esta manera, y para el caso de que los licenciatarios presten el servicio a través de conductores, deberán adoptar recaudos a fin de elegir correctamente a los mismos.

Que los representantes de las Agencias de Remises Córdoba, Don Emilio, Centro Cívico, Mitre, Génesis y Justo Juez observaron también el Art. 88º del proyecto, que establece la tasa de fiscalización, solicitando que la misma se regule con el valor del metro cúbico de gas y no en función de los litros de gasoil.

Que tal pretensión resulta inviable, por cuanto el mecanismo de implementación de la tasa se encuentra previsto en el Artículo 7 de la Ley 7.322

Que finalmente, a fs. 212/218 obra presentación del Sr. Raúl Saldaño, quien se presenta en su calidad de taxista, y como miembro de la Delegación Salta de la Federación Nacional de Conductores de Taxi, con el patrocinio letrado de la Dra. María Luisa Bravo, quien interpone recurso de reconsideración y alzada en contra de la resolución N° 1410/09.

Que analizada tal presentación, corresponde señalar que por la resolución recurrida no se aprobó la reglamentación del servicio impropio de

transporte, sino que se dispuso llamar a consulta pública a los fines de que los interesados formulen opiniones al proyecto de reglamentación.

Que de esta manera, en virtud de no tratarse el proyecto en cuestión de un acto administrativo (por ende recurrible), sino tan solo un acto preparatorio de la decisión final de este Organismo sobre la materia, corresponde, en virtud del informalismo a favor del administrado (Art. 143 y sgtes. de la Ley 5.348) considerar los puntos objetados como observaciones al documento de consulta.

Que realizada la aclaración precedente, señalan los presentantes su oposición al reglamento por cuanto entiende que la reglamentación de los servicios realizada en el proyecto, al permitir a los remises el uso de ticketera, tiende a equiparar a ambos servicios. Agrega asimismo, que la regulación tarifaria contenida en el proyecto viola el principio de igualdad y favorece la competencia desleal, por cuanto al no existir una regulación limitadora del mínimo, se genera una competencia desleal.

Que analizada tal objeción, cabe destacar que a tenor de la reglamentación expuesta, cuyos lineamientos fundamentales fueron analizados precedentemente, de ninguna manera puede colegirse que la reglamentación tienda equipar los servicios de taxis y remis, puesto que las modalidades de prestación y características de cada servicio se encuentran claramente delimitadas y definidas.

Que igualmente debe descartarse la alegada violación del principio de igualdad. En efecto, conforme lo tiene sentado el máximo Tribunal Federal, “el principio de la igualdad de todas las personas ante la ley, según la ciencia y el espíritu de nuestra Constitución, no es otra cosa que el derecho a que no se establezcan privilegios que excluyan a unos de lo que se concede a otros en iguales circunstancias, de donde se sigue forzosamente que la verdadera igualdad consiste en aplicar en los casos ocurrentes la ley según las diferencias constitutivas de ellos (conf. Fallos 320:2151)”.

Que corolario de lo expuesto, se tiene que el principio de igualdad que garantiza la Constitución no significa tratar a todos de una misma manera, sino a todos los iguales de una misma manera. Su correcta aplicación exige que se adviertan las distinciones existentes (en este caso la distinción de regímenes), dado que no todos los individuos se encuentran en una situación jurídica idéntica, de

modo que aplicar una misma regla para todos contradice la lógica e, incluso, puede generar graves injusticias.

Que de esta manera cabe concluir que la presente reglamentación no establece diferencias arbitrarias, puesto que las diferencias existentes entre los regímenes tarifarios de uno y otro servicio, se encuentran justificadas en las diferencias propias de cada modalidad de servicio, sobre las cuales ya se ha abundado en consideraciones.

Que se oponen también los presentantes a la denominación de servicio impropio o cualquier término peyorativo del servicio de taxi, por cuanto afirma que tal servicio es anterior al servicio público de transporte masivo de pasajeros, e inclusive al remis.

Que en lo que respecta a tal observación, cabe resaltar que el proyecto de reglamentación a fin de calificar a los servicios, siguió la denominación prevista en la Ley 7.322, motivo por el cual cabe rechazar tal observación.

Que finalmente, se plantea la inconstitucionalidad de la reglamentación por cuanto entienden los presentantes la A.M.T. ejerce atribuciones que no le han sido delegadas expresamente por el Municipio. Cita el convenio suscripto por el Gobierno Provincial con el Municipio de la Ciudad de Salta, argumentando que las cláusulas del mismo hacen referencia a las potestades de A.M.T. para disponer las adjudicaciones, transferencias, reemplazos, cesiones, y caducidades de las licencias, pero –añaden- que en ninguna parte del mismo se menciona la facultad para reglamentar el régimen del servicio público, y menos aún la cuestión concerniente a la fijación de tarifas, y modalidad d operación

Que adentrándonos a examen de tal observación, se advierte que el análisis realizado por los presentantes resulta parcial, por cuanto –erróneamente- consideran que las facultades reglamentarias de este Organismo derivan del convenio aprobado por decreto 3559/09 y no del Bloque normativo integrado por las leyes 6.994 y 7.322

Que en efecto, y tal como se expreso al inicio de la presente, por ley Provincial N° 6.994 se delimitaron las facultades provinciales en relación con las competencias municipales previstas en el artículo 170 de la Constitución en cuanto a la prestación del servicio público de transporte automotor de pasajeros por parte de las municipalidades de la Provincia. Se estableció en tal sentido que

“compete a la Provincia de Salta garantizar la normal prestación de tal servicio”, facultando asimismo al Poder Ejecutivo a tomar todas las medidas necesarias para garantizar la normalidad en la prestación del mismo, con la finalidad de alcanzar la eficacia y eficiencia del servicio. A tales efectos, la norma mencionada dispuso que el Poder Ejecutivo podrá dictar o llevar a cabo todo acto o procedimiento necesario o conveniente para cumplimentar dicha finalidad.

Que en el marco de lo dispuesto en la ley citada, y respecto de los servicios de transporte automotor de pasajeros propios e impropios de carácter urbano e interurbano, se dispuso por Ley N° 7322 la creación de la Región Metropolitana de Salta, así como de la A.M.T. confiriendo a ésta última facultades para dictar y hacer cumplir los reglamentos a los cuales deberán ajustarse los prestadores de servicios públicos impropios de transporte de pasajeros en la Región Metropolitana de Salta, en materia de seguridad, normas y procedimientos técnicos, operación, recorridos, tipos y cupos de servicios, formas de otorgamiento de los permisos, regímenes tarifarios aplicables, formas de medición y de calidad de los servicios prestados (Art. 4 inc. a Ley 7.322), y en general “realizar todas las acciones que resulten necesarias para asegurar el cumplimiento de sus misiones y funciones y los objetivos de la Ley N° 6.994 y de su reglamentación” (Art. 4 inc. w).

Que de la normativa transcripta, se colige no solo la competencia provincial para la reglamentación del servicio en el Area Metropolitana, sino también que el ejercicio de la misma, así como de las facultades otorgadas, constituye un imperativo legal a cargo de la A.M.T. en virtud de haberle sido delegada la misma mediante ley (formal y material), el dictado de las normas regulatorias y reglamentarias que rigen la prestación del servicio.

Sin perjuicio de lo expuesto, y a modo ilustrativo cabe destacar la improcedencia de la declaración de inconstitucionalidad de una norma (el reglamento tiene naturaleza de tal) en sede administrativa, pues esa potestad es resorte exclusivo de los tribunales de justicia (conf. CSJN, “Ingenio y Refinería San Martín del Tabacal S.A. c/ Provincia de Salta”, estando vedada a los órganos de la administración, Fallos 269:243, la postura de la presentante denota un desconocimiento de la normativa aplicable al servicio en la Provincia de Salta

Que en virtud de lo expuesto, y de la invalorable participación de los licenciatarios y de las Cámaras que agrupan a los mismos, las Gerencias

elaboraron el proyecto de reglamentación definitivo del servicio de transporte impropio para la Región Metropolitana de Salta, el cual, salvo las objeciones transcriptas en los considerandos precedentes, receipta numerosos aportes realizados.

Que tal proyecto, siguiendo el criterio sentado por el legislador Provincial en la Ley 7.322, caracteriza al taxi y al remis como servicios públicos impropios. Ello por cuanto los mismos, (con las variaciones existentes en cuanto a la modalidad de prestación y características de confort de cada uno de ellos), son prestados por particulares pero teniendo como finalidad la satisfacción de necesidades colectivas o de intereses generales de la población, lo cual justifica la intervención y regulación estatal en su prestación.

Que en tal sentido, y tal como fuera expresado por Villegas “en los servicios de transporte de pasajeros hay un interés público, porque cada individuo de una mayoría de habitantes tiene un interés personal y directo en viajar, por lo tanto tiene derecho a ser bien atendido en la prestación de ese servicio, porque cuando una actividad se efectiviza por medio de prestaciones individuales es el usuario el objeto principal del servicio y es a él a quien el régimen jurídico debe proteger.

Que no debe por tanto confundirse la idea de interés público con la del interés de la Administración, ni con la llamada conveniencia material o económica, despojándola del valor justicia”.

Que es precisamente en orden a la satisfacción de las necesidades de la población y a la protección de los derechos de los usuarios y destinatarios del servicio de transporte, que se orienta la presente reglamentación, teniendo como premisa fundamental la de garantizar la eficiencia y calidad de los servicios públicos (Art. 42 de la C.N.), preservando fundamentalmente sus caracteres de continuidad, regularidad, generalidad y obligatoriedad.

Que la Gerencia Jurídica del Organismo ha tomado la intervención que le compete.

Que este Directorio se encuentra facultado para el dictado del presente acto de conformidad a las facultades reglamentarias, lo dispuesto por la Ley 7.322, el Convenio mencionado en el visto de la presente, normas complementarias y concordantes.

Por ello;

**EL DIRECTORIO DE LA AUTORIDAD METROPOLITANA  
DE TRANSPORTE**

**RESUELVE:**

**ARTICULO 1°: APROBAR** el Reglamento del servicio público impropio de transporte por automotor de personas en la Región Metropolitana de Salta y su anexo, el que como Anexo I forma parte integrante de la presente, ello por los motivos expuestos en los considerandos de la presente Resolución.

**ARTICULO 2°: DISPONER** que el reglamento del servicio público impropio de transporte por automotor de personas en la Región Metropolitana de Salta, entrará en vigencia a partir del día siguiente al de su publicación.

**ARTÍCULO 3°: REGISTRAR;** publicar en el Boletín Oficial, y oportunamente archivar.-