

# TRANSPORTE URBANO 'propuesta cooperativa'

p. Roberto F. Bertossi<sup>1</sup>

No obstante que las comunicaciones y el transporte, son los *íconos más* indiscutibles de la globalización y la modernidad, nuestra ciudad de Córdoba, la segunda del país, no puede ofrecer aún, el servicio de transporte urbano de pasajeros a los que los cordobeses tienen derecho y se merecen, no-solo por los impuestos y tasas que pagan, ni por sus necesidades laborales y familiares puntuales, sino por competencias exclusivas y excluyentes del Municipio capitalino en la materia.

A esta situación más allá del reproche social y penal -véase los artículos 190 y sigts. del Código Penal-, tenemos que ser capaces de superarla satisfactoria y proactivamente.

Cómo puede ser que en la ciudad del conocimiento, con universidades y facultades específicas, reconocidas, interna y externamente en saberes académicos de ingeniería, arquitectura, urbanismo, economía, derecho y ciencias sociales, cómo puede ser que en la ciudad de los más exitosos empresarios, ejecutivos y directivos nacionales, no se pueda encontrar una solución satisfactoria y atractiva para el transporte urbano.

Quién ignora, quién no ha sufrido, más o menos directamente, las consecuencias de la discontinuidad, irregularidad, mala calidad, ineficiencia, y desconfianza colectiva derivadas de una conflictividad crónica que 'ofrece' el transporte urbano de pasajeros de nuestra ciudad capital.

En efecto, su infrecuencia, las pérdidas de presentismo y otras inmerecidas sanciones laborales de infinidad de vecinos y contribuyentes, sus ruidos molestos, sus escapes tóxicos y contaminantes, algunos temerarios conductores, es decir, la irresponsabilidad concurrente, explican y pueden predecir el peor de los escenarios posibles, escenario que no solo debemos impedir sino revertir

---

<sup>1</sup> Profesor de Derecho Cooperativo,  
Facultad de Derecho y Ciencias Sociales,  
Universidad Nacional de Córdoba.-

anversal y proactivamente, con un emprendimiento de cooperación y complementariedad, duradero.

Así entonces, como han tenido su oportunidad el estado, los capitales privados, las sociedades del estado y, hasta aventureros de toda laya, las auténticas cooperativas de transporte inter.-barrios, puestas red con las troncales, deben ser seriamente consideradas para que por sí mismas y/o complementando al estado y a los capitales privados, muestren también aquí, su eficacia inherente, opción cooperativa que por otra parte contempla la Ley Orgánica Municipal de la ciudad de Córdoba expresamente y los artículos 35, 36, 75 y cc. de la Constitución Provincial.

Esta propuesta cooperativa implica necesaria y condicionalmente, una clara responsabilidad social sindical que deje detrás a ciertas organizaciones gremiales que, en muchos casos, hacen prevalecer su interés corporativo sobre el interés general; todo ello ante una sensación de pasividad de los funcionarios públicos encargados de intervenir con la mayor premura y operatividad en estos casos.

Ahora bien, debo reiterar que el servicio público de transporte colectivo urbano es de competencia exclusiva municipal y por tanto, su programación, provisión y supervisión oportunas, estratégicas y adecuadas no pueden ser en adelante, objeto de delegaciones fictas e impunes.

El transporte urbano es uno de los derechos fundamentales del ciudadano, debiendo el municipio asegurar las condiciones de uso, acceso, precio equitativo y calidad del sistema.

Decimos equitativo porque habría que categorizar el boleto estudiantil, el obrero, el de discapacitados, gradual, paulatina y operatoriamente.

Por cierto, el municipio así como podría prestar este servicio público directamente, en términos de calidad y eficiencia, también puede hacerlo bajo el régimen de concesiones.

Lo que no puede el municipio es desentenderse de la logística acorde al plan estratégico metropolitano, la infraestructura, el equipamiento, la regulación y el control del servicio público de transporte, urbano, colectivo, de vecinos pasajeros y, menos que menos, ejercer estas últimas funciones cuando es el propio municipio el prestador del servicio, Vg. TAM -S.E..

En esa perspectiva, las inspecciones técnicas vehiculares, el stock de insumos, seguros, talleres, lavaderos, terminales y la opinión de los vecinos colindantes, deben ser comprobadas y atendidas cotidianamente.

Por su parte, la autorización en cualquier carácter para la prestación de este servicio publico deberá reflejarse en formal contrato, previo concurso, licitación o llamado de oferentes, contrato que finalmente será formalizado con aprobación legislativa municipal en doble lectura.

Igualmente, el concedente municipal debe guardarse la facultad de dejar sin efecto, total o parcialmente, la exclusividad bajo la cual pudiera otorgar una concesión ante el supuesto que se encuentren disponibles innovaciones tecnológicas que permitan la prestación del servicio en mejores condiciones o condiciones no monopólicas, todo esto solo y en tanto tales innovaciones igualen o superen los estándares de calidad y eficiencia operativa existentes a ese momento y que redunden en mayores beneficios para los usuarios.

Un dato no diminutivo es asegurar una aceptable rentabilidad -que en el caso de las cooperativas de traduce en excedentes repartibles (Art. 42 y cc. Decr.-ley, 20.337)-, obviamente, por encima de los costos de organización y mantenimiento, con parámetros de actualización automáticos que aseguren y garanticen la renovación periódica de coches en circulación de acuerdo con la tasa de depreciación correspondiente, debiendo retirarse del servicio, en todos los casos -sin excepciones admisibles-, cualquier colectivo que no cumpla los requisitos preestablecidos y que puedan poner en riesgo la vida, los bienes y la propiedad de los cordobeses.

A modo conclusivo, el servicio público de transporte de pasajeros puede ser prestado, total o parcialmente, por cooperativas de empresarios y trabajadores independientes, participando los vecinos-usuarios en el control de su prestación, según lo establecen las leyes, las ordenanzas municipales, la Constitución Nacional (Art. 42) y provincial (Arts. 36, 54, 75 y cc.), las leyes de defensa del consumidor, de defensa de la competencia y de lealtad comercial.

Al fin y al cabo, nuestra propuesta cooperativa trata de un viaje colectivo y posible, en el cual nadie puede quedar de a pie, ni más ni menos.-