

## La accesibilidad al sistema de transporte integrado en San Miguel de Tucumán, Yerba Buena y Banda Del Río Salí. La tarifa

Accessibility to the integrated transportation system in San Miguel de Tucumán, Yerba Buena, and Banda del Río Salí. The fare

**María Victoria García Posse y María Fernanda Prado\***

**Autoras:**

María Victoria García Posse y  
María Fernanda Prado  
Universidad Nacional de  
Tucumán (UNT)

**Recibido:** 01/11/2025

**Aceptado:** 01/11/2025

**Citar como:**

GARCÍA POSSE, María Victoria  
y PRADO, María Fernanda  
(2025): "La accesibilidad al  
sistema de transporte  
integrado en San Miguel de  
Tucumán, Yerba Buena y  
Banda del Río Salí. La tarifa",  
*Revista Jurídica de la Facultad  
de Derecho y Ciencias  
Sociales UNT*, Vol. 1, Núm. 1.

**Licencia:**

Este trabajo se comparte bajo  
la licencia de Atribución-  
NoComercial-CompartirIgual  
4.0 Internacional de Creative  
Commons (CC BY-NC-SA 4.0):  
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>



**Resumen:** El trabajo plantea la problemática de la tarifa en relación al transporte de pasajeros como un servicio público y derecho humano, en donde es necesario garantizar la efectiva accesibilidad para garantizar la movilidad de la población que permite gozar de otros derechos constitucionales.

**Palabras claves:** transporte público, accesibilidad, tarifa

**Abstract:** The work raises the issue of fares in relation to passenger transport as a public service and human right, where it is necessary to guarantee effective accessibility to ensure the mobility of the population, which allows them to enjoy other constitutional rights.

**Keywords:** public transport, accessibility, fare

\* María Victoria García Posse. Jefe de Trabajos Prácticos de la Cátedra de Derecho de Transporte de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad Nacional de Tucumán.

\*\* María Fernanda Prado. Profesora Adjunta de la Cátedra de Derecho de Transporte de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad Nacional de Tucumán.fernanda

## **I. INTRODUCCIÓN**

Teniendo en cuenta el estudio sobre la factibilidad jurídica y práctica para llevar a cabo la implementación de un Sistema Sustentable Integrado de Tránsito y Transporte, destinado a unir las ciudades de Yerba Buena, San Miguel de Tucumán y Banda del Río Salí, mediante la creación de un corredor de tránsito y transporte de pasajeros; se nos presenta como prioritaria la cuestión referida a las políticas estatales necesarias para garantizar el efectivo acceso de la población al transporte público de pasajeros. Este sistema deberá asegurar la movilidad de la población y con ello la libertad de las personas, procurando el traslado en tiempo y forma a diferentes puntos de los trabajadores, consumidores, etc.

En este sentido resulta fundamental la cuestión sobre la tarifa a fijar por el Órgano de Administración de este sistema metropolitano de transporte, como contraprestación del servicio prestado por las empresas transportistas. Tendremos en cuenta la realidad social y económica de los distintos sectores de la población, analizando básicamente la posibilidad de implementar tarifas diferenciales en el marco de un servicio público.

Nuestro trabajo se encara tanto desde una perspectiva multidimensional, realizando un estudio sobre leyes, decretos y ordenanzas existentes, que reglamenten políticas públicas a estos efectos, y suma a nuestro estudio las normas que, a partir de Tratados y Convenciones Internacionales ratificados, puedan impactar en el Sistema para la fijación de tarifas.

En cuanto a la implementación de sistemas integrados similares en otras ciudades, analizaremos comparativamente de qué forma fueron fijadas las tarifas en las Ciudades de Mendoza, (Argentina), SUBE – Sistema único de Boleto Electrónico, Ministerio del Interior y Transporte, Presidencia de la Nación y Barcelona, (España).

Presupuesto: Respecto a la implementación de un sistema integrado de transporte para los municipios de Yerba Buena, San Miguel de Tucumán y Banda del Río Salí, considerando las disposiciones legales vigentes sobre accesibilidad al transporte de pasajeros como un servicio público, se deberá prestar especial atención en la fijación de la tarifa. Habrán de tenerse en cuenta las cuestiones de importancia que giran alrededor de la misma y sus posibles exenciones, (sociales, económicas, reconocimiento efectivo de derechos humanos, etc.). La individualización de categorías tarifarias importaría un considerable avance que quedará reflejado en un sistema que se presenta como realmente accesible, teniendo en cuenta los fines para los cuales habría sido creado.

### **Conceptos Generales**

- **Accesibilidad:** Cualidad de accesible. De fácil acceso. Entrada o paso. Acción de llegar o acercarse. Entrada al trato o comunicación con alguien. Posibilidad de acceder a cierta cosa o facilidad para hacerlo.
- **Movilidad, derecho:** Entendida como libertad de circulación, libertad de movimiento, ya sea dentro del territorio de un determinado país o en tránsito de un

país a otro. Promulgada por el artículo 13 de la Declaración Universal de los derechos Humanos. La Convención Americana de Derechos Humanos lo hace a su turno mediante su artículo 22. Citando un trabajo publicado por la Facultad de Derecho diremos que: *“La libertad de movimiento de una persona es uno de los derechos civiles más elementales que posibilita el goce de muchos otros. Consiste en el desplazamiento sin obstáculos dentro del territorio del Estado donde uno se encuentra, elegir libremente su residencia y se manifiesta en el ámbito internacional a través del derecho a salir del propio país.”*<sup>1</sup>

- Servicio Público: Según su objeto. “Se dice que el servicio público tiene por objeto la satisfacción de una necesidad colectiva, pero se aclara que es el legislador y no el juez quien aprecia cuándo hay en la sociedad una tal necesidad que deba ser atendida mediante el procedimiento del servicio público.”<sup>2</sup>

- Tarifa: Tabla de precios, derechos o cuotas tributarias. Precio unitario fijado por las autoridades para los servicios públicos realizados a su cargo<sup>3</sup>. Tabla o lista de tasas o precios retributivos de servicios públicos o de utilización de obras públicas<sup>4</sup>.

- Consumidor: (o usuario) Se considera consumidor a la persona humana o jurídica que adquiere o utiliza, en forma gratuita u onerosa, bienes o servicios como destinatario final<sup>5</sup>. Se entiende por tal, a toda persona física o jurídica que adquiere o utiliza bienes o servicios en forma gratuita u onerosa como destinatario final, en beneficio propio o de su grupo familiar o social. [...].<sup>6</sup>

- Proveedor: Será la persona física o jurídica de naturaleza pública o privada, que desarrolla de manera profesional, aun ocasionalmente, actividades de producción, montaje, creación, construcción, transformación, importación, concesión de marca, distribución y comercialización de bienes y servicios, destinados a consumidores o usuarios. Todo proveedor está obligado al cumplimiento de la presente ley.<sup>7</sup>

### **Una política de accesibilidad al sistema de transporte público de pasajeros**

Procederemos en primer lugar a enmarcar una política de accesibilidad a través de la discriminación de los diferentes tipos de usuarios que buscan acceder al sistema de transporte público en general, para este objetivo consideraremos:

- a) Las diferentes realidades sociales;
- b) Las diferentes realidades económicas;

---

<sup>1</sup> GORDILLO (2015) p. 291-292.

<sup>2</sup> Diccionario de la Lengua Española. Palabra: Tafa.

<sup>3</sup> RODRIGUEZ FELIPE (2024).

<sup>4</sup> Ley Nacional N° 26.994. Código Civil y Comercial de la Nación. Año 2015. Relación de Consumo. Artículo N° 1092.

<sup>5</sup> Ley de Defensa del Consumidor N° 24240, Año 1993. Artículo 1°.

<sup>6</sup> Ley de Defensa del Consumidor N° 24240, Año 1993. Artículo 2°.

<sup>7</sup> Constitución Nacional, año 1994. Artículo N° 16.

c) Las diferentes etapas vitales.

La mirada que podemos orientar respecto a las diferentes realidades tanto sociales como económicas, no hacen más que remitirnos al sentimiento primario de hacer efectiva la tan ansiada igualdad promulgada por la Constitución Nacional.<sup>8</sup> Este es un ideal normativo, al cual no podríamos acceder desde una noción conmutativa de la justicia social porque esta promueve la distribución exacta, aritmética de bienes, por partes iguales entre los sujetos. Para el estudio que nos convoca, con la aplicación de este tipo de mecanismo claramente cometeríamos injusticias.

Por el contrario, para posibilitar el acceso efectivo de toda la población al sistema de transporte público, necesariamente debemos atender todas aquellas situaciones posibles que tienen que ver con las posibilidades económicas de los consumidores o usuarios y sus diferentes realidades sociales, lo que incluye analizar también las necesidades específicas de acuerdo con sus etapas vitales, etc. Esto podrá lograrse con una correcta categorización de los usuarios a través de esos tópicos. Esta discriminación positiva contribuirá a que podamos atender las distintas realidades, y por ese camino tratar de consagrar ese ideal de igualdad que tiende también a la equiparación de posibilidades. A esta igualdad se accederá solo desde una justicia retributiva. Hoy, el rol social del Estado en la búsqueda de estos objetivos es indiscutible.

La justicia en su forma distributiva, observa las particularidades de cada sujeto. Atiende el bien común. Nuestra intención es hacer aquí una exposición de todas esas particularidades a las que hay que prestar atención a fin de lograr una correcta categorización de los usuarios, la que en definitiva debería plasmarse en una equitativa fijación de tarifas diferenciadas que posibiliten un real acceso a sectores sociales que los necesiten.

En segundo lugar, y con el objeto de presentar un panorama que nos aproxime al conocimiento sobre la cantidad de personas que hacen uso del servicio de transporte de pasajeros, citaremos la última estadística de la Dirección de Estadística de la Provincia de Tucumán, publicada en el año 2012. La misma se refiere a la cantidad de pasajeros transportados y plazas disponibles durante el período que va entre los meses de enero a diciembre del 2011. En enero se acreditan 10.003.414 pasajeros y en diciembre 12.455.878<sup>9</sup>. Cconstatamos que la totalidad de los pasajeros transportados crece significativamente por mes. De lo que inferimos que el sistema de transporte necesita, en consecuencia, crecer.

No se encontraron estadísticas más actuales. De todos modos, podemos deducir que la cantidad de personas que accede al transporte público fue incrementando dado los resultados de las proyecciones 2010-2020<sup>10</sup> publicadas también por la Dirección de Estadística de Tucumán, (trabajo realizado por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos de la República Argentina, INDEC),

---

<sup>8</sup> DIRECCIÓN DE ESTADÍSTICAS DE LA PROVINCIA DE TUCUMÁN (2012).

<sup>9</sup> DIRECCIÓN DE ESTADÍSTICAS DE LA PROVINCIA DE TUCUMÁN (2012).

<sup>10</sup> DIRECCIÓN DE ESTADÍSTICAS DE LA PROVINCIA DE TUCUMÁN (2012).

concluyendo que se prevén incrementos poblacionales constantes, de lo que inferimos que efectivamente desde el 2011 a la fecha debe haber habido un incremento proporcional relativo a las personas que acceden al transporte público.<sup>11</sup>

Finalmente, diremos que una correcta política de accesibilidad debería tener en cuenta, según la exposición que precede, tanto la cantidad de personas que necesitan hacer uso del sistema de transportes públicos para movilizarse dentro del territorio de las ciudades estudiadas y las realidades socioeconómicas y vitales que ostentan sus grupos poblacionales.

### **Los parámetros generales a tener en cuenta para fijar la tarifa de acceso al servicio del transporte público de pasajeros**

Felipe Rodríguez establece tres requisitos para la fijación de la tarifa, la razonabilidad, la igualdad y la no discriminación<sup>12</sup>. A éstos, Alberto Bianchi agregará la proporcionalidad, el justo retorno y suficiente retorno, la certeza y la irretroactividad<sup>13</sup>.

Ahora bien, retomando lo dicho en los párrafos finales de la pregunta N° 1, y a fin de considerar la cuestión de la tarifa, no debemos perder de vista que el cuadro tarifario representa la contraprestación que los usuarios deben por la prestación del servicio que presta el concesionario. A partir de aquí podemos identificar los distintos actores involucrados, por un lado nos encontramos con la relación contractual que se traba entre el Estado y el Concesionario; por otro lado con las relaciones contractuales que se traban entre el empresario/proveedor, (concesionario), del servicio y los usuarios/consumidores; y finalmente, las relación existente entre el Estado como garante de legalidad y los mismos usuarios ya como ciudadanos.

A modo de ejemplo sobre la situación que afrontaban las empresas transportistas durante el mes de diciembre del 2014, transcribimos un párrafo de la entrevista al empresario Miguel Mitre, (propietario de la Línea 8), y publicada por el diario La Gaceta, en referencia a los fundamentos del pedido de aumento de la tarifa urbana, aludiendo a que la cuestión “no es un capricho”.

*“El transporte de pasajeros es un servicio público que por Constitución le compete al Estado prestarlo. Como el Estado no cuenta con la infraestructura para hacerlo, lo concesiona al sector privado. Y el pedido de aumento no es un capricho. Lo establece la ordenanza N° 400 que indica que cada vez que el precio del boleto ingresa en un desfase como consecuencia de la inflación, el precio se debe ajustar. Por eso los empresarios pedimos que el costo de la tarifa sea modificado.”<sup>14</sup>*

Entonces, habrá que tener en cuenta los costos de la prestación del servicio, el que, al ser delegado en empresas concesionarias, busca también ser

---

<sup>11</sup> RODRÍGUEZ (2004) p. 13.

<sup>12</sup> BIANCHI (1999).

<sup>13</sup> DIARIO LA GACETA (2014).

<sup>14</sup> RODRÍGUEZ (2004) p. 13.

redituable para las mismas, es decir, que sus utilidades sean razonables. Por este motivo, y solamente a modo de gráfico, incluiremos entre los gastos que tienen que ver con la operatividad empresarial, el costo del gasoil, inversión en flota de vehículos, mantenimiento de oficinas, pago de sueldos, seguridad social, impuestos, etc. etc. Ciertamente es que el estudio de este tópico nos conduciría necesariamente a análisis económicos que exceden nuestro propósito, pero es oportuno dejar en claro que aquellos costos e inversiones empresariales tienen que ver no solo con lo reductible que les resulte la empresa concesionaria, sino también con las condiciones de calidad en la prestación de servicio. Por lo que, la fijación del cuadro tarifario deberá prever aquellas ganancias, promover el acceso al transporte público, la no discriminación de usuarios y, finalmente posibilitar que el servicio que se brinde sea de calidad.

Ahora sí, y habiendo realizado una previa exposición a cerca de las relaciones jurídicas implicadas, a continuación, desarrollaremos sintéticamente cada uno de los requisitos a cerca de la fijación tarifaria, que planteamos al comienzo de esta exposición:

- *Razonabilidad*: Según Felipe Rodríguez, se concibe la razonabilidad en Inglaterra, durante el Siglo XVII, donde se concluyó que un transportista tiene derecho a percibir por sus servicios un pago “razonable”<sup>15</sup> Para definir lo razonable los diccionarios hacen referencia a las palabras, justo, lógico, atinado, conveniente. Aquí, lo que a razón se refiere tiene que ver con lo reductible del negocio a la que referimos anteriormente, el equilibrio económico necesario para que sea tentador como negocio.
- *Igualdad*: Significa la que todos los ciudadanos tengan las mismas posibilidades para ejercer el derecho a la movilidad, poder desplazarse de un lugar a otro según sus necesidades y por un precio razonable, que facilite la inclusión. Igualdad de oportunidades. Ideal promulgado en la Constitución Nacional.
- *No discriminación*: Este criterio, que para el referido Bianchi se une al de igualdad, excluye la posibilidad de un trato arbitrario respecto a los usuarios. La discriminación deberá presentarse solamente tendiente a identificar diversas categorías de usuarios, nunca para excluirlas.
- *Proporcionalidad*: Según Bianchi, “La proporcionalidad de la tarifa está en relación directa con la cantidad y calidad del servicio recibido y el costo de ese servicio”<sup>16</sup>. Este autor hace referencia a que no siempre puede aplicarse esta regla a componentes que se fijan de acuerdo a cargos fijos, aunque para el caso del transporte público de pasajeros este supuesto del cargo fijo no se concreta necesariamente, el cuadro tarifario deberá conyugar las variaciones de tiempo - distancia - costo – calidad de la prestación. En síntesis, podemos incluir la proporcionalidad como característica esencial de un cuadro tarifario para el transporte público de pasajeros.

---

<sup>15</sup> BIANCHI (1999).

<sup>16</sup> BIANCHI (1999).

- *Justo retorno y Suficiente retorno*: Bianchi nos dirá que, “Estos dos requisitos están íntimamente ligados a dos factores: (a) el riesgo del negocio y (b) los estándares habituales de la industria. La medida del retorno como principio debe ser la adecuada para permitir la prestación del servicio en los términos establecidos por parte de una empresa eficiente. Hasta aquí tenemos el retorno suficiente, que puede en ocasiones ser también el retorno justo. Dejaría de ser justo sin embargo en presencia de prestaciones de alto riesgo donde se justifica una tasa de retorno más alta que la exigida para la simple prestación del servicio en una empresa eficiente. Aun así el prestador de un servicio público no puede pretender el volumen de ganancias que obtiene quien ejecuta una actividad privada sujeta a las leyes del mercado. En este caso aparece nuevamente la regla de la razonabilidad. No es suficiente a estos efectos la regla de la no confiscatoriedad de la tarifa. La no confiscatoriedad empleada habitualmente por los tribunales norteamericanos entiendo que es insuficiente.”<sup>17</sup>

- *Certeza*: Debe ser publicitada, de conocimiento público, para no ser alterada unilateralmente por el prestador del servicio. Como la fija la administración mediante acto administrativo, le rigen las reglas de estos en cuanto a su publicidad. Decretos, ordenanzas, deberán ser publicados en los respectivos boletines oficiales, como mínimo.

- *Irretroactividad*: La tarifa deberá fijarse a futuro, piénsese en que es la contraprestación por un servicio al cual se está por acceder, (en presente o futuro).

Como conclusión de todo lo antes expuesto, asentimos en la necesidad de que, para la existencia de un sistema integrado de transporte público que nuclea ciudades como San Miguel de Tucumán, La Banda del Río Salí y Yerba Buena, es necesario instalar un sistema tarifario integrado también y donde quede plasmado el perfecto equilibrio de las relaciones jurídicas actuantes.

Frente a los usuarios, es necesario un sistema que se presente más equitativo. Por ejemplo, se paga por viaje, de acuerdo con la distancia a transitar. De este modo, si una persona debe tomar dos ómnibus para ir de su casa al trabajo y viceversa, paga solo un viaje de “x” kilómetros; poniéndola en paridad de condiciones con la persona que tiene la suerte vivir a la misma distancia entre casa y trabajo, pero tiene algún recorrido más directo que lo hace acceder en un solo ómnibus. Esto implicaría necesariamente un sistema unificado de “coparticipación de las ganancias” entre los empresarios concesionarios de los ramales implicados.

Expone el ya citado autor, Alberto Bianchi, que históricamente los sistemas para la fijación de tarifa son dos, el *Rate of return*, llamado también cost-plus, y el Price-cap, también llamado Retail Price Index<sup>18</sup>. Para el primero la ganancia del empresario será un porcentaje sobre el capital invertido en la prestación del servicio. El segundo supone que la fijación del cuadro tarifario la realiza la autoridad

---

<sup>17</sup> BIANCHI (1999).

<sup>18</sup> Constitución Nacional. Año 1994. Artículo 14.



de aplicación, estableciendo los máximos que podrá percibir el prestador del servicio. Este último es el que se recepta mayormente en la Argentina.

**A parir del Derecho primario a la circulación, ¿existen grupos con necesidades y realidades socioeconómicas especiales que requieren tratamiento diferencial?**

Consideramos que sí. Retomando lo expuesto sobre el derecho de circulación y su promulgación a través de Tratados Internacionales, encontramos que se encuentra receptado de modo general en el artículo N° 14 de nuestra Constitución Nacional, el que reza así: “Artículo 14.- *Todos los habitantes de la Nación gozan de los siguientes derechos conforme a las leyes que reglamenten su ejercicio; a saber: de trabajar y ejercer toda industria lícita; de navegar y comerciar; de peticionar a las autoridades; de entrar, permanecer, transitar y salir del territorio argentino; de publicar sus ideas por la prensa sin censura previa; de usar y disponer de su propiedad; de asociarse con fines útiles; de profesar libremente su culto; de enseñar y aprender.*”<sup>19</sup>

Derecho de circulación. Esta es la voz común del Derecho Internacional de los derechos humanos para nombrar los aspectos o facetas que involucran las acciones descriptas por esos cuatro verbos: “*entrar, permanecer, transitar y salir*” del territorio nacional, los derechos de residencia y el derecho a trasladarse voluntariamente de un lugar a otro.<sup>20</sup>

Lo que hoy nos ocupa es el valor de considerar al transporte como un servicio público que hace posible el efectivo ejercicio de este derecho a transitar y movilizarse con libertad. El valor, la utilidad o el interés colectivo implicado en la cuestión del transporte público tiene relación con las políticas estatales necesarias para la implementación de un sistema que posibilite efectivamente la movilidad de la población, su traslado en tiempo y forma a diferentes puntos territoriales y, con ello asegurar en definitiva la libertad de las personas. Estas acciones deben tender a un diagrama estratégico de políticas estatales que breguen por el desarrollo económico y social de la comunidad. Entonces se nos presenta el servicio público de transporte como un medio no solo necesario, sino indispensable si ponemos nuestra mirada en estos fines.

Para alcanzar ese objetivo deberemos distinguir aquellas diferentes necesidades y realidades socioeconómicas existentes en nuestra sociedad y, a partir de las consideraciones generales delineadas precedentemente, esbozando las siguientes categorías: 1- Población productiva en general, (de 21 a 65 años); 2- Discapacitados; 3- Acompañantes terapéuticos de discapacitados; 4- Estudiantes de primaria y secundaria; 5- Estudiantes universitarios, (hasta los 26 años); 6- Menores de 4 años; 7- Adultos mayores, (a partir de los 66 años y en adelante); 8- Trabajadores que perciben el mínimo vital y móvil acreditado.

<sup>19</sup> QUIROGA LAVIÉ, BENEDETTI y CENICACELAYA (2001) p. 169.

<sup>20</sup> Ley de Transporte Público de Pasajeros de la Provincia de Tucumán N° 6.210, Año 1991. Artículo Primero.



## **Una accesibilidad efectiva en un sistema metropolitano de transporte integrado. Parámetros sobre los cuales debería llevarse a cabo la fijación tarifaria respecto los usuarios**

A nuestro criterio, los parámetros utilizados para llevar a cabo la fijación tarifaria para el funcionamiento del transporte metropolitano respecto los usuarios son los siguientes: a- Estimaciones sobre el porcentaje del ingreso per cápita, teniendo por parámetro el monto establecido normativamente como ingreso mínimo vital y móvil, y respecto de este, el que se debiera destinar al transporte; b- Costo de la explotación empresarial en general del concesionario; c- Costo real del viaje, en relación distancia-tiempo-costos del transporte; d- Necesidad o no de subvención estatal.

Continuando con la línea de las exposiciones precedentes, citaremos la Ley Provincial N° 6.210; la misma tiene por objeto, (Artículo 1°), *“Establecer las bases para la coordinación, planeamiento, regulación y control del transporte público de pasajeros en todo el territorio de la provincia que, empleando vehículos automotores u otro medio, satisfaga necesidades generales o particulares de la comunidad”*<sup>21</sup>. En el cuerpo de la ley y bajo el título “De las Tarifas y Condiciones Generales encontramos la siguiente disposición respecto a la cuestión de la tarifa: *“Art. 29.- Las tarifas de los servicios reglamentados en la presente ley serán fijadas por la Dirección General de Transporte. Podrán ser modificadas cuando las circunstancias del caso lo hagan necesario. Las mismas serán justas y razonables y cubrirán los gastos de explotación y un adecuado margen de ganancias. La reglamentación fijará el método al que deberá ajustarse el sistema de cálculos y ajuste de los boletos, el que deberá contemplar la realidad económica de la actividad.”*<sup>22</sup>

La Ordenanza N° 400/79 del Municipio de San Miguel de Tucumán, sobre la tarifa expresa en su Artículo N° 26: *“Las tarifas del Transporte Urbano Colectivo de Pasajeros en el radio del Municipio, serán fijados por el Departamento Ejecutivo, teniendo en cuenta que estos sean reflejo real de los costos de explotación. La falta de cumplimiento de ésta disposición será sancionada con multa por cada coche y en toda ocasión que se documente que dicha tarifa ha sido alterada.”*<sup>23</sup>

Entonces, de acuerdo con lo expresado por los artículos transcritos, pareciera que las disposiciones sobre el modo de cálculo de las tarifas estuvieran referidas a los derechos y deberes de los concesionarios/empresarios. Pero esto nunca podría ser así. Veamos, a la hora de interpretar la ley o las ordenanzas, los parámetros de justicia y razonabilidad respecto de la tarifa no pueden referirse sólo a una de las partes de la relación contractual. Para lograr esto no sólo tendremos que prestar atención a cubrir los *gastos de la explotación y un adecuado margen de*

<sup>21</sup> Ley de Transporte Público de Pasajeros de la Provincia de Tucumán N° 6.210. Año 1.991. Artículo 29°.

<sup>22</sup> Ordenanza Transporte Urbano Colectivo de Pasajeros. Municipio de San Miguel de Tucumán N° 400/79. Año 1979. Artículo 26.

<sup>23</sup> Ley Provincial de Franquicia de Transporte Gratuito N° 6.106, Artículo 1°. Modificadorio del artículo 7° del Decreto Ley N° 48 del 20/02/1958, ratificado por Ley N° 2.684.

*ganancia*, sino también al real poder adquisitivo del mayor porcentaje de la población que efectivamente hace uso o debiera hacer uso del sistema de transportes.

Para esto, para la fijación de tarifas, consideramos que deberían tenerse presentes también los índices generales de aumento de sueldos promedio respecto a la población que hace uso del transporte público, y una aproximación a estos índices es el del salario mínimo vital y móvil. Por otro lado, en la medida en que la ecuación de servicio/tarifa/ganancia no cerrara para la empresa, el Estado como garante del acceso a derechos primarios, como lo es el de circulación, deberá subvencionar para restablecer el equilibrio.

La subvención del Estado puede a su vez ser hacia las empresas o hacia los usuarios. Sobre este tema habremos de avanzar a continuación.

### **La responsabilidad del Estado en la subvención eventual de las tarifas que se establezcan o la exención de la misma respecto a determinados usuarios**

Retomamos lo anteriormente expuesto, la cuestión del transporte hace a la política de integración social y económica de una determinada comunidad, y que su correcta planificación permite el efectivo acceso de las personas a los servicios fundamentales para el desarrollo vital de las personas. En definitiva, es brindando efectiva accesibilidad al transporte público que el Estado realiza la razón de ser del sistema.

Encontramos en nuestro ordenamiento provincial antecedentes de exención tarifaria en la Ley Nº 6.106, de abril del año 1.991, (modificatoria del Decreto Ley Nº 48, del 20 de febrero del año 1.958; ratificado por Ley Nº 2.684), la que extiende la “franquicia de transporte gratuito” que tenían hasta esa fecha sólo los guardia cárceles dependientes de la Dirección de Institutos Penales a “un agente o empleado policial, un guardiacárcel y/o un empleado de correos uniformados” por unidad.<sup>24</sup> Consideramos a estas exenciones como reconocimientos por la tarea de índole social que prestan estos agentes.

La búsqueda realizada sobre las exenciones establecidas en la normativa provincial respecto al transporte de personas con discapacidad encontramos los siguientes antecedentes legislativos:

- 1) Ley Nº 6.830. A través de esta ley se instruye un régimen de protección integral a favor de las personas con discapacidad. En el Artículo 4º se establecen servicios de protección básicos y complementarios, entre estos segundos se enumera primero un régimen diferencial en la utilización del transporte público de pasajeros.<sup>25</sup>

---

<sup>24</sup> Ley Provincial Régimen de Protección Integral de Personas con Discapacidad Nº 6.830, Artículo 4º, Punto B-1.

<sup>25</sup> Ley Provincial de Transporte de Pasajeros Público para personas Discapacitadas Nº 7.494, Año 2005. Artículo 1º.

- 2) Ley N° 7.494. Su artículo 1° preceptúa: “Los servicios de transporte público de pasajeros sometidos a jurisdicción provincial, deberán transportar gratuitamente a personas discapacitadas, sin necesidad de invocación de causa. El beneficio se hará extensivo a un acompañante, en caso de necesidad debidamente documentada”.<sup>26</sup>
- 3) Ley N° 8.625. Garantiza el transporte gratuito a todas las personas que tengan certificado único de discapacidad, extensible a un acompañante si aquel certificado lo dispusiere así.<sup>27</sup>
- 4) Ley N° 8.700. Expresa su artículo 1°: Adhiérase la Provincia de Tucumán a la Ley Nacional N° 26.858 - Derecho al acceso, deambulación y permanencia en lugares públicos y privados de acceso público y a los servicios de transporte público, en sus diversas modalidades, de toda persona con discapacidad. acompañada por un perro guía o de asistencia.<sup>28</sup> De esta disposición se infiere la permisión de las personas discapacitadas de acceder a las unidades de transporte con un perro guía o de asistencia, lo cual representa una excepción a la regla.
- 5) Decreto N° 530/7, del año 2014. Reglamentario de la Ley N° 8.625. Designa a la Dirección de Transporte de la Provincia como autoridad de aplicación de la Ley N° 8.625, en consecuencia, a los fines del control de la vigencia y validez de la documentación que acredita la condición de discapacitado.<sup>29</sup>

Siguiendo nuestro análisis observaremos nuevamente la normativa municipal de la ciudad de San Miguel de Tucumán y, volviendo a citar el articulado de la ordenanza N° 400/79, modificado por ordenanza N° 2.291/95, la que en su artículo N° 28 expone: *“La expedición de Pases Libres es facultad exclusiva de las concesionarias. De esta facultad podrá hacer uso el Departamento Ejecutivo, solamente cuando se trate de resolver situaciones especiales en favor de los no videntes o personas impedidas para el trabajo y sin recursos económicos. Podrán viajar gratuitamente:*

- a) Texto Introducido por Ordenanza N° 2.291/95. El personal de la Dirección de Transporte de la Municipalidad afectado a la fiscalización del transporte urbano de pasajeros.*
- b) Texto Introducido por Ordenanza N° 2.291/95. Policías, bomberos y guardia cárceles, 2 (dos) por unidad, parados y uniformados únicamente.”*<sup>30</sup>

Podemos observar el criterio del Consejo Deliberante de la Ciudad de San Miguel de Tucumán, para el cual en primer lugar deja librado el otorgamiento de

---

<sup>26</sup> Ley Provincial Garantiza el Transporte gratuito a Personas con certificado de Discapacidad N° 8.625. Año 2013. Artículo 1° y 2°.

<sup>27</sup> Ley Provincial n° 8.700. De Adhesión a Ley Nacional N° 26.858. Año 2014.

<sup>28</sup> Decreto Ley N° 530/7. Designa Autoridad de Aplicación. Año 2014, Artículo 1°.

<sup>29</sup> Ordenanza Municipalidad de San Miguel de Tucumán N° 400/79, Artículo N° 28, Modificado por Ordenanza N° 2.291/95.

<sup>30</sup> Ordenanza Municipalidad de San Miguel de Tucumán N° 400/79, Artículo N° 38, Modificado por Ordenanza N° 2.334/95.

*pases libres* a criterio de la empresa concesionaria, para después establecer como excepción la posibilidad de que el Estado “*resuelva situaciones especiales*” relativas a las personas no videntes o impedidas para el trabajo y sin recursos económicos.

La crítica legislativa de la Ordenanza se impone. En primer lugar se limita a hacer una enumeración que se presenta como meramente ejemplificativa de esas “*situaciones especiales*” que constituyen un extremo fundamental que tiene que ver con la política de inserción urbana y social de la población. La enumeración realizada es insuficiente, pobre. En segundo lugar, la terminología usada no es la que se utiliza respecto a los discapacitados en los Tratados Internacionales, la Constitución, las Leyes Nacionales y Provinciales. Finalmente, la alusión “sin recursos” deja abierta la posibilidad de reglamentar posteriormente este tópico, pero es sólo una posibilidad que no dio a luz una política concreta de subvenciones o exenciones respecto algún sector social identificado.

Igual terminología, pero respecto a personas con impedimentos físicos se observa en el artículo 38 (*Texto Introducido por Ordenanza N° 2.334/95*) “*Es obligatorio dar preferencia en todos los asientos de cada vehículo, a mutilados, impedidos físicos [...]*”<sup>31</sup>.

La norma se completa con la modificación introducida por la Ordenanza N° 2.291/95, que a modo de parche introduce las siguientes excepciones tarifarias:

- 1) Personal de la Dirección de Transporte de la Municipalidad afectado a la fiscalización del transporte;
- 2) Policías, (dos por unidad, parados e uniformados);
- 3) Bomberos, (dos por unidad, parados e uniformados);
- 4) Guardia cárceles, (dos por unidad, parados e uniformados).

Ahora bien, el subsidio estatal como parte de una política pública de accesibilidad tendiente a que la prestación del servicio por parte de las empresas concesionarias se muestre redituable y, al mismo tiempo hacerlo accesible económicamente a los usuarios. Se fija en pos del equilibrio contractual necesario.

Antes de continuar se impone la pregunta, ¿qué es la subvención? El diccionario nos aproximará a una primera idea, definiéndola como la *acción y efecto de subvenir*. Subvenir a su vez se definirá como *venir en auxilio de alguien o acudir a las necesidades de algo*.<sup>32</sup>

En este sentido, la intervención estatal se presenta necesaria e indispensable para equilibrar el sistema teniendo en cuenta que de un lado hay una actividad que se presenta costosa y del otro lado se encuentran sus administrados en diversas situaciones. A partir de lo expuesto anteriormente vemos en Estado a un gran mediador/organizador del sistema; debiendo responder frente la creciente demanda, brindando políticas claras de integración territorial y accesibilidad, sobre todo de las personas que habitan en áreas remotas, a diferentes puestos de trabajo, a educación, a esparcimiento, a cultura, a salud, etc.

---

<sup>31</sup> REAL ACADEMIA ESPAÑOLA (2001). Palabras subvención, subvenir.

<sup>32</sup> Constitución Nacional, año 1994, artículo 14°.

Asimismo, por su poder de policía, podrá el Estado controlar que el cumplimiento de las prestaciones se realice de acuerdo a la normativa de la manera más acabada. Por ejemplo, si un empresario priorizara los recorridos que le brinden mayores réditos económicos dejando de lado los que le reportan ciertas pérdidas, como los recorridos que alcanzan zonas marginales, quedarían estas zonas excluidas de la integración territorial con lo que ello implica.

### **Parámetros legales de accesibilidad al sistema de transporte metropolitano existentes en nuestro ordenamiento**

Realizaremos un detalle de toda la normativa, de orden internacional, nacional, provincial y municipal, que refiera directa o indirectamente a la cuestión que atañe en particular a esta investigación:

- 1) Derecho a la movilidad consagrado por el art. 14 de nuestra Constitución Nacional: *“Todos los habitantes de la Nación gozan de los siguientes derechos conforme a las leyes que reglamenten su ejercicio; a saber: de trabajar y ejercer toda industria lícita; de navegar y comerciar; de peticionar a las autoridades; de entrar, permanecer, transitar y salir del territorio argentino; de publicar sus ideas por la prensa sin censura previa; de usar y disponer de su propiedad; de asociarse con fines útiles; de profesar libremente su culto; de enseñar y aprender.”*<sup>33</sup>
- 2) Derecho a la igualdad consagrado por el art 16 de nuestra CN: *“La Nación Argentina no admite prerrogativas de sangre, ni de nacimiento: no hay en ella fueros personales ni títulos de nobleza. Todos sus habitantes son iguales ante la ley, y admisibles en los empleos sin otra condición que la idoneidad. La igualdad es la base del impuesto y de las cargas públicas”*<sup>34</sup>.
- 3) Constitución Provincial, art 24: *“Los habitantes de la Provincia, como habitantes de la Nación Argentina, y al amparo de la Constitución Nacional, tienen todos los derechos que aquélla establece, sin negación ni mengua de otros derechos no enumerados o virtualmente retenidos por el pueblo. El Estado Provincial deberá promover medidas de acción positiva y remover los obstáculos para garantizar la igualdad real de oportunidades y de trato, y el pleno goce y ejercicio de los derechos reconocidos por esta Constitución, la Constitución Nacional, y por los Tratados Internacionales vigentes sobre Derechos Humanos, en particular respecto de los niños, los jóvenes, los ancianos, las personas con discapacidad y las mujeres. Los derechos y garantías consagrados por los Pactos y Tratados Internacionales sobre Derechos Humanos, incorporados como Ley de la Nación, son de carácter operativo, salvo en los supuestos en que expresamente se ha dejado sujeta su aplicación al dictado de una ley. Toda ley, decreto u orden que, so pretexto de reglamentación, desvirtúe el ejercicio de las libertades y derechos reconocidos, o prive a los ciudadanos de las garantías aseguradas, serán*

---

<sup>33</sup> Constitución Nacional, año 1994, artículo 16º.

<sup>34</sup> Constitución de la Provincia de Tucumán, año 2006. Artículo 26º.

*inconstitucionales y no podrán ser aplicadas por los jueces. La declaración de inconstitucionalidad pronunciada por los jueces tendrá efectos específicos para la causa en que entendieren.”<sup>35</sup>*

4) La Ley Nacional N° 26.378, ratifica la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y su Protocolo Facultativo, aprobados mediante Resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas del 13 de Diciembre del 2006; cuyo propósito aparece esbozado en su artículo 1º: *“promover, proteger y asegurar el goce pleno y en condiciones de igualdad de todos los derechos humanos y libertades fundamentales por todas las personas con discapacidad, y promover el respeto de su dignidad inherente.”<sup>36</sup>*

5) Derecho de las personas con discapacidad, Ley Nacional N° 22.431 art. 22: *Las empresas de transporte colectivo terrestre sometidas al contralor de autoridad nacional deberán transportar gratuitamente a las personas con discapacidad en el trayecto que medie entre el domicilio de las mismas y cualquier destino al que deban concurrir por razones familiares, asistenciales, educacionales, laborales o de cualquier otra índole que tiendan a favorecer su plena integración social. La reglamentación establecerá las comodidades que deben otorgarse a las mismas, las características de los pases que deberán exhibir y las sanciones aplicables a los transportistas en caso de inobservancia de esta norma. La franquicia será extensiva a un acompañante en caso de necesidad documentada.* <sup>37</sup>

6) Convención sobre los Derechos del Niño, Ley N° 23.849 arts 28 y 31: *Artículo 28: 1. Los Estados Partes reconocen el derecho del niño a la educación y, a fin de que se pueda ejercer progresivamente y en condiciones de igualdad de oportunidades ese derecho, deberán en particular: a) Implantar la enseñanza primaria obligatoria y gratuita para todos; b) Fomentar el desarrollo, en sus distintas formas, de la enseñanza secundaria, incluida la enseñanza general y profesional, hacer que todos los niños dispongan de ella y tengan acceso a ella y adoptar medidas apropiadas tales como la implantación de la enseñanza gratuita y la concesión de asistencia financiera en caso de necesidad; c) Hacer la enseñanza superior accesible a todos, sobre la base de la capacidad, por cuantos medios sean apropiados; d) Hacer que todos los niños dispongan de información y orientación en cuestiones educacionales y profesionales y tengan acceso a ellas; e) Adoptar medidas para fomentar la asistencia regular a las escuelas y reducir las tasas de deserción escolar 2. Los Estados Partes adoptarán cuantas medidas sean adecuadas para velar por que la disciplina escolar se administre de modo compatible con la dignidad humana del niño y de conformidad con la presente Convención. 3. Los Estados Partes fomentarán*

<sup>35</sup> Ley Nacional N° 26.378, ratifica la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y su Protocolo Facultativo. Año 1.990.

<sup>36</sup> Sistema de Protección Integral de Discapacitados Ley N° 22.431. Año 1.981. Artículo N° 22.

<sup>37</sup> Convención sobre los Derechos del Niño, Año 1.989. Artículo N° 28. Rango Constitucional.



*y alentarán la cooperación internacional en cuestiones de educación, en particular a fin de contribuir a eliminar la ignorancia y el analfabetismo en todo el mundo y de facilitar el acceso a los conocimientos técnicos y a los métodos modernos de enseñanza. A este respecto, se tendrán especialmente en cuenta las necesidades de los países en desarrollo.”*<sup>38</sup>

*Artículo 31: 1. Los Estados Partes reconocen el derecho del niño al descanso y el esparcimiento, al juego y a las actividades recreativas propias de su edad y a participar libremente en la vida cultural y en las artes. 2. Los Estados Partes respetarán y promoverán el derecho del niño a participar plenamente en la vida cultural y artística y propiciarán oportunidades apropiadas, en condiciones de igualdad, de participar en la vida cultural, artística, recreativa y de esparcimiento.*<sup>39</sup>

7) Ley Provincial N° 6.210; Establece las bases para la coordinación, planeamiento, regulación y control del Transporte Público de Pasajeros en la Provincia de Tucumán. Dispone el cambio de denominación Dirección General de Autotransporte por Dirección General de Transporte.<sup>40</sup>

8) Ley Provincial N° 6.106, Ley de Franquicia del Transporte Gratuito. Artículo 1º. Modificadorio del artículo 7º del Decreto Ley N° 48 del 20/02/1958, ratificado por Ley N° 2.684.<sup>41</sup>

9) Ley N° 6.830. A través de esta ley se instruye un régimen de protección integral a favor de las personas con discapacidad. En el Artículo 4º se establecen servicios de protección básicos y complementarios, entre estos segundos se enumera primero un régimen diferencial en la utilización del transporte público de pasajeros.<sup>42</sup>

10) Ley N° 7.494. Su artículo 1º preceptúa: “Los servicios de transporte público de pasajeros sometidos a jurisdicción provincial, deberán transportar gratuitamente a personas discapacitadas, sin necesidad de Invocación de causa. El beneficio se hará extensivo a un acompañante, en caso de necesidad debidamente documentada”.<sup>43</sup>

11) Ley N° 8.625. Garantiza el transporte gratuito a todas las personas que tengan certificado único de discapacidad, extensible a un acompañante si aquel certificado lo dispusiere así.<sup>44</sup>

12) Ley N° 8.700. Expresa su artículo 1º: Adhiérase la Provincia de Tucumán a la Ley Nacional N° 26.858 - Derecho al acceso, deambulación y permanencia en lugares públicos y privados de acceso público y a los servicios de transporte público, en sus diversas modalidades, de toda

---

<sup>38</sup> Convención sobre los Derechos del Niño. Año 1.989. Artículo N° 31. Rango Constitucional.

<sup>39</sup> Ley de Transporte Público de Pasajeros Provincial N° 6.210. Año 1.991.

<sup>40</sup> Ley Provincial de Franquicia del Transporte Gratuito N° 6.106. Año 1.991.

<sup>41</sup> Ley Provincial, Régimen de Protección de Personas con Discapacidad, N° 6.830. Año 1.997.

<sup>42</sup> Ley Provincial, Transporte Público de Pasajeros gratuito para personas discapacitadas, N° 7.494. Año 2005.

<sup>43</sup> Ley Provincial de Acceso de Personas con Certificado de Discapacidad, N° 8.625. Año 2013.

<sup>44</sup> Ley Provincial de adhesión de la Provincia de Tucumán a la Ley Nacional N° 26858, N° 8.700. Año 2014.

persona con discapacidad. acompañada por un perro guía o de asistencia. De esta disposición se infiere la permisión de las personas discapacitadas de acceder a las unidades de transporte con un perro guía o de asistencia, lo cual representa una excepción a la regla.<sup>45</sup>

13) Decreto N° 530/7, del año 2014. Reglamentario de la Ley N° 8.625. Designa a la Dirección de Transporte de la Provincia como autoridad de aplicación de la Ley N° 8.625, en consecuencia a los fines del control de la vigencia y validez de la documentación que acredita la condición de discapacitado.<sup>46</sup>

14) Ordenanza N° 400/79, Ordenanza Transporte Urbano Colectivo de Pasajeros. Municipio de San Miguel de Tucumán <sup>47</sup>

15) Ordenanza N° 2.291/95, Ordenanza modificatoria de la N° 400/79. Municipio de San Miguel de Tucumán.<sup>48</sup>

16) Descripción de los tipos de usuarios / consumidores según estamentos socialmente reconocidos y aproximación respecto del porcentaje de exención que correspondería a cada categoría.

a- Población productiva en general de 21 a 65 años: Tarifa fijada sin exención. El fundamento radica en que este sector representa al grupo social activo laboralmente o productivo.

b- Discapacitados: exención total. Su fundamento lo encontramos en el artículo N° 22 de la Ley N° 22.431.

c- Acompañantes de discapacitados: exención total. Fundamento: ídem anterior.

d- Estudiantes de jardines, primaria y secundaria: exención del 75%. Su fundamento radica los compromisos asumidos por el Estado Nacional en cuanto al fomento de la educación, ideas incluidas en la Convención sobre los Derechos del Niño, aprobada por Ley N° 23.849<sup>49</sup>, y receptadas también mediante Ley N°26.061<sup>50</sup>, de Protección Integral de Niñas, Niños y Adolescentes.

e- Estudiantes universitarios: exención del 50%. Basamos la existencia de esta exención en la necesidad de fomentar la educación universitaria.

f- Menores de 4 años: exención total.

g- Jubilados y Pensionados: exención del 75%. Este grupo representa principalmente a personas que, al no estar activas laboralmente, en la mayoría de los casos, no tienen más fuente de ingresos que la jubilación o

---

<sup>45</sup> Decreto N° 530/7, reglamentario de la Ley Provincial N° 8.625. Año 2014.

<sup>46</sup> Ordenanza Transporte Urbano Colectivo de Pasajeros. Municipio de San Miguel de Tucumán N° 400/79. Año 1979.

<sup>47</sup> Ordenanza N° 2.291/95. Modificatoria de la N° 400/79. Municipio de San Miguel de Tucumán. Año 1.995.

<sup>48</sup> Ley Nacional N° 26.378, ratifica la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y su Protocolo Facultativo. Año 1.990.

<sup>49</sup> Ley Nacional N° 26.061, de Protección de Niñas, Niños y Adolescentes. Año 2.005.

<sup>50</sup> Diario Online Uno. Provincia de Santa Fe. Nota del 17/10/2013.

pensión, lo que las coloca en una situación más precaria, habiendo aportado al sistema como “activos” toda su vida laboral.

h- Excombatientes: exención del 50%. El fundamento, la reivindicación. Este criterio es receptado reiteradas veces como fundamento de diferentes exenciones en municipios, provincias y la propia Nación. A modo de ejemplo, los que a continuación se detallan:

- *El Presidente del Cuerpo agregó: “Creemos que estamos haciendo un acto de justicia, al margen que no sean muchos los casos, cualquier motivo que tengamos para reivindicar al excombatiente de Malvinas lo vamos a llevar adelante”, aseveró Simoniell.*<sup>51</sup>
- *Exención para Jubilados, Pensionados y Excombatientes de Malvinas. Impuesto Inmobiliario básico urbano, Provincia de La Pampa.*<sup>52</sup>
- *Exención del Impuesto Inmobiliario para Excombatientes de Malvinas. Provincia de Corrientes, Decreto-Ley N° 215/01.*<sup>53</sup>
- *“El reconocimiento no es de la Municipalidad, es de toda la sociedad a quienes defendieron la Soberanía de nuestra Nación” Fabián Ríos. Intendente de Ciudad de Corrientes.*<sup>54</sup>
- *Exención del Impuesto a la radicación del Automotor. Ciudad de Salta.*<sup>55</sup>
- *Excombatientes y familiares. Ley N° 4.969. Provincia de Río Negro.*<sup>56</sup>

i- Grupos que registran bajos ingresos: exención del 30%. Hallamos el fundamento de esta categoría en el citado artículo N°16 constitucional que decreta la igualdad entre los habitantes de la Nación. Esta igualdad nunca podría ser real sin la oportuna y efectiva asistencia estatal.

### **Identificación de los sectores sociales de mayor vulnerabilidad y las políticas sociales actuales para la accesibilidad de estos grupos al transporte público de pasajeros**

Entre los sectores sociales más vulnerables consideraremos primero a los grupos de personas mayores, a quienes el Estado debe brindar cuidado e inclusión. Llama la atención que este grupo etario tiene claramente, como cualquier habitante, sus derechos protegidos constitucionalmente, pero muy poco o casi nada legislado en forma específica. Particularmente, la Ley N° 24.658 ratifica el Protocolo adicional a la Convención Americana sobre Derechos Humanos en materia de Derechos Económicos, Sociales y Culturales -Protocolo de San Salvador-, el que en su artículo N° 17 establece el deber proteger a los ancianos.

---

<sup>51</sup> Comunicado de Prensa del Ministerio de Hacienda de la Provincia de La Pampa. Año 2014.

<sup>52</sup> Web del Centro de Ex soldados combatientes de Malvinas, (CESCEM) Corrientes, Publicación del Decreto Ley 215/01.

<sup>53</sup> Diario Epoca.com, Provincia de Corrientes. Artículo del 01/04/2015.

<sup>54</sup> Web Oficial de la Ciudad de Salta. Comunicado de la Dirección de Rentas Municipal.

<sup>55</sup> Diario Online De Viedma. Artículo del 11/08/2014.

<sup>56</sup> Ley Nacional N° 24.658. Aprueba el Protocolo Adicional a la Convención Americana sobre Derechos Humanos en materia de Derechos Económicos, Sociales y Culturales. Año 1.996.

Dentro de los sectores sociales de mayor vulnerabilidad incluiremos también a los discapacitados, quienes precisan de políticas estatales claras de inclusión social, y el transporte es medio, medio que posibilita acceder en tiempo y forma, y que colabora necesariamente con su inserción social, posibilita el acceso a sus eventuales tratamientos de salud, etc. En este sentido, muchas veces deben ser asistidos por alguna persona y, como ya se expuso anteriormente, la mayoría de las legislaciones habilitan exenciones también para su acompañante una vez comprobada la necesidad.

No podemos de dejar de referirnos a las niñas, niños y adolescentes en general. Las exenciones orientadas a este grupo, fundamentadas en la ya expuesta normativa, asienta su necesidad en la realización de los preceptos por los cuales el Estado se compromete a facilitar el acceso de ellos a la educación. Varios Estados optan por acotar este beneficio a los niños y adolescentes que concurren a establecimientos públicos, más nosotras no consideramos que deba hacerse tal discriminación ya que el derecho a la educación y a su acceso tiene por titulares a los niños y adolescentes; no se presenta correcta una discriminación entre ellos según la bonanza económica de sus padres.

Finalmente, podríamos incluir por razones económicas y, tomando criterios sobre las exenciones tarifarias que pueden considerarse acertados, valoramos al Sistema “SUBE” del Ministerio de Transporte de la Nación que imparte subvenciones a personas que percibieran determinados planes sociales como por ejemplo: La Asignación Universal por Hijo, el Programa de Jefes de Hogar y la Asignación por Embarazo; asistiendo a que la percepción de dichos planes por sí sola habla de una insuficiente falta de ingresos para poder afrontar los gastos que el grupo familiar demanda mensualmente.

A partir de aquí y retomando la cuestión referida a la marginalidad de algunos conglomerados sociales, tomaremos el Trabajo realizado en el año 2010 en las Primeras Jornadas de Gobiernos Provinciales y Municipales en el marco del Proyecto de Transporte Urbano para Áreas Metropolitanas de Argentina. En vistas a la implementación de un Sistema Integral de transporte público para el Área Metropolitana de San Miguel de Tucumán, pudieron plantearse los objetivos generales para su planificación y la realización de un estudio de factibilidad. Para ello partieron de la problemática existente a partir del año 2006, centrándose el estudio principalmente en la inadecuada accesibilidad a los servicios en algunas zonas marginales.

De estas jornadas, otra conclusión interesante para este estudio fue el hecho de que el costo de un servicio percibido como ineficiente se traslada al usuario, lo que es asumido como elevado en relación a la calidad del mismo: prestación debida = costo; mala calidad de prestación = costo elevado. Por supuesto que este programa contaba con sub programas, entre los que se encuentra el pertinente al Barrio 11º de Marzo, cuyo objetivo principal era, atento a la situación de exclusión del diagrama de transporte de ese momento, la inclusión social y urbana del mismo.

**Información recabada sobre los parámetros que se tuvieron en cuenta en la implementación de una tarifa básica en otros sistemas metropolitanos de transporte como los de las ciudades de Mendoza, (Argentina), SUBE, Capital Federal, y Barcelona, (España)**

***Transports Metropolitans de Barcelona*** <sup>57</sup>

Este sistema integrado de transporte utiliza una tabla geográfica de radios. Los viajes dentro de un radio cuestan una cantidad estipulada x, y a medida que el usuario accede a otros radios el costo va incrementándose. Este esquema conjuga perfectamente las distancias, ramales directos e indirectos y el costo.

El Sistema integrado de la ciudad de Barcelona conjuga diversos ramales y cuadro tarifario para cada uno. Haciendo la salvedad de que se incorporan a este sistema diversos medios de transporte, no sólo los ómnibus, sino también los subtes, tranvías, ferrocarriles, etc.

La cita de la reseña explicativa de esta gráfica se transcribe a continuación: *“Lista de municipios y zona a la que pertenecen: El sistema tarifario integrado permite utilizar diferentes medios de transporte (metro, autobuses urbanos, metropolitanos e interurbanos, tranvía, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya y Rodalies de Catalunya) necesarios para realizar un desplazamiento con un único abono de transporte.*

*Este sistema permite utilizar cuatro medios de transporte diferentes y efectuar tres transbordos dentro de la limitación temporal y espacial establecida para el número de zonas de la tarjeta que se utilice. De este modo, los transbordos no quedan penalizados.*

*El ámbito del sistema tarifario integrado llega a un total de 296 municipios, divididos en 6 coronas y diferentes sectores tarifarios.*

*El abono a utilizar debe ser de tantas zonas como el número de zonas por donde se transite, hasta un máximo de 6 zonas. Para calcular el número de zonas, puedes utilizar el contador de zonas de la web de la ATM.*

*Ejemplo: Para ir de Barcelona (zona 1) a Terrassa (zona 3C), debemos comprar un abono de tres zonas* <sup>58</sup>.

El transporte Público de Barcelona ofrece a sus usuarios, distintas “tarjetas o billetes de pasajes” que cada familia conforme sus necesidades podrán adquirir, beneficiándose con distintos tipos de descuentos. A continuación, exponemos los Abonos Especiales establecidos por este sistema. Clasificándose respecto a la cantidad de viajes, lo que conlleva un descuento en el costo final, o por motivos referidos a condiciones particulares del usuario. Expondremos todas, pero más tarde distinguiremos esta última categoría: <sup>59</sup>

A continuación, se transcribe, imágenes incluidas, las características de las tarjetas de pases, sus requisitos y los tipos de tarifas fijados para cada una: T4.

---

<sup>57</sup> Web Oficial de Transports Metropolitans de Barcelona.

<sup>58</sup> Web Oficial de Transports Metropolitans de Barcelona.

<sup>59</sup> Web Oficial de Transports Metropolitans de Barcelona.

Multiviatge<sup>60</sup>, T-12. Niños de 4 a 13 años<sup>61</sup>, T-Mes<sup>62</sup>, T-FM/FN<sup>63</sup>, T-Trimestre<sup>64</sup>, T-Joven<sup>65</sup> Tarjeta Rosa (*La pueden solicitar las personas con una discapacidad reconocida igual o superior al 33% o de más de 60 años (esta edad varía en función del municipio)*)<sup>66</sup> Pase de Acompañante<sup>67</sup> T-E<sup>68</sup>.

Concluimos finalmente que el sistema de transportes de la ciudad de Barcelona establece un sistema de descuentos, teniendo en cuenta diversos factores como ser las familias numerosas o monoparentales, la calidad de estudiante, cantidad de viajes, tipo de usuario frecuente, etc. En cuanto a las exenciones totales las extiende solamente para los mayores de 60 años, discapacitados, (discapacidad igual o superior al 33%), y sus acompañantes, (si estos lo necesitaran), y niños de 4 a 13 años. Además, se deduce que los menores de 4 años también viajan sin costo alguno pero acompañados de un adulto.

SUBE – Sistema único de Boleto Electrónico. Ministerio del Interior y Transporte. Presidencia de la Nación.

El Gobierno Nacional tiene la política de subsidiar los viajes en trenes y colectivos para los beneficiarios que, a continuación, se detallan fijando las tarifas diferenciales para:<sup>69</sup> Jubilados y Pensionados; Personal del Trabajo Doméstico; Ex Combatientes de Malvinas; Beneficiarios de Asignación Universal por Hijo; Beneficiarios de Asignación por embarazo; Beneficiarios de Programa de Jefes de Hogar.

Los decretos que contienen la normativa que establece el Sistema Único de Boleto Electrónico son los siguientes: Decreto N° 386/2015<sup>70</sup>, N° 84/2009 y sus modificaciones.

Transcribiremos un trabajo que nos resultó muy gráfico y al cual ya nos referimos anteriormente, realizado por la Universidad de Cuyo, sobre los subsidios de la Nación al transporte y lo que representan en estadísticas, no sólo para la Capital Nacional sino también a las Provincias: *“El Estado Nacional otorga subsidios a la oferta. Tienen como finalidad compensar a los operadores por el congelamiento de la tarifa, es decir, beneficia a los usuarios de modo indirecto. Sin embargo, no existen garantías de que estas compensaciones incentiven a que la oferta sea más eficiente, por lo que es incierto si se favorece o no a los usuarios del servicio. Lo que es más, puede ocurrir que suceda exactamente lo opuesto, y que estos subsidios estén generando desincentivos para que las empresas*

---

<sup>60</sup> Web Oficial de Transports Metropolitans de Barcelona.

<sup>61</sup> Web Oficial de Transports Metropolitans de Barcelona.

<sup>62</sup> Web Oficial de Transports Metropolitans de Barcelona.

<sup>63</sup> Web Oficial de Transports Metropolitans de Barcelona.

<sup>64</sup> Web Oficial de Transports Metropolitans de Barcelona.

<sup>65</sup> Web Oficial de Transports Metropolitans de Barcelona.

<sup>66</sup> Web Oficial de Transports Metropolitans de Barcelona.

<sup>67</sup> Web Oficial de Transports Metropolitans de Barcelona.

<sup>68</sup> Web Oficial de SUBE. Ministerio de Transporte de la Nación.

<sup>69</sup> Web Eco-nómicas. Publicación del decreto N° 386/2015, del 12/03/2015.

<sup>70</sup> UNIVERSIDAD NACIONAL DE CUYO (2014)



concesionarias mejoren dicho servicio (en algunas provincias los subsidios cubren el 70% de costo).

*Entre 2005 y 2011 los subsidios al transporte se incrementaron de manera explosiva. En 2011 el total de subsidios alcanzó a \$17 mil millones, que representa el 1% del PBI y el 30% del gasto total en subsidios del Estado Nacional. Es decir, que en dicho período, el gasto en subsidios aumentó más de cuatro veces como porcentaje del PBI (Castro et al, 2012) (Figura 1). Este incremento tiene su origen en la reducción significativa de los ingresos por recaudación debido al congelamiento de tarifas. A su vez, se detecta que, del total de subsidios al transporte, el 70% se destina a transporte urbano e interurbano de pasajeros.”*

Finalmente se observa la concentración de subsidios para el área Metropolitana de la Ciudad de Buenos Aires.

### **Principios que entran en juego en la protección especial de acuerdo con los estamentos y parámetros trabajados, que posibilitan la identificación de diferentes categorías de usuarios.**

Consideraremos principios a los enunciados más generales, tanto fuentes de derecho como ideas fundamentales que dan, a nuestro criterio, razón de ser y posibilitan la identificación y existencia de los diferentes estamentos. No podemos desconocer que, la accesibilidad no sólo es una necesidad, sino también un derecho.

Respecto los estamentos que se engloban en las categorías que responden a *parámetros económicos*, se ponen en juego los principios de equidad social y los derechos que tienden a la igualdad equiparando las posibilidades de acuerdo con la aplicación de una justicia distributiva que es la idea que mira hacia el espectro social.

Consideramos que la justicia distributiva a la que nos referimos, tiene en cuenta las diferentes categorías trabajadas, las diferentes posibilidades existentes, los diferentes méritos para, a partir de allí realizar la distribución de algo; la relación aquí es una distribución que, aunque pueda presentarse dispar es justa si miramos hacia el ideal social de integración comunitaria. A diferencia de una justicia conmutativa que representa la estricta igualdad y equilibrio en un intercambio o reparto de bienes, simbolizado en una relación de igual por igual.

Respecto de los estamentos que se engloban en las categorías que responden a *parámetros sociales*, pensamos que asientan sus bases en el principio de reconocimiento y agradecimiento social respecto a servicios prestados en vistas al bien común, por un lado. Ejemplo de esto es el caso de los bomberos voluntarios y los ex combatientes de Malvinas. Por otro lado, la inserción de los discapacitados en esta categoría, se hace posible en una comunidad que aspire a la inclusión de todos sus habitantes ya que personas en estas circunstancias generalmente se encuentran marginadas y excluidas socialmente. Su inclusión es hoy, un compromiso asumido ya a nivel mundial.

Por último, si observamos los estamentos que se engloban en las categorías que responden a *parámetros relativos a las edades vitales*, nos encontramos con

un sin número de causas que las avalan desde nuestro sistema legal, como por ejemplo en el caso de los estudiantes, y la legislación internacional a la cual adherimos que instala el deber del Estado de asegurar que el derecho a acceder a la educación sea efectivo para los niños y adolescentes. El transporte es sinónimo de acceso. Igual sentido tienen las exenciones para los universitarios, como colaboración económica para posibilitar el acceso a la misma. Por otro lado, los adultos mayores son considerados un grupo revestido de vulnerabilidad, son quienes han hecho sus aportes a la comunidad, pero ya no están en su etapa más productiva; reciben especial consideración por principio de solidaridad social.

### **Impacto social de la implementación de un sistema tarifario discriminado e integrado**

En consideración a todo lo anteriormente expuesto, concluimos que el impacto social sería extremadamente positivo. Asistiríamos a una valuación del costo del viaje más asequible reflejando las diferentes realidades sociales, y propiciando que el acceso al transporte público sea para todos.

A su vez, ante la deficiencia de diseño de ramales directos, la implementación de un sistema de transporte con una tarifa integrada, nos asegura que por equivalentes distancias un usuario no pagará más que otro.

Todo el sistema se vería potenciado por un correcto diseño respecto la ramificación de los trayectos, con la incorporación de otros medios de transporte como trenes, tranvías, posibilitando la efectiva comunicación entre los puntos geográficos donde se registran los mayores asentamientos poblacionales y los que se encuentran en periferias.

Las ventajas de tener un transporte público integrado e integral se verán expresadas en innumerables focos de progreso social, económico, cultural, educacional, de esparcimiento, etc. El transporte es una herramienta fundamental para el acceso a todos los derechos que enunciados por la Constitución Nacional y por los Tratados Internacionales.

Por otro lado, la optimización del transporte público y la modernización del sistema como política de gobierno, tendrían como resultado el crecimiento de la demanda, presentándose como una opción al uso de los automóviles particulares. Este proceso disminuiría también la polución en las ciudades como causa de la contaminación ambiental que produce la emisión de gases de los motores de tantos vehículos circulando.

### **Una mayor y mejor accesibilidad de los usuarios al sistema de transportes estaría determinada sólo a partir de la implementación de tarifas equitativas o además habría que considerar otras circunstancias**

Como anticipamos, la efectiva accesibilidad de los usuarios al sistema está dada en parte por el coste que representa viajar por ese medio, pero también influyen otras cuestiones como la existencia o no de una red de transporte que contemple una más extensa ramificación para conectar puntos territoriales

distantes, así como la implementación de nuevas tecnologías de transporte traería aparejado también mayor calidad y optimización del tiempo para trasladarse de un punto a otro. No obstante, la implementación de nuevas tecnologías y disminución del flujo del tráfico conllevan asimismo una mejora en la calidad del ambiente en cuanto al aire y los ruidos, disminuyendo el impacto ambiental del tráfico en general.

Actualmente, en Tucumán el transporte público, (lo que incluye sólo ómnibus y taxis), es utilizado por quienes no poseen movilidad propia, ya sea auto o moto. La proliferación e incremento del uso del transporte privado respecto del público se evidencia frente a un sistema de transporte deficiente e incrementa el caos en una ciudad de dimensiones reducidas que tiende, a contramano de lo que ocurre en otras ciudades del mundo, a seguir concentrando tráfico en sus principales calles. Esta situación se incrementará en tanto no modifiquemos el concepto que tenemos a cerca del sistema de transporte público.

Compartimos aquí el extracto de un artículo del diario La Gaceta que, aunque de agosto del año 2010, refleja el tremendo incremento de compra-venta de motos en la Provincia, bien que se adquiere por un relativo bajo costo, para el cual no se necesita habilitación para conducir y que denota un deficiente control, por parte de la policía vial, en cuanto al cumplimiento de las normas de tránsito. En conclusión, cualquier persona puede conducir una moto. Consecuencia de esto también es el crecimiento de la inseguridad y el desorden vial.

El 13 de febrero del 2016 el diario La Gaceta de Tucumán publica un interesante artículo donde expresa importantes obras que, con bajo costo, cambiarían sustancialmente la calidad de vida de los Tucumanos de cara al bicentenario de la Patria. Entre estas obras, la primera que se expone da cuenta de la tremenda infraestructura para ferrocarriles que tiene la Provincia, se titula tren urbano e interurbano, su autor, Federico Türpe expresa: *“Bendecida por los Talleres de Tafí Viejo, la capital tucumana -y el área metropolitana- cuenta con una red de vías internas como ninguna otra ciudad argentina, salvo CABA. Pocos saben, por ejemplo, que podrían viajar en tren desde Yerba Buena hasta el aeropuerto, desde Tafí Viejo hasta Banda del Río Salí o desde Lules o El Manantial hasta Alderetes. Y desde la capital a casi todas las localidades de la provincia. Afirman los expertos que si un tucumano se sitúa en cualquier lugar de la ciudad siempre tendrá una vía a no más de diez cuadras de distancia.*

*Sólo falta completar 18 kilómetros de vías para que la red esté completa. Lo más costoso y complejo ya está hecho. Lo que resta por hacer es lo más sencillo, en proporción a la envergadura de lo que estamos hablando.*

*Un transporte público en serio -considerado el mejor del mundo en los países desarrollados- para una ciudad de un millón de habitantes, económico, no contaminante, rápido, y que ayudaría a descomprimir en gran parte uno de los principales problemas de Tucumán: el caos vehicular. En su momento, la presión de colectiveros y camioneros, empresarios y gremios, frenaron este proyecto.”<sup>71</sup>*

De implementarse, podríamos trazar en la Provincia una red de transporte combinado entre ómnibus y trenes, de primer nivel, optimizando recursos,

mejorando calidad de vida, transformando la red en un sistema eficiente, descomprimiendo el microcentro de la ciudad de San Miguel de Tucumán y, finalmente optimizando también costos. La mayoría de las ciudades que cuentan con sistemas combinados adoptan los trenes para trayectos interurbanos y los ómnibus para los urbanos.

La población de nuestra ciudad ha crecido exponencialmente. No podemos quedarnos con una red de transporte que no acompaña tal crecimiento, porque sería proscribirnos a no progresar en otros aspectos como el económico, el cultural, el educacional, el acceso a la salud, etc.

## CONCLUSIONES

- Todo sistema de transporte pretende ser una efectiva herramienta para la unión de diferentes puntos de un territorio determinado contribuyendo así al desarrollo económico, social y cultural de una población.
- Consecuencia de lo anterior es que la accesibilidad al transporte público está directamente relacionada con la accesibilidad al empleo, al estudio, a la salud, a la dispersión. Todos tópicos que representan derechos básicos de una sociedad, derechos que se enmarcan dentro de la clasificación general de derechos humanos, derechos que, proclamados por Tratados Internacionales como el Pacto de San José de Costa Rica, el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales; el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos y su Protocolo Facultativo, la Convención sobre los Derechos del Niño, etc.
- En cualquier sistema Público de transporte la tarifa, como contraprestación del servicio, representa una cuestión que repercute directamente respecto de todos los protagonistas del sistema, usuarios, empresarios y Estado.
- Un sistema integrado de transporte debería brindarnos una tarifa acorde al tipo de viaje que se realiza, relación distancia-eficacia-costos, teniendo en cuenta la situación económica y social de quien lo realiza.
- Un sistema de tarifas discriminadas nos ayudaría a visualizar las diferentes realidades sociales y económicas existentes, dando lugar a la equidad social.
- Creemos que un sistema de transporte integrado debe acercarnos, debe ser para todos, debe promover el desarrollo humano y la mejor calidad de vida de la población.

## BIBLIOGRAFÍA

BIANCHI, Alberto B. (1999): "La tarifa en los servicios públicos" Portal Microjuris. MJ-DOC-2438-AR | ED, 183-975 | MJD2438.

COMUNICADO DE PRENSA DEL MINISTERIO DE HACIENDA DE LA PROVINCIA DE LA PAMPA. Año 2014. Disponible en: [http://www.dgr.lapampa.gov.ar/images/Archivos/ArchivosDeNoticias/Comunicado\\_Prensa\\_Ex-combatientes\\_y\\_Jubilados.pdf](http://www.dgr.lapampa.gov.ar/images/Archivos/ArchivosDeNoticias/Comunicado_Prensa_Ex-combatientes_y_Jubilados.pdf)

DIARIO EPOCA.COM. Provincia de Corrientes. Artículo del 01/04/2015. Disponible en: <http://diarioepoca.com/429689/ex-combatientes-de-capital-no-pagaran-impuestos/>

DIARIO LA GACETA (2015): “Si el boleto no sube varias líneas irán a la quiebra”. Disponible en: <http://www.lagaceta.com.ar/nota/620166/local/dicen-si-boleto-no-suba-varias-lineas-iran-quiebra.html>

DIARIO LA GACETA (2016): “Cinco ideas podrían revolucionar el Gran Tucumán”. Disponible en: [http://m.lagaceta.com.ar/nota/670885/opinion/cinco-ideas-podrian-revolucionar-gran-tucuman.html?utm\\_source=facebook&utm\\_medium=social&utm\\_campaign=botonmovil](http://m.lagaceta.com.ar/nota/670885/opinion/cinco-ideas-podrian-revolucionar-gran-tucuman.html?utm_source=facebook&utm_medium=social&utm_campaign=botonmovil)

DIARIO ONLINE DE VIEDMA. Artículo del 11/08/2014. Disponible en: [http://www.rionegro.com.ar/diario/beneficios-para-veteranos-de-guerra-y-familiares-3743471-60621-nota\\_costa.aspx](http://www.rionegro.com.ar/diario/beneficios-para-veteranos-de-guerra-y-familiares-3743471-60621-nota_costa.aspx)

DIARIO ONLINE UNO. Provincia de Santa Fe. Nota del 17/10/2013. Disponible en: <http://www.unosantafe.com.ar/santafe/Excombatientes-Modifican-requerimientos-para-la-exencion-de-la-TGI-20131017-0025.html>  
Dirección de Estadísticas de Tucumán. Disponible en: <http://estadistica.tucuman.gov.ar/index.php/2015-03-20-13-19-09/proyecciones>

GOBIERNO DE TUCUMÁN (2012): “Estadística de Transporte de Pasajeros por Líneas Regulares de Servicio Público Urbano e Interurbano. Enero- Diciembre 2011”. Disponible en: <http://estadistica.tucuman.gov.ar/archivos/15Transporte/EneroDiciembre2011.pdf>

GORDILLO, Agustín (2015): Servicios Públicos, Tomo 2, Capítulo VI. Disponible en: [http://www.gordillo.com/pdf\\_tomo2/capitulo6.pdf](http://www.gordillo.com/pdf_tomo2/capitulo6.pdf)

QUIROGA LAVIÉ, Humberto; BENEDETTI, Miguel Ángel; CENICACELAYA, María de las Nieves (2001): “Derecho Constitucional Argentino”, Tomo I (Buenos Aires, Rubinzal – Culzoni Editores).

REAL ACADEMIA ESPAÑOLA (2001): Diccionario de la Lengua Española. (Madrid, Editorial Espasa Calpe S.A. Vigésima segunda edición)

RICART, Luciana T. (2013): “Convención Americana de Derechos Humanos y su proyección en el Derecho Argentino. Artículo 22. Derecho de Circulación y de Residencia.” (Buenos Aires, La Ley, Departamento de Publicaciones de la Facultad de Derecho) Disponible en: <http://www.derecho.uba.ar/publicaciones/libros/pdf/la-cadh-y-su-proyeccion-en->

el-derecho-argentino/022-ricart-circulacion-y-residencia-la-cadh-y-su-proyeccion-en-el-da.pdf

RODRÍGUEZ, Felipe (2004): "Equidad Distributiva y Tarifa", Aspectos Jurídicos, doctrinarios y sociales. Disponible en: <http://www.feliperodriguez.com.ar/wp-content/uploads/2013/02/E-Q-U-I-D-A-D-D-I-S-T-R-I-B-U-T-I-V-A-y-T-A-R-I-F-A.pdf>

UNIVERSIDAD NACIONAL DE CUYO (2014): "Subsidios al Transporte Público en el Área Metropolitana de Mendoza". Artículo del 13 de mayo 2014. Plataforma de información para políticas públicas de la Universidad Nacional de Cuyo. Disponible en: <http://www.politicaspublicas.uncu.edu.ar/articulos/index/subsidios-al-transporte-publico-en-el-area-metropolitana-de-mendoza> (Visto el 02/06/2015). Web del Centro de Ex soldados combatientes de Malvinas, (CESCEM) Corrientes, Publicación del Decreto Ley 215/01. Disponible en: [http://www.cescem.org.ar/excombatientes/Leyes\\_provincial/dec\\_215.html](http://www.cescem.org.ar/excombatientes/Leyes_provincial/dec_215.html)

WEB OFICIAL DE LA CIUDAD DE SALTA. Comunicado de la Dirección de Rentas Municipal. Disponible en: <http://www.gobiernodelaciudad.gob.ar/guia/exencion-para-ex-combatientes-de-malvinas-3/>

WEB OFICIAL DE TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA. Disponible en: <http://www.tmb.cat/es/tmb-home>

### **LEGISLACIÓN CITADA**

Constitución de la Provincia de Tucumán, año 2006. Artículo 26º.

Constitución Nacional, año 1994. Artículo Nº 16.

Constitución Nacional. Año 1994. Artículo 14.

Convención sobre los Derechos del Niño, Año 1.989. Artículo Nº 28. Rango Constitucional.

Convención sobre los Derechos del Niño. Año 1.989. Artículo Nº 31. Rango Constitucional.

Sistema de Protección Integral de Discapacitados Ley Nº 22.431. Año 1.981. Artículo Nº 22.

Ley de Defensa del Consumidor Nº 24240, Año 1993. Artículo 2º.

Ley de Defensa del Consumidor Nº 24240, Año 1993. Artículo 1º.

Ley de Transporte Público de Pasajeros de la Provincia de Tucumán Nº 6.210, Año 1.991. Artículo Primero.



Ley de Transporte Público de Pasajeros de la Provincia de Tucumán N° 6.210. Año 1.991. Artículo 29°.

Ley de Transporte Público de Pasajeros Provincial N° 6.210. Año 1.991.

Ley Nacional N° 24.658. Aprueba el Protocolo Adicional a la Convención Americana sobre Derechos Humanos en materia de Derechos Económicos, Sociales y Culturales. Año 1.996.

Ley Nacional N° 26.061, de Protección de Niñas, Niños y Adolescentes. Año 2.005.

Ley Nacional N° 26.378, ratifica la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y su Protocolo Facultativo. Año 1.990.

Ley Nacional N° 26.378, ratifica la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y su Protocolo Facultativo. Año 1.990.

Ley Nacional N° 26.994. Código Civil y Comercial de la Nación. Año 2015. Relación de Consumo. Artículo N° 1092.

Ley Provincial Régimen de Protección Integral de Personas con Discapacidad N° 6.830, Artículo 4°, Punto B-1.

Ley Provincial de Acceso de Personas con Certificado de Discapacidad, N° 8.625. Año 2013.

Ley Provincial de adhesión de la Provincia de Tucumán a la Ley Nacional N° 26858, N° 8.700. Año 2014.

Ley Provincial de Franquicia de Transporte Gratuito N° 6.106, Artículo 1°. Modificadorio del artículo 7° del Decreto Ley N° 48 del 20/02/1958, ratificado por Ley N° 2.684.

Ley Provincial de Franquicia del Transporte Gratuito N° 6.106. Año 1.991.

Ley Provincial de Transporte de Pasajeros Público para personas Discapacitadas N° 7.494, Año 2005. Artículo 1°.

Ley Provincial Garantiza el Transporte gratuito a Personas con certificado de Discapacidad N° 8.625. Año 2013. Artículo 1° y 2°.

Ley Provincial n° 8.700. De Adhesión a Ley Nacional N° 26.858. Año 2014.

Ley Provincial, Régimen de Protección de Personas con Discapacidad, N° 6.830. Año 1.997.

Ley Provincial, Transporte Público de Pasajeros gratuito para personas discapacitadas, N° 7.494. Año 2005.

Ordenanza Municipalidad de San Miguel de Tucumán N° 400/79, Artículo N° 28, Modificado por Ordenanza N° 2.291/95.

Ordenanza Municipalidad de San Miguel de Tucumán N° 400/79, Artículo N° 38, Modificado por Ordenanza N° 2.334/95.

Ordenanza N° 2.291/95. Modificatoria de la N° 400/79. Municipio de San Miguel de Tucumán. Año 1.995.

Ordenanza Transporte Urbano Colectivo de Pasajeros. Municipio de San Miguel de Tucumán N° 400/79. Año 1979. Artículo 26.

Ordenanza Transporte Urbano Colectivo de Pasajeros. Municipio de San Miguel de Tucumán N° 400/79. Año 1979.

Decreto Ley N° 530/7. Designa Autoridad de Aplicación. Año 2014, Artículo 1°.

Decreto N° 530/7, reglamentario de la Ley Provincial N° 8.625. Año 2014.