

Buenos Aires, 24 de mayo de 2011

Vistos los autos: "Santa Fe, Provincia de c/ Estado Nacional (Secretaría de Transporte - Ministerio de la Producción) s/ acción declarativa de inconstitucionalidad" de los que,

Resulta:

I) A fs. 37/47 se presenta la Provincia de Santa Fe y promueve acción declarativa en los términos del art. 322 del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación, contra el Estado Nacional -Secretaría de Transporte de la Nación- a fin de que se declare la inconstitucionalidad de la resolución 116/03 que convoca a licitación pública para prestar el servicio público de transporte interjurisdiccional de pasajeros, en cuanto prevé en su Anexo VII, Apéndice I, la modalidad de tráfico "sin restricciones" para las líneas nominadas como x) e y), correspondientes a la traza Rosario (Provincia de Santa Fe) - Paraná (Provincia de Entre Ríos).

Alega que las normas constitucionales en juego, en tanto regulan las facultades del Congreso Nacional en materia de comercio interprovincial -art. 75, inc. 13 de la Constitución Nacional- y reservan para las provincias el ejercicio de los poderes no delegados en el gobierno central -arts. 121, 122 y 125 de la Ley Fundamental-, afectan la validez del llamado a licitación que hizo el Estado Nacional para el otorgamiento de permisos para la prestación del servicio de autotransporte interjurisdiccional de pasajeros, ya que incluye paradas y venta de pasajes dentro del territorio provincial.

Señala que no postula la multiplicidad de ámbitos regulatorios para el supuesto del transporte interjurisdiccional por el hecho de que el recorrido atravesase varias provincias, ni controvierte la prerrogativa del gobierno federal de establecer las bases y condiciones en que aquél debe desarrollarse, sólo entiende que la Nación no puede, sin violar la zona de reserva de

las provincias compuesta por sus poderes no delegados (arts. 121, 122 y 125 de la Constitución Nacional), regular y concesionar transporte intrajurisdiccional.

Afirma que no existe otro modo de conciliar las potestades comerciales e industriales de Nación y provincias, que exigir el consentimiento de la provincia en cuyo territorio se desarrolla el transporte interjurisdiccional del Estado Federal, en los casos en que esta incluya actividad comercial intrajurisdiccional.

En ese sentido, sostiene que es admisible que la Nación licite actividad comercial en tráfico intrajurisdiccional si la Provincia no lo hizo, o si habiéndolo hecho, se estima insuficiente el "nivel prestacional", pero esta evaluación sólo puede realizarse mediante el sistema de coordinación normativamente habilitado.

Agrega que el recorrido comprendido en el objeto de la adjudicación de la norma impugnada se encuentra cubierto por empresas de transporte intrajurisdiccional, con concesiones vigentes otorgadas por la Provincia, que satisfacen adecuadamente la demanda de los usuarios del corredor intraprovincial. Sostiene que la conducta de la Secretaría de Transporte provoca un daño concreto a las prestadoras locales, pues existe una evidente ventaja comparativa que habilita a la empresa de transporte interjurisdiccional a fijar -para el tráfico intrajurisdiccional- una tarifa sensiblemente menor de aquella a la que puede arribar otra de carácter exclusivamente provincial, por lo que constituye un óbice evidente a la posibilidad de competir en igualdad de condiciones. Por último, afirma que la Provincia ha mantenido una postura negativa y de oposición a la actitud del Gobierno Federal, según la prueba que acompaña.

II) Que a fs. 15 del incidente de medida cautelar, el Tribunal declaró su competencia originaria para entender en esta causa, y rechazó la medida precautoria solicitada por la actora.

III) Que a fs. 64/73 del expediente principal se presenta el Estado Nacional y solicita el rechazo de la demanda. Entiende que no existe violación a la Constitución Nacional y que lo que le interesa a la Provincia es la protección de los ingresos de las empresas locales del servicio público de transporte automotor de pasajeros, pues estos son objeto de tributación provincial.

Señala que las líneas por las cuales se llamó a licitación son de carácter interjurisdiccional y entran en el ámbito de competencia de la Secretaría de Transporte, la que al dictar la resolución ST 116/03 actuó en pleno ejercicio de su competencia legal y constitucional.

Explica que el tránsito que se inicia en una provincia y concluye en otra no atribuye jurisdicción local a cada una de ellas, y que no podría admitirse la existencia de poderes provinciales en la regulación del transporte interjurisdiccional en sus paradas intermedias, sin vulnerar la facultad de la Nación para reglar el comercio interprovincial en los términos del art. 75, inc. 13 de la Constitución Nacional, y el art. 3° de la ley 12.346, por cuanto este último dispone que en ningún caso las empresas de transporte por camino quedarán sujetas a más de una jurisdicción. Finalmente, sostiene que la posibilidad de subir o bajar pasajeros durante el paso por territorio provincial y los efectos negativos sobre el flujo de pasajeros de las empresas locales, no guardan ninguna relación con el ejercicio del poder de policía local, ni puede ser esgrimido como un incumplimiento de supuestos pactos preexistentes que requieren la conformidad de la autoridad local.

IV) Que a fs. 74 vta. se declaró la cuestión de puro derecho y se ordenó correr vista al señor Procurador General.

V) Que a fs. 77/79 obra el dictamen del señor Procurador Fiscal Subrogante.

Considerando:

Que las cuestiones aquí debatidas son sustancialmente análogas a las que fueron tratadas en la causa E.344.XXXIX "El Práctico S.A. c/ Córdoba, Provincia de s/ acción declarativa de inconstitucionalidad", voto de los jueces Lorenzetti y Zaffaroni, sentencia de la fecha, a cuyos fundamentos y conclusiones cabe remitir por razones de brevedad.

Por ello, oído el señor Procurador Fiscal subrogante, se hace lugar a la demanda y se declara la inconstitucionalidad de la resolución 116/03 de la Secretaría de Transporte. Con costas (art. 68, primera parte, del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación). Notifíquese. RICARDO LUIS LORENZETTI - ELENA I. HIGHTON de NOLASCO (en disidencia)- CARLOS S. FAYT (en disidencia)- ENRIQUE SANTIAGO PETRACCHI (según su voto)- JUAN CARLOS MAQUEDA (según su voto)- E. RAÚL ZAFFARONI - CARMEN M. ARGIBAY (en disidencia).

ES COPIA

VO-//-

-//-TO DEL SEÑOR MINISTRO DOCTOR DON ENRIQUE SANTIAGO PETRACCHI

Resulta:

Que el infrascripto coincide con los puntos I a V de los resultandos que encabezan esta sentencia, a los que cabe remitir en razón a la brevedad.

Considerando:

1º) Que la cuestión en debate exige interpretar el alcance con que las normas constitucionales en juego, en tanto regulan las facultades del Congreso Nacional en materia de comercio interprovincial -art. 75, inc. 13 de la Constitución Nacional- y reservan para las provincias el ejercicio de los poderes no delegados en el gobierno central -art. 121 de la Ley Fundamental-, afectan la validez del llamado a licitación hecho por el Estado Nacional para el otorgamiento de permisos de autotransporte interjurisdiccional de pasajeros, en tanto la autorización también incluye la posibilidad de prestar el servicio en los tramos internos de la Provincia de Santa Fe.

2º) Que, tal como lo ha señalado esta Corte en numerosas oportunidades, el transporte interjurisdiccional resulta alcanzado por los poderes que el art. 75, inc. 13 de la Constitución Nacional -antes art. 67, inc. 12- confiere al gobierno central (Fallos: 188:21; 199:326, 316:2865; y 324:3048, entre otros).

3º) Que también se haya fuera de discusión que el transporte completamente interno de un Estado constituye comercio intraprovincial y, como tal, está fuera de la jurisdicción nacional (Fallos: 316:2865), salvo que se acredite que el servicio local resulta inescindible del cometido nacional de la empresa que lo presta (Fallos: 257:159; 259:157 y 268:306). En tal sentido, esta Corte ha entendido que el criterio determinante para establecer los alcances de la reglamentación federal sobre tramos intraprovinciales del comercio interjurisdiccional es el

de la escindibilidad o no, material o económica, del servicio (Fallos: 257:159).

4º) Que, en igual sentido, la ley 12.346 delimita las competencias provinciales y federales en materia de tráfico de pasajeros, encomiendas o cargas, al establecer que las provincias podrán reglar los servicios locales "cuyos puntos terminales estén situados dentro de su territorio, cualesquiera que sean los caminos que utilice, pero esas reglamentaciones no podrán afectar los transportes interprovinciales regidos por la presente ley y sus disposiciones reglamentarias" (art. 3º).

5º) Que en el caso sub examine, el recorrido establecido en el pliego de bases y condiciones -con cabeceras en las ciudades de Rosario (Provincia de Santa Fe) y Paraná (Provincia de Entre Ríos)-, es de carácter interjurisdiccional, pero la inclusión de la modalidad de tráfico "sin restricciones" determina la posibilidad de realizar transporte de pasajeros que asciendan y desciendan en puntos ubicados dentro de la Provincia de Santa Fe.

Esta última modalidad implica que, en los tramos intraprovinciales, la actividad es totalmente local, ya que los pasajeros compran sus boletos y son transportados de un punto a otro dentro de la misma jurisdicción, sin traspasar frontera provincial alguna.

A su vez, esta actividad intraprovincial resulta materialmente separable del servicio interjurisdiccional licitado por el Estado Nacional, toda vez que ni organizativa ni técnicamente es necesario prestar ambos servicios en forma conjunta.

Por último, ni de la contestación de demanda, ni de las pruebas aportadas al expediente, resulta que la venta de pasajes para los tramos intraprovinciales del recorrido determine

la sustentabilidad económica del servicio de autotransporte interjurisdiccional.

En tales condiciones, puede concluirse que la prestación del servicio de autotransporte de pasajeros en el tramo intraprovincial santafecino previsto en la resolución ST 116/03, es técnica y económicamente escindible del servicio interjurisdiccional. Por ende, no puede válidamente incluirse entre las competencias reconocidas por el art. 75, inc. 13 al Estado Federal y resulta una actividad de exclusiva competencia de la Provincia de Santa Fe (arts. 121, 122 y 125 de la Constitución Nacional).

6°) Que por lo demás, en este caso tampoco se encuentra en juego la prohibición de duplicidad de jurisdicciones establecida en la segunda parte del art. 3° de la ley 12.346 ya que la Provincia de Santa Fe no pretende ejercer su jurisdicción sobre un permiso válidamente otorgado por el Estado Nacional. Por el contrario, el objeto de su presentación es impedir que éste último ejerza, sin su consentimiento, una competencia que considera le corresponde de manera exclusiva.

7°) Que, a partir de lo expuesto, corresponde concluir que la resolución 116/03 de la Secretaría de Transporte de la Nación, al admitir -en el marco de un permiso interjurisdiccional- el transporte de personas entre localidades ubicadas en el territorio de la provincia actora, ha avanzado sobre las facultades exclusivamente provinciales y ha excedido la competencia federal que le reconoce el art. 75, inc. 13 en materia de comercio interprovincial.

Por ello, oído el señor Procurador General, corresponde hacer lugar a la demanda entablada por la Provincia de Santa Fe contra el Estado Nacional, y declarar la inconstitucionalidad de

S. 1307. XXXIX.

ORIGINARIO

Santa Fe, Provincia de c/ Estado Nacional
(Secretaría de Transporte - Ministerio de la
Producción) s/ acción declarativa de
inconstitucionalidad.

-//-la resolución ST 116/03, con costas (art. 68 del Código
Procesal Civil y Comercial de la Nación). Notifíquese. ENRIQUE
SANTIAGO PETRACCHI.

ES COPIA

VO-//-

-//-TO DEL SEÑOR MINISTRO DOCTOR DON JUAN CARLOS MAQUEDA

Considerando:

Que las cuestiones planteadas son sustancialmente análogas a las examinadas y resueltas por este Tribunal en la causa E.344.XXXIX "El Práctico S.A. c/ Córdoba, Provincia de s/ acción declarativa de inconstitucionalidad", sentencia de la fecha -voto del juez Maqueda- y a sus argumentaciones corresponde remitirse -en lo pertinente- a fin de evitar repeticiones innecesarias.

Por ello, oído el señor Procurador Fiscal, corresponde hacer lugar a la demanda promovida por la Provincia de Santa Fe contra el Estado Nacional, y declarar la inconstitucionalidad de la resolución ST 116/03, con costas (art. 68 del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación). Notifíquese. JUAN CARLOS MAQUEDA.

ES COPIA

DISI-//-

S. 1307. XXXIX.

ORIGINARIO

Santa Fe, Provincia de c/ Estado Nacional
(Secretaría de Transporte - Ministerio de la
Producción) s/ acción declarativa de
inconstitucionalidad.

-//-DENCIA DE LA SEÑORA VICEPRESIDENTA DOCTORA DOÑA ELENA I. HIGHTON de NOLASCO, DE LOS SEÑORES MINISTROS DOCTORES DON CARLOS S. FAYT Y DOÑA CARMEN M. ARGIBAY

Resulta:

I) A fs. 37/47 se presenta la Provincia de Santa Fe y promueve acción declarativa en los términos del art. 322 del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación, contra el Estado Nacional -Secretaría de Transporte de la Nación- a fin de que se declare la inconstitucionalidad de la resolución 116/03 que convoca a licitación pública para prestar el servicio de transporte interjurisdiccional de pasajeros, específicamente en relación con la traza Rosario (Provincia de Santa Fe) - Paraná (Provincia de Entre Ríos), Anexo VII - Apéndice I, en cuanto prevé una modalidad de tráfico sin restricciones para las líneas de transporte x) e y), pues ello provoca, a su juicio, una superposición de servicios con las empresas de transporte local que operan con concesiones vigentes otorgadas por la autoridad provincial.

Afirma que la resolución dictada por la Secretaría de Transportes de la Nación invade competencias provinciales respecto del transporte intrajurisdiccional al regular y concesionar el recorrido indicado sin su consentimiento, lo cual violentaría la ley nacional 12.346, el convenio firmado por el Estado Nacional y Santa Fe el 1 de octubre de 1990, los decretos del Poder Ejecutivo Nacional 2284/91, 958/92, 808/95 y 2407/02, las resoluciones de la Secretaría de Transporte de la Nación que detalla, la ley provincial de transporte 2449, y, de esa manera, los arts. 121, 122 y 125 de la Constitución Nacional.

Manifiesta que si bien el transporte interjurisdiccional se encuentra sometido al ámbito nacional y las provincias y municipios tienen potestades de fiscalización y control, sostiene que la Nación no puede regular y otorgar

concesiones de transporte intrajurisdiccional sin violar la zona de reserva de las provincias.

Señala que la ley 12.346 en su art. 3° establece una clara distribución de competencias al prescribir que las provincias y municipalidades podrán reglamentar el tráfico de pasajeros, encomiendas o cargas, cualquiera sean los caminos que utilice y que en ningún caso las empresas de transporte quedarán sujetas a más de una jurisdicción.

Advierte que el convenio firmado el 1° de octubre de 1990 entre la Nación y la Provincia de Santa Fe -regulatorio de la fiscalización de los servicios de transporte público de pasajeros y carga que se desarrollen en el territorio provincial- admite las facultades de fiscalización y control a cargo de la provincia.

Sostiene que la Secretaría de Transportes de la Nación, por resolución 374/92, modificada por su igual 140/00, dispuso que las alteraciones en las modalidades de tráfico que afecten circulación interprovincial deberán ser comunicadas por la permisionaria con una antelación de treinta días corridos al momento de su puesta en ejecución y que esa comunicación deberá ser acompañada con el instrumento que acredite la conformidad expresa de la provincia de que se trate, respecto de la posibilidad de realizar el tráfico intraprovincial con indicación detallada del tramo y localidades que se encontrarán incluidos en dicho tráfico.

Asimismo explica que la Comisión Nacional de Regulación del Transporte en la nota 741/01 determinó el criterio según el cual los tráficos que se desarrollen dentro del ámbito de competencia de una provincia deben quedar sujetos a su autoridad salvo que por expreso pedido de la provincia sean incorporados a prestaciones sometidas a jurisdicción nacional. Por otra parte, recuerda que los permisos de tráfico

intrajurisdiccional fueron dados al amparo de un régimen que contemplaba la intervención de las autoridades provinciales como consulta previa al otorgamiento de la respectiva adjudicación.

En síntesis, alega que no postula la multiplicidad de ámbitos regulatorios para el supuesto de transporte interjurisdiccional por el hecho de que el recorrido atraviese varias provincias, ni controvierte la prerrogativa del gobierno federal de establecer las bases y condiciones en que aquél debe desarrollarse. Entiende que la Nación ingresa en materia vedada al permitir la actividad comercial intrajurisdiccional dentro de una concesión interjurisdiccional. El llamado a licitación por resolución 166/03 en la que se incluyó la modalidad de tráfico sin restricciones habilita el tráfico intrajurisdiccional, de exclusiva competencia provincial sin su anuencia, máxime cuando el recorrido afectado es realizado por concesiones otorgadas por la autoridad provincial.

Finalmente considera que esta situación provoca a las empresas locales de transporte un grave perjuicio económico a poco que se repare que la tarifa de las empresas que realizan recorridos interjurisdiccionales es sensiblemente inferior a las del transporte intrajurisdiccional, lo que constituye un serio impedimento a la posibilidad de competir en igualdad de condiciones llegando incluso, en el futuro, a anular la prerrogativa provincial.

II) A fs. 14 del incidente de medida cautelar, esta Corte declaró su competencia para entender en la causa a la vez que procedió al rechazo de la precautoria solicitada en los términos de fs. 15.

III) A fs. 64/73 de los autos principales se presenta el Estado Nacional y solicita el rechazo de la demanda. Entiende que pese a que la parte actora introduce un debate acerca de cuestiones constitucionales complejas, como lo es el art. 75,

inc. 13 de la Constitución Nacional, su exclusivo interés se advierte en la protección de los ingresos de las empresas locales del servicio público de transporte automotor.

Afirma que el art. 3° de la ley 12.346 establece que las regulaciones emanadas de las autoridades provinciales respecto de servicios intrajurisdiccionales no pueden afectar los interprovinciales de exclusiva jurisdicción nacional. En tal sentido, destaca que la Secretaría de Transporte de la Nación es el órgano competente para efectuar el llamado a licitación pública que aquí se impugna.

Sostiene que el decreto 958/92 modificado por su similar 808/95 ha definido el transporte interjurisdiccional, como el que se efectúa entre las provincias y la Capital Federal (a); entre provincias (b) y en los puertos y aeropuertos nacionales entre ellos o entre cualquiera de ellos y la Capital Federal o las provincias (c, art. 1°). Asimismo establece que la autoridad de aplicación, esto es, la Secretaría de Transporte de la Nación (art. 44) tomará intervención en la reglamentación de los servicios públicos, en el otorgamiento de permisos (art. 21), en la determinación de los recorridos, frecuencias, horarios y tarifas máximas y en su fiscalización y control. En el mismo sentido, el decreto 475/02, vigente al momento del dictado de la resolución 116/03, determina que la Secretaría mencionada tiene a su cargo el llamado a licitación y la aprobación de los pliegos de bases y condiciones respectivos.

Destaca que dentro de este contexto, se aprueba la resolución que aquí se impugna mediante la cual se llama a licitación pública de propuestas para el establecimiento de servicios públicos de transporte de pasajeros por carretera de carácter interjurisdiccional de diversas líneas y/o grupos de líneas que se describen en su art. 1. Esas líneas identificadas caen dentro de la órbita de la Secretaría de Transporte pues se trata de tráfico interjurisdiccional por lo que al dictar dicha

resolución la autoridad de aplicación actuó en legítimo ejercicio de una competencia legal.

Recuerda que la doctrina de este Tribunal ha sido suficientemente clara en el sentido que el hecho de que el transporte interjurisdiccional pase por una o varias provincias no lo convierte en local ni habilita una regulación independiente por cada una de las autoridades locales del territorio que transita. En tal sentido, la posibilidad de subir o bajar pasajeros durante el paso por territorio provincial y los efectos negativos sobre el flujo de pasajeros de las empresas locales no guardan relación con el ejercicio del poder de policía local, ni puede ser esgrimido como un incumplimiento de pactos preexistentes que requieren la conformidad de la autoridad local.

IV) A fs. 74 vta., a pedido de la parte actora, se declaró la cuestión de puro derecho y se ordenó correr vista de las actuaciones al señor Procurador General, cuyo dictamen obra a fs. 77/79.

Considerando:

1º) Que este Tribunal ha declarado su competencia originaria para entender en la presente causa, en la resolución de fecha 15 de abril de 2004, (fs. 15 del incidente de medida cautelar).

2º) Que de manera preliminar, corresponde señalar que se halla fuera de cuestión que el transporte interprovincial resulta alcanzado por los poderes que el art. 75, inc. 13 de la Constitución Nacional confiere al gobierno federal para reglar el comercio de las provincias entre sí, como lo ha señalado desde muy antiguo este Tribunal (Fallos: 188:27; 199:326, entre muchos otros). Esa comprensión ha sido ratificada recientemente por el Tribunal, en relación con la potestad que tienen las autoridades nacionales de otorgar las correspondientes concesiones a empresas

privadas para prestar el servicio de transporte entre puntos ubicados en diferentes provincias (Fallos: 324:3048).

En este contexto, el tema a decidir consiste en determinar si, tal como lo sostiene la provincia, el gobierno federal, al autorizar el tráfico entre cabeceras situadas en distintas provincias y, al mismo tiempo, permitir la venta de pasajes para el transporte entre paradas intermedias, ubicadas dentro del territorio de una misma provincia, ha avanzado sobre las competencias propias del estado provincial y transgredido así los límites que para el gobierno nacional resulta del sistema federal adoptado por la Constitución Nacional.

3º) Que la respuesta a este interrogante ha sido desentrañada por este Tribunal en la causa ya citada "Transporte Interprovincial Rosarina S.A. c/ Provincia de Buenos Aires" (Fallos: 324:3048). El caso que dio lugar al precedente citado exi-gía la resolución del mismo punto constitucional que el sub lite. La acción había sido entablada por una empresa de transporte de pasajeros que explotaba una concesión del gobierno federal para cubrir el trayecto entre la ciudad de Rosario (Provincia de Santa Fe) y la de Mar del Plata (Provincia de Buenos Aires). Era demandado el gobierno bonaerense que había sancionado a la empresa actora por carecer de habilitación provincial y negado las atribuciones de las autoridades nacionales para autorizar la venta de pasajes entre paradas intermedias ubicadas en el territorio de su provincia.

El pronunciamiento del Tribunal se inclinó por reconocer la validez de la concesión otorgada por el gobierno nacional, inclusive para transportar personas entre escalas intraprovinciales. Afirmó que las atribuciones conferidas por el art. 75, inc. 13 de la Constitución Nacional al Congreso para reglar el comercio interprovincial alcanzan al transporte cuando un punto situado en más de un estado. En este marco fue dictada la ley nacional 12.346, reguladora de las condiciones

generales del transporte automotor por caminos. Su art. 2º, primer párrafo, establece que el transporte entre distintas jurisdicciones está sujeto al permiso de la autoridad nacional y el art. 3º establece el criterio de que "en ningún caso las empresas de transporte por camino quedarán sujetas a más de una jurisdicción" (considerandos 3º y 4º del fallo citado). Más adelante, el Tribunal concluyó que la posición adoptada por la demandada era insostenible, pues admitir la jurisdicción provincial sobre las paradas intermedias de un servicio interprovincial implicaba aceptar la concurrencia de dos o más jurisdicciones sobre las empresas que prestan ese servicio (considerando 12, primer párrafo).

Es cierto que el razonamiento no resulta concluyente en un aspecto, sobre el que, cabe decirlo, ha girado la demanda de la provincia de Santa Fe que estamos ahora examinando, a saber: que tampoco se daría la concurrencia de jurisdicciones prohibida por la ley 12.346 si la concesión nacional no incluyera el transporte entre puntos intermedios de una misma provincia y sólo habilitase a la empresa para subir y bajar pasajeros en los puntos terminales ubicados en distintas jurisdicciones.

Ahora bien, el fallo reseñado, aunque no la haya formulado explícitamente, se apoya sobre la premisa de que, en la práctica, no serían viables muchas concesiones interprovinciales si autorizan solamente a subir y bajar pasajeros en las cabeceras del trayecto, en especial si se trata de largas distancias. Este supuesto es, en principio, plausible. En efecto, si la posición asumida por la provincia de Santa Fe prevaleciese la mayor parte de los trayectos entre puntos distantes debería cubrirse con servicios parciales sujetos a tantas jurisdicciones como provincias deba atravesar el recorrido, en tanto que la concesión por el trayecto total a cargo del gobierno central tendría viabilidad solamente en aquellos casos en que el tráfico entre los puntos terminales es lo suficientemente intenso como para justificar un servicio directo. Por lo tanto, aceptar la posición

de la provincia actora implicaría o bien aceptar, contra la ley nacional 12.346, la concurrencia de jurisdicciones sobre el mismo servicio, o bien, contra el art. 75, inc. 13 Constitución Nacional, angostar hasta la impotencia las atribuciones del gobierno central para alcanzar el objetivo de integrar el espacio económico nacional. Al respecto, debe tenerse en cuenta que el transporte por caminos es uno de los vehículos fundamentales del comercio interno, por lo que el costo excesivo del servicio, fruto de la fragmentación en servicios parciales, es sin dudas una traba fatal para el intercambio fluido y vigoroso que busca el régimen creado por la Constitución Nacional.

Sobre la base de estas consideraciones, cabe concluir que la concesión de un permiso por parte de las autoridades nacionales competentes a una empresa para prestar el servicio de transporte interprovincial de pasajeros por caminos puede incluir la autorización para trasladar personas entre puntos intermedios del recorrido aún cuando éstos se encuentren situados en la misma provincia, sin que ello por sí mismo resulte violatorio de la ley 12.346, ni de los límites que impone el sistema federal al gobierno nacional. Por lo tanto, tales concesiones nacionales cuentan con presunción de legitimidad a su favor que exige de quien las impugne la demostración de que sus fines y efectos son diversos de los que resultan de la Constitución y la ley, carga que, en modo alguno ha sido satisfecha por la parte actora.

4º) Que, por lo dicho, la regla sentada en el precedente "Transporte Interprovincial Rosarina S.A." es plenamente aplicable al presente caso. A ello no obsta la existencia del convenio celebrado el 31 de octubre de 1990 entre el Estado Nacional y la Provincia de Santa Fe, invocado por la actora como supuesto impedimento para el dictado de la resolución 116/03 por parte de la Secretaría de Transportes de la Nación (fs. 54/61 del expediente E00701-0046594-0 de la Subsecretaría de Transporte de la Provincia de Santa Fe).

En efecto, a poco que se examine, de sus términos no surge una interpretación diferente a la aquí desarrollada, toda vez que se trata de una serie de regulaciones que tendieron a delimitar las facultades de fiscalización y de poder de policía por parte de las autoridades locales en el ámbito de la competencia que le es propio, que, por lo demás, nunca fueron puestas en duda y, en consecuencia, no constituyó materia de discusión en este caso. Basta para demostrar este aserto, poner de resalto, por un lado, que dicho acuerdo fue titulado "*Convenio entre el Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la Nación y el Gobierno de la Provincia de Santa Fe, referente a la fiscalización de los servicios de transporte público de pasajeros y carga que se de-sarrollan en el territorio de dicha provincia*". Por otro lado, el art. 4º del citado convenio al definir el significado de las expresiones "fiscalización" y "control" dispone que alcanzan solamente a las tareas de "verificación y constatación" del permiso o autorización para prestar el servicio, pero nada dice sobre la participación de cada una de las partes en el otorgamiento de las concesiones que corresponden a la otra.

Por ello, de conformidad con lo dictaminado por el señor Procurador Fiscal subrogante de la Nación, se resuelve: Rechazar la demanda seguida por la Provincia de Santa Fe contra el Estado Nacional (Secretaría de Transportes de la Nación). Con costas (art. 68 del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación). Notifíquese. ELENA I. HIGHTON de NOLASCO - CARLOS S. FAYT - CARMEN M. ARGIBAY.

ES COPIA

Parte actora: **Provincia de Santa Fe, representada por el Dr. Juan Carlos Carbone -Procurador General-**.

Parte demandada: **Estado Nacional-Secretaría de Transporte, representada por el Dr. Pablo Fabián Verdún.**

S. 1307. XXXIX.

ORIGINARIO

Santa Fe, Provincia de c/ Estado Nacional
(Secretaría de Transporte - Ministerio de la
Producción) s/ acción declarativa de
inconstitucionalidad.

Para acceder al Dictamen de la Procuración General de la Nación
ingrese a:

http://www.mpf.gov.ar/dictamenes/2004/procurador/febrero/santa_fe_provincia_s_1307_1_xxxix.pdf

http://www.mpf.gov.ar/dictamenes/2005/bau-bei/jul-agos/santa_fe_s_1307_1_39.pdf

Transporte de pasajeros - Provincias - Transporte interprovincial
- Transporte interjurisdiccional - Servicios públicos locales -
Concesión - Control de constitucionalidad - Licitación pública -
Federalismo