

Contrato De Trabajo Contrato Administrativo Concesion Servicio Publico Transporte Publico Responsabilidad Del Estado

JURISPRUDENCIA

Contrato de trabajo. Contrato administrativo. Concesión. Servicio público. Transporte público. Responsabilidad del Estado

Se hace lugar a la demanda por despido iniciada por el trabajador contra su empleadora y se rechaza la acción contra la codemandada -concesionaria del servicio de transporte público- y el Estado provincial, atento a que la vinculación empresaria entre ellos se gestó en base a un contrato administrativo de concesión de servicio público, motivo por el cual le resulta inaplicable la integridad del derecho individual del trabajo en relación con los empleados de las empresas que prestan el servicio urbano de pasajeros.

Salta, 16 de diciembre de 2.016 AUTOS Y

VISTOS: Estos autos caratulados: ?TRONCOZO, NÉSTOR HUGO c. AHYNARCA S.A. Y/O SAETA S.A. Y OTRO - ORDINARIO?, expte. n° 24.380/09; originario del Juzgado de Primera Instancia del Trabajo n° 4 del Distrito Judicial Centro, para resolver las apelaciones interpuestas a fs. 390/393 y a fs. 405/408 vta. y CONSIDERANDO María de la Mercedes Domecq dijo: La sentencia de primera instancia por la que se hace lugar a la demanda, se condena a Ahynarca S.A. a pagar a Oscar Rene Troncoso la suma de \$42.565,45 al 7 de febrero de 2.014 y se rechaza la demanda contra SAETA S.A. y contra la Autoridad Metropolitana de Transporte, es objeto de las mentadas vías recursivas por el actor y por Ahynarca S.A., respectivamente.

APELACION DEL ACTOR I. Sostiene el recurrente que la sentencia que impugna agravia a su parte por cuanto resuelve rechazar el reclamo formulado por su parte en contra de Autoridad Metropolitana de Transporte y en contra de SAETA S.A.. En relación a la última de las mencionadas advierte, luego de transcribir el primer párrafo de fs. 388, y de transcribir el art. 12 de la ley 7.322e, apelante sostiene que, en el actual sistema de transporte, SAETA es el Estado y quien está a cargo del transporte interurbano de pasajeros, prestando el servicio a través de empresas concesionarias, liquidando y pagando los sueldos. No se trata de un tercero ajeno a la relación laboral, sino que es responsable directo del cumplimiento de las obligaciones laborales para con los choferes que prestan el servicio. Lo decidido es, según el memorial, equivocado, en relación a lo cual el apelante cita lo resuelto en otro expediente por el Juez del Trabajo de Primera Nominación, acogiendo el reclamo contra SAETA, aclarando que el fallo citado como fundamento del rechazo es inaplicable en autos porque no existe empleador oculto, quien, por organizar el transporte y pagar el sueldo, debe ser condenado en forma solidaria. Al tratar el agravio vinculado con el rechazo de la demanda contra la Autoridad Metropolitana del Transporte, destaca, luego de citar el último párrafo de fs. 387 vta., que la ley 7.322 creó la A.M.T., que el art. 3 le otorgó autarquía y plena capacidad jurídica para actuar en los ámbitos del derecho público y privado y que el art. 4, el poder de policía, poniendo a su cargo verificar el cumplimiento del art. 12. Se pregunta si el Estado a través de SAETA y la Autoridad Metropolitana de Transporte no hubiera querido reconocer la antigüedad que detentaban los trabajadores para qué se incluyó la previsión del mentado art. 12 y la obligación de controlar, respondiendo que existe una obligación pendiente de cumplimiento y es el reconocimiento de la antigüedad. Alega que la A.M.T debe responder, no como obligada principal, como lo es SAETA Y AHYNARCA, ni en virtud de las previsiones del art. 30 de la L.C.T., como dice el Sentenciante: su responsabilidad es por omisión, por haber sido negligente en el cumplimiento de las obligaciones a ella encomendada y permitir que a su mandante, como a otros tantos trabajadores, se le abone sus sueldos como si fueran ingresantes, cuando en realidad ya contaba con más de 20 años de antigüedad, señalando que en la sentencia no se analizó la responsabilidad de la A.M.T., habiéndose limitado el Señor Juez a desecharla sin dar fundamentos fácticos ni jurídicos, sin analizar la ley provincial 7.322. Formula reserva de caso federal. Corrido el traslado, a fs. 427/429 vta. lo contesta la codemandada SAETA, aseverando que la presentación del actor no constituye recurso de apelación en los términos del art. 255 del C.P.C.C.; que los temas que el apelante pretende introducir no fueron sometidos a conocimiento del Juez de grado; que cuando promovió la demanda la fundó en contra de su mandante invocando únicamente las prescripciones del art. 12 de la ley 7.322; que la afirmación de que SAETA es el empleador no encuentra más sustento que su voluntad; que ello es contrario a los actos propios; que la obligación de absorción de personal consignada en esa norma está referida al caso de que los servicios fuesen prestados directamente por su mandante y siembre que el trabajador se encontrare presentando servicios en las empresas que mediante concesión actual cubra el área de los municipios mencionados en el art. 1, debiendo tenerse presente la nómina del personal existente al 30 de septiembre de 2.004; que a esa fecha el actor no era empleado de ninguna empresa; que no se encuentra incluido en el inexistente acuerdo invocado por la demandada y que las empresas donde prestaba servicios no contaban con una concesión. Formula reserva de cuestión federal. En cuanto al traslado corrido a la Autoridad Metropolitana de Transporte, el mismo fue cumplido a fs. 423 y vta., sin que haya sido contestado. II. Este apelante critica que se haya desestimado la pretensión dirigida contra SAETA S.A. y contra la Autoridad Metropolitana de Transporte, manifestando que la

primera es la responsable directa del cumplimiento de las obligaciones y que la segunda se encuentra obligada por haber sido negligente en el cumplimiento de las obligaciones a ella encomendada. Para analizar lo expresado resulta necesario determinar la naturaleza jurídica de SAETA S.A. y de la Autoridad Metropolitana de Transporte y, en su caso, como se relacionan con los empleados de las empresas subconcesionarias. En relación a SAETA S.A.: en el art. 8 de la ley 7.322 se dispone que "SAETA" se crea bajo la forma de sociedad anónima prevista en la ley de sociedades comerciales, en el 9 que estará dirigida por un Directorio de cinco miembros que serán designados y podrán ser removidos por el Poder Ejecutivo, debiendo uno ser a propuesta de la Municipalidad de Salta y otro de la entidad gremial con mayor representación, en el 10 que cuenta con un órgano de fiscalización integrado por tres miembros, designados y removidos por el mismo Poder Ejecutivo y en el 11 que su objeto social es la prestación del servicio de transporte automotor de pasajeros en la Región Metropolitana (art. 11). Lo referido ilustra de manera categórica sobre que SAETA S.A. constituye una sociedad del Estado regulada por la ley 6.261 y la nacional 20.705, a la que la primera remite, disposiciones normativas estas que expresamente excluyen la aplicación a este tipo societario de las leyes de procedimientos administrativos (art. 5 de la ley 6.261 y 6 de la 20.705) debido, esencialmente, a su objeto comercial conducente al fomento descentralizado del desarrollo económico que la identifica, más allá de la titularidad pública, con las sociedades comerciales (arts. 3 y 1 respectivamente, de las leyes citadas). Se trata, en suma, de una sociedad constituida bajo las formas del derecho privado, pero cuyas acciones están totalmente en poder del Estado (de acuerdo al art. 8, el 90% del paquete accionario pertenece a la Provincia y el 10% restante al Municipio Capital). Ahora bien, estas sociedades del Estado, constituidas bajo normas del derecho privado y sometidas al mismo en la mayor parte de los actos que dictan y los contratos que celebran, en sus relaciones con la Administración central existen vínculos de derecho público (ver Gordillo en "Tratado de Derecho Administrativo", t. I, XIV-24 y Cassagne en "Las entidades estatales descentralizadas y el carácter público o privado de los actos que celebran", L.L., 1971-143, p. 1.172). Destaco lo que antecede porque el Convenio para la Prestación del Servicio de Transporte en el Marco del Nuevo Sistema Metropolitano de Transporte de Pasajeros (cuya copia certificada está incluida en la reserva de fs. 72 de autos) fue suscripto por San Cayetano S.A. no solamente con SAETA S.A., sino también con la Provincia de Salta, y, más precisamente, el entonces Ministerio de la Producción y el Empleo, esto es, un organismo de la administración pública centralizada. El Estado puede contratar -y de hecho diariamente lo hace- sujetándose a distintos marcos jurídicos, poniéndose a veces en pie de igualdad con los particulares y otras veces prevaliéndose de su imperium, pero nada impide que se distingan y regulen situaciones particulares: así, por ejemplo, en algunos contratos se podrán contemplar situaciones entre ambos contratantes y también tenerse en cuenta la situación de terceros, ajenos al contrato, pero relacionados con el contratista. Dentro de ese universo de vínculos jurídicos, se encuentra la "concesión", que agrupa distintos contratos que pueden celebrarse entre particulares o entre un ente público y un particular. "La concesión de servicio público es el acto mediante el cual el Estado encomienda a una persona -individual o jurídica, privada o pública-, por tiempo determinado, la organización y el funcionamiento de un servicio público; dicha persona, llamada concesionario, actúa a su propia costa y riesgo, percibiendo por su labor la retribución correspondiente, que puede consistir en el precio pagado por los usuarios o en subvenciones y garantías otorgadas por el Estado, o en ambas cosas a la vez..." (Marienhoff en "Tratado de Derecho Administrativo", t. III-B p. 591). Por su parte, si nos atenemos a lo sostenido por Gordillo acerca de que "...El servicio público presupone una organización de elementos y actividades para un fin, una ordenación de medios materiales y personales, esto es, una empresa en sentido económico. La idea de organización es inseparable de la noción de servicio público... el servicio público no es cada acción o prestación considerada en sí misma, sino en todo caso la actividad tomada como conjunto, consustanciada con la organización que efectúa tales acciones o prestaciones..." (en "Reestructuración del concepto y régimen jurídico de los servicios públicos", La Ley online), tenemos que el transporte urbano de pasajeros es un servicio público. En autos advertimos, por añadidura, que la Provincia es la "...Titular del Poder Concedente...", que SAETA S.A. es "... La única Concesionaria del Servicio Público de Transporte Automotor de Pasajeros..." (ver los Antecedentes del Convenio), que esta "... se constituye en única prestadora del servicio..." y que contrata "...como subconcesionaria del sistema..." a Ahynarca S.A. (cláusula primera del Convenio). Conjugando los datos vertidos en los últimos párrafos se concluye que el referido Convenio es un contrato administrativo de concesión de servicio público. En efecto: del mismo surge, por ejemplo, que la Provincia "... determinará, sin injerencia alguna de la EMPRESA, el precio de los boletos, abonos, gratuidades y todo otro aspecto relacionado con la tarifa que abona el usuario..." (cláusula décimoprimer) y que -junto a SAETA S.A.- "planificarán y determinarán los recorridos, frecuencias, horarios y demás condiciones del nuevo sistema..." (décimosegunda); por añadidura se convino que las partes se someten a la jurisdicción ordinaria de los tribunales en lo Contencioso Administrativo de Salta (décimoctava). Estas previsiones dan cuenta de una exorbitancia derivada de la desigualdad entre las partes contratantes, la que determina que la Administración Pública Centralizada y SAETA S.A., junto con los derechos y obligaciones que surgen del propio contrato, son también titulares de una serie de prerrogativas, atribuciones especiales en atención al interés público en juego, y como consecuencia del ámbito donde se

desarrolla y produce efectos el contrato administrativo. ¿...Los contratos administrativos constituyen una especie dentro del género de los contratos, caracterizados por elementos esenciales, tales como que una de las partes intervinientes es una persona jurídica estatal, que su objeto está constituido por un fin público o propio de la Administración y que llevan insertas explícita o implícitamente cláusulas exorbitantes del derecho privado...? (confr. L. L., 1990-E, 311). Los datos vertidos en los antecedentes del Convenio dan cuenta también de la existencia de un monopolio -en el sentido de ausencia de libre competencia directa-, toda vez que la Provincia es la titular del poder concedente y SAETA S.A. es la única concesionaria, circunstancia esta que, unida a que se trate de una actividad administrativa, determina la aplicación del régimen jurídico especial. ¿Ni el monopolio da lugar por sí mismo al régimen de derecho público, ni la actividad administrativa acarrea necesariamente ese régimen: pero toda vez que se dan ambos elementos corresponde aplicar los medios exorbitantes al derecho común con la finalidad de asegurar la continuidad, regularidad, generalidad y uniformidad del servicio, que por la conjunción de tales datos es servicio público. El régimen especial está pues implícito en la reunión de los elementos actividad administrativa (directa o indirecta) y monopolio (ausencia de libre competencia directa)? (Gordillo, en la obra y páginas siguientes a las citadas). Lo analizado me lleva a concluir que SAETA S.A., al relacionarse con Ahynarca S.A. en la celebración del Convenio para la Prestación del Servicio de Transporte en el Marco del Nuevo Sistema Metropolitano de Transporte de Pasajeros, lo hizo como persona de derecho público, en ejercicio de una potestad que le es inherente, ante el ejercicio de una función pública y dentro de la órbita del derecho administrativo. Supone, por otra parte, que SAETA S.A. no se relaciona de manera inmediata ni mediata con el actor como empleado de Ahynarca S.A. porque lo que vincula a aquella con esta es un contrato administrativo de concesión de servicio público, motivo por el cual le resulta inaplicable la integridad del derecho individual del trabajo en relación a los empleados de las empresas que prestan el servicio urbano de pasajeros. Así, ¿el ejercicio de la función pública supone la legitimación de los actos realizados, que se rigen por principios jurídicos propios -no compatibles con los aplicables en materia de derecho común? (doctrina de la Corte Suprema de Justicia en ¿Godoy, Epifanía y otro c. Breke Argentina S.R.L. y otro?, del 3 de diciembre de 1.991). En relación a la pretensión del actor de extender la responsabilidad hacia la Autoridad Metropolitana de Transporte (A.M.T., en siglas, de acuerdo al art. 4 de la ley 7.322), sustentada en la circunstancia de que, entre sus obligaciones, se encuentra la de verificar el cumplimiento de lo establecido en el art. 12 de la mentada norma. Es real que en el inc. y) del art. 4 menciona entre sus potestades la de controlar el cumplimiento de lo referido en el art. 12, pero entiendo que el hecho de que los empresarios del transporte público de pasajeros hubieren omitido observar el compromiso de incorporar a personal que prestaba servicios en otras empresas del sistema y de reconocer la antigüedad que detentaban con ellos, no genera la responsabilidad de la A.M.T. como ente jurídico o, al menos, no en los términos en que se encuentra planteada en autos, donde se pretende una condena patrimonial en su contra. Digo lo anterior porque se trata de una entidad autárquica que se vincula con el Poder Ejecutivo a través del Ministerio de la Producción y el Empleo (ver arts. 3 y 2), siendo titular del poder de policía referido al servicio de transporte público de pasajeros y teniendo a su cargo potestades de diverso orden, que van desde determinar las bases y condiciones de selección para el otorgamiento de permisos y licencias y autorizar la cesión y disponer la prórroga, caducidad o reemplazo de licencias o permisos del servicio hasta velar por la protección de la propiedad, del medio ambiente y la seguridad pública y vial del Sistema Integrado de Transporte Público de la Región Metropolitana (art. 4). Por remisión expresa del mismo art. 4, cuenta con similares facultades que el Ente Regulador de los Servicios Públicos, siendo destacables las previstas en los arts. 16 y 17 de la ley 6.835, entre las que se encuentra el disponer restricciones al dominio de los particulares en orden a la mejor prestación de los servicios y el solicitar a la Legislatura de la Provincia la declaración de utilidad pública prevista y actuar como sujeto expropiante. Pero la Autoridad Metropolitana de Transporte entiende también en la elaboración del régimen de penalidades al transporte automotor en la Región Metropolitana de Salta y el procedimiento para la tramitación de sanciones, de acuerdo a lo previsto en el inc. w) del art. 4, donde se establece el mecanismo de sustanciación de sumarios por infracción y la vía recursiva administrativa y judicial. Lo mentado en el párrafo anterior da cuenta de que tiene competencia de tribunal administrativo, es decir, es un órgano administrativo que ejercen atribuciones de tipo jurisdiccional, siendo esta una opción que constituye la alternativa escogida por el Poder Ejecutivo para intentar dar una solución al creciente grado de conflictividad social que, naturalmente, no puede ser respondido por la actividad jurisdiccional judicial cuya estructura y procedimiento no fueron pensados para tan altos índices de litigiosidad. ¿Esta típica modalidad del derecho público actual no ha surgido como consecuencia de especulaciones de orden teórico?...ni ¿expresa ni encubre una determinada concepción del Estado. Muy por el contrario, constituye uno de los modos de responder, pragmáticamente, al premioso reclamo de los hechos que componen la realidad de este tiempo, mucha más vasta y compleja que la que pudieron imaginar los constituyentes del siglo pasado; y se asienta en la idea de que una administración ágil, eficaz y dotada de competencia amplia es instrumento apto para resguardar, en determinados aspectos, fundamentales intereses colectivos de contenido económico y social? (doctrina de la Corte Suprema en Fallos 199; 483, págs. 524 y 536). Cuenta, por otra parte, con la facultad de establecer las bases para el cálculo de las tarifas (inc.

c del art. 4 de la ley 7.233): es indispensable la intervención del Poder Ejecutivo (o, en este caso, la A.M.T.) para que la tarifa pueda ser válidamente aplicable a los usuarios, pues tratándose de un servicio cuya explotación fue conferida por el legislador a la Provincia de Salta, como titular, y a SAETA S.A. como concesionaria, la única defensa del público llamado a usar de él consiste en el control permanente por parte de aquel sobre los precios, por medio de las tarifas. Ello supone que la codemandada A.M.T. actualiza también una potestad de control de la administración -condición implícita en la concesión para la ejecución de un servicio público, poder virtual- que "...se extiende a un grado tal que ni siquiera la convención con los usuarios acerca de la prestación de un servicio comprendido en la concesión reviste fuerza obligatoria si es que tal servicio, no ha sido autorizado por la administración, ni se ha fijado un precio? (Carlos Manuel Grecco en su artículo titulado "Potestad tarifaria, control estatal y tutela del usuario (A propósito de la privatización de ENTel)", publicado en la Revista de Derecho Administrativo", dirigida por el Doctor Juan Carlos Cassagne, año 2, número 5, pgs. 481 y siguientes). Tenemos que, por añadidura, está dirigida y administrada por un Directorio integrado por entre tres y cinco miembros designados y removidos por el Poder Ejecutivo (art. 5), estando su presupuesto comprendido por, entre otros recursos, las tasas de fiscalización y control del transporte regular, por el producido de sus multas y por los aportes de los erarios municipales (art. 7, en todos los casos de la ley 7.322). Se trata, de manera indudable, de un ente estatal que cumple actividad propia de la administración pública descentralizada, al que no es posible responsabilizar en el marco de estas actuaciones por el incumplimiento observado por un administrado, como lo es Ahynarca S.A., como tampoco es posible atribuir responsabilidad patrimonial al Ente Regulador de los Servicios Públicos ante incumplimientos verificados por la empresa que provee servicio de suministro de energía eléctrica, cuando, por ejemplo, omite cumplir con algún aspecto de la prestación para con los usuarios. En fin: si hubiera alguna responsabilidad de la A.M.T., no sería la pretendida en autos. De prosperar mi voto, se rechazará en su integridad la apelación del actor y, en su mérito, se confirmará la desestimación de la demanda contra SAETA S.A. y contra la Autoridad Metropolitana de Transporte. En relación a la primera, propongo imponer las costas por su orden, toda vez que la cuestión fue resuelta por argumentos propios del tribunal y por ser compleja y dificultosa en lo jurídico, lo que pudo inducir al actor a creer en la legitimidad de su derecho (ver antecedentes citados por Loutayf Ranea en "Condena en costas en el proceso civil?", p. 82 y siguientes), ello de acuerdo al último párrafo del art. 67 del C.P.C.C.. Igual temperamento sugiero respecto de la segunda, quien, por añadidura, omitió contestar el traslado que se le corrió del memorial de agravios del actor (art. 67, último párrafo del C.P.C.C.).

APELACION DE LA CODEMANDADA AHYNARCA S.A. I. Habiéndose presentado con nuevo patrocinio y mandatario judicial, esta demandada -luego de sintetizar el contenido de la pretensión, de lo expresado por su parte y por SAETA S.A. en oportunidad de cumplir con la carga procesal prevista en el art. 39 del C.P.L. y la argumentación de la sentencia- sostiene que el art. 12 de la ley 7.322 se refiere a SAETA S.A. y no existe "elemento textual alguno" que permita alcanzar en sus efectos a Ahynarca S.A. Sostiene que, cuando el texto de la ley es claro, debe aplicarse lo que surge del mismo, estándole vedado al magistrado hacer interpretaciones que superen su expresión lingüística: el empleador era Ahynarca S.A. y no SAETA, con lo que concluye que su parte resulta condenada sobre la base de una norma que se refiere a un empresario que no ella. Su parte dejó expresado -asevera- al contestar la demanda que el contrato entre Ahynarca S.A. y sus empleados se rige por la ley de contrato de trabajo, la que no contiene norma que permita sostener que aquella está obligada a pagar una antigüedad superior a la real (art. 18), siendo el contrato entre las partes un vínculo jurídico ex novo, a cuyo respecto no existe causa jurídica que permita imputar los alcances de las relaciones anteriores. Advierte que la interpretación del art. 18 que se hace en la sentencia es arbitraria porque dicte justamente lo contrario de los efectos que le atribuye aquella: el actor mismo reconoce en la demanda que el comienzo de la vinculación entre las partes es del 1 de noviembre de 2.005 y no hay tiempo de servicio anterior, preguntándose el apelante sobre cuáles bases establece el pronunciamiento que esa norma impone la obligación de reconocer la antigüedad de empleos anteriores. Las únicas normas que permiten transferir a un nuevo empleador los contenidos de la relación laboral del empleado son los arts. 226 y 229 de la L.C.T. porque en tales supuestos el contrato de trabajo permanece y se produce solo una novación subjetiva por cambio de empleador, habiendo en consecuencia una causa que permite la continuación de la relación laboral y sus efectos. Reflexiona que está vedado a la Provincia dictar normas que incidan en el contrato de trabajo, de acuerdo a lo previsto en el art. 75, inc. 12 de la C.N., por lo que aún si la ley 7.322 lo hubiera establecido, ello sería inaplicable por resultar contrario a normas del derecho común, es decir los arts. 18, 226 y 229 de la ley de contrato de trabajo. En otro aspecto del memorial sostiene que la norma dispone que el reconocimiento de la antigüedad está dirigido a todos los trabajadores que presten servicios en las empresas que mediante concesión actualmente cubran el área de los municipios mencionados en el art. 1 y dispone igualmente que la nómina del personal que deberá tenerse en cuenta será la existente al 30 de septiembre de 2.004, lo que no fue probado. Respecto de las mentadas actas, el apelante advierte que el compromiso es ajeno jurídicamente a su parte y a SAETA, y que para ellos no nacen de dichos actos ninguna obligación ni derecho, siendo res inter alios acta. Luego de formular consideraciones acerca de la analogía entre las leyes en sentido formal y los convenios de la Administración y de mencionar los actos unilaterales del Poder Ejecutivo y los

contratos administrativos, sostiene que estos carecen de efectos respecto de otras personas distintas a los otorgantes mismos: no pueden ser aplicado sin la voluntad del destinatario porque solo tienen efectos entre las partes, por lo que concluye que si la Provincia celebró un compromiso con el Gremio, solo estos quedan obligados, siendo, en todo caso, este el que podrá reclamar a aquella un supuesto incumplimiento, en el caso de que se tratase de una obligación válida, destacando que, de todas formas, su objeto es jurídicamente imposible porque la Provincia carece de potestad constitucional para obligar en materia de contrato de trabajo: lo único que puede hacer es obligarse a sí misma a compensar dicha antigüedad, pero no introducir un contenido en el contrato de trabajo que no sea el que surja de la voluntad de las partes o de la ley ni crear a favor del empleado un derecho de naturaleza laboral. Las provincias -agrega- solo pueden crear derechos y obligaciones de naturaleza administrativa.

Reflexiona que si el contrato de subconcesión de su mandante tuviera una cláusula mediante la cual el concesionario le exigiera cumplir con el mandato del art. 12 de la ley 7.322, habría una cláusula que remitiría a una relación contractual de la concesión administrativa o privada, pero no modificaría el contrato de trabajo si el empleador no lo hace voluntariamente: ante el caso de incumplimiento quien tendría una acción ante el empleador sería solamente el concedente (solicitando sanciones, multas, la extinción de la concesión), pero no el empleado. Destaca -por otra parte- que los anexos contradicen el mandato legal porque, según el art. 12, los empleados beneficiarios de la cláusula deben encontrarse trabajando al tiempo de la sanción de la ley en alguna empresa concesionaria del transporte automotor de pasajeros del área metropolitana que estuviera prestando ese servicios al tiempo de la sanción de la ley: de la demanda misma surge que el accionante trabajó en el sistema metropolitano hasta el 31 de agosto de 2.004 y de allí pasó directamente a Ahynarca S.A., de lo que resulta que no cumplía las condiciones exigidas para ser absorbido por SAETA. Formula reserva de recurso extraordinario. Corrido el traslado, a fs. 418/421 y vta. el actor contesta la expresión de agravios sosteniendo que el recurso carece de fundamentación; que el Sentenciante aplicó la norma vigente; que la apelante pretende desconocer la finalidad de la norma, que es evitar que quien explote el servicio deje sin empleo a trabajadores con varios años de antigüedad; que Ahynarca S.A. pretende ser beneficiaria de las ventajas que la explotación representa, pero cuando debe asumir una obligación, se aparta; que la ley de contrato de trabajo es el mínimo de protección que acuerda la ley, pero nada impide que se ponga el reconocimiento de la antigüedad en cabeza de la empresa empleadora; que la Provincia es plenamente competente para exigir a las concesionarias de transporte el reconocimiento de la antigüedad; que la norma hace referencia a los trabajadores que antes prestaban servicios y que estaban cerradas o quebradas, independientemente de que al celebrarse los acuerdos estuvieran transitoriamente desempleados; que solo bastaba con requerir la nómina del personal a dichas empresas; que ninguna de las demandadas arrojó la nómina; que la U.T.A. remitió copia de las actas acuerdo firmada entre el gremio y el Ministerio de la Producción, por las cuales la Provincia asume el compromiso de exigir a quien resulte en el futuro adjudicatario definitivo la absorción de la totalidad del personal incluido en el anexo I, donde se encuentra incluido el actor; que así como por los acuerdos previos se diseñó la creación de SAETA y es esta quien paga los salarios, en virtud de los mismos se cumplió con la absorción del personal; que Ahynarca S.A. y SAETA respetaron los convenios porque se empleó al actor, pero el cumplimiento fue solo parcial porque no respetaron su antigüedad; que el informe de la U.T.A. da cuenta del acta celebrada entre SAETA, la A.M.T. y la U.T.A., en cuyo art. 3 se establece que la antigüedad de los setenta y cinco trabajadores redistribuidos en el Sistema se pagará a partir de marzo de 2.006; que la solidaridad, más allá del art. 30 de la L.C.T., surge del art. 12 de la ley 7.322 y que su parte ha demandado como principal responsable a la empresa condenada en su carácter de prestataria del servicio de transporte. Formula reserva de recurso de inconstitucionalidad y extraordinario. Por su parte, SAETA S.A. expresa a fs. 430 que no contestará el recurso de Ahynarca S.A. por ser su parte ajena a las cuestiones recurridas.

II. El memorial remite al texto del art. 12 de la ley 7.322, cuyo párrafos cuarto y quinto disponen que "En los servicios que sean prestados por la SOCIEDAD ANÓNIMA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR (SAETA), la misma asumirá la obligación de absorber la totalidad del personal... que preste servicios en las Empresas que mediante concesión actualmente cubre el área de los municipios mencionados en el art. 1º. El referido personal, será absorbido con el total de antigüedad que registre de las sucesivas absorciones registradas hasta la fecha por distintos reordenamientos operados dentro del transporte automotor de pasajeros... A los efectos de la aplicación de esta norma, la nómina del personal que deberá tenerse en cuenta, será la existente al 30 de septiembre del año 2.004.?" Puesta a analizar el mentado art. 12, destaco que, si bien a fs. 181/190 se encuentra glosada en autos una copia certificada de esa norma -remitida por la Cámara de Diputados, de acuerdo al informe de fs. 195- opto por recurrir al ejemplar de la ley 7.322 que está publicado en el Boletín Oficial de la Provincia del 10 de noviembre de 2.004 (reservado a fs. 213), porque al parecer la referida copia no refleja de manera completa el texto de la norma, lo que se advierte, por ejemplo, al compulsar que el art. 11, que comienza a fs. 188 in fine, no se corresponde con el sentido que tiene el primer párrafo de fs. 189. Es invocando el mentado art. 12 que esta codemandada afirma -acudiendo a lo textual de la primera parte del párrafo- que la obligación de otorgar empleo a trabajadores del sistema de transporte público de pasajeros respetando la antigüedad que detentaban mientras estaban a órdenes de anteriores empleadores, está prevista solo para el caso en que SAETA S.A.

fuera la primera quien preste de manera directa este servicio público, lo que permite concluir que el apelante postula que no lo está para aquellos casos en que fuera cedida su explotación a otras empresas. De la literalidad de la norma se desprende como primera advertencia la creación ex lege de obligaciones que, si bien distintas, están vinculadas entre sí de forma tal que el cumplimiento de la primera no satisfaría la pretensión proteccionista del legislador si no estuviera conjugada con la segunda: por una parte, la de tomar personal que prestaba -al tiempo de la sanción de la norma- servicios en las empresas que cubrían el área de la Región Metropolitana y, por otra, la de reconocer la antigüedad que el mismo registraba como consecuencia de haber prestado servicios sucesivamente en diversas empresa de transporte, cuestión esta sobre la que volveré ut infra. La interpretación que acordaré a esa norma me remite a una necesaria reseña sobre las condiciones en que, antes de la sanción de la ley 7.322, el servicio de transporte público de pasajeros era prestado: se trataba de competencia de la Municipalidad de Salta (de acuerdo a lo dispuesto por el art. 176 de la Constitución de la Provincia). A principios de la década del 10, luego del fracaso de procesos licitatorios y del otorgamiento de permisos para la continuidad precaria de la explotación de algunas líneas urbanas (acordados especialmente en el marco de la ordenanza 11.523 del 3 de agosto de 2.001), la Municipalidad procuró organizar el mentado servicio por medio de la ordenanza 11.608 del 30 de noviembre de 2.001, en cuyos considerandos, se reconocía que el sistema se encontraba en crisis. En el marco de esa ordenanza, el otorgamiento de la explotación de las líneas urbanas fue concretado por respectivos contratos de concesión celebrados por la Municipalidad de Salta con distintas sociedades comerciales, una de las cuales era San Cayetano S.A.: en relación a esta empresa, que luego fue asociada y reemplazó a Ahynarca S.A. (como más adelante lo analizaré), hago notar que -por decreto 360/02 del Departamento Ejecutivo Municipal- se aprobó el contrato de concesión suscripto el 13 de marzo de 2.002, por medio del que aquella asumía la explotación del corredor n° 8 hasta el 14 de junio de 2.012. Pero mucho antes de esa fecha, el 8 de noviembre de 2.004, se sancionó la ley 7.322: ella ratificó la delimitación de competencias establecida antes por la ley 6.994, dejando determinado que los servicios de transporte de pasajeros correspondían -desde entonces- a la competencia provincial y creando la Autoridad Metropolitana del Transporte y la Sociedad Anónima de Transporte Automotor (SAETA, de acuerdo a la sigla del art. 8), cuyo objeto social era la prestación del servicios (art. 11). Entonces los derechos y acciones emergentes de la concesión referida -que había sido otorgada, reitero, por la Municipalidad- fueron cedidos por San Cayetano S.A. a la Provincia de Salta y a SAETA S.A., de acuerdo a lo dispuesto en la cláusula primera del Convenio para la Prestación del Servicio de Transporte en el Marco del Nuevo Sistema Metropolitano de Transporte de Pasajeros suscripto por los tres mencionados el 20 de julio de 2.005 (su ejemplar se encuentra incluido en la reserva de fs. 72 de autos). En esa misma cláusula se determina que "...SAETA se constituye en única prestadora del servicio público de transporte de pasajeros... simultáneamente, SAETA contrata los servicios de LA EMPRESA como subconcesionaria del sistema...?": eso supone que era la única concesionaria. Por otra parte, entre los antecedentes del referido Convenio se especifica que la titular del poder concedente es la Provincia de Salta. En otros términos: por mandato del legislador y por eficacia del individualizado Convenio, la Provincia de Salta asumió como propia una competencia que era municipal (de acuerdo a lo previsto en el art. 176 de la Constitución de la Provincia), creó una sociedad que sería la única prestataria del servicio público que ella comprendía, se logró que San Cayetano S.A. cediera a ambas la concesión otorgada por la Municipalidad y, finalmente, que SAETA S.A. contratara los servicios de San Cayetano S.A. como subconcesionaria. Según lo descripto, tenemos que ni después, ni antes de la sanción de ley 7.322 el servicio de transporte público de pasajeros fue prestado directamente ni por la Municipalidad de la Ciudad de Salta, ni por la Provincia de Salta ni por SAETA S.A., sino por sociedades comerciales regidas por la ley 19.550 sin participación alguna del Estado. Por lo tanto, cuando el legislador afirma en el art. 12 que "En los servicios que sean prestados por la SOCIEDAD ANÓNIMA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR (SAETA)?, entiendo que no está haciendo referencia únicamente a la hipótesis de que sea esa sociedad anónima quien por sí explote el servicio, sino en especial a los casos en que los presta de manera mediata por contratos de subconcesión con empresas privadas: lo contrario no se correspondería con la experiencia histórica del servicio de transporte urbano de pasajeros, al menos en nuestra Ciudad de Salta. Lo referido es con prescindencia de que el propio texto del cuarto párrafo del art. 12 no hace referencia expresa a que sea aplicable únicamente cuando preste por sí el servicio, aclarándose, en cambio, en el art. 11, que "El objeto social de ... SAETA consistirá en la prestación del servicio de transporte automotor de pasajeros en la Región Metropolitana de Salta, a cuyo fin deberá generar las condiciones idóneas para la prestación eficaz y eficiente del servicio público regular masivo de transporte automotor... prestando el servicio y ejerciendo todas las demás facultades y funciones a su cargo por sí o por terceros, o asociada a terceros...?". En similar sentido se menciona en el dictamen de la Comisión de Legislación, del Trabajo y Régimen Provisional, publicado en el Diario de Sesiones de la Cámara de Senadores (cuyo ejemplar se encuentra reservado a fs. 213) que: "La sociedad realizará la prestación encomendada por sí misma, con la participación de terceros, en cualquiera de las posibilidades que tiene previsto el proyecto de ley..." (p. 1.252) y en los antecedentes del Convenio ya mencionado que "La Ley N° 7.322 ha creado la Sociedad Anónima de Transporte Automotor..., cuyo objeto principal es prestar por sí, por terceros o asociada a terceros, el servicio de transporte

automotor...?. Con la interpretación que propone el apelante, se podría postular que ni la prestataria ni la subconcesionaria, por motivos que tienen que ver con asignación de competencias estatales y definición de políticas públicas, deberían observar la antigüedad que los trabajadores acumularon durante el tiempo en que trabajaron para sucesivos prestadores del servicio de transporte urbano de pasajeros, resultando como consecuencia última de ese razonamiento la circunstancia -hablando del universo de empleados de líneas de colectivos no solo urbanos y no solo del actor- que personas que se encuentran subsumidas en la hipótesis de la norma no tendrían un posible sujeto pasivo de la acción tendiente a que se les reconozca un crédito previsto en la ley que -nada menos- creó a los entes ideales que serían los protagonistas del transporte público de pasajeros en Salta, no sólo desde la planificación, organización, actuación, regulación, fiscalización y control (en el caso de la Autoridad Metropolitana de Transporte), sino especialmente desde la prestación misma (en el caso de la Sociedad de Anónima de Transporte Automotor). A propósito de ello: no es dable presumir ni previsión ni inconsecuencia en el legislador, por lo que afirmar que dictó una norma que, de acuerdo a la forma como venía desarrollándose la prestación del transporte público, sería inaplicable en la realidad, es contrario a toda política legislativa ordenada y eficaz. Determinado ello, hago notar que en esta instancia el apelante confronta la constitucionalidad de un acto emanado del Poder Legislativo de la Provincia. Por ser mi criterio que el test de compatibilidad constitucional y convencional debe ser concretado en cualquier oportunidad e incluso de oficio (ver, entre otros, la doctrina de Gallo, Ángel Rosa c. EMAISA -ordinario?, expte. n° 18.405/07), ingresaré al tratamiento de esta cuestión, señalando liminarmente que la interpretación y aplicación del art. 12 de la ley 7.322 debe ser, en principio, favorable a su validez, privilegiando la solución que mejor respete la respuesta dada a la emergencia por el legislador, siempre que tal interpretación o aplicación no resulta manifiestamente contradictoria con la Constitución ni con los tratados internacionales. ?...Ello es así, ya que cabe tener presente que, en principio, el legislador.... reservó para sí el control y resguardo del interés público comprometido en la instrumentación de determinadas políticas de emergencia, y no incumbe a los jueces en el ejercicio regular de sus atribuciones, sustituirse a los otros poderes del Estado en las funciones que les son propias. Si así lo hicieran, la Corte desplazaría a los poderes políticos y se convertiría en una "superlegislatura", como alguna vez se dijo en la Corte Suprema de Estados Unidos (voto concurrente en el caso "Dennis vs. US", 341, US 494) (confr. causa: M.114.XXIII, "Montalvo, Ernesto Alfredo", considerando 9°), del 11 de diciembre de 1990)? (Fallos: 316:2624). El art. 12 de la ley 7.322 es una previsión explícitamente proteccionista, tendiente a prevenir y evitar la situación del castigado trabajador del transporte que, prestando un servicio público, durante casi una década padeció la incertidumbre de la posibilidad de quedar sin trabajo o, peor aún, el hecho mismo de quedar desempleado a causa de la crisis que atravesó esta actividad durante el último tiempo en que estuvo bajo la competencia de la Municipalidad de Salta y del que dan cuenta diversos instrumentos normativos: en relación a esto, es destacable lo expresado en los considerandos de la ya individualizada ordenanza 11.523, donde se señala ?Que es público y notorio la urgencia de resolver la situación no solo por la inestabilidad de los trabajadores, incertidumbre de las empresas en su faz de organización e inversión y sobre todo el reclamo constante de los usuarios en relación con la calidad de los servicios...?. Similares consideraciones se observan en el dictamen de la Comisión de la Cámara de Senadores ya señalado: ?En los últimos diez años el transporte masivo de pasajeros viene sufriendo un proceso de deterioro irreversible. Los distintos organismos de carácter provincial o municipal que tienen incumbencia en el transporte actual, de manera aislada sólo facilitan la aparición de zonas grises, de irresponsabilidades, todo diluido y profundizando la crisis que hoy se vive en el área metropolitana...?. En efecto: lo que debió tolerar el trabajador de empresas de colectivos urbanos de pasajeros se asimila -en cuanto a su falta de garantía en lo que atañe a la continuidad de su contrato de trabajo- con lo que enfrentaron los empleados de empresas del Estado Provincial que fueron privatizadas, como consecuencia de la política económica diseñada por la ley 6.583. Y así como, por ejemplo, los arts. 64 y 65 de la ley 6.836 disponían en orden a la ejecución del programa privatizador que el trabajador ?... seguirá amparado por las instituciones legales, convencionales y administrativas del derecho del trabajo...? y que ?...El proceso de privatización por sí, no producirá alteraciones o modificaciones en la situación, encuadramiento y afiliación en materia sindical de los trabajadores de un ente sujeto a privatización...? (art. 65), así también en la ley 7.322 se asumió la obligación de ?...absorber la totalidad del personal... que preste servicios en las Empresas que mediante concesión actualmente cubren el área de los municipios mencionados en el artículo 1°...?. La ley 7.322 fue, en otros términos, una respuesta legislativa tendiente a salvar intereses generales frente a una situación de necesidad pública: no hay dudas de que el órgano legislativo puede ante situaciones de crisis -sin violar ni suprimir las garantías que protegen los derechos patrimoniales- sancionar la legislación indispensable para armonizar las garantías individuales con las conveniencia generales, en orden a impedir que aquellas puedan ser desconocidas en un proceso vinculado con decisiones de economía estatal y con la prestación de un servicio, si bien no esencial, sí público, el que además podía presentarse con entidad suficiente para dañar a la gran mayoría de los ciudadanos. Y entiendo que con el dictado de la ley 7.233, el Poder Legislativo Provincial dio la mejor solución posible para lograr un adecuado contrapeso entre, por una parte, las exigencias económicas, técnicas y productivas atinentes a un servicio público y, por otra, los derechos individuales del empresario y del trabajador, otorgando una respuesta satisfactoria a

estos dos últimos, sujetos de nuestro análisis, respuesta esta que no resulta incompatible con norma alguna de la ley de contrato de trabajo, sino que, implica la continuidad de los contratos y la asunción de la antigüedad sin límite hacia el pasado. He hecho referencia a ¿una respuesta satisfactoria? porque, por ejemplo, ¿Los aumentos salariales dispuestos por SAETA y/o la PROVINCIA... y los que éstas eventualmente dispongan en el futuro, serán a cargo exclusivo de las mismas... como así también, la incidencia que tuvieren dichos incrementos salariales en las eventuales indemnizaciones laborales que tuviere que abonar la EMPRESA...? (cláusula quinta)?, lo que implica que de los haberes que actualmente percibe cada trabajador de esta actividad, la porción que se encuentra a cargo de Ahynarca S.A. es la correspondiente a la escala salarial vigente a julio de 2.005, encontrándose los posteriores y sucesivos aumentos salariales a cargo de SAETA S.A.. Se dispuso igualmente, para garantizar a la empresa el pago del servicio, la constitución de un fideicomiso ?... con la totalidad de los importes provenientes de las recaudaciones, subsidios nacionales, provinciales y municipales..., los aportes de LA PROVINCIA y SAETA...? (cláusula octava), imponiendo un sistema de pago por kilómetro recorrido en reemplazo del que tenía en cuenta la cantidad de usuarios (cláusula cuarta, en todos los casos, del señalado Convenio, celebrado en el marco del sistema creado por la ley 7.322), lo que su supuso el ingreso asegurado para el empresario, más allá de la cantidad de usuarios por recorrido y por horario. En suma: así como las pautas de la nueva negociación ubicaron al empresario del transporte en una situación costo-beneficio mucho más conveniente que aquella en que se encontraba, por ejemplo, unos doce años atrás, así también le fueron impuestos ciertos compromisos, uno de los cuales fue hacerse cargo de personal proveniente de otras líneas de transporte urbano con el reconocimiento de su antigüedad. En sentido similar he emitido opinión en el expte. n° 19.665/07, donde, si bien se analiza la situación de empleados que prestaban servicios en empresas estatales luego privatizadas, lo neurálgico de mi argumentación remite a decisiones de políticas económicas tomadas ante la coyuntura de una emergencia social, tal como acontecía en el transporte público de pasajeros en la última década del siglo XX, no encontrando en autos motivos para apartarme del mismo. En síntesis, se presenta un conjunto jurídico integrado por la ley 7.233 y los Convenios que se dictaron en su consecuencia, el que define una política legislativa, sobre la cual no hay argumentaciones que demuestren que fue dictada en exceso, o con desproporción o inadecuación de medios, por lo que no encuentro que carezca de conformidad con la Constitución Nacional ni con tratado internacional alguno. Determinado ello y atendiendo a la segunda parte del memorial: al inicio de este voto hice notar que, si bien la obligación prevista en el cuarto párrafo del art. 12 de la ley 7.322 comprende dos aspectos (la incorporación y la antigüedad), se trata de una misma imposición normativa, toda vez que si lo que se procuraba era ?... evitar que este personal que trabaja en alguna de las empresas pueda quedar desprotegido cuando la Sociedad Anónima de Transporte Automotor del Estado otorgue en concesión la explotación de algunas de esas líneas...? (Diario de Sesiones ya individualizado, p. 1.258), no es imaginable una incorporación sin afectación de la relación de trabajo que no implique el mantenimiento de las condiciones de labor, en particular las que hacen a la antigüedad y su impacto en la ecuación remuneración - trabajo. El actor promovió proceso tendiente al reconocimiento de la segunda de las obligaciones mentadas, toda vez que la primera fue observada (como correctamente lo advierte el actor al contestar el agravio) al haber ingresado a trabajar bajo la dependencia de Ahynarca S.A.: reclama, en consecuencia, las diferencias de haberes y de créditos indemnizatorios derivadas de la antigüedad que había acumulado a lo largo de sus años de trabajo en Luis Benjamín Chávez S.A. desde el 7 de diciembre de 1.980 hasta el 24 de septiembre de 2.002, El Indio S.A. desde el 1 de diciembre de 2.002 hasta el 14 de abril de 2.004 y Transporte Automotor Elisa Beatriz S.R.L. -esta denominación exacta se advierte en el texto de la disposición 5/06 del Programa de Transporte, ver fs. 222/223- desde el 1 de mayo de 2.004 hasta el 31 de agosto de 2.004. (Sobre el dato fáctico de que cumplió servicios en estas empresas no hay controversia.) Adviértase, desde esa óptica, que la obligación de pagar los haberes -exclusiva causa fin de la persona que decide enajenar su tiempo a favor de otro- solo podría cumplirse sobre las bases retributivas preexistentes y que una interpretación contraria implicaría una nueva negociación contractual, pese al deber claro de mantener la fuente de trabajo sin alteraciones para los trabajadores a los cuales el ordenamiento de la adjudicación aspiró a proteger, de acuerdo a lo ya tratado. Por lo tanto, el compromiso de tomar al personal que venía prestando servicios en diversas empresas de transporte público de pasajeros contiene ínsitamente el de mantenerle el status que tenían con su anterior empleador, vale decir respetando, en este caso, su antigüedad. El apelante destina una parte de su argumentación para destacar lo que denomina las dos condiciones para que operase la ?absorción? (de acuerdo a la terminología de la ley) de Néstor Hugo Troncoso ?con reconocimiento de antigüedad?, pero considero que las mentadas condiciones podían haber permitido la discusión relacionada a si aquel debía o no ser incorporado, pero de ninguna forma habilita el debate sobre si debía reconocérsele la antigüedad, compromiso este incluido en el primero. Sugiero relacionar lo expresado con los datos expuestos en los considerandos del dec. 2.593 del 8 de noviembre de 2.004 (su copia certificada obra a fs. 191/194) donde se refiere que la construcción sintáctica ?imperativo legal? (finalmente vetada por el Poder Ejecutivo) incorporada en el art. 12 ?... introduce una obligación de tal extensión que provoca una insuperable incertidumbre en torno al alcance de la misma, ya que, no daría margen a la posibilidad de que alguna de las 'Empresas' allí referidas -en caso de continuar prestando

servicios como tercera asociada a SAETA...- desee conservar todo o parte de su personal a ese efecto... no permitiría el tratamiento adecuado de las situaciones relacionadas con la modalidad de las incorporaciones según el ámbito y las condiciones de prestación efectiva de los servicios, así como tampoco el de los requisitos que la normativa vigente exige para poder desempeñar determinadas tareas que requieren consecuentes capacidades o habilitaciones...?. Lo transcripto permite postular que -de acuerdo a la forma en que quedó redactada la norma luego del mentado veto parcial- la obligación de asumir la totalidad del personal que provenía de otras empresas quiso ser atenuada mediante la eliminación de esa frase con tan categórico e inexcusable contenido, brindando algo de margen a los empresarios que, como la demandada, ya venía desarrollando la actividad y tenía ya empleados a su cargo. Si, no obstante ello y por decisiones acordadas seguramente entre Ahynarca S.A. y SAETA SA. que no están expuestas en autos, la primera incorporó al actor el 1 de noviembre de 2.005, esto es, unos meses después de la suscripción del Convenio para la Prestación del Servicio de Transporte en el Marco del Nuevo Sistema Metropolitano de Transporte, entiendo que debió hacer lo propio con la antigüedad, resultando ya irrelevante el análisis de si a la fecha de la sanción de la ley el actor quedó desempleado y su inclusión o no en cualquier nómina de empleados, no estando de más destacar que en ninguna oportunidad procesal los demandados desvincularon la incorporación del señor Oscar René Troncozo de la creación de SAETA S.A. ni de la contratación entre San Cayetano S.A. y las codemandadas de pautas tales como el precio por kilómetro (reemplazando al sistema de tarifa por pasajero, cláusula cuarta), el pago de la contraprestación (cláusula octava, donde se afirma que el mismo es garantizado a la empresa) y la determinación del precio de la tarifa (cláusula décimoprimera, en todos los casos del ya individualizado Convenio), aspectos todos tratados ut supra. En conclusión: como no es el reconocimiento de la antigüedad, sino la absorción misma lo que quedaba condicionado a la coexistencia de ambas condiciones, esta debió contener el reconocimiento de aquella, lo que no fue cumplido y es el objeto de la pretensión. Tan importante ha sido la preocupación de la autoridad por la situación en que se encontraron los trabajadores del transporte público, que cuando el Gerente General de SAETA S.A. resolvió rescindir a partir del 1 de enero de ese año el Convenio celebrado con San Cayetano S.A. (por un incumplimiento imputable a esta) dejando establecido que la prestación del servicio será efectuada desde entonces en forma exclusiva por Ahynarca S.A., convirtiéndose la única prestadora del servicio (arts. 1 y 3 de la resolución 2/07, cuya copia está en la reserva de fs. 72) se dejó precisado que esta "...deberá absorber a la totalidad del personal que presta servicios en la Empresa SAN CAYETANO S.A., respetando su antigüedad y demás condiciones de trabajo, y dando debida intervención en el proceso de absorción a la Unión Tranviarios Automotor... y demás Organismos pertinentes (art. 5°). (Para entender lo anterior, en relación a lo cual nada menciona el apelante, es necesario explicar la continuidad de la demandada a lo largo del tiempo en el sistema de transporte público de pasajeros: como ya lo he mencionado al iniciar este voto, el Convenio fue celebrado en junio de 2.005 entre la Provincia de Salta, SAETA S.A. y San Cayetano S.A., pero en diciembre del mismo año, la segunda de las mencionadas autorizó que la prestación del servicio la realizara Ahynarca S.A. por medio de la Unión Transitoria de Empresas San Cayetano S.A., de acuerdo a la cláusula segunda de la Adenda Correspondiente al Convenio, cuya copia certificada está incluida en la reserva ya mencionada). Encuentro, por lo tanto, prescindible atender los agravios que se relacionan con la nómina del personal y la falta de intervención de esta codemandada en los convenios celebrados por la Unión Tranviarios Automotor y distintos Organismos del Poder Ejecutivo, así como también con quien tenía la carga de presentar en autos la referida nómina, la naturaleza de los contratos administrativos y los efectos de ellos, todos ellos tendientes a justificar la circunstancia de que en autos no se cumple con ninguno de los requisitos para la absorción del señor Troncozo, la que -reitero- se cumplió. En fin: de prosperar mi voto, se rechazará en su integridad la apelación de Ahynarca S.A. y, en su mérito, se confirmará el punto II de la parte dispositiva de la sentencia de primera instancia en cuanto la condena a pagar la suma allí establecida, con costas, por eficacia del principio objetivo de la derrota (art. 67 del C.P.C.C.). De acuerdo a lo dispuesto en la acordada n° 12.062 del 11 de abril de 2.016, propongo que los honorarios de esta instancia se determinen en el ...% del monto regulado en primera instancia y de lo que fue materia de agravio (art. 13 del decreto ley n° 324/63 y sus modificaciones). La Dra. Mirta Inés Regina dijo: Adhiero al voto que antecede.- Por ello, LA SALA II DE LA CÁMARA DE APELACIONES DEL TRABAJO: RESUELVE I. RECHAZAR en su integridad la apelación del actor y, en su mérito, confirmar la desestimación de la demanda contra SAETA S.A. y contra la Autoridad Metropolitana de Transporte, con costas por su orden. II. RECHAZAR en su integridad la apelación de Ahynarca S.A. y, en su mérito, confirmar el punto II de la parte dispositiva de la sentencia de primera instancia en cuanto la condena a pagar la suma allí establecida, con costas. III. TENER presente las reservas formuladas a fs. 392 vta. y 408 vta.. IV. DETERMINAR los honorarios de esta instancia en el ...% del monto regulado en primera instancia y de lo que fue materia de agravios. V. ORDENANDO se registre, notifique y bajen los autos al Juzgado de origen. Correlaciones: Ecom Chaco SA c/Ministerio del Interior del Gobierno de la Nación y/o Gobierno Nacional y/o Estado Nacional y/o quien resulte responsable s/cobro de pesos - Cám. Fed. Resistencia - 12/04/2016 012420E