

LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE CÓRDOBA

CUERPO DE TAQUÍGRAFOS

34ª REUNIÓN

33ª SESIÓN ORDINARIA

27 de septiembre de 2017

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

–En la ciudad de Córdoba, a 27 días del mes de septiembre de 2017, siendo la hora 14 y 31:

-1-

IZAMIENTO DE LA BANDERA NACIONAL

Sr. Presidente (González).- Con la presencia de 45 señores legisladores, declaro abierta la 33º sesión ordinaria del 139º período legislativo.

Invito al legislador Hugo Capdevila a izar la Bandera Nacional en el mástil del recinto.

– Puestos de pie los señores legisladores y público, el señor legislador Capdevila procede a izar la Bandera Nacional en el mástil del recinto. (Aplausos).

-2-

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

Sr. Presidente (González).- En consideración la versión taquigráfica de la sesión ordinaria anterior.

Los que estén por la afirmativa sírvanse expresarlo.

–Se vota y aprueba.

Sr. Presidente (González).- Aprobada.

-3-

ASUNTOS ENTRADOS

Sr. Presidente (González).- Vamos a omitir la lectura de los Asuntos Entrados de esta sesión por contar cada legislador con un ejemplar de los mismos en sus bancas y en las netbooks. Asimismo, el legislador que así lo desee puede solicitar la inclusión de coautores o el giro a otras comisiones de los respectivos proyectos.

Tiene la palabra el legislador Salas.

Sr. Salas.- Señor presidente: solicito que se incorpore a la legisladora Vilches como coautora del proyecto 23109/L/17.

Sr. Presidente (González).- Así se hará, señor legislador.

Tiene la palabra la legisladora Massare.

Sra. Massare.- Señor presidente: solicito que en el proyecto 23115/L/17 sean incorporados como coautores los bloques de la Unión Cívica Radical, del Frente Cívico y Córdoba Podemos, y al legislador García Elorrio.

Sr. Presidente (González).- Así se hará, señora legisladora.

Tiene la palabra el legislador Presas.

Sr. Presas.- Señor presidente: solicito que se agregue como coautora del proyecto 23148/L/17 a la legisladora Nilda Roldán.

Sr. Presidente (González).- Así se hará, señor legislador.

Legislador Salvi: usted había solicitado un homenaje, ¿lo postergamos para después en el Orden del Día?

Sr. Salvi.- Sí, señor presidente.

-4-

Sr. Presidente (González).- Para dar tratamiento al Orden del Día, tiene la palabra el legislador Gutiérrez.

Sr. Gutiérrez.- Señor presidente: solicito que los proyectos correspondientes a los puntos 67, 78, 80, 83 y 87 al 118 del Orden del Día vuelvan a comisión, con preferencia para la 34º sesión ordinaria.

Sr. Presidente (González).- En consideración la moción formulada por el legislador Gutiérrez de vuelta a comisión, con preferencia para la 34º sesión ordinaria, de los proyectos correspondientes a los puntos 67, 78, 80, 83 y 87 al 118 del Orden del Día.
Los que estén por la afirmativa sírvanse expresarlo.

–Se vota y aprueba.

Sr. Presidente (González).- Aprobada.
Se incorporan al Orden del Día de la 34º sesión ordinaria.

-5- BIENVENIDA

Sr. Presidente (González).- La Presidencia desea informar que se encuentran en las gradas del recinto alumnos del Instituto Manuel Belgrano de Sacanta, ¡bienvenidos! (Aplausos).

-6-

Sr. Presidente (González).- Tiene la palabra el legislador Gutiérrez.

Sr. Gutiérrez.- Señor presidente: solicito que los proyectos correspondientes a los puntos 65, 66, 68 al 77 y 79 del Orden del Día vuelvan a comisión, con preferencia para la 35º sesión ordinaria.

Sr. Presidente (González).- En consideración la moción formulada por el legislador Gutiérrez de vuelta a comisión, con preferencia para la 35º sesión ordinaria, de los proyectos correspondientes a los puntos 65, 66, 68 al 77 y 79 del Orden del Día.
Los que estén por la afirmativa sírvanse expresarlo.

–Se vota y aprueba.

Sr. Presidente (González).- Aprobada.
Se incorporan al Orden del Día de la 35º sesión ordinaria.

-7-

Sr. Presidente (González).- Tiene la palabra el legislador Gutiérrez.

Sr. Gutiérrez.- Señor presidente: solicito que los proyectos correspondientes a los puntos 1 al 64, 82, 84 al 86 y 119 al 133 del Orden del Día vuelvan a comisión, con preferencia para la 36º sesión ordinaria.

Sr. Presidente (González).- En consideración la moción formulada por el legislador Gutiérrez de vuelta a comisión, con preferencia para la 36º sesión ordinaria, de los proyectos correspondientes a los puntos 1 al 64, 82, 84 al 86 y 119 al 133 del Orden del Día.
Los que estén por la afirmativa sírvanse expresarlo.

–Se vota y aprueba.

Sr. Presidente (González).- Aprobada.
Se incorporan al Orden del Día de la 36º sesión ordinaria.

Sr. Presidente (González).- Vamos a dar ahora tratamiento en conjunto a los pliegos de los Jueces de Paz, expedientes 22730, 22731, 22732, 22733, 22734, 22735, 22736 y 22828/E/17, correspondientes a los puntos 134 al 141 del Orden del Día. Los mismos han sido despachados por la Comisión de Asuntos Constitucionales, Justicia y Acuerdos y, conforme a lo pactado en la Comisión de Labor Parlamentaria, los fundamentos y alocuciones previstas para la aprobación de los pliegos se incorporan por Secretaría en el acta de la sesión, que se entregará por parte del presidente de la Comisión de Asuntos Constitucionales, Justicia y Acuerdos.

Tiene la palabra el legislador Nicolás.

Sr. Nicolás.- Señor presidente: adelanto el voto afirmativo, excepto al proyecto 22735/E/17, respecto del cual quiero que deje constancia el voto negativo del interbloque Cambiamos.

Sr. Presidente (González).- Queda constancia del voto negativo al proyecto 22735/E/17 del interbloque Cambiemos.

En consideración las abstenciones solicitadas por los bloques Frente de Izquierda y PTS.

Los que estén por la afirmativa sírvanse expresarlo.

-Se vota y aprueban.

Sr. Presidente (González).- Aprobadas.

Tiene la palabra el legislador Saillen.

Sr. Saillen.- Señor presidente: es para expresar el voto negativo a los jueces de paz, como estamos acostumbrados hacerlo desde el bloque Córdoba Podemos.

Sr. Presidente (González).- Queda constancia del voto negativo del bloque Córdoba Podemos.

En consideración los pliegos solicitando acuerdo para designar a Rosa Martha Hernández, María José Esparza, Yván Duilio Tapia, Nicolás Eloy Beltrán Moyano, Evangelina Beatriz Astudillo, Lucio Humberto Rodríguez, Susana María López y Carlos Mauricio Gaido jueces de paz, conforme lo despachara la Comisión de Asuntos Constitucionales, Justicia y Acuerdos.

Los que estén por la afirmativa sírvanse expresarlo.

-Se vota y aprueba.

Sr. Presidente (González).- Aprobada.

Se comunicará al Poder Ejecutivo.

FUNDAMENTOS

Sr. Presidente, Sres. Legisladores: como miembro informante de la Comisión de Asuntos Constitucionales, Justicia y Acuerdos, vengo a fundamentar el tratamiento de los siguientes expedientes, los cuales fueron remitos por el Poder Ejecutivo Provincial:

Pliego N° 22730/P/17 solicitando acuerdo para designar a la señora ROSA MARTHA HERNANDEZ, DNI N° 18.013.742 como Juez de Paz correspondiente a la sede Malvinas Argentinas del Departamento Colón; pliego N° 22731/P/17 solicitando acuerdo para designar a la señora MARIA JOSE ESPARZA, DNI N° 27.245.370 como Juez de Paz correspondiente a la sede Capilla de los Remedios del Departamento Río Primero; pliego N° 22732/P/17 solicitando acuerdo para designar al señor YVAN DUILIO, DNI N° 20.082.772 como Juez de Paz correspondiente a la sede La Cruz-Cañada de Álvarez del Departamento Calamuchita; pliego N° 22733/P/17 solicitando acuerdo para designar al señor NICOLÁS ELOY BELTRÁN MOYANO, DNI N° 33.408.953 como Juez de Paz correspondiente a la sede Capilla del Monte-Dolores del Departamento Punilla; pliego N° 22734/P/17 solicitando acuerdo para designar a la señora EVANGELINA BEATRIZ ASTUDILLO, DNI N° 32.113.172 como Juez de Paz correspondiente a la sede Alcira Gigena-Tegua del Departamento Río Cuarto; pliego N°

22735/P/17 solicitando acuerdo para designar al señor LUCIO HUMBERTO RODRÍGUEZ, DNI N° 13.090.561 como Juez de Paz correspondiente a la sede Carnerillo del Departamento Juárez Celman; pliego N° 22736/P/17 solicitando acuerdo para designar a la señora SUSANA MARIA LOPEZ, DNI N° 29.783.686 como Juez de Paz correspondiente a la sede San Bartolomé-Alpa Corral del Departamento Río Cuarto, y pliego N° 22828/P/17 solicitando acuerdo para designar al señor CARLOS MAURICIO GAIDO, DNI N° 14.668.886 como Juez de Paz correspondiente a la sede Obispo Trejo-Timón Cruz del Departamento Río Primero.

Sr. Presidente, Sres. Legisladores: los postulantes han cumplido con todos los requisitos pertinentes solicitados por la Junta de Calificación y Selección de Jueces de Paz, creada por Ley N° 9449; por otra parte se ha cumplido con todas las exigencias prescriptas en el artículo 28 y concordantes de la mencionada Ley, como así también con el artículo 169 de la Constitución de la Provincia.

Tanto las señoras Hernández y Esparza, los señores Tapia y Beltrán Moyano, la señora Astudillo, y los señores Rodriguez y Gaido, como así también la señora López resultaron en primer lugar en el Orden de Mérito elevado por la Junta de Calificación y Selección de Jueces de Paz.

Se ponderó su motivación para el cargo, la forma en que desarrollarán eventualmente sus funciones, sus planes de trabajo y los medios que proponen para que su tarea sea eficaz y eficiente.

Además, se valoraron los conocimientos técnicos y sus criterios prácticos que aseguren un buen servicio de la justicia de paz.

También es de mencionar que han sido objeto de evaluación sus aptitudes, características y antecedentes personales, que conllevan una mejor seguridad de la obligación respecto del deber encomendado y su función, el compromiso con el sistema democrático y con la comunidad en la que residen, así como el equilibrio económico financiero de su situación patrimonial en general.

Por ello, y por haber cumplimentado los requerimientos necesarios, con la actualización de la documentación solicitada por esta Comisión y no habiéndose encontrado impedimento alguno para prestar acuerdo a los pliegos mencionados, es que solicito a mis pares le prestéis aprobación.

Gracias Sr. Presidente.

-9-

Sr. Presidente (González).- Se encuentra reservada en Secretaría una nota mocionando el tratamiento sobre tablas del proyecto de ley 22608/E/17, el que cuenta con despacho de comisión.

Por Secretaría se dará lectura a la nota respectiva.

Sr. Secretario (Arias).- (Leyendo):

Córdoba, 27 de septiembre de 2017.

Al Sr. Presidente
Legislatura de la Provincia de Córdoba
Dr. Martín Llaryora
S. / D.

De mi consideración:

Me dirijo a usted a fin de solicitarle, en virtud del artículo 126 del Reglamento Interno, el tratamiento sobre tablas del expediente 22608/E/17, proyecto de ley presentado por el Poder Ejecutivo provincial, aprobando el convenio suscrito entre la Provincia y la empresa FB Líneas Aéreas Sociedad Anónima para el desarrollo de un programa de inversión a concretarse de manera progresiva en el período 2017-2018, destinado a promover la actividad aerocomercial.

Sin otro particular, saludo a usted muy atentamente.

Carlos Gutiérrez
Legislador provincial

Sr. Presidente (González).- En consideración la moción de tratamiento sobre tablas que acaba de ser leída.

Los que estén por la afirmativa sírvanse expresarlo.

—Se vota y aprueba.

Sr. Presidente (González).- Aprobada.

Tiene la palabra el legislador Dardo Iturria.

Sr. Iturria.- Gracias.

Señor presidente, señores legisladores: viene a nuestra consideración el proyecto de ley 22608/E/17, originado por el Poder Ejecutivo provincial, por el que se ratifica el convenio firmado entre la Provincia de Córdoba y la empresa FB Líneas Aéreas, conocida popularmente por su nombre comercial, Flybondi.com.

¿Quién es Flybondi? Flybondi.com. es una de las primeras empresas verdaderamente low cost que opera en el país. Constituida en el año 2016, y dirigida por su CEO Julián Cook, se propone convertirse en la aerolínea de bajo costo líder en el mercado argentino, proveyendo no sólo las tarifas más bajas, sino también un servicio amigable y una operación de excelencia.

El convenio tiene lugar en el marco de la firme decisión de la Provincia de promover una actividad aerocomercial que no sólo genere nuevos puestos de trabajo sino también que potencie la interconexión de Córdoba con el resto del país y el mundo.

En consecuencia, quisiera tomarme un momento para resaltar la naturaleza del convenio y del proyecto de ley en tratamiento. Estamos tratando la aprobación de un programa de incentivos para la radicación de una actividad comercial, en este caso la radicación del centro de operaciones aerocomerciales de Flybondi en la Provincia de Córdoba. Como cualquier otro programa de incentivos, se encuentra asentado sobre compromisos tomados por dos partes: la empresa presenta un plan de inversión y de actividades, y la Provincia se compromete a otorgar algunos beneficios fiscales y laborales para hacer más atractiva la radicación de la empresa en Córdoba y no en otro lugar.

Por lo tanto, no estamos otorgando concesiones de líneas aéreas, que no nos compete, ni diagramando la estrategia comercial de ninguna aerolínea, pública o privada. Excede a esta discusión abundar en el concepto de régimen de promoción, pero, en líneas generales, lo que se busca es, justamente, favorecer la implantación de una actividad comercial inexistente, facilitando la aparición de nuevos jugadores a partir de disminuir los costos de entrada al mercado. Por ello, se prevén beneficios temporales a la empresa en términos fiscales, minimizando sus costos iniciales y maximizando el impacto social y productivo de su inversión.

Este convenio sólo entrará en vigencia si se lleva a cabo la inversión prometida a través de la compra de los aviones, la instalación de su centro de operaciones en el Aeropuerto Internacional de Córdoba, la contratación de empleados cordobeses y el cumplimiento de las rutas aéreas convenidas. ¿Qué sucederá si la empresa no cumple con sus compromisos? Pues lo que el convenio prevé al respecto, como cualquier convenio que esté en marcha: la inmediata pérdida de los beneficios provinciales.

¿A qué se compromete la empresa? En el marco del convenio celebrado entre la Provincia y Flybondi, se compromete, primero, a generar una inversión global de 211 millones y medio de dólares en el período 2017-2019, de los cuales se destinarán 466 mil dólares en capacitación: 155 mil dólares en el año 2017 y 311 mil dólares en el 2018. Segundo, a crear 209 puestos de trabajo a tiempo indeterminado en forma directa y en el plazo máximo de dos años: 107 en el año 2017 y 102 en el año 2018. Tercero, a incorporar paulatinamente frecuencias aéreas yendo de 21 a 71: 21 vuelos semanales en el año 2017, 35 en el 2018, 61 en el 2019, 68 en el 2020 y 71 en el 2021. Cuarto, a priorizar la compra a proveedores locales, ofreciéndoles asistencia técnica para cumplir con los programas de calidad y entrega, y procurando la formación de cluster productivo.

Señor presidente: como verán, los compromisos asumidos por la empresa apuntan a lograr los dos grandes objetivos que persigue la provincia con la firma de este convenio: la generación de fuentes de trabajo genuinas y de calidad para los cordobeses, y la facilitación del acceso al avión como medio de transporte, tanto para los cordobeses que deseen viajar a otras provincias como para otros argentinos y extranjeros que deseen visitar Córdoba.

En consecuencia, la Provincia implementa el régimen de promoción que se propone en el convenio, por el cual toma dos grandes líneas de compromiso: por una parte, a otorgar beneficios impositivos eximiendo, primero, del Impuesto Inmobiliario el 100 por ciento por un

plazo de cinco años a los inmuebles que use la empresa para la explotación comercial de transporte aéreo; cabe destacar, señor presidente, que dado el volumen y la naturaleza de la actividad, la sede central se encontrará en el Aeropuerto Internacional Ambrosio Taravella, aunque otras dependencias pueden encontrarse en otros lugares. Segundo, del Impuesto sobre los ingresos Brutos y demás tributos que se recaudan conjuntamente, a la empresa, parcialmente y por tiempo determinado, en un cincuenta por ciento en los primeros tres años y en un veinticinco por ciento en los dos años siguientes. Tercero, del Impuesto de Sellos un 100 por ciento a la documentación de la empresa susceptible de tributar por este concepto, por un plazo de dos años.

Por otro lado, la Provincia se compromete a otorgar subsidios: primero, al salario de cada trabajador, aportando un veinte por ciento del sueldo básico del empleado de comercio – según Convenio Colectivo- por dos años, y para cada incorporación de personal contratado por tiempo indeterminado; segundo, para capacitación, por un valor de cuatro mil pesos por única vez, y para cada uno de los 209 contratados por tiempo indeterminado que tome la empresa.

Señor presidente: estos elementos son los que estructuran el convenio que, como anexo del proyecto de ley, fueron discutidos en el seno de la Comisión de Agua, Energía y Transporte en varias ocasiones.

En el marco de esas reuniones de comisión se produjo un debate amplio y prolongado, en el que los legisladores de todos los bloques pudieron plantear su posición e incluso adelantar su voto en el recinto. En el mismo surgieron las preguntas que caracterizan el debate de las low cost a nivel mundial: ¿por qué son tan baratas las low cost?, ¿ahorran faltando a los convenios colectivos de trabajo y precarizando a sus trabajadores?, ¿son seguras?

Si bien considero que reeditar completamente el debate de las comisiones en el recinto es estéril, porque justamente para eso están las comisiones, me gustaría referirme brevemente a algunos de estos puntos, porque intuyo que lo mismo harán quienes me sucedan en el uso de la palabra.

¿Por qué son tan baratas las empresas low cost? Dos son los principales argumentos de los detractores de las low cost a escala mundial. Por un lado, se argumenta que la principal variable de ajuste en los precios es el salario de los trabajadores o sus condiciones de trabajo.

Por otro lado, pero de manera muy relacionada, se argumenta que estas empresas “ahorran” -por decirlo así, señor presidente- en seguridad. Se suele decir, por ejemplo, que los pilotos están sometidos a jornadas de trabajo excesivamente extensas, o a ambientes incómodos, lo que no sólo atenta contra su dignidad como trabajadores, sino que disminuyen su capacidad para desempeñar adecuadamente sus tareas, poniendo en riesgo a la tripulación y a los pasajeros.

Señor presidente: en una sociedad económica y culturalmente compleja, hipercomunicada a través de las nuevas tecnologías y atravesada por innumerables flujos de información constante, considerar que la única manera en que las empresas pueden ofrecer precios más baratos al consumidor es basándose en el ajuste salarial es, como mínimo, algo anticuado.

En términos generales, el modelo low cost es un modelo de alta eficiencia operacional. Esto significa que la aerolínea procura optimizar permanentemente cada uno de sus procesos, generando un uso eficiente de los recursos con los que cuenta a través de ahorros y reducciones en los costos operativos.

Por ejemplo, las low cost suelen tener un único tipo de avión, generalmente un Airbus 320 o un Boeing 737 -de hecho, Flybondi ha firmado su primer leasing por el uso de una de estas últimas aeronaves. Esta característica permite ahorrar enormes costos operativos en la gestión de procedimientos e insumos, como mantenimiento, capacitación, tripulación y stock de repuestos, aprovechando las economías de escala que se generan.

Las low cost se caracterizan por la segmentación de productos y servicios. El pasajero puede elegir su experiencia de viaje; es decir, cada uno paga solamente por lo que quiere, con un sistema que permite agregar equipaje, comida, elegir la ubicación del asiento y muchas otras comodidades que en otras aerolíneas están incluidas en el precio del boleto, siempre y cuando esté dispuesto a pagar extra.

Las low cost responden a otro paradigma corporativo: venden directamente sus pasajes a través de Internet, ahorrando no sólo en intermediarios y agencias, sino hasta en papel, y utilizan estrategias usuales, como programas de fidelización.

Hay dos puntos en los que las low cost suelen optimizar procedimientos, y que generan recelo en sus críticos: el combustible y el tiempo que permanece el avión en el aire.

En ambos casos la crítica parte del desconocimiento con respecto a ambas prácticas, por lo que me referiré brevemente a cada una.

Los aviones de las empresas low cost suelen tener menores costos en combustible, principalmente debido a que viajan con aviones alivianados. La reducción del peso en cada aparato es fundamental, y se logra desde los materiales con los que se fabrica parte del equipamiento hasta con el peso máximo de equipaje que se permite por pasajero. Pero, como diré más adelante, esto no significa que las low cost puedan viajar sin el combustible que las normas de seguridad aérea exigen.

Por otro lado, las low cost procuran maximizar el tiempo que el avión se encuentra volando, de manera similar a la que cualquier fábrica procura mantener su maquinaria produciendo. Esto se logra optimizando el tiempo que la aeronave permanece en el aeropuerto, eficientizando, por ejemplo, los procesos de carga y descarga y de ascenso y descenso de pasajeros.

Algunos críticos, rápidos para encontrar problemas, señalan que, como consecuencia directa de esta circunstancia, se sobreexige a los pilotos, que vuelan una excesiva cantidad de horas no sólo afectando sus condiciones de trabajo, sino poniendo en riesgo a los pasajeros.

Pero, señor presidente, nuevamente insisto sobre este punto: todas estas cuestiones se encuentran reguladas, y las normas internacionales de transporte aéreo vigentes requieren controles constantes de las rutas aéreas realizadas por los pilotos y su tripulación, exigiendo una rotación planificada.

El vender pasajes accesibles no exime a las low cost de cumplir con todos los controles de seguridad vigentes, ni los convenios colectivos de trabajo, ni con ninguna otra normativa que se aplique.

Con respecto a la seguridad, señor presidente, podemos indicar que hay dos o tres grandes puntos que demuestran que las low cost no son inseguras por naturaleza: en primer lugar, las grandes tragedias aéreas han sido principalmente de compañías tradicionales, siendo excepcionales las ocurridas en empresas low cost. Como ejemplo, vale destacar la existencia de la Asociación de Aerolíneas Europeas de Bajo Costo -ELFAA por sus siglas en inglés-, fundada en 2003, cuyos diez miembros no han sufrido nunca un accidente con víctimas mortales, como puede comprobarse en la inmensa base de datos del Bureau of Aircraft Accidents Archives.

Asimismo, me gustaría destacar que existen varios estudios internacionales sobre la seguridad de las low cost. Uno de los más conocidos es el de la Jet Airliner Crash Data Evaluation Centre, que efectúa una lista de las 60 compañías más seguras del mundo para volar, y en este listado aparecen varias low cost como EasyJet, Ryanair y Air Berlín.

Pero fundamentalmente, señor presidente, y considero que sobre este punto hay que abundar porque lo que abunda no daña y este es el punto central: los controles y medidas de seguridad para la aviación aérea son las mismas para todas las compañías.

Los estándares de seguridad que exigen las autoridades federales para el vuelo de líneas comerciales no serán menores para Flybondi que para cualquier otra empresa y, definitivamente, no serán más ligeros porque la Provincia de Córdoba decida incentivar la radicación de su centro de operaciones a partir de un programa de promoción de la actividad aerocomercial.

Señor presidente: según nuestra perspectiva, la aparición de nuevas líneas aéreas como Flybondi fortalecerá la competitividad del mercado aéreo argentino. Y esto será muy bueno porque permitirá que más gente pueda viajar en avión a su destino. Mejorará así la conectividad entre distintas ciudades de nuestro país y se descongestionarán las rutas terrestres, con el consecuente impacto positivo en la seguridad vial de quienes continúen transitando por las rutas del país.

Es una firme decisión de la Provincia avanzar en la incentivación de industrias y actividades que no sólo generen más y mejores puestos de trabajo para los cordobeses, sino que tengan un impacto positivo en la calidad de vida, en la de los cordobeses y en la de todos los argentinos.

Por lo expuesto anteriormente, adelanto el voto positivo del bloque de Unión por Córdoba, solicitando el acompañamiento de mis pares de los demás bloques que integran esta Cámara.

Muchas gracias.

Sr. Presidente (González).- Tiene la palabra la señora legisladora Nebreda.

Sra. Nebreda.- Gracias, señor presidente.

Como lo expresara en las comisiones, creo que sí se debe dar este debate en el recinto y no sólo en las comisiones, y quiero expresar la postura del bloque respecto a este tema.

En lo que respecta a Flybondi, ya desde su nombre se genera desconfianza y hasta cierta risa, pero no es un tema para reír. Flybondi es una empresa que se constituye con 100.000 pesos, es decir, dijeron: ponemos diez mil pesos cada uno, juntamos los cien mil y fundamos una empresa, y así ganamos la licitación de las rutas aéreas más importantes del país, entre ellas, Córdoba-Buenos Aires; siempre gana, no se le dan las rutas que dan pérdida.

Además, Flybondi se compromete en este convenio a tener 21 vuelos semanales en el año 2017, pero todavía no tiene aviones. Cuando se constituyó no tenía un solo avión y todavía no los tiene; todavía no empezó y estamos firmando un convenio que establece que a Flybondi se la exime de todo tipo de impuestos y de todos los servicios por 10 años.

Nos tratan mal cuando hablamos de la precarización. No sólo es más barato –y me parece que el legislador preopinante lo dijo- porque “le ponen el combustible para llegar a destino”, ¡menos mal que es para llegar sino se caería el avión!, menos mal que aunque sea eso nos garantizan. Además, por ejemplo: primero, no hay personal de carga y cada uno pone su equipaje en el avión; segundo, no se cumplen los horarios; tercero, se cambian los convenios colectivos y no me digan que no es así porque dejamos un montón de trabajadores fuera de esto y, si no, hablemos con los gremios aeronáuticos.

Esto es realmente serio, y me preocupa más cómo lo sostienen, cómo lo argumentan: “cada uno paga lo que puede”, por cierto, entonces, los que corren mayores riesgos son los pobres.

¿Qué pasaría si en lugar de darle todos los beneficios a Flybondi se los hubieran dado a la línea de bandera? Evidentemente, hay una decisión política de vaciar la línea de bandera. ¿Aerolíneas Argentinas se hará cargo de todos los tramos no redituables? No hará eso. Podríamos tener una línea de bandera con todos estos beneficios, con trabajadores bien pagos, no precarizados, con seguridad, y con autonomía y soberanía de los cielos. Pero ¡qué vamos a pedir eso! si ya nos desprendimos de la ARSAT. Y todo esto es en nombre de 209 trabajadores.

Venimos de estar reunidos con 242 compañeros que han sido despedidos de Plascar, una empresa también subsidiada por la Provincia, con las mismas...

Sr. Presidente (González).- Perdón, legisladora.

¿Despedidos de dónde? No entendí.

Sra. Nebreda.- Despedidos de la empresa Plascar, señor presidente.

Allí estamos viendo las mismas políticas. ¿Por qué no les exigimos a las empresas Fiat y Renault, que tienen todos los beneficios, que se hagan cargo de estos trabajadores? Porque, seguramente, van a seguir en otras empresas con otras condiciones, elaborando todos los componentes plásticos que necesitan tanto FIAT como Renault. No hay justificativo.

Estamos en un proceso –y lo dicen todos los días- de precarización laboral, de desinversión en lo nacional, hay privatizaciones que se dan de este modo. Argentina está perdiendo la soberanía de su espacio aéreo con ARSAT y con Aerolíneas Argentinas.

Estamos perdiendo todas las condiciones laborales que habíamos logrado los trabajadores durante muchos años, y que lo haga un gobierno peronista duele mucho, porque de la Nación no me asombra.

Lo discutí mucho en la comisión y hoy me dicen que no podemos discutir en el recinto, y en la comisión me dijeron que no tenía que discutir desde la política, ni desde lo ideológico porque este era un problema económico. No entiendo, ¿la economía no tiene nada de política?, ¿todos pensamos lo mismo con relación a la economía?

Es grave lo que está pasando, y vamos a tener nuevos despedidos porque estos trabajadores van a ser cubiertos por los trabajadores despedidos de las otras líneas que van a quedar sin trabajo.

Muchas gracias.

Sr. Presidente (González).- Tiene la palabra el legislador Carrara.

Sr. Carrara.- Señor presidente: es para expresar el acompañamiento por parte del interbloque al proyecto en cuestión.

Muchas gracias.

Sr. Presidente (González).- Tiene la palabra el legislador Salas.

Sr. Salas.- Señor presidente: en verdad, tengo que felicitar al miembro informante porque se ha esforzado en mostrar todos los beneficios que tienen estas líneas low cost, en realidad, lo hizo mejor que el propio CEO de Flybondi, mucho mejor ya que fue arriesgado lo del legislador porque se cargó con cosas que ni el propio CEO se las carga.

Por empezar Flybondi es una empresa que es un negocio, no tiene aviones, no tiene absolutamente nada, todo es por leasing. Pero, por otro lado, ¿quieren escuchar lo que dice el CEO de Flybondi?, porque dice cosas diferentes a las que dice acá el miembro informante. Por empezar Flybondi tenía que instalarse antes, pero no lo hizo, e iba a ser para ir a Buenos Aires, ahora no, es Córdoba-Mendoza y lo de Buenos Aires queda para cuando “lo del Palomar”, etcétera. El avión en leasing todavía no lo tiene, lo tendría en octubre, y uno solo. Tiene un solo avión en leasing, pero ya tiene acordadas 43 rutas de cabotaje y 42 internacionales por 15 años. Ahora, ¿el negocio viene bien? Según Flybondi viene más o menos; Cook dice: “el precio de 788 pesos que pone el Gobierno Nacional para nosotros es un tema muy importante”, porque -según dice- “con ese precio, si no podemos bajar el precio, el crecimiento será menor y está en cuestionamiento el negocio”.

Pero, resulta que el legislador se encargó de señalar que precarización laboral y todo lo que dijimos sobre más horas de vuelo y demás eran todas macanas. Que le avise al CEO de Flybondi porque el mismo Cook confirmó que sigue el dialogo con los sindicatos para conseguir que los pilotos vuelen más horas, 12 horas diarias frente a 8 o 9 de una aerolínea tradicional. Lo dice Cook, CEO de Flybondi, no lo digo yo. Entonces, resulta ser que Flybondi va a aplicar lo que nosotros dijimos que va a aplicar. Por lo tanto, el precio no está garantizado porque tienen que pelearlo todavía, o sea que el problema del beneficio de la tarifa está discutiéndose; el problema de los aviones es que tiene uno que le van a dar en leasing y todavía no sabemos del resto, y resulta ser que tienen que arreglar con los sindicatos para que los pilotos –que tienen un laburo muy delicado– laburen más de lo que les correspondería. ¡Claro!, pero esto nos va a traer trabajo, mucho trabajo.

Entonces, el legislador que nos informó para mostrarnos que esto era una buena oportunidad se encargó de decirnos por qué era así. Porque nosotros decíamos: ¿quién no quiere pagar 500 pesos para ir a Buenos Aires? Todos queremos pagar 500 pesos, y hasta 788 “agarro” si el colectivo nos sale más caro, pero nos preocupamos porque “cuando la limosna es grande hasta el santo desconfía”.

¿Cuál es el problema acá? Él se encargó de mostrar que, en realidad, estaba todo bárbaro, y entonces uno dice: “no sé dónde van a meter las 200 y pico de personas”, porque como no van hacer nada -no hace falta gente para que emita pasaje, se ahorra papel y se hace todo por Internet- con un tipo sobra, tenés un buen operador de sistema y todo lo demás, o con un equipo de 1, 2 o 3 resolviste el tema de toda la compañía. ¿Adónde van a traer trabajo? No lo sé. Ahora, a cambio de todo eso sí sé que la Provincia pone plata, se priva de cobrar impuestos. Por lo tanto, considero que esto tiene que ser rechazado.

Acá no hay -a mi entender- un problema de defensa de la línea de bandera, porque nuestra la línea “de bandera” tiene poco, lo primero que tendríamos que hacer es abrir los libros de Aerolíneas Argentinas, que pasó por todas, la agarraron todos: Iberia, Marsans, y se pagaron cifras millonarias, se la usó como “caja negra” y hubo problemas con los trabajadores de todos los gremios. Hay mucho que ver e investigar respecto de toda la situación de Aerolíneas Argentinas, porque no tenemos una línea de bandera sino una línea que es de los grupos que están especulando en forma privada, a través del Estado, con el transporte aéreo, y ahora se establece esta competencia.

El problema es que la Provincia está poniendo guita y aceptando algo que no sabe exactamente si es así. Luego, se presenta el problema del sistema en general de convenios que se vienen firmando. Como lo dije en la Comisión, quisiera que alguna vez me dijeran qué beneficios reales obtuvo la Provincia con todos estos convenios, porque el informe que nosotros tenemos es en contrario.

El pedido de informes que nos respondieron en su momento sobre los convenios con las automotrices reveló que nunca se cumplieron los puestos de trabajo que se habían acordado. Y lo sabemos porque preguntamos cuánto se había dado en aportes, subsidios, por pago de salarios por trabajador y era infinitamente menor. Alguien podría decir: “bueno, quedate tranquilo que, por lo menos, no pusimos la plata. Si eran 500 y vinieron 50, les pagamos 50.” ¡Ah, qué bárbaro!, lo que pasa es que con el cuento de los 500 no les cobramos impuestos, les cobramos la luz más barata y hasta se les hizo la infraestructura para que lleguen al lugar, modificando rutas y calles. El negocio es una avivada total.

Entonces, como lo dije la otra vez acá: si por lo menos dijeran que cuando tengan tantos puestos de trabajo les rebajamos tal o cual impuesto, así podríamos entenderlo y podrían haber demostrado la real voluntad de defender la instalación de puestos de trabajo, pero esto no es así.

Reitero: las finanzas de la Provincia y la recaudación están cuestionadas porque se viene una modificación del régimen impositivo a través de la cual la Nación –que ya se traga el 70 por ciento de los recursos y le da sólo el 30 por ciento a la Provincia- quiere quedarse con más. Quiere quedarse con el IVA provincial, o sea, los Ingresos Brutos; es decir, quiere quedarse con todo para pagar la famosa deuda ya que están endeudándose cada vez más y llevando al país al borde de una crisis fiscal imparable que va a golpear sobre toda la población, pero, fundamentalmente, sobre los trabajadores.

Entonces, nosotros no podemos acompañar esto. Realmente, los que votan afirmativamente son muy osados, se ve que no ponen plata de sus bolsillos porque, si lo hicieran, lo pensarían dos veces. Si a cualquiera de los que van a votar a favor les proponen un contrato como éste, seguro que no lo firman porque querría saber, exactamente, qué va a pasar. Esto se debatió en la comisión cuando personalmente lo planteé y me respondieron: “no te hagas problema porque lo vamos a controlar. Hay dos hipótesis: que salga bien o que salga mal; nosotros apostamos a que salga bien y lo vamos a controlar.” Bueno, eso puede ser la primera vez, la segunda, pero, cuando ya te pasó toda la vida es porque tenés ganas de votar y tenés ganas de aceptar lo que no tenés comprobado que hay que aceptar.

Por los argumentos expuestos, el bloque Frente de Izquierda rechaza el proyecto.

Sr. Presidente (González).- Tiene la palabra la legisladora Vilches.

Sra. Vilches.- Gracias, señor presidente.

Adelanto mi rechazo al proyecto de ley en tratamiento no sólo por los argumentos esgrimidos anteriormente, sino porque es evidente que esto es parte del negociado de un Gobierno como el de Mauricio Macri y sus CEOs ubicados en todos los ministerios, en este caso en particular el Secretario de Coordinación Interministerial, Mario Quintana, que es socio del dueño de Flybondi; él es quien está haciendo negocios.

Es evidente, inclusive por la propia presentación del miembro informante, cómo algo que debería ser un derecho -que es el derecho al acceso al transporte- es considerado como un servicio del cual se extraen pingües negocios. Es un negocio enorme que, justamente, como el propio miembro informante mencionó, cuenta con las eximiciones impositivas y los beneficios fiscales que hemos visto en otro tipo de convenios en los que quienes se benefician son las empresas involucradas.

El impacto social al que se refería el miembro informante es un impacto altamente negativo, no solamente porque pretenden volver a algo que ya ocurrió en la Argentina con respecto a servicios esenciales, a derechos como es el derecho al transporte, que implicó la privatización de Aerolíneas Argentinas, sino que es claro que la inclusión de las low cost implica avanzar en su desfinanciamiento y en un nuevo intento privatizador.

Aquello que fue presentado como la recuperación de esta aerolínea de bandera fue a costa de la entrega millonaria del anterior gobierno a otro grupo que hizo pingües negocios con Aerolíneas Argentinas -el grupo Marsans-, y anteriormente a otros. Los gobiernos de Cristina Fernández de Kirchner y de Néstor Kirchner pagaron a este grupo económico mil seiscientos millones no sólo de indemnización por la expropiación sino por hacerse cargo de las deudas de la operación y de otros montos que se incluyeron.

Otro punto de ese impacto social que tiene y va a tener la introducción de las low cost que acá se pretende avalar -y que es contrario a lo que pretende mentirnos en la cara el miembro informante- es un avance en la precarización laboral, y no sólo por las palabras mencionadas por el legislador preopinante respecto a lo que dicen los propios CEOs de la compañía, sino porque en estos días hemos visto que los trabajadores aeronáuticos vienen realizando una medida de fuerza contra la intervención y el avance de las low cost porque saben que significa una mayor precarización laboral que implica avanzar sobre los convenios colectivos aumentando el tiempo de trabajo e introduciendo premios y plus por productividad, pero, además, implica avanzar sobre las ya deterioradas condiciones de los trabajadores tercerizados.

Voy a mencionar solamente un ejemplo, porque es lo que ocurre con las tercerizaciones y estos trabajadores, que es el caso de Falcon, que viene con medidas de fuerza hace tiempo. Se trata de seiscientos trabajadores de los que en seis años tres compañías tercerizadas pasaron a hacerse cargo ellos, y cada vez que hubo un traspaso de una de esas compañías implicó pérdidas de condiciones laborales, es decir, los únicos

perjudicados en estos negocios son los trabajadores, y los usuarios que tienen cada vez peor servicio, basta con subirse a un avión para ver las condiciones en que se accede a ese servicio, y que van empeorando porque el desfinanciamiento de Aerolíneas Argentinas es ya una realidad. Además, los propios trabajadores denuncian el maltrato del personal jerárquico, la imposición y la búsqueda de negociar nuevos convenios colectivos en desmedro de los trabajadores, las diferencias salariales que ya existen entre trabajadores que realizan las mismas tareas y el pago de los salarios en cuotas. Esa es la realidad actual de los trabajadores aeronáuticos.

Cuando se oponen a las low cost y a las modificaciones de los convenios colectivos se están oponiendo al empeoramiento de sus condiciones laborales, ni hablar de las consecuencias que tiene sobre los pasajeros con la cancelación de vuelos, el mal servicio, con esto que presentan como si fuera una posibilidad de elegir -porque resulta que bajo el capitalismo y si uno tiene plata puede elegir- llevar más equipaje o no, tomar un café en un vuelo de una hora, o el asiento, esa es la libertad que nos pretenden vender como “libertad de elección” con esto de que las low cost fragmentan el servicio y sus paquetes, sin pensar ni considerar que, efectivamente, el acceso al transporte, tanto terrestre como aéreo, es un derecho al que la mayoría de la población en la Argentina no puede acceder, no porque no existan estas empresas de bajo costo sino porque han sido sectores sobre los que estratégicamente han hecho negocios todos, empresarios nacionales y extranjeros.

En cuanto a la seguridad, que presentan como si fuese algo sin inconvenientes, ya hay un fallo judicial que alerta sobre la incapacidad de los aeropuertos nacionales en cuanto a su infraestructura para recibir a estas compañías aéreas que, además de hacer negocio, van a pretender tener espacio en esos aeropuertos. La Justicia, que no suele ser muy dada a fallar a favor de los trabajadores y sectores populares, se ve venir un problema y una complicación real con respecto a la situación de los aeropuertos y estas nuevas líneas aéreas.

Por eso, rechazamos este convenio, este nuevo intento privatizador para el beneficio de los empresarios del transporte, en este caso del transporte aéreo, y decimos que tiene que ser el transporte y Aerolíneas Argentinas una empresa estatal bajo el control de sus trabajadores, de los usuarios, que tenga una verdadera voluntad de avanzar en la comunicación entre los diferentes puntos del país, comunicar a su población a bajos costos, con tarifas diferenciadas y que no sea un negocio sino que sea entendido como un derecho, que es el que tenemos todos y cada uno de los trabajadores y los sectores populares de este país para conocer y viajar por diferentes razones.

Por lo expuesto, el PTS-Frente de Izquierda rechaza este proyecto de ley y, una vez más, se solidariza con todos los trabajadores aeroportuarios que vienen de procesos de lucha y de resistencia a estas políticas de ajuste.

Nada más.

Sr. Presidente (González).- Tiene la palabra el legislador García Elorrio.

Sr. García Elorrio.- Señor presidente: solicito se consigne mi voto negativo al proyecto.

Sr. Presidente (González).- Queda consignado, señor legislador.

Tiene la palabra el legislador Gutiérrez.

Sr. Gutiérrez.- Señor presidente: voy a hacer unas cortas consideraciones finales respecto de este proyecto.

En el siglo XIX, durante el pleno desarrollo del capitalismo en Inglaterra, ya Watt había inventado la máquina de vapor y la industria, sobre todo la textil, la usaba, y comenzaba a multiplicarse dentro de las fuerzas productivas aquel componente del capital que pasó a ser la maquinaria y, concretamente, el desarrollo tecnológico.

Surgió en Inglaterra, precisamente en esa época, un movimiento que se dio en llamar luego el de los “rompemáquinas”. Obviamente, este movimiento espontáneo de los trabajadores, fundamentalmente de Manchester, iba en contra de algo que era evidente en ese momento: la máquina quitaba puestos de trabajo.

El movimiento de los “rompemáquinas”, por supuesto, encontró, entre otros, la más encarnizada crítica de quien sigue siendo hasta nuestros tiempos, en mi humilde opinión, uno de los grandes genios del pensamiento dialéctico, don Carlos Marx. ¿Por qué lo criticaba Marx, de la misma manera que lo criticaban aquellas versiones sansimonianas, etcétera, del pensamiento socialista e idealista? Lo criticaba porque no entendía cuál era la dinámica del desarrollo de las fuerzas productivas.

Este pensador, que desde aquella época viene siendo mal leído y -lo que es peor- mal aplicado cuando se transforma su pensamiento en política, decía, precisamente, que si había algo que estaba claro era que el capitalismo era, en toda la historia de la humanidad, el sistema más fenomenal que contribuía al desarrollo del progreso y de las fuerzas productivas. Nadie podrá suponer ni deducir que, precisamente, don Carlos Marx traicionaba sus objetivos revolucionarios por esta definición.

Sin embargo, él decía -con toda claridad- que en cada momento histórico oponerse lisa y llanamente, sin tener alternativas, a las distintas expresiones que en este caso el sistema capitalista va teniendo en su desarrollo, es caer en aquel error espontaneísta, justificado en quienes padecían el fenómeno, pero no en aquellos que, supuestamente, tienen la obligación de comprender cómo es precisamente este desarrollo; por eso él decía que cada vez que se caía en este error se caía en el error de los “rompemáquinas”.

Salvando las distancias y con esta pequeña digresión, señor presidente, las low cost son hoy una realidad en el mercado mundial, no son un invento argentino, mucho menos cordobés, sino que son parte de un sistema capitalista que se va abriendo camino con una de sus nuevas características -todavía no suficiente y correctamente analizada por la teoría revolucionaria- que tiene, por supuesto, en el mercado su ámbito de expresión en lo que hace a la eficacia con que se desarrollan, permanecen o desaparecen en el tiempo.

Hay otras miradas y expresiones que yo sé que no se corresponden con mi primera alusión, a través del ejemplo que di, pero que parecen razonar más o menos lo mismo; me hace acordar a aquellos casos en nuestra historia -no tan lejana- cuando en este país conseguir una línea telefónica que funcionara era el equivalente a aquella vieja anécdota de que quien quería comprar una casa la misma valía tanto más si tenía o no teléfono. Eso de ninguna manera significa que avalemos, en muchos aspectos, los resultados de cómo se resolvió el problema de la telefonía en la Argentina.

Con respecto a las low cost, algunos quieren detener la historia, los procesos que -les guste o no- el sistema capitalista expresa, y le ponen consignas o rótulos diciendo: “se hacen negocios”. Pero ¿cuándo no se ha hecho negocio en el sistema capitalista? Vaya deducción. Y si estas empresas tienen algún nivel de participación o de complicidad, tendrán que ser denunciadas a la Justicia, como se acaba de hacer acá con los supuestos dueños de esta empresa. Lo cierto y concreto es que el miembro informante de nuestro bloque, cuando despliega todos estos argumentos, lo hace precisamente para describir cuáles son las condiciones por las cuales aparecieron las low cost, y cuáles fueron aquellas condiciones que hicieron posible que estas tarifas estén hoy presentes en el mercado.

Seguramente, tendremos que seguir discutiendo las realidades migratorias de las nuevas características laborales, por ejemplo, en toda una región del continente; la cuestión es que las low cost hoy hacen posible que mucha mano de obra cordobesa vaya, aunque sea por un fin de semana, a Santiago de Chile a tener una oportunidad laboral; tal vez sería mejor que no la tuviera, así no la encuentre donde está. He visto cómo los habitantes de Iquique, en el hermano país trasandino, vienen -un poco más les falta la jaula con las gallinas, pero vienen- y pueden trasladarse ahora por opciones de compras para pequeños comerciantes desde Iquique -todos sabemos dónde está Iquique- a la Capital de Santiago de Chile porque hoy sale más barato un pasaje en las low cost que lo que sale en ómnibus, además del tiempo.

Así podríamos enumerar una serie de cuestiones que no van a alterar -o sí- el problema de la precarización laboral, pero la precarización laboral que debe ser una preocupación de todos, no la vamos a resolver ni la vamos a circunscribir a las low cost, porque la precarización laboral es hoy otra de las características que cada vez más se expresa en la volatilidad que tienen las inversiones físicas, incluso donde trabajan los hombres de carne y hueso.

Pero, ninguna de estas cosas se va a resolver tratando de tapar el sol con las manos, porque tampoco se dice acá que es precisamente el Gobierno nacional quien autoriza estas líneas aéreas y que, en definitiva, veremos, con el curso del tiempo, si la aerolínea de bandera tiene como objetivo -o no- ser desmantelada o transformada supuestamente en una línea de bandera eficaz.

Fíjese, respecto de la precarización laboral, varios pilotos me dijeron que ya se estaba dando que el porcentaje que se les paga por sus honorarios en las low cost por supuesto es más bajo que el que perciben en otras aerolíneas, o en la aerolínea de bandera en el caso de nuestro país. La pregunta es si la aerolínea de bandera, a nivel de mercado tal cual es, funciona hoy, no del que será algún día en una posibilidad que hoy no existe, es ver si esos salarios que se pagan en líneas de bandera van a poder competir con lo que significa la estructura de costo de las low cost.

Nosotros, señor presidente, no hacemos el panegírico de las low cost, ni podríamos, a través del análisis que estoy tratando de hacer, contradecirnos diciendo que esto ha venido a solucionar todos los problemas del transporte, no es así. Pero sí tenemos la obligación –si es que somos coherentes con la política que siempre hemos tenido por parte de Unión por Córdoba en esta Provincia- es tratar de que no se nos escape ninguna inversión, y no nos van a detener prejuicios ni ninguna consideración que antedata ya hago el diagnóstico y digo: “pero si todavía no pusieron ni un peso, hay un solo avión”. A eso lo veremos en el decurso del tiempo, pero si hay posibilidad de esta inversión de 200 y tantos millones de dólares nosotros la queremos en Córdoba y hacemos todo lo posible -como lo hemos hecho en muchos otros casos- para que esa inversión se radique en Córdoba. Y si no ocurriera, para eso hay una cláusula de rescisión que es también parte del convenio que aquí vamos a votar.

Señor presidente: la realidad es una sola, más allá de todas las interpretaciones que nosotros podemos darle, y nosotros no vamos -ni tenemos posibilidades hoy- a ponernos a romper máquinas; lo que tenemos es la posibilidad de tratar de crear más puestos de trabajo en Córdoba y multiplicar lo que significa una inversión de más de 200 millones de dólares.

Por lo tanto, solicito que cierre el debate, señor presidente, y que pase a votación el presente proyecto, adelantando el voto positivo del bloque de Unión por Córdoba.

Gracias.

Sr. Presidente (González).- Como el proyecto 22608/E/17 tiene solamente dos artículos, siendo el 2º de forma, en consideración en general y en particular, en una misma votación, el mencionado proyecto.

Los que estén por la afirmativa sírvanse expresarlo.

-Se vota y aprueba.

Sr. Presidente (González).- Aprobado en general y en particular.

Se comunicará al Poder Ejecutivo.

-10-

Sr. Presidente (González).- Para proceder con un homenaje, tiene la palabra el legislador Salvi.

Sr. Salvi.- Señor presidente: agradezco a usted por permitirnos hacer este homenaje, y debido a que ha tenido un inconveniente la delegación, en este caso la Liga Riotercerense de Fútbol, está haciéndose presente, encabezada por su presidente, “Pío” Beltrame, y por todo el cuerpo técnico, jugadores y, además, acompañados por los dirigentes de la Liga.

Este homenaje es por el Torneo Interliga, que se realizó justamente en su ciudad, en Villa Dolores, donde se coronó y donde, lamentablemente, fue derrotado el equipo de Villa Dolores por nuestro combinado, al que le ganamos ampliamente –tengo entendido que 3 a 0-, y llegamos a la final enfrentando a la Liga Independiente de Oncativo, Departamento Río Segundo. Por lo tanto, le compete a todo el estrado, también al amigo Daniele, otro derrotado.

Realmente, para nosotros es una satisfacción -más allá de los logros deportivos, que son importantes porque estimulan-, sobre todo para este conjunto integrado por los jugadores de toda la Liga y de distintas localidades.

La Liga Riotercerense abarca a cuatro Departamentos: Tercero Arriba, Calamuchita, Santa María y Río Cuarto; es una Liga importante que, por suerte, hace años que viene trabajando no sólo en el deporte con la mirada hacia los triunfos deportivos, sino que -y quiero destacarlo- nuestro actual presidente, “Pío” Beltrame, como también los anteriores siempre se preocuparon por el aspecto en general del jugador.

Les quiero contar a mis pares que nuestra Liga tiene un sistema de carné digital que es el primero y el único del país; ya no se confeccionan las planillas, todo está digitalizado. Justamente, nosotros ahora en la Legislatura estamos por implementar -verán que en las bancas ya lo han colocado aunque todavía no funciona, pero pronto será usado- el tablero a través de la huella digital. Esto lo teníamos en 2001 en nuestra Liga, lo cual es una satisfacción para nosotros.

También, señor presidente, existe un programa que se llama “El gol de la vida”, que es la asistencia a todos los futbolistas a través del control del alcoholismo y otras adicciones con

los análisis previos o con las metodologías que se utilizan, pero no para sancionar al jugador, sino todo lo contrario, porque justamente hacerle “un gol a la vida” es recuperar a esa persona, a ese jugador que, en su momento, puede caer en algunas de estas cuestiones que son malas consejeras para la salud y, por supuesto, qué mejor manera que hacerlo a través del deporte.

Hoy se encuentran presentes Castro Iván, Fernández Ezequiel, Cena Andrés, Bollea Alexis, Díaz Alex, González Gastón, Ballejos Emmanuel, Ramondelli Ignacio, Lorenzi Cristian, Píttaro Matías, Maldonado Joel, Arias Juan, Petrochi Fabricio, Juárez Gustavo, Villafañe Nahuel, Camertoni Federico, Pazzelli Oscar, Comini Federico, Fumero Fernando, Carignano Ulises y Orazi Alejandro; los técnicos Rufinetti Oscar y Acotto Elvio; Muñoz Carlos en la parte física; Jorge Marcelo, médico del plantel; Magnoli Luis, delegado, y el presidente de la Liga, Beltrame Néstor.

Para todos ellos pido un fuerte aplauso, y también quiero agradecerles por este logro, pero sobre todo por meter este golazo, “el golazo de la vida” que es lograr que nuestros jóvenes estén concentrados en el deporte. (Aplausos)

Muchísimas gracias, éxitos y felicitaciones por todo.

Pido a mis pares que nos acompañen en este proyecto.

Muchas gracias.

Sr. Presidente (González).- Gracias, legislador.

Invito a las autoridades de Cámara y a los presidentes de bloque que se acerquen para hacer entrega de una plaqueta recordatoria a la Liga de Fútbol de Río Tercero.

-Así se hace. (Aplausos).

-11-

Sr. Presidente (González).- Continúa la sesión.

Por Secretaría se dará lectura a una nota pidiendo el tratamiento sobre tablas el proyecto 22827/E/17.

Sr. Secretario (Arias).- (Leyendo):

Córdoba, 27 de septiembre de 2017.

Al Sr. Presidente
Legislatura de la Provincia de Córdoba
Dr. Martín Llaryora
S. / D.

De mi consideración:

Me dirijo a usted a fin de solicitarle, en virtud del artículo 126 del Reglamento Interno, el tratamiento sobre tablas del expediente 22827/E/17, proyecto de ley presentado por el Poder Ejecutivo, por el que se modifica el radio comunal de la localidad de Falda Del Carmen, Departamento Santa María.

Sin otro particular, saludo a usted muy atentamente.

Carlos Gutiérrez
Legislador provincial

Sr. Presidente (González).- En consideración la moción de tratamiento sobre tablas que acaba de ser leída.

Los que estén por la afirmativa sírvanse expresarlo.

-Se vota y aprueba.

Sr. Presidente (González).- Aprobada.

Tiene la palabra el legislador Saieg.

Sr. Saieg.- Señor presidente: en primer lugar, quiero decirle que Falda del Carmen es una hermosa localidad del Departamento Santa María, ubicada estratégicamente entre Alta

Gracia y la Ciudad de Córdoba, por lo cual existen allí muchísimos countries que hasta hoy estaban en “zonas grises”, a los cuales Falda del Carmen les prestaba servicios. Tanto a esa municipalidad como a otras comunas les era indispensable contar con un territorio bien determinado en el cual ejercer la jurisdicción, es decir, un ámbito en donde éstas puedan concretar de manera efectiva sus potestades, ya que en los originales ejidos comunales y municipales, frente al crecimiento sostenido de estos countries o barrios cerrados, se han ido estableciendo comercios y, además, han quedado sumamente desactualizados, razón por la cual es habitual que establecimientos industriales o comerciales queden excluidos de esta jurisdicción o de la jurisdicción de cada uno de los ejidos.

Con relación al presente proyecto de ley, se procedió a solicitar la aprobación del plano de ampliación de radio con fecha 23 de septiembre de 2008. Además, se adjuntó su correspondiente memoria descriptiva y fundamentación discriminada por sectores de la ampliación pretendida; se acompañó y acreditó el cumplimiento de los preceptos requeridos por la Ley Orgánica Municipal 8102, y se sancionó la Resolución 363/16, aprobando el nuevo radio municipal.

Asimismo, en el expediente obra el informe emitido por el Departamento Cartográfico de la Dirección General de Catastro y el dictamen de Fiscalía de Estado concluyendo que era oportuno y conveniente enviar a esta Legislatura la modificación del radio en cuestión.

Habiéndose, entonces, cumplido con los requisitos que todo trámite administrativo –y éste en especial- requiere, y atento a los despachos de las comisiones intervinientes que fueron aprobados en forma mayoritaria por los legisladores de los bloques parlamentarios que conforman las mismas, reitero el voto afirmativo del bloque de Unión por Córdoba para el proyecto de ley en tratamiento, solicitando el acompañamiento de mis pares de todos los otros bloques.

Nada más. Muchas gracias.

Sr. Presidente (González).- Si ningún otro legislador va a hacer uso de la palabra, voy a poner en consideración en general y en particular en una sola votación el proyecto 22827/E/17, ya que consta solamente de dos artículos, siendo el segundo de forma.

Los que estén por la afirmativa sírvanse expresarlo.

-Se vota y aprueba.

Sr. Presidente (González).- Aprobado en general y en particular.

Se comunicará al Poder Ejecutivo.

-12-

Sr. Presidente (González).- Corresponde dar tratamiento al punto 81 del Orden del Día, proyecto 22225/L/17.

Por no contar con despacho, corresponde constituir la Cámara en estado de comisión.

Los que estén por la afirmativa sírvanse expresarlo.

-Se vota y aprueba.

Sr. Presidente (González).- Aprobado.

-CÁMARA EN COMISIÓN-

Sr. Presidente (González).- Tiene la palabra el legislador García Elorrio.

Sr. García Elorrio.- Gracias, señor presidente.

Estamos pidiendo una respuesta con relación a lo sucedido en la planta de TAYM, porque nos parece que es un tema de envergadura que no debe quedar en el olvido, y nos parece que los cordobeses necesitan una respuesta.

El Gobernador dijo, en algún momento: “estuvimos a un tris de un desastre ecológico”, entonces, nos parece que lo menos que debe hacer el Gobierno de la Provincia es contestar este pedido de informes sobre qué es lo que pasó, qué medidas ha adoptado la Provincia para mitigar y reparar la contaminación sufrida en el agua y, en particular, qué medidas se han tomado para garantizar la inocuidad del agua provista por la Empresa Aguas Cordobesas proveniente del canal Los Molinos-Córdoba.

El Gobernador dijo que sea quien sea el responsable debe caerle todo el peso de la ley.

No se puede negar que ahí no había poder, señor presidente, TAYM era de Roggio, la planta era de Roggio, el Canal Los Molinos-Córdoba era de Roggio, pero eso no quiere decir nada -pudo haber sido mía también-; lo que quiero decir es que la Provincia les debe una explicación a los cordobeses, hasta donde pueda.

Sé que ustedes me pueden decir que en Alta Gracia hay un fiscal interviniendo en el tema, pero eso es a los efectos de determinar cualquier responsabilidad penal que hubiera, no tiene nada que ver con lo que estamos preguntando, que es: ¿qué se ha hecho para remediar la situación?

Fíjese, señor presidente, que en esos campos, en esos días, ha habido alta concentración de cadmio, cobre, mercurio y plomo. No hace falta que le diga que son campos dedicados a la exportación granaria; ahí hay cultivos de la Provincia de Córdoba, imagínese usted lo que sería si realmente hubiera eso, no sé qué haríamos.

En definitiva, los cordobeses necesitan saber qué se ha hecho para que eso no vuelva a pasar nunca más.

El problema que hubo con TAYM fue un aviso para todos, señor presidente, porque en la misma escorrentía de las aguas está CORMECOR.

De buena fe esta Legislatura aprobó -porque vino un estudio de la Universidad Nacional de Córdoba-, por amplia mayoría, la ley por la que se expropió eso para CORMECOR. Espero que tengamos la lucidez de volver a ver ese tema.

En concreto, lo que pasó ese día no puede morir en el olvido, no puede ser algo de lo que no se habla más. En definitiva, si no pasó nada, si lo que el Gobernador dijo sobre que estuvimos a un tris del desastre geológico ya pasó, hay que decirlo.

Nosotros hemos hecho todo lo que está a nuestro alcance. Fuimos a ver al Defensor del Pueblo de la Provincia de Córdoba, que estaba trabajando en el tema, y él nos mostró los informes que tenía, que daban una concentración clara de esas sustancias, ese día y en esa zona; o sea, el Defensor del Pueblo tiene alguna información, entonces, ¿qué información tiene la Provincia de Córdoba? Eso es lo que queremos saber, señor presidente.

Si esto es sólo un mal recuerdo y la Provincia nos dice que esto está cerrado, que es sólo un mal recuerdo porque lo que había para arreglar se arregló y no va a volver a pasar, pues podríamos archivar el pedido de informes. Pero, mientras no venga esa respuesta, no lo haremos.

Gracias, señor presidente.

Sr. Presidente (González).- Tiene la palabra la señora legisladora Vagni.

Sra. Vagni.- Gracias, señor presidente.

A este bloque también le preocupa el tema; es más, ya nos expedimos de antemano sobre esta preocupante situación. Aunque sabemos que el tema se encuentra en la Justicia y somos respetuosos de la división de poderes y estamos a la espera que la misma se expida en cuanto al tema, al igual que al legislador García Elorrio nos preocupan los efectos residuales que pueda haber ocasionado ese derrame sobre el suelo y el agua que pasa por el canal Los Molinos-Córdoba, tema que tuvo en vilo por esos días de marzo a esa zona, las aledañas y, en definitiva, a todos los vecinos de Córdoba.

En verdad, no nos explicamos cómo puede haber pasado tanto tiempo sin que el Poder Ejecutivo brinde una respuesta. Sabemos que la Justicia es lenta y, lamentablemente, eso no nos asombra porque en muchos casos han pasado 15 o 20 años esperando resoluciones, sin ir más lejos, en cuestiones que tenían que ver con el proceso militar recién en estos años estamos dando respuestas, lo que es una vergüenza.

Vamos a acompañar nuevamente este pedido de informes esperando que el Poder Ejecutivo dé una respuesta casi inmediata; se vienen nuevamente las lluvias y eso es preocupante porque vamos a estar con la misma problemática. Si bien estamos preocupados creo que lo que se debe hacer es ocuparse.

Hoy es el Día de la Conciencia Ambiental, que debería ser, en realidad, todos los días.

Muchas gracias, señor presidente.

Sr. Presidente (González).- Tiene la palabra el señor legislador Buttarelli.

Sr. Buttarelli.- Señor presidente: la situación de la empresa TAYM es un tema complejo que, como es de público conocimiento, se encuentra hoy en manos de la Justicia. Actualmente, la

empresa no recibe residuos de ningún tipo, existiendo una orden judicial que imposibilita el ingreso a la planta.

Señores legisladores: como ustedes saben, la empresa TAYM recibía un promedio mensual de 450 toneladas de residuos, utilizando como sistema de gestión el de relleno de seguridad.

Durante quince años jamás ingresó agua de escorrentía a la planta, por ello el predio cuenta con una berma perimetral de casi dos metros de alto que impide el ingreso de agua de lluvia de la periferia. De hecho, tanto la Secretaría de Ambiente de la Provincia como la de la Nación inspeccionan periódicamente las instalaciones, y sabemos muy bien que los controles de los organismos provinciales y nacionales son absolutamente estrictos.

Vale destacar que la causa TAYM tiene un expediente de más de 20 cuerpos y se encuentra actualmente en manos de la Justicia, y desde la Secretaría de Ambiente nos comunican que se están esperando los correspondientes informes de la Fiscalía interviniente de Alta Gracia, a cargo del fiscal Peralta Otonello, como también de la Fiscalía General.

En este sentido, el funcionamiento de la planta depende de la habilitación de la Secretaría de Ambiente de la Nación como también la de la Provincia y, como sabemos, se trata de una situación que requiere un tratamiento serio y responsable que tiene a más de un Poder del Estado trabajando y que va más allá de la jurisdicción provincial. Oportunamente hemos solicitado el informe a la Secretaría de Ambiente y estamos a la espera de una pronta respuesta.

Por este motivo, señor presidente, solicito la vuelta a comisión de dicho proyecto.

Sr. Presidente (González).- En consideración la moción de vuelta a comisión formulada por el legislador Buttarelli.

Los que estén por la afirmativa sírvanse expresarlo.

– Se vota y aprueba.

Sr. Presidente (González).- Aprobada.

En consecuencia, el proyecto 22225/L/17 vuelve a comisión.

-13-

Sr. Presidente (González).- Por Secretaría se dará lectura a los Asuntos Entrados fuera de término que adquieren estado parlamentario en la presente sesión.

Sr. Secretario (Arias).- (Leyendo):

Proyectos de declaración 23168 al 23172, 23174 al 23177, 23179 al 23184 y 23188 al 23199/L/17.

Sr. Presidente (González).- Quedan reservados en Secretaría.

Sr. Secretario (Arias).- (Leyendo):

Proyectos de declaración 23178 y 23179/L/17

Sr. Presidente (González).- Se giran a las comisiones respectivas.

-14-

Sr. Presidente (González).- Conforme lo acordado en la reunión de la Comisión de Labor Parlamentaria, y si no hay objeciones en la aplicación del artículo 157 del Reglamento Interno, vamos a dar tratamiento, sin constitución de Cámara en comisión, a los siguientes proyectos: 22781, 22916, 22957, 23125, 23144, 23145 y 23154 compatibilizados, 23146, 23147, 23148, 23150, 23156, 23157, 23160, 23161 y 23166 compatibilizados, 23162, 23168, 23170, 23171, 23172, 23174, 23175, 23176, 23177, 23180, 23181, 23182, 23183 y 23199 compatibilizados, 23184, 23188, 23189, 23190, 23191, 23192, 23193, 23194, 23195, 23196, 23197 y 23198/L/17, sometiéndolos a votación conforme al texto acordado en la reunión de la Comisión de Labor Parlamentaria.

Tiene la palabra el legislador Salas.

Sr. Salas.- Señor presidente: solicito la abstención del bloque del Frente de Izquierda y de los Trabajadores en los proyectos 23125 y 23184/L/17.

Gracias.

Sr. Presidente (González).- Tiene la palabra la legisladora Vilches.

Sra. Vilches. Señor presidente: solicito la abstención del bloque PTS-Frente de Izquierda en los proyectos 22781, 23125 y 23184/L/17.

Sr. Presidente (González).- En consideración las abstenciones solicitadas.

Los que estén por la afirmativa sírvanse expresarlo.

-Se votan y aprueban.

Sr. Presidente (González).- Aprobadas.

En consideración los proyectos conforme lo acordado en la reunión de la Comisión de Labor Parlamentaria.

Los que estén por la afirmativa sírvanse expresarlo.

-Se votan y aprueban.

Sr. Presidente (González).- Aprobados.

Tiene la palabra la legisladora Cuenca para referirse al proyecto 23176/L/17.

Sra.- Cuenca.- Señor presidente: el proyecto 23176/L/17 se refiere a las “IX Jornadas de Historia de Córdoba. Cien años después de la Reforma” que, organizadas por la Junta Provincial de Historia de Córdoba, se desarrollarán los días 13 y 14 de octubre de 2017 en la ciudad de Córdoba.

La Reforma es historia, su marco la Universidad, y su espacio la ciudad de Córdoba. Por ello, próximos al centenario de ese movimiento, la Junta Provincial de Historia de Córdoba, quien se encuentra abocada al estudio de nuestro pasado, pretende con estas jornadas aportar al estudio y reflexión de la Reforma Universitaria y su influencia en el continente contando con la participación de historiadores locales e internacionales que desarrollarán sus investigaciones.

Cabe destacar que estas jornadas tienen como antecedentes los dos congresos realizados por esta institución en los años 2003 y 2006, el 1º y 2º Congreso Internacional sobre Historia de las Universidades en América y Europa, ambos desarrollados en la ciudad de Córdoba con el auspicio de autoridades e instituciones locales, nacionales y latinoamericanas.

La Reforma Universitaria es historia; con el desarrollo de estas jornadas se pretende dar el primer paso de lo que se espera sea un año que tenga como eje el estudio de ese movimiento y lo que dejó en su recorrido por esos casi 100 años.

Por los motivos expuestos, solicito a mis pares el acompañamiento y la aprobación al presente proyecto de declaración.

Muchas gracias.

Sr. Presidente (González).- La Presidencia desea informar que se encuentra acompañándonos en el recinto la doctora Mónica Ghirardi, vicepresidenta de la Junta Provincial de Historia de Córdoba.

Muchas gracias, señora vicepresidenta. (Aplausos).

-15-

Sr. Presidente (González).- Se encuentra reservado en Secretaría el proyecto 23179/L/17, con una moción de tratamiento sobre tablas que será leída a continuación.

Sr. Secretario (Arias).- (Leyendo):

Córdoba, 27 de setiembre de 2017.

Al Señor Vicegobernador

de la Provincia de Córdoba
Dr. Martín Llaryora
S. / D.

De mi consideración:

Me dirijo a usted, en los términos del artículo 126 del Reglamento Interno de esta Legislatura, a fin de solicitar tome estado parlamentario y el tratamiento sobre tablas del proyecto de declaración 23179/L/17.

El objetivo del siguiente proyecto es dirigirse al Poder Ejecutivo de la Provincia de Córdoba para solicitarle la inmediata adecuación del ingreso percibido -\$ 3.000- mediante el Programa de Experiencia Laboral Corta para Mujeres -"Xmí"-, a los fines de equiparlo al ingreso percibido -\$ 3.500- por el Programa de Inclusión Laboral para Adultos Varones -"PILA"-, recientemente puesto en funcionamiento. Aplicando, además, la retroactividad del ingreso de "Xmí" a partir de la fecha de creación del "PILA".

Sin otro particular, lo saludo atentamente.

Liliana Montero
Legisladora provincial

Sr. Presidente (González).- En consideración la moción de tratamiento sobre tablas que acaba de ser leída.

Los que estén por la afirmativa sírvanse expresarlo.

—Se vota y rechaza.

Sr. Presidente (González).- Rechazada.

Tiene la palabra la legisladora Montero.

Sra. Montero.- Señor presidente: pedí el tratamiento sobre tablas sabiendo, obviamente, que lo iban a rechazar, pero, aunque más no sea, para que sirva como un intento de que el oficialismo le transmita al Poder Ejecutivo la preocupación por esta situación de absoluta injusticia e inequidad que el propio Ejecutivo ha generado, ni más ni menos que en una de las áreas estrella del Poder Ejecutivo que es, a su vez -y paradójicamente-, aquella que se llama Secretaría de Equidad.

El año pasado se puso en marcha el Programa Por mí destinado a mujeres —no voy a entrar en las consideraciones de fondo acerca del programa, porque sería una discusión eterna y no me van a dar los cinco minutos— y el mismo establecía un monto, un subsidio de 3.000 pesos para las mujeres. Primero se incorporaron 8.000 mujeres, después creo que fueron 7.000 y después se sumaron 3000, aparentemente, intenté corroborarlo hoy oficialmente y no me fue posible acceder a la información oficial en relación a cuántas mujeres, efectivamente, están en el Programa, porque existen distintas informaciones, aun dentro de la página Web del propio Gobierno.

Después, lanzaron "con bombos y platillos" el Plan PILA destinado a los hombres, y allí sale que ese Plan PILA va a estar determinado por un ingreso de 3.500 pesos para los hombres.

Hace poco se cumplió en aniversario del voto femenino, en el cual todos los partidos aquí sentados tienen una larga historia, y en aquel debate, señor presidente, ¿sabe que sostuvieron algunos de los que se opusieron?, que la mujer no debía tener el voto porque tenía el cerebro más pequeño. Esto se decía en aquel entonces cuando se aprobó el voto femenino.

Después de 70 años parece ser que en el Gobierno de Córdoba hay quienes siguen pensando que las mujeres no tenemos derecho a los mismos ingresos, quizás porque piensen que tenemos en cerebro más chico; quizás sea cierto, de todos modos está probado que hombres y mujeres usamos muy poco de la capacidad total del cerebro.

En ese contexto, la explicación que dio el Poder Ejecutivo es que a partir de 2018 se van a equiparar, y la pregunta que me hago y que me parece que hay que trasladar es: ¿por qué a partir del 2018? Estos programas no son ley, son una resolución del Poder Ejecutivo, entonces, ¿cuál es la razón por la cual se sostiene la inequidad en lugar decir: a partir de que se crea este programa, que va a tener un ingreso de 3.500, se equipara el ingreso que tienen las beneficiarias del Plan Por mí en ese monto? ¿Por qué desde el propio Gobierno se genera la inequidad? ¿Por qué las mujeres siempre tienen que estar atrás de los derechos de los varones y estar reclamando? Es inadmisibles, es violento, es inequitativo, es injusto,

pero, básicamente, es inentendible que desde el área de Equidad y Empleo se permita esta terrible inequidad.

Apelo a que le pidan al oficialismo, a través de la Secretaria del área –a quien considero una militante política y, además, una defensora de los derechos de las mujeres, por lo que más inentendible me suena esta resolución-, que a partir del momento de la creación del plan PILA –que, creo, fue el 1° de setiembre- inmediatamente se incorpore a las 10, 8 mil o 7 mil –cuando se pongan de acuerdo en el número- mujeres beneficiarias del Por Mí al subsidio de 3500 pesos.

Nada más.

Sr. Presidente (González).- En consideración la moción de reconsideración que acaba de formular la legisladora Montero.

Los que estén por la afirmativa sírvanse expresarlo.

-Se vota y rechaza.

Sr. Presidente (González).- Rechazada.

No habiendo más asuntos que tratar, invito al legislador Capdevila a arriar la Bandera Nacional del mástil de recinto.

-Así se hace.

Sr. Presidente (González).- Queda levantada la sesión.

-Es la hora 16 y 13.

***Nora Mac Garry – Graciela Maretto
Subdirectorras Cuerpo de Taquígrafos***