

Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

PROYECTO DE LEY

El Honorable Senado y la Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires
sancionan con fuerza de

LEY:

Artículo 1°: Declárese en Estado de Emergencia Provincial:

a.- El Transporte Colectivo Público de Pasajeros, previsto y regulado por el texto DECRETO-LEY 16378/57, modificado por leyes provinciales 7396, 7459, 7794, 8707, 10456, 12502 y 14080, y decreto reglamentario 6864/58, en todas sus modalidades y categorías;

b.- La prestación de la totalidad de los servicios correspondientes al sistema público de transporte ferroviario de pasajeros de superficie, en todos sus ramales, operados y controlados por la Unidad de Gestión Operativa Ferroviaria de Emergencia (UGOFE) y la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial (FERROBAIRES).

Artículo 2°: Establécese que el estado de emergencia decretado en el texto del artículo 1 de la presente, se extenderá hasta un plazo de dos años, a partir de la promulgación de esta ley.

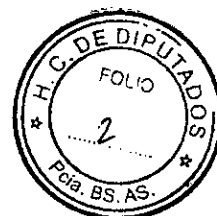
Artículo 3°: Durante el lapso que dure la emergencia que por esta ley se declara, exímase a todas las empresas actualmente registradas en el sistema de Transporte Colectivo Público de Pasajeros, previsto y regulado por el texto DECRETO-LEY 16378/57, modificado por leyes provinciales 7396, 7459, 7794, 8707, 10456, 12502 y 14080, y decreto reglamentario 6864/58, del pago de un 30% anual de lo que corresponda como tributo a los ingresos brutos en la Provincia de Buenos Aires, así como del pago de un 30% anual de lo que corresponda como pago de la patente automotor, a cada una de las unidades de cada una de aquellas operadoras, concesionarias o permisionarias.

Tales importes, deberán ser obligatoriamente invertidos en la modernización, mantenimiento, mejora y equipamiento de las unidades de transporte, en todas sus modalidades.

A los fines de la obtención de la exención, cada empresa presentará un plan de modernización, mantenimiento, mejora y equipamiento de las unidades de transporte en todas sus modalidades, ante la autoridad de aplicación, el cual será autorizado y controlado mediante el procedimiento que se describe en el texto del art.9 de la presente ley.

Artículo 4°: El material rodante que conforma el sistema de transporte ferroviario de pasajeros de superficie provincial que por la presente se declara en emergencia, deberá seguir utilizándose siempre que de la revisión técnica a realizarse se certifique que están en condiciones de circular sin peligro y cuenten con los seguros establecidos por la normativa vigente en la materia, así como en los contratos de concesión oportunamente suscriptos.

Mientras dure la emergencia el Estado Provincial, así como las empresas que conforman la unión transitoria de la UGOFE, no deberán efectuar reducciones salariales y garantizarán la plena aplicación de los convenios colectivos de trabajo vigentes y la estabilidad laboral, manteniendo el mismo nivel de empleo de los trabajadores durante la vigencia del estado de emergencia.



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

Artículo 5°: Suspéndase a partir de día de la publicación en el Boletín Oficial de la presente ley, el registro de licencias por zona, régimen, servicio, ruta, ramales, extensiones, recorridos, frecuencias, y/o categorías, así como la negociación, cesión o transferencia de la titularidad de los servicios, cuanto la modificación de tarifas, plazos y/o prórrogas de las concesiones, autorizaciones, licencias y/o permisos de aquellas empresas de Transporte Colectivo Público de Pasajeros, sometidos a las disposiciones del DECRETO-LEY 16378/57, modificado por leyes provinciales 7396, 7459, 7794, 8707, 10456, 12502 y 14080, y decreto reglamentario 6864/58, en todas sus modalidades y categorías.

Artículo 6°: Durante el lapso establecido en el artículo 2, se deberá proveer exclusivamente a:

- 1.- Inversión en el mantenimiento, mejora y extensión de la red ferroviaria provincial.
- 2.- Inversión en el mantenimiento, mejora y adquisición de material rodante del Sistema Ferroviario Provincial.
- 3.- Inversión en mantenimiento, mejora y equipamiento de las unidades de Transporte Colectivo Público de Pasajeros.
- 4.- Construcción, mantenimiento, ensanchamiento, señalización, interconexión y provisión a la seguridad vial en la totalidad de las rutas provinciales, a los fines que favorezcan el transporte automotor de pasajeros por carretera en todas sus modalidades.
- 5.- Desarrollo e implementación de programas y líneas de crédito para el mejoramiento, modernización, control de emisores, y toda forma de actualización del parque automotor correspondiente al Transporte Colectivo Público de Pasajeros, en todas sus modalidades.
- 6.- Implementación de la red intermodal e interjurisdiccional de tarifas correspondientes a la totalidad de los medios de transporte del Área Metropolitana.-
- 7.- Análisis, evaluación, revisión y reestructuración de la totalidad del sistema de tarifas del Transporte Colectivo Público de Pasajeros, en todas sus modalidades.
- 8.- Revisión y rediseño de políticas de seguridad ciudadana y vial para los medios de transportes que por esta ley se declaran en emergencia.

Artículo 7°: Créase a todos los efectos de esta ley la Comisión Bicameral de Seguimiento la cual deberá controlar, verificar y dictaminar sobre lo actuado por el Poder Ejecutivo Provincial en la materia de transporte automotor terrestre y ferroviario, en todas sus modalidades. Los dictámenes en todos los casos serán puestos en consideración de ambas Cámaras. La Comisión Bicameral será integrada por seis senadores y seis diputados elegidos por las Cámaras de Senadores y Diputados de la Legislatura de Provincia de Buenos Aires, respetando la pluralidad de la representación política de las Cámaras. El Presidente de la Comisión será designado a propuesta del bloque político de oposición con mayor número de legisladores.

La Comisión que por este artículo se crea, se reunirá, por lo menos, una vez por mes.

En cada caso, y por lo menos una vez cada dos meses, la Comisión convocará a una audiencia pública, en los términos de lo dispuesto por la Ley Provincial 13.569, a la cual deberán asistir los funcionarios que a tales fines se convoquen, para dar cuenta de la marcha de estime conveniente a los efectos de evaluar lo actuado y efectuar los controles, verificaciones y dictámenes respectivos.

Artículo 8°: A fines de la correcta y legal evaluación y autorización de cada plan de modernización, mantenimiento, mejora y equipamiento de las unidades de transporte, cada operador del Transporte Colectivo Público de Pasajeros deberá presentar a la autoridad de aplicación, una memoria detallada que contenga los lineamientos del mismo, presupuesto a destinar, plazos demandado para cada una de las acciones, así como de restitución de los créditos que para ello tomare, detalle de unidades a adquirir y a enajenar, y toda otra circunstancia que sirviera para definir la autorización del mismo. Tal memoria será elevada por la autoridad de aplicación a la Comisión que por esta Ley se crea, con la recomendación de su autorización, aprobación, o rechazo, con los fundamentos de ello en cada caso.



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

Artículo 9°: El Poder Ejecutivo Provincial deberá dar cuenta del ejercicio de las facultades que se le delegan por la presente ley, mediante la asistencia del señor Gobernador o del señor Jefe de Gabinete de Ministros a la Comisión Bicameral prevista en el art. 7 de la presente, cada tres meses.

Artículo 10°: Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dr. FERNANDO C. ROZAS
Diputado Provincial
Bloque Unión Celeste y Blanco
H.C. Diputados Pcia. Bs. As.

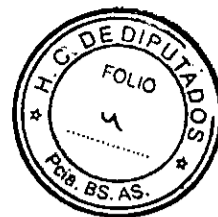
Dr. WALTER CARUSSO
Diputado
Bloque U.C.R.
H.C. de Diputados Pcia. de Bs. As.

Dr. MAURICIO DALESSANDRO
Diputado
Bloque Celeste y Blanco
H.C. de Diputados Pcia. de Bs. As.

ROBÉN ESTERMAN
Diputado
Bloque Pro Peronismo
H. Cámara de Diputados
de la Provincia de Buenos Aires

ESC. RICARDO LISSALDE
Presidente
Bloque Alternativa Peronista
H.C. de Diputados Pcia. de Bs. As.

GONZALO R. ATANASOF
Diputado
Honorable Cámara de Diputados
de la Pcia. de Buenos Aires.



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

FUNDAMENTOS

Mediante el decreto DECRETO-LEY 16378/57, modificado por leyes provinciales 7396, 7459, 7794, 8707, 10456, 12502 y 14080, el transporte colectivo de pasajeros se declaró como servicio público de la Provincia, así como que su organización y prestación se regirá por dichas normativas.

De igual manera, se dispuso (Ley 13757 – Orgánica de Ministerios) que la fiscalización y aplicación del servicio será de exclusiva competencia del Ministerio de Infraestructura.

Actualmente, en la Provincia de Buenos Aires, circulan aproximadamente 120 líneas de colectivos que unen municipios del conurbano bonaerense o unen diferentes partidos con el conurbano, y que dependen de dicho ministerio.

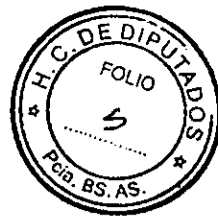
El texto del art. 2 de la normativa aplicable en la Provincia, establece que... "La política, planificación y ejercicio del transporte propenderá a organizar en toda la Provincia un sistema de transporte público de pasajeros, integrado por sistemas regionales racionalmente coordinados y combinados con servicios de jurisdicción nacional y comunal para asegurar su economía, continuidad y eficiencia, en mejor servicio de la vinculación interior, las comunicaciones rurales, las actividades económicas, el turismo, el correo y la unidad y defensa nacional...".

Asimismo, el art. 16 de la misma legislación provincial, dispone que... "En las relaciones y trayectos interurbanos y rurales comunes a varias empresas, deberá establecerse la distribución y espaciamiento de los viajes autorizados atendiendo a la intensidad y variaciones del tráfico y en efecto de acuerdo entre aquéllas resolverá la Dirección con arreglo al artículo 24. Los empresarios deberán cumplir estrictamente los horarios establecidos, quedando terminantemente prohibido modificar la salida de terminales y combinaciones, salvo las tolerancias que para los atrasos contemple la reglamentación. A propuesta de la Dirección y sin perjuicio de lo establecido en los actos de delegación de prestación de servicios, el Poder Ejecutivo podrá declarar neutral y en la medida estrictamente necesaria, el acceso de servicios de línea a determinadas combinaciones, establecimientos públicos u otros parajes calificados por su interés general o turístico que por su importancia lo requieran, o tramos de ruta de paso indispensable; y sobre los cuales no podrán establecerse las exclusiones de tráfico o diferencias tarifarias, sin perjuicio de los acuerdos interjurisdiccionales de coordinación general o parcial vigentes o que en el futuro se celebren. Las estaciones serán neutrales siempre...".

El art.17 de la misma legislación, incorpora dentro del servicio público provincial los servicios de transporte de escolares, aun cuando no excedan los límites de un municipio, a los cuales le serán de aplicación todas las normas de esta ley, así como que la Reglamentación determinará las condiciones de su autorización y demás recaudos que deberán satisfacer.

Del mismo modo, los artículos 18 y 19 de la legislación provincial trata de servicios especiales de turismo y excursión.

Igualmente, los artículos. 31 a 43 de la ley provincial establecen los derechos de los usuarios del servicio, de donde resaltan el texto de los artículos. **31** (... "Todo habitante de la República tiene el derecho de utilizar el servicio del transporte público establecido, con arreglo al Código de Comercio, las disposiciones de la ley y su reglamentación y las condiciones de tarifas y servicios propios de su habilitación..."); **32. (Texto según Ley 14080 - ...** "Los horarios y tarifas deberán ser objeto de una adecuada publicidad, facilitándose su consulta al usuario mediante avisos en coches y estaciones, previa aprobación de los mismos por la Dirección, y sus modificaciones deberán anunciarse con



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

la debida antelación. También será obligatorio para las empresas de Transporte publicar el cuadro tarifario, con la totalidad de los descuentos que están obligados a realizar, en los lugares donde se expendan los boletos y en los coches..."); **33** (... "Todos los usuarios recibirán de la empresa igual y uniforme tratamiento y no deberá otorgarse preferencia alguna de turno ni tarifa que no autorice la reglamentación o disposiciones especiales en ella fundadas..."); **34** (... "Las tarifas serán justas, razonables y uniformes para todos los usuarios a igualdad de condiciones..."); **39** (... "Los servicios de transporte público deberán prestarse en forma regular y continua con arreglo a las condiciones que la reglamentación establezca para las distintas categorías y las combinaciones y horarios aprobados para cada empresa. No deberán paralizarse por conflictos laborales, debiendo éstos someterse a la autoridad competente y continuarse normalmente los servicios durante las tratativas. Las interrupciones y desviaciones por causas climáticas o viales y su cese deberán ser telegráficamente comunicadas..."); **40** (... "En los casos de interrupción o demora considerable del viaje por desperfecto, lluvia o cualquier otra causa, será obligación de las empresas: a) Facilitar medios y pasajes para llegar a destino utilizando cualquier otro servicio público de pasajeros, debiendo hacerlo en primera clase cuando sea por ferrocarril. b) Efectuar su traslado hasta la estación más próxima integrando el importe del pasaje por el valor del trayecto a completar. c) Correr con su alojamiento si debieran pernoctar en alguna localidad intermedia..."); **42** (... "Será obligación de las empresas transportar seguramente a sus viajeros y asegurar sus propios riesgos, los de las personas y bienes transportados...").

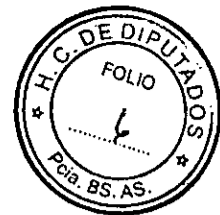
Con relación a las obligaciones de las empresas, la ley establece, en su art. **47** ... "El parque móvil deberá ser adecuado en calidad y cantidad a las necesidades normales del servicio respectivo dentro de cada categoría, procurando el mayor grado de unificación e intercambiabilidad y pertenecer en propiedad a las empresas prestatarias. **(Párrafo incorporado por Ley 12502)** Las empresas de transporte deberán incorporar gradualmente, en los plazos y proporciones que establezca la reglamentación, unidades especialmente adaptadas para el transporte de personas con movilidad reducida. Los coches deberán tener piso antideslizante y contar con un espacio para la ubicación de bastones, muletas, sillas de ruedas y todo elemento utilizado por estas personas. **(Párrafo según Ley 7396)**. Su renovación se efectuará por orden de mérito físico y/o deficitario, rendimiento técnico-económico. Será obligación de las empresas conservar su parque móvil en buen uso efectuando las reparaciones y reposiciones necesarias con arreglo a normas técnicamente aceptadas y a lo dispuesto en la respectiva reglamentación. En ningún momento podrá encontrarse fuera de servicio, más del veinte por ciento (20%) del parque habilitado...".

Pocas, por no decir ninguna, de tales normativas se cumplen actualmente. Colectivos atestados, unidades vetustas, que emiten gases contaminantes, no cumplen horarios, flotas obsoletas, y sin los implementos mecánicos necesarios para permitir el ascenso y descenso de personas con necesidades especiales, son algunas de las tantas falencias que se advierten a simple vista.

De otro lado FERROBAIRES (Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial) en la actualidad transporta 1.500.000 de pasajeros por año accediendo a lugares donde el ferrocarril constituye el único medio de transporte.

Igualmente la Unidad de Gestión Operativa Ferroviaria de Emergencia (UGOFE) es una unión transitoria de empresas argentinas que opera y controla actualmente los servicios metropolitanos de pasajeros de los ferrocarriles San Martín, Belgrano Sur y Roca.

Ello, como consecuencia que el Poder Ejecutivo Nacional revocara la concesión oportunamente otorgada, mediante decreto 798, por incumplimiento del contrato y protestas de usuarios por el mal estado del ramal y en el caso de los ferrocarriles Roca y



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

Belgrano Sur mediante los decretos 591 y 592, apelando a similares argumentos, una semana después de una masiva protesta de usuarios en la estación de Constitución.

La UGOFE fue formada el 7 de enero de 2005 por las empresas Ferrovías, Metrovías, y Trenes de Buenos Aires, para hacerse cargo del Ferrocarril San Martín hasta tanto se adjudique la prestación del servicio a un concesionario definitivo, lo que a la fecha aún no se ha hecho efectivo.

Desde que se hizo cargo del servicio, las principales tareas de la UGOFE con relación a los referidos ramales ferroviarios debieron orientarse a la reparación de locomotoras y coches de pasajeros, muchos de los cuales estaban (y continúan estando) en pésimas condiciones.

En la actualidad, entonces, el sistema provincial ferroviario provincial se encuentra conformado por:

- a.- Corredor Roca;
- b.- Corredor San Martín;
- c.- Corredor Sarmiento, en sus tres ramales;
- d.- Combinación Tandil – Bahía Blanca;
- e.- Línea Belgrano Sur;
- f.- Línea General Roca;
- g.- Línea General San Martín.

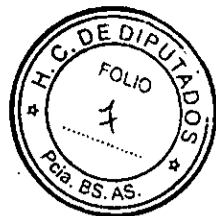
No obstante, se observa en todas ellas avanzado y progresivo deterioro, a lo que debe aunarse los siniestros y accidentes, que sufren las formaciones.

Sólo a modo ilustrativo baste recordar el insólito hecho ocurrido en fecha del 4 de abril de 2011, cuando una locomotora y un tren de pasajeros de la empresa FERROBAIRES, que viajaba desde Mar del Plata a Constitución, chocaron en la madrugada en la localidad de Monasterio y 70 personas resultaron heridas.

La formación del tren de FERROBAIRES había salido de Mar del Plata a las 19.15, con 200 pasajeros. Sin embargo, a poco más de la mitad de su recorrido, a la altura del kilómetro 143 de la ruta 2, sufrió un principio de incendio en su locomotora que debió ser sofocado por los bomberos de la localidad de Monasterio, a 12 kilómetros de Lezama. El tren varado, entonces, quedó a la espera de la ayuda. La locomotora 335 partió desde Constitución para auxiliar la formación, pero ese intento de ayuda generó un accidente que podría haber terminado en tragedia. La locomotora, que aparentemente tenía mal las coordenadas de la ubicación de la formación varada, embistió al tren que estaba detenido.

A causa del insólito accidente, 70 personas resultaron heridas y muchas debieron ser trasladadas a centros de salud en Lezama y Chascomús. Entre los lesionados, hubo tres menores y dos mujeres embarazadas.

Otro recordado incidente fue el acaecido en fecha del 18 de febrero del corriente año, cuando una formación de FERROBAIRES embistiera a otra del San Martín provocando



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

cuatro muertos y más de 100 heridos, ignorando las señales y activando tarde los frenos para evitar colisionar entre sí.

En el recordado caso el ministro de Planificación, Julio de Vido, culpó a FERROBAIRES aduciendo falta de controles a sus formaciones, ya que se conoció que dos de los frenos de la locomotora estarían anulados.

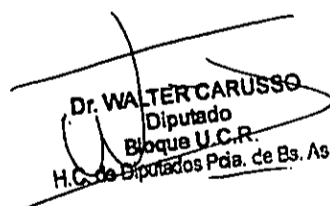
En el caso el tren de FERROBAIRES que iba de Retiro a Junín embistió por detrás a una formación del San Martín que estaba detenida a la altura de la calle Irigoín, en San Miguel.

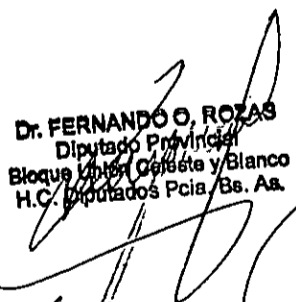
Aún queda por dilucidar si los maquinistas no vieron las señales, si las vieron pero les restaron importancia por exceso de confianza, si se distrajeron o si calcularon mal la distancia y el tiempo para frenar. Lo cierto es que, según el juzgado que interviene en la causa, pasaron una señal amarilla y dos rojas.

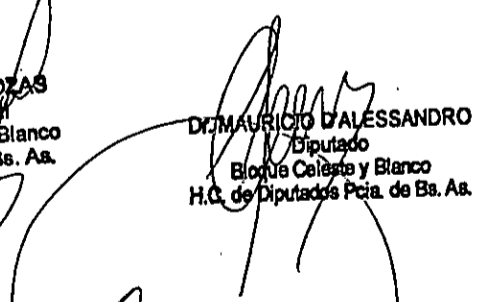
Algo similar ocurrió en el accidente del 31 de diciembre de 2011, cuando una formación del ferrocarril Mitre que iba a José León Suárez chocó a otra que estaba detenida a la altura del Planetario, hecho que terminó con 51 heridos.

Pero hay otro elemento que aparece como común en ambos accidentes: los frenos bloqueados. El juez Yalij aseguró que en el tren de FERROBAIRES encontraron **un freno a pedal "clavado con clavos para que no funcionara"**, y otro de palanca **"con un candado"**. En aquel accidente de Palermo, también encontraron dos frenos anulados, y se determinó que un maquinista tampoco respetó las señales.

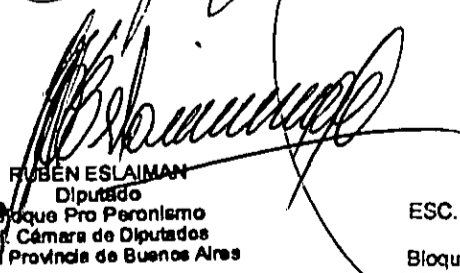
Por los fundamentos anteriormente mencionados, y en los términos de lo dispuesto por el art. 103, inc. 13 de la Constitución de la Provincia de Buenos Aires, es que solicito a las Señoras y Señores Diputados la aprobación del presente Proyecto de Ley.

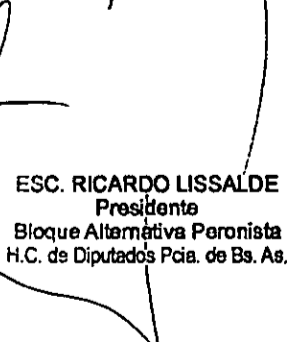

Dr. WALTER CARUSSO
Diputado
Bloque U.C.R.
H.C. de Diputados Pcia. de Bs. As.


Dr. FERNANDO O. ROZAS
Diputado Provincial
Bloque Unión Cívica y Blanco
H.C. de Diputados Pcia. Bs. As.


Dr. MAURICIO D'ALESSANDRO
Diputado
Bloque Celeste y Blanco
H.C. de Diputados Pcia. de Bs. As.


GONZALO R. ATANASOF
Diputado
Honorable Cámara de Diputados
de la Provincia de Buenos Aires


RUBÉN ESLAIMAN
Diputado
Bloque Pro Peronismo
Cámara de Diputados
de la Provincia de Buenos Aires


ESC. RICARDO LISSALDE
Presidente
Bloque Alternativa Peronista
H.C. de Diputados Pcia. de Bs. As.