EXPTE. D- 1283 /23-24

H. C. DE DIPUTADOS
FOLIO
1
Pcia. BS. AS.

Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

PROYECTO DE LEY

EL SENADO Y LA HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES SANCIONAN CON FUERZA DE

L E Y

ARTÍCULO 1°: Con el objetivo de garantizar la seguridad de los choferes del transporte colectivo de pasajeros, se establece en todo el territorio provincial la instalación obligatoria en cada unidad funcional (vehículo colectivo) de una cabina de blindaje, aislante, que proteja al chofer y lo separe de cualquier contacto físico directo con los pasajeros, y cámaras de seguridad.

ARTÍCULO 2°: Se establece la obligatoriedad de garantizar personal de seguridad a cargo de las empresas y bajo convenio UTA en los diagramas nocturnos de todas las líneas de transporte colectivo de pasajeros.

ARTÍCULO 3°: El costo de la instalación de las cabinas de blindaje, cámaras de seguridad y de contratación de personal de seguridad, queda a cargo de las empresas titulares en cada línea respectiva y queda expresamente prohibido el traslado de su costo económico a las tarifas que abonan los usuarios.

ARTÍCULO 4°: Los recorridos de todas las líneas a lo largo del territorio provincial deben contar con luminaria adecuada, sin excepción, a lo largo de todos sus tramos. Es responsabilidad del Poder Ejecutivo Provincial, en coordinación con los Ejecutivos municipales correspondientes, garantizar el cumplimiento de esta disposición en un plazo no mayor a 30 días hábiles desde que se aprueba la presente ley.

ARTÍCULO 5°: En cada línea de colectivos se constituirá un Comité de Control Obrero de la Seguridad Laboral (CCOSL), que tendrá como objeto el ejercicio del control activo por parte de los trabajadores sobre la prevención de accidentes durante la jornada del trabajo y la protección de la salud y seguridad de los trabajadores en el ámbito de su desempeño laboral.

H.C. DE DIPUTADOS
FOLIO
2
Pcia. BS. AS.

Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

ARTÍCULO 6°: El CCOSL se integrará con representantes electos en asamblea o por el voto secreto de todos los trabajadores de cada línea de colectivos, en una proporción de un delegado cada 20 (veinte) trabajadores.

En el Comité estarán representados todas las diferentes secciones y turnos de trabajo existentes en cada línea, en las proporciones establecidas en el párrafo anterior.

También podrán integrar el CCOSL los usuarios que puedan demostrar a través de su tarjeta SUBE ser frecuentes pasajeros de cada línea, en una proporción que no supere al 30% de los delegados choferes electos.

ARTÍCULO 7°: Entre las funciones inmediatas del CCOSL se hayan el seguimiento y monitoreo de los artículos 1°, 2° y 3° de la presente ley, a fin de garantizar su efectivo cumplimiento.

Las empresas de cada línea y los Poderes Ejecutivos provinciales y municipales deberán responder ante toda solicitud que eleve el CCOSL en virtud de que se garanticen las disposiciones de la presente ley.

La CCOSL tiene la potestad de interrumpir una línea o un coche que se encuentre en situación riesgosa para los trabajadores y usuarios (derecho a veto).

La actuación del Comité de Control Obrero de la Seguridad Laboral (CCOSL) no relevará al empleador, a las aseguradoras de riesgos del trabajo que este hubiera contratado, ni a la autoridad de aplicación, de sus obligaciones indelegables de prevención y protección de la salud y seguridad laboral.

ARTÍCULO 8: Comuníquese al Poder Ejecutivo.

GUILLERMO KANE
Diputado
Partido Obrero - Frente de Izquierda
H.C. Diputados Pcia. de Bs. As.

GRACIELA CALDERÓN
Diputada
Izquierda Socialista en el Frente de Izquierda Unidad
H. Cámara de Diputados Prov. de Bs. As.

H. C. DE DIPUTADOS
FOLIO
3
Pcia. BS. AS.

FUNDAMENTOS

La problemática diaria que sufren los choferes de colectivos se agrava cada día y está lejos de haber tenido algún tipo de solución en nuestra provincia y en el país. El asesinato del chofer de la línea 620 Daniel Barrientos en los últimos días da cuenta de una penosa situación que se repite. Anteriormente tuvimos el asesinato de un chofer de la línea provincial 218 en el 2020 y el de Leandro Alcaraz, también de la línea 620, en el año 2018.

El asalto a los colectivos, como denuncian los choferes, es moneda corriente. En casos extremos, vemos el asesinato de los choferes como desenlace gravísimo, pero también se cuentan de a decenas los casos donde los asaltos terminan con agresiones físicas e incluso señales mafiosas frente a los intentos de alerta o resistencia del chofer.

La resolución a este gravísimo problema no es fácil. La respuesta es casi siempre la misma: paran los compañeros del chofer en la línea afectada y la UTA –que no cumple ninguna función sindical de defensa de los trabajadores, ya que acepta paritarias a la baja, trabajo en negro, el desmantelamiento de líneas enteras- interviene para tratar de limitar el paro a solo esa línea. Luego, la dirección local de la UTA recurre a una fatigosa reunión con la departamental de policía del lugar del hecho, donde se labra un acta infame que todos los firmantes saben que no se va a cumplir. Allí se establece un cronograma de control de patrulleros en los llamados lugares "rojos" que dura unos días hasta que este se abandona sin pena ni gloria.

No obstante la burocrática conducción sindical, el paro de los choferes de La Matanza frente al asesinato de Daniel Barrientos fue masivo y se extendió a decenas de líneas del conurbano, tal como había sucedido en 2018 frente al crimen de Leandro Alcaraz. Expresa una bronca generalizada de los choferes ante una situación insoportable con las que deben lidiar cotidianamente, y una tendencia a la rebelión de las bases contra Roberto Fernández, el Secretario General de la UTA. La bronca expresada contra el ministro de seguridad bonaerense Sergio Berni no es casual: Los choferes

H.C. DE DIPUTADOS FOLIO Y Pcia. BS. AS.

con mucha razón le piden que rinda cuentas frente a un problema que no se resuelve. Por supuesto, cabe repudiar la brutal represión desatada contra los choferes durante la manifestación a cuenta de la Policía de la Ciudad de Buenos Aires, a cuenta de "rescatar" al ministro de seguridad y al ministro de transporte de la Provincia.

Hay un reclamo justo y generalizado entre los choferes de todo el país. Hasta ahora, nada se hecho por la seguridad de los choferes. Se mantiene la desprotección física del conductor, los diagramas arbitrarios de horarios nocturnos, la ausencia de vigilancia en las zonas peligrosas. Cuando se produce una tragedia como la que acaba de suceder con la muerte de Alcaraz, todo lo que se hace es una denuncia policial y subsiguiente parodia de reforzamiento de vigilancia por algunos días que redunda en que todo sigue igual.

La violencia reiterada contra los choferes es la gota que rebalsa el vaso de un deterioro general de las condiciones de trabajo y el nivel de vida. La paritaria firmada por la UTA de un 29,5% semestral se encuentra entre 15 y 20% por debajo de la inflación que se espera para el período, profundizando la pérdida del poder adquisitivo. Se suceden en las distintas líneas los despidos arbitrarios, las sanciones generalizadas, los pagos en negro y los diagramas incumplibles.

No se puede parar la descomposición social sin cambios profundos que impliquen un pueblo movilizado y organizado contra la raíz social de esta descomposición capitalista donde la delincuencia es un sub producto social. Sin embargo, hay medidas para proteger a los trabajadores del transporte público, a las que apuntamos con el presente proyecto de ley.

Una gran huelga del sindicato de los taxis uruguayos logró la imposición de cabinas que aíslan al pasajero del conductor, esto disminuyó en un 80% los robos y las agresiones a los choferes. La instalación de cabinas aislantes en los colectivos solo es un problema de costos empresarios que puede resolver en parte la seguridad del conductor. La existencia de la tarjeta SUBE, y los micrófonos hacen posible la comunicación con el chofer y la defensa de su propia seguridad del trabajador. Esto ya se aplica

en Estados Unidos y acá en bancos, farmacias, hasta para el expendio de entradas de cine.

Este proyecto de ley se inspira en estas experiencias de otros países, pero plantea para su cumplimiento y monitoreo la creación de un Comité de Control Obrero de la Seguridad Laboral (CCOSL) conformado por delegados choferes electos por sus compañeros y una representación de usuarios, con plenas facultades para que las patronales y el poder ejecutivo nacional y/o locales, respondan ante ellos.

Es un viejo reclamo de los choferes de colectivos la garantía de seguridad en los diagramas nocturnos, que se puede realizar con personal de seguridad de la propia empresa y que no se cumple tampoco por costos empresarios, abandonando no solo al chofer, sino también al usuario para el regreso a su hogar en lugares peligrosos.

Manifestamos toda nuestra solidaridad con los familiares y compañeros de Daniel Barrientos y apoyamos firmemente la lucha de los choferes de La Matanza y de toda la provincia. Este proyecto de ley pretende ser una contribución a la pelea que están librando en defensa de sus derechos más elementales: la protección y seguridad laboral.

Por estos motivos, solicitamos a los diputados y diputadas provinciales el acompañamiento del presente proyecto de ley.

GUILLERMO KANE
Diputado
Partido Obrero / Frente de Izquierda
H.C. Diputados Pcia. de Bs. As.

GRACIELA CALDERÓN
Diputada
Izquierda Socialista en el Frente de Izquierda Unidad
H. Cámara de Diputados Prov. de Bs. As.