PROYECTO DE LEY

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

LEY

SISTEMA PROVINCIAL DE SEGURIDAD PARA OPERARIOS DE RECOLECCIÓN DE RESIDUOS Y SERVICIOS URBANOS

MÓDULO DE TRANSPORTE SEGURO DE OPERARIOS (MTSO)

Artículo 1º.- Creación: Créase el Módulo de Transporte Seguro de Operarios (MTSO), como sistema obligatorio destinado al traslado seguro de trabajadores durante la prestación de servicios urbanos.

Artículo 2º.- Definición: El MTSO consistirá en una estructura de protección integrada al vehículo, diseñada para alojar a los operarios en condiciones de seguridad y evitar riesgos de caída, atrapamiento, atropellamiento o aplastamiento.

Artículo 3º.- Objeto: La presente ley tiene por objeto proteger la vida, la integridad física y la salud de los trabajadores que desarrollan tareas de recolección de residuos y servicios urbanos en el ámbito de la Provincia de Buenos Aires, mediante la incorporación obligatoria de sistemas de seguridad activa y pasiva en los vehículos afectados a dichas actividades.

Artículo 4º.- Vehículos comprendidos: Quedan comprendidos todos los camiones recolectores de residuos domiciliarios, residuos especiales, barrido mecánico y demás vehículos destinados a servicios urbanos que transporten operarios en forma habitual.

Artículo 5º.- Alcance: Las disposiciones de la presente ley serán aplicables a:

a) Los municipios de la Provincia de Buenos Aires.

b) Las empresas prestatarias de servicios públicos de recolección de residuos.

c) Las cooperativas, consorcios y cualquier otra organización que preste servicios urbanos mediante vehículos alcanzados por la presente.

Artículo 6°.- Requisitos mínimos.

El MTSO deberá contar, como mínimo, con:

a) Estructura resistente certificada.

b) Barras de protección laterales y posteriores.

c) Superficie antideslizante.

d) Sistema de iluminación.

e) Elementos reflectivos.

f) Sistema de comunicación con el conductor.

g) Dispositivos de apertura y cierre seguros.

Artículo 7°.- Bloqueo de acceso: Las puertas, barreras o sistemas de acceso al MTSO deberán permanecer bloqueados automáticamente mientras el vehículo se encuentre en movimiento.

Artículo 8°.- Apertura condicionada: La apertura de los accesos únicamente podrá efectuarse cuando el vehículo registre velocidad cero y se encuentre detenido en condiciones seguras para la operación.

Artículo 9°.- Interconexión electrónica: Los sistemas de apertura deberán encontrarse vinculados electrónicamente al sistema de control del vehículo, impidiendo su habilitación durante la marcha.

Artículo 10°.- Defensas laterales: Todos los vehículos alcanzados deberán incorporar defensas laterales antiatrapamiento destinadas a impedir que una persona caída sea arrastrada hacia las ruedas traseras.

Artículo 11°.- Defensas posteriores: Los vehículos deberán incorporar defensas posteriores que reduzcan los riesgos derivados de impactos, caídas o atrapamientos.

Artículo 12°.- Especificaciones técnicas: La Autoridad de Aplicación establecerá las características técnicas mínimas de las defensas y sistemas de protección. Asimismo, será el encargado de verificar las condiciones se seguridad del MTSO y en su caso homologarlo o autorizarlo de acuerdo a los parámetros de seguridad vigentes, otorgando certificado de homologación y/o autorización.

HOMOLOGACIÓN Y CERTIFICACIÓN

Artículo 13°.- Homologación: Los sistemas regulados por la presente ley deberán contar con homologación técnica emitida por organismos competentes y que designe la Autoridad de Aplicación.

Artículo 14°.- Certificación: Los fabricantes carroceros, para el caso de vehículos nuevos deberán certificar el cumplimiento de las especificaciones técnicas establecidas por la reglamentación.

Artículo 15°.- Inspecciones: Los vehículos deberán someterse a inspecciones periódicas destinadas a verificar el correcto funcionamiento de los sistemas de seguridad.

PROHIBICIÓN DEL TRANSPORTE INSEGURO DE OPERARIOS

Artículo 16.- Prohibición: Queda prohibido en todo el territorio de la Provincia de Buenos Aires que los trabajadores afectados a tareas de recolección, barrido o servicios urbanos viajen, permanezcan, circulen, se transporten o realicen desplazamientos sobre estribos, paragolpes, plataformas exteriores, defensas, estribos o cualquier otro elemento externo del vehículo diseñado para fines distintos al transporte seguro de personas.

Artículo 17°.- Prohibición de ascenso y descenso en movimiento: Queda prohibido el ascenso, descenso o permanencia de operarios en posiciones exteriores del vehículo mientras éste se encuentre en movimiento.

Artículo 18°.- Deber de prevención: Los municipios, empresas prestatarias, concesionarias, contratistas y toda entidad alcanzada por la presente ley deberán

H.C. DE DIPUTADOS
FOLIO
4
Pcia. BS. AS.

adoptar las medidas necesarias para garantizar que el transporte de operarios se realice exclusivamente mediante sistemas que cumplan las condiciones de seguridad establecidas por esta ley y su reglamentación.

Artículo 19°.- Prácticas contrarias: Ningún uso, practica o costumbre operativa, convenio interno, reglamento de servicio o instrucción laboral podrá justificar o autorizar conductas prohibidas por la presente ley.

CAPACITACIÓN

Artículo 20°.- Capacitación obligatoria: Los empleadores deberán garantizar la capacitación inicial y periódica de los trabajadores respecto del uso correcto de los sistemas de seguridad.

Artículo 21°.- Programas de formación: La Autoridad de Aplicación podrá desarrollar programas de capacitación destinados a municipios, empresas y trabajadores.

AUTORIDAD DE APLICACIÓN

Artículo 22°.- Autoridad de Aplicación: Será Autoridad de Aplicación el Ministerio de Transporte de la Provincia de Buenos Aires y/o la que éste determine.

Artículo 23°.- Vehículos nuevos: Los vehículos incorporados al servicio con posterioridad a la entrada en vigencia de la presente ley deberán cumplir inmediatamente con todos sus requisitos.

Artículo 24°.- Adecuación: Los vehículos actualmente en servicio deberán adecuarse dentro del plazo de dieciocho (18) meses desde la reglamentación.

Artículo 25°.- Financiamiento: El Poder Ejecutivo podrá establecer líneas de financiamiento, asistencia técnica o programas de apoyo para facilitar la adecuación de los vehículos.

Artículo 26°.- Comuníquese al Poder Ejecutivo

ROBERTO VAZQUEZ
Diputado Provincial
H.C. Diputados Pcia. de Bs. As.

FUNDAMENTOS

La presente iniciativa tiene por objeto proteger la vida, la integridad física y la salud de los trabajadores que prestan servicios de recolección de residuos y demás servicios urbanos con la utilización de camiones o sirviéndose de ellos, mediante la eliminación de una práctica históricamente naturalizada que constituye una de las principales causas de accidentes graves y fatales en la actividad: el transporte de operarios sobre paragolpes, estribos, plataformas exteriores u otros elementos externos de los vehículos.

Durante décadas, la dinámica propia del servicio de recolección llevó a admitir como habitual que los trabajadores viajen en la parte trasera o lateral de los

camiones, descendiendo y ascendiendo repetidamente mientras el vehículo continúa desplazándose.

Aunque esta modalidad permitió durante años mantener la rapidez del servicio, también generó un riesgo permanente para quienes desarrollan una de las tareas esenciales para la higiene, salud pública y el funcionamiento de las ciudades.

Las estadísticas laborales muestran que una proporción significativa de los accidentes sufridos en esta actividad, se produce precisamente durante las maniobras de ascenso y descenso del vehículo, como consecuencia de caídas desde las plataformas exteriores o incluso embestidas por otros vehículos que circulan desde atrás. A ello se suman atropellamientos, aplastamientos, atrapamientos y otras situaciones que, en numerosos casos, ocasionan incapacidades permanentes o incluso la muerte.

Resulta inadmisible que, en pleno siglo XXI, continúe aceptándose como parte normal del trabajo una modalidad de prestación que expone diariamente a miles de trabajadores a riesgos que pueden evitarse mediante soluciones tecnológicas disponibles y económicamente viables. Es necesario que los trabajadores cumplan sus funciones de manera segura.

La evolución tecnológica aplicada al transporte permite hoy incorporar sistemas de seguridad que compatibilizan la eficiencia operativa con la protección efectiva del trabajador.

Por ello, el proyecto propone un cambio de paradigma.

En primer lugar, establece una prohibición expresa para que los trabajadores viajen, permanezcan, circulen o sean transportados en paragolpes, estribos, plataformas exteriores o cualquier otro elemento externo del vehículo; En segundo término, dispone la incorporación obligatoria del Módulo de Transporte Seguro de Operarios (MTSO), concebido como un espacio especialmente diseñado para el traslado seguro del personal durante el recorrido del servicio.

El principio rector del sistema es simple: ningún trabajador podrá subir o bajar del vehículo mientras éste se encuentre en movimiento.

Para garantizar dicho principio, el MTSO deberá poseer un sistema de bloqueo que impida la apertura de sus puertas mientras el vehículo registre velocidad distinta de cero, habilitándose únicamente cuando el camión se encuentre completamente detenido.

De esta manera se elimina el riesgo derivado del ascenso y descenso en movimiento, que constituye una de las causas más frecuentes de accidentes en la actividad.

La propuesta no procura obstaculizar la prestación del servicio de recolección, sino modernizarla bajo parámetros compatibles con los estándares actuales de seguridad laboral y seguridad vial.

La incorporación gradual del sistema permitirá adecuar las flotas existentes sin afectar la continuidad del servicio público.

Asimismo, la implementación del régimen producirá importantes beneficios económicos e institucionales.

En efecto, más allá del objetivo principal de este proyecto, que es el cuidado de la integridad física y la vida de los trabajadores, lo que se procura es una disminución de accidentes laborales que reducirá incluso, los costos asociados a indemnizaciones, litigios judiciales, licencias prolongadas, reemplazos de personal, primas de aseguradoras de riesgos del trabajo y pérdidas derivadas de interrupciones del servicio.

Al mismo tiempo, mejorará las condiciones laborales de un sector que desarrolla una tarea indispensable para toda la comunidad.

Desde el punto de vista jurídico, el proyecto encuentra sustento en el deber del Estado de garantizar condiciones dignas y seguras de trabajo, proteger la vida humana y promover políticas públicas preventivas.

La Constitución Nacional, la Constitución de la Provincia de Buenos Aires, la legislación sobre higiene y seguridad en el trabajo y los principios generales de prevención de riesgos laborales imponen a los poderes públicos la obligación de adoptar medidas razonables para evitar daños previsibles cuando existen medios técnicos disponibles para hacerlo.

La seguridad laboral no puede depender exclusivamente de la experiencia, la destreza o la prudencia individual del trabajador.

Cuando el riesgo deriva del propio diseño operativo del servicio, corresponde al Estado establecer reglas que eliminen ese riesgo desde su origen.

El criterio adoptado por esta ley responde precisamente a ese principio preventivo: sustituir una práctica peligrosa por un sistema que haga materialmente imposible la realización de maniobras inseguras.

En definitiva, el proyecto representa una política pública orientada a preservar vidas humanas mediante la incorporación obligatoria de tecnología de prevención, promoviendo una actividad más moderna, más segura y acorde con los estándares internacionales de protección del trabajador.

Porque ninguna tarea, por necesaria que sea, debe exigir que un trabajador arriesgue su vida para cumplirla, invito a las Sras. y Sres. integrantes de este Cuerpo, acompañen con su voto la presente iniciativa.-

ROBERTO VAZQUEZ
Diputado Provincial
H.C. Diputados Pcia. de Bs. As.