

PROYECTO DE LEY

MODIFICACIÓN AL CÓDIGO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE – TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS – LIMITACIONES Y EXIGENCIAS - OBLIGATORIEDAD DE CONTAR CON UN SISTEMA DE PERCEPCIÓN DE LA TARIFA QUE PERMITA LA UTILIZACIÓN DE MONEDAS DE CURSO LEGAL – MODIFICACIÓN LEY 2148.

Artículo 1º.- Modifíquese el artículo 9.2.1 del Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, el cual quedará redactado de la siguiente manera:

“Limitaciones y exigencias:

La cantidad de personas transportadas en un vehículo afectado al servicio público de transporte colectivo de pasajeros no puede ser superior al número de plazas autorizadas para el mismo por la reglamentación, que incluya pasajeros sentados y parados.

Los menores de dos (2) años no son tenidos en cuenta como plaza.

Es de aplicación a los conductores de transporte colectivo de pasajeros la obligación impuesta en el artículo 6.1.3 del presente Código.

Los conductores de vehículos de transporte colectivo de pasajeros no deben circular con menores de doce (12) años situados en los asientos delanteros del vehículo. Tampoco se deben transportar personas en emplazamientos distintos al destinado o acondicionado para ellas.

Los vehículos autorizados a transportar simultáneamente personas y cargas, deben estar provistos de una protección adecuada para que dicha carga no moleste a los pasajeros, ni pueda dañarlos en caso de ser proyectada.

En todos los transportes de pasajeros, es obligación llevar a los no videntes u otras personas con discapacidad con el perro guía o el aparato de asistencia del que se valgan. En el caso de los taxis, la silla de ruedas o el aparato

ortopédico correspondiente puede ser transportado en el baúl o, de ser posible, asegurado en el portaequipaje.

En todos los transportes colectivos de pasajeros, por lo menos dos de los asientos adyacentes a la puerta de acceso son de uso prioritario para personas ancianas, con discapacidad, embarazadas o con movilidad reducida. A tal fin, debe indicarse ésto con un cartel ubicado convenientemente.

Los vehículos deben permanecer en adecuadas condiciones de higiene y ser sometidos a una desinsectación periódica. Todas las unidades deben estar provistas de matafuegos.

Los elementos de limpieza deben guardarse fuera de la vista del pasaje.

A partir de la entrada en vigencia del presente Código, la Autoridad de Aplicación debe exigir el cumplimiento de la norma IRAM 3810 a las empresas que soliciten habilitación por primera vez o renovación de la misma para desarrollar sus actividades en la Ciudad como transporte automotor de pasajeros.

Las unidades afectadas al servicio de transporte público colectivo de pasajeros deberán contar con un sistema de percepción de la tarifa que permita el uso de monedas de curso legal, sin perjuicio de los mecanismos instrumentados a tales fines por la autoridad de aplicación correspondiente.”

Artículo 2º.- Modifíquese el artículo 9.3.1 del Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, el cual quedará redactado de la siguiente manera:

“Subterráneos. Obligaciones:

Se prohíbe fumar en los andenes de las estaciones de subterráneos, como así también en los sectores de acceso a los mismos, desde el ingreso a los túneles.

El sector inmediato superior a todas las puertas de los vagones debe llevar el esquema de las estaciones de la línea correspondiente, excepto en aquellos

coches con carteles electrónicos internos que cumplan dicha función informativa.

En todos los vagones de subterráneos, por lo menos dos de los asientos adyacentes a las puertas de acceso son de uso prioritario para personas ancianas, con discapacidad, embarazadas o con movilidad reducida. A tal fin, debe indicarse esto con un cartel ubicado convenientemente.

La Autoridad de Aplicación establece por reglamentación una superficie mínima libre de comercios o de cualquier otro elemento que dificulte la circulación, en el sector adyacente al de ascenso y descenso, en los andenes de todas las estaciones.

Se debe implementar un sistema de identificación por voz de todas las estaciones mediante los parlantes ubicados en el interior de los vagones a fin de que se anuncie, a través de los mismos, el nombre de la estación en la que el subte realiza su parada cada vez que éste se detenga en alguna de ellas. A la vez, se deberá anunciar el nombre de la estación en que el subte realizará la próxima parada. En el caso de no tener disponibles altavoces en cada uno de los vagones de todas las unidades que circulan por la red de subterráneos de la Ciudad de Buenos Aires, la empresa concesionaria deberá instalarlos.

Establécese a la empresa concesionaria la obligación de colocar, en los andenes de las estaciones, tantos carteles con nombres de las estaciones como vagones tengan las formaciones más largas que circulan por la línea correspondiente. La distancia entre los carteles será, en lo posible, equivalente y calculada de manera tal que queden alineados con el centro de cada uno de los vagones de determinada formación en el momento de su detención.

Se prohíbe utilizar equipos de reproducción musical y video que emitan sonido, sin audífonos o auriculares, en todos los vagones de subterráneos.

En todos los vagones del subterráneo, en las boleterías, espacios y dispositivos informáticos destinados a brindar información a los usuarios del servicio, se exhibirá la siguiente información:

1.- Horario de la primer y última formación (tren) en servicio despachada desde cada cabecera de cada Línea.

2.- Tiempo de duración del viaje entre cabeceras de cada Línea.

3.- Intervalo entre cada formación (tren) que rige para el servicio de cada Línea, de acuerdo al programa operativo establecido para la operación del servicio, con las distinciones de horarios, días o periodos estacionales que correspondiere.

4.- Lugares y medios para efectuar consultas y reclamos relacionados al servicio.

Todas las boleterías de la red del servicio de transporte público subterráneo deberán estar habilitadas a percibir el abono de la tarifa mediante moneda de curso legal, sin perjuicio de los mecanismos instrumentados a tales fines por la autoridad de aplicación correspondiente. Dicho pago permitirá al usuario ingresar a este medio en la estación donde haya realizado el mismo."

Artículo 3º.- Comuníquese, publíquese.

***Modificaciones agregadas en negrita**

FUNDAMENTOS

La resolución 2391/2015, emitida por el Ministerio del Interior y Transporte, dispuso en su artículo décimo la finalización del plazo de coexistencia entre los sistemas de cobro exacto en monedas de curso legal y el Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE) para el transporte público automotor. Ello significó el viraje del modelo de percepción tarifaria empleada por máquinas de funcionamiento electro mecánico, acorde a lo establecido por el decreto 11492/92, al instituido por el decreto 84/09 de implementación del sistema SUBE. La medida fue fundamentada a razón de lo acordado en el Convenio Marco del Sistema Único de Boleto Electrónico, aprobado por el decreto 1479/09, por el cual el sistema SUBE se erige como el único modo de percepción tarifaria electrónico, así como debido al alto grado de confiabilidad de los datos recolectados y los beneficios de dicho sistema para la población en general.

Por su parte, Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado, autoridad de aplicación de la ley 4472 de reestructuración y regulación del servicio Subte, decidió discontinuar el uso de pases y abonos tarifados para acceder al servicio de transporte público subterráneo tomando como referencia el decreto 2391/2015. De este modo, el ingreso al servicio se encuentra restringido al uso de las tarjetas sin contacto: SUBE, Monedero, Vos.

El Sistema SUBE fue concebido con la finalidad de promover y asegurar el acceso de los usuarios a los públicos de transporte, preservando su naturaleza de prestación obligatoria para satisfacción de las necesidades colectivas primordiales en el ámbito de las grandes ciudades. Como señala el propio decreto 84/09: *“la prestación del servicio público de transporte por su difundido y masivo uso, es una de aquellas actividades que mayor incidencia tiene en la calidad de vida diaria de los ciudadanos”*. A su vez, es dable destacar que ha sido una herramienta útil para la aplicación de subsidios focalizados hacia los sectores de mayor vulnerabilidad social, lo cual lo convierte en un instrumento indispensable para garantizar la accesibilidad al transporte público.

Dada la labor desarrollada por la Defensoría del Pueblo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, ha sido posible identificar distinto tipo de inconvenientes atinentes al sistema SUBE, entre los que se destacan aquellos relacionados a su obtención y carga. Por lo que, en caso de que los usuarios del sistema de transporte público de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires carezcan de tarjeta SUBE o bien de saldo en la misma, no podrían acceder ni a la red de transporte público de colectivos ni a la red de subterráneos, contando aún con la posibilidad de abonar el boleto del sistema de transporte público ferroviario mediante moneda de curso legal. Si bien resulta necesario mejorar la accesibilidad al sistema sube y su red de carga, también es

importante ofrecer una alternativa de pago para todo usuario del sistema de transporte público ante cualquier tipo de eventualidad.

Muchas ciudades del país, así como a nivel internacional, adoptan sistemas de pago múltiple, lo cual permite a los usuarios abonar según el medio que les resulte más conveniente. Por ejemplo, la ciudad de Rosario permite el pago en monedas o bien mediante la tarjeta sin contacto MOVI. Otro caso es el de la ciudad de Londres que habilita a los usuarios a acceder a la red de transporte haciendo uso de la tarjeta "Oyster" (tarjeta sin contacto), abonando el pasaje con moneda de curso legal o bien a través de aplicaciones para telefonía móvil como Vodafone.

Como se ha señalado, es incuestionable el valor que reviste el sistema SUBE para la movilidad dentro de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y su región metropolitana. Asimismo, se trata del medio de pago adoptado por la mayor parte de los usuarios del transporte público automotor previo a la resolución 2391/2015, al igual que para el caso del transporte público subterráneo donde, del análisis de los datos de viajes registrados por molinete, surge que más del 90% de los viajes se realizan mediante la tarjeta SUBE. De todos modos, ello no obsta que deba contarse con la posibilidad de disponer de medios alternativos de pago, siendo uno de estos el uso de moneda de curso legal, indistinto de los otros medios de percepción tarifaria dispuesto por la autoridad de aplicación correspondiente. Ello asistiría, entre otros, a los numerosos turistas que visitan Buenos Aires y desconocen dónde obtener una tarjeta SUBE para trasladarse.

Por lo expuesto, siendo la movilidad y el derecho a la libre circulación un derecho inherente a las personas, es que solicitamos sea aprobado el presente proyecto a fin de garantizar una plena accesibilidad al transporte público en su conjunto, lo cual, a fin de cuentas, representa el objetivo mismo del sistema SUBE.