



Defensoría del Pueblo
Ciudad Autónoma de Buenos Aires

PROYECTO DE LEY

EXTENSIÓN DEL HORARIO DEL TRANSPORTE FERROVIARIO SUBTERRÁNEO DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES

Artículo 1°.- Todas las Líneas de transporte ferroviario subterráneo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires deberán funcionar durante la siguiente franja horaria:

- a) Lunes a Jueves: de 5:00 a 1:30 del día siguiente
- b) Viernes, Sábados y Vísperas de Feriados: de 5:00 a 3:00 del día siguiente
- c) Domingos y Feriados: de 7:00 a 0:00 del día siguiente.

Artículo 2°.- El Poder Ejecutivo realizará las modificaciones necesarias en la normativa vigente y en el Contrato de Concesión para implementar lo dispuesto en la presente Ley.

Artículo 3°.- Comuníquese, etc.

Alejandro Amor
Defensor del Pueblo de la
Ciudad Autónoma de Es. As



FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

En 1913 la Ciudad de Buenos Aires se convirtió en pionera en materia de transporte al inaugurar el primer servicio metro (aquí conocido como "subterráneo" o "subte") de la región latinoamericana, así como el decimotercero a escala mundial. Si bien su uso se encuentra relegado a un segundo lugar con respecto al total de pasajeros diarios que reporta el transporte público automotor, representa una herramienta fundamental de movilidad dentro de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires al igual que, con los años, se ha convertido en un emblema característico de la misma.

Entre las muchas deficiencias atribuibles a su actual prestación, es objeto de esta ley aquella concerniente a la franja horaria de operación que el servicio de transporte subterráneo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires posee. En efecto, el subterráneo de Buenos Aires ofrece uno de los servicios de menor duración en relación a otras grandes ciudades del mundo: sólo funciona entre 17 y 18 horas diarias. Analizando el funcionamiento operativo que presentan otros servicios de metro se aprecia que, por ejemplo, en la ciudad de Nueva York funciona en las 24 horas, en la ciudad de San Pablo opera entre 20 y 21 horas diarias (4:00 - 1:00), en la Ciudad de México presta funciones 19 horas al día (5:00 - 00:00) Otros ejemplos pueden ser: el Metro de Madrid, que cierra sus puertas a las 2 de la madrugada (6:05 - 2:00), el de Barcelona donde funciona hasta la medianoche, y en fines de semana 24 horas (5:00 - 00:00) y el de la ciudad de Londres donde el subterráneo opera hasta las 0:30 de la madrugada (5.30 AM - 0:30 AM).

Previo a 1988, el servicio subterráneo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires bajo operación estatal, brindado por Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado (SBASE), funcionaba hasta pasada la medianoche (1.20 AM). Incluso en 1909, cuando el entonces Concejo Deliberante, junto al intendente Manuel Güiraldes y la Compañía de Tranvías Anglo-Argentina aprobaron la construcción del primer subterráneo para la ciudad, el horario estipulado de funcionamiento era desde las 5 hasta la 1:20, franja horaria que no sólo fue respetada, sino que se mantuvo hasta fines del siglo XX.



El 28 de diciembre de 1988, en el contexto de la crisis energética que atravesaba el país, el Directorio de Subterráneos de Buenos Aires dispuso el cese de todos los servicios desde las 22 para días hábiles, sábados, domingos y feriados. Se cumplía así un servicio de 5 a 22. (Diario Clarín, 28/12/1988) Así se confirma en el PETERS (Plan Estratégico y Técnico para la Expansión de la Red de Subtes) y en los diarios de la época.

A partir de enero de 1994, cuando Metrovías se hace cargo de la operación de la red, se procedió a la unificación de los horarios de todas las líneas de 5 a 22. Directivos de la empresa afirmaron ese año: “está previsto con el Gobierno extenderlo dentro de unos meses hasta las 22.40, porque es un horario que está demandando mucho público” (Diario Clarín, 4/1/1994).

Finalmente, la franja de operación tiene su origen en 2001 cuando la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) intimó en a la empresa Metrovías a extender el horario de las líneas de subte hasta las 23. Dicha extensión se hizo efectiva el día 3 de septiembre de 2001.¹

El presente proyecto tiene como antecedente los expedientes 1136-D-2013, 127-D-2015 del diputado Maximiliano Ferraro, 1794-D-2015 de la diputada (MC) María Rachid y 1283-F-2015 de la Defensoría del Pueblo de la Cdad. De Bs. As, los cuales no han tenido una favorable acogida por parte del oficialismo que ostenta la primer minoría parlamentaria.

Uno de los argumentos que se esgrimieron en el pasado para evitar la extensión del horario de prestación del servicio de subterráneo fue que la Ciudad de Buenos Aires no contaba con el poder de policía respectivo para su ejecución. Sostenemos que una vez resueltos los conflictos jurisdiccionales entre la Ciudad y la Nación es el tiempo de tomar decisiones que contemplen las necesidades de los pasajeros del subte.

Al respecto, debe señalarse que, en el año 2012, la Legislatura porteña sancionó la Ley N° 4472, conocida como Ley de Regulación y Reestructuración del Sistema de Transporte Ferroviario de pasajeros de superficie y subterráneo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, mediante la cual el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires asumió el control de la totalidad de la Red de Transporte Subterráneo. En el Artículo N° 37 de dicha norma se sostiene que la Autoridad de Aplicación, en este caso SBASE, “será competente en la regulación

¹ <http://www.lanacion.com.ar/333221-la-extension-de-los-horarios-en-los-servicios-de-subtes>



del SUBTE, su desarrollo y administración así como las políticas relativas al SERVICIO SUBTE y tendrá a su cargo la relación con la concesionaria". Según fija la ley, reposa en manos del ejecutivo porteño la regulación del servicio de subterráneos, encontrándose la determinación del horario de operación dentro de las facultades que el mismo posee.

La ampliación del horario de prestación del servicio de subterráneo puede ser abordada desde una dimensión social considerando los efectos positivos en los miles de trabajadores y estudiantes que utilizan el transporte público en dichos horarios; una dimensión económica: por el estímulo que esta medida genera en el ámbito comercial nocturno de la ciudad y una dimensión técnica que contempla los diferentes elementos de planificación de un sistema de transporte ordenado.

La falta de servicio nocturno del subterráneo de la Ciudad de Buenos Aires afecta a distintos sectores sociales. Los horarios nocturnos de cursada en varias de las principales facultades e institutos terciarios del distrito muchas veces superan la hora de cierre de este servicio público. En función de ello, y consultando con la Universidad de Buenos Aires (UBA), la Universidad Católica Argentina (UCA) y la Regional Buenos Aires de la Universidad Tecnológica Nacional (UTN), la Defensoría del Pueblo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires ha realizado un relevamiento sobre los alumnos inscriptos en dichas instituciones, a modo de ilustrar el beneficio que representaría, para los estudiantes universitarios, la ampliación de la franja horario de servicio. Según pudo concluir, a razón de los datos suministrados, en la UBA, el 62% de los alumnos, sobre un universo de más de doscientos mil seiscientos estudiantes, concurren en la franja vespertina-nocturna debido a motivos laborales, concentrándose la concurrencia entre las sedes del CBC en la Ciudad, las facultades de Económicas, Derecho, Medicina y Arquitectura, Diseño y Urbanismo, todas ellas próximas a estaciones de subterráneo, salvo por Arquitectura que, ubicándose en Ciudad Universitaria, presenta mayores complicaciones en materia de transporte. En la UTN, se puede observar que el 53% de los inscriptos diarios obedecen al turno noche, siendo la cifra para la sede Mozart próxima al 55% y a la sede Medrano al 52%. Por último, en la UCA la cifra es sensiblemente menor al ser de un 29% sobre más de diecinueve mil estudiantes. Debe aclararse que, a los fines prácticos del ejemplo presentado, no fueron considerados el personal docente y no docente de dichas instituciones que, por motivos laborales, debe retirarse con posterioridad a la finalización de la cursada. Este dato permite suponer que el universo de beneficiarios del sector educativo sería aún mayor.



Reiteramos que desde una perspectiva económica, es evidente el beneficio comercial que implica para cientos de locales de esparcimiento nocturno y ocio tener un transporte público funcionando con un horario más amplio.

El transporte en tanto derecho es concebido como un derecho accesorio, necesario para la concreción de otros derechos como son el derecho al trabajo, la salud y la educación. Resulta interés de esta Defensoría la ampliación del horario de operación del servicio debido al rol social que el mismo presenta y a las potenciales mejoras, anteriormente señaladas, en lo que respecta a la seguridad vial y el acceso a la educación.

Las ciudades desarrolladas del mundo, cuya población supera al millón de habitantes, tienden a adoptar estructuras férreas como medios troncales para el traslado de pasajeros. La opción por este medio de transporte responde, en resumidas cuentas, a su bajo impacto ambiental, su bajo índice de siniestralidad, las altas velocidades que permite alcanzar y su amplia capacidad que permite transportar un número superior de pasajeros que el transporte automotor en cualquiera de sus variedades.

Asimismo desde la seguridad vial, se pueden identificar los resultados beneficiosos que lleva a desalentar el uso del automóvil para salidas de ocio nocturnas en miles de jóvenes que conlleva la disminución de los índices de siniestralidad.

En este sentido, según datos de la Fiscalía General de la Ciudad del año 2009, el 80% de los controles de alcoholemia que dan positivo ocurren los viernes y sábados por la noche, de los 270.733 controles de alcoholemia el 0,62% dieron resultado positivo.

Creemos que ampliar la oferta de transporte público puede ser un aporte para ofrecerles a los vecinos una salida alternativa para desincentivar la conducción cuando alguien ha bebido. Eso mismo fue lo que propuso el Fiscal General de la Ciudad Germán Garavano quien afirmó que “es necesario evitar que se suspenda el servicio de Subte durante esos días, porque es una buena invitación para dejar de usar el auto y para que todos los chicos que salen puedan recurrir a un servicio confiable de transporte público”².

² *Quiieren que el subte funcione las 24 horas los fines de semana.* Nota disponible en: <http://www.ele-ve.com.ar/Quiieren-que-el-subte-funcione-las-24-horas-los-fines-de-semana.html>



Defensoría del Pueblo
Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Específicamente teniendo en cuenta las actividades de esparcimiento nocturno que tienen su auge en la Ciudad los días Viernes y Sábado, este proyecto apunta a que todas las Líneas de transporte ferroviario subterráneo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires presten servicio de Lunes a Jueves: de 5:00 a 1:30 del día siguiente, Viernes, Sábados y Vísperas de Feriados: de 5:00 a 3:00 del día siguiente y Domingos y Feriados: de 7:00 a 0:00 del día siguiente.

La realidad nos muestra que la política de transporte no contempla los beneficios comerciales que genera el esparcimiento nocturno y el movimiento cultural juvenil porteño.

Al respecto cabe mencionar la experiencia de la Generalitat de Cataluña donde se encargó a la Autoridad del Transporte Metropolitano de Barcelona que el metro de esa ciudad funcione ininterrumpidamente los sábados a la noche y las vigiliass de los días feriados.

El subterráneo cumple un servicio social, los porteños, los vecinos de otras ciudades que trabajan y transitan por la ciudad, y los ciudadanos extranjeros que nos visitan merecemos un mejor servicio (frecuencias, prestación e infraestructura), una amplitud global de las redes de subterráneos y un horario de prestación del servicio acorde con la actividad de la ciudad.

Por otra parte, creemos que existen suficientes argumentos políticos y técnicos para disponer de la extensión del horario del servicio de subterráneos. En este momento no se conocen razones técnicas que fundamenten la situación actual que coloca a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires con uno de los servicios de Subterráneo con horario más reducido de Latinoamérica y el mundo.

Por todo lo expuesto, es que se torna inminente la mejora de la oferta que el servicio presenta en la actualidad a fin de garantizar que miles de usuarios, en su mayoría trabajadores y estudiantes, puedan retornar a sus hogares en el medio más seguro, rápido y confortable que posee la Ciudad. Ello redundará, a fin de cuentas, en una sustancial mejora de la calidad de vida.

TANTO EL PRESENTE PROYECTO COMO SUS FUNDAMENTOS, HAN SIDO CONSENSUADOS ENTRE EL DEFENSOR DEL PUEBLO DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES Y EL LEGISLADOR MAXIMILIANO FERRARO, PARA SU POSTERIOR PRESENTACIÓN EN LA MESA DE ENTRADAS DE LA LEGISLATURA DE LA CIUDAD

Es por los motivos aquí expuestos que solicitamos la aprobación del presente Proyecto de Ley.

Alejandro Amor

Último cambio: 11/04/2017 12:35:00 - Cantidad de caracteres: 10500 - Cantidad de palabras: 2030

Pág. 6/6

Ciudad Autónoma de Bs. As.