



H. Cámara de Diputados de la Nación

Exp. N°: 6464-D-2008
Autor: Diputado Nacional Roy Cortina
Bloque: Partido Socialista

PROYECTO DE LEY

La Cámara de Diputados y el Senado de la Nación

SANCIONAN CON FUERZA DE LEY

Artículo 1º.- Implementase la Tarjeta de Transporte Público de Pasajeros del Área Metropolitana de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, como medio de pago de las tarifas establecidas por la prestación de los servicios incluidos en la presente ley.

Artículo 2º.- La utilización de dicha Tarjeta tendrá por finalidad:

- a) Fomentar el uso del transporte público de pasajeros.
- b) Agilizar el acceso de los usuarios a los servicios de transporte público.
- c) Evitar los problemas referidos a la falta de circulación de monedas.
- d) Brindar condiciones de seguridad a los conductores y los pasajeros.
- e) Facilitar el intercambio modal.
- f) Avanzar hacia un sistema integrado de transporte público para el Área Metropolitana de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- g) Coadyuvar a mejorar la calidad y eficiencia de los servicios de transporte.

Artículo 3º.- Se encuentran incluidos en esta ley los servicios de transporte público de pasajeros automotor y ferroviario de superficie y subterráneo que se prestan dentro la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y entre ésta y su Área Metropolitana.

La reglamentación definirá los Partidos de la Provincia de Buenos Aires que se consideran integrantes del Área Metropolitana a los efectos de la presente.

Artículo 4º.- La Tarjeta de Transporte Público de Pasajeros presentará, al menos, una modalidad magnética y una modalidad electrónica de carácter recargable.

La utilización de cualquier modalidad deberá garantizar la emisión del boleto correspondiente y la efectiva vigencia de las tarifas diferenciales a favor de determinados sectores de la población.

Artículo 5º.- A los fines de la distribución, venta y recarga de la Tarjeta de Transporte Público de Pasajeros, la autoridad de aplicación articulará una red



H. Cámara de Diputados de la Nación

que ofrecerá una amplia extensión horaria y cubrirá geográficamente la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y su Área Metropolitana.

No podrán admitirse como parte de la red, mecanismos que impongan a los conductores la realización de tareas de expendio y cobro de pasajes.

Artículo 6º.- La autoridad de aplicación establecerá un sistema tarifario especial para los transbordos entre los distintos modos de transporte público de pasajeros incluidos en esta ley.

En su marco, fijará un precio reducido por el primer transbordo que se realice y habilitará los restantes sin cargo adicional.

A tales efectos, será la encargada de llevar adelante un registro de transacciones que establezca un régimen a los efectos de permitir el cobro de las tarifas y su distribución entre las empresas de transporte involucradas.

Artículo 7º.- La Secretaría de Transporte de la Nación será la autoridad de aplicación de la presente ley.

Para establecer el cronograma de ejecución, su fiscalización y seguimiento, convocará al Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, al Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, a las organizaciones de usuarios y consumidores, a las cámaras empresariales y a los sindicatos del sector.

Artículo 8º.- Se invita a la Provincia de Buenos Aires a adherir a los términos de esta ley, a los fines de su extensión a los servicios de transporte público de pasajeros que se brindan dentro del Área Metropolitana.

Asimismo, por decisión de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires podrán incorporarse a la presente los nuevos modos de transporte público de pasajeros que la misma disponga.

Artículo 9º.- Comuníquese, etc.



H. Cámara de Diputados de la Nación

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

En la actualidad viven el Área Metropolitana de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires más de trece millones de personas que diariamente se movilizan para trabajar, estudiar, recibir atención médica o tan sólo por razones de esparcimiento.

El sistema de transporte público de pasajeros que funciona en dicha Área incluye servicios de transporte automotor y ferroviarios de superficie y subterráneo.

En particular, existen siete líneas de trenes que son operadas por cuatro empresas. Cubren una red de 813 km de longitud y en el año 2007 transportaron más 420 millones de pasajeros.

A ellas se suman, seis líneas de subterráneo y una de premetro, todas en manos de un mismo operador, que se trasladan por una red que alcanza los 44 km de longitud y por la que viajaron, durante el año anterior, unos 265 millones de pasajeros.

En lo que respecta al transporte automotor de pasajeros, circulan ciento treinta y cinco líneas que cuentan con casi 9.500 unidades de servicio y están distribuidas entre cerca de noventa empresas. El año pasado fueron transportados por este medio, más de 1.600 millones de personas.

A pesar de la trascendencia que, según surge de estas cifras, los medios de transporte público tienen para la vida cotidiana de los habitantes del Área Metropolitana, resulta evidente el creciente deterioro que afecta a los mismos.

Una infraestructura a todas luces deficitaria, el mal estado de numerosas unidades, servicios congestionados y constantemente interrumpidos, gente que viaja como ganado, el incremento de los tiempos de traslado, los episodios de violencia e inseguridad que afectan a conductores y pasajeros, así como la mayor utilización de los automóviles particulares, son algunos símbolos palpables de ese deterioro.

También lo son, las dificultades que enfrentan los usuarios como consecuencia de la falta de monedas, tal como se puso de manifiesto en las últimas semanas.



H. Cámara de Diputados de la Nación

Según trascendió en los medios de comunicación “en la Argentina hay 5.004,3 millones de unidades de monedas de distintos valores emitidas, pero no todas circulan. Hay un mercado negro en el que se cobra entre un 3% y un 10% por \$ 100 en monedas.” (Diario Clarín, 22 de octubre de 2008).

Ante esta situación, el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires tomó la decisión de prohibir la venta de monedas y la Gendarmería Nacional concretó el allanamiento de una empresa en cuyas instalaciones encontró acopiadas más de cien tambores con monedas de curso legal y falsas.

Más allá de lo anterior, lo cierto es que producto de la carencia descripta, “todos los días, alrededor de 17.000 personas hacen cola en las estaciones de Retiro, Once y Constitución para cambiar \$ 20 por las monedas que reparte el Banco Central” (Diario Clarín, 22 de octubre de 2008)

El escenario descripto plantea la urgencia de generar respuestas dirigidas a la modernización de los servicios y la mejora de su calidad, promoviendo su prestación eficiente y su articulación.

El sentido del proyecto que venimos a presentar es contribuir con el logro de esos objetivos, a partir de la implementación de la Tarjeta de Transporte Público de Pasajeros del Área Metropolitana de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, como medio de pago de las tarifas de los servicios de transporte automotor de pasajeros, trenes, premetro y subterráneos que se prestan en la misma.

Así nos proponemos, en primer lugar, reducir la necesidad de contar con monedas para poder viajar y atacar problemas tales como la realización de gastos superfluos, a los que conlleva la búsqueda de cambio.

En igual forma, se pretende agilizar las operaciones de adquisición de los pasajes, evitando las largas colas que se forman en las estaciones y el congestionamiento de usuarios al subir a las unidades, en el caso del transporte automotor de pasajeros.

Asimismo, la eliminación del manejo de dinero en efectivo, brinda mejores condiciones de seguridad, tanto a los pasajeros como a los conductores.

La iniciativa contempla la posibilidad de que la Tarjeta adopte dos modalidades diferentes, una magnética y otra electrónica de carácter recargable.

Ambas son utilizadas en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires como medio de pago de la tarifa del servicio de subterráneo, bajo la denominación de “subtepass” - la primera - y “subtecard” o “monedero” - la segunda.



H. Cámara de Diputados de la Nación

Algunas líneas de colectivo que circulan por el Conurbano Bonaerense también usan tarjetas magnéticas. Lo mismo ocurre en ciudades como Rosario y Mar del Plata.

Por su parte, otras experiencias comparadas dan cuenta de la posibilidad de instrumentar este tipo de tarjetas como medio de pago de la totalidad de los distintos medios de transporte público que circulan por las ciudades, conformando un régimen tarifario integrado que permite abaratar los costos de traslado.

Por ejemplo, en Sevilla y su área metropolitana, se utiliza una tarjeta de transporte que alcanza a todos los modos de transporte metropolitano, se distribuye a través de una extensa red de venta y favorece la realización de transbordos, a partir de su “despenalización”.

En el caso de París, este tipo de tarjetas permiten acceder al metro, los trenes de cercanía y los autobuses. El precio de la adquisición de las mismas depende de las zonas geográficas cubiertas y la duración de su validez.

En la misma dirección, nuestro proyecto también apunta a favorecer el intercambio modal por medio de la fijación de precios diferenciales para los transbordos que se realicen entre los distintos servicios de transporte que están incluidos.

De esta manera, se busca afianzar una red unitaria e integrada de transporte público que fomente su utilización por parte de los usuarios y coadyuve a mejorar la calidad de vida de los millones de personas que habitamos y transitamos por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y su Área Metropolitana.

Por eso, Señor Presidente, atendiendo la importancia de las razones expuestas es que solicitamos el pronto tratamiento y la aprobación del presente proyecto.