



*Legislatura de la Ciudad
Autónoma de Buenos Aires*

Expediente 3429-D-2016

PROYECTO DE LEY

LA LEGISLATURA DE LA CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES

SANCIONA CON FUERZA DE LEY

Artículo 1°.- La presente ley tiene por objeto establecer un esquema horario y de frecuencias mínimas de la Red de Subterráneos de Buenos Aires que, además de promover su utilización, garantice la uniformidad y calidad de la prestación del servicio.

Artículo 2°.- Todas las líneas de la Red deben ajustar sus franjas horarias de circulación, al siguiente detalle:

- a) lunes a jueves: desde las 5:00 hs. hasta las 2:00 hs. del día siguiente;
- b) viernes, sábados y vísperas de feriados: desde las 5:00 hs. hasta las 3:30 hs. del día siguiente;
- c) domingos y feriados: desde las 6.30 hs. hasta las 00.00 hs. del día siguiente.

Artículo 3°.- En los días hábiles, la frecuencia mínima entre formaciones en todas las líneas de la Red no puede exceder los 3 (tres) minutos, salvo en los tramos comprendidos entre las 8:00 hs. y las 10:00 hs. y entre las 17:00 hs. y las 20:00 hs., en los que tal frecuencia se reduce a 2 (dos) minutos.

Durante los días no hábiles, la frecuencia mínima se eleva a cinco (5) minutos sin distinción de horas.

Artículo 4°.- Todas las estaciones de la Red informan en sus andenes, a través de medios sonoros y visuales, el tiempo estimado de llegada de las próximas formaciones.

Artículo 5°.- Dentro del plazo de sesenta (60) días contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, el Poder Ejecutivo adecua, a través de Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado, los reglamentos y/o contratos de concesión vigentes para dar cumplimiento inmediato a las franjas horarias dispuestas en el artículo 2 y alcanzar las frecuencias mínimas del artículo 3 en el término de tres (3) años.

El cronograma que se disponga debe priorizar las Líneas que transportan mayor cantidad de pasajeros y ser remitido para su conocimiento a la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Artículo 6°.- A los fines del cumplimiento de lo dispuesto en esta ley, se destinan los recursos del Fideicomiso SBASE creado por el artículo 63 de la Ley 4.472, que resulten necesarios.

Artículo 7°.- Comuníquese, etc.

Roy Cortina

Diputado de la Ciudad de Buenos Aires



*Legislatura de la Ciudad
Autónoma de Buenos Aires*

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

Por su rapidez, previsibilidad y seguridad, el subterráneo es un medio de transporte público priorizado por los grandes centros urbanos del mundo que, en general, han logrado desarrollar amplias redes a través de las cuales, diariamente, se movilizan millones de pasajeros.

Sólo para mencionar algunos ejemplos, la red de Nueva York se extiende unos trescientos sesenta y ocho kilómetros y cuenta con cuatrocientos veintidós estaciones, en Londres tiene cuatrocientos ocho kilómetros y doscientos setenta y cuatro estaciones, en Madrid doscientos noventa y tres kilómetros y doscientos treinta y ocho estaciones, en Tokio trescientos cuatro kilómetros y doscientos cinco estaciones, y en Sanghái doscientos veinticinco kilómetros y ciento sesenta y dos estaciones.

También algunas ciudades de América Latina supieron ponderar la utilización de este servicio. Es el caso de México DF donde, con ciento noventa y cinco estaciones, la red alcanza los doscientos veinticinco kilómetros y Santiago de Chile que dispone de noventa y seis kilómetros de subterráneo y ciento una estaciones.

Aunque nuestra Ciudad fue pionera en el continente a la hora de instalar este servicio público y actualmente se encuentra en un lento proceso de expansión, la Red de Subterráneos de Buenos Aires al momento de redacción de este proyecto, apenas supera los sesenta kilómetros y está integrada por ochenta y seis estaciones.

A esa que es una importante restricción geográfica, se suman otras limitaciones que aparecen como el resultado de una mala administración y que - junto a la marcada suba tarifaria de los últimos años - han contribuido a que en el último tiempo se produjera una caída del número de usuarios, pasando de 310 millones en el 2011 a 271 millones en 2015.¹

La primera de esas limitaciones se refiere al tramo del día durante el que circulan las formaciones porque, como está planteado, termina impidiendo el acceso a este servicio por parte de las personas que, por motivos laborales, educativos y/o recreativos, necesitan trasladarse en horarios nocturnos.

En días hábiles y sábados, el primer tren sale a las 5:00 hs. y el último servicio oscila entre las 22:20 hs. y las 23:22 hs. de acuerdo a la Línea. Los domingos, el esquema se reduce entre las 8:00 hs. y las 22:00 hs. o 22:50 hs.

Con una franja horaria de poco más de 17 hs. diarias, nuestra Red de Subterráneos ofrece uno de los cronogramas más acotados en relación al de los metros de otras grandes ciudades como Nueva York donde funciona las 24 hs., Berlín donde lo hace durante 21:30 hs., París, Madrid y San Pablo con una

¹ <http://www.cnrt.gob.ar/content/estadisticas/ferroviario>



*Legislatura de la Ciudad
Autónoma de Buenos Aires*

cobertura de 20 hs., Tokio, Londres y México con 19 hs. y Barcelona que en la semana alcanza 19 hs. pero los sábados se amplía a 24 hs.²

Pero el esquema también es reducido si se lo compara con el que se cumplió aquí mismo durante más de ochenta años, en el transcurso de los cuales el servicio se prestaba entre las 5:00 hs. y las 1:20 hs. Esa franja se respetó hasta la privatización del año 1994, cuando la concesionaria Metrovías S.A. redujo el horario de prestación so pretexto de la realización de obras de mantenimiento, para nunca volver al anterior.

La segunda problemática tiene que ver con la frecuencia entre formaciones que hace que, en horarios pico, las personas tengan que optar entre demorarse y dejar pasar trenes que van repletos o viajar en condiciones deplorables, apretadas prácticamente como ganado, con ventilación deficiente en la mayoría de las Líneas y poniendo en riesgo su seguridad.

De acuerdo a la página web de Metrovías, los días de semana entre las 8 hs. y las 10 hs. y entre las 18 hs. y las 20 hs. en las Líneas A y C pasa un coche cada tres minutos y medio; en las Línea B y D cada tres minutos, en la Línea E cada cinco minutos y en la Línea H cada seis minutos y treinta segundos. Aunque no se publican datos, fuera de esos horarios las formaciones llegan a las estaciones tras intervalos de tiempo mayores.³

Los días sábados, las Líneas A, B y D circulan cada siete minutos, la Línea C cada seis minutos, la Línea E cada ocho minutos y la H cada diez. Los domingos esas frecuencias se amplían todavía más, llegando a ocho minutos en las Líneas A, B y E, siete minutos y medio en la Línea C, siete minutos en la Línea D y se mantiene en diez en la Línea H.

Los avances registrados en esta materia han sido escasos, producto que el número de formaciones no se incrementó en la medida adecuada al hecho de que el servicio fuera utilizado por más pasajeros que el promedio anual de 190 millones que Metrovías transportaba en los primeros años de concesión, producto de la apertura y posterior expansión de la Línea H y de nuevas estaciones de las Líneas A, B, D.

En el año 2014, un informe de SBASE reveló que en horas pico circulaban noventa y tres coches, que representaban tres menos que en el 2000⁴. Las incorporaciones de material rodante realizadas durante los últimos años no sólo fueron insuficientes frente a la demanda del servicio, sino que además registraron demoras y, en el caso de la Línea B, severos problemas de adecuación a la infraestructura disponible.

En este escenario, la concesionaria llegó al extremo de discontinuar la publicidad de la información referida a las frecuencias, subsanando esa omisión recién a mediados de 2015, cuando comenzó a instalar el sistema de "próximo

²www.metrodelmundo.com.ar

³<http://www.metrovias.com.ar/Subterranos/StaticPage/Tu-viaje/Horarios-del-servicio/3362>

⁴<http://www.infobae.com/2014/11/24/1610811-subtes-hota-pico-circulan-promedio-tres-trenes-menos-que-hace-14-años>



*Legislatura de la Ciudad
Autónoma de Buenos Aires*

subte" que informa a través de carteles electrónicos pero no de medios sonoros, cuánto falta para el próximo tren.

Es importante recordar que en diciembre del año 2012, a través de la Ley 4.472, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires se hizo cargo de la administración del subterráneo tras un controvertido convenio que, en violación de lo dispuesto por el artículo 5 inc. 2 de la Constitución Nacional, la privó de la transferencia de los correspondientes recursos.

Esa misma norma declaró la emergencia del servicio por cuatro años - prorrogados por el Poder Ejecutivo hasta el 31 de diciembre de 2017- y previó la creación de un fideicomiso nutrido de una amplia variedad de fondos, destinado tanto a solventar los gastos corrientes de mantenimiento y explotación como las obras de desarrollo, mejora y expansión del subte.

Transcurrida una porción importante del plazo previsto sin que se produjeran cambios sustanciales, consideramos indispensable que esta Legislatura vuelva a tomar cartas en el asunto, en esta oportunidad para definir con mayor claridad cuáles son las condiciones que la prestación del servicio debe cumplir.

Es que, en este contexto, difícilmente pueda cumplirse el compromiso expresado por el Jefe de Gobierno para llegar en el 2017 a una frecuencia promedio de tres minutos, en horas pico y en todas las Líneas, resultando también insuficiente para la realidad de aquellas que transportan más pasajeros.

Ese es el sentido de este proyecto que viene a proponer una ampliación del horario en el que circulan los subterráneos, mayor para los días de semana y aún más extenso para los sábados y vísperas de feriado, además de promover una reducción de las frecuencias mínimas más significativa que la propuesta por el Poder Ejecutivo, uniforme para todas las Líneas y a concretarse dentro del término razonable de tres años.

Desde esta perspectiva, busca ser un aporte y complementar el debate que, en el mismo sentido, están impulsando la Defensoría del Pueblo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y otros legisladores/as con la vista puesta en mejorar la calidad y potenciar las ventajas comparativas que, materia de ahorro de tiempos, cuidado del ambiente y seguridad, tiene el servicio de subterráneo.

Por todo lo expuesto y convencidos que la jerarquización de este medio de transporte debe configurarse como una política de Estado, es que solicitamos el pronto tratamiento y aprobación de la presente iniciativa.

Roy Cortina
Diputado de la Ciudad de Buenos Aires