

PROYECTO DE LEY

Artículo 1º.- Créase el Servicio Público de Transporte Automotor de Pasajeros con Vehículos de Bajas Emisiones Contaminantes de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, “Buenos Aires E-Bus”.

Artículo 2º.- Se entiende por vehículos de bajas emisiones contaminantes, a los fines de esta Ley:

- a.- Vehículos de tracción híbrida con motor de combustión interna y sistema interno de recarga de baterías;
- b.- Vehículos de tracción híbrida con motor de combustión interna y sistema de recarga de baterías mediante conexión a red eléctrica;
- c.- Vehículos eléctricos puros con baterías de alimentación eléctrica por red y motor eléctrico
- d.- Vehículos eléctricos puros de alimentación eléctrica por red mediante pantógrafo/catenaria y motor eléctrico, tipo trolebús;
- e.- Vehículos híbridos con tracción exclusivamente eléctrica, con alimentación eléctrica mediante baterías, celdas de combustible (hidrógeno), motores de combustión interna, motores híbridos de combustión interna y energía eléctrica;
- f.- Vehículos propulsados a Gas Natural Comprimido (GNC).

Artículo 3º.- El Servicio Público de Transporte Automotor de Pasajeros con Vehículos de Bajas Emisiones Contaminantes es prestado en condiciones que garantizan su continuidad, regularidad, uniformidad, calidad, generalidad, obligatoriedad, accesibilidad, asequibilidad e igualdad, asegurando la eficiente prestación a los usuarios.

Artículo 4º.- El Servicio Público de Transporte Automotor de Pasajeros con Vehículos de Bajas Emisiones Contaminantes tiene por finalidad:

- a.- Implementación de un modo de transporte sustentable que contribuya a la reducción de gases efecto invernadero, la reducción de contaminación sonora y del aire;
- b.- Satisfacer demanda insatisfecha de transporte y conectividad en la ciudad, la integración socio económica, la eliminación de barreras urbanas, priorizando satisfacer las necesidades de desplazamientos transversales en el territorio de la CABA;
- c.- Promover la intramodalidad e intermodalidad, la ampliación y el mayor aprovechamiento de la infraestructura en transporte público de pasajeros de la CABA y la Región Metropolitana de Buenos Aires;
- d.- Proporcionar a los usuarios un servicio de transporte eficiente, accesible, asequible, previsible y confortable;
- e.- Hacer más atractivo el uso del transporte público de pasajeros en desmedro del uso del vehículo particular.

Artículo 5º.- Para el cumplimiento de la presente Ley, facultase al Poder Ejecutivo, a través de sus órganos competentes, a realizar las siguientes acciones:

- a.- Planificación de nuevas líneas o rutas para la prestación del servicio;
- b.- Planificación e inversión en la infraestructura de carga y provisión de energía eléctrica para los vehículos, en la infraestructura de provisión de Gas Natural Comprimido (GNC),

en las playas de estacionamiento y carga de energía eléctrica en cabecera, y en las playas de estacionamiento y carga de energía eléctrica intermedias de cada ruta;

c.- Ejecución de las obras para la operación y mantenimiento de infraestructura necesarias para la prestación del servicio;

d.- La operación y mantenimiento del servicio;

e.- Colocación de postes y/o pórticos soporte de catenaria, correspondiente a la provisión eléctrica, en el espacio público;

f.- Colocación de estaciones intermedias de carga de energía eléctrica de cada ruta, en el espacio público;

g.- Establecer las tarifas correspondientes al servicio.

Artículo 6º.- Las nuevas líneas o rutas planificadas por el Poder Ejecutivo para la implementación del Servicio Público de Transporte Automotor de Pasajeros con Vehículos de Bajas Emisiones Contaminantes deberán ser aprobadas por la Legislatura en forma previa a la inversión, ejecución de obras y puesta en operación de las mismas.

Artículo 7º.- El Poder Ejecutivo realiza la explotación, operación y mantenimiento del Servicio Público de Transporte Automotor de Pasajeros con Vehículos de Bajas Emisiones Contaminantes por gestión propia a través de una la sociedad que se constituye a tal efecto, o a través de Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado (SBASE).

Artículo 8º.- El Servicio de Transporte Automotor de Pasajeros con Vehículos de Bajas Emisiones Contaminantes opera preferentemente en carriles exclusivos o preferenciales ubicados en el centro de la calzada o adyacentes al cordón derecho o izquierdo y por carriles preferenciales en las autopistas existentes.

Artículo 9º.- Las paradas de ascenso y descenso de pasajeros del Servicio de Transporte Automotor de Pasajeros con Vehículos de Bajas Emisiones Contaminantes tienen las siguientes características:

a.- Preferentemente integradas físicamente a las Estaciones del Servicio SUBTE, Ferrocarriles, centros de trasbordo intermodales, y cuentan con la adecuada señalética.

b.- Accesibles para personas con movilidad reducida en cuanto al ingreso al espacio de espera, ascenso, descenso de los vehículos, compuesta por una plataforma cubierta, elevadas a la altura de la puerta de ascenso y descenso de los vehículos que operan el servicio.

c.- Equipadas con un sistema de información al pasajero sobre recorrido, tiempo de viaje y aproximación de los vehículos a las estaciones; sistema de seguridad y alarma; asientos para la espera, equipamiento compuesto de materiales que posibiliten una fácil y profunda higiene; y otras medidas de confort que tornan atractivo el servicio.

Cuando las paradas, por razones de integración entre los modos de transporte público sean emplazadas en estaciones de Metro Bus, estaciones de transferencia intermodal, o cuando por justificadas razones deban ser emplazadas junto a otras paradas de colectivos del mobiliario urbano, deberán respetar los criterios y finalidades de la presente Ley.

Artículo 10º.- El Servicio de Transporte Automotor de Pasajeros con Vehículos de Bajas Emisiones Contaminantes opera con vehículos equipados con aire acondicionado y ventilación; accesibles para personas con movilidad reducida en cuanto al ascenso, descenso y tránsito dentro de la unidad; con sistema de información al pasajero sobre recorrido, tiempo de viaje y aproximación a paradas; sistema de seguridad y alarma para

conductor y pasajeros; equipamiento compuesto de materiales que posibiliten una fácil y profunda higiene; otras medida de confort que tornan atractivo el servicio.

Artículo 11°.- El Servicio Público de Transporte Automotor de Pasajeros con Vehículos de Bajas Emisiones Contaminantes será prestado con tarifas asequibles, justas y razonables.

Artículo 12°.- Entiéndese por tarifa técnica a aquella que refleja los costos de la explotación del servicio.

Entiéndese por tarifa al usuario a aquella que efectivamente paga el usuario del servicio excluido el usuario de tarifa de interés social.

Entiéndese por tarifa de interés social a las tarifas promocionales o pase de viajes gratuitos para los usuarios beneficiarios, que comprenden a abonos en general, abono estudiantil para terciarios y secundarios privados, abono para maestros, pase de viajes gratuitos para jubilados, estudiantes primarios, estudiantes secundarios y discapacitados.

Artículo 13°.- Las tarifas técnicas, tarifa al usuario y tarifa de interés social, deberán ser revisadas anualmente y podrán ser modificadas previa audiencia pública a la que deberán concurrir los responsables de la prestación del servicio, pudiendo participar en dicha audiencia pública toda persona humana o jurídica que pueda invocar un derecho subjetivo, interés legítimo, simple, difuso o de incidencia colectiva, relacionado con el objeto de la audiencia y al público en general.

Artículo 14°.- Autorízase al Poder Ejecutivo a implementar la tarifa integrada entre el Servicio SUBTE y el Servicio Público de Transporte Automotor de Pasajeros con Vehículos de Bajas Emisiones Contaminantes, permitiendo la combinación entre ambos modos con una tarifa única.

Artículo 15°.- El Poder Ejecutivo implementará inicialmente el Servicio Público de Transporte Automotor de Pasajeros con Vehículos de Bajas Emisiones Contaminantes en, Línea de la Costa, Línea Metrobus Área Central y Línea Subte Bus, que prestarán servicio en la ruta descrita en el Anexo I, que forma parte de la presente Ley.

Artículo 16°.- Autorízase al Poder Ejecutivo a la ejecución de un contracarril exclusivo para transporte público de pasajeros en la calle Cecilia Grierson entre las calles Juana Manso y Av. Eduardo Madero.

Artículo 17°.- El Poder Ejecutivo celebrará los convenios necesarios para la mejor implementación del Servicio Público de Transporte Automotor de Pasajeros con Vehículos de Bajas Emisiones Contaminantes, con el Estado Nacional y empresas distribuidoras del servicio de energía eléctrica.

Artículo 18°.- Comuníquese, etc.

FUNDAMENTOS

Señora Presidenta:

Motiva la presentación del presente proyecto de Ley de creación del Servicio Público de Transporte Automotor de Pasajeros con Vehículos de Bajas Emisiones Contaminantes de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, “Buenos Aires Bus”, la convicción de que apostar al transporte público sustentable de pasajeros es un pilar fundamental de una política integral al servicio de mejorar la calidad de vida de los habitantes de la Ciudad de Buenos Aires.

El Servicio Público de Transporte Automotor de Pasajeros con Vehículos de Bajas Emisiones Contaminantes propuesto, comprende a las variedades de vehículos alternativos a los que utilizan combustibles fósiles, híbridos o puros con respecto a la tracción y alimentación eléctrica, los conocidos como “enchufables” y “no enchufables”, con carga rápida, ultra rápida o carga lenta, el trolebús, y los vehículos propulsado a GNC. Con lo cual, para la etapa de planificación, se cuenta con un variado abanico de posibilidades para los proyectos, teniendo en cuenta las múltiples variables a tener en cuenta para la implementación adecuada, que comprende la infraestructura necesaria, las necesidades operativas, entre otras.

Los Vehículos de Bajas Emisiones Contaminantes son un modo de transporte sustentable que contribuyen a la reducción de gases efecto invernadero, la reducción de contaminación sonora y del aire producido por el funcionamiento de los vehículos.

El transporte automotor de pasajeros con vehículos que utilizan combustibles fósiles, generan gases de efecto invernadero, en particular dióxido de carbono (CO₂), monóxido de carbono (CO), óxidos de nitrógeno (NO_x), partículas finas (PM_{2,5} y PM₁₀) e hidrocarburos inquemados (CH₄). Los vehículos de bajas emisiones contaminantes reducen en gran medida la emisión de dichos gases. En la etapa de uso, los buses eléctrico puros y trolebús, no producen emisiones contaminantes, mientras que en los casos de vehículos híbridos, producen en la proporción del uso que los mismos hacen de combustibles fósiles, y aún en menor proporción, dependiendo de la tecnología implementada. Cabe destacar que al final de la vida útil, es importante la etapa de gestión de residuos y eliminación de las baterías, considerado un aspecto clave para una política de transporte ambientalmente sustentable.

El servicio propuesto a su vez tiene componentes que priorizan el transporte público de pasajeros sobre los vehículos particulares, como carriles exclusivos y vías preferenciales, y proponen aspectos relacionados al confort, seguridad y accesibilidad en la infraestructura del servicio, especialmente las paradas de ascenso y descenso, que buscan una relación de respeto y fidelidad con los usuarios.

Se propone que la adquisición, gestión, operación y mantenimiento de los autobuses sea realizada por el sector público, como ocurre en la mayoría de las ciudades europeas, a través de una empresa estatal a crearse al efecto, o a través de SBASE, que cuenta con experiencia técnica, y de acuerdo a su estatuto, puede ser el prestador del servicio.

El sector público es el indicado para la implementación del servicio ya que existen barreras y necesidades críticas para la implementación, como la necesidad de una alta inversión inicial, por ejemplo el elevado costo de compra por unidad (vehículo híbrido hasta un 30 % superior a uno convencional y el eléctrico hasta un 80 %) y repuestos, inversión en infraestructura eléctrica para la carga de las unidades, necesidades operativas críticas (ej: autonomía, tiempo de recarga, etc.), entre otras. Estas barreras alejan al sector privado de ser el actor central que impulse la implementación a una escala significativa, en la búsqueda de la maximización de sus ganancias y la inversión inicial necesaria, a pesar de que en el mediano y largo plazo con vehículos de bajas emisiones, los costos operativos

se reducen con respecto a los vehículos convencionales. La incorporación de esta nueva tecnología es costosa, y requiere de una gran inversión y planificación, con lo cual, para dar el impulso inicial necesario, la misma debe estar bajo la dirección del Estado, y requiere una escala considerable, para no ser un mero acto publicitario.

Con respecto a este último aspecto, luego la polémica y fallida licitación iniciada por el Ministerio de Medio Ambiente de la Nación en el año 2017, el Ministerio de Transporte de la Nación y el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, en el año 2018, elaboró el Plan de Movilidad Limpia a 2035. En este marco en el año 2019 comenzaron a operar 2 colectivos eléctricos en la línea 59, como primera prueba, de un plan tendiente a incorporar 6 colectivos más en 4 Líneas, la 12, 34 y 39. El proyecto falló al no incorporar las 3 líneas señaladas, y las dos unidades que operan en la Línea 59 por contrato a préstamo deben ser devueltas. Es oportuna la materialización experiencia pilotos más elaboradas, pero sin dejar de brindar incentivos a los operadores actuales para que inviertan e incorporen unidades a tracción eléctrica o híbrida, con la participación indispensable del sector público, lo cual implica una política de reconversión de flotas, que requiere otro tipo de planificación.

Por último, cabe destacar que la propuesta de la “Línea de la Costa” sirve a importantes nodos, puntos atractores de interés y zonas con demanda insatisfecha de movilidad, e implica tornar más accesible a toda la línea costera. Entre ellos cabe destacar la Ciudad Universitaria, Aeroparque Jorge Newbery, la costanera norte, el Barrio Mujica, Retiro, Puerto Madero (recorrido transversalmente), costanera sur, Barrio Rodrigo Bueno, Usina del Arte, La Boca y Constitución. Esta línea, a su vez, comprende un corredor atractivo desde el punto de vista turístico, comercial, gastronómico, y de esparcimiento.

La línea Metrobús Área Central busca incorporar a la infraestructura de carriles exclusivos que compone el Metrobús, un servicio compuesto por vehículos de bajas emisiones contaminantes, para los viajes realizados dentro del área central de la ciudad.

La Línea SUBTE BUS conecta las cabeceras de cuatro Líneas de SUBTE, Línea D, Línea B, Línea A y Línea E, operando como una línea alimentadora de la red del SUBTE. A su vez el recorrido señalado permite la combinación con FFCC y Metrobús, generando múltiples posibilidades de combinación a escala barrial, a escala ciudad y escala metropolitana. Con la integración tarifaria con el SUBTE se puede obtener un aumento de la demanda del SUBTE con la posibilidad de combinación entre líneas sobre todo para viajes perimetrales, entre comunas, de origen y destino en la periferia con respecto al centro, operando a su vez como una verdadera alternativa de movilidad disuasoria del uso del automóvil.

Por las razones expuestas solicito al cuerpo la aprobación del presente proyecto de ley.

ANEXO I

La Línea de la Costa presta servicio en el siguiente recorrido:

● Recorrido de ida: Ciudad Universitaria, Av. Costanera Rafael Obligado, Av. Presidente Ramón S. Castillo, Av. de los Inmigrantes, Av. José María Ramos Mejía, Av. del Libertador, San Martín, Av. Eduardo Madero, Cecilia Grierson, Juana Manso, Rosario Vera Peñaloza, Padre M. L. Migone, Av. Dr. T. Achaval Rodríguez, Av. Elvira Rawson de Dellepiane, Av. Ingeniero Huergo, Av. Pedro de Mendoza, Rocha, General Hornos, Plaza Constitución/Centro de Tránsito Constitución.

● Recorrido de vuelta: Plaza Constitución/Centro de Tránsito Constitución, Lima, Dr. Enrique Finocchietto, Herrera, Benito Quinquela Martín, Av. Pedro de Mendoza, Av. Ingeniero Huergo, Av. Elvira Rawson de Dellepiane, Av. Dr. T. Achaval Rodríguez, Padre M. L. Migone, Rosario Vera Peñaloza, Juana Manso, Cecilia Grierson, Av. Eduardo Madero, Gilardo Gilardi, Av. José María Ramos Mejía, Av. de los Inmigrantes, Av. Presidente Ramón S. Castillo, Av. Costanera Rafael Obligado, Ciudad Universitaria.

La Línea Metrobús Área Central presta servicio en el siguiente recorrido:

● Recorrido A: Centro de Tránsito Constitución, Metrobus 9 de Julio, Av. del Libertador, Centro de Tránsito Retiro, Metrobus del Bajo, Av. Paseo Colón, Av. Juan de Garay, Centro de Tránsito Constitución.

● Recorrido B: Centro de Tránsito Constitución, Av. Brasil, Av. Paseo Colón, Metrobus del Bajo, Centro de Tránsito Retiro, Av. del Libertador, Metrobus 9 de Julio, Centro de Tránsito Constitución.

Línea SUBTE BUS con Tarifa integrada al SUBTE.

● Recorrido ida: Estación Plaza de los Virreyes/Eva Perón de la Línea E de SUBTE, Av. Almagro, Av. San Pedrito, Av. Nazca, Av. Francisco Bóro, Av. de los Constituyentes, calle Pedro I. Rivera, calle Aizpuru, Av. Franklin D. Roosevelt, calle Díaz Colodrero, Av. Congreso, Estación Congreso de Tucumán de la Línea D de SUBTE.

● Recorrido vuelta: Estación Congreso de Tucumán de la Línea D de SUBTE, Av. Congreso, calle Bañes, Av. Triunvirato, Av. Franklin D. Roosevelt, calle Ceretti, Calle Nahuel Huapi, Av. de los Constituyentes, Av. Francisco Bóro, Av. Nazca, Av. San Pedrito, Av. San Pedrito, Av. Almagro, Estación Plaza de los Virreyes/Eva Perón de la Línea E de SUBTE.