

H. Cámara de Diputados de la Nación**PROYECTO DE LEY**

Texto facilitado por los firmantes del proyecto. Debe tenerse en cuenta que solamente podrá ser tenido por auténtico el texto publicado en el respectivo Trámite Parlamentario, editado por la Imprenta del Congreso de la Nación.

N° de Expediente	8093-D-2010
Trámite Parlamentario	170 (10/11/2010)
Sumario	TRANSPORTES AUTOMOTOR DE PASAJEROS Y FERROVIARIO DE PASAJEROS POR SUBTERRANEO Y PREMETRO SE TRANSFIERE LA JURISDICCION EXCLUSIVA A LA CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS. DEROGACION DE LA LEY 25031.
Firmantes	GIUDICI, SILVANA MYRIAM - GIUBERGIA, MIGUEL ANGEL - LANCETA, RUBEN ORFEL - JURI, MARIANA.
Giro a Comisiones	ASUNTOS MUNICIPALES; TRANSPORTES; LEGISLACION GENERAL; PRESUPUESTO Y HACIENDA.

El Senado y Cámara de Diputados,...

SUMARIO: Jurisdicción exclusiva de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires sobre los Servicios de Transporte Automotor de Pasajeros y transporte Ferroviario de Pasajeros por Subterráneo y Premetro. Derogación de la Ley 25.031. Creación del Organismo Coordinador del Transporte Área Metropolitana (OCTAM).

TITULO I

Jurisdicción exclusiva de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires sobre los Servicios de Transporte Automotor de Pasajeros y Transporte Ferroviario de Pasajeros por Subterráneo y Premetro.

Alcances.

Artículo 1: La Ciudad Autónoma de Buenos Aires ejerce la jurisdicción y competencia sobre los Servicios de Transporte Automotor de Pasajeros y Transporte Ferroviario de Pasajeros por Subterráneo y Premetro en forma exclusiva y excluyente dentro de sus límites territoriales.

Servicio de Transporte Automotor de pasajeros

Artículo 2: Transfiérase a la jurisdicción de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires el servicio de transporte automotor de pasajeros, las actividades complementarias vinculadas al mismo y la infraestructura edilicia inherente a dicho servicio.

Servicio de Transporte Ferroviario de Pasajeros por Subterráneo y Premetro.

Artículo 3: Transfiérase a la jurisdicción de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires el Transporte Ferroviario de Pasajeros por Subterráneo y Premetro, las actividades complementarias vinculadas al mismo y la infraestructura edilicia inherente a dicho servicio.

Transferencia de recursos

Artículo 4: Transfiéranse a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires los siguientes recursos:

a-Las partidas presupuestarias acorde las transferencias dispuesta por esta ley;

b-Todos los bienes muebles e inmuebles y demás patrimonio inherente a la prestación del servicio público de transporte transferido;

c-Los permisos, licencias y concesiones del Transporte Público Ferroviario de Pasajeros por Subterráneo y Premetro.

d-La titularidad de la Cuenta Fiduciaria de segundo grado denominada Régimen de Compensaciones Complementarias (RCC) en el Fideicomiso constituido en el Banco de la Nación Argentina, de acuerdo a lo dispuesto por los artículos 14 y 15 de la ley 26.028

Artículo 5: La transferencia de los servicios dispuesta en esta ley se instrumentará mediante convenios a celebrarse entre el Estado Nacional y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires dentro del plazo de ciento ochenta días (180) de sancionada la presente ley, resguardando la normal prestación del Servicio Público de Transporte y las garantías laborales de las personas que se encuentren afectados a estos servicios.

TITULO II

Organismo Coordinador del Transporte Área Metropolitana - OCTAM

Creación.

Artículo 6: Créase el Organismo Coordinador del Transporte Área Metropolitana - OCTAM- como entidad pública interestadual con asiento en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Objeto.

Artículo 7: El Organismo Coordinador del Transporte Área Metropolitana (OCTAM), tendrá a su cargo la planificación, administración, regulación, control y fiscalización del transporte interjurisdiccional en el ámbito del área metropolitana de Buenos Aires.

Competencia.

Artículo 8: El Organismo Coordinador del Transporte Área Metropolitana - (OCTAM) tendrá competencia exclusiva y excluyente en el área metropolitana de Buenos Aires.

Artículo 9: El Área Metropolitana de Buenos Aires, comprende el territorio de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y los siguientes partidos de la provincia de Buenos Aires: Almirante Brown, Avellaneda, Berazategui, Berisso, Brandsen, Campana, Cañuelas, Ensenada, Escobar, Esteban Echeverría, Exaltación de la Cruz, Ezeiza, Florencio Varela, General Las Heras, General Rodríguez, General San Martín, Hurlingham, Ituzaingó, José C. Paz, La Matanza, Lanús, La Plata, Lomas de Zamora, Lobos, Luján, Marcos Paz, Malvinas Argentinas, Mercedes, Moreno, Merlo, Morón, Pilar, Punta Indio, Presidente Perón, Quilmes, San Fernando, San Isidro, San Miguel, San Vicente, Tigre, Tres de Febrero, Vicente López, Zárate y los que en el futuro deban ser incluidos como consecuencia del desarrollo urbano cuando las relaciones funcionales del área así lo requieran.

Autoridad de Aplicación

Artículo 10: El Organismo Coordinador del Transporte Área Metropolitana - (OCTAM), será la Autoridad de Aplicación de todos los actos jurídicos (permisos, licencias, concesiones y autorizaciones) y de todas las actividades relacionadas con el servicio público de transporte terrestre interjurisdiccional en el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), de acuerdo a lo establecido en el artículo 9 de la presente ley.

Integración

Artículo 11: El Organismo Coordinador del Transporte Área Metropolitana - (OCTAM), será dirigido por un Consejo Directivo que se integrará con dos (2) representantes del Poder Ejecutivo Nacional, dos (2) representantes de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y dos (2) representantes de la provincia de Buenos Aires.

Del Presidente y Vicepresidente.

Artículo 12: El Consejo Directivo en pleno elegirá un Presidente, quien ejercerá la representación legal del organismo, y un Vicepresidente que lo reemplazará en caso de ausencia. Durarán dos años en sus funciones. La presidencia será ejercida en forma alternativa, por cada una de las jurisdicciones que integran el OCTAM.

Mayorías.

Artículo 13: El Consejo Directivo del Organismo tomará sus resoluciones por simple mayoría.

Competencia.

Artículo 14: El Consejo Directivo deberá:

- a) Dictar el reglamento de organización y funcionamiento del organismo dentro de un plazo máximo de 30 días de constituido.
- b) Elaborar anualmente el presupuesto.

Artículo 15: El Consejo Directivo tendrá facultades para:

- a) Gestionar créditos nacionales e internacionales;
- b) Promover y suscribir convenios de cooperación con organismos nacionales e internacionales;
- c) Proponer políticas, planes y programas de coordinación del sistema de transporte terrestre interjurisdiccional en el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA);
- d) Proponer las normas reguladoras del funcionamiento y control del sistema de transporte terrestre interjurisdiccional en el área metropolitana de Buenos Aires;
- e) Otorgar concesiones, permisos, licencias y/o autorizaciones para la

prestación de los servicios de transporte terrestre interjurisdiccional en el área metropolitana de Buenos Aires;

f) Reprogramar y/o modificar las condiciones de las concesiones, permisos, licencias y/o autorizaciones;

g) Promover las reformas legales y reglamentarias en las jurisdicciones del área (AMBA), tendientes al cumplimiento de los fines y objetivos de esta ley;

h) Proponer los regímenes tarifarios, de subsidios y la Tasa de Fiscalización del Transporte, perteneciente al sistema de transporte terrestre en el área metropolitana de Buenos Aires;

i) Emitir un dictamen técnico en forma previa al otorgamiento de cualquier subsidio relacionado con el transporte terrestre en el Área Metropolitana de Buenos Aires, por parte de alguna de las jurisdicciones que integran el organismo. El Consejo Directivo deberá dictaminar en forma fundada sobre la conveniencia o inconveniencia del otorgamiento o cese del subsidio en cuestión. El plazo para emitir el dictamen será de treinta (30) días;

j) Efectuar el seguimiento y control de la utilización de los subsidios referidos en el inciso i) y confeccionar, antes del 1º de diciembre de cada año calendario, un informe técnico cualitativo y cuantitativo al respecto;

k) Publicar en la página web del organismo, de libre acceso público, toda la información y datos referidos a otorgamiento de subsidios, concesiones, permisos, licencias y/o autorizaciones. La información referida será actualizada en forma trimestral.

Consejo Consultivo.

Artículo 16: Créase un Consejo Consultivo el cual deberá asesorar al Consejo Directivo y cooperar con el mismo en cuanto le sea requerido en la materia.

Integración.

Artículo 17: El Consejo Consultivo estará integrado por un representante de cada uno de los Municipios que conforman la región metropolitana, conforme lo prescripto por el artículo 8 de esta ley, un representante de las entidades empresarias del transporte, representantes de los operadores del sistema de transporte, y representantes de las organizaciones no gubernamentales con injerencia en la materia. La reglamentación determinará su funcionamiento y estructura interna.

Financiamiento

Artículo 18: El funcionamiento del Organismo Coordinador del Transporte Área Metropolitana - (OCTAM), se financiará con los recursos provenientes de:

a) Los fondos recaudados en concepto de penalidades, multas, tasas y tributos que establezcan las normas vigentes;

b) La aplicación de la Tasa Nacional de Fiscalización del Transporte, la que se

hará extensiva al transporte por ferrocarril;

c) Los fondos aportados por la Nación, la Provincia de Buenos Aires y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, respetando la proporcionalidad de cada jurisdicción;

d) Los subsidios, donaciones o legados;

e) Otros recursos que le asigne el Estado nacional, la provincia de Buenos Aires y al Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires;

f) Créditos nacionales o internacionales.

TITULO III.

Derogación.

Artículo 19: Deróguese la ley 25.031.

Adhesión.

Artículo 20: Invítese a la Provincia de Buenos Aires y a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires para que en un plazo máximo de sesenta días (60) a partir de su promulgación adhieran a la presente ley respecto de lo normado por el Título II.

Vigencia

Artículo 21: La presente ley entrará en vigencia a partir de su promulgación.

Artículo 22: Comuníquese al Poder Ejecutivo.

FUNDAMENTOS

Señor presidente:

Con la reforma constitucional del año 1994, mediante la incorporación del artículo 129, se reconoció en la Carta Magna el status jurídico de "Autónoma" a la Ciudad de Buenos Aires, lo cual implicó que a partir de aquella reforma la Ciudad de Buenos Aires tendrá un "Régimen de Gobierno Autónomo, con facultades propias de legislación y jurisdicción, y su jefe de gobierno será elegido directamente por el pueblo de la ciudad".

La Cláusula Transitoria Séptima prescribe que "El Congreso ejercerá en la Ciudad de Buenos Aires, mientras sea Capital de la República, las atribuciones legislativas que conserve con arreglo al Art. 129. (corresponde al Art. 75 inc. 30) y, la cláusula Decimoquinta " Hasta tanto se constituyan los poderes que surjan del nuevo régimen de autonomía de la Ciudad de Buenos Aires, el Congreso ejercerá una legislación exclusiva sobre su territorio, en los mismos términos que hasta la sanción de la presente ..." vale decir que aquel es el límite para la realización de la Autonomía plena.

Por su parte, la ley 24.588 en su artículo 9º también ha reconocido la exclusividad jurisdiccional en materia de transporte público de pasajeros de la Ciudad

Autónoma de Buenos Aires al expresar "El Estado Nacional se reserva la competencia y la fiscalización, esta última en concurrencia con la ciudad y las demás jurisdicciones involucradas, de los servicios públicos cuya prestación exceda el territorio de la ciudad de Buenos Aires".

Por ello, bien la Ciudad ya posee su carácter de Autónoma, en los hechos, la transferencia de competencias se ha hecho en forma paulatina, lenta y aún resta camino por recorrer para el logro de la Plena Autonomía.

Con la convicción de que la Autonomía Plena debe tener acabada realización, hemos impulsado diversas propuestas tendientes al traspaso de distintas competencias desde la Nación a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires tal como el expediente 3753-D-2007 (cuyos antecedentes fueron los expedientes 4278-D-2004 y 0051-D-2006) el cual fuera receptado por la ley 26.288 mediante la cual se modificó

el art. 7º de la Ley 24.588 estableciendo que "El Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires ejercerá las funciones y facultades de seguridad en todas las materias no federales. El Gobierno nacional las seguirá ejerciendo hasta tanto aquel ejercicio sea efectivamente asumido por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires..." lo que implicó un fuerte progreso en el proceso de Autonomía plena de la Ciudad de Buenos Aires.

Actualmente tienen estado parlamentario diversos proyectos de ley que hemos presentado, pudiendo citar, los expediente N° 0027-D- 2009 de modificación del art. 10 de la ley 24.588 (transferencia a la Ciudad Autónoma del Registro de la Propiedad Inmueble y de la Inspección General de Justicia, el cual es reproducción del anteriormente presentado N° 3902-D-7, el Proyecto de ley N° 0034-D- 2010, el cual es reproducción de los expedientes 0010- D-08, 1165-D-06 y 6453-D-2004 y que plantea la transferencia a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires del dominio y la administración del Puerto de Buenos Aires; el expediente N° 2671-D-2009 de transferencia a título gratuito de un inmueble propiedad del Estado Nacional - denominado Dársena Norte ubicado en el Puerto de Buenos Aires- a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y, el mas reciente, expediente 1413- D- 2010 sobre el traspaso de la Justicia Nacional Ordinaria al Ámbito del Poder Judicial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

En este contexto deviene necesario transferir legalmente a la Ciudad de Buenos Aires el Servicio de Transporte Automotor Urbano de Pasajeros y Transporte Ferroviario de Pasajeros por Subterráneo y Premetro y la correspondiente administración, fiscalización y control del mismo, como competencia privativa en el ámbito de su territorio, tal como lo solicitáramos en el año 2004 mediante la presentación del expediente 1317-D- 2004.

En la actualidad, el decreto 1388/96, le otorga a la Comisión Nacional de Transporte (CNRT), como organismo de control, facultades sobre el transporte automotor y ferroviario que se desarrolla en el ámbito local, con antecedente en el decreto N° 656/94 que en artículo 2º establece: "Se consideran servicios de transporte por automotor de pasajeros de carácter urbano y suburbano de Jurisdicción Nacional todos aquellos que se realicen en la Capital Federal o entre ésta y los partidos que conforman la Región Metropolitana de Buenos Aires, así como los interprovinciales de carácter urbano y suburbano en el resto del país"

Respecto del Servicio Público de Transporte Ferroviario de Pasajeros por Subterráneo y Premetro el cual no supera los límites territoriales de la Ciudad de Buenos Aires, y que correspondería por derecho a su jurisdicción, el Estado Nacional ha seguido ejerciendo, no solamente la jurisdicción, sino también su planificación, gestión y control a través de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) en flagrante violación de la autonomía constitucional de la Ciudad de Buenos Aires.

Mediante el dictado del Decreto 393/99 se establecieron los términos y condiciones de la transferencia del servicio público de transporte de pasajeros a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. El artículo 4° del Decreto PEN N° 393/99, que aprobó la Addenda al Contrato de Concesión, previó la instrumentación de la transferencia del control de los servicios subterráneos y premetro comprendiendo tal transferencia el ejercicio de la fiscalización y control por la ciudad de Buenos Aires.

A su vez, y en consonancia con el decreto citado, la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, mediante la ley 373, publicada en el Boletín Oficial de la Ciudad de Buenos Aires N° 988 del 20/7/00, adhirió al decreto 393/99 en los términos solicitados, resolviendo "Artículo 1° - Adhiérase al decreto del Poder Ejecutivo nacional 393/99, de renegociación del contrato de concesión del sistema de transporte de subterráneos, por el cual se faculta al Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos a realizar los actos necesarios para transferir la fiscalización y el control de dicho contrato a favor de la Ciudad de Buenos Aires".

No obstante la regulación descripta, el efectivo traspaso de dichas funciones nunca se materializó.

De ese modo el Gobierno de la Ciudad podrá ejercer las funciones y cumplir con las responsabilidades previstas en los puntos 3, apartado II, y 4, apartado 4.1 del anexo 8 de la adenda ya referida.

La Ciudad de Buenos Aires debe actuar con independencia respecto al control mencionado, facilitándoles a sus instituciones entender más acabadamente sobre temas que hacen a la calidad de los servicios y la infraestructura que se utiliza, de modo de satisfacer las necesidades actuales de la ciudadanía y el interés público en general en esta materia

Nuestra propuesta contempla que todas las transferencias que se efectúen a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, se realicen con la correspondiente reasignación de los recursos presupuestarios destinados a su financiamiento por parte del Estado Nacional. (C. N art. 72, inc 2). Entre éstos, y en virtud de lo dispuesto por el Congreso de la Nación ininterrumpidamente desde 2002, por las sucesivas Leyes de Presupuesto, los recursos fiduciarios correspondientes a Fideicomisos públicos en los que el Estado Nacional sea el Fiduciante también guardan la condición de recursos presupuestarios.

El ejercicio pleno de la Autonomía requiere el traspaso de la competencia sobre el transporte público de pasajeros que se desarrolla exclusivamente dentro de los límites del territorio de la Ciudad, del ámbito nacional al local y así también deben reconocerse a la Ciudad de Buenos Aires facultades concurrentes con el Estado Nacional respecto de los servicios de carácter interjurisdiccional que pasen por su

territorio.

La realidad ha demostrado que en la zona Área Metropolitana se superponen la prestación de servicios públicos entre la Ciudad de Buenos Aires, la Nación y la Provincia de Buenos Aires, lo cual requiere aunar criterios y recursos para llevar adelante la prestación del mismo en forma adecuada y eficaz mediante la creación de una única autoridad interjurisdiccional que ejerza la planificación, regulación, fiscalización y control del servicio de transporte público interjurisdiccional de pasajeros, sin que ello signifique un menoscabo de las autonomías locales.

En ese sentido la ley 25.031 creó el Ente Coordinador del Transporte Metropolitano (ECOTAM), con competencia sobre los servicios interjurisdiccionales de transporte público de pasajeros en el área metropolitana y esbozó de ese modo, un posible camino de organización en la problemática pero lo cierto es que dicha norma adolece de vicios que la tornaron inaplicable, además haber omitido otorgar de facultades de control y fiscalización al organismo creado.

La citada norma requiere la adhesión de la totalidad de los Municipios que conforman el área metropolitana para su efectiva aplicación.

Teniendo en consideración todo lo expuesto, resulta necesario modificar en su totalidad el régimen establecido por la ley 25.031, por lo que impulsamos la creación

del Organismo Coordinador del Transporte Área Metropolitana - (OCTAM), como organismo un interjurisdiccional de derecho público con asiento en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, otorgándole facultades de planificación, regulatorias, de control y fiscalización.

El Organismo estará a cargo de un Consejo Directivo, integrado proporcionalmente por representantes de las tres jurisdicciones donde opera el servicio de transporte, y sus decisiones, en tanto y en cuanto afectan el bienestar de los usuarios de los servicios, serán adoptadas por la mayoría de sus miembros.

Asimismo, el organismo tendrá total independencia económica y financiera del Gobierno Nacional puesto que se prevé el aporte en forma proporcional de las tres jurisdicciones y recursos propios destinados a su funcionamiento.

De modo innovador y con la doble finalidad de, por un lado resguardar la eficacia en el otorgamiento de subsidios relativos al transporte terrestre en la región del Área Metropolitana de Buenos Aires y, por el otro, controlar y transparentar dicho otorgamiento y utilización, se prevé como facultades del Consejo Directivo la de emitir un dictamen técnico, acerca de la conveniencia o no del otorgamiento o cese del subsidio, en forma previa y, en el mismo sentido, informes de gestión con la pertinente publicación de un informe cualitativo y cuantitativo en forma anual y con fecha precisa.

Asimismo se impone, en materia de acceso a la información pública, la publicidad constante, actualizada y de libre acceso público referida a otorgamiento de los subsidios, concesiones, permisos, licencias y/o autorizaciones, dentro del marco de su competencia. Todo ello en el entendimiento de aprovechar al máximo la funcionalidad del OCTAM.

Resulta apropiado que dicho Consejo Directivo sea asesorado por un Consejo Consultivo, integrado por representantes de todos los Municipios involucrados en el servicio de transporte público, como así también del sector empresarial del área del transporte y organizaciones de la sociedad civil que tengan relación con la temática tales como aquellas que procuran la defensa de los consumidores y usuarios.

Es y será nuestro compromiso como representantes de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires ante este Congreso Nacional impulsar diferentes proyectos con el objeto de no dilatar mas el reconocimiento a la Ciudad de un régimen autónomo pleno prescripto constitucionalmente y la satisfacción a los vecinos porteños del uso y goce del efectivo ejercicio de sus derechos.

Por todo lo expuesto, solicitamos a los miembros de ésta H. Cámara acompañen con su voto afirmativo la presente iniciativa.-