

GOBIERNO DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES**DECRETO N° 496/GCABA/10**

SE VETA PARCIALMENTE EL PROYECTO DE LEY 3.455 - UBICACIÓN DE PARADAS -PARADAS CABECERAS Y TERMINALES - DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS Y DE CARGAS - CÓDIGO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE - LEY 2.148 - VETO PARCIAL - PLAN DE VÍAS PREFERENCIALES PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO - COLECTIVOS - DISTANCIA MÍNIMA - DISMINUCIÓN - HOSPITALES - SANATORIOS - TERMINALES DE TRENES - TERMINALES DE ÓMNIBUS DE LARGA DISTANCIA - CEMENTERIOS - TAXIS - ESTACIONAMIENTO - ACERA DE EDIFICIOS - MONUMENTO HISTÓRICO

Buenos Aires, 22 de junio de 2010

VISTO: La Ley N° 2.148, el Proyecto de Ley N° 3.455 y el Expediente N° 580.772/10 e incorporado, y

CONSIDERANDO:

Que por el expediente referido en el Visto tramita el Proyecto de Ley N° 3.455, sancionado por la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en su sesión de fecha 27 de mayo de 2010;

Que el mencionado Proyecto de Ley propone sustituir el texto del artículo 9.4.2 "Ubicación de Paradas" del Capítulo 9.4 "Paradas, Cabeceras y Terminales", del Título Noveno "Del Transporte de Pasajeros y de Cargas", del Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, aprobado por Ley N° 2.148;

Que si bien la nueva redacción propuesta para el primer y segundo párrafo del artículo 9.4.2 del mencionado Código no merece objeciones por parte de esta Administración, en lo que respecta al tercer párrafo que se incorpora deben formularse observaciones;

Que el texto normativo propuesto dispone que no pueden ubicarse paradas en los últimos cincuenta (50) metros de las arterias que antecedan a una intersección que admita el giro a la derecha, permitiéndose que, excepcionalmente y por razones de índole técnica debidamente justificadas, esta distancia pueda reducirse a treinta (30) metros mediante el dictado de un acto administrativo fundado,

Que la aplicación generalizada de la nueva exigencia no resulta compatible con la política de priorización del transporte público adoptada como principio por esta Administración, y colisiona con otras exigencias del Código de Tránsito y Transporte;

Que la priorización del transporte público es una política plasmada en importantes normas de fondo, como la Ley N° 2.930 -que aprobó el Plan Urbano Ambiental- y el propio Código de Tránsito y Transporte, que en su artículo 2.1.2, referido a la Planificación Urbana, determina la necesidad de procurar la priorización del transporte público de pasajeros "a fin de preservar la estructura y la seguridad vial, el medio ambiente y la fluidez de la circulación";

Que en tal inteligencia se ha venido implementando con marcado suceso el Plan de Vías Preferenciales para el Transporte Público, mediante el cual se pretende privilegiar la circulación del transporte colectivo y, en especial, concentrar su operatoria en las Avenidas, de forma tal de mejorar adicionalmente las condiciones ambientales de las calles barriales;

Que en este sentido es importante puntualizar que la capacidad de una arteria especializada en la operación del transporte público de pasajeros se encuentra directamente relacionada con la disponibilidad de espacio de paradas;

Que la restricción que se propone mediante el Proyecto de Ley en análisis eliminaría, en la práctica, el veinticinco por ciento (25%) del espacio disponible para la localización de las paradas;

Que, por otra parte, el carácter general de la norma impide considerar las numerosas situaciones particulares propias de una red de alta complejidad;

Que no se han tenido en cuenta, por ejemplo, aquellos casos en que la parada corresponda a una línea que justamente deba girar a la derecha en la intersección, y que de mantenerse la redacción propuesta obligaría a realizar complicadas maniobras a los vehículos de transporte colectivo para finalmente efectivizar el giro, sin que se observe beneficio alguno para la seguridad vial;

Que tampoco se ha contemplado la situación de las vías preferenciales para buses en las que no se permite la circulación de automóviles particulares, las cuales verían restringida de manera innecesaria su capacidad;

Que de las prescripciones contenidas en los artículos 6.1.6., 6.1.7., 6.1.8., 6.1.14 y concordantes del Código de Tránsito y Transporte, surge con claridad la regla general de circulación del transporte público, con las prioridades correspondientes, por el carril derecho;

Que por otra parte, el inciso a) del artículo 9.4.7 del mencionado cuerpo normativo dispone que "...El transporte colectivo de pasajeros debe efectuar las detenciones en los sectores de parada establecidos por la Autoridad de Aplicación. Sólo entre las veintidós (22) y las seis (6) horas del día siguiente y durante tormenta o lluvia, el ascenso y descenso debe hacerse antes de la encrucijada que el pasajero requiera, aunque no coincida con la parada establecida. De igual beneficio gozan permanentemente las personas con movilidad reducida...";

Que en otro orden de ideas, se advierte que el proyecto normativo bajo examen no distingue las diferentes jerarquías de las viales, resultando entonces de aplicación inclusive a las arterias terciarias, es decir, a las calles barriales. A este respecto debe tenerse en cuenta que en este tipo de arterias, la detención a mitad de cuadra puede devenir en situaciones más riesgosas que las que se pretenden evitar, y se encuentra reñida con las mejores prácticas en materia de seguridad vial;

Que, en efecto, la reducción natural de la velocidad de los vehículos se produce al acceder a la encrucijada, ante la ausencia de señalización semafórica que garantice el cruce seguro. En tal inteligencia la detención de unidades de transporte lejos de aquellas puede resultar en un riesgo imprevisto para los vehículos que eventualmente circularan detrás de las mismas, generándose entonces el efecto paradójico de aumentar la inseguridad con una medida que pretende reducir riesgos;

Que en igual línea de pensamiento debe considerarse que, en el caso de ejes viales por los que circulan varias líneas de buses, la restricción impediría la aplicación de otros criterios más importantes en relación a la seguridad vial, tal como el

Que en igual línea de pensamiento debe considerarse que, en el caso de ejes viales por los que circulan varias líneas de buses, la restricción impediría la aplicación de otros criterios más importantes en relación a la seguridad vial, tal como el de destinar sólo para la detención de una única línea cada parada, lo cual reduce las maniobras imprevistas de sobrepaso y evita la saturación de las mismas;

Que más aún, el proyecto normativo en cuestión no considera que, en el caso de colocarse paradas sólo en los últimos cincuenta (50) metros -o menos, en el caso de manzanas de menos de cien (100) metros- aumenta la probabilidad de bloqueos de la intersección anterior, y especialmente de sendas peatonales no despejadas por falta de paso completo de las unidades de autotransporte público de pasajeros, lo cual se evidencia más peligroso que los entrecruzamientos a baja velocidad en la bocacalle por cuanto afecta al eslabón más débil de la Seguridad Vial, el peatón;

Que en relación con la seguridad en un sentido más amplio, no puede omitirse la consideración del hecho de que en las calles barriales la menor iluminación se verifica a mitad de cuadra, lo que tornaría innecesariamente más peligrosa la espera del transporte público, en contradicción con los esfuerzos que se vienen realizando con el objeto de mitigar las situaciones que potencialmente favorezcan el accionar delictivo;

Que la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires faculta al Poder Ejecutivo a vetar total o parcialmente un Proyecto de Ley sancionado por la Legislatura, expresando sus fundamentos;

Que dicha atribución examinadora del Poder Ejecutivo comprende la evaluación de los aspectos formales y materiales de las Leyes, así como la oportunidad, mérito y conveniencia de las políticas proyectadas en la norma en análisis, siendo éste un verdadero control de legalidad y razonabilidad;

Que por lo expuesto, corresponde ejercer el mecanismo excepcional del veto establecido por el artículo 88 de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Por ello, y en uso de las atribuciones constitucionales que le son propias,

**EL JEFE DE GOBIERNO
DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES**

DECRETA

Artículo 1°.- Vétase parcialmente el artículo 1° del Proyecto de Ley N° 3.455, sancionado por la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en su sesión de fecha 27 de mayo de 2010, en el párrafo tercero del texto propuesto como artículo 9.4.2 "Ubicación de paradas" del Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Artículo 2°.- El presente Decreto es refrendado por el señor Ministro de Desarrollo Urbano y por el señor Jefe de Gabinete de Ministros.

Artículo 3°.- Dése al Registro, publíquese en el Boletín Oficial de la Ciudad de Buenos Aires, remítase a la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires por intermedio de la Dirección General de Asuntos Legislativos y Organismos de Control, y comuníquese al Ministerio de Desarrollo Urbano y a la Subsecretaría de Transporte. Cumplido, archívese.

MACRI - Chaín - Rodríguez Larreta

ANEXOS

PROYECTO DE LEY N° 3.455

Buenos Aires, 27 de mayo de 2010

La Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

sanciona con fuerza de

Ley

Artículo 1°.- Sustituyese el texto del artículo 9.4.2 "Ubicación de paradas" del Capítulo 9.4 "Paradas, Cabeceras y Terminales" del Título Noveno "Del Transporte de Pasajeros y de Cargas del Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires por el siguiente:

"Las paradas del transporte colectivo de pasajeros deben respetar una distancia mínima de cuatrocientos (400) metros entre una y otra. La Autoridad de Aplicación puede disminuir esta distancia en caso de cercanía de hospitales, sanatorios, terminales de trenes, terminales de ómnibus de larga distancia, cementerios o excepcionalmente cuando razones de índole técnicas debidamente justificadas así lo aconsejen, debiendo en este último caso fundamentarse debidamente el dictado del pertinente acto administrativo. Cuando las unidades de colectivos circulen por avenidas y deban girar a la izquierda desde el carril izquierdo, la parada inmediata anterior no puede ubicarse a menos de ciento cincuenta (150) metros de esa intersección. Tampoco pueden ubicarse en los últimos cincuenta (50) metros de las arterias que antecedan a una intersección que admita el giro a la derecha, excepcionalmente cuando razones de índole técnica debidamente justificadas así lo aconsejen, esta distancia puede reducirse a treinta (30) debiendo en este caso fundamentarse debidamente el dictado del pertinente acto administrativo. Las paradas de transporte colectivo, de taxis o de cualquier otro transporte de pasajeros no pueden ser ubicadas junto a la acera correspondiente a los edificios o locales declarados Monumento Histórico u otros que, por su antigüedad, corran riesgo de sufrir deterioros estructurales."

Art. 2°.- Comuníquese, etc. **Moscariello - Pérez**

Una relación definida:

VETA

LEY N° 3455/10

Art 1 Dto 496-10 veta parcialmente el artículo 1° del Proyecto de Ley N° 3.455