

Iniciativas de los senadores porteños Filmus y Cabanchick

Transporte: más allá del traspaso... ¿Se llegará a un sistema de gestión integrado?

El miércoles pasado, el Senado de la Nación dio media sanción al traspaso de subtes y líneas de colectivos a la Ciudad de Buenos Aires. En el marco de la discusión generalizada que rodea al transporte, en la Cámara Alta se intenta abrir un espacio para debatir la conformación de un sistema integrado, a partir de acciones formales realizadas por los senadores capitalinos. Iniciativas que vale la pena destacar porque colaboran con una solución de fondo al acuciante problema del transporte.



El espacio para debatir la conformación de un sistema integrado de transporte metropolitano comenzó a abrirse en el marco de la discusión por el traspaso de los subterráneos al Gobierno porteño. En la reunión de comisión correspondiente, el senador porteño por Coalición Cívica Samuel Cabanchik firmó el despacho en disidencia, por no estar a favor del traspaso de las líneas de colectivos y si de incluir en el debate la creación de un órgano tripartito que entienda el transporte metropolitano.

"Firmé el dictamen pero en disidencia parcial, por la inclusión de los colectivos. Mi propuesta era dar 120 días desde aprobada la ley para que se establezca dentro del AMBA una coordinación tripartita que establezca competencias, órganos de contralor, etcétera", explicó Cabanchick en declaraciones a la prensa. Si bien no tuvo éxito su iniciativa —la ley aprobada fue la que envió el Gobierno Nacional, sin modificaciones— adelantó que prepara un proyecto propio que presentará para diseñar y poner en marcha un área de gestión del transporte metropolitano.

La iniciativa de Cabanchick va en la misma línea que la presentada por el senador capitalino por el Frente para la Victoria, Daniel Filmus, quien el 20 de marzo pasado solicitó al presidente de la Cámara Alta, Amado Boudou, la reproducción del proyecto de ley que fue presentado bajo el número de expediente 4161/10, que dispone la creación del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano (SITRAM). Filmus, sin embargo, no coincidió con Cabanchick en la exclusión de las líneas de colectivos del traspaso a la Ciudad. *"Plantearé la necesidad de conformar un ente tripartito junto con la Nación y la Provincia de Buenos Aires, para coordinar el transporte interurbano de acuerdo con el proyecto de ley de creación del Sistema de Transporte Metropolitano*

(SITRAM) que presentamos en 2011", aseguró el ex candidato kirchnerista a jefe de Gobierno.

El proyecto de ley propone la creación del sistema, que será integrado por el Estado Nacional, la Provincia y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, quienes deberán designar dos directores por jurisdicción. Los seis directores a su vez deberán elegir un presidente cuyas funciones se extenderán por el período de un año. El directorio tendrá a su cargo la determinación del área geográfica en la que actuará el SITRAM, y deberá basarse en estudios técnicos, lineamientos de planificación y en la legislación vigente.

Si bien no está contemplada la presencia de municipios en el directorio, el proyecto establece que se les debe dar participación en la definición de las políticas, planes y programas para el transporte público local y regional. A tal fin, propone la creación del Comité Ejecutivo, que estará integrado por funcionarios públicos de las tres jurisdicciones y por funcionarios de los municipios comprendidos en el área de competencia del Sistema. Además, para reforzar la presencia municipal, en el artículo 8 la norma propone la creación específica de un Consejo de Municipios. La estructura institucional se completa con un Consejo Consultivo, integrado por universidades, entidades gremiales, empresarias, asociaciones de usuarios y otras ONG vinculadas a la temática. En cuanto al funcionamiento, propone la instalación de una sede en Capital Federal y de domicilios alternativos en La Plata y en dos localidades ubicadas en los ejes sur y norte de la región metropolitana. Y en relación a los fondos, instruye para que sean aportados en forma proporcional por cada una de las jurisdicciones.

Entre los fundamentos, el proyecto menciona que "el transporte se despliega en el espacio público urbano y es allí donde las políticas y los ejes de la inversión deben estar orientados para dar sentido a la estrategia urbana: esto es, asegurar la movilidad y accesibilidad a las personas. Es fundamental asegurar la accesibilidad al transporte público como una de las primeras condiciones de la inclusión urbana. La accesibilidad y la conectividad son atributos de la movilidad urbana: y en esta dirección las políticas son las que deben asegurarla y promoverla".

El antecedente inmediatamente anterior al SITRAM es el ECOTAM, el Ente para la Regulación del Transporte en el

Área Metropolitana, un organismo que nunca entró en vigencia por tratarse de una ley de adhesión dictada por el Estado Nacional que requiere que las jurisdicciones expresen su aceptación. En este caso, la Provincia y los municipios. ECOTAM fue promulgada por ley 25.301 en noviembre de 1998. Hoy, 14 años después, este mecanis-

mo ha demostrado su falta de efectividad, dado que nunca entró en funcionamiento. Es deseable que las distintas iniciativas en danza –como la presentada por el senador Filmus o la que presentaría su par Cabanchick- corran mejor suerte, y logren una instancia de coordinación que permita mejorar el sistema de transporte metropolitano.