



LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

SANCIONA CON FUERZA DE

LEY: "RUTAS LIBRES"

ARTÍCULO 1 – Objeto. La presente ley tiene por objeto derogar y modificar disposiciones y articulado de la Ley Provincial N° 2.499 y reformas introducidas a la misma, con el fin de favorecer la libre empresa privada, la libre explotación de las rutas terrestres en la Provincia de Santa Fe, la mejora de los servicios, frecuencias y tarifas y eliminar monopolios en el sector del transporte público de pasajeros.

ARTÍCULO 2 – Derogaciones. Deróguense los artículos 9, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 23, 25, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 51, 52, 54, 57, 58, 61, 63, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 78, 79, 97, 98 y 99 de la Ley Provincial N° 2.499 de Reglamentación del Servicio Público de Transporte Colectivo de Pasajeros en Vehículos Automotrices, y sus modificatorias.

ARTÍCULO 3 – Modifíquese el Artículo 2 de la ley provincial N° 2.499 y sus modificatorias, el que tendrá la siguiente redacción:

"Artículo 2º.- La Secretaría de Transporte dependiente del Ministerio de Desarrollo Productivo -o el organismo que en su caso la reemplazare- será la encargada de la aplicación de la presente ley."

ARTÍCULO 4 – Modifíquese la denominación del Capítulo II de la Ley Provincial N° 2.499, el que llevará el nombre de "RÉGIMEN DE EXPLOTACIONES".

ARTÍCULO 5 - Modifíquese el Artículo 6 de la ley provincial N° 2.499 y sus modificatorias, el que tendrá la siguiente redacción:

"Artículo 6º.- Artículo 6: Las personas físicas, empresas o cooperativas de



trabajo dedicadas al transporte público de pasajeros que cumplan con los requisitos establecidos en la presente ley y en la Ley de Tránsito y Seguridad Vial de la Nación N° 24.449, decretos reglamentarios y modificatorias, no necesitarán de parte de la autoridad de aplicación autorización o concesión alguna para explotar tramos de rutas dentro del territorio provincial."

ARTÍCULO 6 – Modifíquese el Artículo 7 de la ley provincial N° 2.499 y sus modificatorias, el que tendrá la siguiente redacción:

"Artículo 7.- Los sujetos comprendidos en el artículo precedente deberán presentar ante la autoridad de aplicación un legajo consistente en el plan de explotación de la ruta o tramo terrestre en cuestión, el que constará de:

- a) inventario y valuación de vehículos afectados a la explotación del tramo, estableciendo el tipo de cada uno, capacidad de pasajeros, dimensiones, pesos y demás características que determine la reglamentación de la presente ley;*
- b) identificación registral de cada vehículo;*
- c) días, horarios y tarifas de los servicios propuestos;*
- d) datos de identificación de la persona física o jurídica y acreditación de su condición fiscal. En el caso de las personas jurídicas deberá presentarse, además, su estatuto y modificatorias (si tuviese) y último acta de designación de autoridades y/o representantes;*
- e) Documentación que acredite la contratación y vigencia de póliza de seguro de transporte público de pasajeros.*

Esta documentación deberá ser refrendada y actualizada anualmente o con antelación en caso de requisitoria fundada por parte de la autoridad de aplicación. La falta de cumplimiento de esta carga importará un apercibimiento e intimación de parte de la autoridad de aplicación a la presentación de la misma y, fenecido el plazo otorgado para ello, podrá disponerse la prohibición de explotación de la ruta en cuestión mediante resolución fundada de la autoridad de aplicación. Dicha resolución es



revisable por la vía judicial.

La autoridad de aplicación dispondrá de los medios digitales e informáticos necesarios a los fines del cumplimiento de estos requisitos, con el objetivo de propender a la despapelización y agilidad de los trámites."

ARTÍCULO 7 – Modifíquese el Artículo 8 de la Ley Provincial N° 2.499, el que llevará la siguiente redacción:

"Artículo 8.- La autoridad de aplicación se encuentra expresamente vedada de prohibir la explotación de ruta o tramo terrestre alguno por razones de oportunidad o conveniencia. Únicamente podrá disponerse la misma por incumplimiento de algunos de los requisitos del artículo 7 u otras causales previstas en la presente o en disposiciones de la ley nacional de tránsito o seguridad vial. En cualquier caso que así lo disponga, deberá hacerlo por resolución fundada, la que es recurrible en sede judicial.

Las multas por incumplimientos en las condiciones del servicio se regirán por la respectiva normativa."

ARTÍCULO 8 – Incorpórese el Artículo 8 Bis a la Ley Provincial N° 2.499, el que llevará la siguiente redacción:

"Artículo 8 Bis.- De la Prohibición de Explotación. Las empresas que no cumplan con los requisitos del artículo 7 no podrán volver a explotar esa ruta o tramo terrestre mientras dure el incumplimiento del mismo.

Para el caso de aplicación de prohibición sobreviniente por alguna de las causales previstas en el artículo 21 de la presente ley, la misma se dispondrá por un mínimo de seis (6) meses a un máximo de dos (2) años. Esta sanción se establecerá por resolución fundada la que será recurrible en sede judicial.

Finalizado el plazo estipulado en la resolución del artículo precedente, la empresa sancionada deberá iniciar nuevamente el trámite de legajo correspondiente el que será aprobado siempre y cuando hubieran cesado los motivos que dieron origen a la prohibición."

ARTÍCULO 9 – Modifíquese el Artículo 21 de la Ley Provincial N° 2.499, el que llevará la siguiente redacción:



"Artículo 21.- Los sujetos que realicen la actividad de transporte público de pasajeros deberán cumplir con todas las leyes y reglamentaciones vigentes y con las disposiciones que determina la presente reglamentación y las que se dictaren en materia de higiene, seguridad, tráfico y explotación del servicio, bajo apercibimiento de prohibírseles la explotación de la ruta o tramo terrestre en la que se verificare el incumplimiento. Esta decisión de la autoridad de aplicación deberá ser fundada y es susceptible de recurso judicial."

ARTÍCULO 10 – Modifíquese el Artículo 24 de la Ley Provincial N° 2.499, el que llevará la siguiente redacción:

"Artículo 24.- Las empresas explotadoras del servicio deberán estar en condiciones de subsanar de inmediato cualquier interrupción de los servicios, por mal funcionamiento de su vehículo u otra causa análoga, a cuyo efecto deberán poseer la cantidad de vehículos sustitutos de igual categoría que fije la autoridad de reglamentación, en perfecto estado de circulación, además de los necesarios normalmente; o contar con convenios con terceros que auxilien de inmediato en caso de emergencia."

ARTÍCULO 11 – Modifíquese el Artículo 26 de la Ley Provincial N° 2.499, el que llevará la siguiente redacción:

"Artículo 26.- En cada una de las estaciones terminales o intermedias, las empresas de transporte público de pasajeros estarán obligados a poner a disposición del público un libro de quejas encuadernado, foliado y rubricado por la Secretaría de Transporte. En el interior de los vehículos y en las estaciones se colocarán carteles advirtiendo al público de la existencia del libro de quejas y de los sitios web para formulación de las mismas o registro de presuntas infracciones."

ARTÍCULO 12 – Modifíquese el Artículo 53 de la Ley Provincial N° 2.499, el que llevará la siguiente redacción:

"Artículo 53.- Las empresas de transporte aplicarán las modificaciones de



las tarifas aprobadas por la autoridad competente en el marco de los procedimientos previstos por las leyes y reglamentación vigentes."

ARTÍCULO 13 – Modifíquese el Artículo 55 de la Ley Provincial N° 2.499, el que llevará la siguiente redacción:

"Artículo 55.- Los pasajes, tickets o billetes de cada pasajero consignarán el nombre de la persona física transportista o la denominación social de la empresa -según el caso- y el nombre de fantasía de esta última, el número de boleto, lugar día y hora de origen y destino, y el precio del boleto. Podrán emitirse en forma impresa o digital, a opción del usuario o consumidor."

ARTÍCULO 14 – Modifíquese el Artículo 77 de la Ley Provincial N° 2.499, el que llevará la siguiente redacción:

"Artículo 77.- Los vehículos deberán presentar siempre un aspecto agradable, limpio y confortable al transportado, renovándose sus butacas, baños y pintura cada vez que así lo requiriese su estado, tanto en su interior como exterior.

Los vehículos deberán llevar en los costados y en caracteres fácilmente visibles la razón social o nombre de la empresa transportadora, número de legajo ante la Secretaría de Transporte y número del coche. En la parte anterior llevarán un rótulo de caracteres perfectamente visibles tanto de día como de noche, indicando el punto de destino."

ARTÍCULO 15 – Modifíquese el Artículo 91 de la Ley Provincial N° 2.499, el que llevará la siguiente redacción:

"Artículo 91.- Ningún vehículo podrá circular sin estar debidamente identificado en los términos del artículo 7 de esta ley ante la autoridad competente debiendo llevar las chapas correspondientes debidamente precintadas. Estas serán dos, colocadas en las partes delantera y trasera, y en lugar perfectamente visible.

En el interior de los vehículos los conductores deberán colocar en lugar



apropiado su correspondiente número de legajo."

ARTÍCULO 16 – Modifíquese el Artículo 100 de la Ley Provincial N° 2.499, el que llevará la siguiente redacción:

"Artículo 100.- La autoridad de aplicación tendrá a su cargo la organización del control, matrícula e inspección de los vehículos; examen de los conductores y guardas, otorgando los registros pertinentes; la organización de la sección de estadística y de aplicación de penalidades y percepción de las multas."

ARTÍCULO 17 – Modifíquese el Artículo 108 de la Ley Provincial N° 2.499, el que guardará la siguiente redacción:

"Artículo 108.- El importe de las multas que se hagan efectivas por cualquier concepto de los previstos en la presente ley, ingresará en cuenta especial de la Ley 2424. Igual destino tendrán las tasas previstas en la presente reglamentación."

ARTÍCULO 18 – Disposición transitoria. Manténgase la vigencia y exclusividad de las concesiones provinciales otorgadas en el marco de la Ley N° 2.499 durante el plazo máximo e inamovible de un (1) año desde la entrada en vigencia de la presente ley. Finalizado el mismo, estas empresas que fueran concesionarias al momento de la entrada en vigencia de la presente, deberán cumplir con el procedimiento previsto en esta ley y su reglamentación para la explotación de la ruta o tramo terrestre en cuestión.

ARTÍCULO 19 – Deróguese toda normativa que resulte contraria a las disposiciones de la presente y a los principios de libertad de explotación de rutas o tramos terrestres que se derivan de la presente.-

ARTÍCULO 20 – Comuníquese al Poder Ejecutivo.-



EMILIANO JOSÉ PERALTA – ALICIA AZANZA – SILVIA MOLFESI
DIPUTADOS PROVINCIALES

FUNDAMENTOS

Señora Presidenta:

La ley N° 2.499 que regula el transporte público de pasajeros en la Provincia tiene 90 años (es de 1935) y sólo ha sufrido algunas modificaciones cosméticas o superficiales desde su entrada en vigencia que no han alterado su espíritu.

Es una ley profundamente intervencionista y que establece una maraña de regulaciones y de trámites burocráticos para que una empresa de transporte (en cualquier de sus formas jurídicas) pueda explotar un tramo terrestre o una ruta. En pocas palabras, requiere de una concesión por parte del estado (en la ley continúa figurando una autoridad de aplicación que al día de hoy es inexistente) para que la empresa que quiera explotar comercialmente una ruta brindando servicio de transporte de personas pueda funcionar.

Este sistema de concesiones podía tener alguna lógica en el momento de sanción de la ley, cuando eran pocas las empresas que pretendían realizar esta actividad comercial.

Hoy, sin embargo, esta ley sólo ha favorecido la concentración de la actividad en manos de unos pocos (y, a veces, de uno solo) configurándose un auténtico oligopolio de servicios de transporte de pasajeros (o, como mencionaba anteriormente, a veces un monopolio). Uno puede ver distintos nombres de fantasía pintado en los exteriores de los ómnibus pero, en la realidad, la mayoría de ellos pertenecen a uno o algunos grupos empresarios.

Este oligo-monopolio del transporte público de pasajeros tiene consecuencias catastróficas para los usuarios, por un lado, y para el resto de las empresas (más locales y pequeñas), por el otro.



Para los usuarios, el oligo-monopolio implica pocas opciones para comprar sus pasajes. ¿Por qué? Porque una o dos empresas deciden unilateralmente cuántos servicios prestar, en qué horarios, qué tarifa cobrar, cuándo suspender el servicio (y sí, créame señora presidenta, que como usuario frecuente de colectivos -me traslado a mi trabajo en esta Cámara casi siempre por este medio- esto pasa lamentablemente de forma muy habitual), etc.

Dado que estas empresas no tienen que competir con otras (es decir, el usuario sí o sí va a comprar sus pasajes en estas, dado que no puede suspender o dejar de efectuar sus viajes), no les importa ya no mejorar el servicio, sino prestar uno acorde al estándar mínimo de respeto por el pasajero: destinan las PEORES y MÁS VIEJAS UNIDADES a cubrir los tramos provinciales (utilizando las más nuevas para otros destinos de la República Argentina), no arreglan las existentes, no cumplen horarios, no limpian los ómnibus con la regularidad que se necesita y otra larga lista de incumplimientos. Puesto que, ¿Para qué hacerlo? ¿Para qué esforzarse en prestar un servicio mejor si de igual manera el pasajero viajará porque resulta esclavo de esta/s empresas monopólicas?

Para las empresas pequeñas y locales, este sistema implica la imposibilidad de crecer y expandir sus rutas. Para poder tener un tramo de ruta más, necesitan una concesión estatal. Pero muchas veces, si esa ruta ya tiene concesión otorgada a alguno de los grandes grupos económicos del transporte de pasajero, les resulta IMPOSIBLE conseguir tal concesión. ¿Resultado? Empresas locales que no crecen: menor mano de obra directa e indirecta y menor recaudación fiscal ante la falta de mayor actividad económica. Estas empresas no pueden crecer no por falta de innovación, voluntad o inversión: si no por un sistema estatal diseñado para el siglo pasado.

Al no poder efectuar la explotación de estas rutas, muchas empresas



recurren a mecanismos legales pero dificultosos, caros o incómodos para los usuarios. Por ejemplo: Para viajar desde o a Rosario desde o a Reconquista en alguna empresa de las no "oligo-monopólicas", el pasaje se emite a o desde "BASAIL" (primer ciudad fuera del límite provincial, ya en territorio del Chaco), tiene el costo de aquél tramo, no se le puede consignar correctamente el horario de llegada -o salida- (esto es lo de menos, aunque no para algunas personas mayores de edad que se confunden) y, lo que es peor: el ómnibus no puede ingresar en Reconquista y debe dejar a los pasajeros sobre la ruta (con el riesgo de seguridad que esto implica, la falta de acceso a taxis o remises y estando sujetos muchas veces a las inclemencias climáticas). Todo porque una regulación estatal le impide a ciertas empresas TRABAJAR Y EJERCER SU INDUSTRIA LÍCITA (Art. 14 de la Constitución Nacional). Nótese que he citado el tramo Reconquista - Rosario (o Santa Fe), pero podría citar CIENTOS de ejemplos en la Provincia.

Así las cosas, ¿Qué proponemos en este proyecto? En primer lugar, un giro total del sistema: eliminar las "*concesiones*" o permisos de explotación de una ruta determinada y reemplazarlo por el principio de libertad de explotación de las rutas o tramos terrestres.

Así, cualquier empresa que cumpla con los requisitos y condiciones de la ley podrá ofrecer sus servicios en cualquier tramo, debiendo únicamente formar un legajo y presentarlo a la autoridad de aplicación. Se *invierte* el principio: a partir de esta ley, toda empresa (sea persona física o jurídica, incluidas las cooperativas de transporte) podrá ofrecer sus servicios, *sin concesión* previa. El estado no tendrá más posibilidad de decidir qué empresa explota tal o cual tramo terrestre y sólo podrá negar esa posibilidad si no están cumplidos los requisitos del renovado artículo 7 que esta ley introduce. Se establece que la autoridad de aplicación propenderá a la puesta a disposición de los medios tecnológicos, digitales e informáticos necesarios para poder



completar estos trámites de la manera más rápida y ágil posible y, además, cumpliendo con el objetivo de despapelizar la administración pública.-

Si no se cumplen con estos requisitos al momento de ingresar el legajo en la autoridad de aplicación, no se permitirá explotación de la ruta o tramo terrestre. Estos requisitos y documental deberán ser actualizados anualmente o de forma anticipada (por ejemplo en caso de recibirse recurrentes denuncias) cuando así lo requiera la autoridad de aplicación por resolución fundada. Si vencido el plazo para hacerlo (sea por renovación anual o por anticipado) la empresa no cumpliera, se aplicarán multas y ante la reiterancia de esta situación, sí podrá prohibérsele la explotación del tramo terrestre o ruta. Esta prohibición será dispuesta por resolución fundada de la autoridad de aplicación y recurrible judicialmente.

Lo central de esta reforma está dado también en el nuevo artículo 8: nunca se podrá prohibir la explotación de ruta o tramo terrestre por razones de conveniencia u oportunidad. O sea, no hay margen a decisiones discrecionales del estado sobre a qué grupo empresario conceder o no una explotación. Simplemente son las razones objetivas del artículo 7 las que harán posible la prohibición de explotación o bien, reiterados incumplimientos a las leyes nacionales de tránsito y de transporte de pasajeros, la falta de aptitud técnica de los vehículos o la recurrente aplicación de multas. Todo esto queda reafirmado en la nueva fórmula propuesta para el Artículo 21 de la ley (en donde además se adecúa la redacción a la nueva autoridad de aplicación).

El Capítulo II de la ley cambia de "*Régimen de Concesiones*" a "*Régimen de Explotación*", toda vez que las concesiones dejarán de existir.

La mayoría de los artículos que luego se derogan corresponden al régimen de concesiones que eliminamos y a otras disposiciones



técnicas, laborales o de defensas del consumidor que ya no se encuentran vigentes y que en la práctica tampoco se aplican (por ejemplo, qué porcentaje del valor del pasaje se devuelve al pasajero que no lo utiliza dependiendo de la anticipación con que efectúa la mencionada devolución, o la cantidad de horas de trabajo de choferes, etc.).

En el artículo 24 se elimine la fórmula de 1 vehículo "extra" por cada 5 existentes para el caso de avería de estos últimos y se deja librado a la autoridad de aplicación la definición de la misma. Idéntica solución se aplica para el régimen tarifario del artículo 53, el que ya ha caído también en desuetudo.

Se mantiene en el artículo 26 la existencia del libro de quejas - cambiándose nuevamente la autoridad de aplicación al nuevo diseño- y se agrega la obligatoriedad de contar con un sitio web oficial para la recepción de las mismas.

El artículo 55 establecía la necesidad de tener billete impreso en favor del usuario. Incorporamos la posibilidad de tener el ticket en forma digital, a opción del usuario, intentando así compatibilizar la necesidad de despapelización con la realidad de muchos usuarios que no están acostumbrados a los medios digitales o que bien están imposibilitados de acceder a ellos (por los motivos que fueran).

Para el artículo 77 proponemos adecuar la redacción a estándares actuales de comodidad del servicio, eliminando la prohibición de colocar pintura sobre los vidrios (usualmente se utiliza vinilo poroso o mecanismos para establecer sombras lo que permite mantener fresco el interior con mayor facilidad) y la de indicar el número de concesión (puesto que el régimen de concesiones está eliminado)

Adecuamos los artículos 91 y 100 a los nuevos requisitos establecidos y a la nueva autoridad de aplicación.

Para el artículo 108, finalmente, eliminamos los depósitos en garantía



de las concesiones (porque ya no existirán más).

Por último, establecemos una disposición transitoria por la cual se mantiene la vigencia y exclusividad de las concesiones que hubieran sido otorgadas con anterioridad a la entrada en vigencia de la presente ley y del nuevo sistema. Ello, con el fin de aportar seguridad jurídica y otorgar un tiempo de adaptación y preparación para las nuevas condiciones a las empresas que actualmente explotan un tramo terrestre o ruta y que deberán comenzar a competir en el mercado con las demás empresas de la Provincia, cumpliendo con los requisitos de la nueva ley.-

Creemos firmemente que este nuevo sistema será más justo para usuarios y consumidores, quienes verán una mejora de frecuencia, servicios, tarifas y unidades de traslado, pero también para las empresas que desean crecer en el mercado, sin la intervención perniciosa estatal en favor de unos pocos grupos económicos concentrados.

Es por todo lo expuesto, Sra. Presidenta, que solicitamos a nuestros compañeros el acompañamiento y la aprobación del presente proyecto de ley.-

EMILIANO JOSÉ PERALTA – ALICIA AZANZA – SILVIA MOLFESI
DIPUTADOS PROVINCIALES