

Defensa Del Consumidor Transporte De Pasajeros Obligacion De Seguridad Principio Protectorio Doctrina De La Corte Usuarios Y Consumidores

JURISPRUDENCIA

Defensa del consumidor. Transporte de pasajeros. Obligación de

seguridad. Principio protectorio. Doctrina de la Corte. Usuarios y consumidores Se declara inoficioso expedirse con relación a los agravios formulados por la Unión de Usuarios y Consumidores actora respecto a las condiciones de seguridad y trato digno con las que se presta el servicio de transporte público en el tren Sarmiento, dado que el Estado Nacional llevó a cabo diversas acciones y medidas que importaron una modificación de las condiciones en las que se prestaba el servicio ferroviario de la línea citada al momento de la promoción de la demanda. En particular, destacó el tribunal, las estaciones cuentan con accesibilidad y los vagones actuales poseen climatización por aire acondicionado, iluminación y cierre automático de puertas, como así también un espacio especial para personas con movilidad reducida.

Buenos Aires, 16 de agosto de 2018.- VISTO Y

CONSIDERANDO: I. Que la Unión de Usuarios y Consumidores promovió acción de amparo contra: a) la empresa Trenes de Buenos Aires S.A. (TBA S.A.) ?a fin de que se la condene a cesar en la práctica que viola el principio de uniformidad con que deben prestarse los servicios públicos y que resulta manifiestamente discriminatoria y violatoria del principio constitucional que establece que los usuarios tienen derecho a un trato equitativo?; y b) el Estado Nacional (Poder Ejecutivo Nacional y Comisión Nacional Reguladora de Transporte) ?a fin de que cumplan con su deber de controlar que el servicio público de ferrocarriles que brinda TBA se haga de conformidad a los preceptos de nuestra Constitución Nacional. Específicamente, que controlen que no se viole el principio de uniformidad con que deben prestarse los servicios públicos, y el derecho a la igualdad y a un trato equitativo de los usuarios de la línea eléctrica Sarmiento (Once-Moreno) en relación con los usuarios de la línea eléctrica Mitre (Retiro-Tigre)?. Asimismo, pidió que se declarara la inconstitucionalidad ?del Adjunto 4 del Anexo III y del Adjunto 2 del Anexo VI de la Addenda al Contrato de Concesión de los Grupos de Servicio 1 y 2 (ex Líneas Mitre y Sarmiento), aprobada por el Decreto 104/01?. El Juzgado n° 1 del fuero admitió la acción. La sentencia fue revocada por la Sala III de esta cámara. La Corte Suprema de Justicia de la Nación revocó la sentencia de la Sala III y ordenó que, por quien correspondiera, se dictara un nuevo pronunciamiento (fs. 3327/3336). El Alto Tribunal, en cuanto ahora interesa, sostuvo que si bien la parte actora ?ha planteado la existencia de un trato desigual y discriminatorio, también -con sustento en el artículo 42 de la Constitución Nacional- se ha agravado del incumplimiento de condiciones mínimas de seguridad y trato digno respecto de los usuarios de la Línea Sarmiento (...). A este último aspecto, ha de ceñirse la decisión?. En ese sentido, resaltó el estándar constitucional consagrado en el artículo 42 de la Constitución Nacional referente a la ?especial protección que el constituyente decidió otorgar a los usuarios y consumidores en razón de ser sujetos particularmente vulnerables (...) [y a un] mínimo de calidad que todo servicio público debe cumplir?. Finalmente, desestimó el planteo de inconstitucionalidad del decreto 104/2001, pues la actora ?se limita a señalar que la norma previó la incorporación de nueva tecnología en la Línea Mitre, y no así en la Línea Sarmiento; alegación que, por sí sola, resulta insuficiente para acreditar la violación del principio de trato equitativo invocada?. II. Que los autos llegaron al tribunal para dictar un nuevo pronunciamiento. Por lo expuesto, esta sala examinó los planteos que la asociación actora formuló relativamente a las condiciones mínimas de seguridad y trato digno con las que se presta el servicio de ferrocarriles en la línea Sarmiento, en los términos del artículo 42 de la Constitución Nacional, de conformidad con la sentencia dictada por la Corte Suprema en esta causa y teniendo en cuenta las circunstancias actuales de la prestación del servicio. Para ello, el tribunal ordenó la producción de diversas medidas probatorias (ver fs. 3391/3395 y ampliación de fs. 3411). La prueba se produjo en su totalidad. III. Que, tal como se advierte de la reseña precedente, esta sala sólo puede pronunciarse sobre los planteos que la asociación actora realizó respecto de las condiciones mínimas de seguridad y trato digno del servicio de ferrocarriles de la línea Sarmiento, en los términos del artículo 42 de la Constitución Nacional y de lo resuelto por la Corte Suprema, ciñéndose a las circunstancias existentes al momento de dictar esta sentencia. En efecto, la subsistencia de los requisitos jurisdiccionales es comprobable de oficio y su desaparición importa la de poder juzgar cuando circunstancias sobrevinientes han tornado inoficiosa la decisión pendiente (doctrina de Fallos: 313:1081; 333:244; y causa T.281.XLIII, ?Total Austral S.A. Sucursal Argentina C/ Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, Provincia de s/ Acción declarativa de certeza?, pronunciamiento del 28 de noviembre de 2013). IV. Que, como bien señaló el señor fiscal general en su dictamen de fs. 3626/3630, la Corte Suprema ha considerado que la norma contenida en el artículo 42 de la Constitución Nacional revela la especial protección que el constituyente decidió otorgar a los usuarios y consumidores en razón de ser sujetos particularmente vulnerables; principio protectorio que juega un rol fundamental en el marco de los contratos de consumo, en los que el consumidor se encuentra en una posición de subordinación estructural (Fallos: 340:172). El Máximo Tribunal ha

expresado, asimismo, que la interpretación de la obligación de seguridad que tiene causa en el contrato de transporte de pasajeros, pues, debe ser efectuada con sustento en el derecho de seguridad previsto para los consumidores y usuarios en el artículo 42 de la Ley Fundamental. La incorporación del vocablo seguridad es, así, una decisión valorativa que obliga a los prestadores de servicios públicos a desempeñar conductas encaminadas al cuidado de lo más valioso: la vida y la salud de los habitantes (Fallos: 337: 1431).

Y también ha dicho que la Constitución Nacional obliga a los prestadores de servicios públicos a brindar un trato digno a los consumidores, que en el caso del pasajero transportado significa que se deben adoptar medidas para que éste sea atendido como una persona humana con dignidad, contemplando la situación de quienes tienen capacidades diferentes, o son menores, o no tienen la instrucción necesaria para comprender el funcionamiento de lo que se le ofrece; ello incluye la adopción de las diligencias mínimas para que el tren, una vez en marcha, circule con las puertas completamente cerradas, y para evitar que viajen pasajeros ubicados en lugares peligrosos para la seguridad del transporte (Fallos: 333:203). V. Que, en el contexto descripto, es relevante hacer una reseña de la prueba producida. VI. Que la Comisión Nacional de Regulación del Transporte remitió la información que le fue requerida (fs. 3418/3424). El Departamento de Fiscalización Ferroviaria informó que ?actualmente se realizan distintos tipos de controles de la prestación del servicio en la Línea Sarmiento: Inspecciones de puntualidad de arribo de trenes a cabeceras. Inspecciones de estado de estaciones (conservación, iluminación, limpieza). Inspecciones de estado de material rodante (presentación de los coches, iluminación y estado de limpieza). Estado de accesos, medios de información al público, demoras en la atención de boleterías. El resultado de estos controles son informados a la empresa SOFSE a los efectos que estime corresponder?. Asimismo, la Subgerencia de Concesiones Metropolitanas puso en conocimiento de este tribunal que ?las labores de fiscalización son llevadas adelante por inspectores de este Organismo, quienes poseen conocimientos técnicos para detallar las falencias percibidas en el servicio ferroviario. El personal dedicado a este trabajo es capacitado constantemente y, en el último tiempo, se han ido sumando nuevos inspectores a fin de conseguir que la tarea sea llevada a cabo de manera más ordenada y eficiente?. En ese sentido, informó que ?el Departamento de Fiscalización Ferroviaria, dependiente de la Subgerencia de Concesiones Metropolitanas, de manera mensual lleva adelante tareas de inspección y control vinculadas a los siguientes puntos: a) Limpieza y conservación del material rodante: Se fiscaliza el estado en que las formaciones son presentadas al público usuario. A tal fin, se relevan tanto aspectos exteriores como interiores de los coches, dentro de los cuales pueden mencionarse: el estado de la pintura, asientos, pisos y vidrios (...). b) Limpieza y conservación de las estaciones: Se releva el estado de elementos tales como escaleras, rampas, baños, hall, túneles, puentes, paredes y pisos (...). c) Obligaciones vinculadas al público usuario: Dentro de este tema, se engloban las inspecciones destinadas a controlar el estado de la cartelera con información obligatoria (...); la disponibilidad del libro de quejas y las demoras producidas por accesos y boleterías cerradas (...). d) Controles respecto de la oferta de servicios y puntualidad: Mediante distintos sistemas de información -entre ellos una unidad de control por GPS-, se fiscaliza el cumplimiento de la oferta de servicios. De tal manera, se releva la cantidad de trenes cancelados (aquéllos que salen a destino dentro de la primera hora del horario programado para su despacho), suspendidos (aquéllos que una vez corridos, detienen su recorrido y/o hacen bajar a los pasajeros antes de destino) y atrasados (aquéllos que llega a su destino con una demora mayor a 5 minutos)?. Seguidamente, indicó que los resultados ?obtenidos en las inspecciones son notificados, en su caso, a los Operadores, Concesionarios o a la OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO (SOFSE), con el objeto de que tomen conocimiento de las deficiencias halladas. A su vez, se intima a tales empresas a subsanar las falencias detectadas dentro de un plazo específico que se fija a tal fin, siempre que ello resulte factible, y se los compele a acreditar el efectivo cumplimiento de lo ordenado. (...) Posteriormente, de acuerdo al régimen jurídico aplicable que vincule al Operador o Concesionario con el Estado, se aplican las sanciones pecuniarias que pudiesen corresponder? (fs. 3419/3421). La Gerencia de Seguridad en el Transporte precisó que ?en forma sistemática y programada, se realiza una serie de inspecciones puramente técnicas que permiten verificar el grado de mantenimiento de la infraestructura (vías, puentes, sistemas de señales, de alimentación eléctrica, etc.) y el material rodante (locomotoras, coches, vagones, etc.), así como el cumplimiento de las reglamentaciones referidas a la seguridad operativa, accionar de guardas, conductores, señaleros, guardabarreras, etc.. Los resultados de todas las inspecciones son informados a las operadoras ferroviarias involucradas, exigiéndose las acciones correctivas necesarias y proponiéndose la aplicación de sanciones pecuniarias en caso de corresponder, a la vez que se informa a la Autoridad de Aplicación que corresponda según el servicio (...). En el transcurso de las inspecciones de orden puramente técnico, existen medidas inmediatas que pueden adoptarse (...). Por otro lado, se detectan problemas que deben ser de tratamiento prioritario, pero que lógicamente necesitan de una preparación y programación de parte del Operador, y otros que pueden ser resueltos dentro de las rutinas habituales de mantenimiento. En último lugar, existen una serie de falencias que merecen tratamiento con organismos viales, Municipios u otros terceros, atento a las competencias de cada organismo (...) Las inspecciones se llevan a cabo de acuerdo con una programación anual, sin perjuicio de que puedan realizarse inspecciones de carácter extraordinario; originadas entre otros, por accidentes, factores climáticos, denuncias, etc. Según la Naturaleza de la inspección, ella

podrá llevarse a cabo sin previo aviso, con previo aviso y sin presencia de personal del operador, o con previo aviso y presencia de personal del operador. Conforman la estructura de control de esta GERENCIA, un total de 50 inspectores de Material Rodante, Vías y Obras, Señalamiento y Energía Eléctrica y Prácticas Operativas que realizan el monitoreo general del cumplimiento de regulaciones? (fs. 3422/3423). La Gerencia de Seguridad en el Transporte respondió que el mantenimiento de las unidades ?se encuentra dividido en ciclos de tareas periódicas, de modo que está establecido a qué kilometraje debe realizarse cada tipo de reparación, siendo más profunda a medida que aumenta el kilometraje acumulado (...). Los elementos menores tales como apoya brazos, vidrios y manijas, son parte de alistamiento diario que debe reponer el Taller o Depósito donde ingresa la formación al terminar cada día (...). Todo el personal abocado al mantenimiento de trenes es previamente capacitado en las tareas que debe desempeñar. En el caso de las nuevas unidades de origen chino, personal instructor ha viajado a China y además los técnicos chinos han dado cursos aquí en el país, de modo que ese tema está previsto y está siendo tratado en tiempo y forma. (...) Cada Línea conoce perfectamente el material nuevo que está ingresando, y está manejando las necesidades que se presentan en un período signado por las fallas propias de la puesta en servicio hasta que se produzca la estabilización que sigue a todo período inicial? (fs. 3435/3436).

VII. Que se designó un perito ingeniero ferroviario especialista en higiene y seguridad, quien elaboró la propuesta de trabajo de fs. 3456, que no mereció críticas de las partes, e informó los avances pertinentes y los resultados de las reuniones de trabajo a fs. 3496/3497 (reunión en la Gerencia de la Línea Sarmiento); fs. 3503/3506 (reunión diurna en el depósito Castelar de la Línea Sarmiento) y fs. 3507/3508 (reunión nocturna en el deferido depósito, fuera del horario de circulación de los trenes); fs. 3515 (informe de la fecha del viaje de prueba) y fs. 3522 (viaje de prueba desde el depósito de Castelar hasta Plaza Once, de Plaza Once a Moreno y desde Moreno hasta el depósito de Castelar, fuera del servicio de línea y sin pasajeros). Cabe destacar que la reunión nocturna referida, fuera del horario de circulación de los trenes, y el viaje de prueba realizado fuera del servicio de línea contaron con asistencia de un funcionario del tribunal y de representantes de la parte demandada. El perito ingeniero presentó su peritaje técnico a fs. 3539/3558, adjuntó los índices de frecuencia, puntualidad, regularidad e intervalo entre trenes de acuerdo con la información que le fue proporcionada por SOFSE y sostuvo: (i) ?El Ferrocarril Sarmiento fue modernizado, mediante la renovación completa del material rodante y la modernización progresiva de las estaciones ferroviarias, renovación de la enrielladura, y del sistema de señalamiento acorde a las características tecnológicas del material tractivo y rodante incorporado (...) CSR de origen chino. Las formaciones son de 9 coches, constituidos por tres triplas (tres coches acoplados), dos triplas extremas tienen un coche cabina de conducción, y dos coches motrices, la tripla central tiene un coche remolcado y dos coches motrices. Cada formación tiene en resumen 6 coches motrices?. (ii) Respecto del grado de iluminación de las estaciones y la accesibilidad para personas discapacitadas, acompañó la planilla de fs. 3542, en la que informó que todas las estaciones tienen iluminación y, con excepción de las que están en obra y tienen andenes provisorios, acceso a plataformas para personas con movilidad reducida. (iii) ?Actualmente con la puesta en vigencia del Sistema de pago mediante tarjeta magnética de entrada y salida de las estaciones, se ha eliminado la emisión de boletos, lo que ha reducido notablemente el uso de las boleterías de las estaciones del servicio de trenes eléctricos, por parte de los pasajeros. Actualmente las boleterías son centros de recargas de tarjetas magnéticas SUBE, donde las colas son mínimas y reducidas (...) con espera aproximada no mayores a 2 minutos?. (iv) ?Los asientos son confortables en mi opinión para viajes de corta distancia de una hora de trayecto?. (v) ?Las nuevas formaciones en servicio al momento de las inspecciones contaban con iluminación funcionando y aire acondicionado funcionando?. (vi) ?Los coches tienen espacios dedicados para sillas para personas con discapacidad?. (vii) ?la iluminación es adecuada en todos los coches diurna naturalmente y nocturna mediante luminarias inferiores?. (viii) ?Los trenes poseen puertas de mando centralizado de cierre con enclavamiento. Asimismo, están dotados del sistema de control de marcha ATDS Automatic Train Stop Danger (Detención automática del tren en caso de peligro), con corte de tracción, frenado de emergencia por violación de señales, también por alta velocidad, por marcha de retroceso, entre otras nuevas cualidades?. (ix) ?En el horario nocturno hasta las 3:00 de la madrugada se realiza el alistamiento y limpieza de la totalidad de las formaciones de la línea Sarmiento en el Depósito Castelar con las cuadrillas de limpieza de coches?. (x) ?Los coches tienen ventilación y climatización de aire, iluminación interior de los salones y disponen de espacio para pasajeros con sillas de ruedas, es decir cuentan con accesibilidad. Cuenta con iluminación de emergencias en ausencia de tensión de línea de 800 VCC de alimentación del tercer riel. Los coches salón cuentan con cartelera variable de texto y altavoces?. (xi) ?Las formaciones CSR tienen una provisión de sistemas de frenos de la marca Knorr Bremse, funcionan con una primera etapa de frenado electrodinámico, hasta llegar a los 7.2 Km/hora, y desde allí a cero km/hora, se acciona mecánicamente con frenos a disco con ABS. Estando detenidas las formaciones viene provista con freno mecánico de estacionamiento?. (xii) ?Cuentan con dispositivos de hombre vivo, que detecta la actividad del conductor mediante pedal. Es decir el sistema detecta las actividades del conductor. Frente a la detección de la inactividad del conductor, hay una secuencia de alarma previa y luego actúa el freno de emergencia. Las aceleraciones de frenado de servicio poseen una aceleración de frenado o desaceleración de 0.9 m/seg², mientras que la aceleración

de emergencia es de 1,5 m/seg². (xiii) El sistema ATDS posee una detección de alta velocidad, cuando el tren se aproxima a una velocidad límite en el sector, emite al conductor una alarma fono luminosa y luego si no se corrige corta la alimentación eléctrica de la tracción, si la velocidad llega al límite superior acciona el freno de emergencia. Los límites de alerta y accionamiento de freno de emergencia, son variables en la red, depende de cada sector de vía. Las señales de vía informan al conductor informáticamente modificando las velocidades de alerta y de parada de emergencia, que se reflejan en el panel de instrumentos para visualización del conductor?. (xiv) Violación de la señal a peligro. El computador del tren tiene cargadas las velocidades de itinerario por sector, así como las precauciones de vía permanentes. Las precauciones accidentales temporarias se informan por señales temporarias en la vía. El sistema cuenta con sistema de balizas fijas sobre la enrielladura que emiten señal de posición, estas balizas ubican al tren en la sección que está transitando, correlacionando las mismas con las velocidades máximas del tramo permitidas. (...) Existen en concordancia con la ubicación de los semáforos de señalamiento para la circulación de trenes, balizas que emiten señal de aspecto lumínico. Si la señal está a peligro, ordena la detención del tren, en caso de intentar violar la misma?. (xv) Roll Back, marcha atrás. Protección de retroceso. Cuando el tren se corre en sentido contrario al avance unos 50 cm se acciona el freno de emergencia?. (xvi) Buffer Stop. Existe en las cabeceras de Once y Moreno, balizas buffers stop, que establece el punto límite que el tren no debe sobrepasar en la estación. Si se supera el límite físico de detención se acciona el corte de tracción y el freno de emergencia. En la entrada al andén de Once hay una baliza de limitación de velocidad de 12 km/hora?. (xvii) Sistema de control de puertas de pasajeros. Las puertas cuando encuentran un obstáculo, por ejemplo el cuerpo o parte del cuerpo de un pasajero que está entrando o saliendo, realiza hasta 3 operaciones de recierre, a la cuarta detección queda abierta. En el tablero del conductor se informa la ubicación de la puerta que realiza el recierre para revisar?. Las puertas de los coches salón son operadas por el guardatrén. Partida del tren, el guardatrén ordena el cierre de las puertas del lateral en operación del tren, dejando la llave de guarda colocada, se cierran la totalidad de las puertas menos la de la posición del guarda. Verificado por el guarda la normalidad para frente y cola, acciona su llave y cierra la puerta de su posición. Luego accionando un botón de partida autoriza al conductor a iniciar la marcha. Durante el trayecto las puertas quedan enclavadas no pudiendo ser abiertas?. Los coches salón tienen un accionamiento de apertura de la puerta central de cada costado para situaciones de emergencia. Una llave destraba el cierre mecánico de las puertas, libera el mecanismo de traba y permite que se abran las puertas manualmente. Para descender desde el nivel de los pisos de los coches al nivel del suelo, cada coche cuenta con una escalerilla auxiliar de emergencia que se pliega y se guarda en el centro del salón. Cada coche cuenta con un accionamiento del freno de emergencia?. (xviii) Todos los salones cuentan con dos cámaras de CCTV que son visibles por el conductor en ambas cabinas lado este y lado oeste?. (xix) Iluminación de cabeza y cola: Los coches de los extremos lado Once lado Moreno, tienen ópticas de xenón blancas de iluminación del camino y rojas de posición trasera, según sea el sentido de circulación se prenden las luces blancas y se apagan las rojas mientras que en la cabina opuesta se apagan las luces blancas y se encienden las rojas de posición. Los trenes circulan con luz alta encendida?. (xx) La bocina o silbato es de dos tonos. Los coches cuentan con carteles autoadhesivos con texto y dibujos (...) [y] con un furgón para bicicletas?. (xxi) La palanca de comando tiene cuatro puntos de aceleración y 7 puntos de frenado de servicio y el freno de emergencias?. (xxii) Cada día laborable se realiza la limpieza profunda interior y exterior a dos formaciones completas de 9 coches. La dotación de la cuadrilla de limpieza es de 18 hombres, a razón de 2 por coche, más 4 hombres en la vía de playa de lavadero. Esta tarea se realiza diariamente en jornada diurna?. (xxiii) Aspectos de confort incorporados a las nuevas formaciones: (...) Aire acondicionado; iluminación e iluminación de emergencia; dispositivo de parada de emergencia; dispositivo de destraba del sistema de puertas y previsión de escalerilla; pasamanos; dos cámaras de CCTV; cartelera de información variable con sonido en el interior del salón; conductor con radio control; sistema de circulación con puertas cerradas en su totalidad; asientos fijos con almohadilla; apoyos ergonómicos de sentaderas; espacio y anclaje para sillas de ruedas de personas con capacidad diferente; lugar reservado para personas con necesidades especiales; espacios para bicicletas; comunicación por radio interna entre el conductor y las 9 cabinas de la formación?. (xxiv) Gerenciamiento de la operación de trenes. Puesto de Control Trenes. La operación en tiempo real es operada por un grupo laboral de Jefatura y un grupo laboral de operación. (...) Esto se halla a cargo de supervisor de turno. (...) El operador cuenta con un panel de visualización con las emisiones de GPS de los trenes en la red, que se usan en forma informativa, el gráfico del programa de circulación de trenes programado por itinerario, radio comunicaciones, enlace de telefonía celular nextel, y teléfonos internos, teléfonos celulares CTI y Telefónica de Argentina. Tienen un panel de imágenes de estaciones y paso a niveles, que se monitorea y graba?. (xxv) Se realizó una marcha de prueba, donde se probaron las diversas señales de peligro, los cortes de tracción, el frenado de emergencia y los modos de circulación (confirmado, protegido y degradado).

Asimismo, se verificó el funcionamiento de la señalización de ingreso a plataforma en plataforma 2 de Once, verificando lo siguiente: Instante en que se viola la baliza Buffer Stop ubicada a unos 4 metros del paragolpes de detención del andén. Se ilustra la posición final de la cabina lado Once detenida con el freno de emergencia, al superar la baliza BufferStop. Los paragolpes se hallan

operativos al momento de las pruebas para una velocidad de la formación de 8 km/hora. Aproximadamente. Todas las activaciones del corte de tracción tienen señal luminosa titilante sobre el tablero amarilla. Todas las activaciones del freno de emergencia tienen señal sonora ululante de alta frecuencia y señal luminosa titilante sobre el tablero de color roja?. ?Ingreso a plataforma: Estación Once tiene autorizado el ingreso a plataforma a 12 km/hora con Sistema de ATSD Automatic Train Stop Danger. A medida que el tren avanza en el ingreso se lo va reduciendo en una entrada con curva de frenado suave hasta llegar a los 4 km/hora. Al final del andén se encuentra la baliza BufferStop que ordena la detención con corte de tracción y frenado de emergencia si se la supera?. (xxvi) ?Las nuevas formaciones poseen registrador de eventos (caja negra) en el computador de abordaje?. (xxvii) ?La conclusión de las pruebas es que las nuevas formaciones tienen seguridades aumentadas para la circulación de los trenes, que se hallan proyectadas para evitar el paso de señales en rojo, el retroceso por falta de freno, la falta de accionamiento de los dispositivos de hombre vivo. La entrada a la estación Once se halla diseñada para una entrada a máximo 12 km/hora, con reducción suave a 4 km/hora y detención a una distancia de 4 metros de los paragolpes, mediante señales de vía denominadas BufferStop, que si se supera corta la tracción eléctrica y acciona el freno de emergencia?. (xviii) ?Como se expresa, las condiciones de seguridad han aumentado sustancialmente con relación a los trenes de las formaciones Toshiba antiguas?. VIII. Que el Ministerio de Transporte de la Nación remitió el informe agregado a fs. 3587/3614. De allí surge que ?en forma sistemática y programada, se realizan una serie de inspecciones que, en el caso de los servicios ferroviarios del Área Metropolitana de Buenos Aires, abarcan los siguientes tres aspectos principales. Por un lado, se llevan a cabo las denominadas inspecciones de ?calidad de servicio?, que básicamente reflejan la perspectiva de los servicios desde la óptica de los usuarios (puntualidad, frecuencia, limpieza, atención en boleterías, etc.). Por otro lado, se efectúan inspecciones puramente técnicas que permiten verificar el grado de mantenimiento de la infraestructura (vías, puentes, sistemas de señales, de alimentación eléctrica, etc.) y el material rodante (locomotoras, coches, vagones, etc.), así como el cumplimiento de las reglamentaciones referidas a la seguridad operativa (accionar de guardas, conductores, señaleros, guardabarreras, etc.). Asimismo, se realizan inspecciones de obras comprometidas en los programas de inversiones que solventa el Estado Nacional, que abarcan la calidad de los trabajos y materiales empleados, así como la certificación de los avances. Los resultados de todas las inspecciones merecen el tratamiento previsto contractualmente, exigiéndose las acciones correctivas necesarias y proponiéndose la aplicación de las sanciones que correspondan, a la vez que se informa a la Secretaría de Transporte?. Asimismo, informó que el mantenimiento de las unidades ?se encuentra dividido en ciclos de tareas periódicas, de modo que está establecido a qué kilometraje debe realizarse cada reparación, siendo más profunda a medida que aumenta el kilometraje acumulado?. Añadió que ?[t]odo el personal abocado al mantenimiento de trenes es previamente capacitado en las tareas que debe desempeñar? y que ?[c]ada Línea conoce perfectamente el material nuevo que está ingresando, y ha manejado las necesidades que se presentaron en el período inicial signado por las fallas propias de la puesta en servicio hasta que se produjo la estabilización que sigue a todo período inicial?. IX. Que, a la luz de lo expuesto, el tribunal comparte las conclusiones que desarrolló el señor fiscal general en su dictamen, a partir del examen que realizó de las pruebas ordenadas por este tribunal, producidas en su totalidad, cuyo resultado no fue observado, objetado ni controvertido en medida alguna por la fundación actora. En efecto, el Estado Nacional llevó a cabo diversas acciones y medidas que importaron una modificación de las condiciones en las que se prestaba el servicio ferroviario de la línea Sarmiento Once-Moreno al momento de la promoción de la demanda. En especial, cabe resaltar que ?las estaciones cuentan con accesibilidad y que los vagones actuales poseen climatización por aire acondicionado, iluminación y cierre automático de puertas, como así también un espacio especial para personas con movilidad reducida?. De tal modo, ?teniendo en especial consideración el tiempo transcurrido y las probanzas reseñadas -que no fueron observadas por la actora- (...) no se encuentra acreditado que los presupuestos de arbitrariedad o ilegalidad en los que se sustentó la acción subsistan en la actualidad con el grado de ostentabilidad que requiere la vía intentada (cfr. arg. 321 CPCCN)?. Por ello, el tribunal RESUELVE: declarar inoficioso expedirse con relación a los agravios formulados por la Unión de Usuarios y Consumidores, en los términos que surgen de este pronunciamiento. Las costas se imponen a la parte demandada, dado que resultó sustancialmente vencida en los términos de la sentencia de la Corte Suprema de Justicia de la Nación (artículo 68 del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación). Se deja constancia de que la doctora Liliana María Heiland no suscribe esta resolución por hallarse en uso de licencia (art. 109 RLJN). Regístrese, notifíquese y remítase al Juzgado n° 1. Fecha de firma: 16/08/2018 Alta en sistema: 17/08/2018 Firmado por: DRA. CLARA M. DO PICO - DR. RODOLFO E. FACIO - LICENCIA DRA. HEILAND-, JUECES DE CAMARA Correlaciones: Billinger, Rosa Valentina c/Empresa del Transporte Automotor de Pasajeros SACIF -Línea 24- y otros s/daños y perjuicios - Cám. Nac. Civ. - Sala J - 21/12/2015 - Cita digital IUSJU005419E 031427E