

**ANEXO - RESOLUCIÓN N° 45/ERSP/19**



---

Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires

---

**INFORME SOBRE LA AUDIENCIA PÚBLICA CELEBRADA EL  
DÍA 13 de MARZO de 2019**

**“Tratamiento de la Modificación de la tarifa para la explotación del  
Servicio Subte”**



---

Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires

---

## **INDICE**

PRESENTACIÓN .....	3
CONVOCATORIA .....	3
MOTIVO DE LA AUDIENCIA.....	3
CONTENIDO DE LA MEDIDA .....	4
ENCUADRE NORMATIVO DEL SERVICIO .....	13
LA AUDIENCIA PÚBLICA Y LAS FACULTADES DEL ENTE UNICO REGULADOR DE LOS SERVICIOS PUBLICOS.....	22
INTERVENCIONES EN LA AUDIENCIA.....	24
ANALISIS DEL ENTE REGULADOR DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS (ERSP).....	40
CONCLUSIONES .....	63
RECOMENDACIONES.....	63



Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires

## **PRESENTACIÓN**

### **CONVOCATORIA**

Esta Audiencia Pública fue convocada por el Sr. Jefe de Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires por Decreto N° 67/19 (BOCBA 5554) para dar tratamiento a lo solicitado por Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado (SBASE), en cuanto a la actualización de la tarifa técnica y la readecuación del cuadro tarifario para la explotación del servicio de transporte ferroviario de pasajeros subterráneo y premetro (SUBTE), propuestas en los Anexos del mencionado Decreto.

### **MOTIVO DE LA AUDIENCIA**

En el Expediente Electrónico N° EX -2019-4001474-MGEYA-SBASE, el Presidente de Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado ha solicitado la readecuación de la tarifa del Servicio SUBTE.

Asimismo, el artículo 31 de la Ley N° 4472 establece que las tarifas deberán ser revisadas anualmente y podrán ser incrementadas, previa audiencia pública. Además, en el caso de que hubiera incrementos en los costos que superen un siete por ciento (7%) de los tenidos en cuenta para el establecimiento última determinación de la tarifa técnica, la Autoridad de Aplicación debe dar inicio al proceso de revisión tarifaria.

En el análisis efectuado con respecto al período comprendido entre el mes de abril y octubre de 2018, SBASE detectó una desactualización de la tarifa al usuario, generada por aumentos en los costos involucrados en el servicio, todo lo cual repercutió en la ecuación económico-financiera de la actividad, incidiendo directamente en la operación del sistema y afectando las condiciones necesarias para asegurar la continuidad, regularidad, generalidad, seguridad y modernización del Servicio SUBTE. Todo ello conlleva la necesidad de ajustar los cuadros tarifarios de manera tal de poder garantizar los niveles establecidos.

En virtud de lo expuesto, y de conformidad con la legislación vigente, resulta entonces necesario convocar a Audiencia Pública a los fines del tratamiento de una razonable recomposición de las tarifas y de los pases y abonos vigentes, con la finalidad de restablecer la calidad y seguridad en la prestación del servicio.



---

Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires

---

## **CONTENIDO DE LA MEDIDA**

A la fecha, la tarifa que resulta aplicable a dicho Servicio Público, se encuentra fijada por Resolución 3263-SBASE-18 (BOCBA 5497), para el viaje en subterráneo con combinación o no con el Premetro en el valor de dieciséis pesos con cincuenta centavos (\$16,50) para los viajes 1 a 20; trece pesos con veinte centavos (\$13,20) para los viajes 21 a 30; once pesos con cincuenta y cinco centavos (\$11,55) para los viajes 31 a 40; nueve pesos con noventa centavos (\$9,90) para los viajes 41 en adelante; y de seis pesos (\$ 6,00) para el viaje en Premetro sin combinación.

Por otro lado, actualmente, la tarifa técnica, fijada por Resolución 3263/SBASE/18, se encuentra en diecinueve pesos con veinte centavos (\$19,20). El Decreto N° 67/19 propone actualizarla en veintitrés pesos (\$23,00) a la vez que, con la finalidad de restablecer la calidad y seguridad en la prestación del servicio SUBTE, resalta la necesidad de una recomposición de la tarifa al usuario, y de los pases y abonos vigentes, plasmadas en Anexo II y que se detalla a continuación:



Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires

## CUADRO TARIFARIO 2019

A - Tarifa general: \$ 19,00

A partir del 1 de abril de 2019

El cuadro tarifario se compone de los siguientes elementos:

1. Por medio de tarjetas sin contacto;
2. Abonos y pases especiales y nominales;

### 1. Tarjetas sin contacto

#### 1.1

Número de viaje mensual	Tarifa SUBTE
1 al 20 viajes	\$ 19,00
21 al 30 viajes	\$ 15,20
31 al 40 viajes	\$ 13,30
41 en adelante viajes	\$ 11,40

*Todos los valores se encuentran expresados en pesos argentinos. Los precios indicados incluyen el Impuesto al Valor Agregado (IVA).*

#### 1.2

Número de viaje mensual	Tarifa Simple PREMETRO
1 al 20 viajes	\$ 7,00
21 al 30 viajes	
31 al 40 viajes	
41 en adelante viajes	

*Todos los valores se encuentran expresados en pesos argentinos. Los precios indicados incluyen el Impuesto al Valor Agregado (IVA).*

#### 1.3

Número de viaje mensual	Tarifa Combinación SUBTE- PREMETRO
1 al 20 viajes	\$ 19,00
21 al 30 viajes	\$ 15,20
31 al 40 viajes	\$ 13,30
41 en adelante viajes	\$ 11,40

*Todos los valores se encuentran expresados en pesos argentinos. Los precios indicados incluyen el Impuesto al Valor Agregado (IVA).*



Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires

## 2. Abonos y pases especiales y nominales

### 2.1

Abono / Pase	Descripción / alcance	Tarifa			
		10 viajes	20 viajes	40 viajes	60 viajes
<b>Abono Social</b>	<p>Podrán adquirir la franquicia los beneficiarios de los planes sociales administrados por el GCBA: Programa de Ciudadanía Porteña, los beneficiarios de Jefes y Jefas de Hogar establecidos por el Gobierno Nacional; las personas en situación de desempleo crónico o recurrente; las personas que acrediten fehacientemente poseer ingresos familiares que se encuentren por debajo de la canasta básica familiar que publica el INDEC; las personas que acrediten fehacientemente encontrarse en situación de indigencia; los beneficiarios del subsidio por la tragedia de Cromañón; los ex combatientes de Malvinas y todos aquellos grupos identificados por normas vigentes de la Ciudad de Buenos Aires con necesidades especiales/ en situación de alta vulnerabilidad social.</p> <p>Serán emitidos por una cantidad fija de 10, 20, 40 o 60 viajes al valor de \$ 10 multiplicado por la cantidad de viajes.</p> <p>Tramitación: lunes a viernes de 08:00 a 18:00 en los Centros de Servicios al Usuario de Metrovías (CSU).</p> <p>Validez:</p> <p>10 viajes: 60 días desde el primer uso. 20 viajes: 60 días desde el primer uso. 40 viajes: 120 días desde el primer uso. 60 viajes: 180 días desde el primer uso. Reglas de uso: todos los días, sin límite de horario. Máximo 4 viajes por día.</p>				
		\$ 100	\$ 200	\$ 400	\$ 600
<b>Abono Estudiantil</b>	<p>Tienen derecho a adquirir el abono los alumnos de escuelas secundarias y de nivel terciario no universitario, que concurren a establecimientos estatales o privados con subvención del Estado menor al 100%.</p> <p>Tramitación: lunes a viernes de 08:00 a 18:00 en los Centros de Servicios al Usuario de Metrovías (CSU), a partir del comienzo del ciclo lectivo vigente.</p> <p>Validez: 40 días a partir del primer uso con los viajes y reglas establecidas.</p> <p>Reglas de uso: de lunes a viernes sin límite de horario y sábados hasta las 15:00 hs. Máximo 4 viajes por día, 14 por semana y 48 por mes. No se podrá utilizar domingos ni feriados.</p>	\$ 200			



**Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires**

<b>Abono Maestro</b>	maestros de establecimientos educativos dependientes del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires que posean la Tarjeta BA con VOS Docente expedida por el mismo.	\$ 400
----------------------	--	--------

Abono / Pase	Descripción / alcance	Tarifa
	<p>Tramitación: lunes a viernes de 08:00 a 18:00 en los Centros de Servicios al Usuario de Metrovías (CSU), a partir del comienzo del ciclo lectivo vigente.</p> <p>Validez: 35 días a partir del primer uso con los viajes y reglas establecidas.</p> <p>Reglas de uso: de lunes a viernes sin límite de horario. Máximo 4 viajes por día, 14 por semana y 44 por mes. No se podrá utilizar sábados, domingos ni feriados.</p>	

Abono/Pase	Alcances del Abono/Pase	Tarifa
<b>Pases Jubilados y Pensionados</b>	<p>Se les otorga la franquicia a todos los jubilados, pensionados, retirados de las fuerzas armadas y de Seguridad con haber mínimo mensual, código 001 + CHM, del recibo de haberes de jubilación o pensión, y aquellos jubilados y pensionados que perciban mensualmente hasta un diez por ciento (10%) más del monto mínimo de los haberes previsionales vigentes.</p> <p>Tramitación: lunes a viernes de 08:00 a 18:00 en los Centros de Servicios al Usuario de Metrovías (CSU).</p> <p>Validez: 12 meses, a partir del primer uso, con los viajes y reglas establecidas.</p> <p>Reglas de uso: de lunes a viernes de 5:30 a 8:00 hs., de 10:00 a 17:00 hs y de 19:00 a 23:30 hs. Sábados, domingos y feriados sin límite de horario.</p>	\$ 0,0
<b>Boleto Estudiantil Primario / Secundario</b>	<p>Pueden adquirir el abono los alumnos que asisten a los siguientes establecimientos de la Ciudad: Salas de 4 y 5, Primarias y Secundarias públicas o privadas con subsidio al 100% y cuota 0: Inicial Escuela Infantil "Cura Brochero", Instituto Parroquial "Nuestra Señora de los Milagros de Caacupé", Jardín "Sueños Bajitos", "Santa Teresa de los Andes", Instituto Parroquial "Santa María Madre del Pueblo", Instituto Parroquial "Virgen Inmaculada" y Nuestra Señora del Carmen; Establecimientos de Educación Especial públicos; Centros de Formación Profesional (CFP): 1 Barracas, 4 Mataderos, 6 Parque Chacabuco, 7 Incauí Núñez, 10 CEC y 34 Salecianos</p> <p>Tramitación: a través del sitio web <a href="https://boletoestudiantil.buenosaires.gob.ar/">https://boletoestudiantil.buenosaires.gob.ar/</a> previo registro, se solicita lugar, día y horario para realizar el trámite.</p> <p>Validez: durante todo el período lectivo, con los viajes y reglas establecidas.</p> <p>Reglas de uso: lunes a viernes de 05:00 a 00:00. Hasta 50 viajes mensuales. Máximo 4 viajes diarios. No se podrá utilizar sábados, domingos ni feriados.</p>	\$ 0,0



**Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires**

<b>Pase Discapacitados</b>	<p>Se les otorga la franquicia a personas con discapacidades que sean poseedoras de un Certificado de Discapacidad emitido por un Organismo Público, Ley 22.431, a personas con discapacidad visual poseedoras del Certificado del Instituto de Rehabilitación del Lisiado, Ley 13.642 y certificado Ley 26.928 expedido por INCUCAI.</p> <p><b>Tramitación:</b> lunes a viernes de 08:00 a 18:00 en los Centros de Servicios al Usuario de Metrovías (CSU).</p> <p><b>Validez:</b> 12 meses, a partir del primer uso, con los viajes y reglas establecidas.</p> <p><b>Reglas de uso:</b> todos los días, sin límite horario.</p>	<b>\$ 0,0</b>
--------------------------------	---	---------------

*Todos los valores se encuentran expresados en pesos argentinos. Los precios indicados incluyen el Impuesto al Valor Agregado (IVA).*





Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires

## ANEXO II

### CUADRO TARIFARIO 2019

#### B - Tarifa general: \$21,00

#### A partir del 2 de mayo de 2019

El cuadro tarifario se compone de los siguientes elementos:

1. Por medio de tarjetas sin contacto;
2. Abonos y pases especiales y nominales;

#### 1. Tarjetas sin contacto

##### 1.1

Número de viaje mensual	Tarifa SUBTE
1 al 20 viajes	\$ 21,00
21 al 30 viajes	\$ 16,80
31 al 40 viajes	\$ 14,70
41 en adelante viajes	\$ 12,60

*Todos los valores se encuentran expresados en pesos argentinos. Los precios indicados incluyen el Impuesto al Valor Agregado (IVA).*

##### 1.2

Número de viaje mensual	Tarifa Simple PREMETRO
1 al 20 viajes	\$ 7,50
21 al 30 viajes	
31 al 40 viajes	
41 en adelante viajes	

*Todos los valores se encuentran expresados en pesos argentinos. Los precios indicados incluyen el Impuesto al Valor Agregado (IVA).*



Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires

Número de viaje mensual	Tarifa Combinación SUBTE- PREMETRO
1 al 20 viajes	\$ 21,00
21 al 30 viajes	\$ 16,80
31 al 40 viajes	\$ 14,70
41 en adelante viajes	\$ 12,60

*Todos los valores se encuentran expresados en pesos argentinos. Los precios indicados incluyen el Impuesto al*

## 2. Abonos y pases especiales y nominales

### 2.1

Abono / Pase	Descripción / alcance	Tarifa			
		10 viajes	20 viajes	40 viajes	60 viajes
<b>Abono Social</b>	<p>Podrán adquirir la franquicia los beneficiarios de los planes sociales administrados por el GCBA: Programa de Ciudadanía Porteña, los beneficiarios de Jefes y Jefas de Hogar establecidos por el Gobierno Nacional; las personas en situación de desempleo crónico o recurrente; las personas que acrediten fehacientemente poseer ingresos familiares que se encuentren por debajo de la canasta básica familiar que publica el INDEC; las personas que acrediten fehacientemente encontrarse en situación de indigencia; los beneficiarios del subsidio por la tragedia de Cromañón; los ex combatientes de Malvinas y todos aquellos grupos identificados por normas vigentes de la Ciudad de Buenos Aires con necesidades especiales/ en situación de alta vulnerabilidad social.</p> <p>Serán emitidos por una cantidad fija de 10, 20, 40 o 60 viajes al valor de \$ 11,50, multiplicado por la cantidad de viajes.</p> <p>Tramitación: lunes a viernes de 08:00 a 18:00 en los Centros de Servicios al Usuario de Metrovías (CSU).</p> <p>Validez:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 10 viajes: 60 días desde el primer uso.</li> <li>• 20 viajes: 60 días desde el primer uso.</li> <li>• 40 viajes: 120 días desde el primer uso.</li> <li>• 60 viajes: 180 días desde el primer uso.</li> </ul> <p>Reglas de uso: todos los días, sin límite de horario. Máximo 4 viajes por día.</p>				
		\$ 115	\$ 230	\$ 460	\$ 690

10



Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires

<b>Abono Estudiantil</b>	<p>Tienen derecho a adquirir el abono los alumnos de escuelas secundarias y de nivel terciario no universitario, que concurran a establecimientos estatales o privados con subvención del Estado menor al 100%.</p> <p>Tramitación: lunes a viernes de 08:00 a 18:00 en los</p>	\$ 225
------------------------------	---	--------

Abono / Pase	Descripción / alcance	Tarifa
	<p>Centros de Servicios al Usuario de Metrovías (CSU), a partir del comienzo del ciclo lectivo vigente.</p> <p>Validez: 40 días a partir del primer uso con los viajes y reglas establecidas.</p> <p>Reglas de uso: de lunes a viernes sin límite de horario y sábados hasta las 15:00 hs. Máximo 4 viajes por día, 14 por semana y 48 por mes. No se podrá utilizar domingos ni feriados.</p>	

<b>Abono Maestro</b>	<p>Tienen derecho a adquirir el abono los maestros de establecimientos educativos dependientes del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires que posean la Tarjeta BA con VOS Docente expedida por el mismo.</p> <p>Tramitación: lunes a viernes de 08:00 a 18:00 en los Centros de Servicios al Usuario de Metrovías (CSU), a partir del comienzo del ciclo lectivo vigente.</p> <p>Validez: 35 días a partir del primer uso con los viajes y reglas establecidas.</p> <p>Reglas de uso: de lunes a viernes sin límite de horario. Máximo 4 viajes por día, 14 por semana y 44 por mes. No se podrá utilizar sábados, domingos ni feriados.</p>	\$ 450
--------------------------	--	--------



**Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires**

Abono/Pase	Alcances del Abono/Pase	Tarifa
<b>Pases Jubilados y Pensionados</b>	<p>Se les otorga la franquicia a todos los jubilados, pensionados, retirados de las fuerzas armadas y de Seguridad con haber mínimo mensual, código 001 + CHM, del recibo de haberes de jubilación o pensión, y aquellos jubilados y pensionados que perciban mensualmente hasta un diez por ciento (10%) más del monto mínimo de los haberes previsionales vigentes.</p> <p><b>Tramitación:</b> lunes a viernes de 08:00 a 18:00 en los Centros de Servicios al Usuario de Metrovías (CSU).</p> <p><b>Validez:</b> 12 meses, a partir del primer uso, con los viajes y reglas establecidas.</p> <p><b>Reglas de uso:</b> de lunes a viernes de 5:30 a 8:00 hs., de 10:00 a 17:00 hs y de 19:00 a 23:30 hs. Sábados, domingos y feriados sin límite de horario.</p>	\$ 0,0

<b>Boleto Estudiantil Primario / Secundario</b>	<p>Pueden adquirir el abono los alumnos que asisten a los siguientes establecimientos de la Ciudad: Salas de 4 y 5, Primarias y Secundarias públicas o privadas con subsidio al 100% y cuota 0: Inicial Escuela Infantil "Cura Brochero", Instituto Parroquial "Nuestra Señora de los Milagros de Caacupé", Jardín "Sueños Bajitos", "Santa Teresa de los Andes", Instituto Parroquial "Santa María Madre del Pueblo", Instituto Parroquial "Virgen Inmaculada" y Nuestra Señora del Carmen; Establecimientos de Educación Especial públicos; Centros de Formación Profesional (CFP): 1 Barracas, 4 Mataderos, 6 Parque Chacabuco, 7 Incauí Núñez, 10 CEC y 34 Salecianos</p> <p><b>Tramitación:</b> a través del sitio web <a href="https://boletoestudiantil.buenosaires.gob.ar/">https://boletoestudiantil.buenosaires.gob.ar/</a> previo registro, se solicita lugar, día y horario para realizar el trámite.</p> <p><b>Validez:</b> durante todo el período lectivo, con los viajes y reglas establecidas.</p> <p><b>Reglas de uso:</b> lunes a viernes de 05:00 a 00:00. Hasta 50 viajes mensuales. Máximo 4 viajes diarios. No se podrá utilizar sábados, domingos ni feriados.</p>	\$ 0,0
<b>Pase Discapacitados</b>	<p>Se les otorga la franquicia a personas con discapacidades que sean poseedoras de un Certificado de Discapacidad emitido por un Organismo Público, Ley 22.431, a personas con discapacidad visual poseedoras del Certificado del Instituto de Rehabilitación del Lisiado, Ley 13.642 y certificado Ley 26.928 expedido por INCUCAI.</p> <p><b>Tramitación:</b> lunes a viernes de 08:00 a 18:00 en los Centros de Servicios al Usuario de Metrovías (CSU).</p> <p><b>Validez:</b> 12 meses, a partir del primer uso, con los viajes y reglas establecidas.</p> <p><b>Reglas de uso:</b> todos los días, sin límite horario.</p>	\$ 0,0

*Todos los valores se encuentran expresados en pesos argentinos. Los precios indicados incluyen el Impuesto al Valor Agregado (IVA).*



---

Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires

---

## **ENCUADRE NORMATIVO DEL SERVICIO**

El transporte ferroviario de pasajeros subterráneo (SUBTE), definido como servicio público en el Art. 3 de la Ley 4472 de la Ciudad de Buenos Aires (BOCBA 4064), se encuentra operado por Metrovías por un acuerdo de operación transitoria contratado en forma directa por el Gobierno de la Ciudad (GCBA) según lo establecido en el Art. 9 de la Ley 4472, después de que el servicio fuera transferido al ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) en enero de 2012. La ley 4472, denominada “Ley de Regulación y Reestructuración del Sistema de Transporte Ferroviario de Pasajeros de Superficie y Subterráneo en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires” y el Acuerdo de Operación y Mantenimiento SBASE-Metrovías designado con sus siglas “AOM” forman las bases del encuadre normativo que actualmente rige su prestación.

En su Art. 16, la Ley 4472 determina que, una vez finalizada la operación transitoria, el servicio debe prestarse por el Poder Ejecutivo por sí, a través de Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado (SBASE) o la sociedad que se constituya a tal efecto, o a través de otras personas jurídicas de derecho privado, siendo el concesionario seleccionado mediante el procedimiento de licitación o concurso público nacional e internacional. Este procedimiento, fue autorizado por la Ley 5885 (BOCBA 5252) y convocado por la Resolución de Directorio 3153/SBASE/18 (BOCBA N° 5318), y actualmente se encuentra en proceso.

### **Antecedentes.**

En 1989, la Ley Nacional 23696 incluye a Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado (SBASE) entre las empresas del Estado sujetas a privatización o concesión y en 1991 el Decreto Nacional 1143/91 define el marco normativo para la concesión. Ya entonces, la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires (MCBA) había solicitado participar en la privatización de la operación de los servicios ferroviarios de pasajeros del área Metropolitana de Buenos Aires, incluido el subterráneo y el Premetro, que realizaba el Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos de la Nación (MECON). Esta solicitud se incluye en el Acta Acuerdo celebrada entre ambas jurisdicciones el 14 de junio de 1991.

En este esquema, la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires sería autoridad de aplicación para el control y fiscalización del servicio SUBTE, una vez concesionado, en conjunto con el MECON y hasta tanto se conformara una “Autoridad del Transporte del Área Metropolitana”. En ese sentido, la MCBA aprueba un Acta Acuerdo con el MECON por el



Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires

Decreto 2196/93 (Boletín municipal N° 19743), pero esta fiscalización y control conjunto nunca llegó a instrumentarse.

Metrovías S.A. inicia la operación de la concesión del “Grupo de Servicios 3: SBASE y Ferrocarril Urquiza” como empresa concesionaria en enero de 1994 por el Decreto Nacional N° 2608/93, (BORA 27806). En 1999, el Decreto Nacional N° 393/99 (BORA 29134) aprueba una adenda modificatoria del Contrato de Concesión e invita, nuevamente, al ahora Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (GCBA) a adherirse a los términos necesarios para la transferencia del control de los servicios de transporte ferroviario de superficie y subterráneo de pasajeros del Área Metropolitana de Buenos Aires, pero tampoco se hará efectiva, pese a que la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) expresa su voluntad concreta de avanzar en el traspaso del servicio, ratificada por la Ley N° 373 del año 2000 (BOCBA 988), después de que la Ley N° 317 (BOCBA 863) aprobara la creación de la línea “H” en 1999.

En el año 2002, en el marco de la Ley Nacional 25561 de “Emergencia Económica” (BORA 29810) y de la renegociación de los contratos de servicios ocasionada por la crisis del 2001, el Decreto Nacional 2075/02 (BORA 30058) declara la emergencia para el transporte ferroviario de pasajeros del Área Metropolitana de Buenos Aires, que incluye la concesión de SUBTE. Entre otras modificaciones fundamentales, se dejan sin efecto los aumentos de tarifa y se da comienzo a los subsidios de explotación.

En el año 2007, el GCBA inaugura el primer tramo de la línea “H” y resuelve, a través del Decreto N° 1482/07 (BOCBA 2798), otorgar un permiso precario a Metrovías S.A. para operar esta línea que no se hallaba incluida en la concesión original, continuado, luego por el Decreto N° 133/11 (BOCBA 3631). Al realizarse la transferencia de la totalidad del Subte y Premetro al ámbito de la CABA, estas autorizaciones precarias quedan reemplazadas por el marco legal de la totalidad del servicio.

### **La transferencia a la Ciudad y la competencia local para fijar la tarifa.**

El Acta Acuerdo de Transferencia a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (“AAT”) entre el Estado Nacional y el GCBA se realiza el 3 de enero de 2012, y es ratificada por la Ley Nacional 26740 (BORA 32372), con lo que se efectiviza transferencia de la concesión de



Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires

la red de subterráneos y Premetro a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. A partir de ese momento, la CABA asume el control y fiscalización del contrato de concesión, así como el íntegro ejercicio de la potestad tarifaria.

Debido a que la concesión del “Grupo de Servicios 3” abarcaba, además de la operación de las líneas de Subterráneo y Premetro, la operación del Ferrocarril Urquiza, que continúa siendo de jurisdicción nacional, la formalización administrativa y contractual del traspaso se completa con la escisión del contrato de concesión entre la prestación de los servicios ferroviarios de la Línea Urquiza y todas las demás Líneas del Subterráneo y Premetro mediante el Acta Acuerdo del 11 de junio de 2013 entre el Estado Nacional y Metrovías SA, aprobada en junio de 2015 mediante Decreto del poder Ejecutivo Nacional 1145 (BORA 36160).

### **La transferencia del servicio, la emergencia y el acuerdo de operación y mantenimiento**

El Art. 2 de la Ley 4472 (BOCBA 4064) establece que la Ciudad Autónoma de Buenos Aires asume el servicio SUBTE que se encuentra exclusivamente en jurisdicción de esta Ciudad y las líneas nuevas o expansiones de las líneas existentes que se construyan. Y su Art. 3 establece que el transporte ferroviario subterráneo de pasajeros es un servicio público.

El Art. 4, designa a SBASE como Autoridad de Aplicación de lo dispuesto en la Ley y el Art. 18 establece como otras autoridades la Autoridad Administrativa del Trabajo y el Ente único Regulador de los Servicios Públicos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (ERSP) que en el ejercicio de sus funciones se rige por la Ley 210 (BOCBA 752) en todo lo que no se opone a lo establecido en la Ley 4472.

A partir de la recepción de la concesión (efectuada sin la transferencia de más recursos que una única suma prevista en el AAT), el Art. 6 de la Ley 4472 declara la prestación del servicio en emergencia, por el término de dos años y faculta al Poder Ejecutivo a prorrogar dicha declaración por el término de un año más, y el Art. 9 exige al



Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires

poder ejecutivo convocar a Metrovías S.A. con el fin de celebrar un acuerdo<sup>1</sup> para contratar en forma directa la operación transitoria del servicio por un plazo inicial máximo de dos años y permite a SBASE prorrogar dicho plazo, siempre y cuando la duración total del acuerdo no exceda la vigencia del período de emergencia.

Por el Decreto N° 5/GCBA/13 (BOCBA 4068), se designa a SBASE para celebrar dicho acuerdo que se firma el 5 de abril de 2013 y es llamado “Acuerdo de Operación y Mantenimiento SBASE-Metrovías” y designado con sus siglas “AOM”. Este acuerdo, además de otorgar a Metrovías S.A. la operación y el mantenimiento transitorios del servicio SUBTE, dispone las reglamentaciones aplicables durante el período de emergencia.

El Art. 77 de la Ley 4472 prevé que desde su sanción hasta la firma del AOM, Metrovías SA prestara el servicio bajo la dirección de SBASE tomando como parámetro los términos previstos en el Contrato de Concesión celebrado con el Gobierno Nacional.

En noviembre de 2013, la Ley 4790 (BOCBA 4329) modifica el Art. 6 de la Ley 4472, referido a la declaración de emergencia, extendiendo a cuatro años su duración inicial y manteniendo la facultad del Poder Ejecutivo de prorrogarla por un año más, prórroga que se realiza mediante el Decreto 127/GCBA/16 (BOCBA 4814) por el término de un año a partir de enero de 2017.

En noviembre de 2017, la Cláusula Transitoria Segunda de la Ley 5885 (BOCBA 5252), autoriza al Poder Ejecutivo a prorrogar el plazo del artículo 6° (la declaración de emergencia) y el artículo 9 (el acuerdo de operación transitoria del servicio) de la Ley 4472 hasta el 31 de diciembre de 2018 y su Cláusula Transitoria Primera establece que el Poder Ejecutivo podría prorrogar el contrato de concesión hasta que un adjudicatario tomara efectiva posesión de una nueva concesión del servicio (cuyas condiciones establece la misma ley), sin que esa prórroga pueda exceder el 31 de diciembre de 2018. El 22 de diciembre del año 2017, el Decreto 469/GCBA/17 (BOCBA 5283) efectúa la prórroga de la concesión, en su Art. 1, y de la declaración de emergencia del servicio en su Art. 2, según lo dispuesto en las Cláusulas transitorias primera y segunda de la Ley 5885.

En diciembre de 2018, puesto que aún no se había adjudicado la nueva concesión

<sup>1</sup> El plazo estipulado para concretar su celebración es prorrogado por el Decreto N° 84/GCBA/13 (BOCBA 4109), modificatorio de este Art. 9 de la Ley 4472





Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires

del servicio, la Ley 6102 modifica la Cláusula Transitoria Primera de la Ley 5885 estableciendo que el Poder Ejecutivo podrá prorrogar el contrato de concesión sin que esta prórroga pueda exceder el 31 de diciembre del año 2019.

Entre tanto, Ley 5885 también establece las condiciones para el llamado a Licitación Pública Nacional e Internacional para otorgar bajo régimen de concesión de servicio público, la operación y mantenimiento de SUBTE y su Art. 1 autoriza a SBASE a realizar dicho proceso licitatorio, que es convocado en Febrero de 2018 por la Resolución de Directorio 3153 de SBASE (BOCBA 5318) y prorrogado por la Resolución 3197/SBASE/18 (BOCBA 5399). El Art 5 de la Ley 5885 establece que los pliegos de bases y condiciones generales y particulares de la licitación serán puestos a disposición del ERSP, ajustándose a lo establecido en el Art 2 (inciso a) y el Art 11 (inciso g) de la Ley 210.

#### **Facultad de fijar las tarifas y esquema tarifario**

La Ley 4472 en su Art. 4 designa a SBASE como Autoridad de Aplicación y en su Art. 27 establece que el servicio de SUBTE será prestado a tarifas justas y razonables que, según el Art. 31, deben ser revisadas anualmente, y nuevamente, además, en caso de que los costos de explotación se incrementen superando un siete por ciento de los tenidos en cuenta en su última determinación. La revisión se hace en base a estudios de los cuadros tarifarios realizados por SBASE (Art. 30) y, a partir de sus resultados, las tarifas pueden ser incrementadas previa audiencia pública (Art. 31).

El Art. 28 define *tarifa técnica* como aquella que refleja los costos de la explotación de SUBTE y la distingue de la tarifa al usuario que es la que efectivamente paga el usuario, excluido el usuario de tarifas de interés social.

La revisión y modificación tarifaria solicitada en el año 2014 mediante el Decreto 4/GCBA/14 (BOCBA 4310)<sup>2</sup> introduce la novedad de la tarifa al usuario escalonada, con descuentos del 20%, 30% y 40% una vez que se superaran los 20, 30 o 40 viajes mensuales, respectivamente.

---

<sup>2</sup> Esta modificación fue aprobada por la Resolución 1995/SBASE/14 (BOCBA 4353), luego de la correspondiente Audiencia Pública.



Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires

En cuanto a las tarifas de interés social, el Art. 36 de la ley 4472 establece que la autoridad de aplicación debe subsidiar la totalidad de la tarifa a aquellas personas que padezcan limitaciones físicas que impliquen un impedimento de acceso al servicio; a jubilados y/o pensionados; y a estudiantes del ciclo primario de gestión estatal, y que puede subsidiar en forma total o parcial la tarifa a personas que integren sectores sociales vulnerables, determinados por la autoridad de aplicación.<sup>3</sup> En este sentido, la Resolución 1897/SBASE/13 (BOCBA 4274) incorpora al sistema de abonos y pases existentes hasta el momento, el Abono Social, detalla sus beneficiarios y establece las condiciones para obtenerlo. Más tarde, la ley 5656 (BOCBA 5000) y su decreto reglamentario 50/GCBA/17 (BOCBA 5055), crean el régimen especial Boleto Estudiantil, haciendo extensivo este beneficio a todos los alumnos que se encuentran cursando la educación obligatoria en instituciones educativas estatales de la CABA o con subsidio estatal del 100% y cuota cero, tanto en nivel inicial, como primario y secundario, en Centros de Formación Profesional y en establecimientos de la modalidad Educación Especial, a través de la tarjeta personalizada SUBE estudiantil.

Además, por la Ley Nacional 23673 (BORA 26666) modificada por la Ley 23805 (BORA 26970), los estudiantes de enseñanza media o terciaria no universitaria que asisten a instituciones públicas o instituciones privadas que perciben aporte estatal y no sean alcanzados por los beneficios establecidos por la Ley 5656 reciben una bonificación parcial en la tarifa. Lo mismo ocurre con el “Abono Maestro”, incluido en el cuadro tarifario propuesto que ofrece una tarifa parcialmente subsidiada a maestros de establecimientos educativos de nivel inicial y primario, curriculares y extracurriculares dependientes del GCBA que posean “BA CON VOS Docente”.

También tienen acceso a la gratuidad del transporte público de pasajeros los pacientes de Síndrome de Inmuno Deficiencia Adquirida, Tuberculosis o con patologías oncológicas de tratamiento prolongado que se atiendan en los servicios de los hospitales de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, como lo establece la Ley 2596 (BOCBA 2863), los

---

<sup>3</sup> En ambos casos, la Autoridad de Aplicación puede disponer que se financien estos subsidios con recursos del Fondo SUBTE, cuya función y funcionamiento se detalla en la Sección IV de la Ley 4472, desde el Art. 39 hasta el Art. 68 inclusive.



Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires

beneficiarios del “Sistema de Protección Integral para personas trasplantadas” debidamente acreditadas, según la Ley 26928 (BORA 32811) y las personas con discapacidad con sus certificados correspondientes, incluso con un acompañante en caso de necesidad documentada, como lo establecen las Leyes Nacionales 22431 (BORA 24632) y Ley 13642 (BORA 16481).

Por otra parte, la Ley 429 del GCBA (BOCBA 994) permite el acceso de perros guías que acompañen a personas ciegas o visualmente disminuidas correspondientemente acreditadas (Art.1 y 2) sin que esto genere gasto adicional alguno (Art. 3) y la Ley 5687 (BOCBA 5030) reglamentada por el Decreto 31/GCBA/17 (BOCBA 5053), establece que el traslado de perros y gatos domésticos no tiene costo adicional para los pasajeros, autoriza estos traslados y especifican las condiciones de seguridad, salubridad y aseo en que deben realizarse.

### **Accesibilidad**

En relación a la ampliación de la accesibilidad al servicio el Art. 4 de la Ley 429 aclara que nadie puede impedir o dificultar el acceso de los Perros guía que acompañan a las personas ciegas o visualmente disminuidas.

La Ley 5770 (BOCBA 5051) incorpora el inciso i al punto 9.3.1 del Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CTyT) aprobado por la Ley 2148 (BOCBA 2615) y estableciendo que se debe garantizar el acceso de personas con movilidad reducida a todas las estaciones de la red de subterráneos y la Ley 6132 (BOCBA 5536) amplía este inciso, exceptuando “las estaciones en las que, por la complejidad de diseño, no sea posible encarar facilidades arquitectónicas para personas con discapacidad o movilidad reducida” (Art. 1) pero estableciendo que el Poder Ejecutivo deberá realizar un relevamiento de todas las estaciones y conexiones de red ya existentes y presentar un plan que garantice, en un plazo de hasta 20 años, la accesibilidad para las personas con discapacidad o movilidad reducida a la red de subterráneos, y la circulación en los andenes y recorrido peatonal del servicio.

Esta Ley 6132 remite a los criterios de adaptabilidad (posibilidad de modificar una estructura o un entorno físico para hacerlo accesible a las personas con discapacidad



---

Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires

---

temporal o permanente) y practicabilidad (posibilidad de modificar una estructura o un entorno físico para hacerlo parcialmente accesible, que constituye un grado restringido de la adaptabilidad) según las definiciones y previsiones contenidas en el Código de Edificación aprobado por la Ley 6100 de la Ciudad de Buenos Aires (BOCBA 5526).

Este código establece las medidas de pequeños recintos, corredores y pasillos, teniendo en cuenta la circulación y maniobra cómoda y segura de personas en sillas de rueda, la necesidad de salvar desniveles en el suelo y las características aceptables en relación a los baños de uso público. Su punto 3.4.7.10 g determina que las escaleras mecánicas no se consideran un elemento de circulación vertical apto para personas con discapacidad y que el lugar donde se instalen debe contar con un medio alternativo de elevación. Además, en su punto 3.9.10,12.2 establece que la botonera de los ascensores debe estar señalizada en símbolos Braille y también en color contrastante y en relieve para las personas disminuidas visuales y las personas ciegas que no leen Braille. En su punto 3.4.3.1 d 6 h establece que las escaleras deben contener bandas de prevención de color contrastante con respecto a los de los escalones y del el suelo, y que se debe incorporar textura, como señal de advertencia para personas con discapacidad visual.

Por su parte, el inciso c del punto 9.3 del CTyT, establece que, por lo menos, dos de los asientos adyacentes a las puertas en todos los vagones son de uso prioritario para personas ancianas, con discapacidad, embarazadas o con movilidad reducida y deben identificarse con un cartel; y el inciso e, que se debe implementar un sistema de identificación por voz que anuncie, cada vez que el subte se detiene en una estación, el nombre de la misma y el nombre de la siguiente.

### **Información y derechos del usuario**

El inciso f del Capítulo 9.3 del CTyT, agrega a lo estipulado en su inciso e que, en los andenes deben colocarse tantos carteles con el nombre de la estación como vagones tengan las formaciones más largas y establece que la distancia entre los carteles debe ser calculada de manera tal que queden alineados con el centro de vagón en el momento en que se detiene la formación. En su inciso b, establece que sobre todas las puertas de los vagones



Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires

debe haber un esquema de las estaciones de la línea correspondiente, excepto cuando haya carteles electrónicos internos que cumplan la misma función.

El Art. 1 de la Ley 5226 (BOCBA 4573) incorpora al punto 9.3 del CTyT el inciso h según el cual, en todos los vagones, boleterías, espacios y dispositivos informáticos destinados a brindar información a los usuarios del servicio, se debe exhibir el horario de la primer y última formación despachada desde cada cabecera de cada Línea, la duración del viaje entre cabeceras, los intervalos entre cada formación que rige para el servicio y los lugares y medios para efectuar consultas y reclamos relacionados.

Además, la Ley N° 5981 (BOCBA 5.416) establece que, en todos los vagones de la red, debe haber cartelería que indique la línea telefónica gratuita y la página web del Ente Único Regulador de los Servicios Públicos, para que puedan efectuar denuncias y/o reclamos.

En el AOM y sus adendas especifican, entre otras cosas, las características integrales de limpieza y desinfección, regularidad, información suficiente, clara y oportuna al usuario que están a cargo del concesionario, y los lugares donde debe encontrarse y cómo debe informarse a los usuarios la disponibilidad de los libro de quejas.

### **El sistema SUBE y el Boleto Integrado**

En el 2009, mediante el Decreto N° 84 del Estado Nacional (Bora 31588) se implementa el Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE) que permite obtener información detallada sobre la movilidad de los usuarios, la cantidad de pasajeros transportados clasificados según tarifa y distancias recorridas para diseñar políticas de movilidad o evaluar la calidad de la prestación de los servicios públicos de transporte. El Art. 3 de la Resolución 2391/15 del Ministerio del Interior y Transporte de la Nación (BORA 33242) detalla la información mensual a la que pueden acceder las provincias y los municipios que han implementado el SUBE.

Esto hizo posible que, en 2018, la Resolución Conjunta 01/18 de la Subsecretaría de Tránsito y Transporte, en conjunto con la Subsecretaría de Gestión Estratégica y Calidad Institucional del GCBA (BOCBA 5478), aprobaran el Protocolo de Actuación Coordinada para



Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires

optimizar la administración y el procesamiento de datos provistos por el sistema SUBE, y el 30 de Enero del 2018 la Resolución 77 del Ministerio de Transporte de la Nación (BORA 33803) aprobara el Sistema de Boleto Integrado, que permite otorgar ventajas tarifarias a aquellos usuarios que deben realizar viajes con trasbordos, invitando en su Art. 7 a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y todas aquellas jurisdicciones que integran la Región Metropolitana de la provincia de Buenos Aires a adherir a la política tarifaria delineada por este sistema con la finalidad de compatibilizar las respectivas compensaciones tarifaria, impulsando las medidas necesarias para ajustar la reglamentación de las diferentes jurisdicciones.

## **FACULTADES DEL ENTE ÚNICO REGULADOR DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS DE LA CIUDAD**

Según los puntos c y d del Art. 13 de la Ley 210 (BOCBA 752), la convocatoria a Audiencia Pública es obligatoria (conforme el trámite dispuesto por la Ley 6 -BOCBA 420-), entre otros, en caso de solicitud de modificación tarifaria de los servicios públicos; cuando una tarifa o cargo sea considerado inadecuado o discriminatorio, cuando se considere alterado el principio de razonabilidad y justicia tarifaria; o cuando sea modificado el reglamento del servicio o los términos del contrato original.

El Ente Único Regulador de los Servicios Públicos de la Ciudad de Buenos Aires (ERSP) creado por el artículo 138 de la Constitución de la Ciudad ejerce el control, seguimiento y resguardo de la calidad de los servicios públicos prestados por la administración central o descentralizada o por terceros para la defensa de los derechos de sus usuarios y consumidores y de la competencia, verificando el correcto cumplimiento de las leyes y normas reglamentarias de los servicios sometidos a su jurisdicción (Art. 1, 2 y 3 de la Ley 210). Entre sus funciones específicas, se encuentra la de requerir al Poder Ejecutivo la realización de Audiencias Públicas en temas de su competencia y participar en ellas (Art. 3 de la Ley 210, puntos o. y p.).

Entre los servicios públicos cuyo control ejerce, se especifica el control de Transporte



---

Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires

---

público de pasajeros (punto a del Art. 2 de la Ley 210). En ese sentido, también es preciso agregar que el Art. 18 de la Ley 4472 -que regula la prestación del servicio- menciona al ERSP como una de sus autoridades.

Según los Art. 1 y 2 de la referida Ley 6, la Audiencia Pública constituye una instancia de participación en el proceso de toma de decisión administrativa o legislativa para que todos aquellos que puedan verse afectados o tengan un interés particular expresen su opinión en pie de igualdad. Aunque las opiniones recogidas durante la Audiencia Pública son de carácter no vinculante, no obstante, la autoridad responsable de la decisión debe explicitar a la ciudadanía los fundamentos del acto administrativo o normativo que se sancione, de qué manera ha tomado en cuenta las opiniones de los participantes y, en su caso, las razones por las cuales las desestima. El Art. 7 de la Ley 4027 (BOCBA 3879) que modifica la Ley 6, establece que concluida la Audiencia Pública, debe agregarse la versión taquigráfica al expediente suscripta por quien corresponda y deberá adjuntarse también toda grabación y/o filmación que se hubiera realizado como soporte.

Por último, cabe destacar que, conforme Art. 3 y 4 de la Ley 6, la omisión de la convocatoria o de la realización de la Audiencia Pública, cuando ésta sea un imperativo legal, o incumplimiento del procedimiento estipulado es causal de nulidad del acto que se produzca en consecuencia.



Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires

## INTERVENCIONES EN LA AUDIENCIA

A continuación presentamos una síntesis de lo expresado por los participantes en la Audiencia Pública que se llevó a cabo en el Centro Cultural Adán Buenosayres, sito en Avenida Asamblea 1200, el día Miércoles 13 de Marzo a partir de las 12:30 horas. Cabe aclarar que se respetó el orden de disertación, así como el espíritu y sentido de lo expresado por cada uno de los expositores, tomando solamente aquellos dichos que hacen al informe que nos ocupa. Para otro fin, obra en el expediente la versión taquigráfica completa.

### **Eduardo de Montmollin (Presidente de SBASE) manifestó:**

- Que desde 2013 se aumentó la demanda del servicio en 400 mil usuarios diarios.
- Que la frecuencia en todas las líneas, excepto la E, se encuentra cercana a los 3 minutos.
- Que este año se inaugurarán 3 nuevas estaciones de la línea E.
- Que se han renovado las unidades incluyendo aire acondicionado en 4 de 6 de líneas.
- Que la evaluación positiva del servicio ha mejorado en los últimos años.
- Que se han incorporado más de 1500 cámaras con 3 centros de monitoreo.
- Que se ha inaugurado el taller Lacarra planeado hace más de 50 años.
- Que se han renovado los sistemas de señales y de potencia.
- Que se han renovado 29 escaleras mecánicas desde el año 2013.
- Que se inauguró la estación Facultad de Derecho de la línea H.
- Que se realizó la renovación integral de las vías de la línea E.
- Que se obtuvo un crédito del banco europeo de inversión para mejoras de línea D.
- Que en 2019 se dispondrá del 100% de unidades con aire acondicionado en 4 de las 6 líneas.
- Que la tarifa debe actualizarse por la evolución de los costos en el marco de una economía inflacionaria.
- Que la tarifa técnica se compone de la suma de los costos dividida por la cantidad de pasajeros totalizando el monto de \$23 y la misma es consecuencia de una metodología avalada por la facultad de ingeniería de la UBA.
- Que a partir de Abril la tarifa será de \$19.
- Que a partir de Mayo la tarifa será de \$21.
- Que con la nueva propuesta tarifaria, 1 de cada 3 pesos provendrán de subsidios cumpliendo con el objetivo de alcanzar la reducción de los mismos.





---

Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires

---

**Federico Conviti manifestó:**

- Que desde la defensoría del pueblo adhieren a la idea de que el subterráneo de la Ciudad es columna vertebral del transporte público de la Ciudad.
- Que la Ciudad no actúa consecuentemente al reducir el presupuesto y las prestaciones de calidad del servicio.
- Que las líneas C, H y E no cumplen con los indicadores señalados por SBASE.
- Que está demostrado que el mayor crecimiento de pasajeros se dio en las líneas A y H que recibieron la mayor inversión con lo que se puede concluir que lo que falta es inversión.
- Que la Red de subterráneos de la Ciudad está colapsada y sub aprovechada por falta de extensión.
- Que la explotación del servicio debería estar en manos de Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado.
- Que la defensoría del pueblo propuso la extensión horaria de la red lo que sería consecuente con la vida nocturna de la Ciudad y con una política de reducción de accidentes viales.
- Que los equipos económicos de la Defensoría de la ciudad han analizado la tarifa y que con el nuevo aumento la tarifa alcanzará el valor real del año 2004.
- Que el gasto total de los Usuarios de la Ciudad se ha duplicado pasando del 5 al 10% del salario mínimo.
- Que por este motivo la defensoría propone que los incrementos tarifarios acompañen el aumento del salario mínimo vital y móvil.
- Que para la defensoría el transporte público no es gasto, es una inversión que mejora las condiciones de vida.

**Arturo Pozzali manifestó:**

- Que se da un aumento del 187% de la tarifa, muy por encima de la inflación.
- Que nuestra tarifa en dólares es la más económica pero también la Ciudad cuenta con la red de subte más reducida con lo cual muchas veces se debe sumar el costo de otro transporte.
- Que existen serios problemas de accesibilidad para las personas con discapacidad.
- Que sólo 50 de las 86 estaciones cuentan con medios de elevación para personas con discapacidad y la mayor parte no funciona.



Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires

- Que la frecuencia de la línea E ronda los 11 minutos.
- Que hubo claras falencias en el manejo de las inversiones como se observa en la compra de vagones de la línea B.
- Que hay una fuerte reducción en la inversión lo que se traduce en una falta de mejoras y congelamiento de la extensión de la red.
- Que es necesario un operador público del servicio.

**Mariano Recalde manifestó:**

- Que el aumento interanual será de 187% en Mayo superando éste los índices inflacionarios.
- Que este aumento es ilegal, injustificado y sólo se entiende como parte del brutal tarifazo llevado adelante por el gobierno.
- Que el tarifazo no tiene relación con la tarifa técnica ni el aumento de costos ni la inflación.
- Que el brutal aumento no se relaciona con la mejora del servicio.
- Que el objeto del aumento es revertir la tendencia del aumento del subsidio conforme lo planteado por SBASE.
- Que el aumento es meramente fiscal con la idea de ajustar las cuentas del Estado producto de una pésima gestión y un proyecto económico de saqueo.
- Que el servicio es malo tanto en calidad como cantidad.
- Que solicita que se suspenda el tarifazo.

**Gabriel Solano manifestó:**

- Que se puede observar el vaciamiento de la institución de la audiencia pública.
- Que un aumento del casi 200% en un año es un acto de confiscación para los trabajadores.
- Que el GCBA prevé un aumento para sus trabajadores muy por debajo de la inflación.
- Que el GCBA aumenta a Roggio lo que le confisca a los trabajadores.
- Que esta confiscación busca mantener una concesión parasitaria y enormemente costosa.
- Que el incidente con el fallo relativo a las escaleras mecánicas demuestra la política de desinversión del GCBA.
- Que la legislatura es una asociación ilícita al extender la concesión de una empresa que utiliza ese dinero para pagar coimas.
- Que está demostrado que se falsean los datos de la tarifa técnica para robar subsidios.
- Que se trata de una empresa homicida responsable de la muerte de 6 trabajadores.



Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires

- Que presentó en la Legislatura un proyecto para que el subterráneo pase a manos de los trabajadores.

**Facundo Roma manifestó:**

- Que ésta audiencia es la mímica de la democracia participativa.
- Que desde que el gobierno se hizo cargo de la gestión del servicio la tarifa aumentó el 1800%.
- Que en la exposición no pudieron mencionar un logro relativo al premetro.
- Que solicita una mirada contemplativa para con los vecinos del sur de la ciudad.
- Que la totalidad de la inversión del GCBA en relación al Premetro fue pintarlo para los juegos olímpicos.
- Que la empresa menciona que la frecuencia del premetro es de entre 20 y 25 minutos, pero nunca baja de 30 minutos.
- Que para los vecinos de la Comuna 8 el servicio de la línea E es esencial por la falta de transporte complementario sin embargo es la línea con peor frecuencia y servicio.
- Que no existe ningún punto de relación entre aumento de la tarifa y servicio para los vecinos del sur de la Ciudad.
- Que debería considerarse con esta calidad de servicio una tarifa diferencial para usuarios de la línea E y Premetro.

**Cecilia Segura Rattagán manifestó:**

- Que el objetivo de este aumento es reducir el costo de los subsidios y trasladarlos al bolsillo de los porteños.
- Que los porteños soportamos una inflación del 50% al tiempo que nos aplican aumentos de servicios desmedidos muy por arriba de la inflación.
- Que entre 2012 y 2018 las tarifas duraban en promedio 600 días. A partir del 2018 los aumentos se dan en promedio cada 45 días.
- Que el GCBA castiga el bolsillo del usuario por sus propios errores y decisiones ya que genera inflación y luego traslada el aumento de costos al usuario.
- Que los usuarios pagamos un servicio con tarifas del primer mundo y usufructuamos uno de bajísima calidad.
- Que la tarifa por Km del subte de Buenos Aires es superior al subte de Tokyo y Nueva York.



---

Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires

---

- Que el aumento de la tarifa técnica fue de 27% mientras que la tarifa al usuario fue de 68%.
- Que el GCBA bloqueó a la auditoría para que audite la tarifa técnica.
- Que el control entre los poderes es pilar de la democracia y condición necesaria para la república. Obturarlos atenta contra la república, la institucionalidad y la constitución.

#### **Lucía Cámpora manifestó:**

- Que habla en representación de 300 mil estudiantes universitarios.
- Que debemos discutir la función social del Subterráneo.
- Que los aumentos sistemáticos realizados por el GCBA en el transporte se traducen en estudiantes que abandonan la universidad. El costo para nuestro país es mucho más alto que el ahorro generado en subsidios.
- Que en relación a las becas existentes. La beca progresar se ve absorbida en un 30% sólo en pagar el subte, siempre que tomen un solo transporte. Con una tarifa a \$21 se lleva el 50%.
- Que por primera vez se observa en las universidades estudiantes que se anotan en menos materias o las juntan en un solo día porque no les alcanza el dinero para viajar.
- Que con estas tarifas avanzamos hacia un subte elitista.
- Que la FUBA no va a aceptar que se limite el acceso al transporte de los estudiantes para pagar la deuda generada por el mismo gobierno.
- Que no existe una tarifa subsidiada para estudiantes y docentes universitarios.
- Que solicita el establecimiento de un boleto educativo estudiantes y docentes.

#### **Horacio Carmelo Morinigo manifestó:**

- Que el futuro apunta a un subte gratuito y de gestión estatal.
- Que existe una transferencia de recursos de los usuarios a empresarios amigos del gobierno.
- Que el 80% de los usuarios son trabajadores y estudiantes. Sin embargo los subsidios sólo son para los empresarios.
- Que el GCBA realiza obras faraónicas descuidando las necesidades de los usuarios del transporte.
- Que si en el servicio de Subte viajasen los empresarios, el servicio sería gratuito.
- Que el GCBA usa sus 34 diputados porteño para convertir la legislatura en una escribanía que avale la continuidad de este negocio y el negociado de la privatización.



---

Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires

---

**Edgardo Luis Carranza manifestó:**

- Que Metrovías se consolidó mediante la unión de dos empresarios, Roggio y Cirigliano y los operadores técnicos ingleses.
- Que detrás de esto se escondía una trampa consistente en una cláusula que mantenía la ecuación económica del concesionario.
- Que a partir de la crisis de 2001 se declaró la emergencia liberando al concesionario de encargarse de las inversiones.
- Que el subsidio tiene el objeto de mantener la ecuación económica financiera.
- Que el Estado debería hacerse cargo de la situación y manejar el servicio con control de la auditoría terminando así con un negocio costosísimo para la Ciudad.
- Que por otro lado se está colocando en un altísimo riesgo al usuario ya que el subte se encuentra colapsado y los andenes no están diseñados para este nivel de demanda.

**Claudio Dellecarbonara manifestó:**

- Que no existe política pública alguna destinada a mejorar el servicio.
- Que los trabajadores del subterráneo contamos con decenas de compañeros muertos tanto en accidentes como vinculados a enfermedades por las condiciones de trabajo insalubre.
- Que hay casos de muertes de usuarios producto de la falta de accesibilidad.
- Que la tarifa técnica la elabora Metrovías y el GCBA la acepta, sin que se pueda acceder a su análisis.
- Que la tarifa técnica incluye gastos suntuarios de los directivos de Metrovías.
- Que si se hubiese cumplido la promesa de 10 km de subte por año podríamos tener un subte que llegue largamente al conurbano bonaerense.
- Que las audiencias públicas son una gran mentira ya que todo está decidido desde antes.
- Que el Subte debería ser gratuito y el dinero debería provenir, por ejemplo, del pago de impuesto a las ganancias de jueces, megaminerías o blanqueadores de dinero.
- Que el aumento ya acumula casi un 2000% lejos del aumento de cualquier paritaria. Sin embargo el discurso del GCBA es que la responsabilidad es de los trabajadores.
- Que el servicio del Subte sea reestatizado y gestionado por usuarios y trabajadores.



Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires

**Laura Corvalán manifestó:**

- Que las audiencias públicas se realizan siempre en horarios prohibitivos para cualquier trabajador.
- Que esto la convierte en ilegal ya que es requisito formal de la norma garantizar un horario accesible para los interesados.
- Que el Estado no realiza ningún tipo de control sobre el concesionario.
- Que se debe tener cuenta el rol social de un transporte como el subte ya que sus beneficios sociales y ambientales son muy superiores a cualquier subsidio.
- Que se debería convocar especialmente a asociaciones de personas con discapacidad y jubilados para que narren los serios problemas de accesibilidad que tiene el subte de la Ciudad.
- Que no existen fundamentos reales que indiquen que la tarifa deba llevarse a \$21 y que cualquier aumento debe ser contra inversión.
- Que todos los logros que menciona SBASE fueron iniciados antes del traspaso.
- Que el aumento de la tarifa debe ser desestimado.

**María Julieta Costa Díaz manifestó:**

- Que la línea D es presentada como la mejor línea por SBASE, sin embargo ni siquiera allí se cumplen los índices de frecuencia y calidad anunciados.
- Que la política de transporte de Cambiemos consiste en dejar afuera a muchísimos usuarios.
- Que el incremento de usuarios que mencionan se relaciona a la apertura de nuevas estaciones.
- Que lo único que moviliza al GCBA es el afán recaudador.
- Que la Ciudad debería hacerse cargo de la gestión del subte.
- Que la accesibilidad del servicio es materia pendiente.

**Adriana Bilbao manifestó:**

- Que los estudiantes universitarios nos vemos muy afectados por este tarifazo.
- Que generan condiciones extremas donde el estudiantado se ve obligado a abandonar sus estudios.
- Que quedó demostrado que los subsidios millonarios se dedicaban a coimas y a gastos suntuosos de los funcionarios de Metrovías.



Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires

- Que el Subterráneo es un servicio y no debe generar ganancias.
- Que la salida es la nacionalización del servicio de subte con el control de trabajadores y usuarios.

**Patricio Del Corro manifestó:**

- Que esto no es una audiencia pública ya que se realiza en un horario prohibitivo para los usuarios y trabajadores.
- Que no se cumplió con la publicidad del evento.
- Que se impidió el ingreso a personas por no estar inscriptas con lo que no es pública.
- Que el aumento no es justo ni razonable.
- Que el aumento de la tarifa hace que baje la cantidad de pasajeros.
- Que no se sabe cuál es la ganancia del operador del servicio.
- Que existen casi nulos antecedentes de privatización del servicio de subte.
- Que si una empresa francesa gana la licitación vamos a estar subsidiando los usuarios el metro de París.
- Que si gana Metrovías continuaremos el saqueo vivido hasta ahora.
- Que la única alternativa viable es la gestión del Estado.

**Martín Hernán Gorretta manifestó:**

- Que desde que el GCBA gestiona la tarifa se aumentó 1800%.
- Que debe pensarse en un sistema de transporte integral cuya tarifa no tenga impacto social.
- Que este aumento sólo se sostiene en los requerimientos del FMI.
- Que el cartel de servicio demorado es el paisaje habitual de cualquier estación de Subte de la Ciudad.
- Que muchos llegamos tarde a esta audiencia porque el subte E estaba demorado.
- Que la línea E es el reflejo de cómo el GCBA gestiona la Ciudad, de Rivadavia para el sur todo bajo la alfombra.
- Que el aumento deja a muchos trabajadores por fuera del servicio.



Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires

**Nicolás Leandro Núñez Alegre manifestó:**

- Que el GCBA se comprometió a garantizarle al Grupo Roggio sus ganancias sin importar que se haya declarado corrupto ni que los subsidios fueran a pagar coimas.
- Que se debe declarar la emergencia tarifaria para retrotraer las tarifas al año 2015.
- Que todos los aumentos ofrecen la promesa de la mejora del servicio sin embargo esto no se da bajo ningún concepto.
- Que con un aumento de tarifas del 1800% los salarios no llegan a un aumento del 400%.
- Que la calidad de vida de la gente ya bastante castigada por la inflación se ve agravada por la reducción de subsidios y el aumento de tarifas.
- Que asimismo esos subsidios son absorbidos por ganancias y coimas.
- Que quedó comprobado que la gestión privada es ineficiente y corrupta.
- Que la solución es un verdadero servicio público.
- Que las audiencias públicas son apenas un espacio de catarsis no vinculante.
- Que rechaza el aumento de la tarifa.

**José Luis Ludueña manifestó:**

- Que las audiencias pierden todo sentido por no ser vinculantes, privativas por su horario y carentes de publicidad.
- Que rechaza el aumento de tarifas por no ser justo, razonable ni corresponderse con la realidad actual.
- Que SBASE como empresa pública debería defender los intereses del usuario.
- Que SBASE no cumple con el Art. 28 de la ley 4472.
- Que el subte debe ser operado con claridad por el Estado y que para eso ya existe el marco jurídico correspondiente, la empresa y la experiencia necesaria.
- Que el nuevo llamado a licitación nos traerá la paradoja de que empresas de carácter público de otros Estados se hagan cargo del servicio.

**Jonatan Baldiviezo manifestó:**

- Que en la tarifa técnica no se informa de donde surgen los costos.
- Que se debió ir a la justicia para tomar vista de cómo se compone la tarifa técnica.
- Que Metrovías coloca constantemente limitaciones para acceder a la información.
- Que basta que Metrovías informe un aumento de los costos, sin control alguno, para que se convoque a una nueva audiencia pública.





Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires

- Que es tan burdo el saqueo que entre los elementos de la tarifa técnica no incluyen la ganancia de Metrovías.
- Que no existe ningún estímulo para el concesionario a ofrecer un sistema eficiente.
- Que hace más de 20 días que los directivos de Metrovías dieron la orden de no cumplir la sentencia judicial vinculada al funcionamiento de las escaleras mecánicas.
- Que es más progresivo que la tarifa se pague con subsidios vía impuestos que vía aumentos de tarifa donde la pagan los que menos tienen.
- Que estamos buscando un concesionario europeo y en ese sentido deberíamos seguir la tendencia europea hacia la gratuidad del servicio.
- Que la audiencia es ilegal por ser su horario prohibitivo para los trabajadores.

**Delfina Velázquez manifestó:**

- Que la audiencia antes que pública es sólo para los privilegiados que podemos acceder a este horario.
- Que el subterráneo al igual que la mayor parte de la Ciudad no cuenta con mínimos criterios de accesibilidad.
- Que el aumento de tarifas es absolutamente incoherente con la situación que viven los porteños.
- Que el jefe de gobierno se jacta de gobernar con empatía sin embargo toma medidas a espaldas de las necesidades más básicas de los porteños.
- Que los vecinos de la comuna 11 siguen esperando la línea G la cual fue parte de la campaña a jefe de gobierno de Mauricio Macri.
- Que se requiere una mayor inversión para expandir la red y el servicio.
- Que rechaza el aumento de la tarifa.

**Camila Rodríguez manifestó:**

- Que el aumento es innecesario y desmedido.
- Que la realidad del subterráneo es el colapso absoluto en los andenes.
- Que es incomprensible cómo con la inversión que se realiza en el servicio es tan deficiente.
- Que la ganancia bruta de la empresa en 2018 es de 330 millones. 41% más que la ganancia de 2017
- Que el subte B sólo conoce la hora pico.



Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires

- Que el servicio es demoníaco. Siempre colapsado, jamás funcionan las escaleras mecánicas ni otros medios de accesibilidad.
- Que el material rodante de la línea B es chatarra con asbesto.
- Que los días de lluvia los viajes se vuelven casi imposibles.
- Que hay información blindada en relación a los gastos de mantenimiento y otros datos.
- Que con este aumento tendremos una tarifa por kilómetro del primer mundo con un servicio del inframundo.
- Que las audiencias públicas valladas a espaldas de los vecinos son un reflejo de las políticas elitistas del GCBA.

#### **Leonardo Farías manifestó:**

- Que este tipo de audiencias atentan contra la participación de la ciudadanía.
- Que se produjeron situaciones violentas en el ingreso quitándole lo público a la audiencia.
- Que otros miembros del consejo consultivo de distintas fuerzas manifestaron su oposición absoluta al aumento de tarifas.
- Que la tarifa del subte es un reflejo de lo que sucede en la Ciudad y en la Argentina.
- Que es una demanda de la ciudadanía la extensión de la red de subterráneos.
- Que rechaza el aumento tarifario.

#### **Ronan Romero manifestó:**

- Que las vallas en el ingreso son una provocación al usuario.
- Que es una decisión política del GCBA que los porteños viajemos cada vez peor.
- Que los términos actuales de la concesión son un negocio del GCBA que en nada aporta a la calidad del servicio.
- Que con los nuevos aumentos una carga de la tarjeta SUBE de \$100 dura dos días.
- Que se compara la tarifa con la de París cuando el salario mínimo allá es 9 veces más alto que acá.
- Que nadie viaja bien en el subterráneo de la Ciudad.
- Que la compra de los vagones de la línea B es simplemente una estafa.
- Que este aumento es en contra de los usuarios del Subte y está por encima de la inflación.
- Que en ésta audiencia estamos todos en contra del aumento excepto SBASE.
- Que las audiencias públicas deberían ser vinculantes.



---

Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires

---

**Néstor Atilio Colombo manifestó:**

- Que habla en su carácter de usuario y contador público.
- Que es incorrecto el abordaje del debate circunscripto al incremento tarifario.
- Que debe realizarse un análisis integral de la política de transporte y que para ello es imprescindible incorporar el fondo del fideicomiso.
- Que dicho fondo niega el principio de universalidad del presupuesto.
- Que el pueblo sabe bien de qué se trata éste debate.
- Que rechaza el aumento propuesto en ésta audiencia.

**Fernando Sebastián Ramal manifestó:**

- Que el carácter público de la audiencia es bastante cuestionable.
- Que en un año aumentó el subte de 7.50 a 21 pesos muy por encima de la inflación.
- Que el aumento tarifario sólo beneficia a una empresa que dedica los subsidios a pagar coimas.
- Que las y los trabajadores que se encuentran pagando la crisis son los principales castigados por las medidas del GCBA.
- Que estas medidas promueven la deserción universitaria.
- Que la FUBA va a dar la pelea por el boleto educativo.

**Agustina Larsen manifestó:**

- Que la audiencia antes que pública tuvo características de clandestina.
- Que se triplica la tarifa de subte en el marco de un tarifazo generalizado con congelamiento salarial y una inflación galopante.
- Que pretender discutir el aumento de la tarifa obviando el contexto general.
- Que el GCBA le quiere trasladar a los usuarios del subte la crisis generada por ellos mismos.
- Que este tarifazo ataca especialmente a la juventud en tanto sector precarizado que pretende formar parte un sistema educativo vaciado.
- Que rechaza abiertamente el tarifazo e incentiva la implementación de un boleto educativo universitario.



Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires

**Sebastián Copello Liñan manifestó:**

- Que rechaza totalmente este aumento y la totalidad del tarifazo al que someten a los porteños.
- Que el salario de un docente hoy se encuentra por debajo de la línea de la pobreza.
- Que el gobierno que dice querer jerarquizar la educación toma medidas expulsivas mediante el aumento de tarifas para el transporte público
- Que estos tarifazos son inviables.
- Que van a realizar una gran campaña por el boleto educativo universal.
- Que exige la apertura de los libros de las empresas y control de los servicios en manos de los trabajadores.

**Oswaldo Leonardo Pérez manifestó:**

- Que el GCBA considera ciudadanos de segunda a los que vivimos en el sur.
- Que la accesibilidad en la línea E es inexistente y que el 21% de los reclamos es por ello.
- Que SBASE no es consistente en la información sobre el cuadro tarifario.
- Que existen contradicciones entre los objetivos que dicen perseguir y las medidas que toman al respecto.
- Que la comparación con el metro de París es insultante.
- Que según el INDEC contamos con un índice de salarios que aumentó un 10,8% entre agosto de 2018 y el proyectado a mayo 2019 sin embargo el aumento tarifario será del 180%.
- Que el gobierno debería tener las mismas consideraciones con los trabajadores que con sus amigos empresarios.
- Que no hay un criterio social del aumento y el incremento de la tarifa plana equiparado al aumento de la tarifa social así lo demuestra.
- Que el aumento de los costos es la mitad que el aumento de tarifas.
- Que el aumento de tarifas generará una reducción del uso del servicio.
- Que la meta de subsidios a la que aspira SBASE con la tarifa actual de 16.50\$ alcanza para cubrir la totalidad de costos operativos. Con la tarifa a \$21 representa una ganancia de 800 millones de pesos.
- Que el único interés del GCBA es aumentar las ganancias de las empresas.



Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires

**Roberto Pianelli manifestó:**

- Que reconoce la actitud del presidente de SBASE de quedarse toda la audiencia pública.
- Que este gobierno ha destrozado el carácter público de la audiencia y sólo la realiza para evitar acciones judiciales posteriores.
- Que al momento de hacer comparaciones con otras ciudades como Madrid que tiene la misma cantidad de habitantes que nuestra ciudad debemos destacar que acá tenemos una red de 60 km y allá de 360 km.
- Que no hay inversión.
- Que las líneas B y C tienen amianto.
- Que todos los aumentos los pagan los usuarios.
- Que el gobierno cree que el transporte al igual que la educación y la salud son mercancías.
- Que quieren un SBASE que se corra de éste paradigma.

**Martín D'Alessandro manifestó:**

- Que siente bronca por el operativo de seguridad desplegado para ésta audiencia.
- Que la audiencia lo único que tiene de pública es el título.
- Que los vecinos del sur están sometidos a condiciones infrahumanas.
- Que si no fuera por los trabajadores el servicio sería inviable.
- Que prometieron 10km de subte por año y no cumplieron demostrando su incapacidad e ineptitud.
- Que éste aumento es parte de un ajuste más al trabajador al estudiante y al jubilado.

**Pablo Almeida manifestó:**

- Que el tarifazo es aberrante.
- Que los argumento presentados por SBASE son una tomada de pelo.
- Que los tarifazos generan inflación y que los aumentos están muy por encima de aquella.
- Que éste modelo de transporte es un negocio y queda demostrado al comprobarse que los aumentos no responden ni a la inflación ni a las inversiones.
- Que el Subte como servicio público debe estar en manos del estado y gestionado por representantes elegidos por los trabajadores.
- Que desde que el servicio fue privatizado todos financiamos su robo con nuestros impuestos.
- Que como es un servicio público es el estado el que debe garantizar el precio justo.



---

Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires

---

**Nayla Loitegui manifestó:**

- Que es necesario destacar el carácter antidemocrático de ésta audiencia pública.
- Que al gobierno de la ciudad poco le interesa la opinión de los vecinos.
- Que existe una enorme distancia entre el alto costo de la tarifa y el servicio brindado.
- Que éste aumento es parte de la política del “tarifazo”.
- Que la ley 4472 garantiza el acceso al servicio.
- Que en la zona sur de la ciudad el servicio cuenta con graves problemas de accesibilidad en las estaciones.
- Que la frecuencia es mayor a 10 minutos.
- Que los vecinos se sienten ciudadanos de segunda y están en contra del aumento.
- Que es necesario que garanticen la prestación de un servicio de calidad.

**Martín Leonardo Ciruolo manifestó:**

- Que por su barrio circulan las líneas A, C y E y que la calidad del servicio de las mismas tiene un sentido decreciente.
- Que a través de su publicación barrial recolectaron testimonios de los vecinos en referencia a éste tema.
- Que la mayoría de los consultados no sabían que había audiencia pública.
- Que además están en contra del aumento.
- Que siguen esperando los 10 km por año de extensión de la red prometidos hace ya varios años.
- Que la tarifa es “una locura” y el servicio no lo vale.
- Que se inunda, hay mal olor, mucho ruido y se viaja apretado.

**Carlos Wilkinson manifestó:**

- Que el argumento esgrimido por el Pte. de SBASE sobre que alguien tiene que pagar es absolutamente falaz.
- Que es la sociedad en su conjunto la que debe hacerse cargo de un sistema eficiente de transporte público.
- Que esto es así ya que si la gente no viaja entonces no trabaja y la sociedad no funciona.
- Que para entender esto es imprescindible aprehender el concepto de sociedad que va más allá de la mera sumatoria de individuos.



---

Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires

---

- Que siguen beneficiando a las grandes empresas y quieren que esos beneficios los financemos todos nosotros.

No habiendo más oradores, el Presidente del Ente Regulador de Servicios Públicos de la Ciudad, Alejandro Ameijenda, agradeció la presencia de los participantes y dio por finalizada la audiencia pública.



Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires

**ANÁLISIS RAZONABILIDAD Y JUSTICIA TARIFARIA**  
**Servicio de Subterráneos y Premetro**  
*Departamento Documentación y Estadística*

**ACLARACIONES PREVIAS**

La actualización de las tarifas que habremos de analizar en este trabajo no resulta ajena, en estos últimos años, al contexto generalizado de actualización de cuadros tarifarios de los servicios públicos. En este sentido, consideramos oportuno efectuar una reseña sobre el comportamiento en este sentido del servicio del Subterráneo y Premetro que -a diferencia de otros servicios públicos- inició este proceso ya en el año 2012.

Con posterioridad a la década transcurrida entre los años 1991 y 2002 en que la política monetaria de la Nación se rigiera por la convertibilidad del peso<sup>4</sup> y se verificase una estabilidad de precios, se inició un proceso de adecuación de las diferentes variables macroeconómicas en la Argentina que habría de incluir, entre otras, a las de tarifas de servicios públicos así como de los salarios.

El Ente Único Regulador de los Servicios Públicos se rige por la Ley 210 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires que le asigna, entre otras funciones<sup>5</sup>, las de "...analizar las bases de cálculo de los regímenes tarifarios..." así como la de "...advertir a la autoridad competente en caso de alteración del principio de razonabilidad y justicia tarifaria...".

En virtud de estas funciones indelegables resulta necesario proceder a analizar la propuesta de modificación del régimen tarifario del servicio de Subterráneo y Premetro atento a que el Gobierno de la Ciudad (quien resulta responsable del sistema de Subterráneos en la Ciudad<sup>6</sup>), convocó a Audiencia Pública para debatir un nuevo cuadro tarifario para dicho servicio.

Nuestro Departamento de Documentación y Estadística elaboró el presente Análisis, a fin de dar cumplimiento a lo establecido en la Ley 210<sup>7</sup>.

Es nuestro deber aclarar que, si bien hemos utilizado para efectuar nuestras comparaciones, estimaciones y análisis los Estados Financieros de Metrovías S.A., auditados y publicados, esto no significa de manera alguna que estemos validando cuantitativa y/o cualitativamente la estructura de ingresos, costos y gastos de la empresa.

<sup>4</sup> Por intermedio de la Ley 25.561 de enero de 2002 (B.O. del 7/1/02) se deroga parcialmente la Ley 23.928 (Conocida como "Ley de Convertibilidad", que entrase en vigor el 1/4/1991).

<sup>5</sup> Ley 210 de la Ciudad, art. 3° inc. f y g.

<sup>6</sup> Ley 4.472 de la Ciudad.

<sup>7</sup> Ley 210, art. 13 inc. c





Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires

El análisis que se presenta a continuación, pretende aproximarnos a un valor de la tarifa de los servicios de transporte de pasajeros del Subte de la Ciudad de Buenos Aires que, atendiendo a que la capacidad de compra del ingreso individual del lado del usuario mantenga el equilibrio y razonabilidad con relación a la evolución de las variables económicas a partir de fines del año 2001 por un lado; y a la relación entre ingresos y costos por servicio de transporte, desde el lado de la empresa, por el otro.

Con relación al valor de tarifa, atendiendo la capacidad de pago del usuario y en función de la cantidad de pasajeros pagos transportados por el Premetro con relación a los del Subte, el análisis que efectuaremos más adelante sobre la paridad del poder adquisitivo del usuario se basará en los datos del Subte únicamente, atento a que en el año 2018, con 1.211.702 pasajeros pagos transportados del Premetro contra 337.691.566 del Subte, esta relación representa apenas un 0,36% de aporte a la red, por lo que cualquier consideración sobre la tarifa del Premetro no impactaría en la del Subte y Premetro como una unidad de servicio, al estar a cargo de la misma prestataria.

Ante la ausencia de datos desagregados sobre la gestión de la prestataria relacionados con la inversión y mantenimiento de la red, no nos permite para los alcances de este análisis, evaluar cambios en la productividad de la empresa que pudieran haber resultado en cambios de la ecuación económico-financiera de Metrovías en el transcurso de su gestión a cargo del servicio de Subte y Premetro.

De manera similar, no resulta posible desagregar, a partir de la información disponible, las variables financieras de la empresa prestataria conforme a su destino: el FFCC Gral. Urquiza, el Subte o el Premetro. Atento que, a lo largo de la explotación, la proporción entre los pasajeros pagos transportados por el ferrocarril y el subte se han mantenido dentro de márgenes estables, se han utilizado los datos agregados por cuanto los análisis que se efectúan con ellos pretenden solamente mostrar las variaciones entre diferentes ejercicios económicos. De cualquier manera, así como se utilizan datos agregados en cuanto a los costos y gastos de la prestataria, lo mismo ocurre con sus ingresos, estimando que la proporcionalidad alcanza también a estas cifras.

Los datos disponibles sobre pasajeros pagos transportados, en cambio, están disponibles desagregados por FFCC (contando con los valores mensuales de cada una de sus líneas), Premetro y Subte (también desagregados mensualmente por línea), por lo que se emplean en el análisis cuando ello resulta pertinente, a los fines de comparaciones interanuales, o de modo de transporte.

Para el cálculo de la variación de costos empresarios y tarifa técnica, sin embargo, se emplea el total de pasajeros bajo jurisdicción de la empresa prestataria por las razones ya expuestas anteriormente.

### **Metodología de análisis**

Conforme los datos disponibles a la fecha de cierre de este estudio, hemos utilizado dos métodos de cálculo en base a la información sobre el uso de los servicios



Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires

mencionados<sup>8</sup>, por lo que se han debido ponderar en muchos casos para poder reconstruir las series históricas necesarias en el desarrollo de los cálculos.

Estos métodos de análisis se fundamentan en:

- 1) Evolución de la capacidad de compra de pasajes en función del Ingreso del pasajero.
  - a) Encuesta Permanente de Hogares (EPH)
  - b) Remuneración Imponible Promedio de los Trabajadores Estables (RIPTE)
- 2) Análisis de los Estados Financieros de Metrovías<sup>9</sup>.

### **1. Evolución de la capacidad de compra en función del Ingreso personal**

Una metodología para analizar la manera en que evolucionó y se actualizó la tarifa del servicio a partir del año 2001, la podremos encontrar en la capacidad de compra de los pasajeros para los boletos del servicio respecto de los valores que fue adoptando la tarifa de subte y premetro en la Ciudad según los cuadros tarifarios vigentes en cada período.

Sobre la base de las dos series históricas disponibles y actualizadas que reflejan los cambios en el ingreso individual, hemos desarrollado el análisis de la situación actual de dicha capacidad.

Los diferentes resultados alcanzados según sea la serie empleada (EPH o RIPTE) responden a la forma en que se elaboran las mismas, pues cada una contempla diferentes componentes del ingreso por trabajo (registrado o no registrado; sector estatal o privado; remunerativos o no; antigüedad en el empleo; aguinaldos, etc.).

A diferencia del segundo método de análisis (Estados Financieros), éste nos brinda la oportunidad de evaluar de manera desagregada el subsidio implícito en la tarifa del servicio, que abona cada nivel de ingreso, según su capacidad de compra (suponiendo que la proporción de ingreso destinado al gasto en transporte en subte<sup>10</sup> es una constante en el tiempo).

El análisis se ha basado entonces en estas dos fuentes:

- a. Encuesta Permanente de Hogares (EPH)

<sup>8</sup> A la fecha de edición de este informe, los datos disponibles sobre cantidad de pasajeros transportados por subterráneo desagregados por línea alcanzan al mes de Diciembre de 2018 inclusive (CNRT). La serie de la Remuneración Imponible Promedio para los Trabajadores Estables (RIPTE/MT, EySS) se encuentra actualizada a Setiembre de 2018 inclusive, y la Encuesta Permanente de Hogares (EPH/INDEC) presenta datos hasta el Tercer Trimestre de 2018 (valores al 30/09/2018) inclusive.

<sup>9</sup> Auditados por Price Waterhouse & Co SRL y presentados en la CNV.

<sup>10</sup> Como se verá más adelante en este documento, esta proporción conforme los ingresos presentados en la EPH era para el primer quintil de ingreso del 27,85% en 2001, y del 13,15% para fines de Setiembre de 2018; siendo para el quinto quintil del 2,14% y 1,29% respectivamente para dichos años. Para mayor detalle puede consultarse más adelante el Cuadro N° 2 en este mismo documento.



Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires

## b. Remuneración Imponible Promedio de los Trabajadores Estables (RIPE)

### 1.a) Evolución en función de la EPH

La serie de la evolución histórica en la capacidad de compra de los ingresos ha sido analizada a lo largo del período comprendido entre el cuarto trimestre de 2001<sup>11</sup> hasta el tercer trimestre de 2018<sup>12</sup>, y tomando en cuenta aquellos períodos en que se produjeron cambios en el valor de la tarifa del servicio de subterráneo.

La Encuesta Permanente de Hogares nos brinda los valores de ingreso medio para cada uno de los deciles de población del AMBA<sup>13</sup>, y el hecho de que esa serie continua se presente a valores de moneda corriente nos da la posibilidad de evaluar como se ha comportado la relación entre ingresos y poder de compra del gasto en transporte (en el caso particular que nos ocupa, del transporte en subterráneo y premetro), sin necesidad de recurrir a su ajuste por índices de inflación tan discutidos en los últimos años.

Con relación a los datos disponibles de la EPH, es preciso señalar que los valores de ingreso medio individual por deciles desagregados para la Ciudad de Buenos Aires y el conurbano bonaerense, parten del tercer trimestre del año 2003, en tanto que los datos previos a esa fecha sólo presentan valores agregados para los 25 centros urbanos seleccionados en la encuesta. Para solucionar esta falta de homogeneidad en la información oficial, hemos empalmado ambas series históricas aplicando la ponderación de poblaciones de ambas zonas geográficas, asumiendo una distribución similar de viajes generados para cada una<sup>14</sup>.

<sup>11</sup> Los datos disponibles para el año 2001 se presentan sólo para las ondas "Mayo" y "Octubre", siendo que los valores de cada onda corresponden al último día de cada uno de dichos meses. Metodológicamente debiera estimarse el valor para el 31 de diciembre de 2001, pero atento que éste se vería modificado tan sólo en +/- 0,94% de los valores de ingreso extremos, y dada la magnitud de la diferencia acumulada en la década, se decidió utilizar los valores de ingreso de la onda "Octubre" de 2001 para facilitar el cálculo por resultar irrelevante la diferencia mencionada.

<sup>12</sup> El INDEC ha establecido la "Emergencia estadística" para las series publicadas con posterioridad al primer trimestre de 2007 y hasta el cuarto trimestre de 2015. El 23 de agosto de 2016 restituyó la publicación de las estimaciones del Mercado de Trabajo (EPH) a partir del segundo trimestre de 2016. Debido a esto, no se publicaron los resultados de la EPH desde el Tercer Trimestre 2015 hasta el Primer Trimestre 2016 inclusive. Al no haberse efectuado cambios tarifarios en dicho período, esto no afectó nuestro análisis temporal.

<sup>13</sup> Salario medio para cada decil de ingresos (Población total según escala de ingreso individual, total aglomerados urbanos. INDEC, EPH). El DDyE estimó, en base a estos valores de población e ingresos medios, la distribución por quintiles de población según ingreso individual, reconstruyendo la serie histórica, a los fines de facilitar el análisis comparativo.

<sup>14</sup> Los valores de población empleados en la estimación de ingresos se tomaron de la misma EPH para cada año considerado. Para el año 2003, resulta un 77% de población del conurbano y 23% de Capital Federal; y para el 2012 del 76% y 24% respectivamente. Ponderados estos valores para ambos extremos de la serie, los valores de ingreso medio que informa la EPH bajo la categoría "Total aglomerados" prácticamente coincide con el estimado en base a estos guarismos poblacionales ponderados según el ingreso de cada zona, por lo que se emplearon en todo el estudio los valores de ingreso del Total de aglomerados/EPH para facilitar la compilación de datos y homogeneización de la serie histórica a utilizar. A modo de ejemplo, para el Tercer Trimestre de 2012 el ingreso medio informado para Total de aglomerados es de \$3.832 y el estimado obtenido es de \$3.987 (error de 3,89%); mientras que para el TT 2003 encontramos ingresos medios de \$655 y \$688 respectivamente (error del -4,77%).



Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires

**CUADRO N° 1**  
**EVOLUCIÓN INGRESO MEDIO (EPH) Y TARIFA**

PERÍODO	VALOR		Δ ACUMULADA	
	INGRESO	TARIFA	INGRESO	TARIFA
4to. Trim. 2001	544,28	0,70		
1er. Trim. 2008	1.468,08	0,90	170%	29%
1er. Trim. 2009	1.794,31	1,10	230%	57%
1er. Trim. 2012	3.447,33	2,50	533%	257%
4to. Trim. 2013	4.758,22	3,50	774%	400%
2do. Trim. 2014	5.397,05	4,50	892%	543%
2do. Trim. 2016	9.715,97	7,50	1685%	971%
4to. Trim. 2017	14.352,83	7,50	2537%	971%
1er. Trim. 2018	16.823,66	7,50	2991%	971%
2do. Trim. 2018	15.681,45	7,50	2781%	971%
3er. Trim. 2018	18.171,59	12,50	3239%	1686%

FUENTE: Elaboración propia DDyE sobre la base de los salarios medios ponderados de la EPH continua (2001/2018).

Al inicio de este análisis, señalábamos la diferente actualización que han corrido las variables que tomamos en cuenta a la hora de evaluar el poder de compra: los ingresos y la tarifa. En el Cuadro N° 1 se verifica esta afirmación, pues mientras los ingresos salariales aumentaron al 30/9/2018 un 3239%, la tarifa solamente aumentó un 1686%<sup>15</sup>.

A partir de esta misma serie, y tomando como referencia de análisis la Encuesta de Movilidad Domiciliaria (ENMODO)<sup>16</sup> efectuada por la Secretaría de Transportes de la Nación, hemos estimado los subsidios implícitos al usuario. Este subsidio resultaría del valor efectivamente pagado por cada pasajero, respecto del valor ajustado por el poder de compra para cada quintil de ingreso considerando como base el Cuarto Trimestre de 2001<sup>17</sup>. Más adelante veremos cómo impactan estos resultados tanto en forma individual a cada pasajero<sup>18</sup> como al quintil de ingreso en su totalidad.

En función del quintil de ingreso al que pertenezca el usuario del servicio, el Cuadro N° 2 nos muestra cómo evolucionó la proporción destinada al gasto en el servicio de Subte según su pertenencia a cada uno de ellos. La tendencia ha sido decreciente para dicha proporción a partir del año 2001.

El hecho de que los ajustes salariales que se instrumentaron a partir del año 2002 incorporasen sumas fijas junto con aumentos porcentuales, motivó que a lo largo de estos

<sup>15</sup> La propuesta de aumento tarifario propuesto por el GCBA en la Audiencia Pública del 19/4/18, recién entró en vigencia al levantarse la medida judicial de amparo el día 3/8/2018. En dicha fecha, la tarifa pasó a ser de \$12,50 por boleto, lo que representó un incremento desde el 2001 del 1.686%.

<sup>16</sup> Encuesta de Movilidad Domiciliaria (ENMODO), elaborada por la Secretaría de Transporte de la Nación durante el cuarto trimestre del año 2009 en Capital Federal y los 27 partidos de la Provincia de Buenos Aires que componen el AMBA.

<sup>17</sup> En adelante, llamaremos "Paridad de Poder Adquisitivo" (Paridad de Poder Adquisitivo, PPA) a esta relación.

<sup>18</sup> Siempre atendiendo al criterio del pasajero medio según ingreso de cada quintil.



Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires

años fuese despareja la tendencia creciente de ingresos según el quintil<sup>19</sup>. De esta forma, encontramos que mientras el quintil de menor ingreso redujo esta proporción de gasto en un 53%, el quintil más rico lo hizo sólo un 40%, encontrándose el mayor ahorro en el quintil de menores recursos.

**CUADRO N° 2**  
**VARIACIÓN DEL GASTO EN SUBTE**  
**SEGÚN QUINTIL de INGRESO INDIVIDUAL (EPH)**

Trimestre	PROPORCIÓN GASTO EN SUBTE POR QUINTIL DE INGRESO				
	1	2	3	4	5
4to. Trim. 2001	27,85%	12,84%	8,40%	5,44%	2,14%
1er. Trim. 2008	12,84%	5,87%	3,72%	2,42%	1,08%
1er. Trim. 2009	11,10%	4,97%	3,03%	2,01%	0,95%
1er. Trim. 2012	14,05%	6,49%	4,14%	2,74%	1,36%
4to. Trim. 2013	12,65%	6,17%	4,01%	2,74%	1,45%
2do. Trim. 2014	15,03%	7,11%	4,59%	3,12%	1,62%
2do. Trim. 2016	8,59%	5,31%	3,47%	2,37%	1,27%
4to. Trim. 2017	9,73%	4,61%	3,02%	1,98%	0,98%
1er. Trim. 2018	9,32%	4,10%	2,63%	1,70%	0,81%
2do. Trim. 2018	8,89%	4,21%	2,69%	1,82%	0,90%
3er. Trim. 2018	13,15%	6,23%	3,96%	2,59%	1,29%
<b>Δ Gasto 2018/2001</b>	<b>-52,79%</b>	<b>-51,47%</b>	<b>-52,87%</b>	<b>-52,45%</b>	<b>-39,86%</b>

FUENTE: Elaboración propia DDyE sobre la base de la EPH continua (2001 a 2018-Tercer trimestre-).

Analizando los datos consignados en el Cuadro N° 3, vemos que el hecho de que los dos niveles de ingreso más bajo de los usuarios del subte representen poco menos del 22% de los pasajeros, mientras que los dos quintiles de mejores ingresos alcancen algo más del 61%, nos estaría indicando que el sistema de subsidios a los costos empresarios beneficia en conjunto más a los que, en principio, menos necesitarían de él.

**CUADRO N° 3**  
**QUINTIL de INGRESO INDIVIDUAL**  
**QUE REALIZA ETAPAS EN SUBTE (2009)**

QUINTIL INGRESO	PERSONAS	%
1	36.750	7,95%
2	64.073	13,86%
3	77.671	16,81%
4	108.785	23,54%
5	174.879	37,84%
<b>TOTAL</b>	<b>462.158</b>	<b>100,00%</b>

FUENTE: Elaboración propia DDyE sobre la base de ENMODO (Tabla 2.1.3.2 (pág. 42)). La encuesta no aclara si el pasajero es pago o franquiciado.

<sup>19</sup> El pago de sumas fijas tiende a favorecer a los quintiles de menores ingresos, por cuanto representan proporciones mayores de su ingreso que el de quintiles superiores.



Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires

La encuesta ENMODO presenta la dificultad de que no informa si los entrevistados fueron pasajeros pagos o franquiciados, por lo que a los fines metodológicos de nuestro estudio sólo se ha de considerar la proporción determinada por la muestra (y su respectiva proyección en el universo de viajeros), pero ajustando las mismas según los datos oficiales de pasajeros transportados pagos suministrados por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT).

Asimismo, por tratarse el momento en que se desarrolló la encuesta<sup>20</sup> de un período que se enmarca en una tendencia estable en lo que a participación de cantidad de pasajeros del servicio de subte sobre el total de los pasajeros en la red<sup>21</sup> se refiere, hemos asumido una distribución porcentual similar para los demás períodos que habremos de analizar.

Con el transcurso de los años, el retraso en la actualización tarifaria fue favoreciendo a los usuarios de manera despareja según su pertenencia a los quintiles de ingreso más altos o más bajos.

El Cuadro N° 4 que presentamos a continuación, nos resume este comportamiento a lo largo de los últimos diez años para el servicio de subterráneos, en el que vemos que, a menor nivel de ingreso, se verifica mayor subsidio a través del valor de tarifa, mientras que a mayor nivel de ingreso el subsidio resulta menor.

**CUADRO N° 4**  
**VARIACIÓN TARIFA, PODER ADQUISITIVO Y SUBSIDIOS**  
**POR QUINTILES DE INGRESO (EPH)**

Variación Enero 2001 a Septiembre 2018				
QUINTIL	Δ Tarifa	Δ PPA / Pasajero	Tarifa Equivalente	Subsidio mensual / Pasajero
1	1686%	-53%	26,48	614,97
2	1686%	-51%	25,76	583,23
3	1686%	-53%	26,52	617,09
4	1686%	-52%	26,29	606,75
5	1686%	-40%	20,79	364,59

FUENTE: Elaboración propia DDyE sobre la base de la EPH continua (2018/2001). Tarifa del boleto de subte vigente \$12,50.

<sup>20</sup> ENMODO se llevó a cabo durante el cuarto trimestre del año 2009.

<sup>21</sup> En el período 2009/2017 el promedio de la participación de pasajeros del subte con relación al total de la red metropolitana (Capital Federal, y Grupos 1 y 2 de colectivos y ferrocarriles) se ubica en el 12,4%, siendo la del año 2009 de un 12,8% (con extremos de 10,3% y 14,1% para el período).

% SUBTE s/Total de la RED 2009 a 2017	
Mínima (Año 2012)	10,3%
Máxima (Año 2017)	14,1%
Promedio	12,4%
Año 2009 (ENMODO)	12,8%

FUENTE: Elaboración propia DDyE sobre la base de CNRT y GCBA.



Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires

Como ya señalamos antes en este trabajo, el mayor subsidio individual resulta destinado a mejorar la paridad del poder adquisitivo del pasajero perteneciente a los quintiles medio bajos y bajos (quintiles 1 y 2) lo que resultaría razonable desde el punto de vista de la distribución progresiva y niveladora del ingreso.

Sin embargo, si analizamos a nivel agregado por quintil entre los usuarios del servicio, los quintiles 4 y 5 se llevan la mitad del subsidio a la tarifa abonada por pasajero, lo que entraría en contradicción con los supuestos distributivos.

Si calculamos estos aportes efectuados por el Estado (tanto en los ejercicios a cargo de la Nación como en aquellos bajo responsabilidad de la Ciudad) vistos en función de la cantidad de usuarios que pertenecen a cada uno de los quintiles de ingreso<sup>22</sup>, veremos la desproporción entre lo que reciben indirectamente (por vía de tarifas subsidiadas) los sectores más ricos (a nivel agregado por quintil de ingreso) en detrimento de los de menores ingresos.

Esto se explica debido a que el 61,4% de los pasajeros del servicio pertenecen a los dos quintiles de mayor ingreso, en tanto los dos de menores ingresos apenas alcanzan un 21,8%<sup>23</sup>.

**CUADRO N° 5**  
**MONTO DE SUBSIDIO POR TARIFA**  
**SEGÚN QUINTIL DE INGRESO (EPH)**

<b>SUBSIDIO POR TARIFA (Septiembre 2018) - Agregado por Quintil</b>					
<b>QUINTIL</b>	<b>Tarifa Equivalente</b>	<b>Subsidio mensual / Pasajero (según valor tarifa)</b>		<b>% Subsidio mensual Total (según valor tarifa)</b>	
		<b>\$ 19,00</b>	<b>\$ 21,00</b>	<b>\$ 19,00</b>	<b>\$ 21,00</b>
<b>1</b>	26,48	328,97	240,97	11,5%	13,7%
<b>2</b>	25,76	297,23	209,23	18,1%	20,7%
<b>3</b>	26,52	331,09	243,09	24,4%	29,1%
<b>4</b>	26,29	320,75	232,75	33,1%	39,1%
<b>5</b>	20,79	78,59	9,41	13,0%	-2,5%

FUENTE: Elaboración propia DDyE sobre la base de EPH/INDEC; GCBA y ENMODO.

El Cuadro N° 5 nos resume este análisis, mostrándonos que de mantenerse la paridad de poder adquisitivo, la proporción de subsidios a los dos quintiles de mayor ingreso que alcanzaba el 51% al 30/9/2018, con la tarifa propuesta de \$21 sólo sumaría un 37%. En este mismo sentido, para los quintiles de menores ingresos estas proporciones pasarían del 27% al 34%. De estos últimos, un 14% corresponderían al quintil más pobre.

No resulta posible estimar, habida cuenta de las condiciones macroeconómicas actuales y la discusión sobre los reajustes salariales pendientes, cuánto se incrementará el ingreso personal de los usuarios del servicio. Sin embargo, aun permaneciendo estos

<sup>22</sup> Ver Cuadro N°3 de este Informe (Tomado de ENMODO; Tabla N° 2.1.3.2).

<sup>23</sup> El promedio mensual de subsidio para mantener la paridad de poder adquisitivo individual al pasajero perteneciente al Quintil 5 alcanza los \$365 mensuales para el 30/9/2018, mientras que para el Quintil 1 por el mismo concepto resulta \$615 (108% más).



Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires

constantes en términos nominales para la fecha de la última tarifa propuesta (05/2019, \$21), este valor permanecería por debajo de la actual tarifa de equilibrio de \$26,48 para el primer quintil, y sería equivalente a \$20,79 para el quinto quintil.

Este resultado debería tenerse en consideración a la hora de evaluar políticas de subsidio directo segmentadas a quienes encuentren mayores dificultades para afrontar eventuales aumentos tarifarios, y que éstos impacten de manera gravosa en sus ingresos.

A nivel agregado, el valor de las tarifas a lo largo de los últimos años nos muestra que, a medida que transcurría el tiempo, era cada vez menor la proporción del gasto medio en subte en relación al ingreso individual medio, con la excepción de los períodos coincidentes con el aumento de tarifas efectivo de enero de 2012 -aunque aún en estos períodos de aumento tarifario la proporción del gasto nunca recuperó los valores del inicio de la serie-, así como tampoco sucede en la estimación incluida del aumento, previsto para los meses de abril y mayo de 2019.

En estos últimos casos, sin embargo, no se han incorporado aún el alza del valor medio del ingreso que se encuentra prevista a partir del cuarto trimestre del año, una vez que haya concluido el proceso de renegociaciones paritarias<sup>24</sup>.

De considerar que los valores de ingreso medio por quintil del cuarto trimestre de 2018 se mantuvieran vigentes para el momento de entrada en vigencia del nuevo valor tarifario<sup>25</sup> propuesto de \$19,00, la participación del gasto medio en subte se encontraría aún por debajo del guarismo de 2001 (4,6% contra 5,7% respectivamente, lo que ubicaría a esta proporción un 19% debajo del gasto del año 2001<sup>26</sup>).

Para el caso de la mayor tarifa propuesta que alcanzaría los \$21,00, a igual ingreso que el actual, la proporción del gasto medio a igual remuneración ascendería a un 5,1%.

---

<sup>24</sup> Se puede prever, a la luz de los guarismos de incremento reciente de los precios, que los aumentos en las escalas salariales no serán inferiores al 20%.

<sup>25</sup> Se estima que la entrada en vigor de la primera tarifa propuesta sería para abril de 2019.

<sup>26</sup> Manteniendo el Ingreso medio para el mes de noviembre de 2018 similar al del tercer trimestre de 2018 (\$18.171), y la tarifa a \$19,00. Conforme la evolución histórica del nivel de ingreso, y como señalamos en la nota al pie N°21, es dable esperar que esta suma salarial se incremente y que en consecuencia esta proporción vuelva a disminuir.





Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires

**CUADRO N° 6**  
**VARIACIÓN PROPORCIÓN GASTO EN SUBTE (EPH)<sup>27</sup>**

Periodo	Personas *1	Ingreso medio mensual / Persona	Gasto mensual \$ en SUBTE / Persona	% Ingreso mensual para SUBTE / Persona	Boletos SUBTE disponibles por Ingreso / Persona	GASTO TOTAL en SUBTE (miles \$)
4to. Trim 2001	378.394	544,28	30,80	5,66%	778	11.655
1er. Trim 2008	363.304	1.468,08	39,60	2,70%	1.631	14.387
1er. Trim 2009	409.183	1.794,31	48,40	2,70%	1.631	19.804
1er. Trim 2012	349.589	3.447,33	110,00	3,19%	1.379	38.455
4to. Trim 2013	415.624	4.758,22	154,00	3,24%	1.359	64.006
2do. Trim 2014	379.808	5.397,05	198,00	3,67%	1.199	75.202
2do. Trim 2016	499.417	9.715,97	198,00	2,04%	2.159	98.885
4to. Trim 2017	541.386	14.352,83	330,00	2,30%	1.914	178.657
1er. Trim 2018	467.018	16.823,66	330,00	1,96%	2.243	154.116
2do. Trim 2018	555.272	15.681,45	330,00	2,10%	2.091	183.240
3er. Trim. 2018	578.882	18.171,59	550,00	3,03%	1.454	318.385

FUENTE: Elaboración propia DDyE sobre la base de EPH/INDEC: GCBA y ENMODO.

Si pretendiésemos recuperar el aparente retraso que aún se verifica en el valor tarifario considerando solamente la paridad de poder adquisitivo del usuario medio de cada uno de los cinco quintiles de ingreso a lo largo del período estudiado (sin considerar la variación de costos u otros factores como ahorro del tiempo –entre otros-), nos encontraríamos con los valores de tarifa presentados en la primer columna del Cuadro N° 5.

El valor de dicha tarifa para el ingreso medio de la población del AMBA para cada uno de los períodos contemplados lo vemos en el Cuadro N° 7.

**CUADRO N° 7**  
**VALOR TARIFA SUBTE CON PPA CONSTANTE (EPH)**

Periodo	Realación con Base Tarifa 4to. Trim 2001 = 100				Valor de la Tarifa para mantener PPA (\$)
	Δ Gasto mensual \$ en SUBTE / Persona	Δ Ingreso mensual en SUBTE / Persona	Δ Boletos SUBTE disponibles x Ingreso / Persona	Δ Ingreso mensual medio	
1er. Trim 2008	29%	-52,3%	110%	170%	1,89
1er. Trim 2009	57%	-52,3%	110%	230%	2,31
1er. Trim 2012	257%	-43,6%	77%	533%	4,43
4to. Trim 2013	400%	-42,8%	75%	774%	6,12
2do. Trim 2014	543%	-35,2%	54%	892%	6,94
2do. Trim 2016	543%	-64,0%	178%	1685%	14,19
4to. Trim 2017	971%	-59,4%	146%	2537%	18,46
1er. Trim 2018	971%	-65,3%	188%	2991%	21,64
2do. Trim 2018	971%	-62,8%	169%	2781%	20,17
3er. Trim. 2018	1686%	-46,5%	87%	3239%	23,37

FUENTE: Elaboración propia DDyE sobre la base de EPH/INDEC: GCBA y ENMODO.

### 1.b) Remuneración Imponible Promedio de los Trabajadores Estables (RIPTE)

De manera similar a como hemos efectuado los cálculos mediante la serie de la EPH, tomaremos ahora como base la serie de la Remuneración Imponible Promedio de los Trabajadores Estables elaborada por el Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social.<sup>28</sup>

<sup>27</sup> \*1 / DDyE: Promedio mensual PPT (cada pasajero efectúa viaje redondo) sobre el trimestre (CNRT), distribuido según la base de ENMODO. Tarifa vigente al 30/9/2018 \$12.50



**Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires**

Calcularemos así la variación de los ingresos mensuales y la capacidad de compra de pasajes de los servicios de subte a lo largo del período que venimos analizando, observando la proporción que representaba este gasto con relación al ingreso.

El diferencial entre el valor efectivamente pagado por el usuario y el que hubiese correspondido abonar el boleto si se actualizara con el mismo índice, muestra en cada período el subsidio implícito en la tarifa, de haberse mantenido constante su capacidad de compra.

Dicho de otro modo: al no actualizarse el valor del pasaje al mismo ritmo creciente que se verificó cada incremento nominal de la remuneración al trabajo, la proporción inicial del gasto en pasajes en el servicio del subterráneo fue disminuyendo con el transcurso del tiempo.

En el Cuadro N° 8, se puede ver la evolución de esta brecha para cada momento en que se aumentara la tarifa.

**CUADRO N° 8  
EVOLUCIÓN INGRESO MEDIO (RIPTE) Y TARIFA**

Período	VALOR		Δ ACUMULADA	
	INGRESO	TARIFA	INGRESO	TARIFA
4to. Trim 2001	876	0,70		
1er. Trim 2008	2.336	0,90	167%	29%
1er. Trim 2009	2.731	1,10	212%	57%
1er. Trim 2012	5.983	2,50	583%	257%
4to. Trim 2013	8.785	3,50	903%	400%
2do. Trim 2014	10.895	4,50	1144%	543%
2do. Trim 2016	18.988	7,50	2068%	971%
4to. Trim 2017	21.048	7,50	2303%	971%
1er. Trim 2018	28.858	7,50	3195%	971%
2do. Trim 2018	30.284	7,50	3358%	971%
3er. Trim. 2018	33.154	12,50	3686%	1686%

FUENTE: Elaboración propia DDyE sobre la base de RIPTE/MT,EySS; GCBA y ENMODDO.

La relación entre aquella parte de los ingresos destinados por el usuario medio a la de compra de boletos del servicio de subte a lo largo del período analizado con respecto al total de su ingreso, muestra que ésta habrá disminuido<sup>29</sup> -de autorizarse el incremento propuesto en la tarifa hasta llevarla al valor de \$ 21,00, en un 21%<sup>30</sup> tomando como base los valores de fines del año 2001.

<sup>28</sup> MT,EySS. Con el objeto de homogeneizar los resultados respecto de aquellos calculados mediante la EPH (que indica los valores al último día del mes), y la RIPTE (que muestra los valores al primer día de cada mes), en este apartado se tomaron para cada cuatrimestre utilizado los valores correspondientes al primer día hábil del mes subsiguiente a dicho período mencionado.

<sup>29</sup> La relación se ha estimado tomando los valores al 1/11/2018 para el ingreso (último disponible), pero adoptando como tarifa la propuesta para entrar en vigencia a partir del 1/05/2019 de \$21,00.

<sup>30</sup> Esta disminución en la proporción del gasto en subte sobre ingreso medio, se calculó con la tarifa de \$21,00 manteniendo el último valor de ingreso medio disponible en la serie RIPTE (1/11/2018, \$33.154,28). Con esta base, la proporción de ingreso destinado al servicio alcanzaría un 2,79%, lo que representa una disminución sobre el año 2001 del orden del 21% (A Diciembre 2001 la remuneración era de \$875,77).



Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires

La magnitud de este aumento en la capacidad de compra de boletos está dada, básicamente, en que la proporción de gasto en este servicio se redujo de un 3,5% a principios del período a un 2,8% de mantenerse sin cambios el ingreso medio del usuario de principio de noviembre de 2018.

**CUADRO N° 9**  
**VARIACIÓN PROPORCIÓN GASTO EN SUBTE (RIPTE)<sup>31</sup>**

Período	Personas *1	Ingreso medio mensual / Persona	Gasto mensual \$ en SUBTE / Persona	% Ingreso mensual para SUBTE / Persona	Boletos SUBTE disponibles por Ingreso / Persona	GASTO TOTAL en SUBTE (miles \$)
4to. Trim 2001	378.394	876	30,80	3,52%	1.251	11.655
1er. Trim 2008	363.304	2.336	39,60	1,70%	2.596	14.387
1er. Trim 2009	409.183	2.731	48,40	1,77%	2.483	19.804
1er. Trim 2012	349.589	5.983	110,00	1,84%	2.393	38.455
4to. Trim 2013	415.624	8.785	154,00	1,75%	2.510	64.006
2do. Trim 2014	379.808	10.895	198,00	1,82%	2.421	75.202
2do. Trim 2016	499.417	18.988	198,00	1,04%	4.220	98.885
4to. Trim 2017	541.386	21.048	330,00	1,57%	2.806	178.657
1er. Trim 2018	467.018	28.858	330,00	1,14%	3.848	154.116
2do. Trim 2018	555.272	30.284	330,00	1,09%	4.038	183.240
3er. Trim. 2018	578.882	33.154	550,00	1,66%	2.652	318.385

FUENTE: Elaboración propia DDyE sobre la base de RIPTE/MT, EySS; GCBA y ENMODO.

De concretarse el último aumento tarifario propuesto que pretende llevar la tarifa del servicio Subte a \$21,00 a partir del 2 de mayo de 2019, de todas maneras volvería a ampliarse la brecha del retraso en cuanto se comiencen a incorporar en los próximos meses a los ingresos individuales los resultados de las negociaciones paritarias en curso.

A diferencia de la serie histórica de la EPH, que presenta una demora en su publicación por necesitar un proceso de elaboración de los resultados de la encuesta, la serie de la RIPTE se publica con muy poco desfase con relación al período actualizado.

Si bien podemos prever que ambas series elevarán el valor del ingreso medio, el utilizado en este cálculo corresponde a los guarismos del tercer trimestre de 2018, ya que no es posible aun contar con los que estarán vigentes al aplicarse los aumentos tarifarios propuestos (abril y mayo de 2019) por lo que nuestros cálculos se basaron en estos últimos datos publicados.

De la misma forma en que, en el análisis basado en los valores de ingreso medidos por la EPH, con la actualización a partir de la remuneración imponible promedio de los trabajadores estables (RIPTE), es posible reconstruir para esta serie temporal, el valor que debiera representar la tarifa del subte que mantuviese la paridad del poder adquisitivo (PPA) del usuario medio.

Es preciso recordar que el índice de las RIPTE no se desagrega en su presentación los diferentes quintiles de ingreso. En este sentido, en el Cuadro N° 10, podemos observar los diferentes valores de actualización estimada para esta tarifa.

<sup>31</sup> \*1 / DDyE: Promedio mensual PPT (cada pasajero efectúa viaje redondo) sobre el trimestre (CNRT), distribuido según la base de ENMODO. Tarifa vigente al 30/9/2018 \$12,50



Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires

**CUADRO N° 10**  
**VALOR TARIFA SUBTE CON PPA CONSTANTE (RIPTE)**

Periodo	Realación con Base Tarifa 4to. Trim 2001 = 100				Valor de la Tarifa para mantener PPA (\$)
	Δ Gasto mensual \$ en SUBTE / Persona	Δ Ingreso mensual en SUBTE / Persona	Δ Boletos SUBTE disponibles x Ingreso / Persona	Δ Ingreso mensual medio	
1er. Trim 2008	29%	-51,8%	107%	167%	1,87
1er. Trim 2009	57%	-49,6%	98%	212%	2,18
1er. Trim 2012	257%	-47,7%	91%	583%	4,78
4to. Trim 2013	400%	-50,2%	101%	903%	7,02
2do. Trim 2014	543%	-48,3%	94%	1144%	8,71
2do. Trim 2016	543%	-70,4%	237%	2068%	15,18
4to. Trim 2017	971%	-55,4%	124%	2303%	16,82
1er. Trim 2018	971%	-67,5%	208%	3195%	23,07
2do. Trim 2018	971%	-69,0%	223%	3358%	24,21
3er. Trim. 2018	1686%	-52,8%	112%	3686%	26,50

FUENTE: Elaboración propia DDyE sobre la base de RIPTE/MT,EySS; GCBA y ENMOD0.

Conforme la información disponible a la fecha del presente análisis y con el objeto de mantener la paridad del Poder adquisitivo del usuario medio del servicio, estimamos una tarifa al usuario aproximada a \$ 26,50.

## 2. Información financiera y datos estadísticos

Dado que, a la fecha, no contamos con información financiera anual, utilizamos como base para nuestro análisis, los Estados Financieros intermedios de Metrovías S.A., al 30/09/2017 y al 30/09/2018, y complementariamente las Estadísticas elaboradas y publicadas por la CNRT.

### 1- Evolución de Pasajeros transportados y de Ingresos totales

De la comparación de ambos periodos surge que los pasajeros transportados pagos en Subte y Premetro aumentaron 8% mientras que los correspondientes al FFCC Gral. Urquiza se incrementaron 34%, aumentando de este modo, su participación relativa, tal como se resume en el siguiente cuadro:

**CUADRO N° 11**  
**EVOLUCIÓN PASAJEROS PAGOS TRANSPORTADOS**

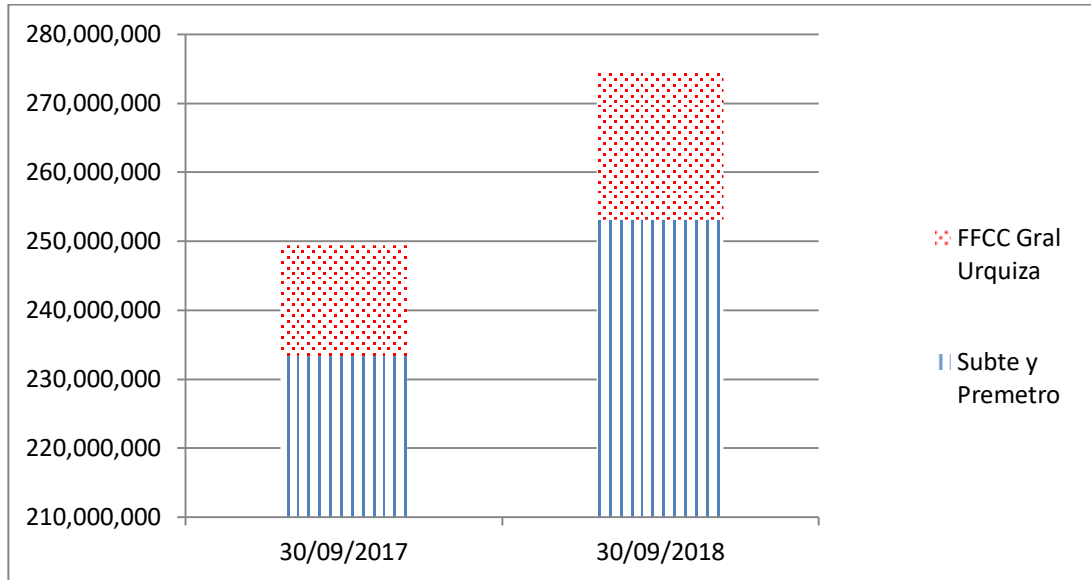
	Subte y Premetro	% Participación	FFCC Gral Urquiza	% Participación	Total
30/09/2017	233.344.763	94%	16.079.416	6%	249.424.179
30/09/2018	253.120.123	92%	21.535.120	8%	274.655.243
<b>Variación 2017/2018</b>	<b>8%</b>		<b>34%</b>		<b>10%</b>

FUENTE: Elaboración propia DDyE sobre la base de Estadísticas elaboradas y publicadas por la CNRT



Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires

**GRÁFICO N° 1**  
**EVOLUCIÓN PASAJEROS PAGOS TRANSPORTADOS**



FUENTE: Elaboración propia DDyE sobre la base de Estadísticas elaboradas y publicadas por la CNRT

Con respecto al servicio de Subte y Premetro, los pasajeros transportados por Línea no presentaron variaciones significativas, excepto por la Línea C (ya que en el 1er. trimestre de 2017 prestó servicio limitado por reparaciones) y la Línea H (que incorporó en mayo de 2018 la estación Derecho).

**CUADRO N° 12**  
**EVOLUCIÓN PASAJEROS PAGOS TRANSPORTADOS POR LINEA**

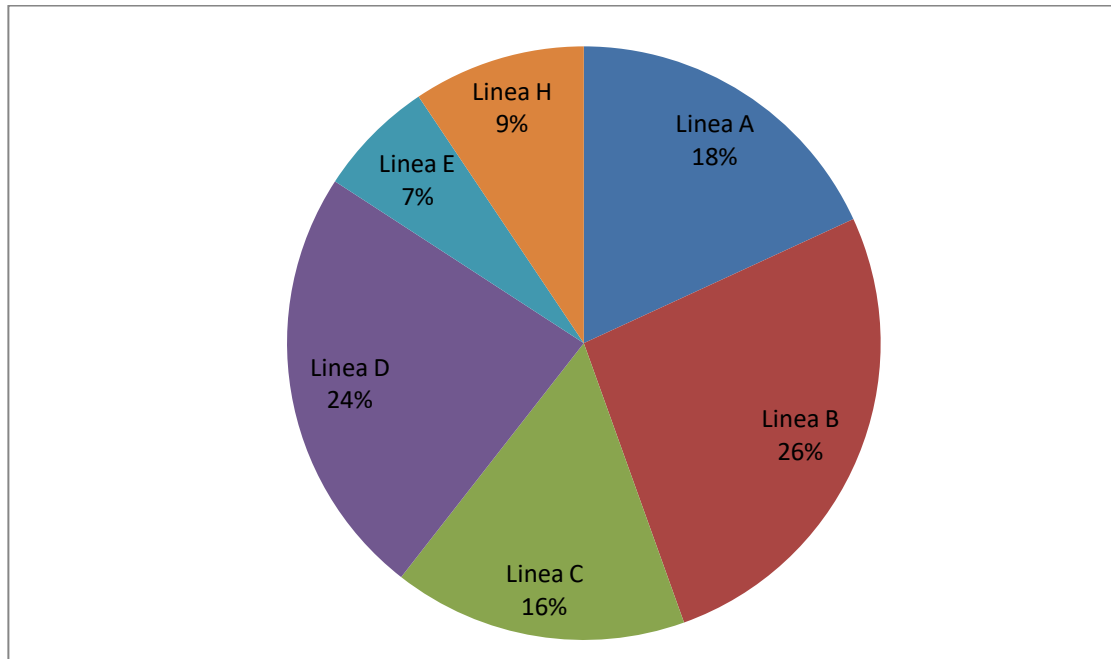
	Línea A	Línea B	Línea C	Línea D	Línea E	Línea H	Premetro	Total
31/12/2017	59.527.492	85.486.411	46.997.069	78.951.248	21.116.558	25.652.055	1.285.311	<b>319.016.144</b>
31/12/2018	61.236.850	89.091.080	54.150.835	79.772.691	21.713.276	31.726.834	1.211.702	<b>338.903.268</b>
<b>Variación 2017/2018</b>	3%	4%	15%	1%	3%	24%	-6%	<b>6%</b>

FUENTE: Elaboración propia DDyE sobre la base de Estadísticas elaboradas y publicadas por la CNRT



Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires

**GRÁFICO Nº 2**  
**PASAJEROS PAGOS TRANSPORTADOS POR LINEA**



**FUENTE:** Elaboración propia DDyE sobre la base de Estadísticas elaboradas y publicadas por la CNRT

Los Ingresos que percibe la Sociedad corresponden a: Servicios de transporte, Obras de Inversión y Colaterales, y muestran la siguiente evolución:

**CUADRO Nº 13**  
**EVOLUCIÓN INGRESOS TOTALES**

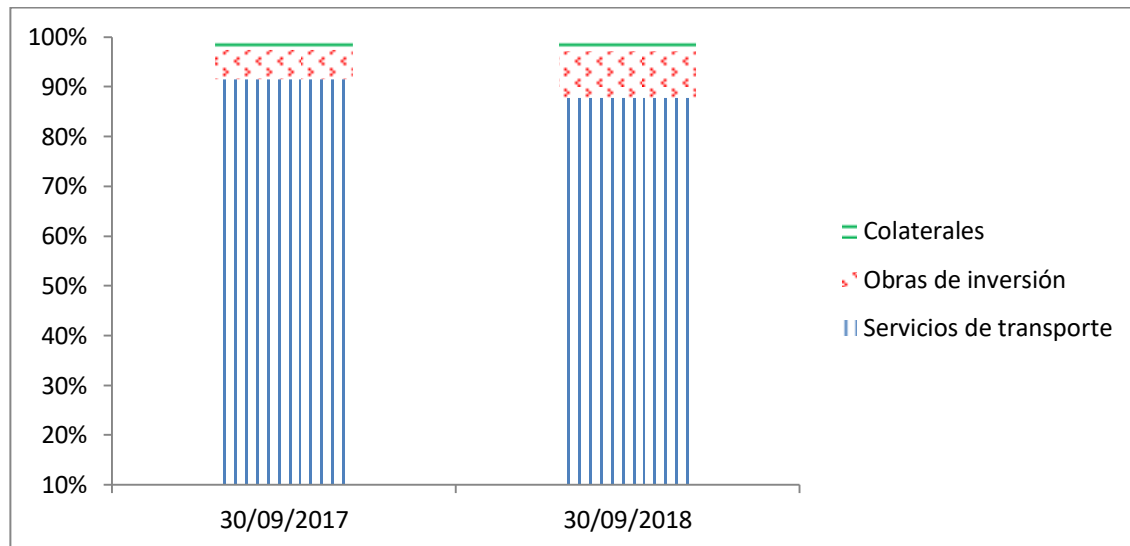
	Servicios de transporte	% Part	Obras de inversión	% Part	Colaterales	% Part	Ingresos totales
30/09/2017	1.535.950.339	92%	99.962.781	6%	42.287.119	3%	1.678.200.239
30/09/2018	1.710.933.287	88%	183.464.475	9%	54.987.863	3%	1.949.385.625
<b>Variacion</b>							
<b>2017/2018</b>	<b>11%</b>		<b>84%</b>		<b>30%</b>		<b>16%</b>

**FUENTE:** Elaboración propia DDyE sobre la base de Estados Financieros intermedios de Metrovias S.A.



Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires

**GRÁFICO N° 3**  
**EVOLUCIÓN INGRESOS TOTALES**



**FUENTE:** Elaboración propia DDyE sobre la base de Estados Financieros intermedios de Metrovias S.A.

Los Ingresos por Servicios de Transporte muestran un leve aumento, debido al impacto de la implementación de la Red Sube y también al mínimo incremento en el nivel de los pasajeros transportados pagos.

Recordamos que la Red Sube prevé descuentos de 50% y 75% en el segundo y tercer viaje o más consecutivos, respectivamente, y que, además, integra a todos los modos de transporte público del Área Metropolitana de Buenos Aires (colectivos, trenes y subte).

Los Ingresos por Servicios de Transporte representan el 88% de los ingresos de la Sociedad mientras que en el mismo periodo del año anterior representaban el 92%. Esta variación se debe al incremento de los Ingresos por Obras de Inversión (84%) y por Colaterales (30%).

## *2- Evolución de Costos y Gastos operativos*

Con respecto a los Costos por servicios y Gastos operativos (Gastos de administración y de comercialización) o Administración Central como los considera la Sociedad, el comportamiento de los mismos se resume en el siguiente cuadro:



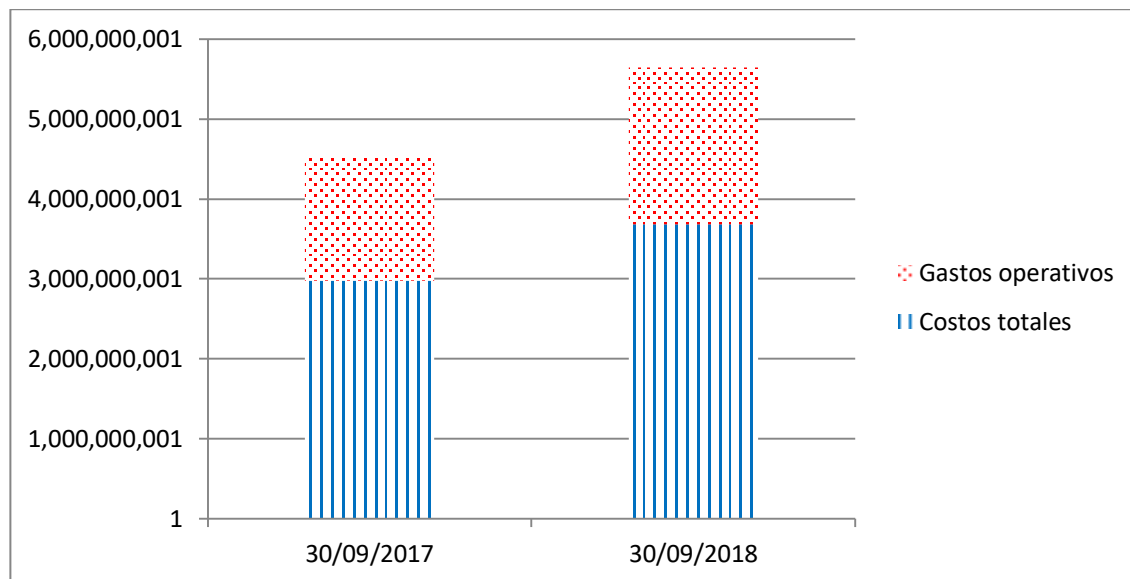
Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires

**CUADRO N° 14**  
**EVOLUCIÓN COSTOS Y GASTOS OPERATIVOS**

	Costos totales	% Part	Gastos operativos	% Part	Costos y gastos operativos
30/09/2017	2.979.489.996	66%	1.566.559.083	34%	4.546.049.079
30/09/2018	3.681.139.913	65%	1.962.095.434	35%	5.643.235.347
<b>Variacion</b>					
<b>2017/2018</b>	<b>24%</b>		<b>25%</b>		<b>24%</b>

FUENTE: Elaboración propia DDyE sobre la base de Estados Financieros intermedios de Metrovías S.A.

**GRÁFICO N° 4**  
**EVOLUCIÓN COSTOS Y GASTOS OPERATIVOS**



FUENTE: Elaboración propia DDyE sobre la base de Estados Financieros intermedios de Metrovías S.A.

El total de Costos y Gastos operativos tuvo un crecimiento de 24% en promedio, siendo su principal componente el rubro Remuneraciones y cargas sociales, que representa aproximadamente el 73% del total y muestra una variación de 21%.

Cabe destacar que cualquier variación en este rubro, dada su participación relativa, impactará directamente en el valor de la tarifa técnica. Este hecho se observa sistemáticamente debido a los acuerdos salariales que se celebran como mínimo, una vez al año.

Los Gastos de mantenimiento aumentaron 17% y el resto de los componentes presentó un aumento global de 41%.





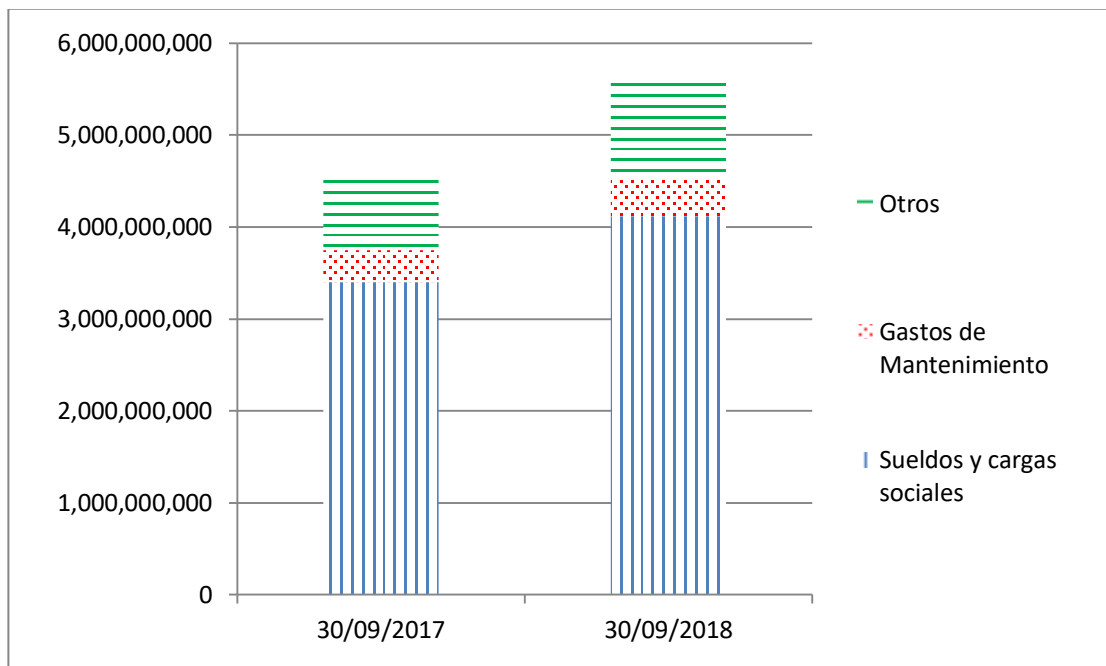
Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires

**CUADRO N° 15**  
**PRINCIPAL COMPONENTE DE COSTOS Y GASTOS TOTALES**

	Costos y gastos operativos	Sueldos y cargas sociales	% Part	Gastos de Mantenimiento	% Part	Otros	% Part
30/09/2017	4.546.049.079	3.399.018.293	75%	347.485.213	8%	799.545.573	18%
30/09/2018	5.643.235.347	4.111.744.685	73%	406.610.504	7%	1.124.880.158	20%
<b>Variacion</b>							
<b>2017/2018</b>	<b>24%</b>	<b>21%</b>		<b>17%</b>		<b>41%</b>	

FUENTE: Elaboración propia DDyE sobre la base de Estados Financieros intermedios de Metrovías S.A.

**GRAFICO N° 5**  
**PRINCIPAL COMPONENTE DE COSTOS Y GASTOS TOTALES**



FUENTE: Elaboración propia DDyE sobre la base de Estados Financieros intermedios de Metrovías S.A.



Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires

### 3- Evolución de Subsidios totales

La brecha existente entre Ingresos totales y Costos totales se sostiene necesariamente a través de subsidios crecientes, a saber:

**CUADRO Nº 16**  
**RELACIÓN INGRESOS - COSTOS Y GASTOS – SUBSIDIOS**

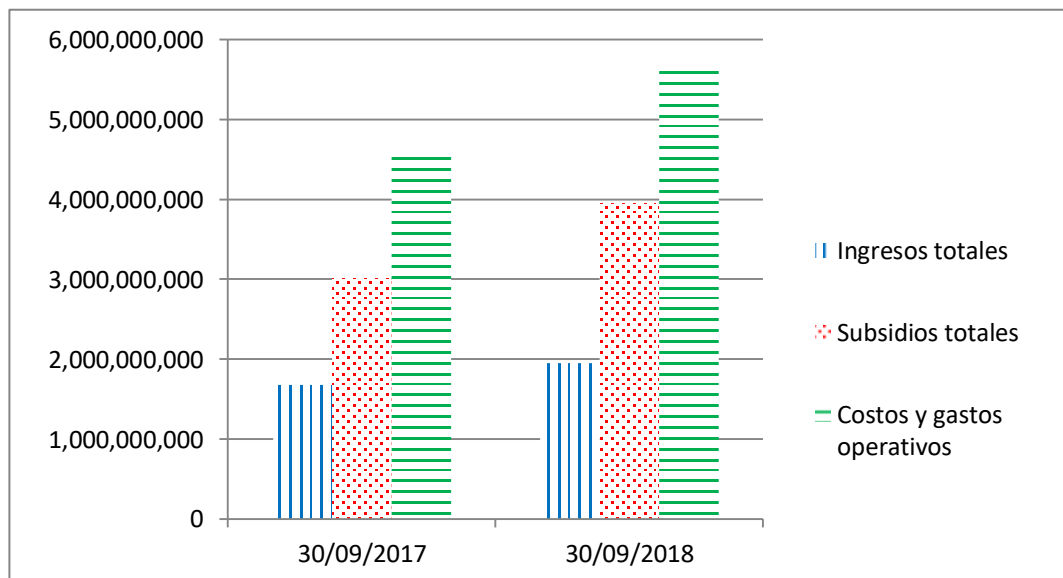
	Ingresos totales	Costos y gastos operativos	Subsidios totales	Ingresos / costos	Subsidios / costos
30/09/2017	1.678.200.239	4.546.049.079	3.015.039.029	36,92%	66,32%
30/09/2018	1.949.385.625	5.643.235.347	3.950.093.238	34,54%	70,00%
<b>Variación</b>					
<b>2017/2018</b>	<b>16%</b>	<b>24%</b>	<b>31%</b>	<b>-6,4%</b>	<b>5,5%</b>

**FUENTE:** Elaboración propia DDyE sobre la base de Estados Financieros intermedios de Metrovías S.A.

Los Subsidios totales aumentaron un 31%, aproximadamente, para equilibrar la diferencia entre el incremento de los Ingresos totales y el de los Costos y Gastos totales.

La relación entre Ingresos y Costos disminuyó un 6,4% mientras que la relación entre Subsidios y Costos aumentó un 5,5%.

**GRÁFICO Nº 6**  
**EVOLUCIÓN INGRESOS, COSTOS Y SUBSIDIOS**



**FUENTE:** Elaboración propia DDyE sobre la base de Estados Financieros intermedios de Metrovías S.A.



Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires

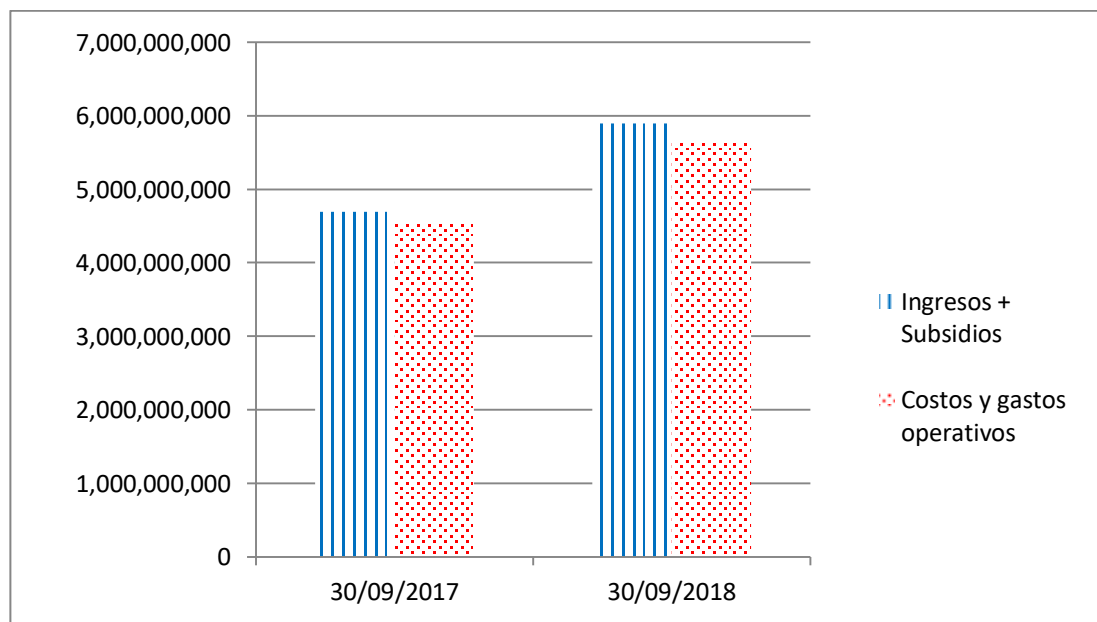
A su vez, si comparamos Ingresos totales más Subsidios totales con el total de Costos y Gastos operativos, observamos cifras equivalentes, muy cercanas al 100%.

**CUADRO N° 17**  
**RELACIÓN INGRESOS + SUBSIDIOS – COSTOS Y GASTOS**

	Ingresos + Subsidios	Costos y gastos operativos	%
30/09/2017	4.693.239.268	4.546.049.079	97%
30/09/2018	5.899.478.863	5.643.235.347	96%
<b>Variación 2017/2018</b>	<b>26%</b>	<b>24%</b>	

**FUENTE:** Elaboración propia DDyE sobre la base de Estados Financieros anuales de Metrovías S.A.

**GRÁFICO N° 7**  
**RELACIÓN INGRESOS + SUBSIDIOS – COSTOS Y GASTOS**



**FUENTE:** Elaboración propia DDyE sobre la base de Estados Financieros anuales de Metrovías S.A.

Cabe destacar que Metrovías considera el monto de las retribuciones en concepto de aporte estatal (Subsidio / Fomento) como un menor costo / gasto en el rubro "Ajuste por mayores costos" en el Estado de Resultados.

Los mismos representan aproximadamente montos equivalentes al 70% del total de Costos y Gastos operativos al 30/09/2018.



Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires

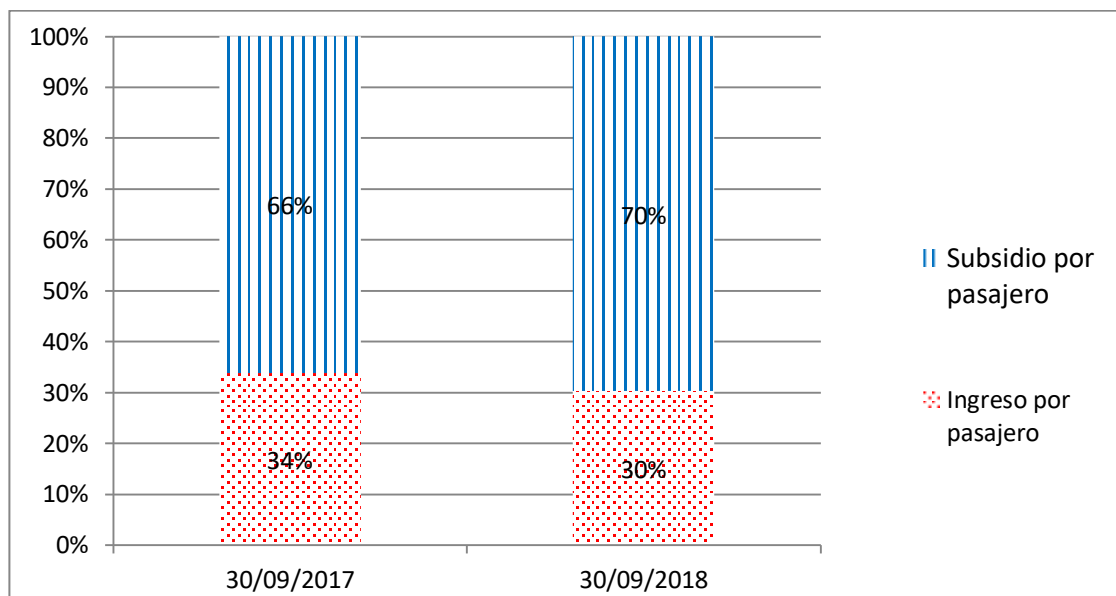
Si relacionamos Ingresos por transporte y Subsidios totales con los pasajeros transportados pagos (PTP), podemos observar cómo fue la evolución del subsidio por pasajero, a saber:

**CUADRO N° 18**  
**EVOLUCIÓN SUBSIDIO POR PASAJERO**

	30/09/2017	30/09/2018	
Ingresos por Servicios de Transporte	1.535.950.339	1.710.933.287	11,4%
Subsidios totales	3.015.039.029	3.950.093.238	31,0%
<b>Costo total del Servicio de Transporte</b>	<b>4.546.049.079</b>	<b>5.643.235.347</b>	<b>24,1%</b>
<i>Ingresos/Costos</i>	33,8%	30,3%	-10,3%
<i>Subsidios/Costos</i>	66,3%	70,0%	5,5%
<i>Subsidios/Ingresos</i>	196,3%	230,9%	17,6%
Pasajeros transportados pagos	249,42	274,66	10,1%
Costo por pasajero	18,25	20,61	13,0%
Ingreso por pasajero	6,16	6,23	1,2%
Subsidio por pasajero	12,09	14,38	19,0%

FUENTE: Elaboración propia DDyE sobre la base de Estados Financieros intermedios de Metrovías S.A.

**GRÁFICO N° 8**  
**EVOLUCION COSTO DEL SERVICIO POR PASAJERO**

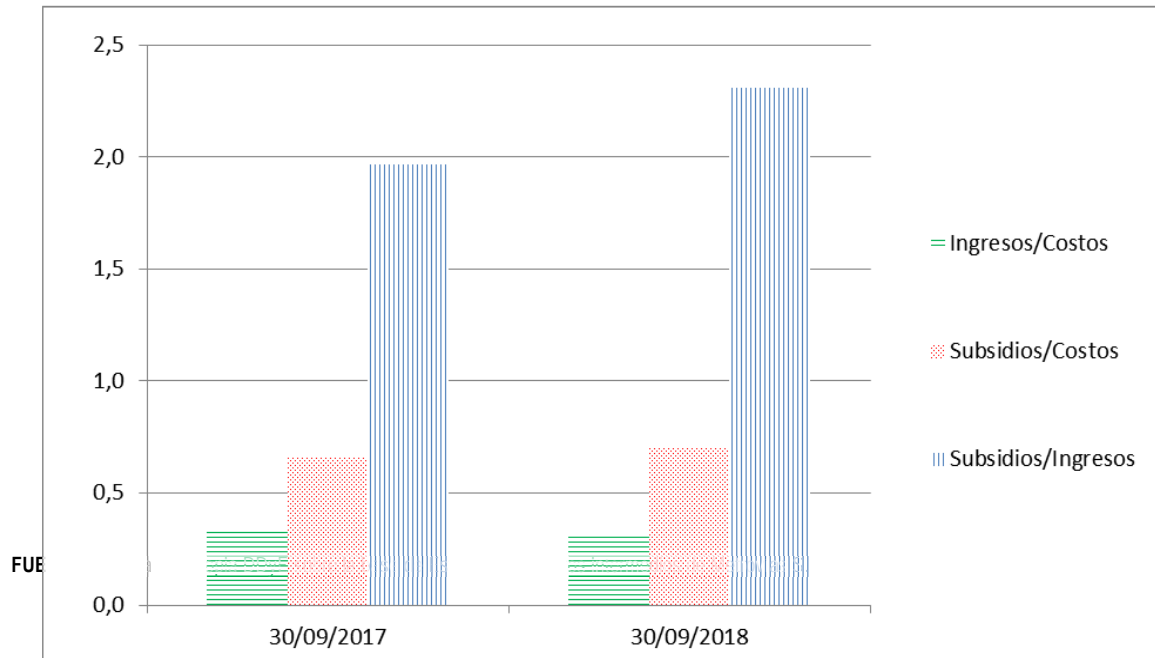


FUENTE: Elaboración propia DDyE sobre la base de Estados Financieros intermedios de Metrovías S.A.



Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires

**GRÁFICO N° 9**  
**RELACION INGRESOS-COSTOS-SUBSIDIOS**



**FUENTE:** Elaboración propia DDyE sobre la base de Estados Financieros intermedios de Metrovías S.A.

El incremento de la relación de los Subsidios tanto sobre Costos como sobre los Ingresos, compensa necesariamente el deterioro de la relación Ingresos sobre Costos.

Los Ingresos obtenidos durante nueve meses del presente año sólo cubren el 30% del costo total de la prestación del servicio, mientras que en el mismo periodo del año anterior los Ingresos por servicio de transporte cubrían aproximadamente un 66% del total de Costos y Gastos de la empresa.

Conforme lo antedicho, dada la estructura actual de Costos y Gastos operativos de Metrovías y con el objeto de asegurar el normal funcionamiento del servicio, se hace necesario el aumento de la tarifa al usuario, si es que se pretende reducir el monto de los Subsidios estatales.

#### *4- Estimación de la Tarifa Técnica*

A continuación, procedemos a estimar la Tarifa del servicio, a partir de la información financiera de la Sociedad al 30/09/2018, y desde dos puntos de vista complementarios (Ingresos y Costos), obteniendo en ambos casos, cifras aproximadas a \$ 21.



Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires

**CUADRO N° 19**  
**ESTIMACION TARIFA TECNICA**

*a) En función a Ingresos y Subsidios*

Ingresos por Servicios de Transporte	1.710.933.287
Subsidios por Costos	2.577.040.828
Pasajeros transportados pagos	274,66
<i>Costo estimado por pasajero</i>	<i>15,61</i>
Ingresos por Servicios de Transporte	1.710.933.287
Subsidios totales	3.950.093.238
Pasajeros transportados pagos	274,66
<i>Costo total estimado por pasajero</i>	<i>20,61</i>

*b) En función a Costos y Gastos*

Costos por Servicios de Transporte	3.681.139.913
Pasajeros transportados pagos	274,66
<i>Costo estimado por pasajero</i>	<i>13,40</i>
Costos por Servicios de Transporte	3.681.139.913
Administración Central	1.962.095.434
Pasajeros transportados pagos	274,66
<i>Costos y gastos estimados por pasajero</i>	<i>20,55</i>

FUENTE: Elaboración propia DDyE sobre la base de Estados Financieros intermedios de Metrovías S.A.



Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires

## CONCLUSIONES

Como producto de lo expuesto en este informe podemos concluir que existe una serie de intereses legítimos por parte de todos los actores involucrados, que requieren ser armonizados.

Por un lado, observamos la voluntad del GCBA de continuar con el sinceramiento tarifario y reducir el monto de subsidios al servicio toda vez que una administración ordenada es condición necesaria para planificar un servicio sustentable, de calidad, con criterios de eficiencia y universalidad.

Si bien el GCBA cuenta con un programa de tarifa social, el mismo encuentra ciertas limitaciones y a su vez no alcanza a usuarios que podrían ver condicionado su uso del servicio y optar por alternativas menos sustentables y eficientes como ser el transporte colectivo de pasajeros.

Por otra parte, el servicio debe satisfacer necesidades de interés general, que por su propia naturaleza se encuentran en constante actualización, motivo por el cual es fundamental continuar con el proceso de innovación que se ajuste a las demandas de los usuarios.

Sin embargo esta actualización puede generar asimetrías parciales lo que redundaría en una vulneración del principio de igualdad como se observa en las prestaciones de la línea E en relación a sus pares.

Siguiendo está lógica y retomando los principios de generalidad e igualdad antes referenciados no debe omitirse en términos de calidad del servicio la importancia de garantizar la accesibilidad a todos los usuarios eliminando cualquier tipo de barrera arquitectónica.<sup>32</sup>

## RECOMENDACIONES

- De las intervenciones realizadas así como de los informes aportados por la Defensoría del Pueblo de la Ciudad se desprende que existe un incumplimiento del artículo 9.3.1 del Código de Tránsito y transporte que garantiza la accesibilidad para personas con movilidad reducida a todas las estaciones de la red de subterráneos. Asimismo se observa que esta problemática se concentra en las estaciones del sur de la Ciudad.

Tanto la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CCABA) en su Art. 42: "La Ciudad garantiza a las personas con necesidades especiales el derecho a su plena integración, a la información y a la equiparación de oportunidades..." como los

<sup>32</sup> El artículo 9.3.1 del Código de Tránsito y transporte, en concordancia con el Art. 42 de la CCABA indica que se debe "garantizar el acceso de personas con movilidad reducida a todas las estaciones de la red de subterráneos."

**ANEXO - RESOLUCIÓN N° 45/ERSP/19 (continuación)**

---

Ente Único Regulador  
de Servicios Públicos  
de la Ciudad Autónoma  
de Buenos Aires

---

principios de universalidad e igualdad propios de los servicios públicos se ven vulnerados por estas falencias.

- Asimismo el GCBA planteó entre sus ejes de gobierno una Ciudad a escala humana y con integración social. Bajo esos principios recomendamos la profundización de las políticas de inclusión e integración para garantizar la accesibilidad, la universalidad y la igualdad como elementos fundamentales de la calidad del servicio.
- Existe unanimidad respecto a que el servicio Subte es el más eficiente, rápido y sustentable del sistema de transporte público. En este sentido es fundamental garantizar la universalidad del mismo y evitar cualquier medida que pudiere resultar expulsiva. Sería recomendable reconsiderar algunas limitaciones que afectan a los mencionados abonos y pases especiales con el fin de incorporar una mayor cantidad de beneficiarios a los mismos.
- Es recomendable establecer un índice de calidad en la prestación del servicio que permita medir eficazmente la prestación del mismo. El ERSP se encuentra técnicamente capacitado para avanzar en la construcción del índice propuesto.
- Por último y Dado que, en los Estados financieros de Metrovias S.A., no se presenta información desagregada por tipo de transporte, se recomienda su implementación conforme lo establece la Ley 4472 (T.O.) en su artículo 22 - Obligaciones de la concesionaria, en el inciso 9:  
“En caso que el objeto social de la concesionaria admita otras actividades distintas a la prestación del servicio público objeto de esta Ley, deberá tener para estos últimos un régimen de separación de cuentas y de contabilidad de costos acorde a las pautas, criterios y condiciones que establezca la Autoridad de Aplicación.”