

INFORME TECNICO

Los argumentos para justificar la inconveniencia de la medida cautelar solicitada por el amparista y alertar sobre el significativo daño que esa medida ocasionaría al erario público y, finalmente, sobre los vecinos de la CABA, a saber:

- a) La suspensión del aumento significa un costo adicional para el erario público que en términos anuales se estima en \$ 1.300.000.000, aproximadamente.
- b) El 30/11/2017 la Legislatura de la Ciudad sancionó la Ley N° 5.915 del Presupuesto de la Administración Gubernamental del Gobierno para el año 2018. En ese presupuesto se incluye una partida para el subsidio del SUBTE de \$ 3.010.000.000.- para todo el año, el cual consideraba una estimación de aumento tarifario a partir del 1 de abril a \$ 11 y a partir del 1 de junio de \$ 12,5.
- c) Es decir que el perjuicio para el erario público referido en a), representaría un 45% de aumento del presupuesto asignado a este fin.
- d) Considerando las pautas presupuestarias de aumento de tarifa, el perjuicio al erario público hoy es una realidad ya que el aumento previsto para el 1 de abril aún no se materializó. Estimamos que con el aumento de la tarifa a \$ 11 a partir del 8 de mayo ese perjuicio ascenderá a \$ 100.000.000.
- e) El perjuicio que acarrearía la suspensión definitiva de los aumentos tarifarios es de tal magnitud que SBASE, para paliar esa insuficiencia presupuestaria, debería solicitar –mediante proceso que requiere aprobación legislativa- una reasignación de la partida presupuestaria respectiva. Sea para cubrir el déficit presupuestario en la transición hasta que la Legislatura apruebe la reasignación presupuestaria o porque finalmente no es aprobada por el perjuicio que ocasionaría en otras áreas de la Ciudad, SBASE deberá implementar un plan de contingencia de reducción de servicio en forma urgente.
- f) Ese plan de contingencia consiste en realizar ajustes en la oferta del servicio. Esto generaría impactos en la calidad y cantidad de servicios ofrecidos, que a modo de ejemplo podría implicar la postergación de la incorporación a la

IF-2018-12699959- -SBASE

página 1 de 10

red de los coches con aire acondicionado previstos para la línea D, que permitiría asimismo modernizar la flota y mejorar las frecuencias en la línea E, sino que inclusive habría que retirar trenes de servicio en todas las líneas. Eventualmente también podría representar para el pasajero un perjuicio atento que el efecto sería que el servicio de Subte tendría Intervalos hasta 4 veces mayores, por otro lado, podría llegar a ocasionar la reducción de los horarios del servicio o, en su caso, inclusive restringir su funcionamiento los fines de semana. Asimismo se vería afectado el personal operario de los servicios y horarios que se reducirían.

Por otro lado, la implementación del cuadro tarifario en las fechas previstas mantendría el nivel del subsidio del SUBTE por encima del 60% de los costos de explotación, lo que demuestra que el estado seguirá siendo la principal fuente de financiamiento del servicio SUBTE y mantendrá sus niveles históricos.

Exposición de antecedentes

SBASE ha puesto a disposición del público en general la totalidad de la documentación relativa al cálculo de la tarifa técnica.

Esa documentación consistió en tres biblioratos y nueve cajas con documentación de respaldo de los gastos de mantenimiento de infraestructura y material rodante incurridos por el Operador. Los tres biblioratos cuentan con:

- a) documentación de respaldo de los demás componentes del costo de explotación,
- b) "el IF- 2018-01060987 referido al EX2017-27355696-MGEYA-SBASE – Informe Tarifa Técnica 2017 y Cuadro Tarifario 2018" con sus tres anexos que incluyen el informe de la Facultad de Ingeniería de la UBA (FIUBA) y el Cuadro Tarifario, información esta que se subió a la web del GCBA

En los dieciséis días en que la documentación estuvo a disposición del público se han presentado los siguientes vecinos:

Fecha	Nombre y Apellido	DNI	Actividad
21-3-18	Hernan Sraer	27.729.438	particular
5-4-18	Hernan Varela	30.083.692	Banca FIT
6-4-18	Julian Besio	34.982.728	particular
11-4-18	Julio Fernando Rearte	11.154.152	Defensoría de la Ciudad

IF-2018-12699959- -SBASE

11-4-18	Oswaldo L. Perez	32.527.601	particular
12-4-18	Julio Fernando Rearte	11.154.152	Defensoría de la Ciudad
12-4-18	Cristian Ricardo Paletti	25.370.968	Metrovías – empleado

Es decir, que ninguno de los actores se apersonó en las oficinas de la Subsecretaría de Gestión Comunal de la Secretaría de Atención y Gestión Ciudadana de la Jefatura de Gabinete de Ministros, lugar establecido en el mencionado Decreto.

Que tal como se ha manifestado en el “EX2017-27355696-MGEYA-SBASE – Informe Tarifa Técnica 2017 y Cuadro Tarifario 2018” la tarifa técnica presentada refleja los costos de explotación del servicio SUBTE al 31 de julio del 2017 y los criterios seguidos para su elaboración fueron sustancialmente los mismos que se aplicaron para la elaboración de la tarifa técnica del 2016 y que fueron evaluados por la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires que dio una opinión favorable a la metodología aplicada.

Que el concepto de costos de explotación del servicio SUBTE que ha seguido SBASE está en línea con los principios fundamentales de la ley 4.472 de regulación y reestructuración del sistema de transporte ferroviario de pasajeros de superficie y subterráneo en la CABA considerando que es esa misma ley la que en el artículo n° 28 establece que *“Entiéndese por tarifa técnica aquella que refleja los costos de explotación del SERVICIO SUBTE la que será establecida por la autoridad de aplicación”*. Considerando que, además, dicha ley (art.1) establece que *“...su objetivo es la prestación idónea, eficiente y de calidad del servicio público, la puesta en valor de las líneas ferroviarias de superficie y subterráneas existentes, el desarrollo de la infraestructura ferroviaria de superficie y subterráneas así como la seguridad operativa en la prestación del servicio público”*, es lógico, razonable y evidente que el cálculo de la tarifa técnica debe seguir una metodología coherente con ese objetivo. Es decir, la tarifa técnica debe reflejar los costos de explotación del SERVICIO SUBTE que permitan la prestación idónea, eficiente y de calidad así como la seguridad operativa en la prestación del servicio público.

Hecha esta breve exposición de antecedentes, SBASE rechaza los dichos de los actores del amparo presentado porque sus argumentaciones son inexactas, contradictorias, no fundamentadas, además de poner en evidencia la falta de análisis necesario para evaluar los temas.

Es improcedente la suspensión del aumento de la tarifa del servicio SUBTE *“...hasta tanto no se realice un auditoría pública integral de la cual pueda obtenerse un términos claros, precisos y transparentes los verdaderos costos del servicio del SUBTE, las ganancias y el destino de los fondos estatales percibidos por la prestadora de tal servicio (Metrovías S.A.) y las erogaciones realizadas sobre este por el GCBA y SBASE en todo concepto...”* toda vez que SBASE ha

IF-2018-12699959- -SBASE

presentado en forma clara, precisa y transparente la TOTALIDAD de los antecedentes relativos al cálculo de la tarifa técnica y que no fueron evaluados en su totalidad por los peticionantes toda vez que no se han presentado personalmente en la Subsecretaría de Gestión Comunal de Atención y Gestión Ciudadana de la Jefatura de Gabinete de Ministros en las fechas preestablecidas.

- a) Que la información presentada en la citada Subsecretaría refleja los verdaderos costos de explotación del servicio SUBTE de acuerdo a criterios evaluados por la FIUBA, mientras que la manifestación hecha por los peticionantes y transcrita literalmente en el apartado anterior pone en duda sin fundamento técnico la rigurosidad con que se ha efectuado el cálculo de la tarifa técnica.
- b) Que tal como lo manifestara SBASE en el amparo anterior, son improcedentes las reiteradas manifestaciones de los peticionantes sobre la necesidad de conocer las verdaderas ganancias del Operador toda vez que la utilidad del Operador no se ha considerado un componente de la Tarifa Técnica y por lo tanto esa utilidad no es pagada por los usuarios considerando que la tarifa que pagan actualmente y la que pagaran a partir del 8 de mayo será sustancialmente inferior a la tarifa técnica.
- c) Que no obstante lo manifestado en el apartado anterior ya que como SBASE ha informado anteriormente la utilidad del operador puede consultarse sin inconvenientes ingresando al sitio web de la Comisión Nacional de Valores donde se encuentran los balances de Metrovías S.A. siendo la utilidad que reflejan esos balances la única y verdadera utilidad del Operador, toda vez que no existe hasta el momento otro sistema de medición de resultados que el que surge de aplicar "los principios de contabilidad generalmente aceptados" con los cuales se elaboran los balances empresarios. En ese sentido es erróneo manifestar que "El gran beneficiario de los actos impugnados en el presente es sin dudas Metrovías S.A. cuyas ganancias e inversiones permanecen en la más absoluta reserva"(pag.9), más aún cuando los peticionantes han consultado los balances del Operador ya que, más adelante, declaran "...porque Metrovías S.A. según informó en sus Estados Financieros Consolidados de 2017 presentados ante la Comisión Nacional de Valores, en mayo de 2017 abono a sus accionistas dividendos por \$ 22.890.339..." (pag.17).
- d) Que la información que se ha presentado para la consulta del público en general ha sido ordenada y clasificada de manera que sea entendible para cualquier ciudadano. SBASE ha trabajado especialmente para que así sea cumpliendo con la ley N° 6.
- e) Términos como "SBASE ha actuado constantemente en beneficio y protección exclusiva de Metrovías S.A. (pag.9), "el GCBA y SBASE han tenido un claro objetivo: ocultar las ganancias de Metrovías S.A., tornar en ilusoria y abstracta la posibilidad de un adecuado control ciudadano sobre el servicio SUBTE y lograr sin inconvenientes el pretendido aumento de

IF-2018-12699959- -SBASE

tarifa...” (pág.9), “Los dibujos contables que presentan SBASE y Metrovías S.A. también pueden verse en sus propios números.”(pag. 21), “SBASE actúa en forma deliberada como un representante (o simple vocero) de Metrovías S.A.” (pag.9), toda vez que no tienen ningún fundamento probatorio técnico ni de otro tipo.

- f) Que en el cálculo de la tarifa técnica a julio del 2017 SBASE ha contemplado las inversiones de capital las cuales fueron estimadas considerando el promedio de las amortizaciones del equipamiento directamente relacionado con la explotación del servicio SUBTE por el período 2006 al 2016, como podría haber optado por otra metodología de estimación. SBASE ratifica que la metodología aplicada es justa y razonable para llegar a un resultado representativo de las citadas inversiones y no incluye conceptos contables no erogados.
- g) Que en cambio disintimos con los peticionantes cuando dicen que los gastos de mantenimiento y las inversiones de capital no son componentes de la tarifa técnica y que tampoco deben ser componentes de la tarifa al público. Fundamentamos nuestra disidencia en que la tarifa técnica debe reflejar los costos de explotación del SERVICIO SUBTE que permitan la prestación idónea, eficiente y de calidad así como la seguridad operativa en la prestación del servicio público. En cambio los peticionantes no dan ningún fundamento a su postura, como si fuera una verdad dogmática.
- h) Que los peticionantes cuestionan la contratación de la FIUBA pero en ningún momento desconocen la validez del contenido del informe y sus conclusiones.
- i) Que la referencia al término “sin sobrecostos generalizados” utilizado por los peticionantes para después preguntar cuáles son los sobrecostos no generalizados, es tomada fuera de contexto que es el párrafo completo que transcribo a continuación: “El parecer conclusivo, a partir de estos análisis, es que la TT calculada por SBASE, constituye un cálculo basado en premisas, procedimientos y fuentes adecuados, por lo que el resultado obtenido puede considerarse correcto dentro de un margen de razonabilidad. Se entiende que el CE que da lugar a la TT asegura una adecuada prestación del servicio, sin sobrecostos generalizados.
- j) Que los peticionantes se contradicen cuando toman las palabras del Observatorio Económico y Presupuestario de la Ciudad de Buenos (que manifiesta que a partir de la suspensión de cualquier incremento tarifario, Metrovías comenzó a percibir un subsidio en concepto de los mayores costos de explotación que paso del 8% de esos costos en el 2002 al 78% en el 2010) para fundamentar la suspensión del aumento tarifario, ya que dicha suspensión no hará otra cosa que aumentar aún más el subsidio que hoy representa más del 60% de los costos de explotación con el consiguiente perjuicio para el erario público.

IF-2018-12699959- -SBASE

- k) Que en ningún momento se le abonaron al Operador subsidios en exceso con motivo de diferencias de criterio en el cómputo de las amortizaciones, ya que las amortizaciones y las inversiones no son rubros computables para el pago del subsidio que se paga regido por el contrato que rige la relación ente SBASE y Metrovías que es el Acuerdo de Operación y Mantenimiento (AOM). Este contrato incluye la Ecuación Base Presupuestaria (EBP) como fórmula de costo, en función de la cual se pagan las contraprestaciones de Metrovías. Estas contraprestaciones no incluyen inversiones, las cuales son responsabilidad de SBASE. Asimismo se aclara que los valores utilizados para el cálculo de la parte de costos de explotación que eroga Metrovías son calculados con esta fuente contractual: EBP del AOM, y no se utilizan como fuente los estados contables de la concesionaria.
- También al mencionar que "La empresa concesionaria no realizó inversiones", los demandantes manifiestan su desconocimiento del contrato que rige la relación ente SBASE y Metrovías.
- l) Que, por cada día de atraso en la implementación del nuevo cuadro tarifario costo adicional para el erario público – y para todos los vecinos – será de \$ 3.2 MM y \$4.6 MM en los días laborables para la tarifa de 11 y 12,5 respectivamente y de \$ 1 MM y \$ 1.5 MM en los días no laborables.
- m) Que efectivamente el costo de explotación computable para el cálculo de la tarifa técnica asciende a \$ 5.634.000.000 (pag.17), de los cuales \$ 5.010.400.000 corresponde a costos afrontados por Metrovías y el resto a gastos de seguridad y mantenimiento afrontados por SBASE. Toda esta información surge de la documentación puesta a disposición de los vecinos. De esta manera damos respuesta a las preguntas de los peticionantes ("¿cómo se han solventado esos \$ 500.000.000? ¿ha dejado que Metrovías S.A. tenga una pérdida de \$ 500.000.000?").
- n) Como Solamente el 38% de los costos erogados por el operador son compensados por los pagos que hace el usuario por vía de la tarifa, esta fuente no es suficiente para pagar los servicios a responsabilidad del operador y se complementa con Subsidios del Tesoro y sólo por los conceptos que están contratados con el operador en el AOM. De esta forma la parte de la tarifa técnica representada por las inversiones de SBASE y de la ciudad no son pagadas por ninguna fuente al operador. Sí se incluyen en el cálculo de la tarifa técnica para representar los verdaderos costos de largo plazo que implica operar este Servicio Público.
- o) Que es falso que se hayan considerado como parte de los gastos de explotación del servicio la previsión de despido de 49 empleados de alto nivel en caso de que se rescindiera la concesión a fin del 2018.
- p) Que es correcto que la resolución 3180-2018 manifiesta en sus considerandos que la tarifa técnica se calcula dividiendo los costos de explotación por los pasajeros del año anterior pero se sobre entiende que si estamos hablando de la tarifa técnica a julio del 2017, los pasajeros del año

IF-2018-12699959- -SBASE

anterior, serían los del 2016. En ese caso, la tarifa técnica hubiera sido mayor ya que los pasajeros de ese año fueron 303 MM. SBASE adoptó un criterio superador, más preciso, considero los pasajeros pagos del mismo período de los costos de explotación (agosto 2016- julio2017).

- q) Que en línea con lo indicado en el apartado anterior y el h), SBASE ha calculado la tarifa técnica dividiendo los costos de explotación por los pasajeros pagos y que tanto para el numerador como el denominador del cociente, SBASE a fundamentado los criterios seguidos sobre bases técnicas y nunca buscando beneficiar al Operador tal como denuncian en forma totalmente infundada los peticionantes (pag.12).
- r) Que los peticionantes se preguntan sin fundamento cómo es posible aumentar la tarifa técnica un 67% si no se aumenta la calidad ni cantidad del servicio y sin saber el destino que ha dado la empresa concesionaria a los millones de pesos obtenido, cuando todas las encuestas de opinión reflejan la mejora en el nivel de satisfacción del usuario, es evidente las inversiones en expansión de la red y renovación de flota y cuando SBASE cuenta con toda la información sobre el destino que el Operador le da a los ingresos por venta de pasajes y subsidio.
- s) Que SBASE ha puesto a disposición del público en general toda la documentación relativa a tarifa técnica durante 16 días hábiles en un horario amplio.
- t) Que los peticionantes vuelven a mencionar la cuestión de la ausencia de una contabilidad separada de Metrovías para el servicio SUBTE como elemento perturbador del cálculo de la tarifa técnica y del subsidio, lo cual es falso considerando que tanto uno como el otro se calculan en base a una estructura de costos de Metrovías S.A. que es controlada por SBASE y que, en el caso de la tarifa técnica, la documentación de respaldo de ese control se ha puesto a disposición de los vecinos en fecha y lugar indicado en el Decreto 77-2018.
- u) Que es improcedente fundamentar la falta de transparencia e incumplimiento por parte de SBASE en la que la circunstancia de que sólo una parte de la documentación de respaldo de la tarifa técnica se puso a disposición en internet, cuando toda la documentación se puso a disposición en formato físico durante 16 días en el horario de 11 a 16, es decir, la totalidad de 80 horas, tiempo suficiente para evaluarla en su totalidad. Resáltase que ya en el amparo anterior el Juez indicó que no es legalmente obligatorio subir a internet la totalidad de la documentación sino ponerla a disposición.
- v) Respecto de la derivación de pasajeros, los colectivos, para el mes de junio de 2018, también van a haber aumentado sus tarifas respecto a 2017 en 67%. Los primeros escalones del aumento lo empezaron a ejecutar en el mes de febrero de 2018 por eso en el período que va de febrero a la fecha la tarifa del colectivo ya está por encima de la tarifa del subte.

IF-2018-12699959- -SBASE

Los datos de febrero 2018 vs febrero 2017 utilizados no son representativos ya que en febrero de 2017 la estación Constitución de la línea C (la más usada de la red) estuvo cerrada por obras. La misma comparación para Marzo resulta en:

Pasajeros Marzo 2017 27.847.354
 Pasajeros Marzo 2018 29.093.475
 Variación +4%

Por tanto el supuesto "éxodo" de pasajeros entre distintos modos de transporte no es tal y las variaciones responden al crecimiento de pasajeros que viene mostrando el Subte y no a la diferencia existente entre tarifas.

El movimiento acompasado de tarifas entre el colectivo y el subte, así como la integración tarifaria en el sistema RED SUBE es parte de las acciones de coordinación interjurisdiccional en los sistemas de transporte del Área Metropolitana de Buenos Aires.

La mencionada integración tarifaria "Red SUBE", beneficia a aproximadamente el cuarenta y seis por ciento (46%) del total de los usuarios del servicio SUBTE. Asimismo, cabe mencionar que con los beneficios introducidos a partir de 2015, hoy aproximadamente el 60% de los usuarios del servicio SUBTE se encuentran alcanzados por algún beneficio tarifario, ya sea por integración, por cantidad de viajes, por abonos o franquicias.

w) Respecto al aumento de la cantidad y calidad del servicio informamos que tanto la calidad como las cantidades del servicio se incrementaron:

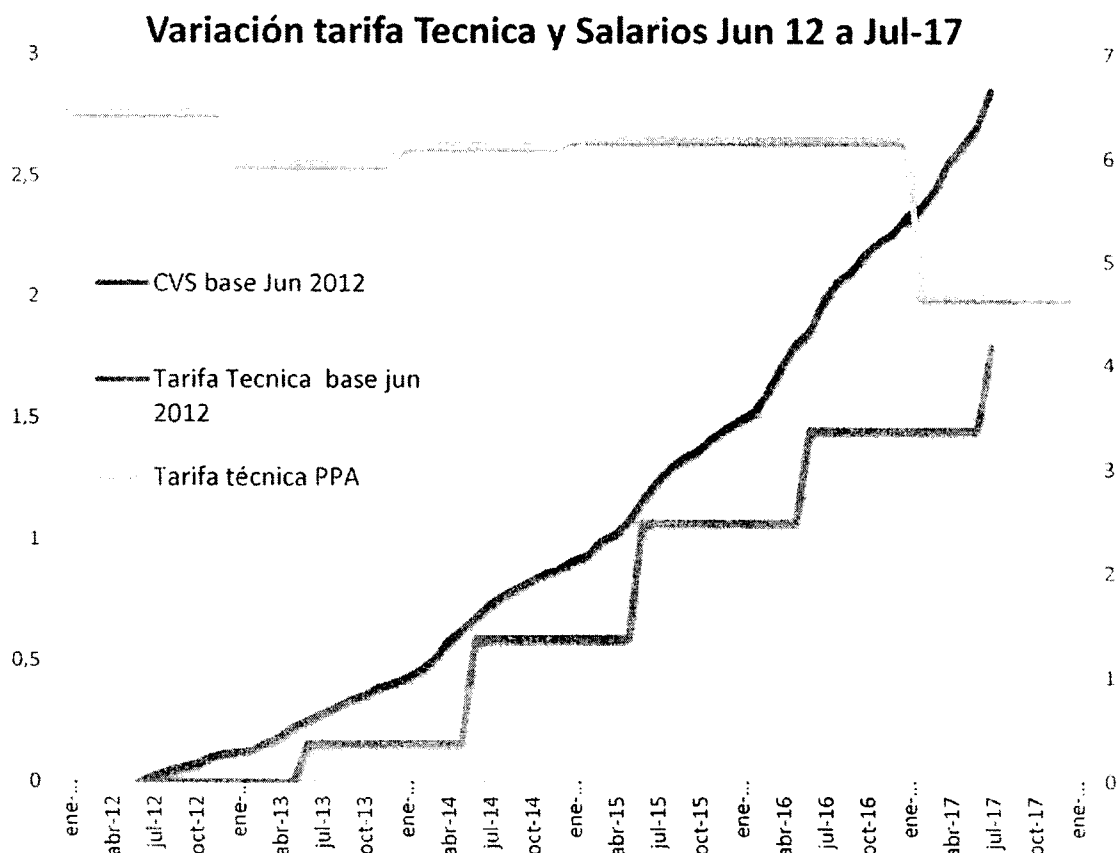
1. Cantidad: Desde el 2012 que la Ciudad se hizo cargo de la operación se incrementó la oferta del servicio Subte representada en la cantidad de coches-km ofrecidos.

Año	Cantidad ofrecida		
	(Coches km comerciales)	% interanual	% acumulado
2012	32.327.544		
2013	32.972.522	2,0%	2,0%
2014	34.391.587	4,3%	6,4%
2015	36.518.733	6,2%	13,0%
2016	39.853.833	9,1%	23,3%
2017	42.586.164	6,9%	31,7%
Previsión 2018	45.706.369	7,3%	41,4%

2. Calidad: Con el programa de mejora de frecuencias en la red iniciado en 2013, en 2017 se han llegado a ofrecer en hora pico frecuencias de 3 minutos en las líneas A-B-C-D y H. Asimismo se pasó de un 0 % de flota con Aire Acondicionado EN 2012 a un 54 % en 2018.

IF-2018-12699959- -SBASE

- x) Respecto a la eficiencia y objetivo de disminución de la tarifa técnica se informa que por las mejoras en la calidad y en la eficiencia del sistema el valor de la tarifa técnica tomada a valores constantes a poder adquisitivo PPA se ha reducido desde 2012.



Año	Tarifa Técnica	% incremento Tarifa técnica	Coefficiente Variación Salarial INDEC	% incremento Salarios	Tarifa técnica a valores constantes con los salarios PPA
2012	6,45		104,36		6,45
2013	7,47	16%	130,91	25%	5,95
2014	10,26	59%	174,77	67%	6,13
2015	13,37	107%	225,55	116%	6,19
2016	15,8	145%	298,07	186%	5,53
2017	18	179%	402,12	285%	4,67

- y) Respecto a los beneficios del operador respecto a la explotación de los colaterales del Subte (locales comerciales, fibra óptica, publicidad, etc.), se

informa que los administra SBASE desde el año 2013 y no el operador, según ley 4472.

- z) Efectivamente la tarifa técnica surge de dividir los costos de explotación (que incluyen los costos erogados por Metrovías así como los erogados por parte de SBASE y del GCBA) respecto de los pasajeros pagos del mismo período.

Tarifa Técnica= Costo Explotación / Pasajeros Pagos

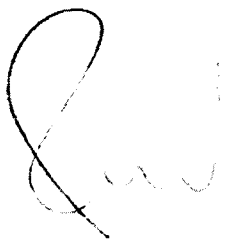
Dada esta fórmula cierta los datos que lo componen deben ser ciertos para que el resultado sea cierto.

El concepto de costo de explotación que ha considerado SBASE se ajusta al objetivo de mantener en el largo plazo un servicio de SUBTE con prestación idónea, eficiente, segura y de calidad. Por esa razón, se han contemplado no sólo los costos necesarios para la operación diaria del servicio SUBTE – costos de mano de obra, energía, seguros, otros gastos de operaciones, gastos de facturación, administración, honorarios, seguridad e impuestos directos – sino también los gastos de mantenimiento del material rodante e infraestructura incluyendo el plan de revisiones generales del material rodante y las inversiones de capital necesarios para el cumplimiento de este objetivo.

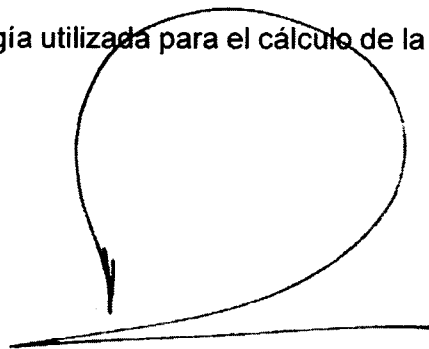
Dejar de considerar entre los costos de explotación del servicio, los ítems de mantenimiento o de inversiones necesarias para la operación segura y eficiente de la red vigente, redundaría en la falta de financiamiento para realizar los mismos y por tanto en una degradación del servicio con el paso del tiempo.

Los Pasajeros Pagos que se consideran son los reales que utilizaron el subte en el mismo período que se analiza el costo, con una Tarifa al usuario menor que la tarifa técnica a ese momento (Cuadro con tarifa plena de \$7,5) y menor que la propuesta. No hay motivo para suponer que el monto estimado como tarifa técnica afecta el comportamiento de los usuarios.

De esta forma ratificamos la metodología utilizada para el cálculo de la Tarifa Técnica 2017.



Mariano Cermesoni
Director Operativo de Desarrollo
Subterráneos de Buenos Aires S.E.



Alberto Pomato
Coordinador de Costos y Tarifa
Gerencia de Control de la Operación
Subterráneos de Buenos Aires S.E.

IF-2018-12699959- -SBASE



GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES
"2018 – AÑO DE LOS JUEGOS OLÍMPICOS DE LA JUVENTUD"

**Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico firma conjunta**

Número: IF-2018-12699959- -SBASE

Buenos Aires, Viernes 4 de Mayo de 2018

Referencia: INFORME TECNICO

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 10 pagina/s.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
DN: cn=Comunicaciones Oficiales
Date: 2018.05.04 18:18:15 -03'00'

Alberto Mario Pomato
Coordinador
SUBTERRANEOS DE BUENOS AIRES SOCIEDAD DEL ESTADO
MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO Y TRANSPORTE

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
DN: cn=Comunicaciones Oficiales
Date: 2018.05.04 18:24:11 -03'00'

Cermesoni Mariano
Director Operativo
SUBTERRANEOS DE BUENOS AIRES SOCIEDAD DEL ESTADO
MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO Y TRANSPORTE

Digitally signed by Comunicaciones
Oficiales
DN: cn=Comunicaciones Oficiales
Date: 2018.05.04 18:24:12 -03'00'

