

**ANEXO - RESOLUCIÓN N.º 116/ERSP/18**



**Control de Servicios  
Públicos de la Ciudad**

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

**INFORME SOBRE LA AUDIENCIA PÚBLICA CELEBRADA EL  
DÍA 19 de ABRIL de 2018**

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



# Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

## INDICE

|  |    |
|--|----|
| PRESENTACIÓN .....   | 3  |
| CONVOCATORIA .....   | 3  |
| MOTIVO DE LA AUDIENCIA.....  | 3  |
| CONTENIDO DE LA MEDIDA .....   | 5  |
| ENCUADRE NORMATIVO DEL SERVICIO .....  | 12 |
| LA AUDIENCIA PÚBLICA Y LAS FACULTADES DEL ENTE UNICO REGULADOR DE<br>LOS SERVICIOS PUBLICOS..... | 24 |
| INTERVENCIONES EN LA AUDIENCIA.....  | 26 |
| ANALISIS DEL ERSP .....  | 43 |
| CONCLUSIONES .....   | 81 |
| RECOMENDACIONES.....   |    |



## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

### PRESENTACIÓN

#### **CONVOCATORIA**

Esta Audiencia Pública fue convocada por el Sr. Jefe de Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires por Decreto N° 77/GCBA/18 (BOCBA 5334) para dar tratamiento a lo solicitado por Subterráneos de Buenos Aires Sociedad de Estado (SBASE), en cuanto a actualización de la tarifa técnica y la readecuación del cuadro tarifario para la explotación del SERVICIO SUBTE, propuesta en el Anexo del mencionado Decreto.

#### **MOTIVO DE LA AUDIENCIA**

En el Expediente N° 2018-07112292-MGEYA-SBASE el Presidente de Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado ha solicitado la readecuación de la tarifa del SERVICIO SUBTE.

A partir del 1° de enero de 2013 entró en vigencia la Ley N° 4.472 (BOCBA 4064) por la cual la Ciudad Autónoma de Buenos Aires asumió el SERVICIO SUBTE cuyas competencias fueran transferidas por el Estado Nacional sin los correspondientes recursos; lo que derivó en la declaración de emergencia de la prestación del SERVICIO SUBTE (Art. 6° de la Ley).

Conforme los considerandos del Decreto 77/GCBA/2018, se cita a esta Audiencia, originalmente convocada por Decreto 32/GCBA/2018 y posteriormente suspendida el 5 de marzo de 2018 por lo resuelto en el proceso caratulado "Bregman, Myriam Teresa y Otros c/ GCBA y Otros s/ medida cautelar autónoma" (Expediente A1078-2018/0 del registro del Juzgado Contencioso Administrativo y Tributario N° 24 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires).

En los considerandos del Decreto N° 77/GCBA/18 se expresa que de la sentencia interlocutoria dictada no surgen impedimentos para realizar una nueva convocatoria, razón por la cual resultó oportuno convocar a una nueva Audiencia Pública a los fines de efectivizar el tratamiento de la tarifa técnica y del cuadro tarifario para la explotación del SERVICIO SUBTE, con observancia de las cuestiones señaladas en la decisión judicial citada. En tal sentido tomó intervención el Ente Único Regulador de los Servicios Públicos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, solicitando la convocatoria a Audiencia Pública para el tratamiento de la modificación tarifaria, siempre en el marco de la Ley 210 (Art. 13) y según trámite dispuesto por la Ley 6 (Audiencia Pública)



## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

La Ley 4.472, anteriormente citada, faculta al Poder Ejecutivo a prorrogar la emergencia por el término de un (1) año. En el mismo orden de ideas el artículo 13 inciso 9) de la Ley N° 4.472 atribuye a SBASE, durante este período de emergencia, la atribución de fijar las tarifas y los cuadros tarifarios, previa audiencia pública. En tal sentido el Decreto N° 127/GCBA/16 (BOCBA 4814) prorrogó la declaración en emergencia de la prestación del servicio por el término en que habilitaba la Ley, esto es desde el 1 de Enero del 2017 hasta el 1 de Enero del 2018.

Posteriormente, en observancia a la Cláusula Transitoria Segunda de la Ley N° 5.885 (BOCBA 5252), se estableció la facultad del Poder Ejecutivo de prorrogar el plazo del artículo 6° de la Ley N° 4.472, por lo que el 22 de diciembre del año 2017, a través del Decreto 469/17 (BOCBA 5283) se prorrogó la actual concesión del servicio y también la declaración de emergencia del mismo por el término de un (1) año a partir del 1 de Enero de 2.018.

Asimismo, el artículo 31 de la Ley N° 4.472 establece que las tarifas deberán ser revisadas anualmente y podrán ser incrementadas previa audiencia pública, y en el caso de incrementos de costos que superen un siete por ciento (7%) los costos tenidos en cuenta para el establecimiento de la tarifa técnica en su última determinación, la Autoridad de Aplicación debe dar inicio al proceso de revisión tarifaria.

Por tanto, del análisis efectuado por SBASE con respecto al período comprendido entre el mes de julio 2016 y julio de 2017, se detectó una desactualización de la tarifa al usuario, generada por los reiterados 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 conllevó la necesidad de ajustar los cuadros tarifarios de manera tal de poder garantizar los niveles establecidos.

El período de emergencia establece también que deberán desarrollarse diversas acciones para llevar adelante las condiciones de prestación del servicio y adoptar las medidas necesarias en procura de la seguridad en el menor plazo posible; reestructurar la prestación bajo parámetros de gestión y eficiencia, y desarrollar programas de modernización con el fin de promover la calidad y seguridad del servicio. En tal sentido señala la necesidad de establecer un programa de inversiones para la mejora de la seguridad operativa y del servicio, que incluye el mejoramiento y renovación del material rodante, vías e infraestructura.

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



Control de Servicios  
Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

## CONTENIDO DE LA MEDIDA

A la fecha, la tarifa que resulta aplicable a dicho Servicio Público, se encuentra fijada por Resolución 2852/SBASE/16, en el valor para el viaje en subterráneo con combinación o no con el premetro de PESOS SIETE CON CINCUENTA CENTAVOS (\$ 7,50.-) para los viajes N° 1 al 20, PESOS SEIS (\$ 6,00.-) para los viajes N° 21 al 30, PESOS CINCO CON VEINTICINCO CENTAVOS (\$ 5,25.-) para los viajes N° 31 al 40 y CUATRO CON CINCUENTA CENTAVOS (4,50.-) para los viajes 41 en adelante; y de DOS PESOS CON CINCUENTA CENTAVOS (\$ 2,50.-) para el viaje en premetro.

A través del Decreto 77/GCBA/18 se resalta la necesidad de recomposición de la tarifa y de los pases y abonos vigentes, con la finalidad de restablecer la calidad y seguridad en la prestación del servicio SUBTE, propuesta plasmada en ANEXO II y que se detalla a continuación:



# Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

## ANEXO II

### CUADRO TARIFARIO 2018

#### A- Tarifa General: \$ 11.-

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          | \$11.00      |
| 21 al 30 viajes         | \$8.80       |
| 31 al 40 viajes         | \$7.70       |
| 41 en adelante viajes   | \$6.60       |

*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          | \$4.00                 |
| 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          | \$11.00                           |
| 21 al 30 viajes         | \$8.80                            |
| 31 al 40 viajes         | \$7.70                            |
| 41 en adelante viajes   | \$6.60                            |

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



# Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

## 2. Abonos y pases especiales y nominales

### 2.1

| Abono / Pase             | Descripción / alcance  | Tarifa       |              |              |              |
|--------------------------|--|--------------|--------------|--------------|--------------|
|                          |  | 10<br>viajes | 20<br>viajes | 40<br>viajes | 60<br>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 \$ 6.00, multiplicado por la cantidad de viajes.</p> <p><b>Tramitación:</b> lunes a viernes de 08:00 a 18:00 en los Centros de Servicios al Usuario de Metrovias (CSU).</p> <p><b>Validez:</b></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><b>Reglas de uso:</b> todos los días, sin límite de horario. Máximo 4 viajes por día.</p> |              |              |              |              |
|                          |  |              | \$60         | \$120        | \$240        |
| <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><b>Tramitación:</b> lunes a viernes de 08:00 a 18:00 en los Centros de Servicios al Usuario de Metrovias (CSU), a partir del comienzo del ciclo lectivo vigente.</p> <p><b>Validez:</b> 40 días a partir del primer uso con los viajes y reglas establecidas.</p> <p><b>Reglas de uso:</b> 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>   |              | \$120        |              |              |
| <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><b>Tramitación:</b> lunes a viernes de 08:00 a 18:00 en los Centros de Servicios al Usuario de Metrovias (CSU), a partir del comienzo del ciclo lectivo vigente.</p> <p><b>Validez:</b> 35 días a partir del primer uso con los viajes y reglas establecidas.</p> <p><b>Reglas de uso:</b> 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>  |              | \$240        |              |              |

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



# Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

| Abono/Pase  | Alcances del Abono/Pase  | Tarifa                      |
|---|--|-----------------------------|
| <p align="center"><b>Pases<br/>Jubilados y<br/>Pensionados</b></p>                | <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 Metrovias (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>  | <p align="center">\$0.0</p> |
| <p align="center"><b>Boleto<br/>Estudiantil<br/>Primario /<br/>Secundario</b></p> | <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> | <p align="center">\$0.0</p> |
| <p align="center"><b>Pase<br/>Discapacitados</b></p>                              | <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 a personas trasplantadas o en lista de trasplante poseedoras del 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 Metrovias (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>  | <p align="center">\$0.0</p> |

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





# Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

## Anexo II CUADRO TARIFARIO 2018 B- Tarifa General: \$ 12,50

El cuadro tarifario se compone de los siguientes elementos:

3. Por medio de tarjetas sin contacto;
4. Abonos y pases especiales y nominales;

### 3. Tarjetas sin contacto

#### 3.1

| Número de viaje mensual | Tarifa SUBTE |
|-------------------------|--------------|
| 1 al 20 viajes          | \$12.50      |
| 21 al 30 viajes         | \$10.00      |
| 31 al 40 viajes         | \$8.75       |
| 41 en adelante viajes   | \$7.50       |

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

#### 3.2

| Número de viaje mensual | Tarifa Simple PREMETRO |
|-------------------------|------------------------|
| 1 al 20 viajes          | \$4.00                 |
| 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).*

#### 3.3

| Número de viaje mensual | Tarifa Combinación SUBTE-PREMETRO |
|-------------------------|-----------------------------------|
| 1 al 20 viajes          | \$12.50                           |
| 21 al 30 viajes         | \$10.00                           |
| 31 al 40 viajes         | \$8.75                            |
| 41 en adelante viajes   | \$7.50                            |

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



# Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

## 4. Abonos y pases especiales y nominales

### 4.1

| Abono / Pase             | Descripción / alcance  | Tarifa       |              |              |              |
|--------------------------|--|--------------|--------------|--------------|--------------|
|                          |  | 10<br>viajes | 20<br>viajes | 40<br>viajes | 60<br>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 cromañon; 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 \$ 7.00, multiplicado por la cantidad de viajes.</p> <p><b>Tramitación:</b> lunes a viernes de 08:00 a 18:00 en los Centros de Servicios al Usuario de Metrovias (CSU).</p> <p><b>Validez:</b></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><b>Reglas de uso:</b> todos los días, sin límite de horario. Máximo 4 viajes por día.</p> | 10<br>viajes | 20<br>viajes | 40<br>viajes | 60<br>viajes |
|                          |  |              | \$70         | \$140        | \$280        |
| <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><b>Tramitación:</b> lunes a viernes de 08:00 a 18:00 en los Centros de Servicios al Usuario de Metrovias (CSU), a partir del comienzo del ciclo lectivo vigente.</p> <p><b>Validez:</b> 40 días a partir del primer uso con los viajes y reglas establecidas.</p> <p><b>Reglas de uso:</b> 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>   | \$135        |              |              |              |
| <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><b>Tramitación:</b> lunes a viernes de 08:00 a 18:00 en los Centros de Servicios al Usuario de Metrovias (CSU), a partir del comienzo del ciclo lectivo vigente.</p> <p><b>Validez:</b> 35 días a partir del primer uso con los viajes y reglas establecidas.</p> <p><b>Reglas de uso:</b> 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>  | \$270        |              |              |              |



# Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

## ANEXO - DECRETO N.º 77/18 (continuación)

| Abono/Pase  | Alcances del Abono/Pase  | Tarifa                      |
|---|--|-----------------------------|
| <p align="center"><b>Pases<br/>Jubilados y<br/>Pensionados</b></p>                | <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>  | <p align="center">\$0.0</p> |
| <p align="center"><b>Boleto<br/>Estudiantil<br/>Primario /<br/>Secundario</b></p> | <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 periodo 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> | <p align="center">\$0.0</p> |
| <p align="center"><b>Pase<br/>Discapacitados</b></p>                              | <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>  | <p align="center">\$0.0</p> |

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



Control de Servicios  
Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

## ENCUADRE NORMATIVO DEL SERVICIO – SINTESIS

### I.- Antecedentes.

En 1989, la Ley Nacional N° 23696 incluye a Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado (SBASE) entre las empresas del Estado sujetas a privatización o concesión, comenzando desde entonces, un proceso de transformación y reestructuración del transporte ferroviario a nivel nacional, que incluiría al servicio de subtes.

Unos años después, el Decreto Nacional N° 1143/91 define el marco normativo para la concesión de los servicios de transporte de pasajeros a cargo de SBASE que lleva adelante la jurisdicción nacional.

Este mismo decreto aclara que la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires había solicitado que la privatización de la operación de éstos servicios, a cargo del Ministerio de Economía de Nación, se realizara en forma conjunta y con su participación. Esta solicitud se incluye en el Acta Acuerdo del 14 de junio de 1991 celebrada entre ambas jurisdicciones y de esta manera la autoridad local participa de la reestructuración de todos los servicios ferroviarios de pasajeros del área Metropolitana de Buenos Aires incluido el servicio de las líneas de Subte y Premetro.

Bajo el nuevo esquema, por un lado, se establece que la autoridad de aplicación del proceso de concesión del servicio de transporte subterráneo de pasajeros sería el Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos de la Nación (“Mecon”) y por el otro, se define a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires (la “Municipalidad”) como la autoridad de aplicación para el control y fiscalización del servicio de Subte y Premetro, hasta tanto se conforme la Autoridad del Transporte del Área Metropolitana. Las funciones a cargo de la Municipalidad (luego, a cargo del Gobierno de la Ciudad) se explicitan en los Arts. 3 del Pliego de Condiciones Generales, 23 del Pliego de Condiciones Particulares y 6.4 del Contrato de Concesión, así como en el Acta Acuerdo entre el Mecon y la Municipalidad, del 25 de noviembre de 1993. Este Acta Acuerdo, aprobada por Decreto N° 2196/93 de la Ciudad de Buenos Aires establece que ambas jurisdicciones llevarían adelante las tareas de control y fiscalización del servicio de subterráneos en forma coordinada, lo cual nunca llegó a instrumentarse.

La operación del servicio a cargo de la empresa Metrovías S.A. se inicia finalmente el 1° de enero de 1994 y, a los pocos años, en el marco del Decreto Nacional N° 543/97, comienza un proceso de renegociación de todos los contratos de concesión de los servicios de transporte ferroviario y subterráneo de pasajeros del Área Metropolitana de Buenos Aires,



## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

que culminaría, en el caso del Subte y Premetro, con la aprobación por Decreto Nacional N° 393/99 de la Addenda modificatoria del Contrato de Concesión. Dicho decreto, invita al Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires a adherirse a los términos necesarios para la transferencia a la Ciudad del control de los servicios, que no se hará efectiva.

Así, de acuerdo con el mencionado decreto, la Ciudad de Buenos Aires no sólo es nuevamente designada, en términos formales, como autoridad de aplicación del contrato de concesión de los servicios de SBASE, sino también expresa su voluntad concreta de avanzar en el traspaso del servicio, que ratificaría luego por medio de la Ley N° 373 del año 2000.

Anteriormente, en 1999, la Legislatura de la CABA sanciona la Ley N° 317 por la que se aprueba la creación de la nueva línea "H" y su trazado, y en el año 2001, la Ley N° 670 establece pautas y políticas públicas para el desarrollo del transporte subterráneo de pasajeros.

Esta nueva legislación se incorpora, entonces, desde la Ciudad misma y conforma un marco legal respecto del desarrollo de la red de Subte y Premetro articulado con las definiciones y prioridades que la Constitución de la Ciudad Autónoma y el Plan Urbano Ambiental por la Ley N° 2930 establecen en relación con el transporte público.

### **II.- La emergencia económica nacional y la primera emergencia del servicio de Subte y Premetro.**

La crisis del 2001 da lugar a la sanción de la Ley Nacional N° 25.561 denominada de "Emergencia Económica" y, con ella, se pone en marcha una nueva renegociación de los contratos de servicios públicos de transporte ferroviario y subterráneo de pasajeros.

Un año más tarde, el Decreto Nacional N° 2075/02 declara la emergencia ferroviaria para el transporte ferroviario de pasajeros del Área Metropolitana de Buenos Aires, que incluye específicamente a la concesión de Subterráneos y Premetro. Este decreto, establece nuevas pautas para la realización de las obras incluidas en los contratos y para la prestación del servicio en sí mismo. Se dejan sin efecto los aumentos de tarifa previstos incluso con anterioridad, y se prevén nuevos aportes estatales con destino al pago de subsidios de explotación y de compensaciones indemnizatorias destinadas a cubrir los mayores costos operativos. En el marco de esta emergencia se solicita a los Concesionarios la elaboración de un Programa de Emergencia de Obras y Trabajos Indispensables y de Prestación del Servicio.

A continuación la Resolución N° 115/02 del ex Ministerio de la Producción de la Nación reglamenta el decreto antes mencionado y reemplaza provisoriamente las obligaciones contractuales respecto de los servicios por nuevas pautas. El pago de los nuevos aportes del Estado Nacional, articulados a la reglamentación de los Contratos originales a través de la Resolución N° 126/03 del Ministerio de la Producción de Nación y



## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

modificatorias, está destinado a cubrir los costos de explotación y evitar, de acuerdo a lo expresado por la autoridad pública, incrementos en las tarifas de los servicios. Estos nuevos aportes, definidos como anticipos a cuenta de compensaciones, sin embargo, se prolongan en el tiempo de la misma forma que se prolongan las pautas para la programación de emergencia de los servicios hasta el inicio de la transferencia del servicio a la Ciudad Autónoma en 2012. La revisión final de estas medidas había quedado bajo la competencia de la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos creada por Decreto Nacional N° 311/03. Al inicio de la transferencia del servicio de Subte a la Ciudad Autónoma en enero de 2012, dicha revisión, aún no había sido concluida.

Durante la vigencia de la mencionada emergencia ferroviaria, en el año 2007, el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires inaugura el primer tramo de la nueva línea "H"<sup>1</sup> y resuelve, a través del Decreto N° 1482/07, otorgar un permiso precario a Metrovías S.A. para operar la línea.

El Decreto N° 133/ 11 continúa, luego, ese mismo permiso bajo una autorización precaria y asigna las tareas de control del servicio a SBASE.<sup>2</sup> Las reglamentaciones definidas para la nueva Línea H quedarían reemplazadas a partir de 2012 por el nuevo marco legal sancionado para la totalidad del servicio de Subte y Premetro por la Ciudad Autónoma junto con todas las autorizaciones precarias otorgadas respecto del servicio SUBTE.

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

El 3 de enero de 2012 se firma entre el Estado Nacional y el GCBA, el Acta Acuerdo de Transferencia a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires ("AAT"), por la cual se acuerda la transferencia de la concesión de la red de subterráneos a la Ciudad de Buenos Aires.

En virtud de dicha AAT "la Ciudad ratifica la decisión de aceptar la transferencia de la concesión de la Red de Subterráneos de la Ciudad por cuya consecuencia asume, a partir de la firma del acta, el control y fiscalización del contrato de concesión en su totalidad, así como el íntegro ejercicio de la potestad tarifaria del servicio, incluyendo la facultad de establecerlas por decisión unilateral."

Entre otras disposiciones, el AAT fija el pago de una suma de 360 millones de pesos a cargo de la Nación durante el 2012 y la competencia exclusiva del GCBA para determinar la tarifa del servicio.

Efectivizado ese aporte dinerario, se acuerda que los subsidios que correspondieren al servicio, correrán por exclusiva cuenta del Gobierno de la Ciudad.

<sup>1</sup> La Línea H no se hallaba incluida en la concesión original otorgada por la Nación en 1993.

<sup>2</sup> Sin perjuicio de las atribuciones propias de otros organismos como el propio Ente Único Regulador de Servicios Públicos y la función de autoridad de aplicación del Ministerio de Desarrollo Urbano.



## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

Finalmente, en la cláusula quinta se dispone: "En este acto las partes designan, por la Nación a la Secretaria de Transporte (...) y por la Ciudad a Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado (SBASE) para que en forma conjunta eleven a las respectivas autoridades en la materia, los proyectos correspondientes a los actos jurídicos que sean necesario suscribir para la formalización de las demás cuestiones legales, económicas y administrativas correspondientes a lo aquí acordado y del contrato de concesión, dentro de los 90 días corridos de la firma del presente, definiendo cómo se atenderán los distintos compromisos resultantes". El Estado Nacional, por Ley N° 26.740 ratificaría dicho Acuerdo.

Por Decreto N° 27/12 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires se dispone el primer incremento en la tarifa de subterráneos llevado a cabo por el Gobierno de la Ciudad teniendo en cuenta las condiciones vigentes dentro del Contrato de Concesión y los términos de la mencionada ATT.

En virtud de la transferencia de la Red de Subterráneos y Premetro operada a través del Acta Acuerdo, el Estado Nacional y la empresa concesionaria Metrovías S.A., posteriormente entienden que es necesaria la escisión del contrato en lo que refiere a la prestación de los servicios ferroviarios de pasajeros de superficie y demás líneas de Subte - incluyendo Premetro-, para completar así la formalización administrativa y contractual del traspaso del sistema de transporte subterráneo a la Ciudad Autónoma De Buenos Aires. De este modo el 11 de junio de 2013, el Estado Nacional y Metrovías S.A. suscriben el Acta Acuerdo que formaliza la escisión entre la prestación de los servicios ferroviarios de la Línea Urquiza y todas las demás Líneas del Subterráneo y Premetro. Este Acta acuerdo es aprobada en junio de 2015 mediante Decreto del poder Ejecutivo Nacional N° 1.145 (B.O.R.A. 36.160).

#### **IV.- El nuevo escenario a partir de la sanción de la Ley N° 4472 y la nueva autoridad de aplicación en el servicio SUBTE.**

Con la sanción de la Ley N° 4472<sup>3</sup> en el año 2012 (BOCBA N° 4064), denominada "Regulación y Reestructuración del Sistema de Transporte Ferroviario de Pasajeros de Superficie y Subterráneo en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires", la Ciudad Autónoma de Buenos Aires asume el servicio público del SUBTE que se encuentre exclusivamente en jurisdicción de esta Ciudad y las líneas nuevas o expansiones de las líneas existentes que se construyan. Con ello se da por finalizado un largo período de conflictos de distintas intensidades y niveles entre las jurisdicciones. Esta concurrencia en una misma jurisdicción de las diferentes funciones públicas ligadas a esta actividad de transporte propicia un mejor desarrollo a futuro de este servicio público. El objeto es "la regulación y reestructuración del Sistema de Transporte Ferroviario de Pasajeros de Superficie y Subterráneo en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (SUBTE), teniendo como objetivo la prestación idónea, eficiente

<sup>3</sup> La Ley fue sancionada el 19.12.12, publicada en el BO CBA el 28.12.12, y su entrada en vigencia fue 1.1.13.



## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

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” (Art. 1).

Se designa a SBASE como autoridad de aplicación de lo dispuesto en la Ley, por lo cual tendrá a su cargo el desarrollo y la administración del sistema de infraestructura del SUBTE, su mantenimiento y la gestión de los sistemas de control de la operación del servicio (Art. 4). A su vez, el Art. 18 define de manera conjunta las tres autoridades de la Ley incluyendo, además, a la Autoridad Administrativa del Trabajo (según la Ley N° 265) y al Ente Único Regulador (según la Ley N° 210).

### **V.- La nueva emergencia del servicio SUBTE y el Acuerdo de Operación y Mantenimiento.**

Por el Art. 6 de la Ley N° 4472 y ante el diagnóstico de deterioro de la infraestructura de la red del SUBTE, se declara la prestación del servicio en emergencia, por el término de dos (2) años, facultándose asimismo al Poder Ejecutivo a prorrogarla por el término de un (1) año.

Al mismo tiempo se dispone una auditoría integral sobre el estado de cumplimiento del contrato de concesión, por parte de Metrovías S.A., durante los últimos tres ejercicios, a cargo de la Auditoría General de la Ciudad de Buenos Aires, (conf. Art. 7 de la Ley 4472) a cumplirse en un plazo máximo de (120) días corridos a partir de la entrada en vigencia de la Ley (1 de enero de 2013), prorrogables por sesenta (60) días corridos. Más tarde, la Ley N° 4616 (BOCBA N° 4205), dicho el Art. 7° y establece una prórroga en el plazo de presentación de la auditoría integral, hasta el día 31 de octubre de 2013.

El Informe Final, llamado “Proyecto 1.13.15, Ley 4472”, es aprobado el 25 de octubre de 2013 mediante Resolución 373/AGC/13. Esta Auditoría abarca los aspectos patrimoniales, recursos humanos, legales, financieros y técnicos de la infraestructura y gestión de calidad del servicio de subte.

Entre tanto, el Poder Ejecutivo designa por Decreto N° 5 de fecha 7.1.13, a Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado (SBASE) para que convoque a Metrovías S.A. y/o su controlante Benito Roggio Transporte S.A con el fin de celebrar un acuerdo para contratar en forma directa la operación transitoria del servicio subte de acuerdo a lo previsto en el Art. 9 de la Ley N° 4472.

El plazo para la celebración del acuerdo es de sesenta (60) días contados a partir de la notificación de la convocatoria, que sería luego prorrogado por un período de treinta (30) días, en virtud del Decreto N° 84 de 2013 publicado en el BOCBA N° de fecha 11.3.13.

El plazo inicial máximo para la operación transitoria del servicio se fija en dos (2) años y SBASE podría prorrogar dicho plazo, sin que la duración total del acuerdo pudiera exceder la vigencia del período de emergencia, es decir, hasta el 1.1.16.





## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

Tal como estaba previsto en el Art. 77 de la Ley N° 4472 y previo a la celebración del referido acuerdo, la empresa Metrovías S.A. presta el servicio SUBTE bajo la dirección de SBASE, tomando como parámetro los términos previstos en el Contrato de Concesión celebrado por Metrovías S.A. con el Gobierno Nacional.

Finalizada la emergencia, de acuerdo al Art. 16 de la Ley N° 4472, la operación y el mantenimiento del servicio SUBTE podrá ser prestado bajo las siguientes modalidades: (i) Por el Poder Ejecutivo por sí a través de SBASE o la sociedad que se constituya a tal efecto. (ii) A través de otras personas jurídicas de derecho privado, siendo el concesionario seleccionado mediante el procedimiento de licitación o concurso público nacional e internacional.

El Acuerdo de Operación y Mantenimiento SBASE-METROVIAS designado con sus siglas AOM se firma finalmente, el 5 de abril de 2013 y, a través del mismo SBASE, en su carácter de autoridad de aplicación, otorga a Metrovías S.A. la operación y el mantenimiento del servicio de Subterráneos y Premetro y dispone las reglamentaciones aplicables durante la declarada emergencia del mismo.

En el Art. 5 de dicho Acuerdo, se pacta un plazo máximo de vigencia de dos (2) años desde la firma (que vencería el 5.5.15), con posibilidad de prórroga, siempre con la limitación de no exceder la vigencia el término del Art. 6 de la Ley N° 4472 (la emergencia). Posteriormente la Ley N° 4790<sup>4</sup> (BOCBA N° 4329) extiende el plazo de la emergencia hasta el 1.1.18, en caso de prórroga por el Poder Ejecutivo. De este modo el Decreto 127 del Gobierno de la Ciudad, publicado a principios de febrero del 2016, en consonancia con la mencionada Ley, prorroga la declaración de emergencia de la prestación del servicio por el término de un (1) año entrando en vigencia recién en enero de 2017.

Posteriormente, el 10 de noviembre del 2017 se publica la Ley N° 5885 (BOCBA N° 5252) que autoriza al Poder Ejecutivo a través de Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado (SBASE), en su carácter de Autoridad de Aplicación de la Ley N° 4472, a otorgar bajo el régimen jurídico la concesión de servicio público la operación y mantenimiento del Sistema de Transporte Ferroviario de Pasajeros de Superficie y Subterráneo en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (SUBTE) tal lo previsto por la Ley N° 4472 y normas complementarias.

La Cláusula Transitoria Primera de la Ley 5885, establece la facultad del Poder Ejecutivo de prorrogar el contrato de concesión de este servicio público vigente hasta tanto el adjudicatario de la concesión tome efectiva posesión del servicio, no pudiendo exceder dicha prórroga el 31 de diciembre del año 2018. En tal sentido y hasta tal instancia el concesionario vigente deberá asegurar la regularidad y continuidad de la prestación del servicio no pudiendo consumir el abandono de éste en ningún momento. Por otro lado, la Cláusula Transitoria Segunda, autoriza también al Poder Ejecutivo a prorrogar los plazos de

<sup>4</sup> Esta Ley se encuentra actualmente no vigente, por efecto de que su objeto ya ha sido cumplido, tal cual lo refiere el Art. 2 de la Ley 5454 (BOCBA N° 4799)



## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

los artículos 6° -Declaración de Emergencia- y 9° -Acuerdo de Operación y Mantenimiento- de la Ley 4.472 hasta el 31 de diciembre del año 2018.

En consonancia con ello y toda vez que a la fecha no se adjudicó la concesión del servicio público de Transporte Ferroviario de Pasajeros de Superficie y Subterráneo el Poder Ejecutivo del Gobierno de la CABA, se prorroga a partir del Decreto 469 del 22 de Diciembre del 2017 (BOCBA N° 5283) el actual contrato por el lapso mencionado y se autoriza asimismo a SBASE a instrumentar dicha prórroga.

Habiendo quedado firme el plazo de prórroga, el 20 de Febrero del 2018 a través de la Resolución de Directorio 3153 de SBASE (BOCBA N° 5318), se resuelve aprobar el llamado a Licitación y los pliegos de bases y condiciones obrantes en PLIEG-2018-05470047-SBASE y sus anexos<sup>5</sup> para la Licitación Pública Nacional e Internacional para otorgar bajo el régimen jurídico de concesión de servicio público, la operación y mantenimiento del Sistema de Transporte Ferroviario de Pasajeros de Superficie y Subterráneo en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (SUBTE) en un todo de acuerdo a lo previsto en la Ley 4472 y 5885.

### **VI.- El nuevo marco legal del servicio SUBTE y las tarifas y subsidios.**

En este mismo marco de la Ley N° 4472, el Art. 13, inciso 9) atribuye a SBASE, durante el período de emergencia, la facultad de fijar las tarifas previa audiencia pública conforme a la normativa vigente, definida en los Arts. 27 al 32 de la misma ley.

Se dispone, entre otras cosas que: a) el servicio SUBTE será prestado a tarifas justas y razonables, b) el concepto de Tarifa técnica: es aquella que refleja los costos de la explotación del servicio SUBTE, la que será establecida por la autoridad de aplicación y c) el concepto de Tarifa al usuario: es la que efectivamente paga el usuario del servicio subte, excluido el usuario de tarifa de interés social.

SBASE realizará los estudios y establecerá las bases para la revisión periódica de los cuadros tarifarios, que pueden establecer regímenes de promociones según el tipo de uso.

El Art. 36 de la Ley N° 4472 establece que: Sin perjuicio de lo dispuesto en otros ordenamientos, la autoridad de aplicación deberá subsidiar la totalidad de la tarifa a aquellas personas que padezcan limitaciones físicas que impliquen un impedimento al acceso al servicio, jubilados y/o pensionados así como estudiantes del ciclo primario de gestión estatal.

La ley N° 5656 (BOCBA N° 5000) y su decreto reglamentario 50/17 (BOCBA5055) hacen extensivo este beneficio a todos los alumnos que se encuentren cursando la

---

<sup>5</sup> Entre ellos se encuentra el Contrato de Operación y Mantenimiento con los respectivos anexos técnicos que lo conforman, tal como lo especifica la Resolución de Directorio 3153 mencionada. Cabe agregar que el BOCBA N° 5318 solo publicó los anexos de Pliegos de Bases y Condiciones.



## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

educación obligatoria en instituciones educativas estatales o con subsidio estatal del 100% y cuota cero de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, tanto en nivel inicial, como primario y secundario, en Centros de Formación Profesional y en establecimientos de la modalidad Educación Especial, a través del régimen especial Boleto Estudiantil, mediante la tarjeta personalizada "S.U.B.E. estudiantil".

Asimismo, la ley N° 4472 establece que se podrá subsidiar en forma total o parcial la tarifa a aquellas personas que integren sectores sociales vulnerables los cuales serán determinados por la autoridad de aplicación. ("Tarifa de interés Social")<sup>6</sup>

En ambos casos, la autoridad de aplicación podrá disponer que se financie con recursos del Fondo del Sistema de Transporte Ferroviario de Pasajeros de Superficie y Subterráneo de la CABA (FONDO SUBTE)<sup>7</sup>, administrado por SBASE.

Quedan, entonces, definidas la Tarifa Técnica destinada a reflejar los costos de explotación del servicio SUBTE y las tarifas aplicables a los usuarios del Subte y que incluyen la Tarifa al usuario sin subsidio, la Tarifa al usuario con subsidio total y la Tarifa al usuario con subsidio parcial.

A su vez la Resolución N° 1897/13 de SBASE crea el Abono Social, fija el importe de la tarifa correspondiente y determina la fecha de entrada en vigencia reglamentando, de esta manera, aquellas tarifas con subsidio.

En relación con esta Resolución, los artículos 28° y el 36° de la Ley N° 4472 del apartado "Abonos y pases especiales y nominales" que se incluye en Anexo del Decreto N° 300/16 del GCBA, presentan, distintas situaciones o agrupamientos respecto de los subsidios destinados a los grupos sociales, que pueden resumirse en dos.

El primero, incluye a los beneficiarios del subsidio total de la tarifa o Pase: Discapacitados, Jubilados, Pensionados y retirados de Fuerzas Armadas y de Seguridad; Escolares y estudiantes de instituciones estatales o con un subsidio del 100% y cuota 0 de educación obligatoria y finalmente Enfermos de Sida, tuberculosis prolongado y/o con patologías de tratamiento.

<sup>6</sup> El Art. 28 de la Ley N° 4472 define la Tarifa de Interés Social. Posteriormente la Resolución N° 1897/13 de SBASE considera implementada la Tarifa Social a través del Abono Social

<sup>7</sup> Los recursos que integran el Fondo SUBTE son: 1) Ingresos por explotaciones colaterales o no tarifarios, como publicidad, tendidos de fibra óptica, alquileres de los espacios y locales en estaciones y túneles para peatones y toda otra explotación comercial que pueda desarrollarse en las instalaciones del subterráneo y que no sean propias del SUBTE. 2) Los recursos derivados de lo previsto en la Ley N° 23514 (fondo permanente para la ampliación de la red de subterráneos), los cuales deberán ser destinados a los fines establecidos en dicha Ley. 3) Los legados y donaciones que se concedan a su favor. 4) Préstamos no reembolsables con destino al SUBTE. 5) La Contribución Especial Ferroviaria. 6) El incremento al monto de patentes sobre vehículos en general. 7) Los recursos provenientes de la alícuota del 1,00% para los actos, contratos e instrumentos gravados con el Impuesto de Sellos; el 1,20 % la alícuota a la que se refieren el Art. 409 y el Capítulo II del Título XIV referido a operaciones monetarias del Código Fiscal; el 3,60% la alícuota a que se refieren los Arts. 395, 396, 401 y 405 del Código Fiscal; de lo recaudado por el Impuesto de Sellos respecto de los hechos imposables establecidos en los Arts. 105, 106 y 109 de la Ley Tarifaria 2013 se destinarla FONDO SUBTE los siguientes porcentajes: a) Art. 105 de la Ley Tarifaria 2013: el 20% (veinte por ciento), b) Art. 106 de la Ley Tarifaria 2013: el 16,67% (dieciséis con sesenta y siete por ciento), c) Art. 109 de la Ley Tarifaria 2013: el 30% (treinta por ciento). 8) Los recursos con que el Poder Ejecutivo o la Legislatura resuelvan destinar al fondo. Y 9) Cualquier otro recurso que pueda corresponderle por ley o le sea atribuido por cualquier otro procedimiento legalmente establecido.



## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

El segundo, reúne a los beneficiarios del subsidio parcial de la tarifa o Abonos: por beneficiarios del Abono Social según Resolución N° 1897/13 SBASE; Abono Estudiantil; Abono Maestro; Abono Social según Resolución N° 67/04 de Secretaría de Transporte de Nación; Asignación Universal por Hijo para Protección Social; Asignación por embarazo para Protección Social; Personal del Trabajo Doméstico; PROG.R.ES.AR. Programa de respaldo a estudiantes de Argentina creado por Decreto Nacional N° 84/14. Los beneficiarios de los grupos "Asignación Universal por Hijo para Protección Social"; "Asignación por embarazo para Protección Social"; "Personal del Trabajo Doméstico", se encuentran comprendidos dentro de los sujetos reconocidos por el Estado Nacional por medio de la Resolución del Ministerio del Interior y Transporte N° 975/12.

En este ordenamiento se propician acciones que tiendan a tutelar a los sectores de la población con mayor vulnerabilidad social, tal es el caso de aquellos que cuentan con planes sociales otorgados por el mismo Estado Nacional como la Asignación Universal y el Programa Jefes de Hogar y/o que pertenezcan a grupos de afinidad como ser jubilados y pensionados, personal del trabajo doméstico y veteranos de la guerra de Malvinas, todos los cuales se encuentran individualizados en los Registros de la Administración Nacional de la Seguridad Social (ANSES).

Además, la ley N° 5.687 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (BOCBA N° 5030) y el Decreto N° 31/17 (BOCBA N° 5053) que la reglamenta, establece que el traslado de perros y gatos domésticos no tendrá costo adicional para los pasajeros, además de autorizar estos traslados y especificar las condiciones de seguridad, salubridad y aseo en que deben realizarse.

Con respecto a la Tarifa Técnica, la misma es fijada en esa oportunidad por Resolución N° 1841/13 de SBASE (BOCBA N° 4183) reglamentando la composición y el valor de los costos de explotación e incorporando la Depreciación del Material Rodante e Infraestructura. El importe de dicha tarifa es modificado posteriormente en el año 2014 según Resolución N° 2109 de SBASE (BOCBA N° 4450) fijándolo en diez pesos con veintiséis centavos (\$10,26.-) y luego, nuevamente, a través de la Resolución N° 2780 de SBASE (BOCBA N° 4861) del 12 de abril de 2016, en trece pesos con treinta y siete centavos (\$13,37.-). Esta tarifa se ve nuevamente modificada en dieciocho pesos (\$18.00) a partir del Decreto 32 (BOCBA N° 5300) del año 2018 junto a la convocatoria a Audiencia Pública para modificar el cuadro tarifario del servicio.

Tanto las Resoluciones concernientes al Abono Social como las de Tarifa Técnica se enmarcan en los análisis de la tarifa realizados por SBASE dentro del Contrato de Concesión otorgado por la Nación que dieron lugar al Decreto N° 27/12, el cual ajusta el valor de la tarifa del viaje en Subte y también los subsidios a los costos de explotación definidos en el Anexo II del Acuerdo de Operación y Mantenimiento antes citado, a fin de equilibrar las cuentas del operador.

A su vez las mencionadas normas que tratan la determinación de las diferentes tarifas y los subsidios al operador están vinculadas al período de emergencia sancionado por



## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

la Ley N° 4472 y posteriormente modificado y ampliado. Superado este período de emergencia la Ciudad Autónoma podrá eventualmente considerar la potencialidad superavitaria que presentó la concesión original del servicio de Subterráneos, a diferencia del servicio ferroviario de la Línea Urquiza, originando excedentes expresados a través del canon ofrecido para 19 años del contrato el cual superaba el monto de las inversiones planificadas con fondos públicos para la totalidad del contrato. Estas virtudes posibles fueron eclipsadas fundamentalmente desde fines de la década de 1990 por deficiencias en la regulación y el control a cargo de la jurisdicción nacional y por la irrupción de la crisis política y económica de 2001-2002.

### **VII.-El nuevo marco legal y los recursos para el servicio SUBTE**

El Fondo Subte creado por artículo 39 de la Ley N° 4472, destina un conjunto de recursos<sup>8</sup> destinados a sostener los gastos corrientes de mantenimiento y explotación y las obras de desarrollo, mejora y expansión del SUBTE. Los recursos del Fondo Subte serán a su vez transferidos en dominio fiduciario al fideicomiso que se crea por esta ley: el Fideicomiso de Recuperación, Mantenimiento y Expansión del Sistema de Transporte Ferroviario de Pasajeros de Superficie y Subterráneo de la CABA, Fideicomiso SBASE, cuyo objeto exclusivo es solventar los gastos corrientes de mantenimiento y explotación y las obras de desarrollo, mejora y expansión del SUBTE y tendrá una duración de treinta (30) años contados desde la fecha de suscripción del respectivo contrato.

Por la Ley N° 4520 sancionada el 25.04.13 y publicada en el BOCBA N° 4163 del 29.5.13, se modifica el Art. 73 de la Ley N° 4472 y se crea en el ámbito de la Legislatura de la CABA, la Comisión de Control y Seguimiento sobre el Fideicomiso de Recuperación, Mantenimiento y expansión del Sistema de transporte Ferroviario de Pasajeros de Superficie y Subterráneos de la CABA (Fideicomiso SBASE)<sup>9</sup>.

Su función específica será garantizar la transparencia en cuanto a la recaudación, erogación y la posterior ejecución de los recursos que contempla el fideicomiso SBASE.

### **VIII.- El Esquema de Tarifas**

En el año 2014 mediante el Decreto N° 4/14 el Jefe de Gobierno convoca a una Audiencia Pública, llevada a cabo el 7 de febrero de ese año, con el objeto de dar tratamiento a la modificación del cuadro tarifario para la explotación del servicio de subte. El 7 de marzo de ese mismo año, posteriormente a la audiencia, SBASE, a través de

<sup>8</sup> Cf. Nota 7.

<sup>9</sup> La Comisión estará conformada por un representante del Poder Ejecutivo, el Presidente de la Comisión de Presupuesto de la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires, la totalidad de los integrantes de la Comisión de Seguimiento Parlamentario creada por la Ley 670 y un representante de la Auditoría General de la Ciudad.



## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

Resolución N° 1995, aprueba el nuevo cuadro tarifario que comenzaría a tener vigencia a partir del 14 de marzo de 2014 donde se verifica la novedad de los costos escalonados con descuentos del 20%, 30% y 40% una vez que se superaran los 20, 30 o 40 viajes mensuales, respectivamente. De este modo la implementación del descuento progresivo, permitiría favorecer el uso continuado de los usuarios frecuentes del subte, reduciendo sus gastos mensuales en transporte.

Este esquema tarifario queda enmarcado más tarde dentro de lo que es el SISTEMA ÚNICO DE BOLETO ELECTRÓNICO (S.U.B.E.), implementado por el Decreto N° 84 (B.O.R.A. 31588) del Ministerio de Transportes del Estado Nacional en el año 2009. Esta norma tiene por objeto que el sistema S.U.B.E. sea el único medio de percepción de la tarifa para acceder a la totalidad de los servicios de transporte público automotor, ferroviario de superficie y subterráneo de pasajeros de carácter urbano y suburbano. Además, se busca facilitar el acceso al sistema de transporte público mediante una herramienta tecnológica que supere los inconvenientes que presentaban otros sistemas de pago. Por otro lado, este sistema brinda una mejor información sobre movilidad de los usuarios del sistema de transporte, sobre cantidad de pasajeros transportados y distancias recorridas, entre otras cosas; lo cual permite fortalecer las tareas de planificación y control de la calidad de los servicios y de fiscalización del sistema de transporte.

El Art. 3 de la Resolución 2391 del Ministerio del Interior y Transporte (B.O.R.A. 33242), publicada en el año 2015, menciona que las provincias y los municipios que hayan implementado el Sistema Único de Boleto Electrónico (S.U.B.E.) podrán acceder a la información mensual suministrada, a los fines de facilitar el contralor en el ámbito de sus competencias. Entre esos datos se encuentra, por ejemplo, la cantidad de pasajeros transportados clasificados según tarifa.

A partir de la implementación y el incremento en la utilización del Sistema S.U.B.E, el 30 de Enero del 2018 a través de la Resolución 77 del Ministerio de Transporte, Art. 3 (B.O.R.A. 33803) se aprueba el Sistema de Boleto Integrado. En su Art. 7, se invita 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 tarifarias, debiendo impulsar para ello las medidas necesarias para que se produzcan los ajustes en la reglamentación perteneciente a las diferentes jurisdicciones.

La idea de la implementación de este sistema es brindar igualdad de oportunidades a toda la población respecto del acceso al servicio público de transporte otorgando ventajas tarifarias a aquellos usuarios que deben realizar viajes con trasbordos. En tal sentido los descuentos podrán ser acumulativos respecto del beneficio que se otorga con el sistema de tarifa escalonada del subte y a los diferentes grupos que perciben un beneficio social, como así también con respecto del Régimen Especial de Boleto Estudiantil de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.



## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

### **IX.- Agencia de Transporte Metropolitano**

El 3 de octubre de 2012, el Estado Nacional, el gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y la Provincia de Buenos Aires firman el Convenio Tripartito destinado a la creación de la Agencia de Transporte Metropolitano (ATM) cuyo objeto es la constitución de un organismo interjurisdiccional consultivo, de coordinación y planificación en materia de transporte y su infraestructura. Tanto el Decreto Nacional N° 1354/14 como la Resolución 64 de la Legislatura de la Ciudad aprobaron el mencionado convenio. Según detalla el convenio, la ATM deberá elaborar a futuro un Plan Quinquenal Director de Transporte definiendo las políticas y estrategias, y los proyectos de inversión y desarrollo a cumplir por las distintas jurisdicciones. Entre los contenidos que deberían figurar en el Plan Quinquenal Director de Transporte, se encuentran el de delimitación y justificación de su ámbito de aplicación; los respectivos análisis y diagnósticos de la demanda y oferta en materia de transporte; los objetivos, criterios y el modelo de movilidad en el área metropolitana; las recomendaciones para la mejora de la satisfacción del usuario del transporte público; protocolos de calidad y seguridad para la prestación de los servicios; y el régimen tarifario de los servicios de transporte, entre otros.

### **X.- Otras disposiciones.**

El Decreto N° 101/13 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, que modifica el Decreto N° 660/11 transfiere, por su Art. 2, el organismo Fuera de Nivel Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado (SBASE) desde el ámbito del Ministerio de Desarrollo Urbano, al ámbito de la Jefatura de Gabinete de Ministros. En su Art. 3 crea una comisión integrada por un representante de la Jefatura de Gabinete de Ministros, un representante del Ministerio de Desarrollo Urbano y un representante de SBASE que tendrá por objeto consensuar las políticas inherentes a la planificación del desarrollo del SUBTE. En el Art. 5, se faculta al Ministerio de Desarrollo Urbano para intervenir en la elaboración de los anteproyectos y/o proyectos ejecutivos de las obras públicas relacionadas con la infraestructura urbana y en la programación, dirección, supervisión, ejecución y control de las obras públicas nuevas y en curso de ejecución de arquitectura, ingeniería e infraestructura urbana en lo concerniente al SUBTE que le encomiende la Comisión y en las obras públicas vinculadas con la línea "H" y el Nodo Obelisco.

Más tarde, en el año 2015, con el Decreto N° 363/15 se aprueba la estructura orgánico funcional, dependiente del Poder Ejecutivo, incluyéndose a Subterráneos de Buenos Aires S.E. como Organismo Fuera de Nivel del Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte. El Decreto 387/15, a su vez, delega la representación legal de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires ante Subterráneos de Buenos Aires S.E. en el Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte que lleva a cabo las medidas necesarias en el marco del proyecto de Expansión de la red de Subterráneos.



Control de Servicios  
Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

## **LA AUDIENCIA PÚBLICA Y LAS FACULTADES DEL ENTE UNICO REGULADOR DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS**

Conforme lo establece la Constitución de la Ciudad de Buenos Aires en su artículo 138, el Ente Único Regulador de los Servicios Públicos de la Ciudad (en adelante ERSP), instituido en el ámbito del Poder Ejecutivo, es autárquico, con personería jurídica, independencia funcional y legitimación procesal.

Ejerce el control, seguimiento y resguardo de la calidad de los servicios públicos cuya prestación o fiscalización se realice por la administración central y descentralizada o por terceros para la defensa y protección de los derechos de sus usuarios y consumidores, de la competencia y del medio ambiente, velando por la observancia de las leyes que se dicten al respecto.

A diferencia de otros organismos de contralor, el objeto del ERSP, es ejercer el control, seguimiento y resguardo de la calidad de los servicios públicos prestados por la administración central o descentralizada para la defensa y protección de los derechos de sus usuarios y consumidores, velando por la observancia de las leyes.

En este caso, tratándose del servicio público de Sistema de Transporte Público de Pasajeros Ferroviario Subterráneo, están entre sus funciones las de controlar la actividad del prestador respecto a la calidad, igualdad y generalidad del servicio, analizar las bases de cálculo de los regímenes tarifarios y advertir a la autoridad competente en caso de alteración del principio de razonabilidad y justicia tarifaria (Ley N° 210, Art. 2° y 3°).

Tal como fue plasmado en el artículo 12 de la Ley mencionada, el ERSP debe promover los mecanismos de participación y tutela de los usuarios de servicios, de acuerdo a lo que reglamente la ley. Uno de esos modos de participación, es la convocatoria y realización de Audiencias Públicas en los casos que así lo dispone.

Asimismo, en el inciso c. del artículo 3° de la Ley N° 210, se establece que una de las funciones del ERSP es la de asegurar a los usuarios, consumidores y asociaciones conformadas por éstos, el acceso a la información, garantizando que ésta sea proporcionada en condiciones tales que habilite la participación en las audiencias públicas.

La Audiencia Pública dentro del ámbito de la Ciudad de Buenos Aires está regulada por la Ley N° 6, la cual establece que este instituto constituye una instancia de participación en la toma de decisiones administrativas o legislativas.

Dentro de este proceso, la autoridad responsable de la audiencia, habilita un espacio institucional para que todos aquellos que puedan verse afectados o tengan un interés particular, expresen su opinión al respecto.

El debate público procura asegurar la estabilidad política, extendiendo la posibilidad





## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

del diálogo. Conforme Agustín Gordillo "...la audiencia pública es: a) una garantía objetiva de razonabilidad para el administrado en cuanto percepción de que el Estado actúa razonablemente; b) un mecanismo idóneo de formación de consenso de la opinión pública respecto de la juridicidad y conveniencia del obrar estatal; c) una garantía objetiva de transparencia de los procedimientos estatales respecto de los permisionarios y concesionarios, de modo tal que el público perciba esa relación como transparente y límpida; d) un elemento de democratización del poder"<sup>10</sup>.

Las opiniones recogidas en la Audiencia Pública son de carácter consultivo y no vinculante, con lo cual "la autoridad responsable de la decisión debe explicitar en los fundamentos del acto administrativo o normativo que se sancione, de qué manera ha tomado en cuenta las opiniones de la ciudadanía y, en su caso, las razones por las cuales las desestima." (Art. 2 Ley N° 6).

En este sentido y de acuerdo a lo establecido por la normativa vigente, el Poder Ejecutivo, a requerimiento del ERSP, está obligado a convocar a una Audiencia Pública en virtud del tratamiento de la modificación del cuadro tarifario para la explotación del Servicio Subte, a efectos de analizar si la tarifa propuesta es inadecuada, indebidamente discriminatoria o preferencial y si se encuentra o no alterado el principio de razonabilidad y justicia tarifaria (Art.13 inciso c. de la Ley N° 210), y en el marco de esta audiencia pública el E.R.S.P debe asegurar a los usuarios, consumidores y asociaciones conformadas por éstos, que puedan acceder a la información necesaria, y en tiempo oportuno, para que estén habilitados a participar en la audiencia pública (artículo 3° inciso c. de la Ley N° 210).

De igual modo el ERSP debe dar cumplimiento al Artículo 59 de la Ley 6 CABA (BOCBA N° 420 del 04/04/1998 y BOCBA N° 5014 del 24/11/16)

---

<sup>10</sup> Cf. Gordillo, A., *Tratado de derecho administrativo y obras selectas*, Tomo 2, Cap. 11, Buenos Aires, F.D.A., 2014



## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

### **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 Espacio Cultural Adán Buenosayres, sito en Avenida Asamblea 1200, el día Jueves 19 de Abril a partir de las 12 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.

A favor del aumento y en calidad de experto se pronunció el Presidente de SBASE Juan Pablo Piccardo.

#### **Eduardo de Montmollin—presidente de SBASE manifestó:**

Que durante el año 2017 utilizó el servicio un promedio de 1.270.000 personas. 370 mil más que cuando el GCBA se hizo cargo del servicio alcanzando el record de los últimos 60 años.

Que el promedio de frecuencia del servicio en hora pico es de 3 minutos y en hora no pico es de 5 minutos.

Que el GCBA ha realizado una gran inversión en material rodante.

Que se ha reducido fuertemente el índice de graffitado.

Que desde el año 2013:

Se han creado 7km nuevos de subte y 8 nuevas estaciones.

La evaluación positiva se elevó del 33 al 68% entre los pasajeros.

Se aumentó a 1000 el número de cámaras de seguridad.

Se trabaja con 2 centros de monitoreo.

Se avanzó en obras de infraestructura

Se incorporó Wifi en todas las estaciones.

Se incorporaron 180 terminales de autoservicio.

Que las tarifas vigentes son:

7.50 tarifa nominal con descuentos del 20, 30 y 40% para los usuarios frecuentes del subte a partir del viaje 21, 31 y 41 respectivamente.

Que se mantienen los abonos sociales en \$4, abono estudiantil, maestro y tarifa social.



## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

Que en Marzo viajaron 29 millones de pasajeros, de ellos el 23% recibió un descuento en la red sube.

Que la tarifa debe aumentar:

Para compensar el incremento de la tarifa técnica.

Para mantener sustentable el sistema de transporte.

Para reducir subsidios.

Que la tarifa técnica se realiza con la evaluación de costos de Julio 2017 siendo la última vez q se realizó redeterminación de costos.

Que se contó con el asesoramiento de la Facultad de Ingeniería de la UBA.

Que se contemplan no sólo los costos necesarios para la operación pura sino las inversiones necesarias para mantener la operación en condiciones adecuadas.

Que la tarifa técnica resultante del análisis de los costos a Julio del 2017 y la cantidad de pasajeros arroja un número de \$18.

Que la intención es ajustar a partir del 2 de Mayo la tarifa plana a \$11 manteniendo los descuentos antes mencionados.

Que a partir del 1 de Junio la tarifa sin descuentos alcanzará los \$12.50.

Que aún con el ajuste de tarifas planteado, los vecinos de la Ciudad con sus impuestos subsidiarán a los pasajeros del subte.

Que el año pasado el subsidio fue de un 62%.

En contra del aumento se expresaron:

### **Norberto Darcy (Defensoría del Pueblo de la Ciudad) manifestó:**

Que las políticas tarifarias en materia de servicios públicos deben tener en cuenta los derechos de los destinatarios del servicio público.

Que estos derechos tienen raigambre constitucional.

Que las autoridades deben velar también por la calidad de los servicios.

Que a Defensoría propone realizar audiencias en forma integral de los servicios públicos de transporte.



## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

Que existen enormes problemas de accesibilidad al subterráneo alcanzando apenas un 41% de accesibilidad en términos de ascensores y escaleras.

Que las líneas nuevas tienen accesibilidad al 100%, si es que funcionan, pero la línea E tiene 0% de accesibilidad.

Que la calidad de servicio es desigual porque las inversiones se hacen en forma desigual como se observa en las horas de prestación de servicio, la vetustez de las formaciones, etc.

Que la compra de material rodante usado si bien puede importar un ahorro, debe considerarse que el plazo de reposición es menor y la cantidad de reparaciones es superior.

Que se deben realizar análisis previos para evitar la presencia de contaminantes prohibidos.

Que se debe aumentar la franja horaria del Subte.

Que el mundo avanza hacia las 24hs de uso y la gratuidad y la Ciudad tienen una franja de las más restrictivas.

Que en Junio la tarifa alcanzará un 66% de aumento acumulado y si tomamos desde el 2011 el aumento fue del 1000%.

Que estos números superan por lejos la inflación y las paritarias.

Que el aumento de los servicios domésticos además colocan al usuario en una situación muy compleja encontrándose al límite de su capacidad de pago.

### **Gabriel Fuks (Defensor Adjunto de la Defensoría del Pueblo de la Ciudad) manifestó:**

Que La prestación del servicio de Subte y Premetro a partir de la transferencia a la CABA en 2012 no está totalmente desvinculado de las condiciones del contrato de concesión anterior otorgado por Nación a partir de 1994 que incluía al FFCC Urquiza.

Que hay dos situaciones para tener en cuenta:

En la concesión anterior el servicio de subte y premetro aportaba canon mientras el FFCC demandaba subsidios para la operación. Así el concesionario pagaba canon durante 15 de los 20 años del contrato que tenía los dos servicios.

Además estaba planteada la integración del subte y el Urquiza en la estación Lacroze para poder viajar sin transbordar desde San Miguel hasta el microcentro lo cual beneficiaba al usuario. Actualmente el Urquiza no está incluido en la Red de Expresos Regionales RER y tampoco se integró el subte con el Urquiza.

Que estas dos situaciones las recibe la CABA con la transferencia.



## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

Que SBASE decide el primer aumento de tarifa en 2012 pasando de \$ 1,10 a \$ 2,50 y que este organismo afirma que esa tarifa podría cubrir los subsidios que dejaría de pagar la Nación y hacer funcionar normalmente el servicio; y que esos subsidios eran los que pagaba la Nación después de la crisis 2001 -2002.

Que la CABA no realiza una nueva compulsión para revisar los valores de la explotación y que el Acuerdo de Operación y Mantenimiento AOM firmado en 2013 reemplaza el contrato anterior y el Urquiza y los subsidios que requería este ferrocarril se separan quedando todo a cargo de Nación.

Que hay modificaciones que ocurren con la transferencia:

Que en la concesión anterior los costos de explotación no incluían la amortización de inversiones y estaban exclusivamente a cargo del concesionario.

Que ahora como no hay una reglamentación clara SBASE interpreta que la amortización de las inversiones es parte de los costos de explotación tal como lo afirma el estudio que realizó la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires.

Que la Tarifa al usuario no es la Tarifa Técnica y lo que ahora se identifica como costos de explotación no son los costos que están a cargo exclusivamente del operador.

Que además ahora, que ya no está el Urquiza que demandaba subsidios para operar, se ha incrementado la tarifa del subte 1036 % tomando entre 2012 y el aumento actual a \$ 12,50 y también entre 2012 y 2016 aumentaron los subsidios para operar más del 400 %.

Entonces para operar el subte en el contrato de concesión anterior, cuando estaba junto con el Urquiza que necesitaba subsidios, Metrovías pagaba canon para todo el contrato y ahora, sin el Urquiza Metrovías cobra subsidio que se incrementa en paralelo con continuos aumentos de tarifa.

Que no hay reglas claras para las relaciones entre Tarifa Técnica y Tarifa al Usuario y tampoco para calcular este aumento a \$ 11 y a \$ 12,50 que va a pagar el pasajero.

Que en el Decreto 77/2018 que convoca a esta Audiencia no figura que la tarifa \$ 12,50 comenzaría en junio de 2018

Que acompaña la propuesta de FIUBA sobre separar costos de explotación de los costos del operador.

Que hoy hay condiciones nuevas para un subte estatal o privado como el Plan Urbano Ambiental, el Plan de nuevas líneas y el fideicomiso de la ley 4472 que no estaban en 1990

Que las inversiones importantes para nuevas estaciones o nuevos coches siempre las hizo el Estado, antes y después de la transferencia a la CABA y que no es fácil ver cuáles son las mejoras que brindó la empresa privada.



## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

Que esta cuestión de falta de reglas claras tiene que ver con el aumento actual a \$ 12,50 y también con la posible nueva concesión del subte.

Que sería conveniente calcular el costos del coche kilómetro como dice la ley.

Que hay que prevenir situaciones como la que perjudicó a Aerolíneas Argentinas.

Que ratifica su apoyo a la gestión estatal del Subte y Premetro y que hay muchos ejemplos de empresas del estado en los subtes del mundo que les va bien y que SBASE tiene larga experiencia en la gestión.

### **Santiago Roberto (Diputado de la Ciudad) manifestó:**

Que no existen elementos fundados para justificar el aumento

Que se debe declarar la emergencia de la línea E.

Que el poder ejecutivo pretende un aumento del 2012 a la fecha de más del 1000%, periodo en q la inflación fue del 147% y los salarios crecieron un 167%.

Que el jefe de gobierno se jacta de que hay más usuarios del subte pero si uno tuviese en cuenta la ampliación de la red se obtiene q hay menos pasajeros por km.

Que el aumento de las tarifas expulsa a usuarios.

Que las frecuencias empeoraron.

Que esta nueva privatización que se pretende merece tener en consideración que 25 años de administración privada han dado malos resultados.

Que es momento de que el Estado administre el subterráneo.

Que la línea E por ser la línea del sur de la Ciudad es la que brinda el peor servicio y la que tiene la mayor cantidad de reclamos.

Que la línea E tiene la peor frecuencia con 4.5 minutos, a lo que se suma que en los hechos nunca es inferior a 6.5 minutos.

Que el servicio es cada vez peor, los reclamos aumentan constantemente y sin embargo muestran encuestas con números improbables de satisfacción.

Que hasta tanto no se realicen las obras para igualar el servicio con las demás líneas, los usuarios de la línea E deberían pagar un 73% menos.

Que es necesaria una administración responsable a favor de los usuarios y sólo la puede dar el Estado.



## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

### **Laura Marrone manifestó:**

Que se presentó oportunamente un proyecto de ley para estatizar el servicio

Que se está buscando facilitar la administración del servicio a empresas extranjeras.

Que la legislatura con su bloque mayoritario busca una privatización y extranjerización de los servicios.

Que está en juego el derecho social.

Que las tarifas aumentan cientos de veces más que los salarios.

Que en un país con más del 50% de la población en situación de pobreza el servicio público se torna más esencial.

Que la tendencia mundial es avanzar hacia la gratuidad de los servicios públicos.

Que el servicio subterráneo argentino, que fue modelo y hoy es vergonzoso, no puede darse el lujo de seguir expulsando usuarios mediante tarifas.

Que el mecanismo de la audiencia pública permite que el ejecutivo no de la menor importancia a la participación ciudadana.

### **Enrique Rositto (Secretario de prensa de la Asociación Gremial de Trabajadores del Subte y Premetro) manifestó:**

Que la audiencia es no vinculante y que el GCBA sólo la convoca para cumplir con el trámite legal.

Que el horario, locación y difusión de la audiencia refuerza la postura de que no haya participación.

Que las frecuencias y los servicios que mencionan los expertos jamás se cumplen en la realidad.

Que los servicios públicos de transporte no son ningún tipo de prioridad para este gobierno y eso se ve en las políticas públicas realizadas, carriles exclusivos y bicisendas frente al incumplimiento de los 10km de subte prometidos.

Que la Ciudad de Buenos Aires tiene 3 veces el presupuesto de la Matanza con la misma población.

Que el presupuesto per cápita en la Ciudad es de 74 millones pero sin embargo estamos discutiendo un aumento de \$6.

Que la tarifa del subte aumentará 1000% en Junio, sin embargo los salarios y la inflación han aumentado 7 u 8 veces menos.



## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

Que con el objeto de justificar los gastos se realizan compras sin sentido, como bancos, carteles, cargadores de celular y material rodante obsoleto y con material cancerígeno que enferma al usuario y trabajador del subte.

Que el servicio debe ser un derecho y no una mercancía.

### **Cecilia segura (Presidenta de la auditoría general de la Ciudad) manifestó:**

Que el precio del subte es un precio regulado y estos son el principal motor de la inflación.

Que el GCBA, si realmente quiere controlar la inflación, debería respetar la meta del 15% que se propuso. Sin embargo este techo sólo lo conocen las paritarias.

Que el aumento del servicio debe considerarse junto a los brutales aumentos de servicios domésticos y también de acarreo, ABL, transporte, etc.

Que desde que el macrismo tomó el servicio en 2012 tuvo un aumento del 1000%.

Que el informe 1.13.15 de la auditoría sobre la tarifa indica que el cálculo que realiza SBASE es incorrecto al sobreestimar la tarifa técnica. Esto perjudica a los usuarios.

Que no se trata de una política de transporte sino de un ajuste fiscal.

Que desde la asunción de Rodríguez Larreta se redujo en un 28% el subsidio del servicio.

Que es inexplicable colocar tarifas expulsivas al servicio más rápido y sustentable de la Ciudad.

Que la auditoría denuncia que no le permiten auditar el subte y eso no es casual

### **José Cruz Campagnoli manifestó:**

Que la audiencia no es vinculante, principalmente porque al GCBA no le importa lo que aquí se diga.

Que es una obviedad que para el GCBA no es una prioridad el subte.

Que es el subte de habla hispana más antiguo y que comparativamente con Latinoamérica es el subte con menor cantidad de kilómetros.

Que el GCBA aumenta 67% la tarifa al tiempo que no reducen subsidios.

Que el objetivo es aumentar la rentabilidad de las empresas.





## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

Que este aumento va en relación con los ajustes que se están realizando a nivel nacional.

Que la tendencia en términos internacionales es avanzar hacia la tarifa cero.

### **Juan Marcos Aviano (Centro de Educación, Servicios y Asesoramiento al Consumidor) manifestó:**

Que pese a no ser vinculante, los usuarios del servicio del servicio merecen que la autoridad competente responda a cada propuesta y reclamo.

Que respecto a la tarifa técnica, las inversiones no se deben colocar en la tarifa ya que el primer beneficiario de que un usuario elija el subterráneo es el GCBA. Considerando esto la tarifa técnica debería ser de \$1 menos.

Que el actual oficialismo porteño y nacional se presenta en contra del subsidio en las antipodas de su postura en épocas de campaña.

Que se deben colocar criterios de eficacia y eficiencia en los aumentos de las tarifas. Para esto ante cada aumento de tarifas se deben observar los resultados.

Que la inversión debe surgir de rentas generales y no de la tarifa.

Que se debe realizar una nueva audiencia pública para discutir el servicio en general ya que el formato debe migrar hacia un mecanismo donde usuarios y trabajadores del subte tengan mayor injerencia en el control y administración del servicio.

### **Roberto Pianelli (Asociación Gremial de Trabajadores del Subte y Premetro) manifestó:**

Que los niveles de satisfacción presentados no tienen ninguna relación con la realidad.

Que los trabajadores del subte padecen el maltrato producto del pésimo servicio.

Que los servicios que publican como el Wifi no existen.

Que la red es tan escueta que les da vergüenza mostrarla.

Que después de muchas promesas, lo único que hizo el GCBA fue maquillar y les salió mal.

Que compraron 36 trenes CAF5000, que en Madrid eran chatarra obsoleta, de ellos andaban la mitad y esa mitad andaba mal.

Que con ese valor podrían haber comprado 18 coches nuevos.

Que en España los prohibieron por contar con amianto, lo cual está prohibido en Madrid y Buenos Aires.



## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

Que hoy los quieren destruir para esconder su irresponsabilidad.

Que cerraron una paritaria del 13% y para eso pagaron 20 millones al secretario general del sindicato que no representa a nadie.

Que el sistema de transporte es un derecho y como tal debe ser garantizado al menor precio posible tendiendo a la gratuidad como avanza el mundo.

Que el Estado debe tener el monopolio del transporte para mejorarlo teniendo en cuenta al usuario.

### **María José Lubertino (Asociación Ciudadana por los DDHH) manifestó:**

Que la audiencia es nula por ser de carácter informativo, por falta de difusión y de decodificación de la información.

Que hay un incumplimiento del Plan Urbano Ambiental.

Que la movilidad urbana no se puede plantear pensando en los límites del Riachuelo y la Gral. Paz.

Que se debe realizar un sistema integrado y que no tienen excusa, siendo oficialismo en las 3 jurisdicciones involucradas.

Que el sistema tiene a ser menos sustentable y toda la política conspira contra ello.

La única política pública consecuente con los desafíos del cambio climático es la ampliación de las redes de ferrocarriles y subterráneos.

Que la nueva estación, facultad de derecho, también esconde un grave incumplimiento ya que anunciaron que será cabecera incumpliendo la construcción de las estaciones de estación de retiro y Padre Mugica.

Que las personas con discapacidad no sólo son víctimas de la falta de accesibilidad del servicio, sino que además de la falta de accesibilidad de los espacios donde se realizan las audiencias.

Que el sistema es ineficiente producto de la bipolaridad de tener dos empresas, SBASE y Metrovías.

Que los indicadores de conformidad con el servicio son una burla.

Que se deberían indicar todos los costos e ingresos del servicio para poder dar una discusión seria.

Que se deberían brindar indicadores de resultados, de eficiencia y de eficacia.

Que la tarifa del servicio debe ser inferior a la de cualquier otro.



## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

Que quitar la tarifa social a los estudiantes o jubilados por no estar en época de clases o en determinado horario es una chapucería.

### **Claudio Dellecarbonara manifestó:**

Que la audiencia está viciada de nulidad.

Que la tarifa técnica es una mentira, nadie la conoce.

Que no se conoce la ganancia de Metrovías.

Que este modelo ha fracasado otorgando grandes ganancias a la empresa y grandes penurias a usuarios y trabajadores.

Que los usuarios y trabajadores no necesitan una empresa privada que además representa el costo mayor de la tarifa.

Que con ese mismo dinero podríamos tener un subte a la altura de las necesidades de los usuarios.

### **Horacio Morinigo manifestó:**

Que debería haber una mesa conformada por el GCBA, los trabajadores y usuarios para darle legitimidad al servicio.

Que el aumento de tarifas es injusto, irrazonable y odioso.

Que al no haber participación ciudadana no hay transparencia en SBASE.

Que el sistema de audiencias es opaco y oscuro ya que al no ser vinculante no es considerado por ningún representante del oficialismo.

Que la compra de las unidades CAF 6000 es la mayor demostración de malversación de fondos.

Que en el 2017 hubo un 62% de subejecución presupuestaria en la ampliación de la red de subtes.

### **Héctor Polino (Consumidores Libres) manifestó:**

Que el servicio de subterráneos en hora pico tiene menores índices de calidad que el de transporte de ganado.

Que el servicio no prevé a los usuarios con discapacidad.



## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

Que adhieren a lo dicho por la defensoría del pueblo y la Auditoría de la Ciudad.

Que el servicio público tiene como carácter la universalidad que implica garantizar el acceso a todos los usuarios.

Que el subsidio no implica un regalo de ningún tipo sino un cumplimiento de este principio.

Que los aumentos deben ser racionales, progresivos, graduales y transparentes conforme con lo estipulado por la corte.

Que este aumento por no cumplir con esos requisitos está viciado de nulidad.

Que ante el incumplimiento de Metrovías es obligación del Estado rescindir el servicio.

Que el Estado debe reasumir la gestión empresaria con un directorio con representación de trabajadores y usuarios.

Que sólo así se podrá brindar transparencia al servicio.

Que las audiencias públicas no son vinculantes pero la resolución que tienen que tomar los funcionarios debe ponderar todos los argumentos planteados en la audiencia para que estas no sean una mera formalidad y una pérdida de tiempo.

### **Mariano Recalde (Diputado de la Ciudad) manifestó:**

Que las audiencias no deben coincidir con las sesiones de la legislatura porteña.

Que este aumento no encuentra justificación desde el punto de vista, técnico y económico y una estafa a los usuarios.

Que no tiene vínculo con los pocos datos que ofrecen para conformar la tarifa técnica.

Que la tarifa técnica aumentó un 35% y el aumento propuesto es del 67%.

Que no hay relación con la inflación y mucho menos con las metas propuestas por el gobierno.

Que no hay ningún tipo de planificación del transporte, ni vinculación con los otros medios de transporte.

Que la tarifa aumenta un 30% más que el colectivo, con lo cual hay un traslado de pasajeros de un servicio que debe ser el eje estructural de la movilidad de la Ciudad a otros menos convenientes.

Que las propias encuestas de SBASE indican que el sector ABC1 cada vez tiene más incidencia y los sectores populares cada vez menos.



## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

Que va en contramano de la capacidad de pago de la población ya golpeada por otros ajustes.

Que este aumento beneficia a algunas pocas empresas y representa un atraco a los usuarios.

Que desde que el gobierno de Larreta y Macri se hizo cargo del servicio ya alcanza un 1000% de aumento.

Que los salarios de los trabajadores, los ingresos de los ciudadanos, de los comerciantes y de la mayoría de la población van sufriendo una merma que se nota escalofriantemente.

### **Sergio Abrevaya (Diputado de la Ciudad) manifestó:**

Que se tome en cuenta la posibilidad de cambiar el horario de convocatoria de las futuras audiencias, con el objeto de que más gente pueda participar de las mismas.

Que el cuadro del subte es el peor de la historia del avance en su expansión.

Que la línea "E" es la más postergada y no posee una tarifa diferenciada.

Que la empresa Metrovías ha dejado de lado a ésta línea en manutención, inversión y expansión.

Que no se puede pedir un aumento de tarifas mayor que lo que el propio Gobierno de la Ciudad les pide en paritarias a los municipales.

Que debería pensarse un descuento por abono de viajes como se hace en otras ciudades.

No cree que deba aumentarse la tarifa del premetro, sería una falta de respeto ya que no hay ninguna inversión realizada.

Que es un disparate que el subte siga en manos de un privado.

### **Delfín Waldhorn manifestó:**

Que viene en nombre de algunos colectivos de jubilados y discapacitados.

Que reclama el cumplimiento total de la ley 4472 y en especial del artículo 36 de la misma. En el que se establece que la autoridad de aplicación deberá subsidiar la totalidad de la tarifa a quienes padezcan limitaciones físicas que impliquen un impedimento al servicio, es decir a jubilados, pensionados y estudiantes del ciclo primario.

Que reclama el cumplimiento inmediatamente con lo dispuesto en la Ley y que se inicie una investigación que establezca las responsabilidades de aquellos que promovieron el incumplimiento e ignoran el ordenamiento jurídico del Estado.



## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

### **Julio Víctor Sobrino (ACUCC) manifestó:**

Que viene luchando para que se cambie la metodología e las audiencias públicas y ejemplifica haciendo referencia a lo manifestado por el representante del gobierno de la ciudad quien anunció que el aumento registrá a partir del 2 de Mayo. Si ya está decidido ¿para qué estamos acá?

Que las audiencias deben seguir siendo no vinculantes, pero es necesario que se convoque a las autoridades, obreros y representantes de las asociaciones de consumidores.

Que es grave que aquellos usuarios del servicio que viven en Pcia. De Bs. As. no puedan participar de las audiencias.

### **Juan Pablo Burgos (Grupo Sardinazo) manifestó**

Que aumentan los precios y no aumentan las frecuencias del servicio.

Que no hay accesibilidad para los discapacitados.

Que no se cumple con los kilómetros de extensión de la red prometidos.

Que los vagones de la línea B tienen presencia del amianto como material cancerígeno y recuerda el fallecimiento de Matías Kruger quien arreglando un aire acondicionado se electrocutó, dando cuenta de las deficiencias del servicio.

### **Marilina Arias manifestó:**

Que es cuestionable el carácter de la audiencia y las condiciones en las que se lleva adelante.

Que es cuestionable que no se pueda saber el destino del dinero de los subsidios que pagan de su bolsillo los usuarios.

Que en seis años se consolida un mil por ciento de aumento de la tarifa sin conocer el destino de la recaudación.

Que el salario docente aumentó en seis años la mitad de lo que aumentaron las tarifas

Que el descuento para los docentes en las tarifas alcanza solamente a aquellos que son titulares sin tomar en cuenta la enorme cantidad de interinatos.



## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

### **Laura Corvalán (Juntista de la Comuna 5) manifestó:**

Que los vallados y otras barreras para la participación son la regla en cada espacio de participación popular.

Que el horario y dirección son elementos que se utilizan para persuadir de no participar a los usuarios.

Que la falta de información brindada obliga a pedir la nulidad de la audiencia.

Que en las comunas se siente la catarata de aumentos y generan un proceso de gentrificación.

Que el aumento es muy superior a la inflación y aún más a las paritarias.

Que el concepto de ajuste que utilizan los funcionarios de SBASE representa expulsión de usuarios.

### **Julieta Costa Díaz (Juntista Comuna 13) manifestó:**

Que no están dadas las condiciones para celebrar la audiencia, que la falta de información es alarmante y sugiere el ocultamiento de alguna información.

Que el informe de la UBA que utiliza SBASE para avalar el aumento debe leerse completo para ver cómo se ha reducido la cantidad de pasajeros y calidad del servicio.

Que el aumento expulsa a los sectores populares del servicio.

### **Rafael Gentili (Laboratorio de políticas públicas) manifestó:**

Que el servicio se debe brindar con condiciones de Continuidad, Regularidad, Uniformidad y Obligatoriedad.

Que los usuarios de la línea E son discriminados en el aumento de tarifas ya que no usufructúan las pocas mejoras que hay en el servicio.

Que la línea E no despacha el 37% de las formaciones programadas.

Que cuenta con un servicio de 10 formaciones, contras las 17 necesarias para cumplir con el cronograma en horario pico.

Que la frecuencia motivo de esto fue de 6 minutos y medio en horario pico.

Que tiene la mayor cantidad de usuarios por metro cuadrado en hora pico alcanzando 6.5 usuario por metro cuadrado.



## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

Que la línea tiene 0% accesibilidad para personas con discapacidad.

Que la línea alcanza la mayor cantidad de reclamos en todos los órdenes.

Que por principio de igualdad, en caso de pagar misma tarifa, deberían recibir mismo tratamiento.

Que el GCBA debe presentar un plan de emergencia a la brevedad supervisado por una autoridad ciudadana.

### **Cristian Ricardo Paleti manifestó:**

Que la voluntad de reducir subsidios ofrece una perspectiva de tarifas de \$18.

Que el GCBA realizó una fantochada llamada Red SUBE para hacer pasar el tarifazo.

Que este beneficio no supera al 15% de los usuarios alcanzados.

Que la mayoría del material rodante del subterráneo es obsoleto y tiene más de 50 años de antigüedad.

Que en el subterráneo y Premetro hay alrededor de quince mil averías, fallas y detenciones al año, como producto de que no se ha hecho el mantenimiento como corresponde. Y a eso se agrega también la obsolescencia propia del material rodante.

Que en el propio señalamiento de la Facultad de Ingeniería –es una definición técnica y nosotros la conocemos– se aclara que todo bien común tiene un período de vida útil. Lo que señala es que esa mayoría de formaciones de material rodante ha pasado su período de vida útil.

Que hay que indemnizar a los usuarios porque estuvieron pagando algo que ha tenido costo cero, porque se ha desvalorizado.

Que existen formaciones con asbesto pero además ya mandamos a investigar material rodante de formaciones que circulan en las líneas C, D, E y B, otras formaciones –por ejemplo, los Mitsubishi– puedan llegar a contener material cancerígeno.

Que los talleres tercerizados donde se realizan las reparaciones son los de BRF ferroindustrial, que es del grupo Roggio. Por lo tanto, allí también hay una defraudación en lo que respecta a la composición de los costos, a cómo se distribuyen, etcétera.

Que las formaciones que vienen de talleres terceros vienen peor de lo que se van.

Que existen graves condiciones de seguridad para trabajadores y usuarios.

Que la mayoría de los trabajadores fallecidos murieron por causa de electrocución.





## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

Que la audiencia es una parodia por estar absolutamente cerrado y definido políticamente el tema de la imposición del aumento arbitrario en lo que respecta a cómo deberían pagar la tarifa los usuarios.

### **Fernanda Cecilia Santoandr  manifestó:**

Que los usuarios de la línea E sufren de una calidad del servicio paupérrima.

Que la demora del servicio suele ser de 8 minutos.

Que la línea E en el 92% de los días funciona con demora.

Que el material rodante es pésimo y tiene 50 años de antigüedad.

Que el maltrato a los vecinos del sur de la Ciudad está planificado.

Que la línea no cuenta con ascensores, que la estación José M. Moreno tiene escaleras mecánicas pero no funcionan hace dos años.

Que peor suerte sigue el premetro totalmente abandonado, con constantes interrupciones, no funciona con lluvia, etc.

Que con todo lo mencionado y no estando en los planes inmediatos del GCBA no es justo tener que afrontar un 66% de aumento.

Que mientras tanto Metrovías reparte dividendos. Con lo que con nuestro malestar se financian las ganancias empresarias.

### **Patricio Del Corro (Diputado de la Ciudad) manifestó:**

Que no deberían realizarse audiencias los días de sesión legislativa.

Que la crisis de los tarifazos ha llegado incluso a la legislatura al nivel de que se realizará una sesión especial para tratar el tema.

Que esta audiencia es una farsa ya que no existió acceso a la información.

Que así como se canceló la anterior deberá darse la nulidad a esta.

Que la información deberá ser pública y estar cargada a internet.

Que la inexistencia de la información busca esconder la ganancia de Metrovías.



## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

Que los servicios públicos no tienen q dar ganancias, deberían ser de calidad y estar al servicio del usuario. No el usuario al servicio de la ganancia de las empresas.

Que 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.



Control de Servicios  
Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

## ANÁLISIS DEL ENTE REGULADOR DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

### ACLARACIONES PREVIAS

En el presente contexto generalizado de actualización de cuadros tarifarios de los servicios públicos, resultará necesaria 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>11</sup> y se verificó 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 y a los salarios.

Nuestro Organismo se rige por la Ley 210 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires que le asigna, entre otras funciones<sup>12</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.

Siendo que el Gobierno de la Ciudad tiene bajo su responsabilidad el sistema de subterráneos en la Ciudad<sup>13</sup>, y que en atención a la misma convocó la audiencia pública<sup>14</sup> para debatir un nuevo cuadro tarifario para dicho servicio, este DDyE elaboró el presente Análisis, a fin de dar cumplimiento a lo establecido en la Ley 210.

Es nuestro deber aclarar que, si bien hemos utilizado para efectuar estimaciones y análisis los Estados Financieros de Metrovías, 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.

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

<sup>11</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>12</sup> Ley 210 de la Ciudad, art. 3° inc. f y g.

<sup>13</sup> Ley 4.472 de la Ciudad.

<sup>14</sup> Decreto 77/GCBA/18, convocando a la audiencia para el 19 de abril de 2018, con una propuesta de tarifa para el boleto de subte de \$11,00 y de premetro de \$4,00 en una primera etapa, y de \$12,50 para el boleto de subte en una segunda etapa. El cuadro tarifario propuesto tiene previstos descuentos en los valores de tarifa según la cantidad de viajes que acumule mensualmente el usuario.



## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

mantenga el equilibrio y razonabilidad con relación a la evolución de las variables económicas a partir de fines del año 2.001 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 las dos razones que siguen:

a. El proyecto de cambio tarifario tiene previsto modificar la tarifa del Premetro aumentando la misma a \$4,00, lo que significaría un aumento para el período considerado del orden del 789%<sup>15</sup> que, comparado con un incremento en los niveles de ingreso de entre el 2.537% y 2.975%<sup>16</sup>, por sí solo explicaría el retraso de la misma.

b. Para el año 2017, con 1.285.311 pasajeros pagos del Premetro contra 317.730.833 del Subte, esta relación representa apenas un 0,4% 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.

La falta 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 la misma manera, 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<sup>17</sup>, 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.

<sup>15</sup> El valor de la tarifa del servicio de Premetro a diciembre de 2001 era de \$0,45.

<sup>16</sup> Ver Cuadro N° 1 más adelante para esta comparación.

<sup>17</sup> Con valores extremos de 12,8% y 4,3% y una media de 8,5% a lo largo de la concesión, desde el término del período de la Ley 23.928 (Convertibilidad) se estabilizó en torno al 7,7% la proporción de usuarios pagos del FFCC Gral. Urquiza sobre el total de la red concesionada a Metrovías S.A.



## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

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 por las razones ya expuestas anteriormente.

### INTRODUCCIÓN

Las series históricas de remuneraciones al trabajo de los usuarios del servicio de subterráneo nos señalan su permanente actualización en términos nominales en el período de nuestro estudio. Esta actualización, sin embargo, no fue acompañada por una modificación equivalente (en cuanto a la proporción en su variación) en los valores de las tarifas, por cuanto la política nacional de subsidios al transporte de pasajeros mantuvo a estas últimas prácticamente sin aumentos por muchos años.

No obstante que las tarifas del servicio de subterráneos han presentado actualizaciones periódicas desde el año 2012, aún puede verificarse una brecha entre ingresos y tarifas con tendencia creciente, aun considerando los aumentos recientes en la tarifa del servicio.

Para evaluar este comportamiento de los ingresos, y habida cuenta de las dificultades de reconstruir series económicas sobre la base del índice de precios oficial, hemos utilizado las dos series históricas disponibles para el período bajo análisis respecto del nivel de ingresos salariales. Ambas series proviene de fuentes oficiales nacionales, siendo ellas la Encuesta Permanente de Hogares serie continua (EPH Continua; INDEC); y el Índice de la Remuneración Imponible Promedio de los Trabajadores Estables (RIPTe; Ministerio de trabajo, Empleo y Seguridad Social).

**CUADRO N° 1**  
**VARIACIÓN INGRESOS PERSONALES Y TARIFA**  
**(2017/2001)**

| PERÍODO              | Ingreso mensual medio (\$ corrientes) |                    | Tarifa (\$ Corrientes) |             |              |              |
|----------------------|---------------------------------------|--------------------|------------------------|-------------|--------------|--------------|
|                      | EPH                                   | RIPTe <sup>1</sup> | Vigente                |             | Propuesta    |              |
|                      |                                       |                    | Base                   | Desc.       | Base         | Desc.        |
| 4to. Trimestre 2001  | 544,28                                | 875,83             | 0,70                   | 0,70        | 0,70         | 0,70         |
| 4to. Trimestre 2017  | 14.352,83                             | 26.929,81          | 7,50                   | 6,38        | 11,00        | 9,35         |
| <b>Δ 2017 / 2001</b> | <b>2537%</b>                          | <b>2975%</b>       | <b>971%</b>            | <b>811%</b> | <b>1471%</b> | <b>1236%</b> |

FUENTE: Elaboración propia DDyE sobre la base de EPH/INDEC (Serie continua), y RIPTe/MT, EySS.

La situación que venimos describiendo, que podemos observar resumida en el Cuadro N° 1, ha provocado un desfase entre la recaudación por servicios de transporte



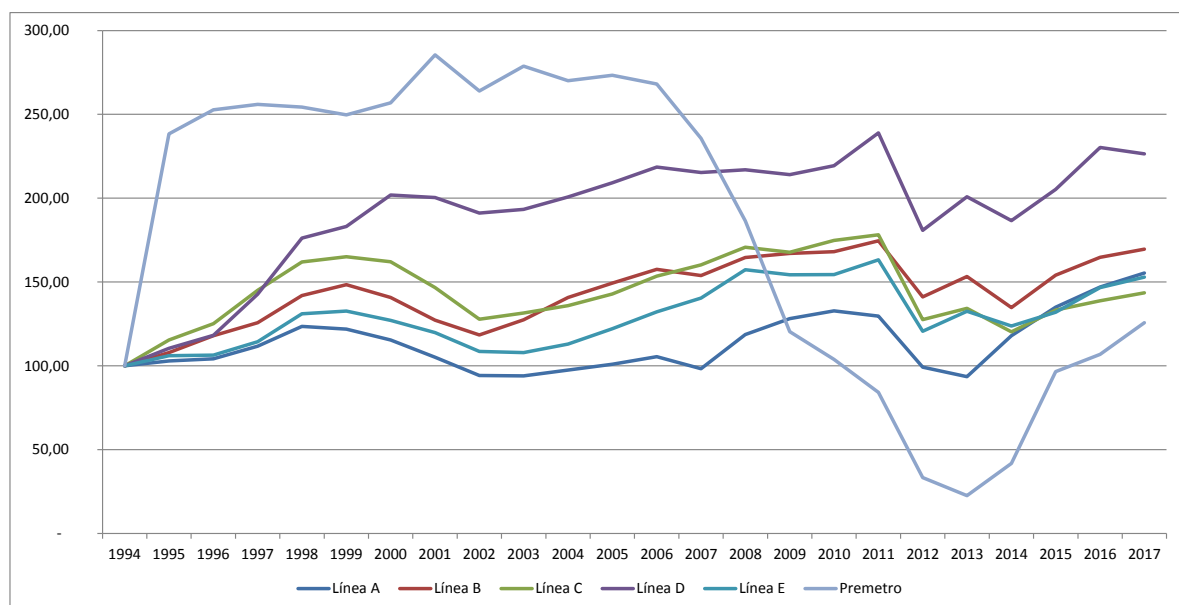
## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

(proveniente de la tarifa abonada por los usuarios) de la empresa prestataria<sup>18</sup>, y los ingresos percibidos por cada uno de dichos usuarios (que han visto modificada la relación entre sus ingresos y el gasto que destinan al transporte en este servicio, en un claro beneficio en favor del usuario). Mientras que el ingreso medio individual creció desde fines del año 2.001 un 2.537%<sup>19</sup>, la tarifa aumentó hasta la fecha de este estudio un 971%, previéndose con la nueva tarifa propuesta un total de 1.471%.

Con relación a la demanda del servicio, podemos observar en el Gráfico N° 1 que desde el comienzo de la concesión, la cantidad de pasajeros transportados pagos en la red de subterráneos creció de manera sostenida<sup>20</sup>, con las excepciones a la tendencia histórica que comentaremos más adelante.

**GRAFICO N° 1**  
**ÍNDICE PASAJEROS PAGOS TRANSPORTADOS POR METROVÍAS - 1994 / 2017**



**FUENTE:** Elaboración propia DDyE sobre la base de CNRT.

<sup>18</sup> Esta disminución no hace referencia a la disminución o aumento de ingresos por variaciones en la cantidad de pasajeros pagos transportados sino solamente al menor valor relativo de la recaudación por el incremento de costos de operación sin el respectivo ajuste tarifario. En oportunidad de nuestro análisis de los Estados Financieros de Metrovias expondremos en detalle estas variaciones.

<sup>19</sup> De acuerdo a las dos posibilidades de estimación del crecimiento del salario medio, este crecimiento del 2.537% es el más conservador, pues según la RIPTE dicho incremento registró un 2.975%. Estas cifras pueden ser consultadas más adelante en este documento en el Cuadro N° 9.

<sup>20</sup> La única excepción a esta tendencia general de la cantidad de pasajeros la presenta el servicio de Premetro, y es de público conocimiento que dicha prestación se enfrenta cotidianamente a cortes del servicio por manifestantes que obstruyen las vías.



## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

Como decíamos más arriba, independientemente de caídas temporales -que no modificaron la tendencia general-, los pasajeros pagos de subterráneos sólo presenta disminuciones significativas de caudal en dos ocasiones.

La primera de ellas corresponde al período comprendido entre los años 2001 y 2002 coincidente con la crisis económica que se verificara durante dichos años y que, como podemos ver en el Cuadro N°2, impactó en todos los modos de transporte. A la luz de los valores de cantidades de pasajeros pagos transportados en los períodos que siguieron a esta caída, vemos una recuperación en los años subsiguientes.

La segunda caída que interrumpe la tendencia creciente se produce en 2012 como resultado del incremento tarifario dispuesto en el Subte a partir del 6 de enero de 2012, aunque se fue recuperando el caudal de pasajeros pagos con el transcurso de los meses subsiguientes<sup>21</sup>.

Esta tendencia a la recuperación puede observarse más detenidamente en el Gráfico N° 2 para el caso del servicio de subterráneos con la evolución del caudal de pasajeros desagregado mes a mes para los años recientes.

En este gráfico, es preciso recordar que la Línea A permaneció cerrada a durante los meses de Enero (parcialmente) y Febrero de 2013 debido a las obras de adaptación y prueba de la nueva flota de trenes que se incorporó a la misma, razón por la cual los pasajeros transportados no guardan relación para dicho período con la tendencia general evidenciada por el resto de las líneas del servicio de subterráneo.

Debido a los trabajos de remodelación de la Estación Constitución del FFCC Roca, durante los meses de Enero y Febrero de 2017 se observa una importante caída (mayor a la histórica por estacionalidad) en la cantidad de pasajeros de la Línea C pues estuvieron cerradas sus estaciones San Juan y Constitución.

Asimismo, las cíclicas caídas en los caudales de los meses de Enero y Febrero responden a motivos estacionales (vacaciones), que son propios de toda la red de transporte de la región.

---

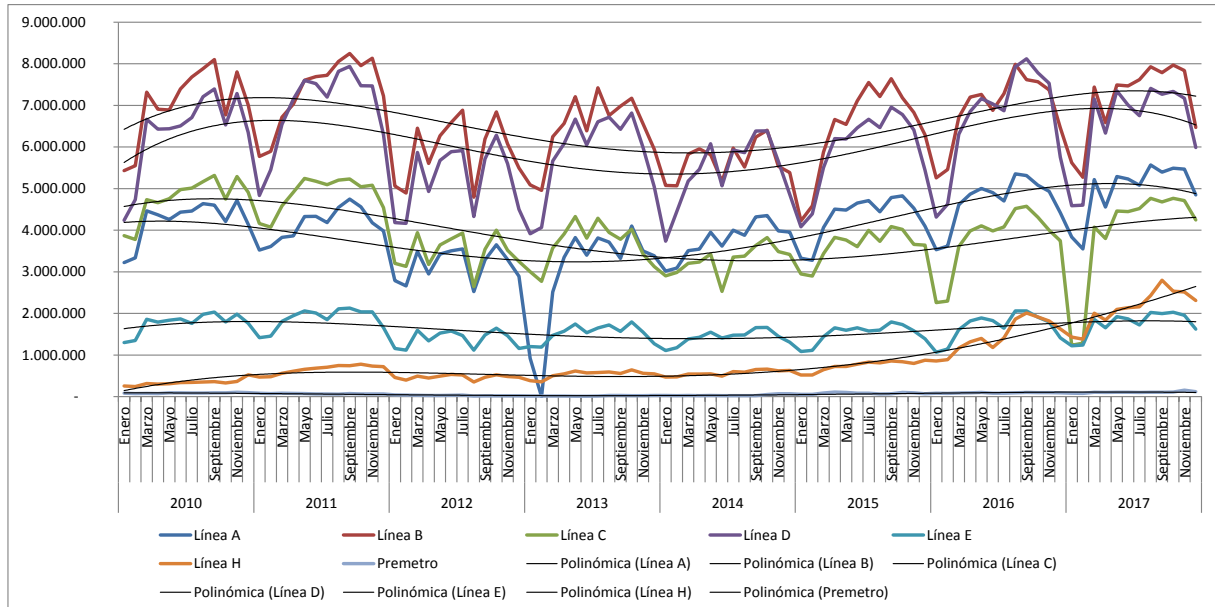
<sup>21</sup> Asimismo, durante el año 2012 se llevó adelante una medida gremial en el mes de Agosto -junto con septiembre uno de los meses de mayor demanda del servicio- que paralizó el servicio durante 11 días.



Control de Servicios  
Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

**GRAFICO N° 2**  
**PASAJEROS PAGOS TRANSPORTADOS POR LÍNEA**  
**(2010 – 2017)**



FUENTE: Elaboración propia DDyE sobre la base de CNRT.

A partir del incremento tarifario del 2012 para el servicio de subte se verifica una significativa caída de la cantidad de pasajeros transportada respecto del año anterior, alcanzando un 23%. Esta situación de caída en la demanda se revierte a partir del 2013 pues el caudal de pasajeros muestra un incremento para dicho año del 6,6%<sup>22</sup>. Al año 2017, se consolidó un aumento respecto del 2011 –año de la máxima demanda verificada desde la operación por parte de la concesionaria- del 2,6%.

<sup>22</sup> La variación 2013/2012 asciende al 6,6%, no obstante haber permanecido cerrada la Línea A durante enero y febrero de 2013. Si se agrega al año 2013 la estimación de los pasajeros que hubiesen utilizado dicha línea en el período que permaneció cerrada, este valor ascendería al 8%.





## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

### CUADRO N° 2 PASAJEROS PAGOS TRANSPORTADOS

| Año  | PASAJEROS PAGOS TRANSPORTADOS (Base 1999=100) |          |              |        |
|------|---|----------|--------------|--------|
|      | Subte   | Premetro | FFCC Urquiza | TOTAL  |
| 1999 | 100,00  | 100,00   | 100,00       | 100,00 |
| 2000 | 99,39   | 102,88   | 97,28        | 99,24  |
| 2001 | 92,65   | 114,33   | 87,43        | 92,38  |
| 2002 | 85,11   | 105,73   | 84,65        | 85,25  |
| 2003 | 87,54   | 111,67   | 103,87       | 89,23  |
| 2004 | 92,50   | 108,17   | 109,64       | 94,19  |
| 2005 | 97,19   | 109,48   | 107,31       | 98,22  |
| 2006 | 102,62  | 107,36   | 106,41       | 103,01 |
| 2007 | 101,90  | 94,42    | 96,29        | 101,33 |
| 2008 | 110,48  | 74,68    | 93,78        | 108,66 |
| 2009 | 111,68  | 48,24    | 87,69        | 108,95 |
| 2010 | 114,32  | 41,60    | 87,13        | 111,22 |
| 2011 | 120,19  | 33,70    | 71,69        | 115,05 |
| 2012 | 91,68   | 13,39    | 73,45        | 89,33  |
| 2013 | 97,74   | 9,05     | 59,72        | 93,52  |
| 2014 | 93,71   | 16,76    | 48,75        | 88,96  |
| 2015 | 105,42  | 38,67    | 71,77        | 101,79 |
| 2016 | 117,49  | 42,82    | 79,17        | 113,37 |
| 2017 | 123,27  | 50,35    | 79,57        | 118,67 |

FUENTE: Elaboración propia DDyE sobre la base de CNRT. Para el año 2012, se verifica una importante caída de PPT como resultado de la medida gremial que impidiera la prestación del servicio durante el mes de Agosto.

Por otra parte, en ese mismo Cuadro N° 2 podemos identificar el comportamiento de los otros servicios que brinda la concesionaria del servicio de subte y premetro –Metrovías– en el marco de la concesión, para comprender mejor el comportamiento de la demanda de dicho servicio.

Si bien en el año 2012 la demanda del subte descendió notablemente por las razones que ya hemos mencionado, lo mismo sucede con el servicio del FFCC Gral. Urquiza que no presentó modificaciones a su cuadro tarifario en dicho período<sup>23</sup>. Esto bien podría estar indicando un descenso generalizado como resultado de una merma en la actividad económica de la región.

Allí vemos que a diferencia del servicio de Premetro y FFCC Gral. Urquiza, el caudal de pasajeros pagos transportado por el Subte se mantiene hoy por encima del guarismo de 1999 independientemente de las caídas temporales de años anteriores. Los otros dos servicios, Premetro y FFCC Gral. Urquiza, han visto disminuir su caudal de manera muy relevante.

<sup>23</sup> El FFCC Gral. Urquiza modificó su tarifa mediante la Resol. 66/2012 MlyT, pero manteniendo el valor para su pago mediante la tarjeta SUBE. Recién en diciembre de 2012 se produjo un aumento del 38% por la Resol. 975/2012 MlyT. Cabe recordar que el aumento del boleto del subte había sido del 127%.



**Control de Servicios  
Públicos de la Ciudad**

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

**CUADRO N° 3  
PASAJEROS PAGOS TRANSPORTADOS**

| Período     | VARIACIÓN PASAJEROS PAGOS TRANSPORTADOS |          |              |        |
|-------------|---|----------|--------------|--------|
|             | Subte                                   | Premetro | FFCC Urquiza | TOTAL  |
| 1995 / 1994 | 8,6%                                    | 138,3%   | 3,2%         | 8,7%   |
| 1996 / 1995 | 6,2%                                    | 6,1%     | 6,8%         | 6,3%   |
| 1997 / 1996 | 11,7%                                   | 1,3%     | 0,9%         | 10,4%  |
| 1998 / 1997 | 14,7%                                   | -0,6%    | 2,5%         | 13,3%  |
| 1999 / 1998 | 2,5%                                    | -1,8%    | 0,9%         | 2,3%   |
| 2000 / 1999 | -0,6%                                   | 2,9%     | -2,7%        | -0,8%  |
| 2001 / 2000 | -6,8%                                   | 11,1%    | -10,1%       | -6,9%  |
| 2002 / 2001 | -8,1%                                   | -7,5%    | -3,2%        | -7,7%  |
| 2003 / 2002 | 2,9%                                    | 5,6%     | 22,7%        | 4,7%   |
| 2004 / 2003 | 5,7%                                    | -3,1%    | 5,6%         | 5,6%   |
| 2005 / 2004 | 5,1%                                    | 1,2%     | -2,1%        | 4,3%   |
| 2006 / 2005 | 5,6%                                    | -1,9%    | -0,8%        | 4,9%   |
| 2007 / 2006 | -0,7%                                   | -12,1%   | -9,5%        | -1,6%  |
| 2008 / 2007 | 8,4%                                    | -20,9%   | -2,6%        | 7,2%   |
| 2009 / 2008 | 1,1%                                    | -35,4%   | -6,5%        | 0,3%   |
| 2010 / 2009 | 2,4%                                    | -13,8%   | -0,6%        | 2,1%   |
| 2011 / 2010 | 5,1%                                    | -19,0%   | -17,7%       | 3,4%   |
| 2012 / 2011 | -23,7%                                  | -60,3%   | 2,5%         | -22,3% |
| 2013 / 2012 | 6,6%                                    | -32,4%   | -18,7%       | 4,7%   |
| 2014 / 2013 | -4,1%                                   | 85,1%    | -18,4%       | -4,9%  |
| 2015 / 2014 | 12,5%                                   | 130,8%   | 47,2%        | 14,4%  |
| 2016/2015   | 11,5%                                   | 10,7%    | 10,3%        | 11,4%  |
| 2017/2016   | 4,9%                                    | 17,6%    | 0,5%         | 4,7%   |

FUENTE: Elaboración propia DDyE sobre la base de CNRT. Para el período 2012/2011, se verifica una importante caída de PPT como resultado de la medida gremial que impidiera la prestación del servicio durante el mes de Agosto de 2012.

En este contexto, es interesante también analizar el comportamiento de los diferentes servicios de la red de transporte público de la Ciudad de Buenos Aires junto con el conurbano (AMBA)<sup>24</sup> y las autopistas urbanas de la Ciudad en el período que abarca nuestro informe (2001 a 2017), para observar las diferentes tendencias de los modos de transporte.

A los fines de este análisis se incluyeron los viajes en la red de subterráneos y premetro; colectivos de Capital Federal y grupos 1 y 2<sup>25</sup>; ferrocarriles urbanos Belgrano Norte y Sur, Mitre, Roca Urquiza, San Martín y Sarmiento; y autopistas internas de la Ciudad de Buenos Aires.

<sup>24</sup> Se analizaron los viajes en la red de subterráneos y premetro; ferrocarriles y colectivos de los grupos tarifarios Capital Federal, 1 y 2, y autopistas internas de la Ciudad (AUSA).

<sup>25</sup> Capital Federal: Líneas de colectivos que cumplen la totalidad de su recorrido en la Ciudad de Buenos Aires; Grupo 1: Líneas de colectivos que tienen una de sus cabeceras en la Ciudad de Buenos Aires y las restantes en alguna localidad del conurbano bonaerense; Grupo 2; Líneas de colectivos que realizan recorridos de media distancia partiendo de la Ciudad de Buenos Aires.



## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

No resultaría ajena a estas variaciones<sup>26</sup>, la situación de la actividad económica que atraviesa el país en los años en que se verifica una caída temporal en la tendencia creciente de la cantidad de pasajeros transportados. Esta circunstancia queda de manifiesto en los dos momentos en que se observa este quiebre resulta coincidente con los períodos de crisis en los años 2002 y 2009.

**CUADRO N° 4**  
**PASAJEROS PAGOS TRANSPORTADOS AMBA**  
(Índice Base 1999=100)

| Año  | VIAJES POR MODO DE TRANSPORTE (Base 1999=100) |        |        |           |           |
|------|---|--------|--------|-----------|-----------|
|      | FFCC  | SUBTE  | COLE   | AUTOPISTA | TOTAL RED |
| 1999 | 100,00  | 100,00 | 100,00 | 100,00    | 100,00    |
| 2000 | 99,26   | 99,39  | 94,69  | 96,25     | 96,29     |
| 2001 | 89,74   | 92,65  | 85,47  | 88,83     | 87,38     |
| 2002 | 74,32   | 85,11  | 80,10  | 78,48     | 79,41     |
| 2003 | 78,95   | 87,54  | 92,39  | 88,29     | 88,80     |
| 2004 | 82,68   | 92,50  | 102,60 | 104,87    | 97,23     |
| 2005 | 86,16   | 97,19  | 110,60 | 114,79    | 103,94    |
| 2006 | 90,36   | 102,62 | 116,19 | 123,57    | 109,33    |
| 2007 | 87,72   | 101,90 | 118,67 | 130,88    | 110,49    |
| 2008 | 93,45   | 110,48 | 116,11 | 136,11    | 111,28    |
| 2009 | 89,85   | 111,68 | 109,50 | 132,80    | 106,33    |
| 2010 | 87,45   | 114,32 | 114,84 | 135,66    | 109,58    |
| 2011 | 71,74   | 120,19 | 122,26 | 139,40    | 111,69    |
| 2012 | 58,91   | 91,68  | 126,95 | 137,22    | 108,47    |
| 2013 | 49,09   | 97,74  | 121,88 | 137,84    | 103,88    |
| 2014 | 55,42   | 93,71  | 116,17 | 139,45    | 101,25    |
| 2015 | 68,72   | 105,42 | 115,57 | 145,22    | 105,34    |
| 2016 | 74,66   | 117,49 | 113,57 | 149,08    | 106,91    |
| 2017 | 80,80   | 123,27 | 110,42 | 148,55    | 106,90    |

**FUENTE:** Elaboración propia DDyE sobre la base de CNRT y GCBA. Para el modo Colectivo (Transporte automotor de pasajeros) del año 2017, se estimó siguiendo la tendencia 2013/2016 por falta de datos oficiales CNRT al momento de elaborar este informe.

Como surge de los resultados volcados en el Cuadro N° 4, el total de usuarios de la red presenta para cada uno de esos años mencionados valores menores al año que le antecede (79,41 en 2002 y 106,33 en 2009 respectivamente).

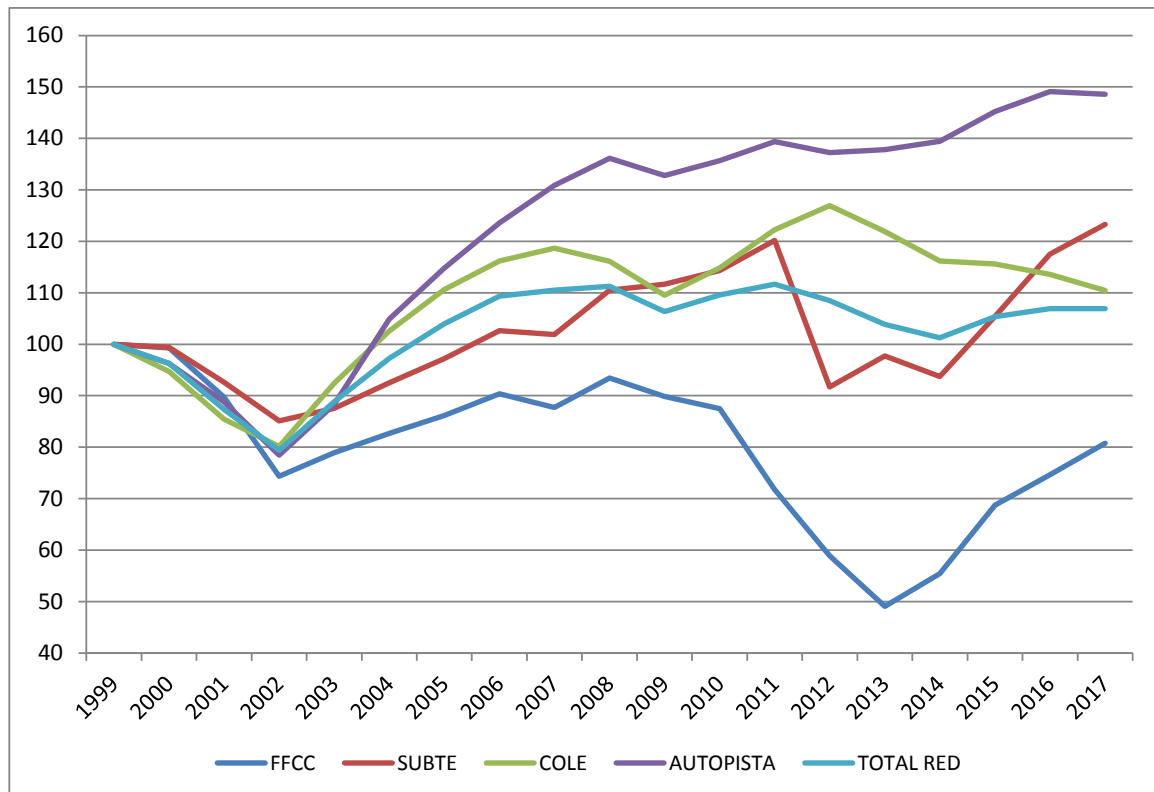
<sup>26</sup> Para una mejor interpretación de las variaciones, habida cuenta que las magnitudes de pasajeros de cada modo son muy diferentes en valores absolutos entre ellos, se construyó el Gráfico N° 1 tomando como base la Cantidad de pasajeros transportados pagos del año 1999=100.



## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

**GRAFICO N° 3**  
**CANTIDAD DE PASAJEROS SEGÚN MODO DE TRANSPORTE**  
(1999 – 2017)



FUENTE: Elaboración propia DDyE sobre la base de CNRT y GCBA. Índice base Cantidad Pasajeros Pagos 1.999=100

La excepción a este comportamiento de flujos crecientes de pasajeros se encuentra en los pasajeros transportados en el modo ferrocarril, ya que a partir de 1999, con altibajos, presentaba una tendencia decreciente que pareciera estar revirtiéndose en los últimos años<sup>27</sup>.

### **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 escasa información sobre el uso de los servicios mencionados<sup>28</sup>, por lo que se han debido ponderar en muchos casos para poder reconstruir las series históricas necesarias en el desarrollo de los cálculos.

<sup>27</sup> En el Cuadro N° 4, el índice construido para la serie de pasajeros transportados en FFCC, presenta una importante caída en el año 2012 debido a la baja en la cantidad de pasajeros transportados del FFCC Sarmiento a partir del siniestro producido en febrero de 2012. Los pasajeros pagos transportados en esa línea pasaron en de 88 millones 2011 a poco más de 11 millones en 2013. Si omitimos esta línea del índice ferroviario, los guarismos pasan de 59 a 66 (2011) y de 49 a 61 (2012).

<sup>28</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 2017 inclusive (CNRT). La serie de la Remuneración Imponible Promedio para los Trabajadores



## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

Estos métodos de análisis se fundamentan en:

- 1) Evolución de la capacidad de compra de pasajes en función del ingreso.
  - a) Encuesta Permanente de Hogares (EPH)
  - b) Remuneración Imponible Promedio de los Trabajadores Estables (RIPTE)
- 2) Análisis de los Estados Financieros de la empresa Metrovías<sup>29</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 encontramos en la capacidad de compra de los pasajeros 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 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, 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>30</sup> es una constante en el tiempo).

El análisis se ha basado entonces en estas dos fuentes:

- a. Encuesta Permanente de Hogares (EPH)
- b. Remuneración Imponible Promedio de los Trabajadores Estables (RIPTE)

---

Estables (RIPTE/MT,EySS) se encuentra actualizada a Enero de 2018 inclusive, y la Encuesta Permanente de Hogares (EPH/INDEC) presenta datos hasta el Cuarto Trimestre de 2018 (valores al 31/12/2017) inclusive.

<sup>29</sup> Auditados por PWC & Co SRL y presentados en la CNV (Comisión Nacional de Valores)

<sup>30</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 9,73% a finales de 2017; siendo para el quinto quintil del 2,14% y 0,98% respectivamente para dichos años. Para mayor detalle puede consultarse más adelante el Cuadro N° 6 en este mismo documento.



Control de Servicios  
Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

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

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>31</sup> hasta el cuarto trimestre de 2017<sup>32</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>33</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 estos 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>34</sup>.

<sup>31</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>32</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>33</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>34</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%).



## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

**CUADRO N° 5  
EVOLUCIÓN INGRESO MEDIO (EPH) Y TARIFA**

| PERÍODO                | VALOR     |        | Δ ACUMULADA |        |
|------------------------|-----------|--------|-------------|--------|
|                        | INGRESO   | TARIFA | INGRESO     | TARIFA |
| <b>4to. Trim. 2001</b> | 544,28    | 0,70   |             |        |
| <b>1er. Trim. 2008</b> | 1.468,08  | 0,90   | 170%        | 29%    |
| <b>1er. Trim. 2009</b> | 1.794,31  | 1,10   | 230%        | 57%    |
| <b>1er. Trim. 2012</b> | 3.447,33  | 2,50   | 533%        | 257%   |
| <b>4to. Trim. 2013</b> | 4.758,22  | 3,50   | 774%        | 400%   |
| <b>2do. Trim. 2014</b> | 5.397,05  | 4,50   | 892%        | 543%   |
| <b>2do. Trim. 2016</b> | 9.715,97  | 7,50   | 1685%       | 971%   |
| <b>4to. Trim. 2017</b> | 14.352,83 | 7,50   | 2537%       | 971%   |

FUENTE: Elaboración propia DDyE sobre la base de los salarios medios ponderados de la EPH continua (2001/2017).

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° 5 se verifica esta afirmación, pues mientras los ingresos salariales aumentaron un 2.537%, la tarifa solamente aumentó un 971%<sup>35</sup>.

A partir de esta misma serie, y tomando como referencia de análisis la Encuesta de Movilidad Domiciliaria (ENMODO)<sup>36</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>37</sup>. Más adelante veremos cómo impactan estos resultados tanto en forma individual a cada pasajero<sup>38</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° 6 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.

<sup>35</sup> Si consideramos el aumento propuesto por el GCBA para la Audiencia Pública del 19/4/18, esta brecha alcanzaría el 1.471% para la tarifa de \$11,00 y del 1.686% para la tarifa de \$12,50 (previéndose, por otro lado, un nuevo incremento de los ingresos de los pasajeros debido a la celebración de las paritarias durante el segundo trimestre de 2018 del orden del 15%).

<sup>36</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>37</sup> En adelante, llamaremos "Paridad de Poder Adquisitivo" (Paridad de Poder Adquisitivo, PPA) a esta relación.

<sup>38</sup> Siempre atendiendo al criterio del pasajero medio según ingreso de cada quintil.



## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

### CUADRO N° 6 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%          |
| <b>Δ Gasto 2017/2001</b> | <b>-65,05%</b>                                   | <b>-64,07%</b> | <b>-64,03%</b> | <b>-63,53%</b> | <b>-54,25%</b> |

FUENTE: Elaboración propia DDyE sobre la base de la EPH continua (2001 a 2017).

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 años fuese desapareciendo la tendencia creciente de ingresos según el quintil<sup>39</sup>. De esta forma, encontramos que mientras el quintil de menor ingreso redujo esta proporción de gasto en un 65%, el quintil más rico lo hizo sólo un 54%, encontrándose el mayor ahorro en el quintil de menores recursos.

Analizando los datos consignados en el Cuadro N° 7 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° 7 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>39</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.





## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

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>40</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>41</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° 8 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° 8 VARIACIÓN TARIFA, PODER ADQUISITIVO Y SUBSIDIOS POR QUINTILES DE INGRESO (EPH)

| Variación Enero 2001 a Diciembre 2017 |          |                  |                    |                             |
|---------------------------------------|----------|------------------|--------------------|-----------------------------|
| QUINTIL                               | Δ Tarifa | Δ PPA / Pasajero | Tarifa Equivalente | Subsidio mensual / Pasajero |
| 1                                     | 971%     | -65%             | 21,46              | 614,09                      |
| 2                                     | 971%     | -64%             | 20,87              | 588,42                      |
| 3                                     | 971%     | -64%             | 20,85              | 587,46                      |
| 4                                     | 971%     | -64%             | 20,57              | 574,93                      |
| 5                                     | 971%     | -54%             | 16,39              | 391,24                      |

FUENTE: Elaboración propia DDyE sobre la base de la EPH continua (2001/2017).

<sup>40</sup> ENMODO se llevó a cabo durante el cuarto trimestre del año 2009.

<sup>41</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<br>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.



## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

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>42</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>43</sup>.

### CUADRO N° 9 MONTO DE SUBSIDIO POR TARIFA (\$11,00) SEGÚN QUINTIL DE INGRESO (EPH)

| SUBSIDIO POR TARIFA (Diciembre 2017) - Agregado por Quintil |                    |                             |                    |                            |                          |
|---|--------------------|-----------------------------|--------------------|----------------------------|--------------------------|
| QUINTIL   | Tarifa Equivalente | Subsidio mensual / Pasajero | Usuarios / Quintil | Subsidio mensual / Quintil | % Subsidio mensual Total |
| 1   | 21,46              | 614,09                      | 43.050             | 26.436.474                 | 9,5%                     |
| 2   | 20,87              | 588,42                      | 75.057             | 44.165.330                 | 15,9%                    |
| 3   | 20,85              | 587,46                      | 90.986             | 53.450.771                 | 19,3%                    |
| 4   | 20,57              | 574,93                      | 127.434            | 73.265.064                 | 26,4%                    |
| 5   | 16,39              | 391,24                      | 204.859            | 80.148.027                 | 28,9%                    |

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

El Cuadro N° 9 nos resume este análisis mostrándonos que de sostenerse la paridad del poder adquisitivo, un 55% del subsidio total evidenciado en la tarifa que el usuario abona resultaría destinado a los dos quintiles más ricos del universo de usuarios, contra un 25% para los dos de menores recursos. De estos últimos, tan sólo un 9,5% corresponden al quintil más pobre.

<sup>42</sup> Ver Cuadro N°7 de este Informe (Tomado de ENMODO; Tabla N° 2.1.3.2).

<sup>43</sup> El promedio mensual de subsidio para mantener la paridad de poder adquisitivo individual al pasajero perteneciente al Quintil 5 alcanza los \$391 mensuales, mientras que para el Quintil 1 por el mismo concepto resulta \$614 (57% más).



## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

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 el mes de mayo de 2018 (Segundo trimestre 2018).

En este último caso, sin embargo, no se ha incorporado aún el alza del valor medio del ingreso que se encuentra prevista a partir del segundo trimestre del año, una vez que haya concluido el proceso de negociaciones paritarias<sup>44</sup>.

De considerar que los valores de ingreso medio por quintil del cuarto trimestre de 2017 se mantuvieran vigentes para el momento de entrada en vigencia del nuevo valor tarifario<sup>45</sup> propuesto de \$11,00, la participación del gasto medio en subte se encontraría aún por debajo del guarismo de 2001 (3,4% contra 5,7% respectivamente, lo que ubicaría a esta proporción un 40% debajo del gasto del año 2001<sup>46</sup>). En el caso de la tarifa propuesta de \$12,50, la proporción del gasto medio a igual remuneración ascendería a un 3,8%.

**CUADRO N° 10**  
**VARIACIÓN PROPORCIÓN GASTO EN SUBTE (EPH)<sup>47</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     | 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                         |

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

<sup>44</sup> De las declaraciones públicas de funcionarios del gobierno, se puede prever que los aumentos en las escalas salariales no serán superiores al 15%.

<sup>45</sup> Se estima que la entrada en vigor de la tarifa propuesta sería para el mes de mayo de 2018.

<sup>46</sup> Manteniendo el Ingreso medio para el mes de mayo de 2018 similar al del Cuarto Trimestre de 2017 (\$14.353), y la tarifa a \$11,00. Conforme la evolución histórica del nivel de ingreso, es dable esperar que esta suma salarial se incremente y que en consecuencia esta proporción vuelva a disminuir.

<sup>47</sup> \*1 / DDyE: Promedio mensual PPT (cada pasajero efectúa viaje redondo) sobre el trimestre (CNRT), distribuido según la base de ENMODO.



## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

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 el Cuadro N° 9. El valor de dicha tarifa para el ingreso medio de la población del AMBA lo vemos en el Cuadro N° 11.

**CUADRO N° 11**  
**VALOR TARIFA SUBTE CON PPA CONSTANTE (EPH)**

| Período        | 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                                     |

FUENTE: Elaboración propia DDyE sobre la base de EPH/INDEC; GCBA y ENMOD0.

### 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>48</sup> 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.

<sup>48</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.



## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

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° 12, se puede ver la evolución de esta brecha para cada momento en que se aumentara la tarifa.

**CUADRO N° 12**  
**EVOLUCIÓN INGRESO MEDIO (RIPTE) Y TARIFA**

| Período               | VALOR   |        | Δ ACUMULADA |        |
|-----------------------|---------|--------|-------------|--------|
|                       | INGRESO | TARIFA | INGRESO     | TARIFA |
| <b>4to. Trim 2001</b> | 876     | 0,70   |             |        |
| <b>1er. Trim 2008</b> | 2.336   | 0,90   | 167%        | 29%    |
| <b>1er. Trim 2009</b> | 2.731   | 1,10   | 212%        | 57%    |
| <b>1er. Trim 2012</b> | 5.983   | 2,50   | 583%        | 257%   |
| <b>4to. Trim 2013</b> | 8.785   | 3,50   | 903%        | 400%   |
| <b>2do. Trim 2014</b> | 10.895  | 4,50   | 1144%       | 543%   |
| <b>2do. Trim 2016</b> | 18.988  | 7,50   | 2068%       | 971%   |
| <b>4to. Trim 2017</b> | 26.930  | 7,50   | 2975%       | 971%   |

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

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>49</sup> -de autorizarse el incremento propuesto en la tarifa hasta llevarla al valor de \$12,50-, en un 42%<sup>50</sup> tomando como base los valores de fines del año 2001.

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 2,0% de mantenerse sin cambios el ingreso medio del usuario de fines del año 2017.

<sup>49</sup> La relación se ha estimado tomando los valores a Diciembre de 2017 para el ingreso, pero adoptando como tarifa la propuesta para entrar en vigencia a partir del 1/6/2018 de \$12,50.

<sup>50</sup> Esta disminución en la proporción del gasto en subte sobre ingreso medio, se calculó con la tarifa de \$12,50 manteniendo el último valor de ingreso medio disponible en la serie RIPTE (Diciembre 2017, \$26.929,81). Con esta base, la proporción de ingreso destinado al servicio alcanzaría un 2,04%, lo que representa una disminución sobre el año 2001 del orden del 42% (A Diciembre 2001 la remuneración era de \$875,77).



## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

### CUADRO N° 13 VARIACIÓN PROPORCIÓN GASTO EN SUBTE (RIPTE)<sup>51</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     | 26.930                          | 330,00                              | 1,23%                                  | 3.591   | 178.657                         |

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 \$12,50 a partir del 1 de junio de 2018, 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 empleado en este cálculo corresponde a Diciembre de 2017, ya que no es posible aun contar con la que estará vigente al aplicarse el aumento tarifario propuesto (mayo 2018) 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° 14 podemos observar los diferentes valores de actualización estimada para esta tarifa.

<sup>51</sup> \*1 / DDyE: Promedio mensual PPT (cada pasajero efectúa viaje redondo) sobre el trimestre (CNRT), distribuido según la base de ENMODO.



## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

**CUADRO N° 14**  
**VALOR TARIFA SUBTE CON PPA CONSTANTE (RIPTE)**

| Período        | 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%   | -65,2%                               | 187%  | 2975%                   | 21,52                                     |

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

### Comparación de los valores estimados

Dependiendo de la base de datos que hayamos utilizado en nuestro estudio (EPH o RIPTE), podremos encontrarnos con ligeras variaciones en lo referente a los niveles de ingreso debido, entre otros motivos, a que la EPH registra las sumas de bolsillo percibidas por los trabajadores, en tanto las RIPTE solamente ponderan los ingresos remunerativos básicos de convenio<sup>52</sup>.

Con los datos disponibles a la fecha del presente Informe, podemos estimar las variaciones en Ingreso medio, proporción del ingreso destinado al transporte en subte, y en la tarifa del servicio subte.

**CUADRO N° 15**  
**VARIACIÓN INGRESOS, GASTO SUBTE Y TARIFA**  
**(4to. Trimestre 2001 – 4to. Trimestre 2017)**

| Período        | Realación con Base Tarifa 4to. Trim 2001 = 100 |       |                                      |       |   |       |                         |       | Valor de la Tarifa para mantener PPA (\$) |       | TARIFA SUBTE |
|----------------|--|-------|--------------------------------------|-------|---|-------|-------------------------|-------|---|-------|--------------|
|                | Δ Gasto mensual \$ en SUBTE / Persona          |       | Δ Ingreso mensual en SUBTE / Persona |       | Δ Boletos SUBTE disponibles x Ingreso / Persona |       | Δ Ingreso mensual medio |       | EPH                                       | RIPTE |              |
|                | EPH  | RIPTE | EPH                                  | RIPTE | EPH   | RIPTE | EPH                     | RIPTE |   |       |              |
| 1er. Trim 2008 | 29%  | 29%   | -52%                                 | -52%  | 110%  | 107%  | 170%                    | 167%  | 1,89                                      | 1,87  | 0,90         |
| 1er. Trim 2009 | 57%  | 57%   | -52%                                 | -50%  | 110%  | 98%   | 230%                    | 212%  | 2,31                                      | 2,18  | 1,10         |
| 1er. Trim 2012 | 257%   | 257%  | -44%                                 | -48%  | 77%   | 91%   | 533%                    | 583%  | 4,43                                      | 4,78  | 2,50         |
| 4to. Trim 2013 | 400%   | 400%  | -43%                                 | -50%  | 75%   | 101%  | 774%                    | 903%  | 6,12                                      | 7,02  | 3,50         |
| 2do. Trim 2014 | 543%   | 543%  | -35%                                 | -48%  | 54%   | 94%   | 892%                    | 1144% | 6,94                                      | 8,71  | 4,50         |
| 2do. Trim 2016 | 543%   | 543%  | -64%                                 | -70%  | 178%  | 237%  | 1685%                   | 2068% | 14,19                                     | 15,18 | 7,50         |
| 4to. Trim 2017 | 971%   | 971%  | -59%                                 | -65%  | 146%  | 187%  | 2537%                   | 2975% | 18,46                                     | 21,52 | 7,50         |

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

<sup>52</sup> Al considerarse los ingresos remunerativos de convenio, no se encuentran deducidas las cargas sociales e impuestos que afectan dichos ingresos. Sin embargo, por tratarse de una serie que utilizamos al sólo efecto de comparación intertemporal, esto no modifica los resultados pues se trata de razones (variaciones) y no de usar valores absolutos. Debido a este motivo, y a que la RIPTE no se publica desagrega

da por quintiles de ingreso, es que a lo largo del presente estudio hemos utilizado a ese fin los valores surgidos de la EPH.



## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

De los resultados alcanzados al procesar los datos tanto por EPH como por RIPTE, podemos concluir que, tal como surge del Cuadro N° 15, independientemente de la serie histórica de ingresos que utilicemos en ambas se verifica una disminución importante de la proporción del ingreso destinada mensualmente al gasto en transporte en subte.

Este desfase que señalamos en beneficio del usuario, habrá de achicarse parcialmente de aprobarse la nueva propuesta tarifaria, según veremos a continuación. Sin embargo, este aumento no llegará a cerrar totalmente esa brecha, manteniéndose a favor del usuario una proporción de su ingreso disponible para otros gastos ajenos al transporte.

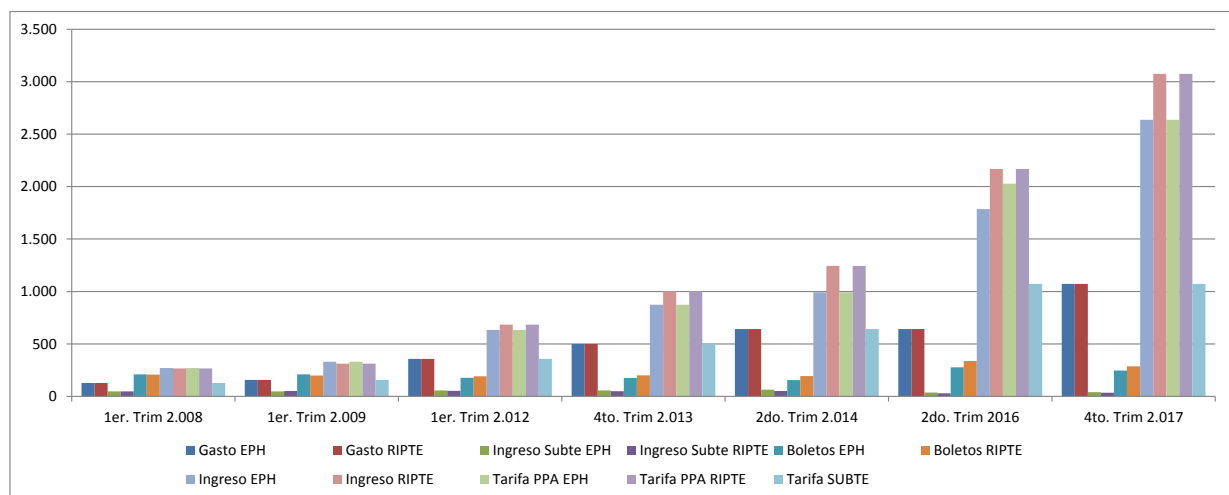
Se verifica a través de los resultados de la Encuesta Nacional del Gasto en Hogares (ENGHo/INDEC), que la proporción del gasto del primer quintil de ingreso destinado a Transporte y Comunicaciones ha descendido desde la Encuesta del período 1996/1997 a la última disponible (2004/2005), siendo reemplazo ese gasto por los de Indumentaria (+543%); y Equipamiento y mantenimiento del Hogar (+255%).

**CUADRO N° 15bis**  
**VARIACIÓN CONSUMOS 1996/97 a 2004/05 (ENGHo)**

| PERÍODO                  | % Transporte y Comunic. | % Indumentaria | % Equipam. Y Mantenimiento |
|--------------------------|-------------------------|----------------|----------------------------|
| 1996/1997                | 12,31                   | 5,27           | 4,32                       |
| 2004/2005                | 7,75                    | 33,88          | 15,32                      |
| <b>Δ 2004-05/1996-97</b> | <b>-37,0%</b>           | <b>542,8%</b>  | <b>254,6%</b>              |

FUENTE: Elaboración propia DDyE sobre la base de ENGHo/INDEC 1996/7 y 2004/5.

**GRAFICO N° 4**  
**VARIACIÓN INGRESOS, GASTO SUBTE Y TARIFA**  
**(4to. Trimestre 2001 – 4to. Trimestre 2017)**



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





## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

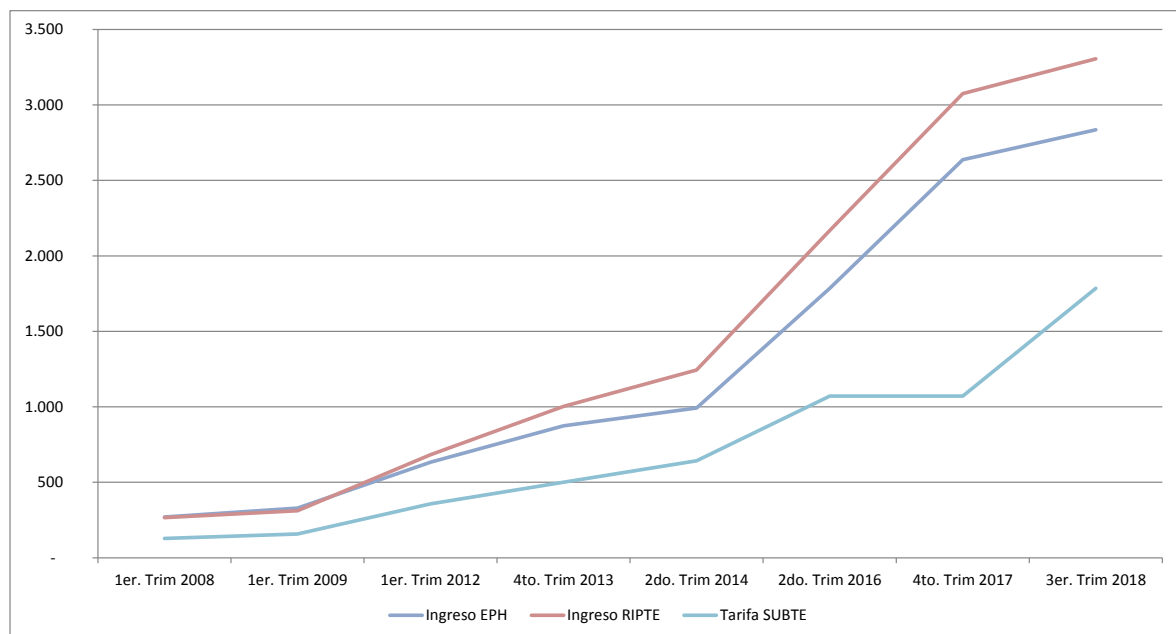
CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

De todas formas, de concretarse el aumento del boleto del servicio de subte a \$12,50 como se propone, este valor se encuentra aún muy alejado de los valores estimados de tarifa para mantener la proporción del gasto medio existente en el año 2001 en subte que obtuvimos tanto mediante el empleo de la serie EPH como la RIPTE (\$18,46 y \$21,52 respectivamente).

En el Gráfico N° 4 se observa el comportamiento de las distintas variables que presentamos en el Cuadro N° 15, y la proporción que han ido manteniendo entre sí a lo largo del período.

A modo de resumen, veremos en el Gráfico N°5 el comportamiento que presentaron las tres variables principales que hemos venido utilizando en este trabajo, a saber: Ingreso medio EPH, Ingreso medio RIPTE, Tarifa boleto de Subte. Teniendo presente que los valores de ingreso medio disponibles oficialmente sólo alcanzan al cuarto trimestre de 2017, se ha estimado una actualización de los mismos al 1 de junio de 2018 (fecha de entrada en vigencia de la tarifa de \$12,50 propuesta). En función de los resultados de las paritarias salariales acordadas hasta el momento, la estimación se efectuó considerando una tasa del 7,5%<sup>53</sup>.

**GRAFICO N° 5**  
**Evolución Ingreso medio (1er. Quintil) y Tarifa**  
Índice Base 4to. Trim. 2001 = 100



FUENTE: Elaboración propia DDyE sobre la base de CNRT; RIPTE y EPH/INDEC

<sup>53</sup> El promedio de actualización para el año 2018 promedia un 15%, y a los fines de nuestra estimación se aplicó la mitad de dicha tasa debido a que los incrementos se han acordado de forma escalonada.



## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

### Consideraciones sobre la metodología tarifaria propuesta

El Decreto 77/GCBA/18 por el cual el Poder Ejecutivo de la Ciudad convocara a Audiencia Pública para discutir la nueva tarifa mantiene la propuesta mediante la cual, a mayor consumo del servicio, la tarifa gradualmente irá aplicando descuentos sobre el valor que abona el usuario.

A los fines de computar dichos descuentos, el sistema aplica los mismos en función de los consumos con el mes calendario como período base, independientemente del momento en que el usuario efectúa el primer viaje.

A diferencia de otros sistemas de descuento por cantidad en que el usuario debe abonar la totalidad de los viajes que estima utilizar, éste habilita al usuario a recargar de manera parcial a lo largo del mes su tarjeta de viajes sin que pierda el derecho a los descuentos.

**CUADRO N° 16  
ESQUEMA TARIFARIO PROPUESTO<sup>54</sup>**

| TIPO PASAJE | TARIFA | Cantidad de viajes |       | Descuento |
|-------------|--------|--------------------|-------|-----------|
|             |        | Desde              | Hasta | %         |
| SUBTE       | 12,50  | 1                  | 20    | 0%        |
|             | 10,00  | 21                 | 30    | 20%       |
|             | 8,75   | 31                 | 40    | 30%       |
|             | 7,50   | 41                 |       | 40%       |
| PREMETRO    | 4,00   |                    |       |           |
| ESTUDIANTIL | 2,73   |                    |       |           |
| MAESTRO     | 5,45   |                    |       |           |

FUENTE: Elaboración propia DDyE sobre la base del Decreto 77/GCBA/2018. Para los valores Abono Estudiantil y Maestro, se consideró sobre la base de 44 viajes mensuales (22 días hábiles).

Para proceder a la estimación del valor de la futura tarifa media, hemos efectuado los cálculos bajo el supuesto que la totalidad de los pasajeros pagos transportados abonan la tarifa plena. El hecho que en la realidad haya una determinada cantidad de pasajeros que abonan tarifas menores<sup>55</sup> en todo caso modificaría nuestras estimaciones de tarifa a la baja. Sin embargo, al no contar con los datos desagregados del total de pasajeros según tarifa o abono, hemos adoptado el supuesto de que todos abonan la mayor.

Si la pretensión de este Informe es analizar el impacto económico que habrá de resultar de un aumento tarifario, y las tarifas subsidiadas permanecen en los mismos valores, al considerar a todos los pasajeros pagos al mayor valor posible de tarifa obtendremos un sesgo hacia una mayor tarifa media para el universo de pasajeros. Si aún con este sesgo podemos establecer que el aumento no alcanza para anular el desfase que se ha

<sup>54</sup> Decreto 77/GCBA/18.

<sup>55</sup> Pase Maestro, Abono estudiantil, Fuerzas armadas y de seguridad, etc.



## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

verificado en el período que hemos estado observando, con mayor razón entonces se mantendrá si ponderamos la tarifa según el valor efectivamente abonado por los pasajeros.

Por tratarse de una propuesta tarifaria en la que las escalas de descuento se disparan en función de la cantidad acumulada de pasajes utilizados, resulta importante evaluar el impacto que estos descuentos habrán de representar para el usuario medio del servicio. La cantidad de días hábiles en cada mes calendario será, finalmente, una limitación importante a la hora de pasar de una escala a la siguiente.

Para ello, hemos analizado la probable utilización del servicio en los días hábiles en viajes redondos (ida y vuelta), para todos aquellos días hábiles que habrá durante el presente año<sup>56</sup>. Los resultados anuales pueden verse en el Cuadro N° 17.

**CUADRO N° 17**  
**CÁLCULO DE JORNADAS LABORABLES – 2018**

| Días hábiles 2018 | JUNIO     | JULIO     | AGOSTO    | SETIEMBRE | OCTUBRE   | NOVIEMBRE | DICIEMBRE | PROMEDIO     |
|-------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------------|
| Hábiles           | 20        | 21        | 22        | 20        | 22        | 21        | 18        | 20,57        |
| Sábado / Domingo  | 8         | 9         | 8         | 10        | 8         | 8         | 9         | 8,57         |
| Feriado           | 2         | 1         | 1         | -         | 1         | 1         | 4         | 1,43         |
| <b>TOTAL</b>      | <b>30</b> | <b>31</b> | <b>31</b> | <b>30</b> | <b>31</b> | <b>30</b> | <b>31</b> | <b>30,57</b> |

FUENTE: Elaboración propia DDyE sobre la base del Decreto 77/GCBA/2018 y Min. del Interior, Obras Públicas y Vivienda (Feriados Nacionales).

Habiendo entonces procesado los días laborables que habrán de encontrarse disponibles durante el presente año<sup>57</sup>, podemos calcular la tarifa media resulta de aplicar las escalas de descuento para cada mes calendario.

El Cuadro N° 18 nos permite estimar entonces que del resultado anual para lo que resta del año 2018, la tarifa media que terminará pagando el usuario que utilice dos pasajes diarios durante la totalidad de los días laborables, será de \$10,82. Este valor representa un incremento del orden del 66,7% respecto de la tarifa actual que entró en vigencia en octubre de 2016 (cuyo promedio ascendía a \$6,49).

<sup>56</sup> Los días no laborables y feriados se calcularon sobre la base del calendario oficial nacional, que se encuentra disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/interior/feriados>.

<sup>57</sup> Del análisis de los días no laborables, feriados y fines de semana previstos para el resto del año 2018 podemos resumir:

|  |       |
|--|-------|
| Promedio mensual días / año                | 30,42 |
| Promedio mensual días / año (Sin feriados) | 28,67 |
| Promedio mensual días laborables / año     | 20,25 |
| Promedio mensual días fin de semana / año  | 8,42  |
| Promedio mensual días feriados / año       | 1,75  |



## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

### CUADRO N° 18 TARIFA MEDIA SEGÚN DÍAS LABORABLES – 2018

| Cálculo gasto en viajes SUBTE - Tarifa media |        |        |        |        |           |         |           |           |
|--|--------|--------|--------|--------|-----------|---------|-----------|-----------|
| Escala descuento                             | Tarifa | JUNIO  | JULIO  | AGOSTO | SETIEMBRE | OCTUBRE | NOVIEMBRE | DICIEMBRE |
| 1 a 20 viajes                                | 12,50  | 250,00 | 250,00 | 250,00 | 250,00    | 250,00  | 250,00    | 250,00    |
| 21 a 30 viajes                               | 10,00  | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00    | 100,00  | 100,00    | 100,00    |
| 31 a 40 viajes                               | 8,75   | 87,50  | 87,50  | 87,50  | 87,50     | 87,50   | 87,50     | 52,50     |
| 41 viajes en adelante                        | 7,50   | -      | 15,00  | 30,00  | -         | 30,00   | 15,00     | -         |
| <b>TOTAL</b>                                 | -      | 437,50 | 452,50 | 467,50 | 437,50    | 467,50  | 452,50    | 402,50    |
| <b>Valor medio PSAJE</b>                     | 10,82  | 10,94  | 10,77  | 10,63  | 10,94     | 10,63   | 10,77     | 11,18     |

FUENTE: Elaboración propia DDyE sobre la base del Decreto 77/GCBA/2018 y Min. del Interior, Obras Públicas y Vivienda (Feriados Nacionales).

Sin embargo, si desagregamos la totalidad de los pasajeros pagos transportados según su motivación de viaje<sup>58</sup>, nos encontraremos que no todos los usuarios hacen uso del total de la escala ya que sus viajes no se realizan durante todos los días hábiles. Estas variaciones las podemos ver en el Cuadro N° 19.

Estos datos nos permitirán estimar la cantidad de viajes que efectúa el usuario medio del servicio de subtes, a partir de la ponderación de los viajes que cada uno de estos segmentos desagregados ocupan en el total de pasajeros pagos<sup>59</sup>. Con la pretensión de simplificar las estimaciones, consideramos la motivación del viaje como el promedio entre las diferentes líneas del servicio.

### CUADRO N° 19 MOTIVO DEL VIAJE EN SUBTE

| Motivo                             | Total Líneas  | Línea A       | Línea B       | Línea C       | Línea D       | Línea E       | Premetro      |
|------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Trabajo                            | 72,5%         | 73,8%         | 71,8%         | 78,0%         | 70,3%         | 69,8%         | 62,5%         |
| Estudio                            | 9,8%          | 8,6%          | 9,5%          | 7,6%          | 11,2%         | 13,1%         | 3,9%          |
| Salud                              | 3,0%          | 3,1%          | 3,2%          | 1,8%          | 3,7%          | 2,2%          | 2,5%          |
| Compras                            | 2,5%          | 2,4%          | 3,7%          | 1,7%          | 2,2%          | 1,2%          | 7,1%          |
| Deportes, Recreación y Gastronomía | 2,6%          | 2,4%          | 2,8%          | 2,0%          | 2,9%          | 1,9%          | 5,5%          |
| Amigos, Familia, Social y Culto    | 2,5%          | 2,4%          | 2,1%          | 2,2%          | 2,8%          | 3,3%          | 7,0%          |
| Otros                              | 7,1%          | 7,2%          | 6,9%          | 6,7%          | 6,9%          | 8,5%          | 11,6%         |
| <b>Total</b>                       | <b>100,0%</b> | <b>100,0%</b> | <b>100,0%</b> | <b>100,0%</b> | <b>100,0%</b> | <b>100,0%</b> | <b>100,0%</b> |

FUENTE: INTRUPUBA (2009). Tabla V 1-14; Cap. 1-7 (Motivos de viaje en Subte por línea). Al momento de realizarse la encuesta no se encontraba habilitada la Línea H, por lo que no se cuenta con datos sobre la misma.

En ocasión de efectuarse la encuesta INTRUPUBA, si bien se relevaron las motivaciones del viaje (entre las que se encontraba "Estudio"), no se consultó (o al menos no se publicó en el Informe de la Encuesta) el nivel de estudios del viajero<sup>60</sup>. Tampoco podemos

<sup>58</sup> Los motivos de viaje han sido tomados de la Investigación de Transporte Urbano Público de Buenos Aires (INTRUPUBA), efectuada por la Secretaría de Transportes de la Nación durante los años 2006 y 2007. Los resultados de dicha investigación se publicaron en el 2009.

<sup>59</sup> El hecho que el 9,8% de los usuarios respondan a la motivación del viaje como "Estudio", y que muchos de ellos puedan ser estudiantes con algún grado de descuento o franquicia en el servicio, podría crear algún sesgo al momento de ponderar las tarifas medias. De todos modos, no todos los encuadrados en esta categoría son beneficiarios, y aunque considerásemos que la mitad de ellos reciben el descuento, el impacto de dicho descuento en el total no sería significativo.

<sup>60</sup> Se ha publicado el nivel de estudios alcanzado por el sostén del hogar al que pertenece el viajero, pero nada dice sobre sus propios estudios.



## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

deducir del citado Informe la cantidad de viajes que cada encuestado efectuaba en función de cada uno de los motivos posibles. Esto nos ha llevado a tener que estimar la cantidad de viajes semanales que hace cada una de estas categorías de viajeros.

Los supuestos que hemos adoptado se presentan en el Cuadro N° 20, donde también se indican los valores que surgirán de aplicar las escalas tarifarias respectivas a cada categoría de motivación de viaje<sup>61</sup>.

**CUADRO N° 20**  
**ESTIMACIÓN GASTO EN VIAJES SEGÚN MOTIVO DEL VIAJE**  
(Tarifa \$12,50)

| Motivo                             | Días / semana <sup>*1</sup> | Días / mes | Pasajes / mes | TARIFA (Promedio) | GASTO MENSUAL |
|------------------------------------|-----------------------------|------------|---------------|-------------------|---------------|
| Trabajo                            | 5                           | 20,57      | 41            | 10,85             | 445,00        |
| Estudio                            | 4                           | 16,46      | 33            | 11,40             | 376,25        |
| Salud                              | 2                           | 8,23       | 16            | 12,50             | 200,00        |
| Compras                            | 1                           | 4,11       | 8             | 12,50             | 100,00        |
| Deportes, Recreación y Gastronomía | 1                           | 4,11       | 8             | 12,50             | 100,00        |
| Amigos, Familia, Social y Culto    | 1                           | 4,11       | 8             | 12,50             | 100,00        |
| Otros                              | 2                           | 8,23       | 16            | 12,50             | 200,00        |

FUENTE: Elaboración propia DDyE sobre la base del Decreto 77/GCBA/2018 y Min. del Interior, Obras Públicas y Vivienda (Feriados Nacionales).

Como señaláramos más arriba, no habría sido correcto metodológicamente estimar la tarifa media considerando las escalas de descuento en función de la totalidad de los días laborables del corriente año, sin considerar que no todos los pasajeros utilizan el servicio con la misma frecuencia mensual. Esto queda ahora evidenciado al presentar los resultados del Cuadro N° 21, en el que puede observarse que la tarifa media ya no es de \$10,82<sup>62</sup> sino de \$11,20.

**CUADRO N° 21**  
**ESTIMACIÓN DE TARIFA MEDIA DEL SISTEMA**  
(Tarifa \$12,50)

| Motivo                             | Total Líneas  | TOTAL PPT / Año    | TARIFA (Promedio \$) |
|------------------------------------|---------------|--------------------|----------------------|
| Trabajo                            | 72,5%         | 230.354.854        | 10,85                |
| Estudio                            | 9,8%          | 31.137.622         | 11,40                |
| Salud                              | 3,0%          | 9.531.925          | 12,50                |
| Compras                            | 2,5%          | 7.943.271          | 12,50                |
| Deportes, Recreación y Gastronomía | 2,6%          | 8.261.002          | 12,50                |
| Amigos, Familia, Social y Culto    | 2,5%          | 7.943.271          | 12,50                |
| Otros                              | 7,1%          | 22.558.889         | 12,50                |
| <b>Total</b>                       | <b>100,0%</b> | <b>317.730.833</b> | <b>11,20</b>         |

FUENTE: Elaboración propia DDyE sobre la base del Decreto 77/GCBA/2018; INTRUPUBA (2009) Tabla V 1-14; y Min. del Interior, Obras Públicas y Vivienda (Feriados Nacionales).

<sup>61</sup> Tomando como base los supuestos de cantidad de días a la semana que cada una de las motivaciones de viajes emplea, hemos construido la escala de tarifas a abonar para cada una de ellas y su correspondiente valor de tarifa media mensual.

<sup>62</sup> Véase Cuadro N° 18.



## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

### 2. Información financiera y datos estadísticos

Tomando como base para el análisis los Estados financieros anuales de Metrovías S.A. entre el 31/12/2012 y el 31/12/2017, podemos observar los siguientes hechos:

#### 1- *Evolución de Ingresos totales*

Conforme lo define la propia empresa, los ingresos son medidos al valor razonable de la contraprestación recibida o a recibir, y representa los montos a cobrar por venta de bienes y/o servicios, neto de descuentos e impuesto al valor agregado.

La Sociedad reconoce los ingresos cuando los montos pueden ser medidos confiablemente, cuando es probable que se generen beneficios económicos futuros para la entidad, y cuando se cumplen los criterios específicos para cada una de las actividades de la Sociedad, tal como se menciona a continuación.

##### a) Venta de servicios

La Sociedad reconoce los ingresos por el servicio de transporte de pasajeros tomando como base los pasajeros transportados. Los ingresos por colaterales corresponden a comisiones por recargas de tarjetas, venta de tarjetas, alquileres de equipos, peajes y servidumbre de paso, y se reconocen en el momento de su devengamiento.

##### b) Contratos de construcción / Obras de inversión

Un contrato de construcción está definido en la NIC 11 "Contratos de Construcción" como un contrato específicamente negociado para la construcción de un activo.

Cuando el resultante de un contrato de construcción puede ser estimado confiablemente y es probable que dicho contrato genere beneficios para la Sociedad, el ingreso y los costos por contratos de construcción se reconocen durante el período del contrato en función del grado de avance. En aquellos casos en que sea probable que los costos totales del contrato de construcción excedan los ingresos totales del contrato, dicha pérdida es reconocida inmediatamente en resultados.

Cuando el resultante de un contrato de construcción no puede ser determinado confiablemente, los ingresos por contratos se reconocen sólo hasta el monto de costos incurridos a esa fecha que sea probable de ser recuperados. Variaciones en los costos de contrato, así como pagos por reclamos e incentivos son incluidos en el ingreso por contratos en la medida que estén acordados con el estado y que sean medibles confiablemente.

La Sociedad utiliza el método de "grado de avance de obra" a fin de determinar los montos de resultados a reconocer en cada ejercicio. El grado de avance de obra es medido



## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

en función de los costos de contrato incurridos hasta la fecha de cierre del ejercicio como un porcentaje de los costos estimados totales de cada contrato. La Sociedad presenta la porción neta de cada contrato como activo o pasivo.

Un contrato representa un activo cuando los costos incurridos más los ingresos reconocidos (menos las pérdidas reconocidas) excede la facturación. En el caso contrario el contrato representa un pasivo.

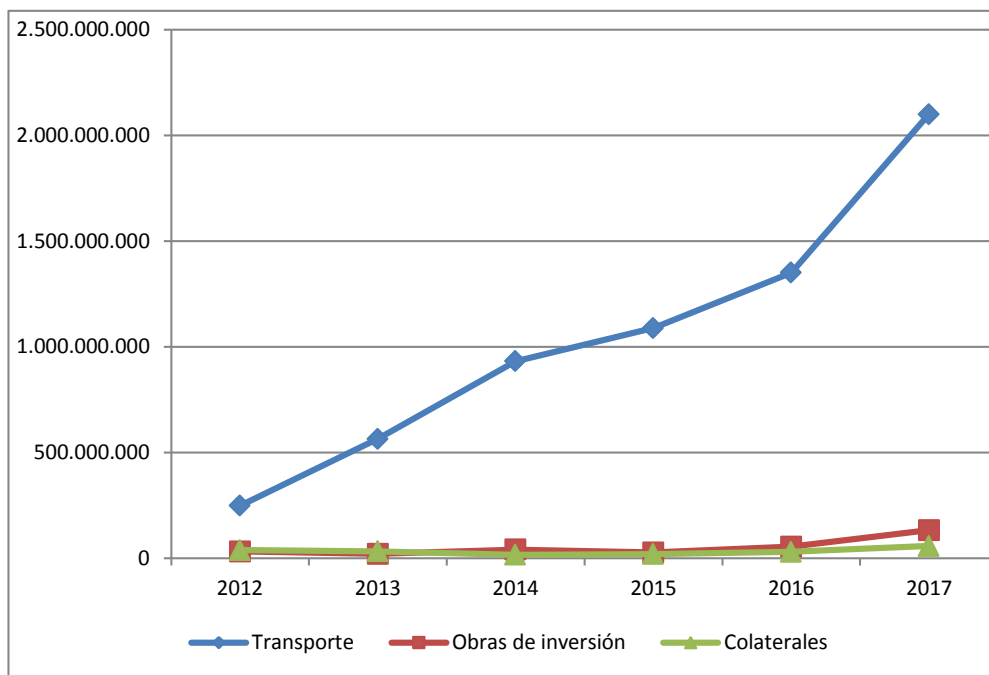
La evolución de los mismos se sintetiza en el siguiente cuadro:

**CUADRO N° 22  
EVOLUCIÓN INGRESOS TOTALES**

|                  | Servicios de transporte | % Participación | Obras de inversión | % Participación | Colaterales | % Participación | Ingresos totales |
|------------------|-------------------------|-----------------|--------------------|-----------------|-------------|-----------------|------------------|
| 31/12/2012       | 249.016.591             | 77,89%          | 32.067.347         | 10,03%          | 38.637.040  | 12,08%          | 319.720.978      |
| 31/12/2013       | 564.358.474             | 91,29%          | 20.618.425         | 3,34%           | 33.241.562  | 5,38%           | 618.218.461      |
| 31/12/2014       | 932.774.223             | 94,15%          | 41.523.513         | 4,19%           | 16.442.989  | 1,66%           | 990.740.725      |
| 31/12/2015       | 1.089.533.118           | 95,80%          | 27.699.929         | 2,44%           | 20.090.357  | 1,77%           | 1.137.323.404    |
| 31/12/2016       | 1.351.131.638           | 94,07%          | 54.720.609         | 3,81%           | 30.419.701  | 2,12%           | 1.436.271.948    |
| 31/12/2017       | 2.100.548.888           | 91,66%          | 132.826.172        | 5,80%           | 58.324.021  | 2,55%           | 2.291.699.081    |
| <b>Variación</b> |                         |                 |                    |                 |             |                 |                  |
| 2012/2017        | 744%                    |                 | 314%               |                 | 51%         |                 | 617%             |

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

**GRÁFICO N° 6  
EVOLUCIÓN INGRESOS TOTALES**



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



## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

Los Ingresos por servicios de transporte representan un 90% de los ingresos totales de la entidad, y acumulan un incremento de 744%. Esto se debe a los sucesivos aumentos en el precio de los pasajes (sólo el subte pasó de \$ 1,10 al inicio del AOM a \$ 7,50) y también aunque en menor escala, al aumento en el número de pasajeros transportados pagos. A su vez, los Ingresos por Obras de inversión y los Colaterales muestran un incremento acumulado más discreto, siendo de 314% y 51% respectivamente.

Si calculamos los Ingresos por transporte (netos de IVA) en función a los pasajeros transportados solo por Subte, podemos observar que en los últimos años tienden a ser semejantes a los Ingresos declarados por la Sociedad (\*) luego de restarle un estimado de 7% atribuible a ingresos generados por FFCC Urquiza) a saber:

**CUADRO N° 23  
INGRESOS ESTIMADOS POR SUBTE**

|                  | Ingresos por transporte (*) | Pasajeros subte | Tarifa subte | Ingresos estimados | Ingresos netos de IVA | Diferencia   | %        |
|------------------|-----------------------------|-----------------|--------------|--------------------|-----------------------|--------------|----------|
| 31/12/2012       | 234.075.596                 | 236.306.769     | 2,50         | 590.766.923        | 488.237.126           | -254.161.530 | -108,58% |
| 31/12/2013       | 530.496.966                 | 252.079.325     | 2,66         | 670.531.005        | 554.157.855           | -23.660.889  | -4,46%   |
| 31/12/2014       | 876.807.770                 | 241.538.270     | 4,50         | 1.086.922.215      | 898.282.822           | -21.475.053  | -2,45%   |
| 31/12/2015       | 1.024.161.131               | 271.735.924     | 4,50         | 1.222.811.658      | 1.010.588.147         | 13.572.984   | 1,33%    |
| 31/12/2016       | 1.270.063.740               | 302.850.716     | 5,00         | 1.514.253.580      | 1.251.449.240         | 18.614.500   | 1,47%    |
| 31/12/2017       | 1.974.515.955               | 317.730.833     | 7,50         | 2.382.981.248      | 1.969.405.990         | 5.109.965    | 0,26%    |
| <b>Variación</b> |                             |                 |              |                    |                       |              |          |
| 2012/2017        | 744%                        | 34%             | 200%         | 303%               | 303%                  |              |          |

FUENTE: Elaboración propia DDyE sobre la base de Estados Financieros anuales de Metrovias S.A. y Estadísticas elaboradas y publicadas por la CNRT

No obstante, mientras que los Ingresos declarados tuvieron una variación total del 744% los Ingresos estimados indican una variación total del 303%.

En función a los pasajeros transportados totales y a los Ingresos totales por servicios por transporte, calculamos un ingreso promedio, observando cómo este valor se va acercando en los últimos periodos a la tarifa de subte neta de IVA.

**CUADRO N° 24  
COMPARACIÓN INGRESO PROMEDIO Y TARIFA SUBTE**

|                  | Ingresos totales por transporte | Pasajeros pagos transportados | Ingreso promedio | Tarifa subte neta de IVA |
|------------------|---------------------------------|-------------------------------|------------------|--------------------------|
| 31/12/2012       | 249.016.591                     | 255.611.943                   | 0,97             | 2,07                     |
| 31/12/2013       | 564.358.474                     | 267.730.117                   | 2,11             | 2,20                     |
| 31/12/2014       | 932.774.223                     | 254.551.188                   | 3,66             | 3,72                     |
| 31/12/2015       | 1.089.533.118                   | 291.251.574                   | 3,74             | 3,72                     |
| 31/12/2016       | 1.351.131.638                   | 324.384.716                   | 4,17             | 4,13                     |
| 31/12/2017       | 2.100.548.888                   | 341.489.008                   | 6,15             | 6,20                     |
| <b>Variación</b> |                                 |                               |                  |                          |
| 2012/2017        | 744%                            | 34%                           | 531%             | 200%                     |

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





## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

### 2- Evolución de Costos y Gastos operativos

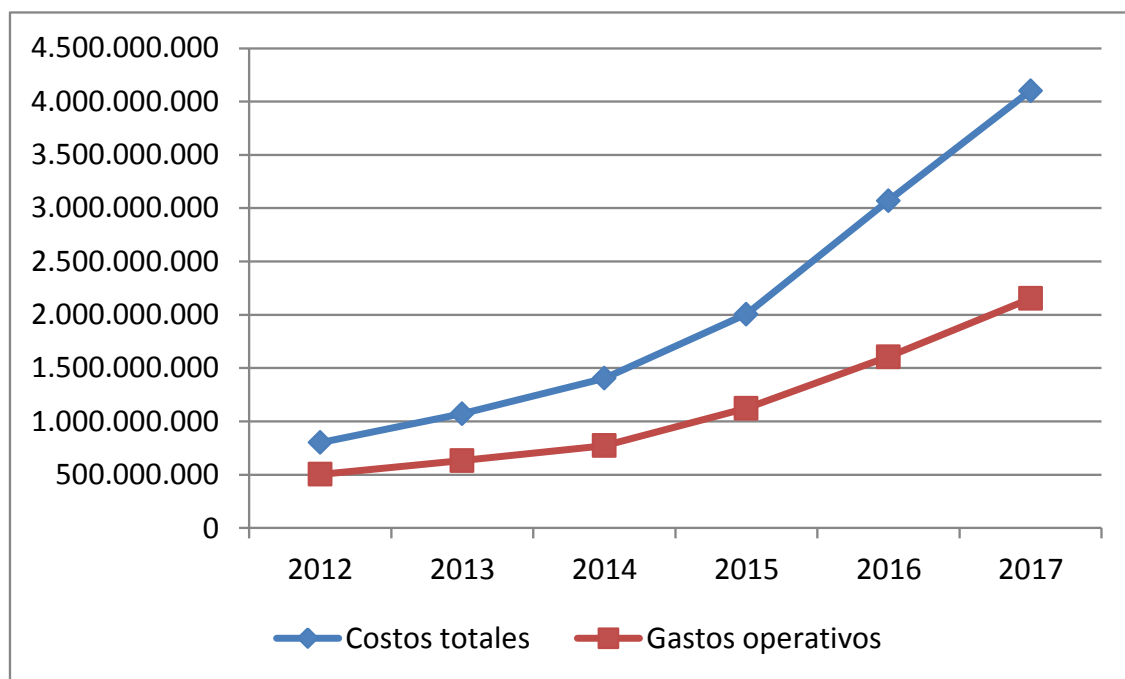
Con respecto a los Costos por servicios y Gastos operativos (Gastos de administración y de comercialización) o Administración Central como los considera la Sociedad, el comportamiento de los mismos se resume en el siguiente cuadro:

**CUADRO N° 25**  
**EVOLUCIÓN COSTOS Y GASTOS OPERATIVOS**

|                  | Costos<br>totales | %<br>Participación | Gastos<br>operativos | % Participación | Costos y<br>gastos<br>operativos |
|------------------|-------------------|--------------------|----------------------|-----------------|----------------------------------|
| 31/12/2012       | 802.540.899       | 61,43%             | 503.935.439          | 38,57%          | 1.306.476.338                    |
| 31/12/2013       | 1.072.149.357     | 62,89%             | 632.555.930          | 37,11%          | 1.704.705.287                    |
| 31/12/2014       | 1.404.711.470     | 64,54%             | 771.691.373          | 35,46%          | 2.176.402.843                    |
| 31/12/2015       | 2.006.041.205     | 64,10%             | 1.123.445.013        | 35,90%          | 3.129.486.218                    |
| 31/12/2016       | 3.069.508.215     | 65,64%             | 1.606.745.087        | 34,36%          | 4.676.253.302                    |
| 31/12/2017       | 4.101.568.196     | 65,58%             | 2.152.420.597        | 34,42%          | 6.253.988.793                    |
| <b>Variación</b> |                   |                    |                      |                 |                                  |
| 2012/2017        | 411%              |                    | 327%                 |                 | 379%                             |

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

**GRÁFICO N° 7**  
**EVOLUCIÓN COSTOS Y GASTOS OPERATIVOS**



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

Tanto los Costos como los Gastos operativos tuvieron un crecimiento constante siendo el incremento total acumulado de aproximadamente 379%.



## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

Como principal componente de los Costos y Gastos encontramos al rubro Remuneraciones y cargas sociales, que representa aproximadamente el 80% del total. Cabe destacar que cualquier variación en este rubro, dada su participación relativa, impactará directamente en el valor de la tarifa técnica.

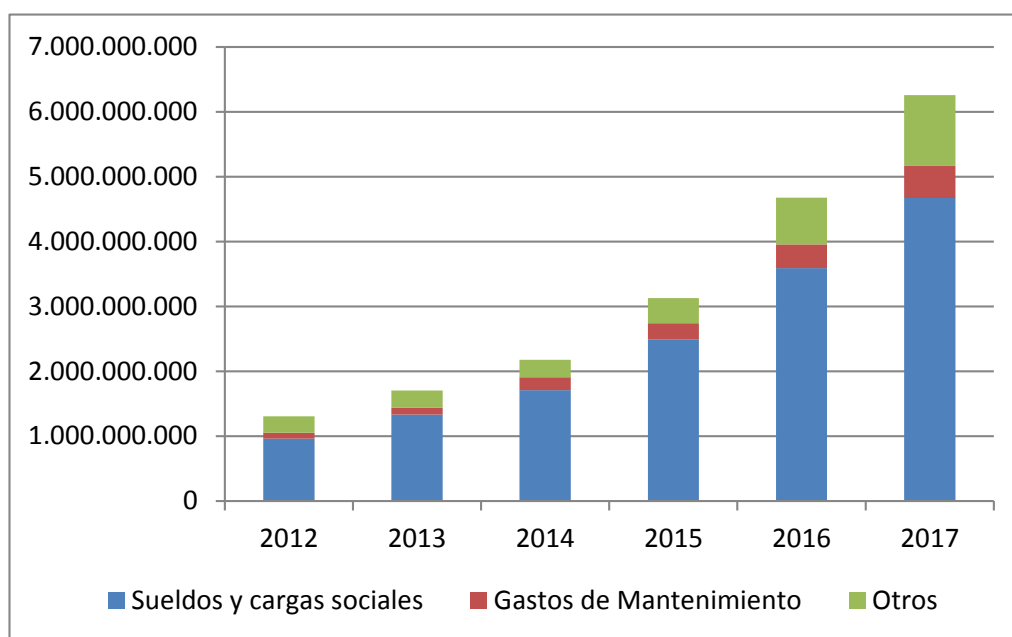
Mientras que el total de Costos y Gastos aumentaron 379%, el total de Remuneraciones y cargas sociales de la sociedad lo hicieron en 385%.

**CUADRO N° 26**  
**PRINCIPAL COMPONENTE DE COSTOS Y GASTOS TOTALES**

|                  | Costos y gastos operativos | Sueldos y cargas sociales | % Participación | Gastos de Mantenimiento | % Participación | Otros         | % Participación |
|------------------|----------------------------|---------------------------|-----------------|-------------------------|-----------------|---------------|-----------------|
| 31/12/2012       | 1.306.476.338              | 963.465.280               | 74%             | 89.335.775              | 7%              | 253.675.283   | 19%             |
| 31/12/2013       | 1.704.705.287              | 1.335.300.146             | 78%             | 106.660.013             | 6%              | 262.745.128   | 15%             |
| 31/12/2014       | 2.176.402.843              | 1.707.618.173             | 78%             | 198.465.154             | 9%              | 270.319.516   | 12%             |
| 31/12/2015       | 3.129.486.218              | 2.494.157.886             | 80%             | 246.783.711             | 8%              | 388.544.621   | 12%             |
| 31/12/2016       | 4.676.253.302              | 3.588.849.587             | 77%             | 367.149.426             | 8%              | 720.254.289   | 15%             |
| 31/12/2017       | 6.253.988.793              | 4.671.982.282             | 75%             | 495.177.139             | 8%              | 1.086.829.372 | 17%             |
| <b>Variación</b> |                            |                           |                 |                         |                 |               |                 |
| 2012/2017        | 379%                       | 385%                      |                 | 454%                    |                 | 328%          |                 |

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

**GRAFICO N° 8**  
**PRINCIPAL COMPONENTE DE COSTOS Y GASTOS TOTALES**



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



## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

### 3- Evolución de Subsidios totales

La brecha existente entre Ingresos totales y Costos totales, si bien muestra una mejora en los últimos años, fue cubriéndose históricamente a través de subsidios crecientes, a saber:

**CUADRO N° 27**  
**RELACIÓN INGRESOS - COSTOS Y GASTOS – SUBSIDIOS**

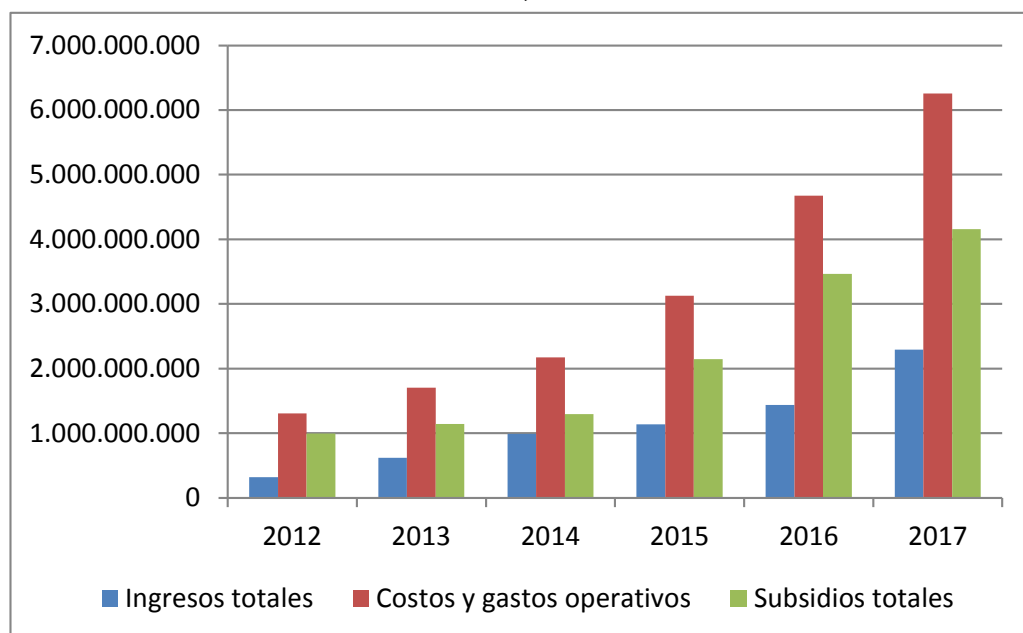
|                   | Ingresos totales | Costos y gastos operativos | Subsidios totales | Ingresos / costos | Subsidios / costos |
|-------------------|------------------|----------------------------|-------------------|-------------------|--------------------|
| <b>31/12/2012</b> | 319.720.978      | 1.306.476.338              | 997.124.343       | 24,47%            | 76,32%             |
| <b>31/12/2013</b> | 618.218.461      | 1.704.705.287              | 1.141.589.425     | 36,27%            | 66,97%             |
| <b>31/12/2014</b> | 990.740.725      | 2.176.402.843              | 1.295.434.971     | 45,52%            | 59,52%             |
| <b>31/12/2015</b> | 1.137.323.404    | 3.129.486.218              | 2.147.824.410     | 36,34%            | 68,63%             |
| <b>31/12/2016</b> | 1.436.271.948    | 4.676.253.302              | 3.467.236.000     | 30,71%            | 74,15%             |
| <b>31/12/2017</b> | 2.291.699.081    | 6.253.988.793              | 4.158.049.672     | 36,64%            | 66,49%             |
| <b>Variación</b>  |                  |                            |                   |                   |                    |
| <b>2012/2017</b>  | <b>617%</b>      | <b>379%</b>                | <b>317%</b>       | <b>50%</b>        | <b>-13%</b>        |

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

Los Costos y Gastos operativos totales aumentaron un 379% y consecuentemente, los Subsidios totales aumentaron un 317%.

La relación entre Ingresos y Costos se incrementó un 50% mientras que la relación entre Subsidios y Costos presentó una baja de 13%.

**GRÁFICO N° 9**  
**EVOLUCIÓN INGRESOS, COSTOS Y SUBSIDIOS**



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



## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

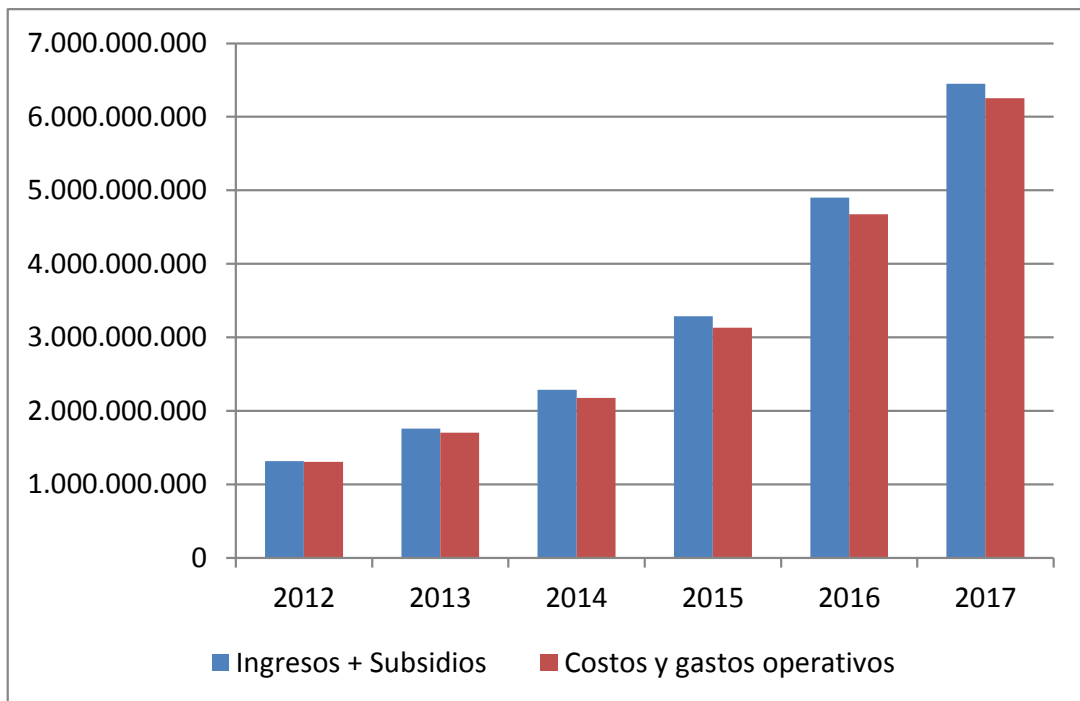
A su vez, si comparamos Ingresos totales más Subsidios totales con el total de Costos y Gastos operativos, observamos cifras equivalentes, muy cercanas al 100%.

**CUADRO N° 28**  
**RELACIÓN INGRESOS + SUBSIDIOS – COSTOS Y GASTOS**

|                  | Ingresos + Subsidios | Costos y gastos operativos |     |
|------------------|----------------------|----------------------------|-----|
| 31/12/2012       | 1.316.845.321        | 1.306.476.338              | 99% |
| 31/12/2013       | 1.759.807.886        | 1.704.705.287              | 97% |
| 31/12/2014       | 2.286.175.696        | 2.176.402.843              | 95% |
| 31/12/2015       | 3.285.147.814        | 3.129.486.218              | 95% |
| 31/12/2016       | 4.903.507.948        | 4.676.253.302              | 95% |
| 31/12/2017       | 6.449.748.753        | 6.253.988.793              | 97% |
| <b>Variación</b> |                      |                            |     |
| 2012/2017        | 390%                 | 379%                       |     |

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

**GRÁFICO N° 10**  
**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.



## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

Los mismos representan aproximadamente montos equivalentes al 66,5% del total de Costos y Gastos operativos al 31/12/2017.

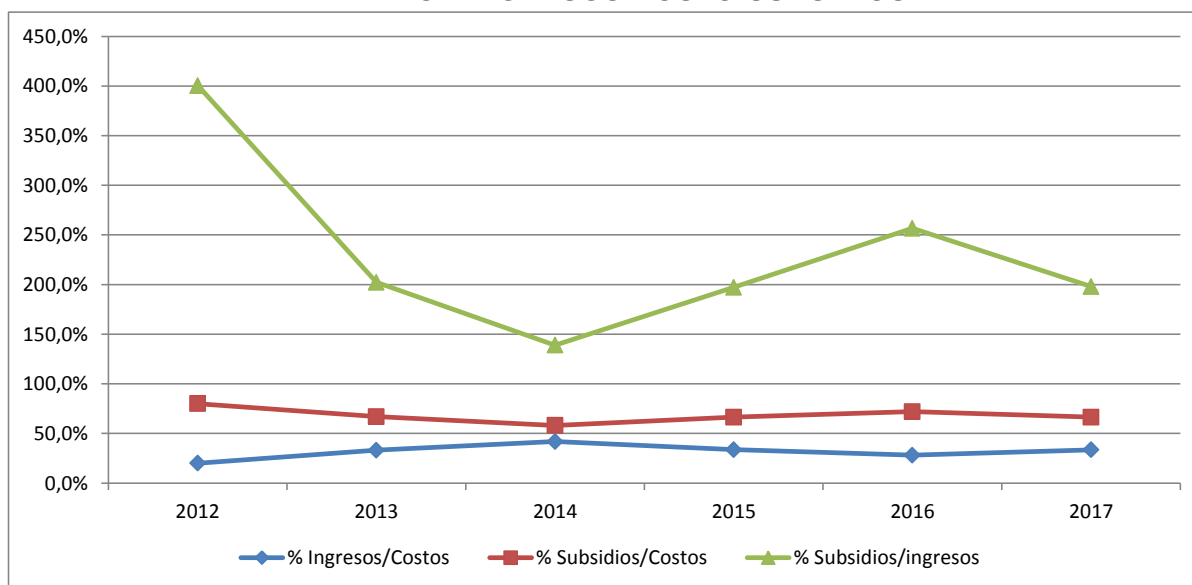
Si relacionamos Ingresos por transporte y Subsidios totales con los pasajeros transportados pagos (PTP), observamos la evolución del subsidio por pasajero a través de los años, a saber:

**CUADRO N° 29  
EVOLUCIÓN SUBSIDIO POR PASAJERO**

|   | 2012          | 2013          | 2014          | 2015          | 2016          | 2017          |      |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|------|
| <b>Ingresos por servicios de transporte</b>   | 249.016.591   | 564.358.474   | 932.774.223   | 1.089.533.118 | 1.351.131.638 | 2.100.548.888 | 744% |
| <b>Subsidios totales</b>                      | 997.124.343   | 1.141.589.425 | 1.295.434.971 | 2.147.824.410 | 3.467.236.000 | 4.158.049.672 | 317% |
| <b>Costo total del servicio de transporte</b> | 1.246.140.934 | 1.705.947.899 | 2.228.209.194 | 3.237.357.528 | 4.818.367.638 | 6.258.598.560 | 402% |
| % Ingresos/Costos                             | 20,0%         | 33,1%         | 41,9%         | 33,7%         | 28,0%         | 33,6%         | 68%  |
| % Subsidios/Costos                            | 80,0%         | 66,9%         | 58,1%         | 66,3%         | 72,0%         | 66,4%         | -17% |
| % Subsidios/Ingresos                          | 400,4%        | 202,3%        | 138,9%        | 197,1%        | 256,6%        | 198,0%        | -51% |
| <b>Pasajeros transportados pagos</b>          | 255,61        | 267,73        | 254,55        | 291,25        | 324,38        | 341,47        | 34%  |
| <b>Costo por pasajero</b>                     | 4,88          | 6,37          | 8,75          | 11,12         | 14,85         | 18,33         | 276% |
| <b>Ingreso por pasajero</b>                   | 0,97          | 2,11          | 3,66          | 3,74          | 4,17          | 6,15          | 531% |
| <b>Subsidio por pasajero</b>                  | 3,90          | 4,26          | 5,09          | 7,37          | 10,69         | 12,18         | 212% |

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

**GRÁFICO N° 11  
RELACION INGRESOS-COSTO-SUBSIDIOS**



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

Conforme se incrementan los Ingresos por servicios de Transporte, aumenta su relación con los Costos (68%), y consecuentemente disminuye la relación Subsidios/Costos (17%) y la relación Subsidios/Ingresos (51%).



## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

### 4- Evolución Resultados

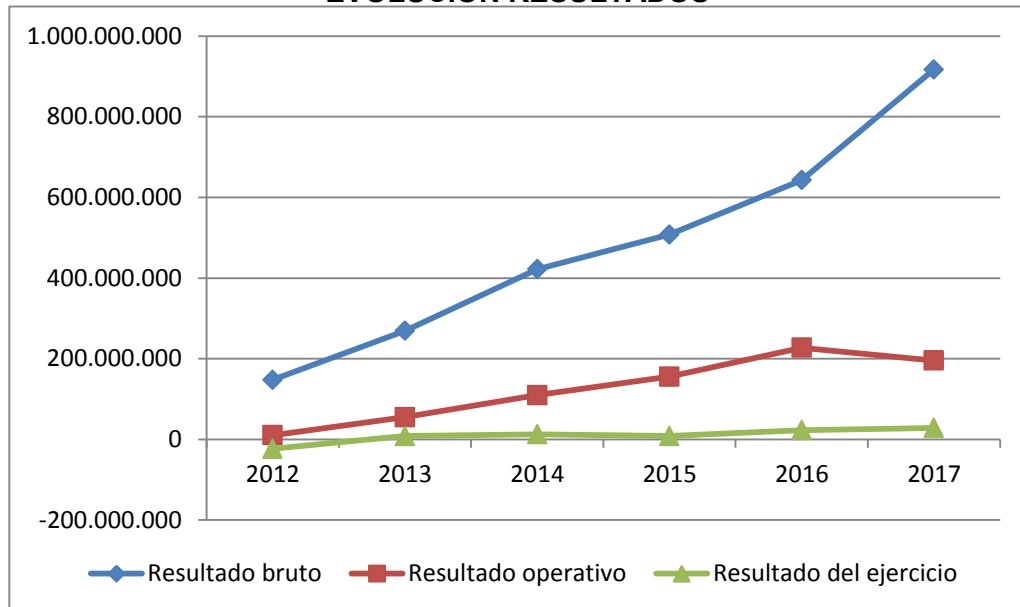
Los principales resultados obtenidos por la Sociedad fueron los siguientes:

**CUADRO N° 30  
EVOLUCIÓN RESULTADOS**

|                  | Resultado<br>bruto | Resultado<br>operativo | Resultado del<br>ejercicio |
|------------------|--------------------|------------------------|----------------------------|
| 31/12/2012       | 147.788.037        | 10.412.950             | -23.117.046                |
| 31/12/2013       | 269.380.163        | 55.102.599             | 8.356.955                  |
| 31/12/2014       | 422.102.985        | 109.772.853            | 12.555.528                 |
| 31/12/2015       | 508.037.646        | 155.661.596            | 8.271.214                  |
| 31/12/2016       | 642.657.443        | 227.254.646            | 22.890.339                 |
| 31/12/2017       | 916.979.860        | 195.759.960            | 28.396.706                 |
| <b>Variación</b> |                    |                        |                            |
| 2012/2017        | 520%               | 1780%                  | 223%                       |

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

**GRÁFICO N° 12  
EVOLUCIÓN RESULTADOS**



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

El Resultado Bruto es el resultado primario y muestra la diferencia entre Ingresos totales y Costos totales. El mismo ha sido positivo y creciente, acumulando un incremento de 520%.

El Resultado Operativo es el que surge de restarle al Resultado bruto los Gastos operativos o de Administración Central, es decir, los Gastos de Administración y Comercialización, y acumula un incremento de 1.780%.



## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

El Resultado del Ejercicio es el resultado final de la Sociedad luego del cálculo del Impuesto a las Ganancias. El mismo muestra un importante recupero con respecto al ejercicio 2012 (+223%), siendo positivo en los últimos cinco periodos.

### 5- Evolución Pasajeros transportados

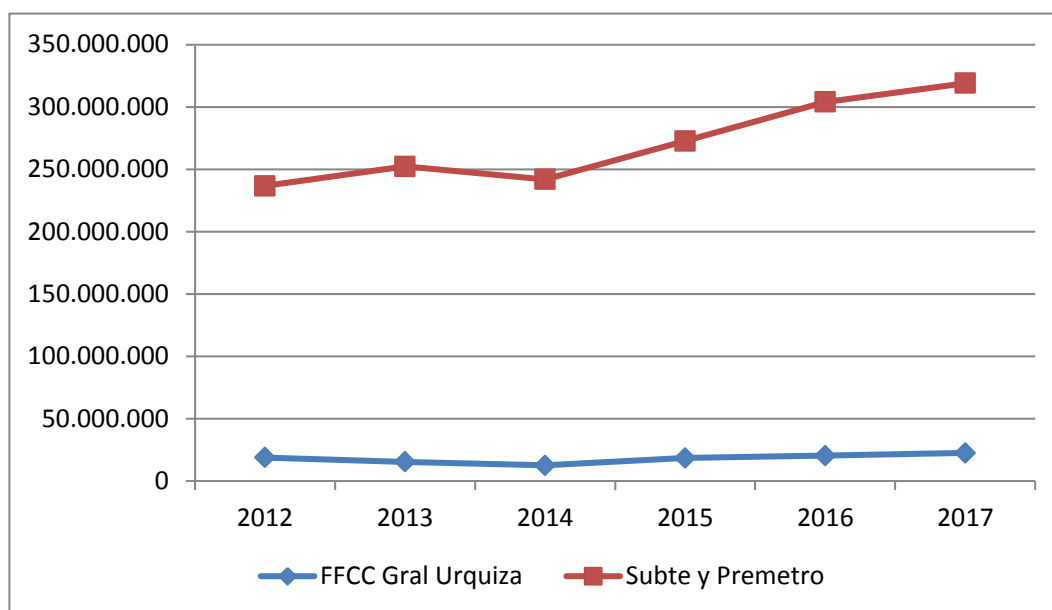
Tantos los pasajeros transportados en Subte y Premetro como los correspondientes al FFCC Urquiza muestran incrementos acumulados de 35% y 19%, respectivamente, tal como se resume en el siguiente cuadro:

**CUADRO N° 31**  
**EVOLUCIÓN PASAJEROS PAGOS TRANSPORTADOS**

|                  | FFCC Gral Urquiza | % Participación | Subte y Premetro | % Participación | Total       |
|------------------|-------------------|-----------------|------------------|-----------------|-------------|
| <b>2012</b>      | 18.963.418        | 7%              | 236.648.525      | 93%             | 255.611.943 |
| <b>2013</b>      | 15.419.210        | 6%              | 252.310.907      | 94%             | 267.730.117 |
| <b>2014</b>      | 12.585.106        | 5%              | 241.966.082      | 95%             | 254.551.188 |
| <b>2015</b>      | 18.528.364        | 6%              | 272.723.210      | 94%             | 291.251.574 |
| <b>2016</b>      | 20.440.782        | 6%              | 303.943.934      | 94%             | 324.384.716 |
| <b>2017</b>      | 22.472.864        | 7%              | 319.016.144      | 93%             | 341.489.008 |
| <b>Variación</b> |                   |                 |                  |                 |             |
| <b>2012/2017</b> | <b>19%</b>        |                 | <b>35%</b>       |                 | <b>34%</b>  |

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

**GRÁFICO N° 13**  
**EVOLUCIÓN PASAJEROS PAGOS TRANSPORTADOS**



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



## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

### 6- Estimación de la Tarifa Técnica

A continuación, procedemos a estimar la Tarifa Técnica, a partir de la información financiera de la sociedad al 31/12/2017, y desde dos puntos de vista complementarios, obteniendo, en ambos casos, cifras equivalentes y cercanas a los \$ 18, a saber:

#### CUADRO N° 32 ESTIMACION TARIFA TECNICA

|   |               |
|---|---------------|
| <i>a) En función a Ingresos y Subsidios</i>   |               |
| Ingresos por Servicios de Transporte          | 2.100.548.888 |
| Subsidios por Costos                          | 2.726.848.975 |
| Pasajeros transportados pagos                 | 341,47        |
| <i>Costo estimado por pasajero</i>            | <i>14,14</i>  |
| <hr/>   |               |
| Ingresos por Servicios de Transporte          | 2.100.548.888 |
| Subsidios totales                             | 4.158.049.672 |
| Pasajeros transportados pagos                 | 341,47        |
| <i>Costo total estimado por pasajero</i>      | <i>18,33</i>  |
| <hr/>   |               |
| <i>b) En función a Costos y Gastos</i>        |               |
| Costos por Servicios de Transporte            | 3.962.152.719 |
| Pasajeros transportados pagos                 | 341,47        |
| <i>Costo estimado por pasajero</i>            | <i>11,60</i>  |
| <hr/>   |               |
| Costos por Servicios de Transporte            | 3.962.152.719 |
| Administración Central                        | 2.152.420.597 |
| Pasajeros transportados pagos                 | 341,47        |
| <i>Costos y gastos estimados por pasajero</i> | <i>17,91</i>  |

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





## Control de Servicios Públicos de la Ciudad

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

### CONCLUSIONES

Como producto de lo expuesto en este informe podemos concluir que existen 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.

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>63</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 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

---

<sup>63</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.º 116/ERSP/18 (continuación)**

**Control de Servicios  
Públicos de la Ciudad**

CON VOS, UNA CIUDAD CON VOZ  
ERSP

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.  
En este sentido sería recomendable reconsiderar algunas limitaciones que afectan a los denominados “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.