



H. Cámara de Diputados de la Nación

Expte. 686-D-2012

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados ...

SANCIONAN CON FUERZA DE LEY

Artículo 1°.- Rechácese el acta acuerdo celebrada el 3 de enero de 2012 entre el Estado Nacional y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, sobre la transferencia de los servicios de transporte subterráneo y premetro.

Artículo 2°.- Encomiéndese al Poder Ejecutivo Nacional la suscripción de los actos jurídicos necesarios para la transferencia de los servicios de transporte subterráneo y premetro, en conjunto con el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, cuando corresponda.

Dicha transferencia deberá hacerse efectiva, en forma gradual, conforme las pautas que se enumeran en el Anexo, dentro del término de ciento ochenta (180) días contados a partir de la promulgación de la presente ley.

Artículo 3°.- A efectos del cumplimiento del artículo 2°, confórmese una mesa de diálogo institucional para la transferencia del servicio de transporte subterráneo y premetro, integrada por representantes del Poder Ejecutivo Nacional, el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la empresa concesionaria, los trabajadores/as y las asociaciones de usuarios y consumidores.

Artículo 4°.- La Comisión Bicameral "Ciudad de Buenos Aires", creada por artículo 15° de la Ley 24.588, realizará el seguimiento y control del proceso de transferencia de los servicios de transporte subterráneo y premetro.

Artículo 5°.- Comuníquese, etc.

Roy Cortina
Diputado de la Nación

ANEXO

Pautas para la transferencia de los servicios de transporte subterráneo y premetro

Inversiones

El Gobierno Nacional concluirá, dentro del plazo máximo de tres (3) años contados a partir de la fecha de promulgación de la presente ley, el Programa de Obras, Trabajos Indispensables y Adquisición de Bienes, previsto en el Decreto 1683/2005 y normas complementarias.

Asimismo, exigirá al Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, el cumplimiento de un cronograma de las obras de ampliación de la red que se encuentran demoradas.

Traspaso de recursos

El Gobierno Nacional modificará la participación que le corresponde a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires por aplicación del artículo 8° de la Ley N° 23.548, elevando al uno coma setenta por ciento (1,70%) el coeficiente establecido por el artículo 1° del Decreto 705/2003.

Tarifas

Para la determinación del monto que los usuarios pagan como contraprestación del servicio de transporte subterráneo y premetro, el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires deberá considerar el cuadro tarifario de los servicios de transporte público en el Área Metropolitana y dar estricto cumplimiento, con carácter previo, a las instancias de participación ciudadana previstas en el marco normativo vigente.

Seguridad

El Gobierno Nacional tendrá a su cargo las erogaciones que demanden los servicios de policía adicional prestados por la Policía Federal Argentina en la red de transporte subterráneo y premetro, hasta tanto se efectivice el traspaso de la Superintendencia de Seguridad Metropolitana a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

En las últimas semanas, se agudizó el enfrentamiento entre el Poder Ejecutivo Nacional y el Jefe de Gobierno porteño, en torno al traspaso del subterráneo y premetro a la Ciudad, en un marco de acusaciones mediáticas cruzadas, que primero trasladaron al ámbito judicial y ahora pretenden llevar al escenario parlamentario, incapaces de afrontar un diálogo político-institucional que pueda destrabar la difícil situación de inestabilidad jurídica y operativa en la que quedó inmersa la prestación de este servicio público.

En la Ciudad de Buenos Aires, funcionan seis líneas de subterráneo y una de premetro que se trasladan por una red de más de cien kilómetros de longitud, toda dentro del territorio porteño.

Por esa red viajan diariamente un promedio de 1.400.000 pasajeros, que representan aproximadamente el 11,3% de los usuarios del transporte público en la Ciudad.

En el marco de la Ley 23.696 de Reforma del Estado, en el año 1993, el Estado Nacional concesionó el servicio a la empresa Metrovías S.A., cuya titularidad corresponde al Grupo Roggio, un holding diversificado y consolidado que creció de manera significativa de la mano de la obra pública y las privatizaciones de los servicios públicos llevadas adelante durante los '90.

Curiosamente, ese contrato de concesión dispuso que la entonces Municipalidad de Buenos Aires fuera la autoridad de aplicación en relación al subterráneo y premetro, algo que en la práctica nunca se concretó, en tanto continuaron dependiendo del Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la Nación.

Cuando en 1999, se llevó adelante la renegociación de esta concesión, el Poder Ejecutivo Nacional instruyó a ese Ministerio para la realización de los actos necesarios a efectos de la instrumentación de la transferencia del control de subterráneo y premetro.

Un año más tarde, la Legislatura de la Ciudad sancionó la Ley 373, como una muestra de voluntad de adherir a esa transferencia. Pero tampoco se efectivizó y la fiscalización, igual que el mantenimiento de la red y la política de subsidios, continuaron por más de una década, en manos del Gobierno Nacional y la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT).

A comienzos de noviembre de 2011, en conferencia de prensa, los Ministros Amado Boudou y Julio De Vido, anunciaron - en el marco de un plan de recorte a los subsidios a los servicios públicos recibidos por empresas y usuarios particulares - la intención del Gobierno Nacional de traspasar a la Ciudad, la concesión del subterráneo y premetro.

Fue el inicio del camino que llevó a la suscripción del acta-acuerdo del 3 de enero de 2012, entre el Gobierno Nacional y el de la Ciudad.

En esa acta, la Ciudad ratificaba su decisión de aceptar la transferencia de la concesión y asumía en ese mismo acto, el control y fiscalización del contrato, así como el íntegro ejercicio de la potestad tarifaria, incluyendo la facultad de establecer el valor del boleto en forma unilateral.

Por su parte, la Nación se comprometía a pagar el cincuenta por ciento (50%) del subsidio correspondiente al año 2012, en el orden de los \$ 360.000.000.

En la misma, los firmantes se otorgaban un plazo de noventa (90) días para la elevación de los proyectos correspondientes a los actos jurídicos que fuera necesario suscribir para la formalización de las demás cuestiones legales, económicas y administrativas.

Planteado en estos términos, el acuerdo firmado abona a una visión economicista de los servicios públicos que enfatiza en la cuestión del aumento de las tarifas y el recorte del subsidio, sin mencionar ni una sola vez la palabra inversión.

En la misma dirección, retoma la lógica menemista de la “descentralización” educativa y sanitaria a las Provincias, pretendiendo que la Ciudad se haga cargo de la concesión del subterráneo y premetro, sin la reasignación de los fondos necesarios para solventar esas funciones.

Ocurre que, atendiendo a sus apremios financieros y fiscales, el Poder Ejecutivo Nacional instaló el traspaso del subterráneo y premetro como parte de la agenda del recorte del gasto público; reflatando el falaz discurso federalista referido a la “injusticia” de sostener con fondos nacionales un servicio que sólo utilizan los porteños, dirigido a alimentar viejas confrontaciones y el antagonismo.

Por su parte, el Jefe de Gobierno que tenía la responsabilidad de llevar la discusión al terreno del avance de la autonomía de la Ciudad, fue funcional a esa estrategia y terminó aceptando un acta vergonzosa que pretende dar por concluida una compleja transferencia, a través de cinco artículos sin definiciones significativas en cuanto a la calidad del servicio.

La tragedia ferroviaria ocurrida en la Estación de Once que puso en blanco sobre negro, las terribles condiciones en las que viajan los millones de usuarios del transporte público en el Área Metropolitana, fue un punto de inflexión en el avance del proceso de transferencia del subterráneo y premetro.

El retiro de la Policía Federal de las estaciones, anunciado por la Ministra de Seguridad Nilda Garré, fue la excusa que usó el Jefe de Gobierno para rechazar el traspaso vía conferencia de prensa; aún cuando ya había dispuesto un aumento de la tarifa.

Una decisión que sostuvo y llevó a la Justicia, argumentando el mal estado del servicio como consecuencia del incumplimiento por parte del Poder Ejecutivo

Nacional del Programa de Obras, Trabajos Indispensables y Adquisición de Bienes, al que se había obligado mediante el Decreto N° 1683/2005.

Como si Mauricio Macri no estuviera a cargo de la gestión de la Ciudad hace ya más de cuatro años; como si él mismo hubiera cumplido las inversiones que estaban a su cargo - largamente demoradas - para la ampliación de la red; como si pudiera no saber de las pocas frecuencias, las demoras, las medidas de fuerza de los trabajadores/as, el ruido, los coches sucios y viejos, las condiciones de hacinamiento y el calor, el accionar de punguistas y abusadores, que son moneda corriente en el subterráneo de Buenos Aires.

La respuesta de la Presidenta de la Nación, remitiendo un proyecto de ley para ratificar esa acta y redoblar la apuesta incluyendo el traspaso del transporte automotor de pasajeros - también sin los correspondientes recursos - no ha hecho otra cosa que profundizar este grave conflicto interjurisdiccional que tiene en vilo al conjunto de la sociedad.

Salta a la vista que el objetivo no es traer soluciones, sino fortalecer la posición oficial obteniendo un aval parlamentario, a partir de las amplias mayorías con las que cuenta el oficialismo en ambas Cámaras.

Desde nuestras bancas, siempre hemos propiciado el debate de la autonomía porteña en el seno del Congreso Nacional y no vamos a renunciar a llevarlo adelante, aunque haya quienes pretendan limitarlo y desnaturalizarlo.

Por eso, venimos a presentar esta iniciativa que propone dar cumplimiento a la transferencia del servicio de subterráneo y premetro, pero en el marco de una propuesta seria que respete lo dispuesto por la Constitución Nacional, atendiendo al carácter autónomo de la Ciudad de Buenos Aires y priorizando los derechos de los usuarios.

En primer término, se plantea el rechazo del acta antes mencionada, por considerarla flagrantemente violatoria del artículo 75 inciso 2 de la Constitución Nacional, toda vez que - a través de la misma - el Gobierno Nacional sólo se compromete a transferir parcialmente y sólo por un año, una parte de los fondos que utiliza para el sostenimiento del servicio.

No obstante, ratificamos que es la Ciudad de Buenos Aires quien debe hacerse cargo del servicio de subterráneo y premetro, pero a partir de un traspaso gradual que respete determinadas condiciones.

Para llevarlo adelante, impulsamos la conformación de una mesa de diálogo institucional que permita incorporar a todos los actores involucrados en el desarrollo del proceso, integrando al Gobierno Nacional, el Gobierno porteño, la empresa concesionaria, los representantes de los usuarios y los trabajadores/as del subte; todo bajo el seguimiento y control de la Comisión Bicameral "Ciudad de Buenos Aires", creada por Ley 24.588.

En cuanto a las condiciones, están expresadas a partir del detalle de cuatro pautas referidas a la responsabilidad de instrumentación de los planes de inversiones actualmente a cargo de los Gobiernos Nacional y de la Ciudad, el traspaso de los recursos, la fijación de tarifas y el servicio de seguridad pública en la red.

Con referencia a las inversiones, se fija un plazo para que el Gobierno Nacional cumpla con el Programa de Obras que se impuso a sí mismo hace ya siete años, a fin de entregar el subterráneo a la Ciudad en un estado aceptable de funcionamiento.

Asimismo, también le exigimos al Gobierno de la Ciudad, la programación y debido cumplimiento del plan de ampliación a su cargo, disponiendo que, además, será responsable de las nuevas inversiones.

Respecto al traspaso de los recursos debemos considerar que los fondos que hoy la Nación destina a solventar el funcionamiento del subterráneo y premetro, incluyen tanto un subsidio para la operación del sistema, como los montos correspondientes para financiar las inversiones y los gastos administrativos que demanda el ejercicio de las funciones de control.

Para sostener esos gastos, sostenemos que el mecanismo para garantizar la reasignación de recursos sea de carácter permanente, a través del incremento del porcentaje que recibe la Ciudad de los fondos coparticipables que le corresponden a la Nación y no atarlo a los plazos de la actual concesión.

En cuanto a la fijación del nuevo valor del boleto, proponemos imponer al Gobierno porteño que sea acorde al nivel tarifario de trenes y colectivos del área metropolitana y se cumplan con todos los pasos previstos que incluyen la convocatoria a una audiencia pública.

Finalmente, en torno a la seguridad en la red de subterráneo, ponemos en cabeza del Gobierno Nacional la realización de las erogaciones que demanden los servicios prestados por la Policía Federal Argentina, hasta tanto se efectivice el traspaso de la Superintendencia de Seguridad Metropolitana a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Por todo lo expuesto, y con el firme objetivo de plantear una clara propuesta alternativa frente a aquellos que, con una mirada de cortísimo plazo, han demostrado un profundo desprecio por la vida y seguridad de las personas, venimos a solicitar la aprobación de este proyecto.