Expediente 4272-D-2013

PROYECTO DE LEY

La Cámara de Diputados y el Senado de la Nación

SANCIONAN CON FUERZA DE LEY

Artículo 1°.- La presente ley tiene por objeto hacer efectiva la transferencia a favor de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires de los recursos presupuestarios aplicados oportunamente al sostenimiento financiero de los servicios de transporte subterráneo y premetro.

A tal efecto, elévese al uno coma setenta por ciento (1,70%) el coeficiente establecido por el artículo 1° del Decreto 705/2003, que dispone la participación de esa jurisdicción en los fondos coparticipables que corresponden a la Nación, por aplicación del artículo 8° de la Ley 23.548.

Artículo 2º.- Los recursos resultantes del incremento dispuesto pasarán a integrar el FONDO SUBTE creado por el artículo 39 de la Ley 4.472 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Artículo 3°.- Encomiéndese al Poder Ejecutivo Nacional la suscripción de los actos jurídicos necesarios para hacer efectivo lo dispuesto en los artículos anteriores, estableciendo como condición la revisión de los aumentos tarifarios e impositivos resueltos por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires a partir de la transferencia de los servicios de transporte subterráneo y premetro.

Artículo 4°.- La Comisión Bicameral “Ciudad de Buenos Aires” creada por artículo 15° de la Ley 24.588, tendrá a su cargo la realización del seguimiento y el control de la ejecución de esta ley.

Artículo 5°.- Comuníquese, etc.

.

Roy Cortina
Diputado de la Nación

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

Durante el año 2012, se concretó la transferencia del servicio de transporte subterráneo y premetro de la órbita nacional a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a partir de un proceso conflictivo que - entre otras cosas - incluyó cuestionamientos y acciones judiciales cruzados, un polémico tarifazo, el retiro de los efectivos de la Policía Federal de la custodia de las estaciones y sucesivas huelgas de los trabajadores/as.

Un proceso en el que se vieron afectados los millones de pasajeros que lo utilizan diariamente y que mostró la incapacidad de ambas jurisdicciones para afrontar un diálogo político-institucional capaz de destrabar la difícil situación de inestabilidad jurídica y operativa en la que quedó sumergido este servicio público.

Comenzó a fines del año anterior, cuando el entonces Ministro de Economía Amado Boudou junto a su par 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 la concesión.

El 3 de enero de 2012, se suscribió un acta-acuerdo entre el Gobierno Nacional y el Gobierno de la Ciudad, donde el primero solamente se comprometía a pagar el cincuenta por ciento (50%) del subsidio correspondiente a ese año ($ 360.000.000) y el segundo 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.

De esta forma, el Poder Ejecutivo Nacional instaló el traspaso como parte de una agenda del recorte del gasto público que atendía sus apremios financieros y fiscales. El Jefe de Gobierno - que tenía la responsabilidad de llevar la discusión al terreno del avance de la autonomía porteña - fue funcional a esa estrategia y terminó aceptando ese un acta vergonzosa, flagrantemente violatoria del artículo 75° inc. 2 de la Constitución Nacional.

Es que el acuerdo no acompañaba la transferencia del servicio con la de los recursos correspondientes, que debían incluir tanto el subsidio para la operación del sistema, como los montos para financiar inversiones y los gastos administrativos que demandaba el ejercicio de las funciones de control.

La tragedia ferroviaria ocurrida el 22 de febrero de 2012, en la Estación de Once, evidenció de la manera más terrible las pésimas condiciones en las que viajan los usuarios del transporte público en el Área Metropolitana de Buenos Aires y constituyó un punto de inflexión en el avance de ese proceso.

El Gobierno porteño desconoció la formalización del traspaso - aunque a sólo cuarenta y ocho horas de firmada el acta, ya había subido unilateralmente la tarifa llevándola de $ 1,10 a $ 2,50 (Decreto 27/2012) - y se desencadenó una escalada de enfrentamientos con el Gobierno Nacional que tuvo como respuesta de la Presidenta de la Nación, el envío de un proyecto de ley al Congreso para ratificar esa acta y redoblar la apuesta, incluyendo la transferencia del transporte automotor de pasajeros, también sin los fondos respectivos.

Ese proyecto fue finalmente aprobado el 28 de marzo de 2012, a partir de la sanción de la Ley 26.740, a la que nos opusimos presentando una propuesta alternativa respetuosa de la Constitución Nacional, el carácter autónomo de la Ciudad de Buenos Aires y los derechos de los usuarios y trabajadores/as.

En diciembre pasado - en el marco de un nuevo acuerdo entre el PRO y el Frente para la Victoria - la Legislatura porteña sancionó la Ley 4.472, a través de la cual, las autoridades porteñas volvieron a aceptar el servicio de subterráneo y premetro, sin que el Gobierno Nacional les transfiriera los recursos.

Esa norma de setenta y ocho artículos, estableció *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 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.*

Como autoridad de aplicación, designó a SBASE poniéndola a cargo del 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. Asimismo, declaró la emergencia en la prestación del servicio por el término de dos años.

Con el supuesto fin de financiar el retiro de todo el subsidio nacional, incluyó el incremento de los impuestos de patentes y de sellos, acompañado por el posterior anuncio de un nuevo aumento de la tarifa, elevándola - a partir de mediados de marzo de 2013 - a $ 3,50, que representa un crecimiento del 127%, en tan sólo catorce meses.

Todos esos recursos pasaron a integrar el denominado FONDO SUBTE, cuyo objeto exclusivo es solventar los gastos corrientes de mantenimiento y explotación del servicio y las obras de desarrollo, mejora y expansión.

En consecuencia, el singular “ahorro” del Gobierno Nacional lo terminaron pagando los porteños y quienes, sin serlo, utilizan el servicio de subterráneo y premetro en la Ciudad de Buenos Aires.

Para retrotraer esta situación, consideramos fundamental mantener vigente el debate y el reclamo por el cumplimiento efectivo del ya mencionado artículo 75º inc. 2 de la Constitución Nacional.

Ese es el sentido de la iniciativa que venimos a presentar que - para garantizar una reasignación permanente de los recursos que el Gobierno Nacional destinaba oportunamente a sostener el servicio de subterráneo y premetro - propone elevar del 1,40% al 1,70%, la parte que recibe la Ciudad de los fondos coparticipables que le corresponden a la Nación, conforme lo dispuesto por el artículo 8° de la Ley 23.548 y el Decreto 705/2003.

Si se tiene en cuenta que - por imperio de esas normas - la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, ha venido recibiendo en los últimos años, alrededor

de $ 2.500 millones, ese 0,3% equivale aproximadamente a los $ 720 millones que alcanzaba el subsidio.

Para evitar que esos recursos sean afectados a otro fin por el Gobierno porteño, se dispone su integración al FONDO SUBTE y se plantea como condición la revisión de los aumentos impositivos y tarifarios dispuestos por el mismo.

En defensa de los derechos de los usuarios de este transporte público que es de vital importancia para la conectividad y el traslado en el Área Metropolitana de Buenos Aires, urge que el Congreso Nacional revise lo actuado por él mismo en contradicción con las disposiciones de nuestra Carta Magna.

Por eso y por las demás razones expuestas, es que solicitamos el pronto tratamiento de este proyecto de ley.

Roy Cortina
Diputado de la Nación