



PROYECTO DE LEY

Servicio público de subte y Premetro eficiente, seguro, estatal y con control social

Título I - Función social y objetivos.

Artículo 1°. **Función social.** Se establece que el servicio de transporte subterráneo y Premetro de la Ciudad tiene carácter público y cumple una función social.

Art. 2°.- Principios generales y objetivos:

1. Garantizar la operación y control del servicio con niveles de eficiencia, seguridad y economía.
2. Proteger adecuadamente los derechos de sus usuarios y trabajadores.
3. Establecer un programa de inversiones para la renovación, mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura, vías y material rodante en la red existente.
4. Establecer un programa de inversiones para la expansión de la red acorde la normativa vigente y los planes que desarrolle Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado (SBASE).
5. Proteger, preservar y restaurar los bienes afectados al servicio como patrimonio de la Ciudad.
6. Fortalecer la integración modal a través del Premetro como servicio alimentador de líneas troncales de subte y ferroviarias en zonas de baja densidad poblacional y vehicular.
7. Promover el uso del subte y Premetro como medio de transporte seguro, eficiente, económico y no contaminante.
8. Impulsar la recuperación de la industria ferroviaria y tranviaria pública nacional con el objetivo de sustituir importaciones y cubrir las necesidades de material rodante, infraestructura y señalamiento.

Título II - Reestatización con control social.

Art. 3°.- Rescisión del contrato con Emove Movilidad S.A. A partir de la sanción de la presente ley se rescinde el contrato de concesión del servicio público de subte y



Premetro con Emova Movilidad S.A., perteneciente al grupo local Benito Roggio Transporte, asociado con Metrovías, y Subterráneos de Buenos Aires S.E.

Art. 4°.- Reestatización del servicio. La operación y fiscalización del servicio de subte y Premetro queda a cargo exclusivo del Estado de la Ciudad a través de su empresa SBASE.

Dicha empresa pública asume también a su cargo todo el grupo de servicios para la explotación comercial por alquiler de locales, espacios, publicidad y demás actividades en las estaciones, coches e inmuebles pertenecientes a la red.

Art. 5°.- Control de los trabajadores y usuarios. Para el control del servicio de subte y Premetro, su funcionamiento, condiciones de seguridad e higiene, cuadro tarifario, ampliación de la red e inversiones se constituye una Comisión de Control de diez (10) miembros, integrada por:

1. Un/a (1) representante electo/a por las/los trabajadores del subte en representación de cada una de las líneas existentes (seis),
2. un/a (1) representante electo/a por las/los trabajadores del Premetro (Linea E2) y
3. tres (3) representantes electos por las organizaciones de usuarios y consumidores.

La comisión tiene plena facultad de acceso a los registros, libros contables y demás información relativa al servicio. Sus miembros duran dos (2) años en el ejercicio de sus funciones, no pudiendo ser reelectos. Así mismo, dos (2) de ellos, uno (1) en representación de las y los trabajadores y uno (1) de las organizaciones de usuarios, podrán participar de las reuniones de directorio de SBASE.

Art. 6°.- Participación de las Comunas. En la planificación, mejoras y control del servicio de subte y Premetro participan las Comunas, a través de sus Juntas y Consejos Consultivos Comunales en ejercicio de sus competencias concurrentes según la Ley 1.777 de Comunas (art. 11°).

Título III - Auditoría y Audiencia Pública.



Art. 7°.- Auditoría técnico-contable integral. Asumida su gestión, SBASE debe realizar, en conjunto con la Comisión de Control, una auditoría técnica y contable integral según el siguiente detalle:

1. La auditoría debe incluir el estado de la infraestructura, las condiciones de seguridad e higiene, el contrato de concesión a Emova Movilidad S.A, su antecesora Metrovías S.A y todo contrato o subconcesión derivada del grupo de servicios concedido, sus balances y la utilización de los subsidios estatales recibidos.
2. Un informe inicial sobre los últimos tres (3) años de la concesión debe presentarse ante la Legislatura en el plazo máximo de un (1) mes a partir de la sanción de la presente ley.
3. El informe final de la auditoría sobre todos los años de la concesión debe presentarse ante la Legislatura en el plazo máximo de cinco (5) meses a partir de presentado el informe inicial.

Art. 8°.- Convocatoria a audiencia pública. Una vez recibido el informe inicial de auditoría dispuesto por el art. 7° inc. 2, en el plazo máximo de treinta (30) días, la Legislatura debe convocar a una audiencia pública según lo establece la Constitución de la Ciudad (art. 63°) a fin de debatir los resultados de dicho informe y las medidas a adoptar.

Título IV - Horarios, tarifas y régimen laboral.

Art. 9°.- Horarios. El Sistema de Transporte Ferroviario de Pasajeros de Superficie y Subterráneo en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (SUBTE), prestará servicio 24 horas, los 365 días del año.

Art. 10°.- Tarifas. En razón de su función social, las tarifas se deben revisar anualmente y se pueden modificar previa audiencia pública.

Los cuadros tarifarios se deben publicar en el Boletín Oficial de la Ciudad al menos diez (10) días antes de su entrada en vigencia, para conocimiento público.



Se establecen las siguientes exenciones:

1. Jubilados y pensionados que perciban el haber mínimo.
2. Estudiantes de todos los niveles, docentes, no docentes y trabajadores de establecimientos educativos del sector público.
3. Trabajadores del sector de salud pública.
4. Usuaris/os titulares y sus respectivos acompañantes, en caso en los que correspondiere, de Certificado Único de Discapacidad (CUD)

Art. 11°.- Régimen laboral. Los trabajadores del subte y Premetro pertenecientes a Emova Movilidad S.A, excepto directores y gerentes, se incorporan a la planta permanente de SBASE a través de un escalafón especial.

Dicho escalafón debe incluir el pleno respeto por la jornada de seis (6) horas, los actuales niveles salariales, antigüedad, condiciones de trabajo, doble franco y la vigilancia médica a todas y todos los trabajadores que sufren la exposición del asbesto, y demás derechos adquiridos.

Título V - Financiamiento.

Art. 12°.- Funcionamiento del servicio. Los fondos necesarios para el funcionamiento y mejoramiento del servicio, incluida la ampliación de los horarios y frecuencias, son administrados por SBASE y se obtienen de las siguientes fuentes:

1. Los ingresos corrientes por venta de pasajes.
2. Las partidas específicas destinadas en el Presupuesto General de Gastos y Cálculo de Recursos de la Administración del Gobierno de la Ciudad.
3. Los ingresos por explotaciones colaterales, como publicidad, tendido de fibra óptica, alquileres de espacios y locales en estaciones y túneles para peatones, y toda otra explotación comercial en instalaciones del subte y Premetro.
4. Lo recaudado a partir de la derogación de los artículos correspondientes a las exenciones fiscales a sectores empresariales, establecidos en las siguientes leyes: Ley 2.972, Distrito Tecnológico; Ley 3.876, Distrito Audiovisual; Ley 4.348, Distrito Logístico de Cargas; Ley 4.353, Distrito de las Artes; Ley 6447, Distrito del Vino; Ley 4761, Distrito de diseño; Ley 5961, Distrito Joven y la Ley 5235, Distrito del Deporte.



“2024 - Año del 30° Aniversario de la Autonomía de la Ciudad de Buenos Aires”

5. La derogación de la exención del Impuesto a los Ingresos Brutos a las empresas privadas que presten servicios a la Ciudad por licitación pública aprobada por la Legislatura (art. 296° inc. 31 del Código Fiscal vigente).

Art. 13°.- Obras de Ampliación y Fondo. Se establece una ampliación mínima de la red de subte de cuatro (4) kilómetros anuales. Los fondos necesarios para dicha extensión son administrados por SBASE a través de una contabilidad separada de la operación del servicio y se obtienen de las siguientes fuentes:

1. Los excedentes generados por la operación del servicio de subte y Premetro, así como por la explotación de todo el grupo de servicios derivados.
2. Las partidas específicas destinadas en el Presupuesto General de Gastos y Cálculo de Recursos de la Administración del Gobierno de la Ciudad.
3. Los recursos derivados de la Ley nacional N° 23.514.
4. Los préstamos no reembolsables con destino a la extensión del subte y Premetro.
5. Los legados y donaciones que se concedan a su favor.
6. Cualquier otro recurso que pueda corresponderle por ley o le sea atribuido por cualquier otro procedimiento legalmente establecido.

Título VI – Educación e integración metropolitana.

Art. 14°.- Educación técnica. El Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Educación, crea en las áreas de Técnica y de Formación Técnica Superior la especialidad Tecnología Ferroviaria, Tranviaria y de Subtes, articulando los trabajos prácticos en los talleres y establecimientos a cargo de SBASE.

Art. 15°.- Integración Metropolitana. A fin de mejorar y coordinar el sistema de transporte público en el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), el Poder Ejecutivo debe asistir regularmente a las reuniones de la Agencia Metropolitana de Transporte, proponer allí iniciativas de integración de los medios de transporte y exponer cada tres (3) meses ante la Legislatura los resultados obtenidos.

Art. 16°.- Derógase la Ley 4.472 y toda otra norma que se oponga a lo dispuesto en la presente ley.



Legislatura

Ciudad Autónoma de Buenos Aires

“2024 - Año del 30° Aniversario de la Autonomía de la Ciudad de Buenos Aires”

Art. 17°.- Comuníquese, etc.

CLÁUSULA TRANSITORIA. Establécese como fecha límite para la finalización del Plan de Desasbestizado existente para las líneas B y E y de toda la red ferroviaria, un año a partir de la aprobación de la presente.



FUNDAMENTOS

Sra. Presidenta:

La crisis económica y trasfondo social que vive nuestro país y de la que la Ciudad no es ajena, no es una novedad para nadie. En estos días se vienen discutiendo una serie de medidas económicas que, lejos de pensarse para mejorar o por lo menos aliviar la situación de las y los trabajadores, son una verdadera estafa en contra del pueblo. Sin dudas una de estas medidas es el aumento desmedido e injustificado de la tarifa del subte, dispuesta por el Gobierno de la Ciudad.

Por eso es que volvemos a presentar este proyecto de ley que no es novedad para esta Legislatura, desde hace años es impulsado por los diferentes diputados de mi bloque que me antecedieron en este parlamento.

A esta altura de la historia, no podemos dejar de discutir la función social del transporte público en gral y del subte en particular y actuar en consecuencia. No podemos continuar mal gastando el dinero de todos en sostener las ganancias empresarias de Roggio, que se llame Metrovias o Emova, es siempre el que se la lleva en pala.

El tremendo tarifazo propuesto por el Gobierno es disparatado. El jefe de Gobierno debería dejar de armar conferencias de prensa con rimbombantes anuncios en materia carcelaria y de “orden y limpieza” del espacio público, y usarlas para explicarle a la población como justifica el aumento de \$125 a \$757 del pasaje de subte, cuando la inflación acumulada está muy lejos de esos valores. También debería explicarle por qué se subsidia con millones y millones a la empresa concesionaria del subte y no se hacen públicos los balances para saber verdaderamente, no solo cuanto recaudan con los pasajes, sino también cuanto facturan con la explotación de los locales de las estaciones y la cartelería publicitaria de andenes y vagones, entre otros negocios conexos.

Queda claro que esta política, llevada adelante por Jorge Macri, solo le garantiza un gran negocio al histórico empresario amigo de su familia, porque no encontramos en toda la era PRO al frente de esta Ciudad una sola medida para avanzar concretamente en el cumplimiento de la Ley de Subtes. Aprobada en el año 2008, en esta ley encontramos un montón de líneas transversales que quedaron solo en dicha norma. Pero como íbamos a esperar que se construyan esas Líneas, la F, la G y la I, si no avanzaron ni en un centímetro de túneles nuevos a pesar de que el ex Jefe de Gobierno Mauricio Macri se cansara de anunciar la construcción de 10 km de subte por año.



“2024 - Año del 30° Aniversario de la Autonomía de la Ciudad de Buenos Aires”

Al igual que las demás modalidades de transporte público, desde el MST en el FITU sostenemos que el subte cumple una función social insustituible. El presente proyecto de ley arranca justamente de esa definición en su Título I. Por ello el subterráneo y el Premetro no pueden ser considerados bajo la lógica del negocio privado, cuyo único objetivo es la ganancia capitalista.

En consecuencia, en el Título II proponemos la única salida que entendemos coherente para tener un subte eficiente, seguro y económico: terminar de una vez por todas con el negocio privado, rescindirle la concesión a Emova y reestatizar el subte a manos de SBASE. Eso sí: para que no se repita lo que ocurría en las viejas empresas del Estado, en donde desde adentro se trabajaba para favorecer a las privadas, planteamos una comisión de control de los mayores interesados en su buen funcionamiento: los usuarios y los trabajadores del subte. También incluimos la participación de las Comunas en la planificación y el control del servicio.

En el Título III disponemos la realización de una verdadera auditoría integral, con la participación de trabajadores y usuarios, para determinar exactamente la situación actual del servicio y fiscalizar el accionar de la concesionaria. Solo así se podrá definir el costo real de funcionamiento y las deficiencias de seguridad. A su vez dicha auditoría servirá para detectar el verdadero destino de los subsidios pagados por la Ciudad a Emova. Creemos que los subsidios nunca llegaron debidamente a la vía, al material rodante y al señalamiento. Las falencias del servicio y del estado de las estaciones expone a diario a miles y miles de usuarios, en los últimos días vimos cómo fue afectado el funcionamiento del subterráneo con líneas paralizadas, pasajeros evacuados y hechos de inseguridad. Sin contar que pasan los años y no logramos nunca tener en simultáneo la totalidad de las escaleras mecánicas y ascensores en funcionamiento, ni hablar de que en muchas estaciones no existen esas medidas de accesibilidad al servicio de personas con movilidad reducida. Es claro que ni para el gobierno, ni para la empresa los discapacitados que “no pagan”, no importan.

El informe de la auditoría inicial, en el corto plazo de tres meses, debe señalar los problemas fundamentales y desembocar en una audiencia pública en donde el debate abierto y colectivo permita encontrar las soluciones. A su vez necesitamos realizar una auditoría general desde el inicio de la concesión, para acreditar si hubo desvío de fondos públicos y clarificar las responsabilidades.

En el Título IV de nuestro proyecto establecemos las cuestiones atinentes a los horarios, tarifas y régimen laboral.

Último cambio: 01/10/2024 14:44:00 - Cantidad de caracteres: 20597 - Cantidad de palabras: 3985



“2024 - Año del 30° Aniversario de la Autonomía de la Ciudad de Buenos Aires”

Los horarios del subte no son un tema menor. Cuando era estatal, funcionaba desde las 05.00 am hasta la una de la mañana. Apenas privatizado, en 1994, Metrovías (hoy Emova) redujo el horario con la excusa de realizar “obras” que inició recién cuatro años después. Pero nunca restableció el viejo horario. Por su función social, el subte debe cubrir la mayor franja horaria posible, por esto proponemos que funcione 24 horas, los 365 días del año. Hoy los trabajadores y sobre todo los estudiantes de turno noche se ven privados del servicio. Macri y su gobierno, que gustan mencionar siempre los “parámetros internacionales” deberían saber que el subte de México DF funciona de 5 a 24, el de San Pablo de 4.40 a 24, el de Madrid de 6 a dos de la mañana, el de París de 5.30 a 0.30 y el Nueva York las 24 horas. Claro, son todos subtes estatales...

En cuanto a las tarifas, nuestra propuesta es anular los incrementos arbitrarios dictados por Macri y sólo considerar la eventualidad de modificar el cuadro tarifario una vez a la vista los resultados de la auditoría. Para nosotros, insistimos, el subte debe ser económico y accesible a los sectores populares. Obviamente, nuestro proyecto de ley mantiene y amplía las exenciones a jubilados y pensionados así como a estudiantes, docentes, trabajadores de los establecimientos educativos y de la salud del sistema público.

Por lo que hace al régimen laboral, preservamos explícitamente todas las conquistas de los trabajadores. Fue su acción lo que permitió quitar de la letra de la ley aprobada varios artículos antisindicales, pero con los años, el objetivo político del gobierno porteño no ha variado. Incluso en nuestro proyecto sumamos reclamos actuales de las y los trabajadores del subte como es la implementación del doble franco, 6 horas de jornada laboral y la vigilancia médica a todas y todos los trabajadores que sufren la exposición del asbesto.

En el Título V abordamos las fuentes de financiamiento, sea para el funcionamiento cotidiano del subte y Premetro o para la necesaria ampliación de la red.

Proponemos la creación de un fondo presupuestario separado con destino a las obras de la imprescindible ampliación de la red, así como un mínimo de kilómetros a construir por año. Al respecto y como ya mencionamos, sobran las promesas incumplidas.

En este contexto, un objetivo de fondo que incluye a nuestra Ciudad pero la trasciende es recuperar una industria ferroviaria nacional. No puede ser que el gobierno nacional y su par porteño acepten como un hecho consumado y de por vida que

Último cambio: 01/10/2024 14:44:00 - Cantidad de caracteres: 20597 - Cantidad de palabras: 3985



“2024 - Año del 30° Aniversario de la Autonomía de la Ciudad de Buenos Aires”

debamos abastecernos de material rodante, repuestos y materiales en el exterior. Coches chinos para la A, brasileros para la D, españoles llenos de asbesto para la B... Hay que encarar el rumbo opuesto.

Un párrafo aparte merece la cuestión del Premetro. En nuestra opinión, esta modalidad complementaria del subte debe también ser extendida. En lugar del Metrobús, la opción elegida por el PRO, que es privado y contaminante, proponemos sumar más Premetro, que es estatal y al funcionar a electricidad no daña el medio ambiente. El Premetro es una solución adecuada para zonas de menor densidad poblacional y congestión vehicular, como el sur porteño. En un mundo atado al precio del petróleo, donde los problemas ambientales se hacen cada día más notorios, la construcción de nuevas líneas de Premetro o tranvías debería ser una de las prioridades de SBASE y una política de Estado.

El Premetro es menos ruidoso y contaminante que un autobús (menor consumo unitario por viajero). Ocupa un carril más angosto que un autobús, ya que al carecer de desplazamientos laterales racionaliza el uso del escaso espacio público urbano. A igual capacidad de transporte que un Metrobús articulado, y pese al mayor costo inicial de la infraestructura, se compensa con un menor consumo energético debido a una característica de todo sistema ferroviario: el bajo rozamiento entre rueda y carril. Su marcha es más suave y cómoda que la del autobús, ya que la superficie lisa de los rieles supera en mucho el estado de las calzadas porteñas. A la vez el Premetro consume mucha menos energía eléctrica que el subte (no requiere iluminar estaciones ni accesos) y construir su infraestructura es menos costoso. La accesibilidad es más sencilla porque no hay escaleras para llegar a los andenes, y además hay tranvías de piso bajo, lo que ahorra tiempo en las paradas y aumenta la velocidad.

En este sentido hubo anuncios del Jefe de Gobierno de la posibilidad de implementar los servicios de trambus eléctrico, que viniendo de un Macri quizás quede solo en promesas, pero que de concretarse seguramente terminará siendo otro negocio a concesionar a sus amigos empresarios.

En el Título VI nos referimos a temas complementarios al servicio de subte.

Como parte de un plan integral de mejoras en el subte y de reindustrialización, promovemos la creación de una especialidad en la educación técnica de la Ciudad. En el primer gobierno del general Perón se puso en pie la Comisión Nacional de Aprendizaje y Orientación Profesional, que fue un pilar de la enseñanza técnica y la industria

Último cambio: 01/10/2024 14:44:00 - Cantidad de caracteres: 20597 - Cantidad de palabras: 3985



nacional. El país se sembró de cientos de “escuelas fábrica” donde los jóvenes se formaron y perfeccionaron en las diversas técnicas industriales.

Si pensamos en un subte y un Premetro que crezcan y se desarrollen, necesitamos fortalecer la enseñanza técnica específica. En aquella época, por ejemplo, funcionó en el Taller Polvorines, una escuela fábrica dedicada al subte que capacitó con alto nivel a muchos operarios que luego ingresaron a trabajar en el servicio. El taller en la Estación Flores, como otros, abre la posibilidad de vincular la formación técnica secundaria con la práctica para formar futuros técnicos y fortalecer la capacitación del personal actual del subte.

Como no tiene sentido concebir el subte en forma aislada de los otros medios de transporte terrestres (Premetro, ferrocarriles, tranvía, Metrobús o BRT, colectivos), es importante que exista una participación coherente de la Ciudad en la Agencia Metropolitana de Transporte (AMT). El Área Metropolitana de Buenos Aires requiere de una integración del transporte y de otros servicios. La principal utilidad social del transporte de pasajeros es la ida y regreso del hogar al trabajo y el 40% de quienes trabajan en la Ciudad provienen del Gran Buenos Aires. Lamentablemente, desde que se creó en octubre de 2012 hasta hoy, aparte de las chicanas mutuas, la única coincidencia entre los tres gobiernos integrantes de la AMT ha sido el aumento de las tarifas de transporte. Es preciso revertir esa dinámica y transformar a dicha Agencia en un organismo de verdadera coordinación de políticas públicas en materia de transporte.

Proponemos la reestatización del subte con control social no solamente por una cuestión ideológica, sino por razones materiales y prácticas muy concretas. Las comparaciones a veces son tristes. Buenos Aires fue sin duda una ciudad pionera en materia de subterráneos: primera en Latinoamérica y tercera en el mundo. Hoy la realidad es muy otra, a causa de la lógica privatista y el descontrol estatal.

En la principal capital europea, Berlín, el subte es estatal (como los trenes, autobuses, tranvías y hasta ferries). Lo mismo ocurre en París, cuyo Metro es ejemplo mundial y en su directorio participan representantes de los trabajadores y los usuarios (también son estatales los trenes y colectivos). En Madrid y Barcelona el subte es estatal (también los trenes). Y lo mismo sucede en Moscú, Estocolmo y otras capitales europeas. En la ciudad más avanzada del África, Johannesburgo, el subte es estatal. En Asia, en Pekín, Shanghai y otras grandes ciudades de China también. En el Distrito Federal de México el subte, de doce líneas, es estatal. En San Pablo son estatales tres de



las cinco líneas. En Nueva York, la ciudad emblema de los Estados Unidos, sistema que algunos tanto admiran, el subte es estatal (así como el sistema de buses y ferries).

Pero además, desde hace meses vemos como el Gobierno viene llevando adelante una serie inversiones desde SBASE, para mejorar el servicio del subterráneo de la Ciudad. Así pudimos escuchar meses atrás al Presidente de la empresa estatal, Jorge Ibañez, que durante el evento de la reapertura de la estación Pasteur-AMIA, declaraba que: *“la obra se inscribe en el marco del Plan de Renovación Integral que venimos llevando adelante en las estaciones de Subte y del Premetro.”* Y hace unos días el Jefe de Gobierno, Jorge Macri, anunció con gran repercusión mediática que la Ciudad comprará 174 coches cero kilómetro para renovar por completo la flota de la línea B de subtes, la que más pasajeros transporta en toda la red. Al respecto decía: *“Tomamos una medida muy importante y relevante para más de 180 mil personas que viajan todos los días en la línea B de subte y es que vamos a renovar toda la flota, hoy la gran mayoría de las formaciones tienen más de 60 años. Serán 174 nuevos coches cero kilómetros, todos con aire acondicionado, cámaras de seguridad, más confortables y con tecnología de punta”*. Entonces, cuando vemos al Gobierno renovando las estaciones, anunciando la compra de vagones, nos preguntamos: Si la Ciudad hace todas las inversiones, ¿Qué sentido tiene sostener a Emova? ¿Porqué garantizar la presencia de una empresa que no invierte pero obtiene ganancias? Si esas ganancias quedaran para el Estado, ¿No se podrían usar, por ejemplo, para construir las líneas nuevas establecidas en la Ley desde hace décadas?

Por favor, no nos vengan con que el debate subte privado o estatal es “del pasado”. Del pasado es el negocio privado, que atenta contra el servicio público. La única solución para cambiar el presente y el futuro es la reestatización con control social.

Por todo lo expuesto, solicitamos la aprobación del presente proyecto.