



*Legislatura de la Ciudad  
Autónoma de Buenos Aires*

**Proyecto de Ley**  
**Reestatización del sistema de subterráneos y premetro de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires**

Artículo 1º.- La presente ley tiene por objeto establecer una gestión del sistema de transporte de pasajeros de premetro y subterráneo en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en función de las necesidades del pueblo trabajador, con tarifas populares y accesibles. Este sistema deberá integrarse a un Plan de Transporte para el Área Metropolitana de Buenos Aires, debatido por los trabajadores y vecinos del AMBA.

Artículo 2º.- Disuélvase SBASE (Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado) y créase Subterráneos del Estado de Buenos Aires (SEBA). El Estado de la Ciudad de Buenos Aires, en su carácter de único titular de la propiedad de la Red de subterráneos y premetro de la Ciudad, asume integralmente la prestación del servicio de transporte ferroviario de pasajeros por vía terrestre o subterránea a través de SEBA. Dicha prestación incluirá la explotación de los locales comerciales, espacios publicitarios, tendidos de fibra óptica y toda otra instalación susceptible de generar ingresos, los cuales serán aplicados a los propósitos de la presente ley.

Artículo 3º.- La empresa SEBA operará bajo control, gestión y administración de los trabajadores del subterráneo y del premetro y de usuarios. SEBA conformará un directorio integrado por representantes de los sectores antes mencionados que serán designados en forma electiva por sus representados, por períodos de 4 años, renovables solo después de un período sin ejercicio de funciones directivas, y revocables por los mismos. Las reuniones de Directorio tendrán carácter público y abierto.

Artículo 4º.- La empresa SEBA, bajo su nuevo directorio, diseñará en forma inmediata un plan de modernización, extensión, tecnificación y accesibilidad del subterráneo y premetro. Créase el Fondo de Sostenimiento y expansión de la red de transporte subterráneo compuesto por: fondos propios provenientes de un impuesto a las grandes empresas que se radican en la ciudad; los fondos de la derogación de todas las leyes anteriores a la presente, que eximieron de impuestos a los ingresos brutos a las grandes empresas y entidades financieras radicadas en esta Ciudad. El presupuesto de la Ciudad deberá sufragar a todas las obligaciones necesarias para garantizar al subterráneo como servicio público. Queda prohibida la contratación de deuda externa como forma de financiamiento.

Artículo 5º.- El servicio de transporte subterráneo y su extensión a superficie deberá cumplir con todas las condiciones de accesibilidad para usuarios con capacidades diferentes. A tal efecto, se realizará un estudio preliminar de las actuales condiciones del servicio y un plan para asegurar la accesibilidad integral en un plazo de 2 (dos) años.

Artículo 6º: En un plazo de 5 (cinco) años, la extensión de la red de subtes debe alcanzar los términos establecidos en la Ley N° 670, con la conclusión de las obras que vinculen en su trayecto, entre otros, a los barrios de Barracas, Constitución, Recoleta y Palermo, denominada Línea "F"; los barrios de Retiro, Caballito, Villa del Parque y Agronomía, denominada Línea "G"; y los barrios de Parque Chacabuco, Villa



*Legislatura de la Ciudad  
Autónoma de Buenos Aires*

Crespo, Palermo, Retiro y/o Núñez, denominada Línea "I", formando parte integrante de la presente ley.

Artículo 7º.- En razón de ser el transporte en subte un servicio público, su tarifa debe ser adecuada a su función. Por ende, la tarifa de los pasajeros nunca podrá exceder el porcentaje de aumento que se establezca en el Salario Mínimo Vital y Móvil.

Artículo 8º .- El horario del servicio de transporte de premetro y subterráneo se establece en la franja horaria de 5:30 a 1:30 de lunes a jueves; de 5:30 a 3 los viernes, sábados y vísperas de feriado y de 7 a 00 los días domingos. Para esto, SEBA debe ampliar su planta de trabajadores para garantizar el servicio sin que esto afecte el horario, salario y condiciones de trabajo del personal actual de la empresa. Se extiende el beneficio vigente a los jubilados a la totalidad de franja horaria.

Artículo 9º.- El Estado de la Ciudad, a través de SEBA, absorbe a su planta permanente a la totalidad del personal que se encuentra en relación de dependencia con el concesionario Metrovías. Los trabajadores no verán afectado su régimen laboral, remuneración, categoría o antigüedad, Convenio Colectivo y derechos previsionales. A todos los efectos, se ratifica la vigencia de la jornada de 6 (seis) horas para todos los trabajadores afectados a las prestaciones del transporte subterráneo y su extensión a superficie. Asimismo, se aplicará el Protocolo de Seguridad e Higiene propuesto por los trabajadores.

Artículo 10º.- Se incorporarán con plenos derechos convencionales y salariales a la planta permanente, a los trabajadores que revistan en empresas tercerizadas que desarrollan tareas comprendidas en el convenio de subterráneos, en el ámbito del premetro y subtes en cualquiera de sus líneas.

Artículo 11º.- Se crea una comisión de seguimiento compuesta por trabajadores del subte y premetro, elegidos democráticamente y con cargos revocables, a fin de supervisar el traspaso del ámbito concesionado al sistema estatal. La comisión estará conformada además por usuarios, profesionales y técnicos de la Universidad de Buenos Aires especializados en transporte público. La misma realizará una Auditoria integral e inventario de los bienes traspasados. Dicha comisión investigará el proceso licitatorio del premetro y subterráneo a Metrovías S.A y todo contrato o subconcesión derivada del grupo, para conocer el estado de la infraestructura, las condiciones de seguridad e higiene, sus balances y la utilización de los subsidios estatales recibidos. Asimismo, se investigarán los cálculos y premisas de la llamada 'tarifa técnica', asegurando una tarifa compatible con los ingresos de la familia trabajadora.

Artículo 12º.- La auditoría investigará los contratos firmados por el gobierno de la Ciudad en los últimos años con empresas chinas, japonesas y españolas y las deudas contraídas a tal efecto, con el propósito de anular los costos extraordinarios.

Artículo 13º.- A partir de los resultados de la auditoria mencionada en el artículo 11º y 12º, el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires estará facultado para embargar y rematar las propiedades, acciones, bienes y demás acreencias de Metrovías S.A. y el Grupo Roggio y los bienes personales de sus accionistas y directivos a fin de compensar la falta de inversión, sobreprecios y la utilización de los subsidios otorgados por el estado.

Artículo 14º: Créase el Taller Único de Reparación y Producción de Material Ferroviario de la Ciudad, con el fin de atender al mantenimiento y reposición del conjunto de las formaciones previstas en esta ley.

Artículo 15.- comuníquese, publíquese, etc



## **Fundamentación**

### **Sr. Presidente:**

El Jefe de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires envió a la Legislatura a través del expediente [1309-J-2017](#) un proyecto de “*autorización al Poder Ejecutivo a través de SBASE, en su carácter de aplicación de la Ley 4.472 a concesionar por un plazo de 12 años postergable por otro tres, la operación y mantenimiento del servicio público de Transporte Ferroviario de Pasajes de Superficie y Subterráneo que se encuentra en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires así como las nuevas líneas o extensiones de las líneas existentes que se constituyan o habiliten en un futuro*”.

A través de este proyecto, se busca abrir un proceso concesionario mediante una licitación nacional e internacional atento a que vence la prórroga de un año que prevé la Ley 4.472, de extensión de la emergencia hasta el 31 de diciembre de 2017 del contrato de concesión a METROVIAS S.A para el mantenimiento de Operación del SUBTE. Esta extensión se llevó a cabo mediante el decreto ejecutivo N° 127/2016. En suma, el proyecto presentado vuelve a poner de manifiesto la orientación oficial de mantener la privatización del servicio del subte y premetro, que rige desde 1994. Al igual que la mayoría de los servicios públicos que se encuentran en manos de empresas privadas, no garantiza un servicio adecuado y a tarifas accesibles para los trabajadores y el pueblo de la Ciudad y el conurbano. Tales privatizaciones sólo han permitido ganancias extraordinarias para los concesionarios, cosechadas gracias a los subsidios millonarios y al incumplimiento de las inversiones necesarias.

El proyecto de Ley enuncia la posibilidad de generar un supuesto marco para que Metrovías S.A. una vez vencido el plazo del 31 de diciembre de 2017, compita con otras empresas privadas por la concesión, en el marco de una licitación internacional.

Fuentes del Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte, a cargo de defender la iniciativa, afirmaron que existirían dos compañías francesas interesadas: Keolis y la RATP. Curiosamente, ambas candidatas son empresas estatales y extranjeras.

Desde la sanción de la Ley 4.472 SBASE ha tomado cada vez más atribuciones en el funcionamiento del servicio del SUBTE, y así lo señala el Artículo 5º. Del proyecto oficial: *Establécese que SBASE 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. Asimismo, el Artículo 13 estableció que durante el periodo de emergencia SBASE tendrá una serie de atribuciones, entre las que se destaca: “programa de inversiones para la mejora de la seguridad operativa y del servicio, que incluya el mejoramiento, la conservación y renovación del material rodante, de las vías y de la infraestructura en general”, al mismo tiempo que SBASE desarrollo el Plan Estratégico y Técnico para la Expansión de la red de Subterráneos. De todo lo anterior, surge que el marco del proceso licitatorio apunta a descargar sobre SBASE una parte sustancial de los gastos corrientes y de inversión del subte, en tanto que el concesionario privado tiende a ser un mero operador. Es una versión agravada del papel que ha jugado en estos años SBASE, subsidiando en los hechos a la operación privatizada del subte.*

Nuestra propuesta de reestatización del sistema de transporte de premetro y subterráneo bajo control y gestión de los trabajadores y usuarios que estamos planteando desde el Frente de Izquierda y los Trabajadores apunta a poner fin a este esquema nefasto –esto es, recursos del Estado –provenientes de impuestos y tarifazos a los usuarios- para sostener a un concesionario parasitario. Por eso mismo, nos delimitamos de un estatismo que, bajo la actual orientación social, termine siendo otra variante de vaciamiento de este servicio público. Formulamos, en cambio, una estatización bajo control y gestión de trabajadores y usuarios, esto es, el manejo de subte por parte de quienes son protagonistas cotidianos del servicio. Como Frente de



*Legislatura de la Ciudad  
Autónoma de Buenos Aires*

Izquierda, proponemos para el subte la orientación que, en definitiva, propugnamos para el conjunto de la sociedad. Un sistema de transporte estatal y gestionado por sus trabajadores aseguraría un servicio orientado a las necesidades de los trabajadores, y no de las ganancias de las empresas privatizadas.

Hacemos notar que el proyecto altera sustancialmente el actual esquema de financiamiento del servicio, fundado en impuestos gravosos y tarifas crecientes. En cambio, y si el objetivo fundamental del transporte es trasladar a los trabajadores a su labor cotidiana, su expansión y mantenimiento debe ser costeadada por el gran capital – industrial, comercial o financiero- que obtiene sus beneficios del empleo de esa fuerza laboral.

Como los fines de dicha ley son establecer una nueva forma de funcionamiento de gestión por medio de una empresa estatal bajo control de los trabajadores y usuarios proponemos la disolución de SBASE y la conformación de una nueva empresa estatal “Subterráneos del Estado de Buenos Aires” (SEBA), con un directorio compuesto por trabajadores y usuarios.

Por último, nuestro proyecto plantea la defensa de todas las conquistas laborales de los trabajadores del subte y la incorporación con convenio de los trabajadores de las tercerizadas. Además, sostiene la histórica conquista de la jornada laboral de 6 horas, que el menemismo sustrajo y que fue recuperada en una lucha legislativa y obrera – con una huelga general- en 2003.

### **El fracaso de la privatización del sistema de transporte en la Argentina y en el SUBTE**

La masacre de Once, donde se produjo la muerte de 51 personas en el ferrocarril Sarmiento, ha puesto al descubierto las consecuencias de la privatización del sistema de transporte en nuestro país. Se trató de una masacre evitable, porque es resultado del vaciamiento ferroviario. Décadas de falta de inversión, de mantenimiento y de control alguno por parte del gobierno y el Ente Regulador del Transporte permiten dejar en evidencia la red de corrupción de políticos del régimen, funcionarios de gobierno y empresarios a costa de la vida de los trabajadores y usuarios. Por otro lado, a finales del año pasado, lamentamos la evitable muerte de Matías Kruger, el joven que murió tras sufrir una descarga eléctrica en los talleres de la línea H de subte. El joven tenía sólo 24 años. La muerte de Kruger es la manifestación de la falta total de mantenimiento en la que se encuentra el subte y premetro en más de 20 años de privatización. Desde hace años, los trabajadores nucleados en el AGTSyP vienen reclamando la aplicación de un Protocolo de Seguridad e Higiene. Estos reclamos, entre otros que viene realizando el nuevo sindicato de los trabajadores del Subte, han motivado que el gobierno y la empresa Metrovías intenten apoyarse en la burocracia sindical de la UTA para seguir atacando los derechos laborales.

La propuesta que traemos va en la línea del Proyecto de Ley de Nacionalización Integral de los Ferrocarriles presentado por el Frente de Izquierda y los Trabajadores en el Congreso Nacional. Este Proyecto fue elaborado en base a los debates de las bases de los gremios ferroviarios, particularmente de los delegados y trabajadores del FFCC Sarmiento de la Seccional Haedo de la Unión Ferroviaria.

El sistema de transporte nacional no da más: es necesario un plan de conjunto realizado y ejecutado por un Congreso de Trabajadores del Transporte. Se necesita la estatización de todo el sistema ferroviario y de subterráneo bajo gestión de sus



trabajadores, y la reconstrucción de la industria ferroviaria nacional, bajo esa misma gestión obrera.

Se impone por ello la puesta en marcha de los talleres ferroviarios que fabricaron material rodante y de tracción, que efectuaban reparaciones y proveían todo tipo de repuestos a Ferrocarriles y Subterráneos. Allí están diseminadas, a lo largo y ancho de nuestro país, una poderosa infraestructura que hoy está condenada a ser depósito de chatarra, en su mayor parte, en otros casos cayeron en manos de empresarios parasitarios como los Roggio, Romero o Tasselli y una gran parte esta librada a la rapiña inmobiliaria. El funcionamiento de talleres como los que pertenecieran a Fabricaciones Militares (ex-EMFER), Laguna Paiva, San Cristobal, Mechita, Junin, Maldonado, Tolosa y otros, junto a la expropiación sin pago de EMEPA, HERSO, FERROMEL y todas las empresas vinculadas a la actividad ferroviaria pertenecientes a grupos como los de Roggio o Romero, con el control de sus trabajadores, garantizará el desarrollo y la integración del sistema de transportes con insumos y equipos de alta calidad.

Se requiere una empresa única bajo control obrero, con representantes electos democráticamente. Se requiere que el total de los trabajadores pasen a planta, incluidos los tercerizados. Hay que reabrir la empresa Emfer y todos los talleres cerrados para volver a construir la industria nacional de material rodante que necesita el sistema de transporte. Por eso nuestra propuesta incluye un Plan de Transporte para el Área Metropolitana de Buenos Aires controlado y puesto en funcionamiento por los trabajadores y organizaciones de usuarios de los distintos sectores comprometidos, al servicio de la recuperación de la estatización de todo el sistema de transporte en el país. Son millones los trabajadores que viajan diariamente hacia la Ciudad de Buenos Aires a su jornada laboral y por eso la privatización del subterráneo no sólo afecta a quiénes viven en la ciudad, sino también en sus alrededores. Asimismo, se propone la conformación de un Taller único de Reparación y Producción de Material Ferroviario de la Ciudad para los fines de reconstrucción del material ferroviario del ferrocarril que trabaje en conjunto con Enfer.

#### **Privatización y saqueo.**

A poco de asumir la presidencia, el menemismo creó el marco legal para imponer la privatización o concesión en masa de prácticamente la totalidad de las empresas públicas que daban pérdida y de las que daban ganancia. En el caso del subte estamos hablando de una empresa que durante la década de los 80' era superavitaria y que en la mayoría de las grandes ciudades del mundo es un servicio estatal.

En 1991 se convocó a licitación pública nacional e internacional para la concesión por 20 años del "Grupo de Servicios 3", integrado por la red de subterráneos de Buenos Aires y la sección urbana del Ferrocarril General Urquiza, en poder de FEMESA tras escindirse de Ferrocarriles Argentinos.

El consorcio ganador, que conformó entonces la empresa Metrovías S.A., estaba integrado, según registro de la CNRT por Benito Roggio e hijos S.A., Cometrans S.A. —de los hermanos Cirigliano, vinculados al transporte automotor—, Burlington Northern Railroad Co. —con la figura de operador técnico—, Morrison Knudsen Corporation, Inc. —nueva titular de la privatizada Fábrica Militar San Martín, fabricante en su momento de los coches Siemens de la B y de parte de los Materfer— y S.K.S. S.A.C.C.I.F.A. y M. La misma conformación inicial de Trenes de Buenos Aires (TBA), aunque luego las composiciones accionarias de una y otra variarían. Finalmente, el decreto 2608/93 aprobó todo lo actuado. El subterráneo porteño fue uno de los primeros y de los pocos del mundo en privatizarse.



Ese contrato cedía a Metrovías S.A. la prestación del servicio de pasajeros, percibiendo los ingresos por venta de pasajes, y la explotación comercial de las estaciones. A cambio, la empresa se comprometía a brindar el servicio, conservar en perfecto estado los bienes concesionados —estaciones y túneles, infraestructura de vía, señalamiento, material rodante— y llevar adelante un ambicioso plan de inversiones que sería financiado con recursos de la concesionaria y aportes públicos.

Adicionalmente, la empresa debía abonar al Estado nacional un canon anual que no exceptuaba la posibilidad de implementar subsidios estatales para mantener el nivel tarifario. Es decir, la empresa se suponía rentable —Subterráneos de Buenos Aires lo fue incluso durante los años 80— y por tanto debía retribuir al concedente, pero un eventual déficit sería cubierto con fondos públicos para evitar aumentos en el valor del cospel. Este último, aunque fijado por el Estado Nacional, podía subir según Metrovías se comprometiera a ejecutar nuevas inversiones.

El plan de inversiones abarcaba numerosas obras, entre las que se destacaban la extensión de la línea E a Retiro, la construcción del Taller Central Mariano Acosta, renovación de los sistemas de señales, creación de un único Puesto Central de Operaciones y la modernización de los particulares en las líneas, actualización tecnológica en las comunicaciones, accesibilidad para personas con dificultades de movilidad en todas las estaciones, instalación de nuevas escaleras mecánicas, renovación de los talleres o la actualización de subestaciones eléctricas.

Buena parte de las obras no se realizó dentro del cronograma pactado ni el Estado, a través de la entonces recientemente creada Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), reclamó que se hiciera. Otras fueron las preocupaciones de Metrovías durante los primeros años de concesión: un golpe estético que diera una nueva imagen a la red y a la vez fuera, contrariamente a muchas de las inversiones, visible para los usuarios ahora devenidos en clientes.

Las formaciones, propiedad en los papeles de SBASE, no eran asunto de Metrovías. Sin embargo, fue la concesionaria la encargada de motorizar la compra de nuevas unidades para las líneas B —los Mitsubishi comprados usados al subte de Tokio, la incorporación progresiva de coches usados del subte de Nagoya y de los nuevos Alstomn Metropolis, cuyo diseño interior fue ideado por Metrovías—. Los desembolsos corrieron por cuenta del Estado Nacional.

En cuanto al servicio mismo de pasajeros, pocos fueron los cambios. La modificación más significativa fue una reducción notoria del horario de prestación, que pasó de funcionar hasta la 1 de la mañana según la línea, a sólo hasta las 22:30, justificada por las tareas de remodelación y mantenimiento que debían encararse. A pesar de que esas tareas terminaron hace largos años, hasta el momento los intentos de volver al horario “normal” fueron infructuosos.

En 1999 se renegoció el contrato de concesión y modificó levemente con una cláusula que comprometía nuevas inversiones y plazos de ejecución, así como un mecanismo de revisión de las planeadas inicialmente. Entre las obras que debía encarar Metrovías según la renegociación de 1999 se volvía a contar la extensión de la línea E, inversión que motivó otro aumento tarifario. Nunca se llevó a cabo, pero la tarifa aumentó igual de 60 a 70 centavos.



En el 2001 en el marco de la crisis política y social que vivía el país se sancionó la ley de Emergencia Ferroviaria estableció el congelamiento tarifario y el pasaje de la responsabilidad por las inversiones comprometidas de las concesionarias al Estado nacional. Operó en rigor como blanqueo de compromisos incumplidos por los que Metrovías no fue nunca sancionada, al tiempo que el Estado asumía la realización de obras como la extensión de la línea E o el financiamiento de nuevas obras de renovación de vías y modernización del sistema de señales.

Desde la Emergencia Ferroviaria, Metrovías comenzó a requerir una suma cada vez mayor de subsidios públicos, justificados en el mantenimiento de la tarifa y supuesto déficit operativo. Así, el canon se dio vuelta y el Estado comenzó a sostener a la empresa con sumas ingentes, al tiempo que había asumido la responsabilidad por las obras que le correspondían originalmente. El monto invertido en subsidios por “compensación tarifaria”, cuya aplicación concreta nunca fue informada transparentemente al público por el Gobierno Nacional, creció -y crece- con cada año. Por ejemplo, en el 2014 Metrovías dispuso de la no despreciable suma de 980 millones de pesos en concepto de compensación.

Al mismo tiempo que la empresa se iba convirtiendo en poco más que una operadora a sueldo —todas las nuevas obras de infraestructura contaron desde 2002 con financiamiento estatal—, la calidad del servicio entró en un espiral descendente. El espaciamiento de frecuencias y el incumplimiento de las nominalmente exhibidas se convirtieron en cosa frecuente. Junto a esto se dio una caída en el nivel de mantenimiento del material rodante y las inexistentes realizaciones de las reparaciones generales —tareas de mantenimiento integral— de las formaciones.

El contrato de concesión fue reemplazado en abril de 2012 por un convenio “de operación y mantenimiento” tras la renegociación encarada por la Ciudad. La ex concesionaria ahora sólo se dedica a gerenciar la operación del Subte, mientras que las explotaciones colaterales (locales comerciales, publicidad, fibra óptica) que antes constituían parte de los ingresos de Metrovías, quedaron en manos de SBASE.

En relación a la red de subterráneos en los 20 años de concesión a Metrovías el nivel de crecimiento de la red fue muy reducido, financiado enteramente por el Gobierno de la Ciudad y ejecutado por SBASE, a excepción de la extensión de la línea E, que corre por cuenta de la Nación. Nuevamente el Estado es quién garantizó la extensión de las líneas.

### **Los resultados de la Auditoría, lapidarios para Metrovías.**

El informe elaborado por la Auditoría Porteña, que consistía en un relevamiento ordenado por la ley 4.472, permite conocer la estructura de costos de la concesionaria Metrovías durante los ejercicios de 2010, 2011 y 2012. Del informe se desprende un creciente incremento de los subsidios recibidos por la empresa: de 527 millones de pesos en 2010 se pasa a 807 millones en 2011 y a casi 835 millones en 2012. Para el 2014 se presupuestó casi 1000 millones de pesos en concepto de subsidios a Metrovías.

Asimismo, puede visualizarse que el principal componente de los gastos de la compañía se concentra en el rubro de remuneraciones y cargas sociales. Por otra parte, los gastos de mantenimiento se mantienen estancados, presentando valores similares en los tres ejercicios y oscilando entre 16 y 18 millones de pesos anuales. Una situación análoga ocurre en el apartado de gastos en mantenimiento del material



*Legislatura de la Ciudad  
Autónoma de Buenos Aires*

rodante: en 2010 hubo erogaciones por 40 millones de pesos, en 2011 por 45 millones y en 2012, año en que la frecuencia se vio resentida por el retiro de formaciones, dicho monto se reduce a apenas 36 millones de pesos anuales, lo que implica una caída de 20% respecto del año anterior. Otro rubro que vio disminuida su participación fue Seguridad y Vigilancia: de 7 millones de pesos que se gastaban en 2010 se pasó a 10 millones en 2011, para enfrentar una fuerte caída en 2012 a unos 8 millones de pesos, un 23% menos que el ejercicio anterior.

La auditoría cuestionó que Metrovías no brindase “la información presupuestaria de las obras que debía realizar desde que obtuvo la concesión del subte, en 1994”. En cambio, la concesionaria informó aquellas obras planificadas con posterioridad a 1999: un 30% de ellas nunca se iniciaron, mientras que sólo se ejecutó un 57% de las mismas.

Además, el documento lanzó críticas referidas a la presentación de la información de sus estados contables y reclamó que se elaboren de acuerdo a las normas, ya que la presentación de la información, sin discriminar las unidades de negocio de las que participa la empresa, dificulta su análisis y comprensión.

Otro de los temas centrales es el aumento de la tarifa del Subte. Desde que el subte pasó a manos de la Ciudad de Buenos Aires indicadores muestran que hasta el último aumento la tarifa ascendió un 700%. El aumento de la tarifa se realiza a partir del establecimiento de la tarifa técnica (tarifa sin subsidios que calcula SBASE), sobre la cual se establece la tarifa que llega al usuario. El dato de color es que el año pasado el aumento del subte comenzó con una discrepancia entre el Gobierno de la Ciudad y la Auditoría General de la Ciudad sobre cuál es la tarifa técnica del subte. Para este último aumento, SBASE fijó la tarifa en 13,37 pesos, mientras que la Auditoría objetó ese número por considerarlo “inflado” con costos que no correspondía incluir, como la depreciación de material rodante y los gastos de mantenimiento e infraestructura.

Ante esto, desde el Frente de Izquierda se presentó un amparo judicial para frenar el aumento. El 26 de julio, la jueza Elena Liberatori otorgó una cautelar y frenó transicionalmente el aumento. En conclusión, desde hace años el Estado primero Nacional y después de la Ciudad viene autorizando aumentos en la tarifa de los usuarios. La diferencia entre la tarifa técnica y la tarifa que pagan los usuarios se traduce en más y más subsidios que acrecientan las ganancias del poderoso grupo Roggio. Mientras tanto, no invierten ni un peso en mantenimiento del material rodante, en las vías y dejan a manos del SBASE la extensión e inversión en la red de subterráneos. Ante esto, se pone en evidencia que no existe ninguna justificación más que una orientación política de beneficio de los empresarios para mantener la concesión a Metrovias o cualquier otra empresa privada.

El grupo Roggio es uno de los grandes beneficiados de la “patria contratista”. Si bien lleva varias décadas haciendo negocios, fue durante la última dictadura cuando dio el salto. Arrancó como una constructora. Con Videla su empresa se encargó de la construcción de ATC, la Central Térmica de Tucumán, el aeropuerto, los Tribunales y la Central de Policía de Córdoba, el estadio mundialista Chateaux Carreras y, a su vez, se hicieron cargo de la recolección de basura en la Ciudad de Buenos Aires. Durante el radicalismo continuaron haciendo importantes negocios, particularmente en Córdoba y Capital Federal. Con la llegada del menemismo, se alzaron con las licitaciones de subtes (Metrovías), trenes (FF. CC. Urquiza), algunos peajes, la recolectora de residuos Cliba y con la construcción de distintas obras públicas. Fueron también parte de la escandalosa obra de Yaciretá.

Último cambio: 22/06/2017 16:02 - Cantidad de caracteres: 27666 - Cantidad de palabras: 5248





*Legislatura de la Ciudad  
Autónoma de Buenos Aires*

Metrovías SA cuenta con una red de proveedores en donde es posible identificar una vasta cantidad de empresas pertenecientes al Grupo Roggio. Entre ellas Metronec SA, Constructora Benito Roggio e Hijos, Compañía Metropolitana CPS Comunicaciones. Todas estas compañías, como dijimos antes, pertenecen a un mismo capitalista: Roggio. Y mientras Metrovías dice que le faltan recursos y pide más subsidios al Estado, Roggio sigue ganando millones mediante estas otras empresas.

### **Nuestro proyecto**

Después de 25 años, el modelo de las privatizadas ha demostrado su fracaso. Proponemos la reestatización del subte por parte del estado de la Ciudad de Buenos Aires asumiendo como único titular la propiedad, administración, explotación, gestión, mantenimiento, operación y funcionamiento de toda la Red de subterráneos y premetro a través de una nueva “Empresa de Subterráneos del Estado de Buenos Aires” el que operará bajo control, gestión y administración de los trabajadores del subterráneo y de usuarios. Hay que reestatizar todo el sistema de transporte y ponerlo a funcionar bajo gestión y administración de los trabajadores y usuarios, no de funcionarios corruptos. Solo los trabajadores junto a los usuarios somos los únicos interesados en que se brinde un servicio eficiente y de calidad, porque en el ferrocarril viajan nuestras familias y millones de trabajadores y jóvenes.

Proponemos que los trabajadores y usuarios sean protagonistas de esta estatización, para que sean parte de la elaboración de un plan de modernización, extensión y tecnificación del subterráneo y premetro, financiado con un impuesto a las grandes empresas que radican y usufructúan de la Ciudad de Buenos Aires. Buenos Aires es la Ciudad con mayor producto bruto regional del país. Asimismo, planteamos una Auditoría Integral que obligue al millonario Grupo Roggio a indemnizar por los años de saqueo al subterráneo y que sea parte del financiamiento de plan de extensión y mejoramiento del subte.

Los trabajadores que actualmente prestan servicio a Metrovías SA y pasen a SEBA mantendrán todos los derechos laborales y sindicales. SEBA respetará el régimen laboral de 6 horas de los trabajadores por ser un trabajo insalubre. Asimismo, se aplicará el Protocolo de Seguridad e Higiene propuesto por los trabajadores. Por último, se reconoce la personería de la AGTSyP, con plena libertad sindical y participación en la discusión de las paritarias.

Por otro lado, en relación a las tarifas creemos que deben basarse en la capacidad de pago de los trabajadores y el pueblo. En un contexto de crisis económica, inflación, techos salariales no puede existir un aumento del boleto de transporte que implique un ajuste directo sobre los bolsillos de los trabajadores. Por eso proponemos como clausula gatillo que ningún aumento sea superior al porcentaje de aumento del Salario Mínimo, Vital y Móvil que establezca el gobierno nacional. Defendemos un boleto educativo para estudiantes y trabajadores de la educación y de igual valor para los jubilados, pensionados y beneficiarios de planes sociales.

En términos de la franja horario, una de las nefastas consecuencias de la privatización fue la disminución del horario de este servicio de transporte. Por eso, seguimos la propuesta del apoyo al proyecto de extensión del horario de operación de la red, presentado por la Defensoría el pasado 10 de junio en la Legislatura Porteña y que es apoyado por AGTSyP.



*Legislatura de la Ciudad  
Autónoma de Buenos Aires*

El fin de la concesión a Metrovias S.A. tiene que ser el fin del saqueo de más de 20 años de privatización para transformar el sistema de transporte de la Ciudad bajo un Plan Estratégico de extensión en coordinación con Área Metropolitana de Buenos Aires bajo un Sistema de Transporte nacional único estatal de excelencia, calidad y al servicio de las necesidades de los trabajadores y el pueblo. Para terminar con las ganancias millonarias de los empresarios a través de los subsidios, para que la población viaje dignamente a sus lugares de trabajo, para que las tarifas estén acorde al poder adquisitivo de los trabajadores y sectores populares.