

PROYECTO DE LEY

Artículo 1°.- Crease el Fondo Permanente para la Ampliación de los Subterráneos de Buenos Aires (FOPEAS), el que será destinado exclusivamente a las inversiones que originen los proyectos de construcciones, instalaciones, material rodante, gastos financieros y demás erogaciones necesarias para la habilitación de nuevas líneas subterráneas o ampliación de las existentes en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Art. 2°.- El Fondo Permanente para la Ampliación de los Subterráneos de Buenos Aires (FOPEAS) se integrará con los siguientes recursos:

- a) El 25% de lo recaudado por Autopistas Urbanas S.A. en concepto de cobro de peajes.
- b) El 25 % de lo recaudado por Autopistas Urbanas S.A. en concepto de cobro de alquileres y/o concesiones otorgadas en espacios de bajos de autopistas.
- c) El 25% de lo recaudado por parte del Poder Ejecutivo en concepto de los sistemas de estacionamientos medido.
- d) El 25% de los montos de cánones establecidos para los estacionamientos disuasorios y vecinales que se liciten.
- e) El 90% de lo recaudado por el Gobierno de la Ciudad por el impuesto a las Patentes de Vehículos en general.

Art. 3°.- La aplicación de los recursos que constituyan el Fondo Permanente para la Ampliación de los Subterráneos (FOPEAS) la realizará Subterráneos de Buenos Aires S.E. y únicamente en función de las líneas y trazas de ampliación dispuestas y las que se dispongan por Ley.

Art. 4°.- El Poder Ejecutivo dispondrá la apertura de una cuenta en el Banco de la Ciudad de Buenos Aires, a nombre de Subterráneos de Buenos Aires S.E., donde los organismos y las empresas respectivas, depositarán los montos prescriptos en el Art. 2° de la presente Ley.

Art. 5°.- La Comisión Mixta de Seguimiento creada por Ley 670, Art. 7°, realizará el seguimiento de la aplicación de los recursos del presente Fondo.

Art.6°.- La prestación del servicio de nuevas líneas de subterráneos en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires serán fiscalizadas y reglamentadas por las Autoridades Competentes de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, de manera indelegable, sin perjuicio de las atribuciones con las que actualmente cuenta sobre las líneas de subterráneos existentes.

Art. 7°.- Comuníquese al Poder Ejecutivo, etc.

FUNDAMENTOS

En 1987, el Congreso Nacional sancionó la Ley 23.514 creando el Fondo permanente para la ampliación de la red de subterráneos de la Ciudad de Buenos Aires.

Este instrumento legal fue cimentando, desde antes de la declaración de la Autonomía de la Ciudad en 1996, el proceso de desarrollo de la red actual.

Es justo destacar, que las ampliaciones de la red se llevaron a cabo con las asignaciones presupuestarias de cada ejercicio y los recursos del Fondo citado, que apelaba a una mayor contribución por efectos del desarrollo económico que genera este medio de transporte.

Es tiempo, entonces de encontrar nuevos instrumentos de financiación, de carácter local y con los recursos que se generan en el tránsito vehicular en las autovías y autopistas dependientes de la Ciudad, los estacionamientos medidos, cánones y alquileres, etc.

Esta necesidad de encontrar nuevas formas de financiación, se funda en conceptos definidos; en primer lugar porque el subte, es la apuesta más estratégica y superadora, en términos de transporte público; se ha constituido en vector de desarrollo y conectividad y mitiga los efectos nocivos de la contaminación ambiental en superficie.

El fortalecimiento y la expansión de los servicios del transporte público en la Ciudad, son las claves para desalentar el uso del automóvil particular. Sin mejoramiento práctico y continuo, sin mayor conectividad y con más barrios integrados, no habrá Plan Integral de Tránsito y Transporte que se puede poner en marcha con éxito pleno.

Si el actual Jefe de Gobierno nos relata sus penurias y no se compromete con la expansión del subte, pero si en tiempos electorales, debemos arraigar conceptos y alejarlos de la lógica de la disputa política y consolidar una visión estratégica, que supere los tiempos formales de las gestiones, que se eleve ante la medianía y se establezcan horizontes de crecimiento y desarrollo, para la Ciudad de Buenos Aires.

Si las gestiones no encuentran las formas y los mecanismos para engrosar el presupuesto para las obras en el subte, o bien deciden privilegiar otros medios de transporte, se puede desde la Legislatura establecer una Política de Estado, reafirmando el valor del largo plazo, la tradición de crecimiento de la red y que la Ciudad merece y debe seguir creciendo.

Al respecto, el presupuesto asignado a Subterráneos de Buenos Aires S.E. para el año 2008 fue de pesos 264.971.040, y el proyecto de ley de presupuesto para el año 2009 es de pesos 447.509.495, lo cual, si bien comprende un aumento del presupuesto de SBASE, no es suficiente, sobre todo tomando en cuenta, lo informado por el presidente de SBASE, Ing. Jorge Irigoin, quien en la reunión informativa organizada por la

Comisión de Obras y Servicios Públicos de la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires, realizada el día 14 de Julio del 2008, alertó que con un presupuesto inferior a los pesos 500.000.000, se pararían las obras en ejecución que deben continuar en el 2009 y no se iniciarían nuevas obras, ya que la inversión sostenida, señalo, debe ser de entre pesos 700.000.000 y 900.000.000, para mantener un ritmo aceptable.

Con lo cual, es necesario la implementación de este mecanismo, que brinde un flujo de fondos sostenidos en el tiempo, lo cual se dotará de previsibilidad a los emprendimientos y políticas de ampliación de la red de subterráneos, independientemente de la coyuntura, para que la necesaria ampliación de la red subterráneos, sea en los hechos, y no solo en declamaciones, una verdadera política de Estado.

Una política seria y previsible de ampliación de subterráneos es fundamental para disuadir el uso del automóvil particular e incluso evitar la saturación de transporte publico de superficie.

El subterráneo es la mayor herencia en infraestructura que tiene la Ciudad de Buenos Aires, por lo cual la ampliación de las redes existentes y la creación de nuevas líneas, implica aceptar esa herencia, valorarla y hacer un correcto uso. La inversión sostenida, asimismo, le da sentido a las grandes inversiones efectuadas en el pasado y a las inversiones del presente.

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