

## **El Subte y el fortalecimiento de la Autonomía de la Ciudad de Buenos Aires.**

**Ante el hecho objetivo y concreto del traspaso de las competencias de control y operacional del servicio de transporte público subterráneo a manos del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, es tiempo de analizar como se prestará este servicio esencial y las reformas que se deben encarar a tales fines.**

**Debe aclararse que dicho traspaso conlleva a la operadora Metrovias que desde 1994 y hasta el año 2017 tiene otorgada la concesión para la explotación, mantenimiento, inversión y prestación de los servicios.**

**La Ciudad con una visión de Política de Estado debe en el ámbito de la Legislatura y con el Poder Ejecutivo debatir y definir un Plan Integral del Transporte Subterráneo que contenga los siguientes aspectos:**

- A) Auditoria de la Gestión de la concesionaria Metrovias y el cumplimiento del contrato original y sus modificaciones, en cuanto a inversiones, mantenimiento y estado de la red actual.**
- B) Fortalecimiento institucional de la Empresa Subterráneos de Buenos Aires, S.E., (SBASE).**
- C) Plan de Modernización y Expansión de la Red.**
- D) Financiamiento Plurianual de la operación y expansión de la Red.**

**El análisis de estos tópicos requiere de algunas precisiones iniciales que definan el carácter y el objetivo de las acciones planteadas.**

**La actividad económica y el desarrollo de la Ciudad dependen de manera significativa de la prestación del servicio público de transporte desde y hacia el Área Metropolitana (AMBA) y en tal caso el subte significa el modo más eficiente y menos contaminante, aclarando que la inversión inicial de construcción es alta y significativa pero debe cruzarse con la utilidad, durabilidad y sustentabilidad del servicio mismo.**

**A su vez, la existencia y la ampliación de la red actual implica de manera directa la intermodalidad (conexión con otros modos de transporte) como puede apreciarse en las estaciones recientemente inauguradas (Corrientes, Parque Patricios, Línea H).**

**Ante la congestión creciente de la superficie y las áreas centrales de la Ciudad y con la incipiente descentralización en marcha debemos tomar en cuenta la cuestión ambiental que nos va a condicionar en el futuro cercano.**

### **ANALISIS.**

#### **A.) Auditoria de la Gestión de Metrovías S.A.**

**La Ciudad cuenta con los recursos técnicos de la Auditoria General y el Ente Regulador de los Servicios Públicos y la potestad de conocer como y de que manera se han prestado los servicios y los compromisos de inversión ya que restan 5 años de concesión y debe correrse el velo para tomar las decisiones correctas e informar a los usuarios y ciudadanos de manera transparente.**

#### **B.) Fortalecimiento Institucional de SBASE.**

**La empresa SBASE debe recuperar su rol histórico de impulsor de la inversión en la red y por ende recuperar su solidez técnica y operativa que la convierta en la alternativa real de la conducción y la prestación del servicio por medio de la gestión estatal o bien de administrador de algunas de las líneas actuales o futuras como valor de referencia o de carácter testigo.**

**Es necesario que en dicho proceso se integren a los 4600 trabajadores y sus organizaciones gremiales ya que la lucha por su personería gremial conlleva una pertenencia y la defensa de un medio de transporte público netamente porteño y de valor estratégico.**

#### **C.) Plan de Modernización y Expansión de la Red.**

**La Ciudad cuenta con las Leyes 670 y otras que definían las líneas a construir y sus recorridos; a su vez se aprecia un atraso marcado en las condiciones de confort de los usuarios y equipamiento de los servicios actuales que condicionan las frecuencias como sistemas de señalización, material rodante, talleres, cocheras de maniobras y estacionamiento, etc.**

**Por otra parte el Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Desarrollo Urbano concretó el llamado a licitación de la realización del Plan Estratégico de Expansión de la Red de Subtes (PETERS) que debe ser incorporado en el análisis para determinar su pertinencia y aplicabilidad en estos tiempos.**

**Debe considerarse que cada inauguración de estación de subte incorpora entre 30.000 / 50.000 pasajeros en días hábiles pero en las condiciones generales de una red con rasgos anticuados e incorporaciones de infraestructura y obras civiles más funcionales pero dentro de un cuadro que no satisface las crecientes demandas de transportes que sustituyan al vehículo particular.**

**Por lo tanto la modernización de la red actual debe alinearse con los planes de expansión y crecimiento del servicio subterráneo de manera paralela y convergente teniendo al pasajero-usuario como eje central de la ecuación del servicio general, en términos de humanización, ambiente y calidad.**

**D.) Financiamiento Plurianual de la Operación y expansión de la Red.**

**Se debe distinguir que ante la realidad de la reducción del subsidio a la tarifa que aportaba la Nación y su inexistencia a partir del año 2013, la Ciudad debe afrontar con sus recursos la operación integral de la red.**

**La aplicación del nuevo cuadro tarifario se funda en este argumento, no teníamos previsión presupuestaria alguna, la reasignación del gasto era engorroso y nos afectaba los planes trazados en otras áreas y se recompone el valor del pasaje y mientras tanto se analizan otras alternativas de financiamiento de la operación actual de la red.**

**Es discutible y puede cuestionarse tal método y con justa razón se rechaza el incremento del 127% llevando de \$ 1,10 a \$ 2,50 el valor de la tarifa y trasladando a los usuarios directos el costo del atraso y las mezquindades de las administraciones nacionales y porteñas.**

**Ante tal panorama se abren interrogantes hacia el futuro inmediato y mediato, como se opera la red en condiciones normales y como se financia la inversión para ampliar la red.**

**En el corriente año se presupuestó en la Ciudad el monto de \$ 850 millones para ser aplicados en obras en la red de subterráneos que sumados los aportes generados por la Ley**

**23.514 del orden de \$ 120 millones nos arroja un valor cercano a los \$ 1.000 millones o u\$s 229 millones aproximadamente.**

**Con estos valores constantes se dificulta pensar en inversiones que mejoren la actual prestación; por ende se debe comenzar a estudiar el conjunto de variables de financiamiento plurianual que sostengan y amplíen la red actual.**

- **El esquema de subsidio de la tarifa debe contemplar la demanda del transporte (usuario) y superar la asignación de fondos al operador o concesionario y convertir la ecuación en valor de rentabilidad social.**
- **Creación de un Fondo Permanente de Inversión en la Red que provenga de reasignar parte de los fondos que hoy genera el uso del automóvil particular en la Ciudad, peajes, multas, patentes, etc., que se integran en la actualidad a las Rentas Generales.**
- **El acceso a líneas de crédito de los organismos multilaterales regionales.**
- **La emisión de títulos públicos específicos aprovechando la calificación crediticia de la Ciudad.**

**Estos argumentos y otros deben analizarse en los ámbitos institucionales y constituir el modelo de transporte público que este a la altura de las necesidades actuales y futuras de nuestra Ciudad.**

**La autonomía y su valor real se constituyen no en la declamación sino en la realidad de administrar un bien sensible y cotidiano como es el transporte público masivo, donde el subterráneo se distingue como el modo más eficiente y de valor estratégico.**

**José Luís Ludueña.  
Miembro Equipo Técnico  
Poder Para el Espacio Social  
PODES.**