

SESIONES ORDINARIAS

2012

ORDEN DEL DÍA N° 192

COMISIONES DE ASUNTOS CONSTITUCIONALES,  
DE ASUNTOS MUNICIPALES,  
DE TRANSPORTES Y DE PRESUPUESTO  
Y HACIENDA

Impreso el día 28 de marzo de 2012

Término del artículo 113: 11 de abril de 2012

SUMARIO: **Transferencia** a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires de los servicios de transporte subterráneo y premetro, dispuesta en el marco de las leyes 23.696 y 24.588 y sus modificatorias y de los decretos 2.608/93, 1.527/94 y 393/99, que fuera aceptada por el Gobierno de la Ciudad mediante ley 373/2000 y ratificada a través del acta acuerdo celebrada el 3 de enero de 2012 entre el Estado nacional y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Ratificación.

1. (26-S.-2012.)
2. Parada y Lozano (1.475-D.-2012.)
3. Parada y Lozano (1.501-D.-2012.)

- I. Dictamen de mayoría.
- II. Dictamen de minoría.
- III. Dictamen de minoría.
- IV. Dictamen de minoría.

I

**Dictamen de mayoría**

*Honorable Cámara:*

Las comisiones de Asuntos Constitucionales, de Asuntos Municipales, de Transportes y de Presupuesto y Hacienda han considerado el proyecto de ley en revisión por el cual se ratifica la transferencia a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires de los servicios de transporte subterráneo y premetro, dispuesta en el marco de las leyes 23.696 y 24.588 y sus modificatorias, y de los decretos 2.608/93, 1.527/94 y 393/99, que fuera aceptada por el gobierno de la citada ciudad mediante la ley 373 y ratificada a través del acta acuerdo celebrada el 3 de enero de 2012 entre el Estado nacional y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires; y los de los señores diputados Liliana Parada y Claudio Lozano “Transferencia

de los servicios de transporte de pasajeros a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Régimen. Modificación de la ley 24.588” y “Transferencia de los servicios de transporte de pasajeros a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Régimen. Modificación de la ley 25.031”; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconsejan la sanción del texto del expediente 26-S.-2012, enviado en revisión del Honorable Senado.

Sala de las comisiones, 27 de marzo de 2012.

*Diana B. Conti. – Roberto J. Feletti – Juan M. Pais. – Eric Calcagno y Maillman. – Julio C. Catalán Magni. – Jorge A. Landau. – Marcos Cleri. – Oscar R. Currilén. – Mariela Ortiz. – Liliana M. Ríos. – Jorge Rivas. – Norma A. Abdala de Matarazzo. – María L. Alonso. – Andrés R. Arregui. – Herman H. Avoscan. – María E. Balcedo. – Raúl E. Barrandeguy. – Luis E. Basterra. – Nora E. Bedano. – Rosana A. Bertone. – Jorge A. Cejas. – Luis F. J. Cigogna. – Stella M. Córdoba. – Alfredo C. Dato. – Osvaldo E. Elorriaga. – Anabel Fernández Sagasti. – María C. Fiore Viñuales. – Fabián M. Francioni. – Andrea F. García. – María T. García. – Jorge A. Garramuño. – Claudia A. Giaccone. – Graciela M. Giannettasio. – Leonardo Grosso. – José D. Guccione. – Mónica E. Gutiérrez. – Carlos S. Heller. – José A. Herrera. – Ana M. Ianni. – Carlos M. Kunkel. – Mario A. Metaza. – Carlos J. Moreno. – Juan F. Moyano. – Cristian R. Oliva. – Julia A. Perié. – Oscar F. Redczuk. – María C. Regazzoli. – Roberto F. Ríos. – Rubén A. Rivarola. – Roberto R. Robledo. – Silvia R. Simoncini. – Gladys B. Soto. – Javier*

*H. Tineo. – José R. Uñac. – Fernando Yarade. – María E. Zamarreño. – Alex R. Ziegler.*

En disidencia:

*Ricardo L. Alfonsín. – Ricardo Buryaile. – Patricia De Ferrari de Ruscullada. – Manuel Garrido. – Ricardo R. Gil Lavedra. – Mario R. Negri. – Juan P. Tunessi.*

En disidencia parcial:

*Jorge M. Álvarez. – Mario L. Barbieri. – Miguel Á. Bazze. – Atilio F. S. Benedetti. – Mariana Juri. – Fabián D. Rogel. – Enrique A. Vaquié.*

Buenos Aires, 21 de marzo de 2012.

*Al señor presidente de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación.*

Tengo el honor de dirigirme al señor presidente, a fin de comunicarle que el Honorable Senado, en la fecha, ha sancionado el siguiente proyecto de ley que paso en revisión a esa Honorable Cámara:

*El Senado y Cámara de Diputados, ...*

Artículo 1° – Ratifícase la transferencia a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires de los servicios de transporte subterráneo y premetro dispuesta en el marco de las leyes 23.696 y 24.588 y sus modificatorias, y de los decretos 2.608, del 22 de diciembre de 1993, 1.527, del 29 de agosto de 1994, y 393, del 21 de abril de 1999, que fuera aceptada por el Gobierno de la Ciudad mediante la ley 373, sancionada el 11 de mayo de 2000 y ratificada a través del acta acuerdo celebrada el 3 de enero de 2012 entre el Estado nacional y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Art. 2° – Corresponde a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires ejercer en forma exclusiva la competencia y fiscalización de los servicios públicos de transporte de pasajeros, a nivel subterráneos y premetro, de transporte automotor y de tranvía cuya prestación corresponda al territorio de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Art. 3° – Dispónese que dentro del plazo previsto en el artículo 5° del acta acuerdo del 3 de enero de 2012 deberá efectivizarse la culminación del proceso de transferencia referido en el artículo 1° de la presente ley.

Art. 4° – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

AMADO BOUDOU.

*Juan Estrada.*

FUNDAMENTOS DE LA DISIDENCIA  
PARCIAL DE LA U.C.R.

Artículo 1° – Ratifícase la transferencia a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires de los servicios de trans-

porte subterráneo y premetro dispuesta en el marco de las leyes 23.696 y 24.588 y sus modificatorias, y de los decretos 2.608, del 22 de diciembre de 1993; 1.527, del 29 de agosto de 1994, y 393, del 21 de abril de 1999, que fuera aceptada por el Gobierno de la Ciudad mediante la ley 373, sancionada el 11 de mayo de 2000 y ratificada a través del acta acuerdo celebrada el 3 de enero de 2012 entre el Estado nacional y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Art. 2° – Corresponde a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires ejercer en forma exclusiva la competencia y fiscalización de los servicios públicos de transporte de pasajeros, a nivel subterráneos y premetro; de transporte automotor y de tranvía cuya prestación corresponda al territorio de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

El Estado nacional y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires deberán celebrar los convenios relativos a la transferencia de dichos servicios. Dichos convenios deberán prever la reasignación de los recursos establecidos en el artículo 3° durante el plazo que mantengan su vigencia.

Art. 3° – El Estado nacional garantizará la asignación equitativa entre las jurisdicciones provinciales y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, de las compensaciones tarifarias a las empresas de servicios públicos de pasajeros y de los subsidios para el sistema ferroviario de pasajeros establecidos en la ley 26.028, de las prestaciones del Régimen de Compensaciones Complementarias (RCC) del decreto 678/06, y de las prestaciones del Régimen de Compensaciones Provinciales (RCP) establecido en el decreto 564/05 y/o cualquier otro régimen que otorgue subsidios o compensaciones al transporte de pasajeros; durante el plazo en que tales compensaciones, subsidios o prestaciones mantengan su vigencia.

Art. 4° – Las asignaciones previstas en conformidad con el artículo 3°, que tengan como destinatario al servicio público de transporte interjurisdiccional del área metropolitana de Buenos Aires, definida por el artículo 2° de la ley 25.031, serán administradas por el Ente Coordinador del Transporte Metropolitano (ECOTAM).

Art. 5° – Modifíquese el artículo 12 de la ley 25.031, el cual quedará redactado de la siguiente manera:

Artículo 12: El Poder Ejecutivo nacional, el Poder Ejecutivo de la Provincia de Buenos Aires, y el Poder Ejecutivo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, conformarán el Ente Coordinador del Transporte Metropolitano (ECOTAM), en el plazo de 60 (sesenta) días corridos.

Art. 6° – Derógase el artículo 13 de la ley 25.031.

*Honorable Cámara:*

I. *El traspaso del subterráneo y premetro*

En 1979 el gobierno militar transfirió a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires (artículo 2°, ley

22.070) la competencia para la regulación y control del servicio y la fijación de las tarifas del transporte ferroviario subterráneo, facultando a la Municipalidad para establecer el régimen más adecuado para la explotación del servicio.

En 1989, la ley 23.696, de reforma del Estado, dispuso la privatización del servicio de subterráneo, que se hallaba en la órbita del Estado nacional.

En virtud de esa ley, se dictó el decreto 2.608 (22 de diciembre de 1993), por el que se concedió el Contrato de Concesión para la Prestación del Servicio de Transporte Ferroviario de Pasajeros, Grupo de Servicios 3 (SBASE - Urquiza), a Metrovías S.A.

El contrato de concesión fue suscrito con la participación y conformidad de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires y la empresa Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado.

Metrovías comenzó a actuar como concesionario el 1º de enero de 1994.

En 1997 el Estado nacional impulsó una instancia negociadora con el concesionario para modificar el contrato de concesión, mediante decreto 543/97.

Por decreto 393/99 se aprobó tal modificación y se instruyó al Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, para que a través de la Secretaría de Transporte y dentro del plazo de noventa (90) días contados a partir de la vigencia del decreto, realizara todos los actos necesarios para la instrumentación de la transferencia del control de los Servicios de Transporte Ferroviario de Pasajeros –subterráneos y premetro– comprendiendo tal transferencia en favor de la Ciudad de Buenos Aires el ejercicio de la fiscalización y control, en lo que respecta a este modo de transporte, de la ejecución del contrato de concesión firmado entre el Estado nacional y la empresa concesionaria Metrovías Sociedad Anónima.

En los considerandos se hizo mérito de la autonomía asignada a la Ciudad de Buenos Aires por el artículo 129 de la Constitución Nacional y el artículo 7º de la Constitución de la Ciudad de Buenos Aires, que determina que ésta es sucesora de los derechos y obligaciones legítimos de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires y del Estado nacional en las competencias, poderes y atribuciones que se le transfieren por los artículos 129 y concordantes de la Constitución Nacional y de la Ley de Garantía de los Intereses del Estado Federal, como toda otra que se le transfiera en el futuro.

A su vez, la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires, a través de la ley 373 (publicada el 20 de julio de 2000), se adhirió al decreto 393/99 “de renegociación del contrato de concesión del sistema de transporte de subterráneos por el cual se faculta al Ministerio de Economía y de Obras y Servicios Públicos, a realizar los actos necesarios para transferir la fiscalización y control de dicho contrato a favor de la Ciudad de Buenos Aires...”.

Sin embargo, pese a que habría habido reuniones en distintas administraciones para concretar dicha transferencia, ésta nunca se realizó efectivamente.

Luego del anuncio, posterior a las elecciones presidenciales de 2011, de que el gobierno nacional deseaba proceder con celeridad a la transferencia del servicio de subtes, ambos gobiernos tuvieron conversaciones, de resultas de las cuales se suscribió el 3 de enero de 2012 un acta acuerdo.

En dicho instrumento la Ciudad “ratifica la decisión de aceptar la transferencia” (artículo 1º) y asume “a partir de la firma del presente “el control y fiscalización del contrato de concesión en su totalidad”, así como “el íntegro ejercicio de la potestad de fijar las tarifas del servicio, incluyendo la facultad de establecerlas por decisión unilateral” (artículo 2º).

De hecho, en forma inmediata el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires –en virtud de la disminución al 50% y por sólo un año de los subsidios respectivos (artículo 3º)– dispuso un aumento de tarifas. Dicho aumento tarifario podría interpretarse como un principio de ejecución del convenio.

Cabe considerar además que el artículo quinto del acta estipula:

“En este acto las partes designan, por la Nación a la Secretaría de Transporte, a través de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), y por la Ciudad a Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado (SBASE), para que en forma conjunta eleven a las respectivas autoridades en la materia, los proyectos correspondientes a los actos jurídicos que sean necesario suscribir para la formalización de las demás cuestiones legales, económicas y administrativas correspondientes a lo aquí acordado y del control de concesión, dentro de los 90 días corridos de la firma del presente, definiendo cómo se atenderán los distintos compromisos resultantes.”

Según la interpretación del Gobierno de la Ciudad, dicho artículo, en cuanto sujeta el perfeccionamiento del convenio a la suscripción de actos que se debían negociar dentro del plazo de 90 días, deja en claro que el instrumento firmado es un “preacuerdo” o una “carta de intención”.

Por su parte, el gobierno nacional lo interpreta como un convenio ya perfeccionado, a la luz de los artículos 1º y 2º del acta y de la decisión tarifaria, la cual tendría el carácter de un principio de ejecución.

Más allá de cuál sea la postura correcta, es indudable que en el ámbito de la Ciudad el convenio requiere ineludiblemente ser aprobado por la Legislatura (artículo 80, inciso 8º, Const. CABA), que es la que por otra parte tiene competencia para regular los servicios públicos (artículo 80, inciso 2 “h”, Const. CABA).

Posteriormente, como es de público conocimiento, el jefe de gobierno de la Ciudad, alegando la falta de vocación del gobierno nacional por avanzar en las

negociaciones acordadas, resolvió suspender la participación de su gobierno en la respectiva comisión.

Ante esa decisión, el Poder Ejecutivo nacional envió un proyecto de ley al Congreso Nacional para que ratifique el acta acuerdo. En el proyecto, sorpresivamente, se incluye el reconocimiento a la Ciudad de Buenos Aires de su facultad para ejercer en forma exclusiva la competencia y fiscalización de los servicios públicos de transporte automotor de pasajeros y de tranvía cuya prestación corresponda al territorio de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

En consecuencia, los principios jurídicos que se encuentran insertos en este debate son los siguientes:

1) El artículo 129, C.N., concede a la Ciudad de Buenos Aires un estatus de amplia autonomía, más allá de cuál sea la naturaleza de este nuevo ente federado (provincia, ciudad estado, etc.).

2) En el marco de esa autonomía, Buenos Aires debería tener casi todas las competencias que corresponden a las provincias, entre ellas la relativa al transporte intrajurisdiccional.

3) El artículo 75, inciso 12, C.N., quinto párrafo, establece: "No habrá transferencia de competencias, servicios o funciones sin la respectiva reasignación de recursos, aprobada por ley del Congreso cuando correspondiere y por la provincia interesada o la Ciudad de Buenos Aires en su caso.

4) En consecuencia, la transferencia es un acto bilateral, un acuerdo entre la Nación y la Ciudad, y no quedará perfeccionada mientras ésta no la acepte.

## II. *El traspaso de los servicios de transporte automotor de pasajeros y de tranvía.*

El artículo 2° del proyecto de ley enviado por el Poder Ejecutivo 16/12 establece que corresponde a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires ejercer en forma exclusiva la competencia y fiscalización de los servicios públicos de transporte de pasajeros, a nivel subterráneos y premetro; de transporte automotor y de tranvía cuya prestación corresponda al territorio de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

El presente artículo estaría habilitando la transferencia a la ciudad de 33 líneas de colectivos y del Tranvía del Este, una extensión de la concesión ferroviaria que la empresa Ferrovías tiene sobre el Grupo de Servicios 6 (ex línea Belgrano Norte), que presta un servicio regular en la zona de Puerto Madero.

Actualmente, el régimen jurídico que rige el transporte automotor de pasajeros urbano y suburbano se encuentra regulado por el decreto 656/94.

El artículo 2° del decreto 656/94 establece que se consideran servicios de transporte por automotor de pasajeros de carácter urbano y suburbano de jurisdicción nacional todos aquellos que se realicen en la Capital Federal o entre ésta y los partidos que conforman la región metropolitana de Buenos Aires, así como los

interprovinciales de carácter urbano y suburbano en el resto del país.

A los fines de ese decreto, la región metropolitana de Buenos Aires comprende la Capital Federal y los siguientes partidos de la provincia de Buenos Aires: Tigre, San Fernando, San Isidro, Vicente López, General San Martín, General Sarmiento, La Matanza, Morón, Merlo, Tres de Febrero, Esteban Echeverría, Lomas de Zamora, Lanús, Avellaneda, Almirante Brown, Quilmes, Florencio Varela, Berazategui, Zárate, Campana, Escobar, Pilar, General Rodríguez, La Plata, Marcos Paz, Brandsen, San Vicente, Berisso, Ensenada, Moreno, Cañuelas, Luján, General Las Heras, Mercedes, Lobos, Exaltación de la Cruz y aquellos que en el futuro deban ser incluidos como consecuencia del desarrollo urbano de la región.

El artículo 7° del decreto señala que constituyen servicios públicos de transporte de pasajeros urbano o suburbano, todos aquellos que tengan por objeto satisfacer con continuidad, regularidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad, en igualdad de condiciones para todos los usuarios, las necesidades comunitarias de carácter general en materia de transporte.

La explotación de estos servicios públicos se desarrolla a través de permisos adjudicados mediante concurso público por la Secretaría de Transporte, que actúa como autoridad de aplicación del decreto.

Los permisos tienen una vigencia de diez (10) años renovables automáticamente por períodos iguales a petición de los interesados, salvo que la autoridad de aplicación considerara fundadamente que existen causales vinculadas al desempeño del operador o a la funcionalidad o estructura futura del sistema de transporte, que aconsejen la no renovación del permiso.

La normativa necesaria para la implementación y ejecución de los servicios es dictada por la autoridad de aplicación, especialmente en los aspectos vinculados con el otorgamiento de los permisos de explotación, la determinación de los recorridos, las frecuencias, los horarios, la condiciones del parque móvil, y su fiscalización y control. Asimismo, la secretaría determina las pautas tarifarias a aplicar, las cuales deben permitir obtener al conjunto de los permisionarios una rentabilidad promedio razonable.

Sin embargo, el marco regulatorio del transporte automotor de pasajeros se encuentra afectado por la emergencia económica de la ley 25.561, que suspendió los mecanismos automáticos de actualización tarifaria de los servicios públicos y sometió los contratos de concesión o licencia a un proceso de renegociación.

Por el inciso e) del artículo 4° del decreto 311/03 se encomendó a la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos (UNIREN), la renegociación de los contratos de servicios públicos correspondientes al transporte público

automotor y ferroviario de personas, de superficie y subterráneo.

Aunque el proceso de renegociación ha sido prorrogado sucesivamente con las prórrogas de la emergencia de ley 25.561, la renegociación del inciso e) del artículo 4º del decreto 311/03, que incluye las 129 líneas de colectivos del AMBA, no registró avance alguno. En paralelo, se instrumentó un régimen de compensaciones y subsidios que sostuvo el congelamiento de las tarifas desde el año 2002, que será analizado en el punto siguiente.

Cabe señalar aquí que las tarifas de los colectivos, aun dentro del marco de la emergencia económica, fueron aumentadas en dos oportunidades:

- a) En enero de 2008, por resolución 1.170/07, que implicó un aumento del boleto del 20 % al 25 % en las secciones del servicio urbano, y del 11 % al 20 % en las secciones del servicio suburbano;
- b) En enero de 2009, a través de la resolución 19/09, con un aumento del boleto del 22 % al 33 % en las secciones del servicio urbano, y del 22 % al 33 % en las secciones del servicio suburbano, además de implementar modificaciones en las secciones.

En tales aumentos la UNIREN se expidió respecto de los costos de las empresas licenciatarias y su correspondiente déficit económico, resaltando que sin perjuicio de la continuidad del proceso de renegociación en curso, la situación económico financiera del sector habilitaba a la autoridad de aplicación al ejercicio actual de sus facultades en materia tarifaria, quedando el resultado de dicho ejercicio comprendido en el proceso de renegociación a fin de ser tomado en cuenta para la formulación de los acuerdos definitivos.

Por lo tanto, dichas modificaciones referentes al transporte público de pasajeros por automotor de carácter urbano y suburbano de jurisdicción nacional resultaban provisorias hasta tanto se normalizara la aplicación contractual del régimen tarifario que debía determinarse en la renegociación de los respectivos contratos.

En cuanto al Tranvía del Este, su marco regulatorio está enmarcado por la resolución 952/06 que autorizó a la empresa Ferrovías la ejecución por administración de esta obra, como una primera etapa de la obra “Ampliación de la concesión Proyecto Tren del Este. Etapa Retiro-Caminito”, incorporada a la adenda aprobada por el decreto 167/01, al Contrato de Concesión del Grupo de Servicios 6 - línea Belgrano Norte, aprobada por decreto 430/94.

En virtud de la citada adenda el Estado nacional estableció la explotación del servicio de transporte ferroviario de pasajeros desde la estación Retiro en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, hasta la estación Güemes, partido de Avellaneda, provincia de Buenos

Aires, a través del proyecto denominado Tren del Este.

La obra se realizó en el marco de las previsiones de la emergencia ferroviaria del decreto 2.075/01, mediante el esquema del decreto 1.683/05 que aprobó el Programa de Obras, trabajos indispensables y adquisición de bienes para fortalecer y desarrollar el Programa de Obras del Sistema Público de Transporte Ferroviario de Pasajeros de superficie y subterráneo del Área Metropolitana de Buenos Aires. La obra “Ampliación de la concesión Proyecto Tren del Este. Etapa Retiro-Caminito” está incluida en el anexo I del citado decreto 1.683/2005.

III. *El esquema de subsidios al transporte de pasajeros*

La génesis del sistema de subsidios al transporte automotor de pasajeros se remonta al año 2002, cuando a través del decreto 652/02 se modificó la distribución del fideicomiso del Sistema de Infraestructura de Transporte (SIT). Este fideicomiso fue creado por el decreto 1.377/01, y se alimentaba de la tasa sobre el gasoil establecida por el decretos 976/01. Su objetivo original era financiar obras de infraestructura.

Con la modificación del decreto 652/02, se introducen en el SIT dos subsistemas, el Sistema Vial Integrado (Sisvial), que continuó repagado obras de infraestructura; y el Sistema Integrado de Transporte Terrestre (Sistrans), a través del cual se instrumentaron las compensaciones al transporte.

Dentro de este último subsistema se incluyeron el Sistema Ferroviario Integrado (SIFER), destinado a compensar los trenes y subtes afectados por la emergencia ferroviaria (decreto 2.075/02), y el Sistema Integrado de Transporte Automotor (SISTAU), encargado de subsidiar el transporte automotor de pasajeros y de carga.

A grandes rasgos, la distribución actual del SIT es la siguiente:

SIT		
Deducciones previas		
RCCP		
REFOP		
SICOTA		
SITRANS		SISVIAL
50%		50 %
SISTAU PASAJEROS	SISTAU CARGAS	SIFER 35 %
60 %	5 %	

El esquema original de compensaciones al transporte automotor de pasajeros se implementó a través del SISTAU. Sus beneficiarios son:

1. Los permissionarios del servicio público de transporte por automotor de pasajeros en áreas urbanas y suburbanas bajo jurisdicción nacional.
2. Las empresas sujetas a jurisdicción provincial o municipal que cuenten con autorización de la autoridad local correspondiente.

Para que esta última distribución fuera pertinente, las provincias y municipios respectivos debían adherir previamente por convenio.

La distribución de las compensaciones entre las distintas empresas se sujeta al Coeficiente de Participación Federal (CPF), el cual es determinado periódicamente por la Secretaría de Transporte para cada jurisdicción y empresa, de conformidad con las pautas de la resolución 337/04.

El Coeficiente de Participación Federal (CPF) para cada provincia y para la jurisdicción nacional, está conformado por las siguientes variables:

- a) En una proporción del cincuenta por ciento (50%), el resultado que se obtenga de dividir el monto de los ingresos brutos obtenidos por la jurisdicción durante el año correspondiente, por la suma de los ingresos brutos obtenidos, por la totalidad de las jurisdicciones durante el mismo período;
- b) En una proporción del veinticinco por ciento (25%), el resultado que se obtenga de dividir el número de pasajeros transportados por la jurisdicción durante el año correspondiente, por la cantidad de pasajeros transportados, por la totalidad de las jurisdicciones durante el mismo período;
- c) En una proporción del veinticinco por ciento (25%), el resultado que se obtenga de dividir la cantidad de kilómetros recorridos por la jurisdicción durante el año correspondiente, por la cantidad de kilómetros recorridos, por la totalidad de las jurisdicciones durante el mismo período.

Este esquema de distribución, aunque por los criterios escogidos para la determinación del CPF acentuaba las compensaciones a las empresas de mayor facturación, implicaba una cierta equidad en la distribución federal de los subsidios. Sin embargo, a los efectos de limitar los reajustes tarifarios en el AMBA, en el año 2006 se instrumentó un Régimen de Compensaciones Complementarias al SISTAU (RCC), que inclinó la distribución de compensaciones, mediante refuerzos presupuestarios, hacia el conurbano de la Ciudad de Buenos Aires.

El RCC se instrumentó a través del decreto 678/06 y está destinado a compensar los incrementos de costos incurridos por las empresas de servicios de transporte

público de pasajeros por automotor de carácter urbano y suburbano que prestan servicios en el AMBA. Para la base del cálculo de las compensaciones a distribuir a cada empresa, la Secretaría de Transporte toma como referencia la diferencia entre los montos mensuales que se abonan a los beneficiarios por el SISTAU y los incrementos de costos que éstos afrontan. La secretaria debe priorizar los costos de personal, los de renovación del parque móvil, y los costos de formación y capacitación obligatoria del personal del sector.

Como vemos, los criterios de distribución son más discrecionales que los que se determinan en el CPF, y dependen de la información contable proporcionada por cada una de las empresas. Además, las partidas anuales previstas en el presupuesto son incrementadas regularmente a través de decisiones administrativas del jefe de Gabinete o decretos de necesidad y urgencia: en 2011, se previeron originalmente para el RCC unos 6.000 millones de pesos, pero se ejecutaron un total de 8.500 millones de pesos.

A fin de compensar los desequilibrios generados por el RCC, el decreto 98/07 modificó la reserva de liquidez del SIT, facultando a la Secretaría de Transporte a disponer el uso de la reserva de liquidez hasta un siete por ciento (7 %) del impuesto ingresado al SIT, a fin de afectar dichos recursos, con carácter provisorio, como refuerzo de las compensaciones tarifarias a las empresas no incluidas en el RCC.

Esta modificación en la distribución del SIT se vio acentuada por la sanción de las leyes 26.325 (año 2007) y 26.454 (año 2008), las cuales modificaron la alícuota del impuesto al gasoil de la ley 26.028 hasta un veintidós por ciento (22 %), destinando su incremento (1,8 % del SIT) a compensaciones tarifarias al sistema de servicio público de transporte automotor de pasajeros de áreas urbanas y suburbanas bajo jurisdicción municipal y provincial, con excepción de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y el Área Metropolitana Buenos Aires.

Finalmente, el decreto 449/08 modificó la distribución del fideicomiso en función de tales aumentos de alícuota, determinando un tres con ocho décimas por ciento (3,8 %) como refuerzo de las compensaciones tarifarias a las empresas no incluidas en los artículos 1º y 6º del decreto 678/06. Estos recursos se destinarían como financiamiento adicional del Régimen de Compensación Complementaria Provincial (RCCP), además de los fondos detraídos de la reserva de liquidez.

Con este marco, el Régimen de Compensación Complementaria Provincial (RCCP) reequilibró parcialmente la distribución federal de los subsidios y compensaciones, aunque no pudo evitar que las subas de boletos en las jurisdicciones provinciales y municipales fueran superiores a las que tuvieron lugar en el AMBA, ya que tales subsidios no alcanzaban a compensar los costos locales de explotación.

Finalmente, se debe agregar que el decreto 652/02 aprobaba también un convenio de estabilidad en el

precio del gasoil, a través del cual las empresas refinadoras y productoras se comprometan a asegurar durante el plazo establecido en su artículo 8° (hasta julio de 2002), el suministro de gasoil en los volúmenes necesarios para cubrir las necesidades internas de la República Argentina, manteniendo el precio del gasoil vendido en forma directa o a través de tarjetas compañía al transporte de cargas y de pasajeros en un valor diferencial inferior.

Este convenio fue prorrogado sucesivamente durante el año 2002 y desde el año 2003 hasta el año 2009 tomó la forma de acuerdos trimestrales para vender gasoil a precio diferencial a empresas de transporte automotor de pasajeros, excluyendo desde entonces a las empresas de transporte de cargas.

Desde el año 2002 se compensa a las empresas refinadoras por los volúmenes de gasoil a precio diferencial mediante certificados de crédito fiscal, los que son aplicados prioritariamente a los derechos de exportación que se generan por las operaciones correspondientes a los productos hidrocarbúricos que dichas empresas exportan. En otros casos, se verifican, conforman y cancelan facturas de las empresas refinadoras.

Desde 2009, los acuerdos son anuales y se prevé una partida específica en el presupuesto para reforzar el subsidio al gasoil diferencial.

#### IV. *La importancia de la Autoridad de Transporte del Área Metropolitana*

Tal como pudimos observar, la problemática del transporte no sólo trasciende a la Ciudad de Buenos Aires, sino que se trata de un fenómeno que ocurre en la mayoría de las grandes áreas urbanas del mundo. Ante esta realidad estamos convencidos que debemos promover acciones concretas que respondan a estos cambios con la mayor celeridad posible.

En este sentido es que consideramos fundamental la puesta en marcha de un ente interjurisdiccional del transporte que coordine, administre, regule, planifique, controle y fiscalice en materia de transporte e infraestructura en la región metropolitana.

Lo paradójico es que en Buenos Aires hubo muchos intentos de conformación de entes de este tipo que datan de 40 años y que profundizan aún más la falta de voluntad de trabajar en pos de una política de transporte sostenible para el área metropolitana de Buenos Aires, requisito indispensable para la competitividad y progreso del territorio del AMBA. El último de ellos creado por ley 25.031 en 1998 aún no ha sido conformado y resulta desconocido por las tres jurisdicciones involucradas directamente con el área metropolitana.

Nuestra disidencia no sólo manifiesta la necesidad de poner en funcionamiento un ente como el ECOTAM propiciándole una nueva integración y acotando los plazos de conformación en sesenta (60) días, sino que

además le adjudica la administración de las asignaciones que tengan como destinatario al servicio público de transporte interjurisdiccional del Área Metropolitana de Buenos Aires definida por el artículo 2° de la ley 25.031, previstas en conformidad con el artículo 3° de nuestra disidencia.

#### V. *Conclusiones.*

El esquema de subsidios reseñado acompaña una realidad jurídica: la suspensión de los efectos plenos de los contratos de servicios públicos por la ley 25.561, y en el caso del sistema ferroviario y de subterráneos, por la emergencia ferroviaria del decreto 2.075/02.

Los subsidios son la contraprestación a obligaciones truncadas por la emergencia, y hacen al equilibrio provisorio del contrato, a la espera de la conclusión de la renegociación definitiva de sus cláusulas. Son por lo tanto un compromiso del Estado nacional que compensa la indefinición jurídica y económica de una renegociación inconclusa.

Consideramos que, en tales circunstancias, cualquier transferencia de los servicios de transporte de pasajeros requiere la respectiva reasignación de estas compensaciones, por el tiempo y en la medida que en tales compensaciones se mantengan para otros servicios no transferidos, de manera de no discriminar a ninguna jurisdicción en la distribución de subsidios.

Sin embargo, se deben tener en cuenta los desequilibrios generados por la instrumentación desordenada de múltiples mecanismos de distribución de subsidios, con diferentes fuentes de financiamiento y criterios de reparto. El esquema actual requiere que el Estado nacional garantice una distribución equitativa de los recursos afectados a los diferentes subsistemas, que priorice una integración federal de las jurisdicciones provinciales y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

*Ricardo L. Alfonsín. – Mario L. Barbieri. – Miguel Á. Basse. – Atilio F. S. Benedetti. – Ricardo Burayle. – Patricia De Ferrari de Rueda. – Manuel Garrido. – Miguel Á. Giubergia. – Ricardo R. Gil Lavedra. – Mariana Juri. – Mario R. Negri. – Fabián D. Rogel. – Juan P. Tunessi. – Enrique A. Vaquié.*

#### INFORME

##### *Honorable Cámara:*

Las comisiones de Asuntos Constitucionales; de Asuntos Municipales, de Transportes y de Presupuesto y Hacienda han estudiado los proyectos en cuestión, y teniendo en cuenta los aportes ya realizados encuentran viable la sanción del presente por parte de la Honorable Cámara, por las razones que oportunamente se darán.

*Diana B. Conti.*

## II

**Dictamen de minoría**

*Honorable Cámara:*

Las comisiones de Asuntos Constitucionales, de Asuntos Municipales, de Transportes y de Presupuesto y Hacienda han considerado el proyecto de ley en revisión por el cual se ratifica “la transferencia a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires de los servicios de transporte subterráneo y premetro”, dispuesta en el marco de las leyes 23.696 y 24.588 y sus modificatorias, y de los decretos 2.608/93, 1.527/94 y 393/99, que fuera aceptada por el gobierno de la citada ciudad mediante la ley 373 y ratificada a través del acta de celebrada el 3/01/12 entre el Estado nacional y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires”; y de los señores diputados Liliana Parada y Claudio Lozano, “Transferencia de los servicios de transporte de pasajeros a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Régimen. Modificación de la ley 24.588” y “Transferencia de los servicios de transporte de pasajeros a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Régimen. Modificación de la ley 25.031”; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconsejan la sanción del siguiente

## PROYECTO DE LEY

*El Senado y Cámara de Diputados, ...*

LEY DE DEFENSA DEL USUARIO  
DE TRANSPORTE METROPOLITANO  
Y DE AUTONOMÍA  
DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

## CAPÍTULO I

*Disposiciones generales*

Artículo 1° – Transfírense a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires las siguientes funciones, competencias y servicios:

1. Transporte público de subterráneos.
2. Transporte público de pasajeros, premetro y tranvía que opere dentro de la jurisdicción territorial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
3. Justicia nacional del Trabajo, Civil, Comercial, Correccional y Criminal.
4. Servicio Penitenciario Federal, en la medida necesaria para asistir a los fueros que se transfieren por el apartado anterior.
5. Superintendencia de Seguridad Metropolitana y Superintendencia de Bomberos de la Policía Federal Argentina.
6. Registro de la Propiedad Inmueble.
7. Inspección General de Justicia.
8. Puerto de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

9. Inmuebles ferroviarios del Estado nacional no afectados a concesión ferroviaria alguna y los que se desafectaren en el futuro, sitios en territorio de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

10. Competencia exclusiva para la regulación, administración, explotación, control y fiscalización de los juegos de azar, destreza y apuestas mutuas, incluyendo la percepción de todos los producidos y la transferencia de las concesiones vigentes con las limitaciones previstas en la Constitución de Buenos Aires.

Art. 2° – Todas las transferencias se realizarán y concretarán bajo las condiciones y el procedimiento establecidos en la presente ley y de acuerdo con lo previsto en el artículo 75, inciso 2, de la Constitución Nacional.

En consecuencia, previamente a la efectiva entrada en vigencia de las transferencias, el Estado nacional y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires deberán acordar las condiciones de las transferencias y acordar y concretar la reasignación y transferencia de los recursos necesarios para la adecuada prestación y sostenimiento de los servicios transferidos y la transferencia deberá ser aprobada por la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Art. 3° – La estimación y liquidación de los importes respectivos, en los términos previstos por el artículo 8° de la ley 23.548, a fin de que la transferencia de competencias, servicios y funciones establecida en la presente ley sea realizada con la correspondiente reasignación de los recursos correspondientes (artículo 75, inc. 2, de la Constitución Nacional), será efectuada en forma conjunta entre el Ministerio de Economía y Finanzas Públicas de la Nación y el Ministerio de Hacienda de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y deberá contemplar la disminución del porcentaje de distribución primaria de coparticipación federal a favor del Estado nacional y el equivalente aumento de la distribución secundaria en beneficio de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Esa asignación de recursos no podrá implicar, en ningún caso, la disminución del porcentaje de coparticipación que corresponde a las provincias de acuerdo con lo previsto en la ley 23.548 y sus normas complementarias.

Art. 4° – El Estado nacional aportará el total de los recursos necesarios para la realización de las inversiones decididas y comprometidas mediante el decreto 1.683, dictado por el Poder Ejecutivo nacional el 28 de diciembre de 2005.

## CAPÍTULO II

*Agencia Metropolitana de Transporte*

Art. 5° – Créase la Agencia Metropolitana de Transporte (AMT), con capacidad de derecho público y privado, como organismo interjurisdiccional consultivo, de coordinación y planificación en materia de transporte e infraestructura de la región metropolitana.

Art. 6° – La Agencia Metropolitana de Transporte (AMT) estará integrada por la Nación, la provincia de Buenos Aires y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Art. 7° – A los fines de la presente ley la región metropolitana de Buenos Aires, comprende el territorio de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y los siguientes partidos de la provincia de Buenos Aires: Almirante Brown, Avellaneda, Berazategui, Berisso, Brandsen, Campana, Cañuelas, Ensenada, Escobar, Esteban Echeverría, Exaltación de la Cruz, Ezeiza, Florencio Varela, General Las Heras, General Rodríguez, General San Martín, Hurlingham, Ituzaingó, José C. Paz, La Matanza, Lanús, La Plata, Lomas de Zamora, Lobos, Luján, Marcos Paz, Malvinas Argentinas, Mercedes, Moreno, Merlo, Morón, Pilar, Punta Indio, Presidente Perón, Quilmes, San Fernando, San Isidro, San Miguel, San Vicente, Tigre, Tres de Febrero, Vicente López, y Zárate.

Art. 8° – La Agencia Metropolitana de Transporte tendrá competencias y funciones en forma exclusiva y excluyente en materia de planificación, regulación, fiscalización y control de la movilidad sustentable en el ámbito de la región metropolitana de Buenos Aires, y las que puedan asignársele en cualquier otra disposición legal y reglamentaria, a fin de que se posibilite la efectiva implementación de un sistema integrado de transporte.

Art. 9° – Queda fuera del ámbito de competencia de la Agencia Metropolitana de Transporte, el transporte que desarrolle su actividad íntegramente en el ámbito de una única jurisdicción. No obstante ello, cada jurisdicción deberá coordinar sus políticas locales para su armonización con las regionales o podrá delegar en la AMT la realización de acciones de planeamiento, regulación, fiscalización y control.

Art. 10. – La Agencia Metropolitana de Transporte será la autoridad de aplicación de todas las actividades relacionadas con el servicio de transporte público interjurisdiccional en la región metropolitana de Buenos Aires.

Art. 11. – Son objetivos de la Agencia Metropolitana de Transporte:

1. Definir, implementar y ejecutar las políticas comunes de ordenamiento, coordinación, planificación, regulación, control y fiscalización de las distintas modalidades del transporte, tendientes a alcanzar el equilibrio del sistema interjurisdiccional y la movilidad sustentable en materia de transporte.

2. Promover y facilitar el ejercicio coordinado de las potestades públicas por parte de todas las instituciones con competencia en materia de transporte, conciliando los diversos intereses que confluyen en el ámbito geográfico de la región metropolitana de Buenos Aires.

3. Fomentar e impulsar la coordinación de los servicios, redes y tarifas, y la puesta a disposición del usuario de una mejor oferta, con el fin de fomentar la información sobre los servicios públicos de transporte.

4. Promover la red de transporte de manera integral.

5. Impulsar medidas que propicien la obtención de un sistema de movilidad sustentable y la utilización del transporte de manera racional y eficiente mediante la integración plena de los aspectos sociales, medioambientales y económicos del desarrollo sustentable, propiciando la menor incidencia en el consumo energético por pasajero movilizado.

6. Inducir la optimización de los recursos públicos y privados como medio para estimular la interoperabilidad de los diferentes modos y medios de transporte.

Art. 12. – Son funciones de la Agencia Metropolitana de Transporte:

1. Realizar un relevamiento sobre la situación actual del transporte interjurisdiccional en las zonas delimitadas por el artículo 7° de la presente ley, con el objetivo de ordenar, coordinar y planificar políticas del sistema de transporte.

2. Elaborar la reglamentación de la presente ley en cuanto a su organización y funcionamiento dentro de los treinta (30) días de su constitución.

3. Elaborar o modificar las normas reguladoras del funcionamiento y control del sistema y proponer a las autoridades que correspondan las modificaciones que considere pertinentes a las normas de rango superior.

4. Determinar la conformación del directorio de la Agencia Metropolitana de Transporte en cuanto a la integración, funcionamiento y estructura interna, cuidando la debida y proporcional participación de todos los sectores comprometidos para su correcto funcionamiento.

5. Promover mecanismos de coordinación y asistencia con aquellos organismos o instituciones que, teniendo competencia en otras materias, puedan desarrollar actuaciones que incidan en el sector del transporte.

6. Desarrollar el banco de datos, tendiente a implementar un sistema estadístico del transporte metropolitano.

7. Fomentar la información sobre los servicios públicos de transporte.

8. Proponer los regímenes tarifarios y de subsidios al usuario, otorgamiento de concesiones, permisos o autorizaciones para la prestación de los servicios públicos de transporte bajo jurisdicción de las partes que operen servicios en la región.

9. Dictaminar respecto de los proyectos, planes de obra o de desarrollo que interesen o afecten al sistema de transporte de la región, originados en cualquiera de los organismos dependientes de las partes.

10. Elaborar anualmente el presupuesto de gastos y cálculo de recursos y elevarlo a los organismos competentes de la superioridad para su aprobación. Sus ejercicios financieros comenzarán el 1º de enero y finalizarán el 31 de diciembre de cada año.

11. Proponer ante la autoridad competente la gestión de créditos nacionales e internacionales con destino a estudios, proyectos y obras y servicios que hagan al cumplimiento de los objetivos de la Agencia Metropolitana de Transporte.

12. Celebrar convenios de cooperación, intercambio técnico y estudios con organismos nacionales y extranjeros.

13. Intervenir en forma previa mediante opinión fundada en toda aplicación de recursos que corresponda a inversiones en infraestructura de transporte y material rodante.

14. Fomentar la inversión privada en el servicio de transporte.

15. Elaborar el plan al que hace referencia el artículo siguiente de la presente ley, en los términos y con los alcances de los ítems precedentes y en el marco de lo establecido en el artículo 11.

16. Aprobar el reglamento de defensa de los derechos de los usuarios de servicios públicos de transporte de pasajeros en el área metropolitana de Buenos Aires. Dicho reglamento deberá contemplar, como mínimo, el derecho de los usuarios, en la relación de consumo, a la protección de su salud, seguridad e intereses económicos, a una información adecuada y veraz, a la libertad de elección y a condiciones de trato equitativo y digno. Asimismo deberá contemplar, en defensa de los usuarios, el cumplimiento de las pautas típicas del servicio público, en particular la continuidad y regularidad del servicio, la igualdad en las condiciones de prestación y la aplicación de tarifas justas y razonables.

Art. 13. – La Agencia Metropolitana de Transporte elaborará en el término de ciento veinte (120) días un plan maestro que será revisable en periodos bianuales. El plan definirá las políticas y las estratégicas públicas, y los proyectos de inversión y desarrollo a cumplir por las distintas jurisdicciones para alcanzar los objetivos y metas propuestos.

El plan maestro será anualmente actualizado y tendrá, al menos, el siguiente contenido:

1. Planificación por zonas en función de las especificidades de cada sector de la región con

delimitación y justificación del ámbito geográfico establecido.

2. Análisis y diagnóstico de la demanda y oferta de transporte.

3. Objetivos, criterios y modelo de movilidad en la región metropolitana.

4. Directrices de ordenamiento, coordinación y planificación de los servicios, la infraestructura, el tráfico y las instalaciones afectadas al transporte.

5. Recomendaciones para la mejora de la satisfacción del usuario del transporte público.

6. Protocolos de calidad y seguridad para la prestación de los servicios de transporte.

7. Régimen tarifario de los servicios de transporte.

La ejecución de obras, proyectos, actuaciones o cualquier otra acción que lleven a cabo las jurisdicciones que forman parte de la Agencia Metropolitana de Transporte (AMT), ya sea en forma conjunta o separada, deberán encontrarse adecuadas a los objetivos y criterios funcionales establecidos en el plan maestro.

Los criterios básicos de la política de ordenamiento, coordinación y planificación del sistema del transporte contenidos en el plan serán expresamente tenidos en consideración para la planificación y programación de infraestructuras de transporte, del tráfico y, en general, la realización de actuaciones que incidan en el sistema de transporte metropolitano.

Art. 14. – La agencia será dirigida y administrada por un directorio compuesto por seis (6) miembros nombrados de a dos (2) por el gobierno nacional, el Gobierno de la provincia de Buenos Aires y por el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Asimismo habrá un director, con voz pero sin voto, en representación de las asociaciones de defensa de usuarios del servicio de transporte público de pasajeros, elegido de acuerdo con lo que establezca la reglamentación.

Art. 15. – Los miembros del directorio deberán observar los mismos requisitos que para ser diputado nacional y ser personas de reconocida idoneidad, trayectoria o conocimiento en la materia, rigiendo las incompatibilidades vigentes para los funcionarios públicos.

Art. 16. – El directorio en pleno elegirá un presidente, quien ejercerá la representación legal del organismo y un vicepresidente que lo reemplazará en caso de ausencia o impedimento transitorio justificado.

Durarán cuatro (4) años en sus funciones y podrán ser reelegidos por sólo un periodo de idéntica duración. La presidencia rotará anualmente entre un representante de cada una de las tres jurisdicciones integrantes de la agencia.

El directorio tomará sus resoluciones por unanimidad.

Las resoluciones del directorio agotan la vía administrativa y serán recurribles ante la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Contencioso Administrativo Federal.

Art. 17. – Los miembros del directorio serán removidos de sus cargos cuando se operen causas justificadas y cuando se verifique:

1. Incumplimiento grave de los deberes y responsabilidades establecidas en el marco legal vigente y su reglamento interno.
2. Condena por la comisión de delitos dolosos.
3. Incompatibilidad sobreviniente.

Art. 18. – El directorio de la Agencia Metropolitana de Transporte será asistido por un comité ejecutivo, el que tendrá a su cargo la gestión administrativa de la agencia y estará integrado en forma permanente por dos representantes designados por la autoridad de aplicación en la materia en la Nación, en la provincia de Buenos Aires y en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Art. 19. – La Agencia Metropolitana de Transporte se financiará con los recursos provenientes de:

1. Los fondos aportados por cada una de las jurisdicciones que lo integran, en los términos que indique la reglamentación.
2. La aplicación de la tasa nacional de fiscalización del transporte.
3. Los subsidios, donaciones o legados que bajo cualquier título reciba y acepte sin cargo.
4. Otros recursos que le asignen la Nación, la provincia de Buenos Aires y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
5. Créditos nacionales o internacionales.
6. Cualquier otro ingreso que previeren las normas especiales dictadas al efecto.

Art. 20. – La Agencia Metropolitana de Transporte estará sometida a los siguientes controles:

- a) De auditoría y legalidad: a cargo de la Sindicatura General de la Nación, con arreglo a lo dispuesto en la ley 24.156, y sus funcionarios quedarán sometidos a las responsabilidades emergentes del cuerpo normativo aplicable a la administración nacional.
- b) De gestión y patrimonial: por parte de la Auditoría General de la Nación, de acuerdo con lo previsto en el artículo 85 de la Constitución Nacional.

Art. 21. – La Ciudad Autónoma de Buenos Aires asume las funciones complementarias y aporta la infraestructura edilicia inherente a los servicios públicos

que se transfieren por la presente ley y los siguientes recursos:

1. Los bienes muebles e inmuebles y demás patrimonio inherente a la prestación del servicio público de transporte transferido.

2. Los permisos, licencias y concesiones del transporte público ferroviario de pasajeros por subterráneo y premetro, sin perjuicio de los derechos adquiridos de los concesionarios. La Ciudad Autónoma de Buenos Aires deberá en su calidad de continuadora jurídica del contrato observar y respetar el mismo durante su vigencia en lo que resulte materia de transferencia por esta ley.

3. La titularidad de la cuenta fiduciaria de segundo grado denominada Régimen de Compensaciones Complementarias (RCC) en el fideicomiso constituido en el Banco de la Nación Argentina, de acuerdo con lo dispuesto por los artículos 14 y 15 de la ley 26.028.

Art. 22. – Invítase a la provincia de Buenos Aires y a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires a que adhieran a la presente ley en lo referido a la creación de la Agencia Metropolitana de Transporte.

Art. 23. – Derógase la ley 25.031. Las leyes y reglamentos vigentes sobre los distintos medios de transporte se aplicarán en todo lo que no esté expresamente modificado en la presente.

### CAPÍTULO III

#### *Transferencia de la justicia nacional*

Art. 24. – Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 1º, apartado 3, de la presente ley, la justicia nacional del fuero federal de la Ciudad de Buenos Aires mantendrá su actual jurisdicción y competencia y continuará integrando el Poder Judicial de la Nación.

Art. 25. – Los tribunales que se transfieren a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires comprenden a los magistrados, funcionarios y empleados, bienes muebles e inmuebles, estructuras funcionales, elementos de uso y consumo y cualquier otro elemento que haga a la función específica y normal funcionamiento de los órganos jurisdiccionales transferidos.

Los magistrados, funcionarios y empleados transferidos conservarán el mismo nivel escalafonario, los derechos, beneficios, remuneración, antigüedad, régimen previsional y servicios sociales vigentes al momento de la transferencia.

Hasta tanto la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires dicte la legislación definitiva, se seguirán aplicando el reglamento para la justicia nacional, sus normas accesorias, complementarias y acordadas vigentes en todo aquello que fuere compatible con la presente ley.

## CAPÍTULO IV

*Transferencia de la Policía Federal*

Art. 26. – La Policía Federal Argentina, en la parte no transferida por la presente ley, continuará cumpliendo las funciones de policía de seguridad y auxiliar de la Justicia, previstas en el artículo 1° de su ley orgánica, respecto del fuero federal y dependerá orgánica y funcionalmente del Poder Ejecutivo nacional.

La transferencia de las dos superintendencias previstas en el artículo 1°, apartado 5, de la presente, comprende también a las áreas científicas, de investigaciones criminales y las que ejercen el control del sistema ferroviario y de subterráneos dentro del territorio de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Asimismo, la transferencia comprenderá la totalidad de los bienes muebles e inmuebles, los elementos de uso y consumo, los equipos, materiales, concesiones, derechos, obligaciones, arrendamientos, convenios vigentes y personal de las superintendencias y áreas previstas en la presente ley, como también cualquier otro elemento que haga a la función específica de las áreas transferidas.

El personal de la Policía Federal Argentina transferido será incorporado a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y mantendrá los actuales derechos, antigüedad, grado, cargo asignado, haber mensual, suplementos particulares y generales, viáticos e indemnizaciones, destino y situación, la percepción del haber de retiro para sí, la pensión para sus deudos, la asistencia médica y sanitaria y cualquier otro derecho no enunciado en la presente que sea inherente a su tarea.

## CAPÍTULO V

*Registros*

Art. 27. – Los agentes del Registro de la Propiedad Inmueble y de la Inspección General de Justicia incluidos en la transferencia prevista en el artículo 1°, apartados 6 y 7, de la presente ley, conservarán el mismo nivel escalafonario, los derechos, beneficios, remuneración, antigüedad, régimen previsional y servicios sociales que tuvieron al momento de la transferencia.

La transferencia de ambos organismos comprenderá la totalidad del patrimonio, incluyendo bienes muebles e inmuebles, elementos de uso y consumo, equipos y materiales, como cualquier otro elemento que haga a su función específica y normal funcionamiento.

## CAPÍTULO VI

*Puerto de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires*

Art. 28. – A los efectos de lo dispuesto por el artículo 1°, apartado 8, de la presente ley, no será de aplicación la condición fijada por el artículo 12 de la ley 24.093. De tal forma, esa transferencia operará de pleno de-

recho transcurrido el plazo improrrogable de ciento ochenta (180) días desde la promulgación de esta ley, siempre y cuando la Ciudad Autónoma de Buenos Aires hubiere cumplido en ese término los recaudos legales y administrativos que permitan la administración del Puerto de Buenos Aires, y así lo hubiere comunicado al Estado nacional.

Art. 29. – La transferencia del Puerto de Buenos Aires incluye la total cesión por parte del Estado nacional a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires de las facultades y derechos que en forma enumerativa se indican a continuación:

1. Los derechos emergentes de las concesiones de uso y operación de los bienes públicos portuarios adjudicados por el Poder Ejecutivo nacional a las empresas privadas que explotan las terminales uno a seis del sector Puerto Nuevo del Puerto de Buenos Aires.

2. Las facultades y derechos que en esos contratos se otorgan actualmente a la Administración General de Puertos S.E. (AGP), como fuera establecido en los correspondientes pliegos de las licitaciones públicas o concesiones directas u otros tipos de cesiones.

3. Todo predio o área que actualmente se encuentre administrado por la Administración General de Puertos S.E. (AGP), en relación con la actividad logística y de transporte del Puerto de Buenos Aires.

4. Las facultades y derechos relativos a dichos predios de los que gozara la Administración General de Puertos S.E. (AGP), como fuera establecido en los correspondientes pliegos de las licitaciones públicas o concesiones directas u otros tipos de cesiones.

5. Toda otra zona portuaria relacionada con la logística del transporte de pasajeros o cargas, incluyendo aquellas que se encuentren actualmente bajo la jurisdicción del Organismo Nacional de Administración de Bienes (ONAB), y de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, dependiente de la Secretaría de Transporte de la Nación.

6. Los recursos, sean éstos partidas presupuestarias, cánones, tarifas, derechos y tasas por servicios de cargas, cobrados por cuenta y orden de terceros y otros recursos tributarios de afectación específica, percibidos o afectados por el Estado Nacional o la Administración General de Puertos S.E. (AGP), relacionados con el Puerto de Buenos Aires.

Art. 30. – La Ciudad Autónoma de Buenos Aires gozará, a partir de la promulgación de la presente ley, de las facultades, atribuciones y funciones propias de la administración del puerto y su explotación por sí o por medio de terceros, teniendo en cuenta la finalidad

esencial del puerto como herramienta del comercio marítimo y fluvial internacional e interjurisdiccional, así como todas aquéllas concernientes a la autoridad portuaria del Puerto de Buenos Aires, emergentes de la normativa vigente.

Art. 31. – La Ciudad Autónoma de Buenos Aires seleccionará, conforme al criterio de utilidad que ella fije, el personal de la Administración General de Puertos S.E. (AGP) que considere idóneo en relación con las facultades, atribuciones y obligaciones que se le ceden en materia portuaria por la presente ley y, en su caso, acordará con el Estado nacional su transferencia.

Art. 32. – El territorio, aguas jurisdiccionales, infraestructura e instalaciones del Puerto de Buenos Aires estarán afectados a la prestación de los servicios portuarios a buques, cargas y pasajeros, con el carácter de puerto de uso público y destino comercial como lo establece la ley 24.093, pudiendo desarrollarse en el mismo otras actividades, siempre que a criterio de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires éstas no sean incompatibles con la operación portuaria de buques y cargas, a la logística, al comercio local, interjurisdiccional o internacional o transporte de personas.

Art. 33. – La Administración General de Puertos S.E. (AGP) y el Organismo Nacional de Administración de Bienes (ONAB) deberán, en el plazo improrrogable de noventa (90) días a partir de la promulgación de la presente ley, efectuar sendos informes detallados de todas las concesiones, licencias y permisos de uso relativos al Puerto de Buenos Aires, así como remitir a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires todos los antecedentes y expedientes en trámite vinculados con el mismo objeto. En el mismo plazo, asimismo, la Administración General de Puertos S.E. (AGP) deberá confeccionar el programa de su liquidación y, fenecido dicho término, las competencias residuales de Administración General de Puertos S.E. (AGP) pasarán a la órbita de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la Nación.

## CAPÍTULO VII

### *Disposiciones finales*

Art. 34. – Encomiéndase a la Comisión Bicameral Ciudad de Buenos Aires el seguimiento del cumplimiento de la presente ley, de acuerdo con la competencia asignada por el artículo 15 de la ley 24.588.

Art. 35. – Todos los detalles de índole legal, administrativa y funcional que sea menester resolver para la efectiva entrada en vigencia de las transferencias dispuestas por la presente, deberán ser acordadas por el Estado nacional y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires mediante la celebración de los convenios que resulten necesarios, de acuerdo con lo previsto en el artículo 6° de la ley 24.588.

Art. 36. – Deróganse los artículos 8° y 10 de la ley 24.588.

Art. 37. – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Sala de las comisiones, 27 de marzo de 2012.

*Pablo G. Tonelli. – Laura Alonso. – Gladys E. González. – Julián M. Obiglio. – Silvia C. Majdalani. – Alberto J. Triaca. – Omar B. De Marchi.*

## INFORME

*Honorable Cámara:*

El proyecto de ley bajo análisis llega a esta Cámara en revisión, luego de haber sido aprobado por el Senado de la Nación, de acuerdo con una iniciativa del Poder Ejecutivo (Mensaje 341, del 8/3/2012).

El objeto del proyecto es transferir a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires los servicios de transporte subterráneo y premetro, más los servicios de transporte público automotor de pasajeros y de tranvía cuya prestación se realice dentro del ámbito territorial de la ciudad.

De acuerdo con el propio mensaje del Poder Ejecutivo nacional, *“la modificación propuesta tiene un sentido netamente federal al avanzar en reconocer a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires la posibilidad de ejercer la jurisdicción y fiscalización sobre todos aquellos servicios públicos que sean prestados dentro del ámbito de su territorio”* (página 8, segundo párrafo).

Sin embargo, a pesar del expresado propósito, tan abarcativo y amplio, la iniciativa ha omitido incluir varios servicios que se prestan en el ámbito y territorio de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y que tienen indiscutible índole local, como lo prueba el hecho de que en el resto del país son prestados por las respectivas provincias. Se trata, básicamente, de servicios que no fueron transferidos a la jurisdicción local por aplicación de la ley 24.588 o de otras normas particulares.

Compartimos plenamente el espíritu y el propósito del proyecto de ley del Poder Ejecutivo nacional, pero también consideramos que la evolución institucional y el actual grado de desarrollo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires reclaman una transferencia más amplia de servicios locales. Coincidimos, efectivamente, con el Poder Ejecutivo nacional cuando afirma que *“los servicios de naturaleza y jurisdicción local son resorte de las autoridades locales”* (página 1, tercer párrafo).

Por lo anterior, adherimos a la loable iniciativa pero también proponemos ampliarla para que comprenda a todos y no sólo a algunos, de los servicios de índole local que el Estado nacional aún ejerce y controla dentro del ámbito territorial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, de manera tal que la proyectada ley sea, verdaderamente, *“la última instancia de un proceso que guarda relación directa con la autonomía de la ciudad de Buenos Aires”*, como certeramente se señala en el mensaje (página 8, tercer párrafo).

Concretamente, proponemos incluir en la transferencia a todos los fueros del Poder Judicial de la Nación

que carecen de competencia federal y ejercen, por lo tanto, una competencia estrictamente local; a las áreas de la Policía Federal Argentina que actúan como fuerza de seguridad de la ciudad; a las áreas del Servicio Penitenciario Federal vinculadas con los fueros a transferir; al Registro de la Propiedad Inmueble; a la Inspección General de Justicia; al puerto de la Ciudad; a todos los inmuebles ferroviarios no afectados a la prestación de servicios interjurisdiccionales; y también la potestad de regulación, administración, explotación y control de los juegos de azar, destreza y apuestas mutuas, junto con la transferencia de las concesiones vigentes en esta última materia.

### **Análisis en particular de algunos de los artículos propuestos**

#### ARTÍCULO 1°

La diferente índole de los servicios y funciones que serán transferidos, requerirá un tratamiento diferenciado para cumplir adecuadamente la previsión del artículo 75, inciso 2, de la Constitución Nacional que, advertimos, no ha sido debidamente contemplado en el proyecto bajo análisis.

Ese artículo de nuestra norma fundamental, es el que consagra el régimen de coparticipación federal de impuestos a fin de realizar la distribución de competencias y recursos entre la Nación y las provincias, incluyendo entre estas últimas a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Y como es sabido, incluye una previsión de acuerdo con la cual *“no habrá transferencia de competencias, servicios o funciones sin la respectiva reasignación de recursos, aprobada por ley del Congreso cuando correspondiere y por la provincia interesada o la ciudad de Buenos Aires en su caso”*.

La vigencia de la mencionada cláusula constitucional, del artículo 6° de la ley 24.588 y del artículo 2° de la ley 26.288, exigen la inclusión, en el proyecto, de dos artículos, que proponemos como 2° y 3°, a fin de que el Estado nacional y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires cumplan adecuadamente con las normas vigentes pero contemplando las particularidades y peculiaridades de cada uno de los servicios, funciones o competencias que se transfieren. Proponemos el siguiente texto:

#### ARTÍCULO 3°

En el caso de los organismos que se transfieren, la reasignación presupuestaria se presenta como sencilla de concretar, ya que se trata de determinar el monto actualmente asignado en el presupuesto general de la Nación para el pago de las remuneraciones del personal y para el gasto de funcionamiento, incluyendo en este último las amortizaciones y deudas que correspondan.

Pero en el caso del transporte público de pasajeros, en cambio, esa determinación no resulta tan sencilla por la existencia de un complejo sistema de subsidios y de

aportes establecido y controlado por el Estado nacional, más los compromisos de inversión y mantenimiento que también tiene asumidos el mismo Estado nacional. Además, dentro de este mismo rubro, no es igual la situación de los subterráneos que la del premetro, el tranvía o el transporte automotor de pasajeros.

En el primer caso, existen inversiones comprometidas por el Estado nacional (decreto 1.683/2005) que resultan imprescindibles e impostergables a fin de asegurar un correcto y, sobre todo, seguro funcionamiento del servicio y que, indudable e ineludiblemente, deberán ser soportadas por el mismo Estado nacional, dada la magnitud de los recursos necesarios y el atraso en que ha incurrido la Nación en la concreción de las inversiones y obras por ella misma decididas y comprometidas. Para asegurar esas inversiones, proponemos el siguiente artículo:

#### ARTÍCULO 4°

En el caso del transporte automotor de pasajeros, en cambio, la situación es diferente, porque ese servicio no requiere de inversiones o de mantenimiento a cargo del poder concedente, sea éste nacional o local. Esta particularidad podría llevar a suponer, ligeramente, que respecto de este caso no se torna necesario prever reasignación alguna de recursos. Sin embargo, la suposición está muy lejos de ser verdadera. Porque existe el ya mencionado complejo e intrincado sistema de subsidios dispuestos por el Estado nacional que, en la práctica, implica cobrar por el servicio una tarifa notoriamente inferior a la que correspondería en caso de no existir las subvenciones estatales.

Ese subsidio no puede desaparecer como consecuencia de la transferencia, porque conduciría directamente a un sensible incremento en el precio del boleto que pagan los pasajeros, lo cual generaría una evidente e insostenible situación de desigualdad con el costo del mismo servicio de transporte automotor de pasajeros, pero de carácter interjurisdiccional, que funciona dentro del territorio de la ciudad de Buenos Aires. La garantía del artículo 16 de la Constitución Nacional obsta a la concreción de semejante posibilidad.

Es de toda evidencia y razonabilidad, que todos los servicios de transporte automotor de pasajeros que operan en la ciudad de Buenos Aires deben tener un costo igual y equitativo para todos los usuarios, con independencia de que sean interjurisdiccionales o no.

Concretamente, en los casos de transferencia de servicios que cuenten con subsidios destinados a permitir el cobro del servicio a valores que no cubren los costos de explotación o provisión, el gobierno nacional y la ciudad deberán acordar el monto de una tarifa justa y razonable para los usuarios. La diferencia entre el costo de explotación o provisión del servicio y lo que se calcule de percepción de tarifas, se considerará como monto de los recursos a ser transferidos con el servicio. Ese monto, anualizado, deberá ser el equivalente a los puntos de coparticipación que la Nación deducirá de

su distribución primaria y que la ciudad incrementará en su porcentual de distribución secundaria, sin afectar los recursos de las provincias.

Por ello es tan necesario el ya aludido convenio que la Nación y la ciudad deberán celebrar, luego de sancionada la ley, en los términos del artículo 6° de la ley 24.588.

Dentro de ese marco, ambas jurisdicciones involucradas deberán acordar el mantenimiento de un nivel igualitario de subsidios o, por el contrario, la eliminación lisa y llana de ese aporte estatal. De lo que no caben dudas, es de que la Nación, en caso de que decida mantener el sistema de subsidios y el abaratamiento que ello implica en el costo que pagan los usuarios del transporte automotor, deberá mantenerlo tanto para el transporte interjurisdiccional, que no se transfiere y queda a su cargo, como para el transporte de índole local que se transfiere a la jurisdicción y competencia de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Ninguna solución luce más apropiada, para resolver las complejas cuestionadas enunciadas, que deferir al acuerdo entre las dos jurisdicciones la determinación de las reasignaciones presupuestarias que deberán producirse, de acuerdo con el ya mencionado artículo 75, inciso 2, de la Constitución Nacional, el artículo 8° de la ley 23.548 y el artículo 6° de la ley 24.588.

La transferencia, a favor de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, de la competencia para regular y controlar el transporte público de pasajeros en el ámbito de su jurisdicción tendrá el efecto de sumar una nueva autoridad de control dentro de la denominada región metropolitana, constituida por la misma ciudad, el Estado nacional, la provincia de Buenos Aires y los municipios de esta última que existen dentro del área. Esa multiplicidad de jurisdicciones aconseja y requiere la creación de un ente interjurisdiccional que reemplace la multiplicidad de organismos con competencia en la materia para reemplazarlos por una nueva y única autoridad conformada por todas las jurisdicciones involucradas. Proponemos, mediante una propuesta superadora de una disputa política menor, la creación de ese ente en los artículos 5° a 20 del proyecto. Al respecto, es importante destacar que definimos al ente no sólo por su función de proveer una gestión unificada e inteligente del transporte metropolitano de pasajeros, que abarca a más de nueve millones de argentinos, sino también por su caracterización como un organismo de defensa de los derechos de los usuarios de conformidad con lo previsto por el artículo 42 de la Constitución Nacional, lo que da título a nuestro proyecto de ley.

#### ARTÍCULOS 24 Y SIGUIENTES

A fin de resolver los múltiples aspectos vinculados a la trascendental transferencia que se propicia, se proponen distintos artículos que se agrupan en diferentes capítulos.

Con esta iniciativa, que consideramos complementaria pero superadora de la enviada por el Poder Ejecutivo nacional, se podrá hacer efectivo, de manera cabal e integral, el propósito perseguido por nuestra más alta autoridad nacional de lograr que “los servicios de naturaleza y jurisdicción local” sean “resorte de las autoridades locales”.

Por lo expuesto y las razones que se expresarán en oportunidad de discutirse el proyecto, solicitamos su aprobación.

*Pablo G. Tonelli. – Omar De Marchi. – Alberto J. Triaca.*

### III

#### Dictamen de minoría

*Honorable Cámara:*

Las comisiones de Asuntos Constitucionales, de Asuntos Municipales, de Transportes y de Presupuesto y Hacienda han considerado el proyecto de ley en revisión por el cual se ratifica “la transferencia a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires de los servicios de transporte subterráneo y premetro, dispuesta en el marco de las leyes 23.696 y 24.588 y sus modificatorias, y de los decretos 2.608/93, 1.527/94 y 393/99, que fuera aceptada por el gobierno de la citada ciudad mediante la ley 373 y ratificada a través del acta acuerdo celebrada el 3/1/12 entre el Estado nacional y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires”; y los de los señores diputados Liliana Parada y Claudio Lozano “Transferencia de los servicios de transporte de pasajeros a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Régimen. Modificaciones de la ley 24.588” y “Transferencia de los servicios de transporte de pasajeros a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Régimen. Modificación de la ley 25.031” y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconsejan su rechazo.

Sala de las comisiones, 27 de marzo de 2012.

*Omar A. Duclós. – Roy Cortina. – María V. Linares. – Gerardo F. Milman. – Graciela S. Villata.*

#### INFORME

*Honorable Cámara:*

El presente dictamen no pretende poner en tela de juicio la competencia que deberá tener la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en materia de servicios públicos de transporte de pasajeros, a nivel subterráneos y premetro; de transporte automotor y de tranvía cuya prestación corresponda al territorio de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, sino establecer los términos de la intervención, en el caso, de este Honorable Congreso de la Nación.

Tras la reforma constitucional de 1994 las competencias, facultades y atribuciones de la Ciudad de Buenos Aires se encuentran establecidas en el artículo 129 de la Constitución Nacional, y en su disposición transitoria decimoquinta; en la ley 24.588 (Boletín Oficial, 30/11/95) y en la Constitución de la Ciudad de Buenos Aires.

Dice el artículo 129 de la Constitución Nacional: “La ciudad de Buenos Aires tendrá un régimen de gobierno autónomo, con facultades propias de legislación y jurisdicción, y su jefe de gobierno será elegido directamente por el pueblo de la ciudad. Una ley garantiza los intereses del Estado nacional, mientras la ciudad de Buenos Aires sea capital de la Nación”.

Que dicho artículo dotó a la Ciudad de un régimen de gobierno autónomo con facultades propias de legislación y jurisdicción, pero a la vez, previó el dictado de una ley que garantizaría los intereses del Estado nacional mientras la ciudad sea capital de la Nación.

Que por su parte la ley 24.588 tuvo por finalidad garantizar esos intereses para asegurar el pleno ejercicio de los poderes atribuidos a las autoridades del gobierno de la Nación (artículo 1º).

Que esa ley estableció como principio general –a la inversa de lo que ocurre con las provincias en virtud de lo dispuesto por el artículo 121 de la Constitución Nacional– que la Nación conserva todo el poder no atribuido por la Constitución al Gobierno Autónomo de la Ciudad de Buenos Aires, y es titular de todos aquellos bienes, derechos, poderes y atribuciones necesarios para el ejercicio de sus funciones (artículo 2º).

Que en lo que a transferencia de organismos, funciones, competencias, servicios y bienes se refiere, dispuso expresamente que el Estado nacional y la Ciudad de Buenos Aires debieran celebrar convenios a esos efectos (artículo 6º).

Que en esta inteligencia las transferencias de competencias por parte del Estado nacional a la Ciudad Autónoma oportunamente realizadas se instrumentaron mediante convenios (convenios de 7/12/2000 y 1º/6/2004).

Que dichos convenios expresamente dispusieron que se celebraban ad referendum de su aprobación por el Honorable Congreso de la Nación y la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (cláusulas 8ª y 4ª respectivamente.)

Que, asimismo, previeron que la transferencia de las competencias que eran objeto de acuerdo se deberían acompañar de los recursos pertinentes, según lo dispuesto por el artículo 75, inciso 2, de la Constitución Nacional.

Que esto motivó la intervención de este Congreso y la sanción de las leyes 25.752, 26.375 y 26.702, esta última especificando en su artículo 4º que es complementaria de las dos anteriores.

Que el proyecto de ley en su artículo 1º dispone ratificar la transferencia a la Ciudad Autónoma de

Buenos Aires de los servicios de transporte subterráneo y premetro dispuesta en el marco de las leyes 23.696 y 24.588 y sus modificatorias, y de los decretos 2.608 del 22 de diciembre de 1993, 1.527 del 29 de agosto de 1994 y 393 del 21 de abril de 1999, que fuera aceptada por el Gobierno de la Ciudad mediante la ley 373 sancionada el 11 de mayo de 2000 y ratificada a través del acta acuerdo celebrada el 3 de enero de 2012 entre el Estado nacional y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Que ninguna de las normativas anteriormente citadas tuvo como efecto el traspaso efectivo del servicio de transporte subterráneo y premetro, salvo el acta acuerdo remitida para su intervención, al Congreso Nacional aunque –a diferencia de los convenios mencionados– no se dio ad referendum del mismo.

Que en esa acta acuerdo el Poder Ejecutivo Nacional se comprometió a aportar por el término de doce (12) meses, el pago en cuotas mensuales, de pesos trescientos sesenta millones (\$ 360.000.000) que, según cifras del año 2011, equivalen a la mitad del subsidio para la operación del sistema, a cargo de la Nación, conforme el contrato de concesión del servicio de transporte subterráneo y premetro, con las adiciones incorporadas por la adenda aprobada por decreto 393/99.

Que al no contemplar el traspaso de la totalidad de los recursos destinados por la Nación a la prestación de este servicio –que, además del subsidio para la operación del sistema, incluían los programas de inversiones básico y complementario, así como los gastos administrativos de control y fiscalización– resulta vulnerado el ya mencionado artículo 75, inciso 2, de la Constitución Nacional que, en su parte pertinente dispone: “No habrá transferencia de competencias, servicios o funciones sin la respectiva reasignación de recursos, aprobada por la ley del Congreso cuando correspondiere y por la provincia interesada o la Ciudad de Buenos Aires en su caso”.

Que conforme lo expuesto, correspondería revisar el aumento de la tarifa establecido, en virtud de la misma acta acuerdo, por decreto 27/2012 del jefe de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, retro trayendo la situación al 4 de enero del corriente año y disponiendo que para su determinación se tome como referencia el cuadro tarifario de los servicios de transporte público en el área metropolitana y se dé cumplimiento, con carácter previo, a las instancias de participación ciudadana previstas en la normativa vigente.

Que independientemente de lo anteriormente expuesto y lo que es más importante, se somete a ratificación de este Parlamento un acuerdo de partes que se encuentra sometido a controversia judicial, tanto por el Estado nacional como por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Que con fecha 5 del corriente la Ciudad Autónoma de Buenos Aires solicitó una medida de no innovar a fin de que se ordene al Estado Nacional “se abstenga de ejecutar cualquier acto y/o medida que signifique la continuidad del proceso de transferencia de los sub-

terráneos de Buenos Aires, hasta tanto no se cumpla con las obligaciones asumidas por el Estado nacional en los artículos tercero, quinto y concordantes del acta acuerdo firmada entre el Estado nacional, y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires”.

Que por su parte y a posteriori de esta presentación, el Estado nacional inicia demanda contra el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires a fin de “compeler al efectivo cumplimiento del acta acuerdo de Transferencia de los Servicios de Transporte Subterráneo y Premetro suscrita con fecha 3 de enero de 2012 entre el Estado nacional y la Ciudad”.

Que asimismo solicita como medida cautelar se ordene a la Ciudad de Buenos Aires a que “en forma inmediata proceda a cumplir con su obligación como concedente del servicio público de transporte subterráneo y premetro debiendo a tal efecto controlar y fiscalizar el contrato de concesión en su totalidad, manteniendo la efectiva administración del contrato de concesión, los actos correspondientes y el íntegro ejercicio de las potestades tarifarias de los servicios”.

Ambas presentaciones tramitan por ante el Tribunal Contencioso Administrativo Federal Nº3 y se encuentran pendientes de resolución.

Que por tanto, bajo la forma de ratificación de un convenio, el proyecto de ley en consideración pretende que este cuerpo proceda a dirimir un conflicto de poderes entre la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y el Estado Nacional.

Que atendiendo al interés de las cerca de un millón y medio de personas que viajan diariamente en el subterráneo y premetro, resultaría conveniente conformar una mesa de diálogo institucional para su traspaso gradual y ordenado, integrada por representantes de ambas jurisdicciones, los trabajadores/as y usuarios de este servicio de transporte.

Que por su parte el artículo 2º del proyecto dispone que corresponde a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires ejercer en forma exclusiva la competencia y fiscalización de los servicios públicos de transporte de pasajeros, a nivel subterráneos y premetro; de transporte automotor y de tranvía cuya prestación corresponda al territorio de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Que lo allí dispuesto es materia de celebración de convenio entre el Estado nacional y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, según lo establece el artículo 6º de la ley 24.588, y por tanto cuestión extraña a nuestra competencia.

*Omar A. Duclós. – Roy Cortina. – María V. Linares. – Gerardo F. Milman. – Graciela S. Villata.*

IV

**Dictamen de minoría**

*Honorable Cámara:*

Las comisiones de Asuntos Constitucionales, de Asuntos Municipales, de Transportes y de Presu-

puesto y Hacienda, han considerado el proyecto de ley en revisión por el cual se ratifica “la transferencia a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires de los servicios de transporte subterráneo y premetro”, dispuesta en el marco de las leyes 23.696 y 24.588 y sus modificatorias, y de los decretos 2.608/93, 1.527/94 y 393/99, que fuera aceptada por el gobierno de la citada ciudad mediante la ley 373 y ratificada a través del acta acuerdo celebrada el 3/1/12 entre el Estado nacional y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires”; y los de los señores diputados Liliana Parada y Claudio Lozano “Transferencia de los servicios de transporte de pasajeros a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Régimen. Modificación de la ley 24.588” y “Transferencia de los servicios de transporte de pasajeros a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Régimen. Modificación de la ley 25.031” y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconsejan la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

*El Senado y Cámara de Diputados, ...*

Artículo 1º – Transfiérense a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires las siguientes funciones, competencias y servicios:

1. Transporte público de subterráneos.
2. Transporte público de pasajeros, premetro y tranvía que opere dentro de la jurisdicción territorial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Art. 2º – Todas las transferencias se realizarán de acuerdo con lo previsto en el artículo 75, inciso 2, de la Constitución Nacional, con la correspondiente reasignación de recursos. A tal efecto el Estado nacional y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires deberán suscribir los convenios respectivos, en los términos del artículo 6º de la ley 24.588.

La estimación y liquidación de los importes respectivos en los términos previstos por el artículo 8º de la ley 23.548, a fin de que la transferencia de competencias establecida en la presente ley sea realizada con la correspondiente reasignación de los recursos financieros, será efectuada en forma conjunta entre el Ministerio de Economía y Finanzas Públicas de la Nación y el Ministerio de Hacienda de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. En ningún caso habrá duplicación de gastos.

Art. 3º – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Sala de las comisiones, 27 de marzo de 2012.

*Eduardo P. Amadeo. – Carlos A. Carranza. – Daniel Germano.*

INFORME

*Honorable Cámara:*

Por las razones que se expresarán en oportunidad de discutirse el proyecto, solicitamos su aprobación.

*Eduardo P. Amadeo. – Carlos A. Carranza.  
– Daniel Germano.*

ANTECEDENTES

1

PROYECTO DE LEY

*El Senado y Cámara de Diputados,...*

Artículo 1° – Los convenios que el Poder Ejecutivo nacional celebre con la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en el marco de lo dispuesto en el artículo 6° de la ley 24.588, con el fin de proceder a la transferencia de los servicios de transporte de pasajeros a nivel subterráneo y premetro, de transporte automotor y de tranvía, cuya prestación se lleva a cabo exclusivamente en el territorio de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, deberán ser ratificados por el Congreso Nacional con carácter previo a su entrada en vigencia.

Art. 2° – Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 1°, facúltase al Poder Ejecutivo Nacional a celebrar convenios con la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, con la provincia de Buenos Aires, y con los municipios del Área Metropolitana de Buenos Aires, tendientes a la organización, regulación, prestación y control del servicio de transporte de pasajeros en todas sus modalidades (ferroviario, automotor, premetro, subterráneo, tranvía y cualquier otra modalidad existente o que en el futuro se incluya dentro de este concepto), bajo la coordinación de una única autoridad estatal interjurisdiccional del Área Metropolitana de Buenos Aires. Estos convenios también deberán ser ratificados por el Congreso Nacional y, en su caso, por las Legislaturas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, de la Provincia de Buenos Aires, y por los Concejos Deliberantes de los municipios involucrados, con carácter previo a su entrada en vigencia.

Art. 3° – Con ocasión del tratamiento en comisiones de los respectivos convenios, para su ratificación o rechazo, las autoridades de las mismas convocarán a audiencia pública para escuchar la opinión de usuarios y trabajadores de los servicios afectados.

Art. 4° – A efectos de dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 75, inciso 2 de la Constitución Nacional, los convenios de transferencia que se sometan a consideración del Congreso Nacional deberán incluir, en su caso:

- a) La transferencia de todo el personal afectado al servicio, al cual se le reconocerá la situación escalafonaria, remuneración, representación

gremial y demás derechos laborales y sociales adquiridos;

- b) La transferencia de la totalidad de los bienes muebles e inmuebles afectados, junto con toda la documentación que las normas vigentes establecen para acreditar dominio, valoración, amortización, estado de uso, ubicación, primas de seguros, etc;
- c) En los casos en que los convenios de transferencia de las competencias incluyan la transferencia de contratos de servicio, obra, concesión, u otros, en ejecución, la jurisdicción cedente de los mismos presentará, junto con la documentación respectiva, un pormenorizado informe detallando la evolución de los contratos, las renegociaciones de los mismos, el estado de ejecución física y financiera, las demandas y reclamos entre las partes resueltos y en curso. Asimismo, los convenios deberán contener una cláusula que indique que la jurisdicción cedente será solidariamente responsable con la jurisdicción receptora ante cualquier demanda futura por incumplimiento de las obligaciones del Estado en el período anterior a la transferencia de los contratos;
- d) Si la transferencia de competencias operase en un ejercicio ya iniciado, la jurisdicción cedente deberá transferir a la receptora los fondos previstos en el presupuesto del ejercicio para financiar los gastos del personal, los bienes muebles e inmuebles y los contratos transferidos, por la parte no ejecutada hasta el fin del ejercicio en cuestión;
- e) A los efectos de garantizar el financiamiento de la competencia transferida para los ejercicios siguientes, los convenios establecerán los criterios para modificar la ley 23.548 entre la Nación y las Provincias, así como la distribución secundaria entre las jurisdicciones provinciales.

Art. 5° – La Comisión Bicameral Ciudad de Buenos Aires, creada por artículo 15 de la ley 24.588, realizará el seguimiento y control del proceso de transferencia de los servicios de transporte subterráneo, premetro, automotor de pasajeros y tranvía.

Art. 6° – Derógase el artículo 9° de la ley 24.588.

Art. 7° – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

*Liliana B. Parada. – Claudio Lozano.*

2

PROYECTO DE LEY

MODIFICACIONES A LA LEY 25.031

Artículo 1° – Modifíquese el artículo 1° de la ley 25.031 que quedará redactado de la siguiente manera:

Créase un organismo interjurisdiccional integrado por el Poder Ejecutivo nacional, el Poder Ejecutivo de la provincia de Buenos Aires y el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, que se denominará Ente Coordinador del Transporte Metropolitano (ECOTAM), cuyo objeto es tener a su cargo la planificación y coordinación del sistema de transporte urbano e interurbano interjurisdiccional en el área metropolitana de Buenos Aires.

Art. 2° – Agréguese como artículo 1° bis, lo siguiente:

Los servicios públicos de transporte automotor, subterráneo, premetro y tranvías cuya prestación exceda el territorio de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, serán materia de competencia compartida entre el Estado nacional, el Estado de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y el Estado de la Provincia de Buenos Aires, mientras que su fiscalización será ejercida por la ECOTAM.

Art. 3° – Modifíquese el artículo 2° de la ley 25.031 que quedará redactado de la siguiente manera:

El área metropolitana de Buenos Aires comprende el territorio de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y los siguientes partidos de la provincia de Buenos Aires: Almirante Brown, Avellaneda, Berazategui, Berisso, Brandsen, Campana, Cañuelas, Ensenada, Escobar, Esteban Echeverría, Exaltación de la Cruz, Ezeiza, Florencio Varela, General Las Heras, General Rodríguez, General San Martín, Hurlingham, Ituzaingó, José C. Paz, La Matanza, Lanús, La Plata, Lomas de Zamora, Lobos, Luján, Marcos Paz, Malvinas Argentinas, Mercedes, Moreno, Merlo, Morón, Pilar, Punta Indio, Presidente Perón, Quilmes, San Fernando, San Isidro, San Miguel, San Vicente, Tigre, Tres de Febrero, Vicente López, Zárate y los que en el futuro deban ser incluidos como consecuencia del desarrollo urbano cuando las relaciones funcionales del área así lo requieran.

Art. 4° – Modifíquese el artículo 3° de la ley 25.031 que quedará redactado de la siguiente manera:

El Ente tendrá su asiento en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Art. 5° – Modifíquese el artículo 4 de la ley 25.031 que quedará redactado de la siguiente manera:

El Consejo Directivo del Ente estará a cargo de un directorio integrado por dos (2) representantes del Poder Ejecutivo nacional, dos (2) representantes del gobierno de la Provincia de Buenos Aires y por dos (2) representantes del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. En caso de ausencia o impedimento transitorio justificado los miembros del directorio serán reemplazados

por un funcionario de su mismo rango, nombrado por el Poder Ejecutivo de la jurisdicción correspondiente.

Art. 6° – Modifíquese el artículo 5 de la ley 25.031 que quedará redactado de la siguiente manera:

El directorio tendrá las siguientes atribuciones:

- a) Proponer políticas, planes y programas de coordinación del sistema del transporte urbano del área a las respectivas autoridades jurisdiccionales;
- b) Proponer las normas reguladoras del funcionamiento y control del sistema;
- c) Proponer los regímenes tarifarios y de subsidios al usuario automotor de pasajeros, ferroviario de superficie y subterráneo, otorgamiento de concesiones, permisos o autorizaciones para la prestación de los servicios públicos de transporte interjurisdiccional del área;
- d) Dictaminar –cuando una de las jurisdicciones lo solicite–, respecto de los proyectos de las decisiones, los planes de obra o de desarrollo urbano que interesen o afecten al sistema de transporte urbano del área;
- e) Elaborar un reglamento de organización y funcionamiento dentro de los treinta (30) días de constituido;
- f) Elaborar anualmente el presupuesto de gastos y cálculo de recursos y elevarlo a los organismos competentes para su aprobación. Sus ejercicios financieros comenzarán el 1° de enero y finalizarán el 31 de diciembre de cada año;
- g) Promover las reformas legales y reglamentarias en las 3 (tres) jurisdicciones que integran la autoridad, tendientes al cumplimiento de los fines y objetivos de esta ley;
- h) Opinar en la elaboración de los marcos regulatorios, propiedad, concesiones, licencias o permisos de los servicios de transporte del área a solicitud de cada jurisdicción;
- i) Proponer ante la autoridad competente la gestión de créditos nacionales e internacionales con destino a estudios, proyectos y obras y servicios que llagan al cumplimiento de los objetivos del Ente;
- j) Celebrar convenios de cooperación, intercambio técnico y estudios con organismos nacionales y extranjeros con competencia

en materia de transporte urbano interjurisdiccional.

Art. 7° – Modifíquese el artículo 6° de la ley 25.031 que quedará redactado de la siguiente manera:

Créase un Comité Ejecutivo, integrado en forma permanente por un (1) representante del Ministerio de Planificación Federal, Inversión y Servicios, un (1) representante del Ministerio de Infraestructura, Vivienda y Servicios Públicos de la Provincia de Buenos Aires y un (1) representante del Ministerio de Planeamiento y Obras Públicas de la Ciudad de Buenos Aires o de los órganos que eventualmente los sustituyan en su competencia.

Créase el Concejo de Municipios integrado por representantes de los municipios mencionados en el artículo 2° de la presente ley.

Ambos órganos funcionarán bajo la órbita del directorio del Ente.

Art. 8° – Modifíquese el artículo 9° de la ley 25.031 que quedará redactado de la siguiente manera:

El Ente contará con un Consejo Consultivo, el cual se constituirá en su ámbito convocado por el directorio y estará integrado por las entidades empresarias, los operadores del sistema de transporte, las entidades de usuarios, entidades gremiales del sector y toda otra entidad con intereses en la temática de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y de la provincia de Buenos Aires.

Art. 9° – Modifíquese el artículo 10 de la ley 25.031, que quedará redactado de la siguiente manera:

El personal del Ente se integrará en forma proporcional con agentes dependientes de la administración pública de la Nación, de la provincia de Buenos Aires y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. De requerirse

personal técnico especializado el mismo se incorporará a través de concurso público.

Art. 10. – Deróguese el artículo 12 de la ley 25.031.

Art. 11. – Modifíquese el artículo 13 de la ley 25.031 que quedará redactado de la siguiente manera:

El Ente Coordinador de Transporte Metropolitano se tendrá por constituido con la adhesión a esta de ley de al menos dos (2) de las tres (3) jurisdicciones incluidas en la misma.

Art. 12. – Deróguese el artículo 1° del decreto 656/94 en tanto que el transporte automotor de pasajeros en el ámbito de la jurisdicción nacional se regirá por normas de la ECOTAM.

Art. 13. – Agréguese a la ley 25.031 las siguientes cláusulas transitorias:

#### Cláusulas transitorias

- i) El ECOTAM tiene facultades sobre el transporte automotor de pasajeros, subterráneo, premetro y tranvías de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires hasta el momento en que se efectúe la transferencia de los servicios a la jurisdicción de la misma;
- ii) Transfiérase a la ECOTAM la regulación y planificación, así como la capacidad de celebrar o cancelar contratos con los prestadores del servicio, aquellas líneas del automotor de pasajeros de carácter urbano y suburbano de jurisdicción nacional;
- iii) El traspaso de los servicios de pasajeros será escalonado y organizado entre aquellos servicios que sólo recorran la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y en tanto los diferentes partidos que conforman la región adhieran a la ley.

Art.14. – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

*Liliana B. Parada. – Claudio B. Parada.*