



— REPÚBLICA ARGENTINA —

# DIARIO DE SESIONES

## CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA NACIÓN

---

4ª REUNIÓN – 3ª SESIÓN ORDINARIA (ESPECIAL)  
MARZO 28 DE 2012

**PERÍODO 130°**

---

**Presidencia de los señores diputados**  
**Julián A. Domínguez**  
y **Norma A. Abdala de Matarazzo**

**Secretarios:**

licenciado **Gervasio Bozzano**,  
contador público **José L. Gainerain**  
e ingeniero **Ricardo A. Patterson**

**Prosecretarios:**

doña **Marta A. Luchetta**,  
contador público **Gabriel A. Bruno**  
y doctor **Carlos Urlich**



## DIPUTADOS PRESENTES:

ABDALA DE MATARAZZO, Norma A.  
 AGUAD, Oscar Raúl  
 AGUILAR, Lino Walter  
 ALBARRACÍN, Jorge Luis  
 ALBRIEU, Oscar Edmundo Nicolás  
 ALFONSÍN, Ricardo  
 ALONSO, Gumersindo Federico  
 ALONSO, Laura  
 ALONSO, María Luz  
 ÁLVAREZ, Elsa María  
 ÁLVAREZ, Jorge Mario  
 AMADEO, Eduardo Pablo  
 ARENA, Celia Isabel  
 ARGUMEDO, Alcira Susana  
 ARREGUI, Andrés Roberto  
 ASPIAZU, Lucio Bernardo  
 ASSEFF, Alberto Emilio  
 AVOSCAN, Herman Horacio  
 BALCEDO, María Esther  
 BARBIERI, Mario Leandro  
 BARCHETTA, Omar Segundo  
 BARRANDEGUY, Raúl Enrique  
 BASTERRA, Luis Eugenio  
 BAZZE, Miguel Ángel  
 BEDANO, Nora Ester  
 BENEDETTI, Atilio Francisco Salvador  
 BERNAL, María Eugenia  
 BERTOL, Paula María  
 BERTONE, Rosana Andrea  
 BIANCHI, María del Carmen  
 BIELLA CALVET, Bernardo José  
 BLANCO DE PERALTA, Blanca  
 BRAWER, Mara  
 BRILLO, José Ricardo  
 BRIZUELA Y DORIA DE CARA, Olga I.  
 BROWN, Carlos Ramón  
 BRUE, Daniel Agustín  
 BULLRICH, Patricia  
 BURYAILE, Ricardo  
 CALCAGNO Y MAILLMAN, Eric  
 CAMAÑO, Graciela  
 CARDELLI, Jorge Justo  
 CARLOTTO, Remo Gerardo  
 CARMONA, Guillermo Ramón  
 CARRANZA, Carlos Alberto  
 CASAÑAS, Juan Francisco  
 CASELLES, Graciela María  
 CATALÁN MAGNI, Julio César  
 CEJAS, Jorge Alberto  
 CHEMES, Jorge Omar  
 CHIENO, María Elena Petrona  
 CIAMPINI, José Alberto  
 CICILIANI, Alicia Mabel  
 CIGOGNA, Luis Francisco Jorge  
 CLERI, Marcos  
 COMELLI, Alicia Marcela  
 COMI, Carlos Marcelo  
 CONTI, Diana Beatriz  
 CÓRDOBA, Stella Maris  
 CORTINA, Roy  
 COSTA, Eduardo Raúl  
 CREMER DE BUSTI, María Cristina  
 CUCCOVILLO, Ricardo Oscar  
 CURRILÉN, Oscar Rubén  
 DATO, Alfredo Carlos  
 DE FERRARI RUEDA, Patricia  
 DE GENNARO, Víctor Norberto  
 DE MARCHI, Omar Bruno  
 DE NARVÁEZ, Francisco  
 DE PEDRO, Eduardo Enrique  
 DE PRAT GAY, Alfonso  
 DEPETRI, Edgardo Fernando  
 DI TULLIO, Juliana  
 DÍAZ BANCALARI, José María  
 DÍAZ ROIG, Juan Carlos  
 DOMÍNGUEZ, Julián Andrés  
 DONDA PÉREZ, Victoria Analía  
 DONKIN, Carlos Guillermo  
 DUCLOS, Omar Arnaldo  
 ELICECHE, Carlos Tomás  
 ELORRIAGA, Osvaldo Enrique  
 ESPÍNDOLA, Gladys Susana  
 FADUL, Liliana  
 FAUSTINELLI, Hipólito  
 FAVARIO, Carlos Alberto  
 FELETTI, Roberto José  
 FÉLIX, Omar Chafí  
 FERNÁNDEZ SAGASTI, Anabel  
 FERRÁ DE BARTOL, Margarita  
 FERRARI, Gustavo Alfredo Horacio  
 FERREYRA, Araceli  
 FIAD, Mario Raymundo  
 FIORE VIÑALES, María C. del Valle  
 FORCONI, Juan Carlos  
 FORTE, Ulises Umberto José  
 FORTUNA, Francisco José  
 FRANCIONI, Fabián Marcelo  
 GALLARDO, Miriam Graciela del Valle  
 GAMBARO, Natalia  
 GARCÍA LARRABURU, Silvina M.  
 GARCÍA, Andrea Fabiana  
 GARCÍA, María Teresa  
 GARNERO, Estela Ramona  
 GARRAMUÑO, Jorge Alberto  
 GARRIDO, Manuel  
 GDANSKY, Carlos Enrique  
 GERMANO, Daniel  
 GIACCONE, Claudia Alejandra  
 GIACOMINO, Daniel Oscar  
 GIANNETTASIO, Graciela María  
 GIL LAVEDRA, Ricardo Rodolfo  
 GIUBERGIA, Miguel Ángel  
 GONZÁLEZ, Gladys Esther  
 GONZÁLEZ, Juan Dante  
 GONZÁLEZ, Nancy Susana  
 GROSSO, Leonardo  
 GUCCIONE, José Daniel  
 GUTIÉRREZ, Mónica Edith  
 GUZMÁN, Olga Elizabeth  
 HARSPE, Gastón  
 HELLER, Carlos Salomón  
 HERRERA, Griselda Noemí  
 HERRERA, José Alberto  
 IANNI, Ana María  
 IBARRA, Eduardo Mauricio  
 JUNIO, Juan Carlos Isaac  
 JURI, Mariana  
 KOSINER, Pablo Francisco Juan  
 KRONEBERGER, Daniel Ricardo  
 KUNKEL, Carlos Miguel  
 LARROQUE, Andrés  
 LEDESMA, Julio Rubén  
 LEVERBERG, Stella Maris  
 LINARES, María Virginia  
 LOTTO, Inés Beatriz  
 LOZANO, Claudio Raúl  
 MAJDALANI, Silvia Cristina  
 MALDONADO, Víctor Hugo  
 MARTÍNEZ, Ernesto Félix  
 MARTÍNEZ, Julio César  
 MARTÍNEZ, Oscar Ariel  
 MARTÍNEZ, Soledad  
 MAZZARELLA, Susana del Valle  
 MENDOZA, Mayra Soledad  
 MENDOZA, Sandra Marcela  
 METAZA, Mario Alfredo  
 MICHETTI, Marta Gabriela  
 MILMAN, Gerardo Fabián  
 MIRKIN, Beatriz Graciela  
 MOLAS, Pedro Omar  
 MOLINA, Manuel Isauro  
 MONGELÓ, José Ricardo  
 MORENO, Carlos Julio  
 MOUILLERÓN, Roberto Mario  
 MOYANO, Juan Facundo  
 MÜLLER, Edgar Raúl  
 MÜLLER, Mabel Hilda  
 NAVARRO, Graciela  
 NEBREDA, Carmen Rosa  
 NEGRI, Mario Raúl  
 OBIGLIO, Julián Martín  
 OCAÑA, María Graciela  
 OLIVA, Cristian Rodolfo  
 OLMEDO, Alfredo Horacio  
 OPORTO, Mario Néstor  
 ORSOLINI, Pablo Eduardo  
 ORTIZ CORREA, Marcia Sara María  
 ORTIZ, Mariela  
 PAIS, Juan Mario  
 PANSA, Sergio Horacio  
 PARADA, Liliana Beatriz  
 PASTORIZA, Mirta Ameliana  
 PERALTA, Fabián Francisco  
 PÉREZ, Alberto José  
 PERIÉ, Julia Argentina  
 PEROTTI, Omar Ángel  
 PERRONI, Ana María  
 PIEMONTE, Héctor Horacio  
 PIETRAGALLA CORTI, Horacio  
 PILATTI VERGARA, María Inés  
 PINEDO, Federico  
 PLAINI, Francisco Omar  
 PORTELA, Agustín Alberto  
 PRADINES, Roberto Arturo  
 PUCHETA, Ramona  
 PUERTA, Federico Ramón  
 PUIGGRÓS, Adriana Victoria  
 RAIMUNDI, Carlos  
 RASINO, Érida Elena  
 RÉ, Hilma Leonor  
 RECALDE, Héctor Pedro  
 REDCZUK, Oscar Felipe  
 REGAZZOLI, María Cristina  
 RIESTRA, Antonio Sabino  
 RÍOS, Liliana María  
 RÍOS, Roberto Fabián  
 RISKÓ, Silvia Lucrecia  
 RIVARA, Raúl Alberto  
 RIVAROLA, Rubén Armando  
 RIVAS, Jorge  
 ROBERTI, Alberto Oscar  
 ROBLEDO, Roberto Ricardo  
 RODRÍGUEZ, Marcela Virginia  
 ROGEL, Fabián Dulio  
 ROSSI, Agustín Oscar  
 RUCCI, Claudia Mónica  
 RUIZ, Aída Delia  
 SABBATELLA, Martín  
 SACCA, Luis Fernando  
 SALIM, Juan Arturo  
 SANTILLÁN, Walter Marcelo  
 SANTÍN, Eduardo  
 SCHMIDT LIERMANN, Cornelia  
 SCIUTTO, Rubén Darío  
 SEGARRA, Adela Rosa  
 SIMONCINI, Silvia Rosa  
 SOLÁ, Felipe Carlos  
 SOLANAS, Fernando Ezequiel

<b>SOLANAS, Julio Rodolfo</b> <b>SOTO, Gladys Beatriz</b> <b>STOLBIZER, Margarita Rosa</b> <b>STORANI, María Luisa</b> <b>TERADA, Alicia</b> <b>THOMAS, Enrique Luis</b> <b>TINEO, Javier Héctor</b> <b>TOMAS, Héctor Daniel</b> <b>TONELLI, Pablo Gabriel</b> <b>TRIACA, Alberto Jorge</b> <b>TUNESSI, Juan Pedro</b> <b>UÑAC, José Rubén</b> <b>VALINOTTO, Jorge Anselmo</b> <b>VAQUIÉ, Enrique Andrés</b> <b>VEAUTE, Mariana Alejandra</b> <b>VIDELA, Nora Esther</b>	<b>VILARIÑO, José Antonio</b> <b>VILLA, José Antonio</b> <b>VILLATA, Graciela Susana</b> <b>WAYAR, Walter Raúl</b> <b>YAGÜE, Linda Cristina</b> <b>YARADE, Rodolfo Fernando</b> <b>YAZBEK, Rubén David</b> <b>YOMA, Jorge Raúl</b> <b>ZABALZA, Juan Carlos</b> <b>ZAMARREÑO, María Eugenia</b> <b>ZIEBART, Cristina Isabel</b> <b>ZIEGLER, Alex Roberto</b>  AUSENTE, EN MISIÓN OFICIAL: <b>ATANASOF, Alfredo Néstor</b>	AUSENTES, CON LICENCIA PENDIENTE DE APROBACIÓN DE LA HONORABLE CÁMARA:  <b>BIANCHI, Ivana María</b> <b>BIDEGAIN, Gloria Mercedes</b> <b>CARRIÓ, Elisa María Avelina</b> <b>GRANADOS, Dulce</b> <b>ITURRASPE, Nora Graciela</b>  AUSENTES, CON AVISO: <b>BROMBERG, Isaac Benjamín</b> <b>CASTAÑÓN, Hugo</b> <b>FERNÁNDEZ, Rodolfo Alfredo</b> <b>LANDAU, Jorge Alberto</b> <b>LLANOS, Ermindo Edgardo Marcelo</b>
---	--	---

—La referencia acerca del distrito, bloque y período de mandato de cada señor diputado puede consultarse en el Diario de Sesiones correspondiente a la sesión preparatoria (11ª reunión, período 129º) de fecha 6 de diciembre de 2011.

## SUMARIO

1. **Izamiento de la bandera nacional.** (Pág. 4.)
2. **Himno Nacional Argentino.** (Pág. 4.)
3. **Homenaje:**
  - I. A la memoria de don Víctor Waldino Endeiza. (Pág. 4.)
4. **Convocatoria a sesión especial.** (Pág. 5.)
5. **Consideración** de los dictámenes de las comisiones de Asuntos Constitucionales, de Asuntos Municipales, de Transportes y de Presupuesto y Hacienda en el proyecto de ley en revisión por el que se ratifica la transferencia a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires de los servicios de transporte subterráneo y premetro (26-S.-12, 1.475 y 1.501-D.-2012). Se sanciona definitivamente el dictamen de mayoría (ley 26.740). (Pág. 6.)
6. **Consideración** del dictamen de las comisiones de Finanzas y de Presupuesto y Hacienda en el proyecto de ley del Poder Ejecutivo por el que se aprueba el aumento del aporte de la República Argentina al capital autorizado del Banco Interamericano de Desarrollo (5-P.E.-2011). Se sanciona. (Pág. 130.)
7. **Moción de orden** del señor diputado Rossi de que la Honorable Cámara se aparte de las prescripciones del reglamento, a fin de que se dé **entrada** y se trate **sobre tablas** el proyecto de resolución de la señora diputada Belous y otros señores diputados por el que se declara a la ciudad de Río Grande, provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur como Capital Nacional de la Vigilia (5.475-D.-2011). Se aprueban ambas proposiciones. (Pág. 135.)
8. **Consideración** del asunto al que se refiere el número 7 de este sumario. Se sanciona. (Página 135.)
9. **Apéndice:**
  - A. **Sanciones de la Honorable Cámara.** (Página 137.)
  - B. **Inserciones** solicitadas por los señores diputados:
    1. **Benedetti.** (Pág. 140.)
    2. **Brillo.** (Pág. 140.)
    3. **Conti.** (Pág. 142.)
    4. **Cortina.** (Pág. 148.)
    5. **Díaz Bancalari.** (Pág. 148.)
    6. **Favario.** (Pág. 149.)
    7. **Gallardo.** (Pág. 151.)
    8. **Giannettasio.** (Pág. 151.)
    9. **González (G. E.).** (Pág. 154.)
    10. **González (J. D.).** (Pág. 156.)
    11. **Heller.** (Pág. 156.)
    12. **Ibarra.** (Pág. 159.)
    13. **Pansa.** (Pág. 160.)
    14. **Parada.** (Pág. 160.)
    15. **Puiggrós.** (Pág. 180.)
    16. **Schmidt Liermann.** (Pág. 182.)
    17. **Solanas, Cardelli y Argumedo.** (Página 183.)

—En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a los veintiocho días del mes de marzo de 2012, a la hora 12 y 10:

### 1

#### IZAMIENTO DE LA BANDERA NACIONAL

**Sr. Presidente** (Domínguez). — Con la presencia de 161 señores diputados queda abierta la sesión especial, conforme al requerimiento efectuado por los señores legisladores en número reglamentario.

Invito a la señora diputada nacional por el distrito electoral de Misiones, doña Julia Argentina Perié, y al señor diputado nacional por el distrito electoral de Santiago del Estero, don Agustín Daniel Brue, a izar la bandera nacional en el mástil del recinto.

—Puestos de pie los señores diputados y el público asistente a las galerías, los señores diputados Julia Argentina Perié y Agustín Daniel Brue proceden a izar la bandera nacional en el mástil del recinto. (*Aplausos.*)

### 2

#### HIMNO NACIONAL ARGENTINO

**Sr. Presidente** (Domínguez). — Invito a los señores diputados presentes y al público en general a entonar las estrofas del Himno Nacional Argentino.

—Puestos de pie, los señores diputados y el público asistente a las galerías entonan las estrofas del Himno Nacional Argentino.

### 3

#### HOMENAJE

##### A la memoria de don Víctor Waldino Endeiza

**Sr. Presidente** (Domínguez). — De acuerdo con lo convenido en la reunión de prelabor, a fin de rendir un homenaje a don Víctor Waldino Endeiza, tiene la palabra el señor diputado por San Luis.

**Sr. Pérez.** — Señor presidente: el 9 de marzo pasado se cumplió el 50° aniversario de la muerte de uno de los gobernadores peronistas que tuvo la provincia de San Luis. Fue un hombre decente, generoso, capaz, honesto, inteligente y, como dije, peronista, y desarrolló su actividad política más activa durante las pri-

meras presidencias del general Juan Domingo Perón.

Me refiero a Víctor Waldino Endeiza, quien nació el 29 de marzo de 1906 y falleció casi a los 56 años, el 9 de marzo de 1962. Era hijo de un inmigrante vasco, a quien acompañó en sus actividades agropecuarias, adquiriendo los conocimientos y la experiencia que lo llevaron a la presidencia de la Sociedad Rural de San Luis entre 1944 y 1947.

Se desempeñó como diputado provincial por el departamento de Pringles desde 1946 a 1948, presidiendo la Legislatura en ese mismo período. Desde el 26 de abril de 1949 hasta el 30 de abril de 1952 fue senador nacional por San Luis y por el Partido Justicialista.

Desde su banca en el Senado mostró preocupación por temas ecológicos, disciplina entonces novedosa. Encargó un estudio científico sobre observaciones de carácter geofísico, en relación con la climatología sanluiseña, y organizó el I Congreso del Agua y la Prorrestauración de la Laguna del Bebedero de San Luis, que es la fuente de sal más grande de la República Argentina.

El 4 de junio de 1952 asumió como gobernador por el período 1952 a 1956. Sin embargo, como consecuencia del golpe militar, es destituido el 16 de septiembre de 1955.

Adhirió a los objetivos del Segundo Plan Quinquenal —que se llevó a cabo a nivel nacional desde 1952, con el fin de impulsar el crecimiento de la industria pesada— y al III Certamen de los Campeonatos Infantiles “Evita”, organizados por la Fundación María Eva Duarte de Perón para el crecimiento físico, intelectual y espiritual de los niños.

Denominó al departamento Capital de la provincia con el nombre de Eva Perón. Durante su gestión se crearon la Escuela de Cerámica, el Consejo de Promoción Económica de la Provincia de San Luis, el Instituto de Colonización y Fomento Agrario, la Escuela de Administración Pública, salas de primeros auxilios en distintas localidades de la provincia y la Comisión Investigadora de las Causas de la Escasez y Carestía de los Artículos de Primera Necesidad. Expropió la cantera de mármol verde en La Toma. Decidido a dar respuesta al problema del transporte, en 1952 resuelve

formar una cooperativa de choferes; crea la Dirección Provincial de Cooperativas y organiza la Cooperativa de Trabajo “Nueva Argentina”.

En 1953, dispuso la creación de la Dirección de la Obra Social del Estado Provincial –DOSEP–, que se convirtió en una de las primeras obras sociales provinciales del país.

En el aspecto legislativo, se sancionaron las siguientes leyes: el Código de Procedimientos de la Justicia Policial, la de Enseñanza Elemental del Cooperativismo, la que declaró obligatoria la vacunación antipoliomielítica, la Orgánica de la Dirección de Trabajo, el Código Procesal del Trabajo, la de la Dirección de la Obra Social para Empleados Públicos, la de Represión de Juegos de Azar, la de Subvención al Consumo Interno de la Carne, la de Impuesto al Latifundio y la del Fondo de Promoción del Turismo.

Se declararon de utilidad pública y sujetos a expropiación la quebrada del Ojo de Agua y terrenos en San Luis para la Caja de Jubilaciones y para la CGT, para distintas entidades deportivas, para la prolongación de calles y para un parque en Merlo, para viveros y bosques en Santa Rosa del Conlara, para zona forestal y agrícola en el departamento de Pringles, para la Municipalidad de Tilisarao, para la prolongación de calles en San Luis, para loteo en El Chorrillo –hoy ciudad de Juana Koslay–, para una colonia infantil en El Trapiche, para planes de viviendas en varias localidades y para una usina térmica en La Toma.

Se eximió de impuestos por diez años, como incentivo fiscal, a los terrenos plantados con olivos y, con fines sociales, a los propietarios de casas del barrio La Merced, en la ciudad de San Luis.

Autorizó la ejecución de varias obras públicas, entre las que se destacan la avenida marginal del río San Luis, el Hogar del Niño, la ampliación de los edificios de la Legislatura y de Tribunales, y la construcción de oficinas públicas en distintas localidades del interior.

Se efectuaron estudios de irrigación en el departamento de Ayacucho.

Se adquirieron equipos electrógenos para la provincia.

En su gestión se inauguró el dique La Florida, el mayor embalse de agua de la provincia,

con la presencia del entonces presidente Juan Domingo Perón.

En materia de cultura y educación, se declaró de utilidad pública la biblioteca de Nicolás Jofre, se concluyó un convenio con San Juan y La Rioja sobre promoción de la cultura, se dispuso la impresión de la obra *San Luis en la gesta sanmartiniana*, de Víctor Saá, y se crearon la Asesoría de Educación y la Dirección de Aprendizaje y Capacitación Profesional con el objeto de sostener y promover la educación técnico-profesional. Se impulsó la creación de escuelas en toda la provincia y se organizaron treinta y cinco escuelas técnicas.

En uno de sus mensajes a la Legislatura había expresado: “Me he esforzado en gobernar para todos los habitantes y para toda la provincia, procurando que en San Luis se realice fielmente la unidad de nuestro pueblo, porque el conductor nos ha dicho: ‘En la Argentina no debe haber más que una clase de hombres: hombres que trabajen por el bien nacional, sin distinciones... son malos argentinos, por mucho que hablen y griten, si no ponen todos los días una piedra para construir el edificio de la felicidad y grandeza de nuestra Nación’...”.

En su honor, la Escuela N° 207 de Balde de la Isla, del departamento de Pringles, y dos plazas de las localidades de San Luis y de Saladillo llevan su nombre. (*Aplausos.*)

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Con las palabras vertidas por el señor diputado queda rendido el homenaje a don Víctor Waldino Endeiza.

#### 4

#### CONVOCATORIA A SESIÓN ESPECIAL

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Por Secretaría se procederá a dar lectura de la resolución dictada por esta Presidencia convocando a esta sesión especial.

**Sr. Secretario** (Bozzano). – Dice así:

Buenos Aires, 27 de marzo de 2012.

*Al señor presidente de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, don Julián A. Domínguez.*

S/D.

De mi mayor consideración:

Tenemos el agrado de dirigirnos al señor presidente a fin de solicitarle que, en los términos de los artículos 35 y 36 del Reglamento de la Honorable Cámara,

convoque a sesión especial para el día miércoles 28 de marzo, a las 11,30 horas, con el objeto de considerar los siguientes temas:

26-S.-12: 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.

5-P.E.-11: mensaje 1.340 y proyecto de ley del 30 de agosto de 2011 por el cual se aprueba el aumento del aporte de la República Argentina al capital autorizado del Banco Interamericano de Desarrollo - BID.

Sin otro motivo, saludamos a usted muy atentamente.

*Carlos J. Moreno. – Agustín O. Rossi. –  
María T. García. – Carlos M. Kunkel. –  
Norma A. Abdala de Matarazzo. – Diana  
B. Conti. – Graciela M. Giannettasio de  
Saiegh. – Roberto J. Feletti. – Juan M.  
Pais. – Luis F. J. Cigogna.*

Buenos Aires, 27 de marzo de 2012.

VISTO la presentación efectuada por el señor diputado Carlos Moreno y otros señores diputados, por la que se solicita la realización de una sesión especial para el día 28 de marzo de 2012, a las 11,30 horas, a fin de considerar los siguientes temas: expediente 26-S.-12 sobre 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 expediente 5-P.E.-11 por el cual se aprueba el aumento del aporte de la República Argentina al capital autorizado del Banco Interamericano de Desarrollo - BID, y

CONSIDERANDO los artículos 35 y 36 del Reglamento de la Honorable Cámara,

*El presidente de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación*

RESUELVE:

Artículo 1º – Citar a los señores diputados para el día 28 de marzo de 2012, a las 11,30 horas, a la sesión especial solicitada por el señor diputado Carlos Moreno y otros señores diputados a fin de considerar los siguientes temas: expediente 26-S.-12 sobre transferencia a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires de los servicios de transporte subterráneo y Premetro, dis-

puesta 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 expediente 5-P.E.-11 por el cual se aprueba el aumento del aporte de la República Argentina al capital autorizado del Banco Interamericano de Desarrollo - BID.

Art. 2º – Comuníquese y archívese.

*Julián A. Domínguez.*

## 5

### TRANSFERENCIA DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE DE SUBTERRÁNEOS Y PREMETRO

**Sr. Presidente (Domínguez).** – En consideración en general el dictamen de mayoría de las comisiones de Asuntos Constitucionales y otras recaído en el proyecto de ley venido en revisión del Honorable Senado por el que se ratifica la transferencia a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires de los servicios de transporte de subterráneos y Premetro. (Orden del Día N° 192.)

(Orden del Día N° 192)

## 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 Maillmanm. – Julio C. Catalán Magni. – Jorge A. Landau. – Marcos Cleri. – Oscar R. Currién. – 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. Basse. – 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, don Julián A. Domínguez.*

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° – Ratificase 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 UCR

Artículo 1° – Ratificase 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.

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.

Art. 7° – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

*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 1° 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 par-

tir 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 7° 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 1°) 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 2°).

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 3°)– 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 2º “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, sorprendentemente, 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, etcétera).

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 2º 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 2º 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 7º 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, las 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 4º 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
60%	5%	35%

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

1. Los permisionarios 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 comprometían a asegurar durante el plazo establecido en su artículo 8º (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 una 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 acortando 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 2º de la ley 25.031, previstas en conformidad con el artículo 3º 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 A. Basse. – Atilio F. S. Benedetti. – Ricardo Burayle. – Patricia De Ferrari de Rueda. – Manuel Garrido. – Miguel A. 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° – 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.

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, inciso 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 1° 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 períodos 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 período 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, régi-



men 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 tuvieren 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 derecho 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 1º**

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 6º de la ley 24.588 y del artículo 2º de la ley 26.288, exigen la inclusión, en el proyecto, de dos artículos, que proponemos como 2º y 3º, 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 3º**

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 mon-

to 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 4º**

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 1°).

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 2°).

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 6°).

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 1°/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 4° que es complementaria de las dos anteriores.

Que el proyecto de ley en su artículo 1° 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, retrotrayendo 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 ratifi-

cación 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 subterráneos 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 N°3 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 2° 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

lo 6° 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 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. 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 1° – 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. 2° – 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 6° de la ley 24.588.

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 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. 3° – 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, etcétera;
- 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

*El Senado y Cámara de Diputados,...*

## MODIFICACIONES A LA LEY 25.031

Artículo 1º – Modifíquese el artículo 1º 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. 2º – Agréguese como artículo 1º 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. 3º – Modifíquese el artículo 2º 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. 4º – Modifíquese el artículo 3º 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. 5º – 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 misma ranga, nombrado por el Poder Ejecutivo de la jurisdicción correspondiente.

Art. 6º – 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 1º 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) Transfírase 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.*

#### OBSERVACIONES

1

Buenos Aires, 13 de marzo de 2012.

*Al señor presidente de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, don Julián A. Domínguez.*

Observación al dictamen de comisiones 26-S.-12, 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.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 113, 2° párrafo, del reglamento de esta Honorable Cámara, vengo a formular observaciones al dictamen de las comisiones de Asuntos Constitucionales, de Asuntos Municipales, de Transportes y de Presupuesto y Hacienda, en la O.D.-192-2012.

Por medio de esta observación quiero fundamentar mi voto negativo al dictamen de mayoría y al proyecto 26-S.-12 enviado por el Poder Ejecutivo nacional referido a la transferencia de los servicios de transporte subterráneo, premetro y de pasajeros.

#### FUNDAMENTOS

Señor presidente:

La Constitución Nacional, como Ley Suprema, es el instrumento legal u ordenamiento jurídico que permite la organización de un Estado como tal y es la base que le da entidad (fundamento y legitimidad) a todas las políticas que se elaboran y desarrollan dentro

de él. En la estructura piramidal de las leyes ocupa el vértice que sirve de cauce para todos los instrumentos legales que de ella emanan y complementariamente constituyen el andamiaje jurídico sobre el cual se sustenta la organización del Estado nacional. El conjunto de normativas vigentes que se originan por imperio de la Constitución Nacional conforma el derecho positivo de un Estado.

La forma de gobierno federal está basada en la división del poder entre el gobierno federal y los gobiernos locales, conservando las provincias “todo el poder no delegado por la Constitución al gobierno federal” (Constitución Nacional, artículo 121).

La forma de gobierno federal permite el control y la cooperación recíproca entre las provincias y el gobierno federal, evitando la concentración de poder a través de su descentralización.

### **Ciudad Autónoma de Buenos Aires**

#### *Nuevo estatus jurídico de la Ciudad de Buenos Aires*

Recordemos que la Ciudad Autónoma de Buenos Aires cuenta hoy en día con su doble estatus jurídico: uno cuasi provincial, fijado por su autonomía y el otro en su carácter de Capital Federal de la Nación Argentina.

A partir de la reforma constitucional de 1994, y, según se desprende del artículo 129 de la nueva Constitución Argentina, la ciudad posee un nuevo 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.

Posteriormente en el año 1996 se sancionó la Constitución de la Ciudad de Buenos Aires que la dotó de su nuevo estatus jurídico.

#### *Historia institucional de la Ciudad Autónoma*

La Ciudad Autónoma es una institución que se incorpora al régimen de gobierno por la reforma de la Constitución Nacional en el año 1994, la cual no es ajena al mundo actual puesto que tiene antecedentes en Europa y América. Se piensa en este nuevo modelo tal vez como mecanismo para solucionar conflictos de índole político, económico, sociales, culturales, etcétera y con mayor preponderancia el problema de la representación de los ciudadanos de la Ciudad de Buenos Aires.

A nivel mundial se puede observar que hay una tendencia universal a la descentralización política del poder. Los gobiernos comunales tienden a la autonomía, aun en los casos de ciudades donde coexistan con el gobierno federal. La autonomía siempre conlleva algún tipo de elección popular de las autoridades. De todos modos es criterioso observar que comparativamente en materia de autonomía y facultades de los poderes locales, la postura de los constituyentes del 94 puede catalogarse de vanguardia desde el punto de vista de las instituciones del gobierno local que de-

ben coexistir en la ciudad capital con las del gobierno central.

#### *Necesidad de la reforma constitucional de 1996. Antecedentes legislativos y constitucionales*

Resulta imperioso recordar que el nuevo estatus jurídico autónomo de la Ciudad de Buenos Aires deviene en principio de la reforma de la Constitución Nacional de 1994.

El nuevo texto constitucional postula en su artículo 129 que 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 garantizará los intereses del Estado nacional, mientras la Ciudad de Buenos Aires sea capital de la Nación (ley Cafiero).

En el marco de lo dispuesto en este artículo, el Congreso de la Nación convocó a los habitantes de la Ciudad de Buenos Aires para que, mediante los representantes que elijan a ese efecto, dicten el estatuto organizativo de sus instituciones.

En cumplimiento de estos postulados los ciudadanos de la Ciudad de Buenos Aires eligieron a sus constituyentes y la convención constituyente de la ciudad sancionó la “Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires” el 1º de octubre de 1996.

A partir de esa fecha en el territorio declarado con anterioridad como federal (límite geográfico de la Ciudad de Buenos Aires) coexisten dos órdenes de gobierno. El gobierno federal, de todos los argentinos, con sus tres poderes, y el Gobierno Autónomo de la Ciudad de Buenos Aires, también con sus tres poderes.

### **Nuevo régimen constitucional - Estatuto organizativo**

El Pacto de Olivos en su “núcleo de coincidencias básicas” previó la elección popular del intendente y la autonomía de Buenos Aires. A raíz de ello, en la convención reformadora de 1994 se dicta el artículo 129 de la Constitución Nacional.

La idea comenzó con dar a los porteños la elección del intendente de la Ciudad de Buenos Aires, quien desde la sanción de la Constitución de 1853 era designado por el presidente de la República. Luego se fue ampliando el tema y el intendente devino en jefe de Gobierno/gobernador.

#### *Diseño institucional de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.*

El diseño institucional de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires se diferencia del de la Constitución Nacional, ya que trata de plasmar viejos reclamos.

Pero cabe destacar que lo que es federal en la Capital es su territorio, y no el gobierno autónomo de la ciudad. Dicho gobierno no es nacional o federal, sino

que tiene las potestades y requisitos del artículo 129 de la Constitución Nacional. Además tiene la particularidad de la elección de senadores que la representan en el Senado de la Nación de la misma manera que son representadas las provincias. La interpretación aquí puede ser dudosa ya que si bien taxativamente no se le da estatus de provincia, el artículo 129 que habla del régimen jurídico para la Ciudad de Buenos Aires está inserto en el título segundo: gobiernos de provincia de la Constitución Nacional.

Tampoco puede considerársela municipio por no estar contemplada dentro del artículo 123 de la Constitución Nacional, ya que cada provincia está obligada a dictar la autonomía municipal, y aquí no se da el caso que la provincia de Buenos Aires tenga injerencia sobre la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

En la realidad, así como no es posible establecer un paralelo absoluto entre los municipios provinciales y el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, tampoco es posible establecerlo plenamente entre el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y los gobiernos de provincia.

Lo que sí se puede inferir es que así como a las provincias respecto de los municipios les son aplicables las reglas del viejo artículo 5° de la Constitución Nacional y del nuevo 123, a las relaciones entre el gobierno federal y el gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires les son aplicables las reglas del artículo 129 con más las pertinentes del artículo 5° histórico (régimen republicano, representativo).

Los habitantes de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, debido a la categoría que ahora ostentan, tienen derecho a elegir sus propios gobernantes y representantes, cosa que no ocurría como municipio y además con un control importante por la preponderancia del derecho a la información de los actos de gobierno, poniendo énfasis así en el principio republicano.

A modo de síntesis se puede afirmar que el plexo normativo para el nuevo estatus jurídico de la Ciudad de Buenos Aires lo constituyen:

- a) La Nueva Constitución Nacional de 1994;
- b) La Ley Nacional 24.588 (Cafiero);
- c) Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

En este marco, y como diputada nacional por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, vengo a rechazar el tratamiento en el ámbito del Congreso Nacional del proyecto de ley P.E.-16-2012, ingresado por el Poder Ejecutivo nacional al Senado de la Nación con fecha 8 de marzo de 2012, mediante el cual se pretende que este Congreso nacional ratifique a través de una ley, un acta acuerdo celebrada entre el Estado nacional y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en fecha 3 de enero de 2012 con motivo de la transferencia de los servicios de transporte subterráneo y premetro.

Dicha acta suscrita por el ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, Julio De Vido

y el jefe de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires Mauricio Macri es hoy un motivo de disputa entre ambos gobiernos, lo cual es un hecho de público y notorio conocimiento.

Este conflicto plantea una cuestión política/institucional y de falta de gestión entre dos jurisdicciones, netamente de inacción en la gestión de ambos gobiernos. En todo caso podríamos hablar de una cuestión política y de gestión con consecuencias judiciales, si el Congreso Nacional se arrogara esta facultad que no le corresponde y avanzara estaría lesionando el sistema republicano de división de poderes y violando los preceptos constitucionales de la Nación Argentina.

Por lo que advertimos que no es facultad del Congreso Nacional intervenir en el conflicto.

En este sentido hemos presentado notas a la Presidencia del Senado de la Nación y la Presidencia de esta Honorable Cámara de Diputados, con fecha 13 de marzo del corriente año, así como también hemos en este mismo sentido hecho una presentación judicial solicitando “medida de no innovar; y pidiendo la suspensión de acto administrativo”.

Claro está que no es nuestra voluntad entorpecer aún más esta situación tan sui generis, por eso a modo de propuesta concreta por parte de nuestro bloque estamos presentando también un proyecto alternativo que plantea consolidar la autonomía de la Ciudad de Buenos Aires, y avanzar con la “totalidad de transferencias” aún pendientes en la ciudad, con el acompañamiento de su partida correspondiente, artículo 75, inciso 2, C.N.

Se adjunta a la presente observación una “medida de no innovar cuyo objetivo es impedir que el Congreso se atribuya competencias impropias presentada a la Justicia oportunamente.

*Solicita medida de no innovar. Pide suspensión de acto administrativo. Se libra oficio.*

Señor juez:

Patricia Bullrich, en mi carácter de diputada nacional por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, con el domicilio real en la calle Rivadavia 25, oficina 730, con el patrocinio letrado del doctor Iván E. Villafañe Tapia, T° 31 F° 872 y Enrique J. J. Morando T° 15 F° 817, con el domicilio legal constituido en la calle Cerrito 1560, 1° piso, de Capital Federal a V.S. me presento y respetuosamente digo:

I. – *Objeto*

Que vengo por la presente a solicitar se ordene a la Secretaría Parlamentaria del Honorable Congreso de la Nación, la suspensión del trámite parlamentario del proyecto de ley enviado por el Poder Ejecutivo nacional con fecha 8 de marzo del 2012, cuyo texto se adjunta a la presente como prueba documental en anexo I.

En efecto, en dicho proyecto de ley, en su artículo 1° se solicita “que se ratifique la transferencia a la

Ciudad Autónoma de Buenos Aires de los servicios de transporte de subterráneos y premetro, dispuestos en el marco de la ley 23.696 / 24.588 y sus modificatorias y de los decretos 2.608 del 22 de diciembre de 1993, ratificada a través del acta acuerdo celebrada el 3 de enero del 2012 entre el Estado nacional y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires”, disponiéndose en el artículo 3° que dentro del plazo previsto en el artículo 5° del acta acuerdo mencionada, deberá efectivizarse la culminación del proceso de transferencia referido en el artículo 1° de la presente ley.

Hago notar, que la finalidad del proyecto de ley es única y exclusivamente la de ratificar el acta acuerdo de fecha 3 de enero de 2012: Todos los antecedentes invocados de leyes (23.696, 24.588 sus modificatorias y los decretos mencionados) hoy ya tienen plena vigencia, por lo tanto, el propósito de dicha “iniciativa legislativa” es sortear la exclusiva y excluyente competencia que tiene hoy el Poder Judicial para resolver el conflicto suscitado entre el gobierno nacional y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

## II.– Fundamentos

El Poder Ejecutivo nacional en exceso en sus atribuciones constitucionales, que consagra el artículo 99 de nuestra Carta Magna, solicita al Poder Legislativo, la sanción de un proyecto de ley, cuya aprobación, eventual, llevaría a categoría de ley, un “acta acuerdo” celebrado entre el Estado nacional y el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, cuya vigencia y alcance, hoy se encuentra en crisis, por las cuestiones que son de público conocimiento y que seguidamente paso a detallar.

1. El 3 de enero del 2012 se celebró el acta acuerdo entre el Estado nacional, representado por el ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, arquitecto Julio De Vido y el jefe de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires ingeniero Mauricio Macri, quienes suscribieron dicha acta, cuyos términos y alcances se adjuntan en el anexo I.

2. El señor jefe de Gobierno, luego de reiterados pedidos de audiencias, a efectos de hacer operativo dicho acuerdo, con fecha 1° de marzo del 2012 eleva una nota al ministro de Planificación Federal, por la cual da por suspendidas las tareas de la comisión creada por el acta acuerdo, haciendo saber que deberá ser el Poder Ejecutivo nacional quien deberá seguir a cargo de la administración del Contrato de Concesión de Subterráneos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, considerando que dicha situación nunca llegó a modificarse.

Por razones de economía procesal y para mejor comprensión de los motivos que invoca el señor jefe de Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, para fundamentar su decisión, acompaño como prueba documental, nota de fecha 1° de marzo de 2012, que se adjunta como anexo II a la presente.

3. Dicha nota es contestada por el ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios con fecha 5 de marzo del 2012, en donde el arquitecto Julio De Vido, responsable del área, íntima formalmente y con la inmediatez que la prestación del servicio público requiere a implementar todas las obligaciones a cargo del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, conforme acta acuerdo del 3 de enero del 2012 y los considerandos y parte dispositiva del decreto 27/2012 de la Jefatura de Gobierno, todo ello bajo apercibimiento de las responsabilidades civiles, administrativas y penales que su obrar intempestivo y antijurídico ameritan. En honor a la brevedad y para mejor ilustración de V.S., adjunto como prueba documental en anexo III, los fundamentos de tal intimación.

4. Asimismo, en marzo de 2012, el jefe de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, a través de su asesoría letrada, interpuso por ante los estrados judiciales de la Nación, Juzgado Contencioso Administrativo a cargo de la doctora Rodríguez Vidal, un medida cautelar de no innovar solicitando al Poder Ejecutivo nacional, Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios que se abstenga de ejecutar cualquier acto y/o medida que signifique la continuidad del proceso de transferencia de los subterráneos de Buenos Aires, hasta tanto no se cumplan con las obligaciones asumidas por el Estado nacional, en los artículos tercero y quinto y concordantes del acta acuerdo, firmada por el Estado nacional representado por el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, representada por el señor jefe de Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires ingeniero Mauricio Macri, el día 3 de enero del 2012, cuyo texto se adjunta a la presente.

También por ante dicho juzgado y secretaría, la diputada nacional Graciela Ocaña, y el legislador por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires Daniel Amoroso, han solicitado la intervención de la Corte Suprema de Justicia de la Nación, invocando el artículo 116 de la Constitución Nacional (competencia originaria).

5. De los anexos que se adjuntan al presente, surge que la interpretación, alcance, vigencia y responsabilidad que emerjan del acta acuerdo ya mencionada, está hoy sometida a los estrados judiciales, tiene estadio judicial, siendo entonces el Poder Judicial de la Nación, en este caso el Juzgado Contencioso Administrativo a cargo de la doctora Rodríguez Vidal y/o en su caso la Corte Suprema de Justicia de la Nación, en caso de ser acogida la pretensión incoada por la diputada Graciela Ocaña y el legislador de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires Daniel Amoroso, quienes en definitiva deberán resolver dicha cuestión, de vital importancia, en principio para los ciudadanos de la Ciudad de Buenos Aires, y todos aquellos que diariamente utilizan este transporte público, y en segundo lugar, como resguardo natural para la defensa de los derechos de los usuarios y el respeto al principio de división de poderes.

Como he referido anteriormente en el punto 1), surge del proyecto de ley enviado por el Ejecutivo al Honorable Congreso de la Nación, la ratificación del “acta acuerdo” suscrito entre el gobierno nacional y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Es de destacar, e insisto, es de vital importancia, que el acta acuerdo que se intenta darle categoría de ley, hoy ya está sometida a los estrados judiciales, ya que una de las partes, en el caso, el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, ha solicitado la suspensión, por ello cabe decir que el Poder Ejecutivo envió un proyecto de ley, sobre la base de un acta acuerdo en crisis, en forma unilateral, proyecto, que en su base, adolece de un vicio intrínseco de inconstitucionalidad.

Y he mencionado que el envío de este proyecto, en donde se ha solicitado la ratificación de un acuerdo, se basa en un acuerdo cuya vigencia sólo es sostenida en forma unilateral, porque una sola de las partes, en este caso el Ejecutivo nacional, intenta la vigencia del acuerdo, cuyo contenido, alcance y responsabilidades, están hoy sometidos al veredicto judicial; cabe destacar también que el mismo Poder Ejecutivo con fecha 8 de marzo intima al Gobierno de la Ciudad a cumplimentar todas las obligaciones del acta acuerdo, intimación que la realiza en forma etérea, sin modo, alcance y tiempo alguno, para simultáneamente, y sin esperar respuesta alguna, y en exceso de sus atribuciones constitucionales, envía un proyecto de ley solicitando la ratificación de un acta acuerdo, que insisto hoy se encuentra en crisis.

No resiste el menor análisis y por ende la sustanciación del trámite parlamentario debe suspenderse, ya que la posibilidad de que el Poder Ejecutivo remita al Congreso de la Nación, “proyectos” que en su acepción semántica, en su contenido intrínseco y en su base constitucional no registra admisibilidad alguna.

Ir más allá de lo que la Constitución Nacional le impone a ambos poderes de la Nación, obligaría a los miembros del Honorable Congreso a excederse también en sus atribuciones, aprobando leyes que en su origen podrían ser tachadas de inconstitucionales.

Un proyecto de ley, es “una propuesta presentada ante el órgano legislativo competente para ser aprobada o en su caso rechazada” en su definición lleva intrínseca la entidad de propuesta, es decir, de una iniciativa legislativa que tiene como objetivo la transformación de la misma en entidad de ley.

La ratificación de “un acta acuerdo” nada tiene que ver con esta acepción, sobre todo cuando este instrumento ya no tiene las características de tal, sencillamente porque su vigencia y alcance está siendo hoy dirimida judicialmente.

Si se convirtiera en ley el proyecto indicado, el Congreso de la Nación estaría intentando intervenir a través del dictado de una ley en un conflicto planteado, cuya dilucidación ya tramita ante el Poder Judicial, entre la Nación y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Las consecuencias de este proyecto y de su eventual conversión en ley, demuestran su improcedencia e inutilidad.

El Congreso de la Nación habría establecido por ley la transferencia de los subterráneos a la Ciudad de Buenos Aires; pero esta legislación obviamente no podrá serle impuesta al Poder Judicial para poner fin al diferendo ante el mismo planteado, ya que implicaría una invasión de las potestades de este último poder y atacaría el principio constitucional de la división de poderes.

Tampoco podría el Poder Ejecutivo nacional pretender sostener judicialmente la aplicación de la ley en forma coactiva, ya que dicha postura sería seguramente impugnada por el Gobierno de la Ciudad, más allá de la inconstitucionalidad de la ley, con fundamento en la existencia de una causa judicial previa aún no resuelta.

Este planteo no dejaría margen constitucional al tribunal interviniente para otra cosa que para rechazar la aplicación de la ley impugnada, ya que, de lo contrario, no se advierte cómo podría poner fin al conflicto antes de la sentencia, sin que ello implicara una intolerable negativa a administrar justicia.

Resulta obvio entonces que, más allá de su improcedencia constitucional, la pretendida ley sólo dará origen a mayor litigiosidad entre las partes y un eventual grave conflicto de poderes.

El sabio principio de “la división de poderes” como garantía de las extralimitaciones del poder, no puede ser violado sin graves consecuencias para las instituciones y por ende para todos los ciudadanos.

Cabe agregar que siendo que el proyecto tiene por único objeto convalidar definitivamente el Acta Acuerdo, contra la voluntad del Gobierno de la Ciudad, puede concluirse que se trata de una ilegítima intromisión del Congreso Nacional en las que son facultades exclusivas de la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires, único órgano autorizado a legislar en materia de servicios públicos por el artículo 80, inciso 2 h, de la Constitución de la CABA.

En estas condiciones, considero que el trámite parlamentario del proyecto de ley en ciernes, debe ser suspendido, y en consecuencia pido a V.S. acoja el pedido de no innovar, que por este acto impetro, por considerar que se encuentran afectadas elementales garantías constitucionales, en especial el principio de división de poderes, consagrada en los artículos de la Constitución Nacional, poniendo en riesgo el andamiaje y la arquitectura constitucional que anima nuestro sistema representativo, republicano y federal.

### III. – *Fundamentos constitucionales y procesales para el dictado de la medida de no innovar*

En cumplimiento con la requisitoria exigida por nuestro ordenamiento procesal, y en miras a la obtención de la medida que en este acto se impetra, paso

a fundamentar los requisitos de admisibilidad para el acogimiento de la medida cautelar solicitada.

### III. A- Verosimilitud del derecho

Verosimilitud del derecho (*fumus bonis iuris*) significa “humo de buen derecho”. Este presupuesto requiere para su concesión de las medidas, que baste la apariencia del derecho. La resolución cautelar, no declara la certeza del derecho, sino la verosimilitud del mismo, la que se encuentra probada por el Acta Acuerdo celebrada entre la Nación y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires con fecha 3 de enero de 2012, que dicha Acta Acuerdo se encuentra hoy en crisis, afectado por los sinnúmeros de cuestionamientos judiciales hoy ventilados en los estrados judiciales.

De todas y cada una de las constancias adjudicadas a las presentes actuaciones (ver Anexos I, II; III; IV; V), y de las circunstancias que son de público y notorio conocimiento, ha surgido como consecuencia de la interpretación, alcance y ejecución del Acta Acuerdo suscrita el día 3 de enero de 2012, distintas acciones que hoy se encuentran en instancias judiciales.

Ambas partes, tanto el Estado nacional como el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, han solicitado distintas medidas a efectos de hacer valer sus derechos, delimitando el ámbito de su competencia y responsabilidad en la cuestión del servicio público de transporte, en este caso los subterráneos de la Ciudad de Buenos Aires.

En simultáneo, el Poder Ejecutivo nacional, en exceso de sus atribuciones constitucionales, pretende darle entidad de “ley” a un “acta acuerdo”, que hoy paradójicamente no se encuentra en esas condiciones.

En primer lugar, no existe en nuestra Constitución Nacional, norma alguna que habilite al Poder Ejecutivo nacional la remisión de un proyecto de ley, cuyo contenido y alcance pretenda ratificar un “acta acuerdo”, resiste todo análisis tal intención, y por ende el tratamiento y giro a comisiones, deberá ser suspendido.

La arbitrariedad y antijuridicidad del acto, es entonces manifiesto, ni el Poder Ejecutivo puede elevar a categoría de ley este instrumento, hoy revisado judicialmente, ni el Congreso de la Nación puede darle curso a este trámite parlamentario, ya que el término ratificar, como acto de refrenda de nuestro Parlamento, está omitido en nuestro texto constitucional, sobre todo si se trata no de actas acuerdo sino intenciones unilaterales disfrazadas de “iniciativas legislativas” que pretenden obtener estado parlamentario.

Y en esto, V.S., quiero ser precisa y contundente, el término ratificar un acta acuerdo en crisis, y aunque no lo tuviera, usado en el pretendido proyecto en cuestión, excede las atribuciones de este Congreso, resulta palmaria y explícita su omisión; así entre los verbos utilizados por el Convencional Constituyente en el artículo 75 de la Constitución Nacional, encontramos expresamente “Legislar...” “Establecer y mo-

dificar asignaciones específicas...” “Contraer empréstitos...” “Disponer el uso y enajenación de tierras...” “Establecer y reglamentar...”, de donde surge que no se encuentra establecida como atribución del Congreso de la Nación, la “ratificación” de “actas acuerdos” que no son acuerdos, ya que el remitido hoy no tiene entidad de tal.

Cabe detenernos en el análisis de lo que se considera “iniciativa legislativa”, entendiéndolo como tal, como enseña el jurista Daniel Alberto Sabsay en su *Manual de derecho constitucional*, la “potestad de presentar proyectos de ley que deben ser tratados de manera obligatoria por el órgano legislativo...”. De resultas de esta potestad, estos proyectos adquieren obligatoriamente estado parlamentario.

El pretendido proyecto de ley del Poder Ejecutivo de marras no cumple con las características elementales de una iniciativa legislativa, ya que no eleva a “tratamiento” su proyecto, sino que se pretende se “ratifique” el contenido de un acta acuerdo.

Ahora bien, para reforzar lo anteriormente expresado es válido recurrir al Diccionario de la Real Academia Española que define “tratar”, en su séptima acepción como “...Conferir, discurrir, disputar de palabra o por escrito sobre un asunto. U.T.C. intr... Tratar de algo, sobre algo, acerca de algo...” y “ratificar” en su única acepción es definido como “Aprobar o confirmar actos, palabras o escritos dándolos por valederos y ciertos”.

Haciendo un análisis lógico, el supuesto proyecto de ley en cuestión, si pretende ratificar en forma unilateral, en vez de tratar el contenido del mismo, no cumple con la característica más elemental de lo que debe considerarse una iniciativa legislativa, por lo tanto se encuentra viciado y adolece de inconsistencias e irregularidades en su origen, no debe considerárselo un proyecto de ley, y por ende no debe otorgársele estado parlamentario.

Conforme enseña el doctor Segundo Linares Quintana, la hermenéutica jurídica “es la disciplina científica que tiene por objeto el estudio y la sistematización de los principios y métodos interpretativos”. Interpretar el derecho es aplicar la hermenéutica, y en base a esta consideración doctrinaria cabe aplicar una de las reglas enunciadas por el citado jurista: “En la interpretación constitucional debe prevalecer siempre el contenido teleológico o finalista de la Ley Suprema...” (Corte Suprema Nacional, *fallo*, t. 32, página 126 y *La Ley* t. 92, página 632, *fallo* 42902).

Como he destacado entonces, la verosimilitud del derecho, es a todas luces evidente y notoria, ya que la medida impetrada tiene en mira la tutela de los derechos y garantías que surgen de la Constitución Nacional, es por ello que como diputada nacional por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, no debo, ni avalar ni consentir, siquiera el tratamiento parlamentario de tal cuestión, y por ello es necesario recurrir ante los estrados judiciales, para impedir que el mismo se rea-

lice, suspendiéndose en consecuencia el tratamiento del tal proyecto.

Si así no fuera, sea porque ningún parlamentario interpone acciones como la de la especie, o que la medida fuera rechazada, lo que desde ya descarto, la consecución del trámite parlamentario estaría viciado en su origen, y todos y cada uno de los actos que se realicen como consecuencia estarían afectados por tal circunstancia, consagrándose un antecedente que diezma y afecta nuestro sistema representativo, republicano y federal, invocando en el Preámbulo de nuestra Constitución.

La verosimilitud del derecho surge en consecuencia en forma palmaria, y “aún tratándose de una acción dirigida contra un acto de la administración pública procede la cautelar solicitada ya que la “medida de no innovar es procedente, aún en la circunstancia que sea el gobierno de la Nación el demandado, siempre que exista una apariencia de derecho a favor de quien solicita la medida de seguridad (CNFed Sala Civil y Comercial, 23 de abril de 1958, *La Ley* 95, t. 76).

Y en autos siguiendo la opinión de Fassi (*Código procesal comentado*, t. I, pág. 632) cuando expresa “Para que proceda la prohibición de innovar frente a la administración pública es menester que el peticionante pruebe la arbitrariedad del acto recurrido o la violación prima facie de la ley, para hacer caer la presunción de legalidad del acto administrativo y por lo tanto su ejecutoriedad”. Y esto es precisamente lo que por esta vía se quiere evitar, la ejecutoriedad de un acto, que en su operatividad, afecta elementales principios y garantías constitucionales, “contenidos pétreos” de nuestra Constitución Nacional que deben ser respetados y garantizados; legitimar este precedente sería desnaturalizar y echar por tierra, nuestra arquitectura constitucional, que se basa principalmente en un principio rector “el de división de poderes”, principio que este gobierno generalmente en forma displicente ignora, basta recordar la apertura de sesiones ordinarias el 1º de marzo del 2010, donde la presidente de la Nación, Cristina Fernández de Kirchner, deroga el decreto 2010/2009 relacionado con el tema de las reservas, para dictar otro del mismo alcance y contenido; sorprendente actitud de quien fuera diputada y senadora de la Nación, que es abogada y que ejerce por segunda vez consecutiva el cargo de presidenta de todos los argentinos.

### III. B- Peligro en la demora

Peligro en la demora es la urgencia para evitar que la demora en la resolución de la cuestión cause perjuicios irreparables. Se requiere que sobrevenga un perjuicio o daño inminente que transformará en tardío el eventual reconocimiento del derecho invocado como fundamento de la pretensión.

La prohibición de innovar “...constituye la medida cautelar fundada esencialmente en el principio de inalterabilidad de la cosa litigiosa y cuya finalidad es mantener el statu quo inicial o impedir que durante el

transcurso del pleito se modifique o altere la situación de hecho o de derecho existente al tiempo de la promoción del litigio, tornando la posible sentencia en ilusoria y con el fin de evitar perjuicios irreparables. (Conf. Fassi, obra citada, pág. 608-1395.)

Aplicándose criterios analógicos a la cuestión planteada, de continuarse el trámite parlamentario, cuyo origen está relacionado con un proyecto de ley, manifiestamente inconstitucional, estaríamos dándole legitimidad a un procedimiento viciado, que actúa “en paralelo” con las instancias judiciales, hoy competentes para resolver la cuestión, en un claro y peligroso conflicto de poderes, afectando las bases estructurales del sistema constitucional argentino.

El sistema representativo republicano y federal tiene sus cimientos en la clásica estructura de división de poderes; de habilitarse el tratamiento de dicho proyecto dicha estructura quedaría expuesta no a la custodia de la derechos constitucionales que los poderes deben respetar, sino a la voluntad omnimoda en este caso del Poder Ejecutivo nacional, que obviando o en su caso eludiendo disposiciones que emanan de nuestra Carta Magna, intenta en una estrategia evidentemente política sortear la instancia judicial y tratar en un trámite “expres” convalidar y ratificar una iniciativa legislativa que nada tiene de tal.

Por otro lado de permitirse que esta acta acuerdo se transforme en ley estaríamos abriendo la puerta para que el Congreso, conformando mayorías circunstanciales haga lo propio con otras actas firmadas entre otras jurisdicciones. Podrían realizarse alianzas de unas provincias contra otras y de esta manera derogar acuerdos que el gobierno nacional firmó, dentro de sus atribuciones con una determinada jurisdicción retro trayéndonos al concepto hobbessiano de una lucha de “todos contra todos”, en la casa de las leyes.

La suscrita en su condición de diputada nacional por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, tiene la obligación constitucional de representar los intereses de sus votantes y la de impedir que a través del ejercicio ilegítimo y exorbitante de las facultades legislativas del Congreso Nacional se conculquen sus derechos.

En el caso de autos, el Poder Ejecutivo nacional pretende conculcar arbitrariamente los derechos que tiene el gobierno de la Ciudad, y por ende sus habitantes, a obtener una justa sentencia en el litigio ya planteado, en resumen el derecho a alcanzar la resolución del conflicto mediante la intervención de un tercero imparcial, en este caso los tribunales judiciales correspondientes.

El Poder Ejecutivo nacional pretende, con el proyecto de ley en cuestión, que el conflicto pueda ser resuelto exclusivamente por la voluntad unilateral de solo uno de los contendientes, lo que resulta palmaria mente ilegítimo y arbitrario en nuestro sistema republicano de gobierno.

Las razones expuestas justifican ampliamente la procedencia de la presente acción y la intervención de la suscrita como impulsora de la misma.

Señor juez, en caso que esta iniciativa tome estado parlamentario y se someta a votación en la Cámara de Diputados que integro, me vería en mi condición de diputada nacional por la Ciudad de Buenos Aires compelida a expedirme sobre un proyecto que en su origen está viciado de gravísimas irregularidades y cuyo contenido es intrínsecamente inconstitucional, por violentar elementales disposiciones de la Constitución Nacional.

#### IV. – Prueba

##### A. Informativa:

Se libren los siguientes oficios:

1. Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y al Ministerio de Planificación Federal, para que envíen copia auténtica del Acta Acuerdo de fecha 3 de enero de 2012.

2. Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, para que remita copia auténtica de la carta de fecha 1º de marzo de 2012, remitida por el jefe de Gobierno al arquitecto Julio De Vido.

3. Ministerio de Planificación Federal, para que remita copia auténtica de la nota N° 27/2012 de fecha 5 de marzo de 2012 enviada al jefe de Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

4. Al Honorable Congreso de la Nación para que remita copia auténtica del proyecto de ley ingresado el 8 de marzo de 2012, cuya copia se acompaña.

5. Al Juzgado Contencioso Administrativo Federal a cargo de la doctora Rodríguez Vidal a efectos de que informen si ante por juzgado a su cargo tramita los autos caratulados “Gobierno de la Ciudad contra Estado nacional s/medidas de no innovar” en donde se solicita la suspensión del Acta Acuerdo de fecha de 3 de enero de 2012 y ante el mismo juzgado y en dicha secretaría también tramita la presentación efectuada por la diputada nacional Graciela Ocaña en autos caratulados “Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires c/ en Ministerio de planificación s/medida cautelar autónoma (expediente 6.989/2012)” en donde se solicita la intervención de la Corte Suprema de Justicia de la Nación en los términos del artículo 116 de la Constitución Nacional “competencia originaria”; caso afirmativo remitan copias certificadas de ambas presentaciones.

##### B. Documental:

1. Se adjunta a la presente: fotocopia, Acta Acuerdo suscrita el día 3 de enero 2012 entre el jefe de Gobierno y el Ministerio de Planificación Federal.

2. Carta dirigida por Ing. Mauricio Macri en su calidad de jefe de Gobierno al Arq. Julio De Vido, ministro de Planificación Federal, con fecha 1º de marzo 2012.

3. Carta dirigida por el Arq. Julio De Vido, ministro de Planificación Federal al Ing. Mauricio Macri, jefe de Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires el corriente mes, marzo 2012.

4. Proyecto de ley enviado por el Poder Ejecutivo nacional al Honorable Congreso de la Nación expediente P.E. 16, de fecha 8 de marzo de 2012.

#### V. – Derecho

Fundo mi derecho en los artículos 75, 99, 116 y concordantes de la Constitución Nacional y el artículo 228 del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación.

#### VI. – Petitorio

Por todo lo cual de V. S. solicito:

1. Se tenga por presentado por parte y por constituido el domicilio legal indicado.

2. Por ofrecida la prueba.

3. Se decrete la medida de no innovar solicitada y se haga efectiva la suspensión del trámite parlamentario del proyecto de ley expediente P.E. 16, ingresado en Mesa de Entradas del Senado de la Nación con fecha del 8 de marzo de 2012 ordenándose se libre oficio al Congreso Nacional.

4. Hago expresa reserva del caso federal en los términos de la ley 48.

Proveer de conformidad

Será justicia.

Por otra parte y para demostrar las propuestas existentes en materia de autonomía de la ciudad de Buenos Aires, y no pudiendo suscribir dictamen por no ser miembro de las comisiones que están analizando el mismo es que el Bloque Unión por Todos hace propia la propuesta presentada por el PRO y otros señores diputados en el espíritu de demostrar la voluntad de un debate serio, consistente, concreto, respecto a la necesidad de dotar a la ciudad de Buenos Aires de mayores cuotas de autonomía, respetando su carácter de Capital de todos los argentinos.

#### 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 1º – 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 por la Constitución de la Ciudad Autónoma 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, inciso 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 fa-

vor 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 asignarse 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 activida-

des 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 7º 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 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 estrategias 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 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 1º 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 1º, 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

1º, 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 1º, 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 derecho 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 Na-

cional 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. – Encomiéndose 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 acordados 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.

*Patricia Bullrich.*

2

Buenos Aires, 27 de marzo de 2012.

*Al señor presidente de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, diputado Julián A. Domínguez.*

S/D.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 113, 2° párrafo del reglamento de esta Honorable Cámara, vengo a formular observaciones al dictamen de las comisiones de Asuntos Constitucionales, Asuntos Municipales, Transporte y Presupuesto y Hacienda correspondiente al proyecto de ley expedientes 27-D.-12 y 26-S.-2012.

Con relación al proyecto de ley, cuyo dictamen de mayoría procedo a impugnar por este medio, resulta una medida apresurada y que adolece de deficiencias que deben ser subsanadas.

Sin bien la transferencia a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires de los servicios de transporte subterráneo y premetro luce como una medida razonable, la forma y modo en que pretende desarrollarse la torna técnicamente inadecuada.

El comportamiento irresponsable de ambas administraciones ha dejado a los ciudadanos que utilizan el servicio de subterráneos rehenes de una increíble disputa que terminará afectando a la larga la calidad y seguridad en el servicio.

El enfrentamiento entre las jurisdicciones intervinientes, la Nación y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires provoca que la transferencia de un sistema de transporte vital para la ciudad se resuelva en un abandono de las responsabilidades jurisdiccionales. La Nación que habiendo sostenido históricamente el servicio, decide incluirlo en sus acciones de ajuste del gasto público, y la Ciudad, que históricamente

reclamó la jurisdicción, y luego de aceptar el traspaso, decide unilateralmente rechazar los compromisos contraídos.

El servicio de transporte subterráneo y premetro de la Ciudad de Buenos Aires se encuentra en un estado de *res nullius*.

La oportunidad legislativa debe ser utilizada para poder reencausar la disputa, evitando la judicialización del conflicto.

Para ello debemos enmarcar legalmente la disputa en el antecedente del decreto del Poder Ejecutivo nacional 393/99 y la ley de la Ciudad de Buenos Aires 373/99. En estas normas ya se disponía el traspaso de la Nación y la aceptación de la Ciudad, no sólo de la jurisdicción sino de la propiedad de los bienes correspondientes al servicio de subterráneos de la Ciudad de Buenos Aires.

El propio artículo 6° de la Constitución de la Ciudad de Buenos Aires sostiene que a la Ciudad de Buenos Aires le asiste el derecho y jurisdicción exclusiva sobre la red de subterráneos y premetro; líneas de transporte automotor jurisdiccional; tranvías; servicios de justicia y seguridad; Inspección General de Justicia; puertos y juegos de azar.

De hecho hoy la propiedad de los bienes del subterráneo de Buenos Aires pertenecen a una sociedad estatal de la Ciudad - SABSE (Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado). Esta sociedad ha sido limitada a la actividad de expansión de redes y obras, cuando en realidad debería ser la administradora del servicio.

Es por ello, que nuestra disidencia propone que una vez finalizada la concesión a cargo de la empresa Metrovías, la Ciudad no sólo retome para sí el control del subte sino la efectiva administración del servicio sin posibilidad de concesionarlo o privatizarlo a favor de terceros.

Además el proyecto en tratamiento adolece de otras severas deficiencias entre las que se encuentran:

–La falta de disposición de los recursos con los que actualmente consta el servicio de forma que no se produzca un bache presupuestario durante un período de tiempo razonable (recursos para la transición integrados por los subsidios que actualmente mantiene el Estado nacional).

–La realización de una auditoría técnica y contable integral exhaustiva, que incluya el estado de la red, del material rodante, las condiciones de seguridad, el Contrato de Concesión de Metrovías S.A. a través de la Auditoría General de la Nación (AGN), la Auditoría General de la Ciudad de Buenos Aires (AGCBA) y al Ente Regulador de Servicios Públicos para un efectivo control y fiscalización, en particular de las obras no realizadas, para fijar el monto y plazo de sostenimiento de los recursos nacionales efectivamente afectados al servicio.

–Una transición ordenada del servicio de seguridad, que le permita a la Ciudad en un plazo no mayor de dos (2) años poder reemplazar al que actualmente presta la Policía Federal Argentina.

–La coordinación del sistema de transporte público para el área metropolitana (AMBA) a través de la creación de un organismo interjurisdiccional ad hoc que permita la planificación, coordinación e inversión en redes de transporte para ambas jurisdicciones, con la participación de la Ciudad de Buenos Aires y la provincia de Buenos Aires.

–La transferencia efectiva de la gestión integral del sistema de transporte público de ferrocarriles metropolitanos a este organismo, de forma que los gobiernos de la Ciudad y la provincia sean quienes efectivamente administren la política de transporte de la región. De esta forma la planificación, la gestión y el control estaría a cargo de las jurisdicciones locales interesadas en el servicio, recuperando las facultades no delegadas al gobierno federal en materia de transporte de acuerdo a lo previsto por la Constitución Nacional.

Nuestra Constitución prevé la forma que debe adoptar todo traspaso de competencias, servicios y funciones del gobierno conforme los artículos 75, inciso 2, 129 y cláusula transitoria sexta de la Constitución Nacional y así también lo hace la Constitución de la Ciudad en los artículos 6º y 80, inciso 8, que prevé que para que los acuerdos queden perfeccionados deberán tener la ratificación de esta Legislatura. Apartarse de la Constitución es lo que ha hecho que ambos gobiernos abandonen el servicio y los usuarios.

*María G. Ocaña.*

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Tiene la palabra la señora diputada por Buenos Aires.

**Sra. Conti.** – Señor presidente: en primer lugar, solicito autorización para insertar en el Diario de Sesiones el texto del discurso que pensaba pronunciar.

Digo esto porque los demás colegas de mi bloque que harán uso de la palabra en este debate, seguramente aportarán razones de interés político, nacional, federal y de ejercicio del poder, sobre todo, cuando dicho poder viene respaldado por el voto popular y, a mi gusto, el jefe de Gobierno de la Ciudad no lo utiliza. Se borra, y por ese motivo estamos destinando recursos en el Congreso para que él los utilice en lo que dice querer mejorar.

Por estas cuestiones y porque un ministro de la Corte, antes de que empezáramos a tratar este tema, dijo mediáticamente que el asunto iba a terminar en la Justicia, he preferido hacer el informe del dictamen de mayoría cen-

trado en lo que pretendo que la Justicia tome como alegato, como intervención de un *amicus curiae*, a fin de dar un encuadre puramente constitucional y jurídico.

Por lo tanto, será un poco aburrido y solicito permiso para dar lectura a la mayoría de mi discurso.

Ante los cuestionamientos del jefe de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires que mediática e irresponsablemente dijera: “¡Esto es una papa caliente, no la quiero tomar en mis manos, a ver si me pasa lo mismo que al que le toca gobernar afrontando una tragedia, y esto me perjudica una carrera personal! ¡Qué me importa, yo no me hago cargo!”.

Luego de haber escuchado si el Congreso era o no competente –se han hecho presentaciones ante la Justicia para tratar de interrumpir este proceso de formación de leyes, lo que es absurdo desde mi punto de vista–; luego de haber escuchado si es constitucional o no nuestra actuación; si es constitucional o no el proyecto de ley que estamos tratando; consideraciones sobre el carácter contractual del acta acuerdo firmada el 3 de enero entre el gobierno nacional y el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y su naturaleza jurídica; el tema de subsidios y colectivos; luego de todo eso, desde el punto de vista jurídico, voy a hacer uso de este tiempo para fundar la competencia de este Congreso de la Nación. Tal competencia viene fundada en lo que da razón de ser a nuestra intervención, que es cuando, tras la reforma de 1994, el artículo 129 de la nueva Constitución permite abrir el camino a la autonomía de la Ciudad de Buenos Aires.

La Ciudad de Buenos Aires no tiene en la historia nacional la importancia de nuestras provincias, las que fueron preconstituyentes de nuestra Nación. Ellas concedieron algunas facultades al gobierno central y retuvieron otras.

La Ciudad de Buenos Aires va adquiriendo su autonomía porque se la va otorgando la Nación. Esto hace que su naturaleza jurídica sea peculiar, y lo será aun cuando tenga la autonomía plena.

Según mi entender, no estamos basados constitucionalmente y legalizados en nuestra actuación por el inciso 2 del artículo 75 de la Constitución Nacional, que habla fundamen-

talmente de la coparticipación. Esto porque no creo que aquí estemos evaluando un traspaso de competencia; lo que estamos haciendo es devolver a la ciudad lo que siempre fue de ella.

Por una ley de reforma del Estado –con pretensiones de saneamiento de las cuentas públicas y de los servicios– el gobierno nacional asumió la facultad de privatizar subtes y colectivos, y a lo largo del proceso licitatorio tuvo la característica de concedente en relación con Ferrovías, que es el concesionario.

Lo que se está haciendo ahora es simplemente devolver a la ciudad la capacidad de ser ese concedente, situación jurídica que el jefe de Gobierno ya ostentó, merituyó y ejerció, no sólo al firmar el acta –sabiendo lo que firmaba– sino también disponiendo el aumento de la tarifa a 2,50 pesos. La motivación de su acto administrativo de aumento de tarifa tiene en cuenta para este año la rebaja de subsidios y cero subsidios de la Nación para el año que viene, e incluso los gastos que se cree conveniente financiar para que mejore el servicio, fijando la tarifa en 2,50 pesos, que están pagando los ciudadanos usuarios del transporte público.

Eso es irreparable, y por lo tanto es inadmisibles e irresponsable que el jefe de Gobierno quiera soltar la “papa” que dice que está caliente. ¡Pobre de él si quiere gobernar el país!

Entonces, no se trata del artículo 75, inciso 2, de la Constitución Nacional, porque no hay transferencia de competencia o de servicios con recursos, como fue en su momento la transferencia de las escuelas o de los sistemas de salud a las provincias. Se trata de devolver a la ciudad servicios que históricamente siempre tuvo.

Por lo tanto, los fundamentos de nuestra actuación son los incisos 13, 18 y 19 del artículo 75 de la Constitución Nacional. El inciso 13 es conocido como “cláusula de comercio” y según él es este Congreso el que tiene facultad para regular el intercambio con las naciones extranjeras y el de las provincias entre sí.

El inciso 18 del mismo artículo, llamado “cláusula del progreso”, dice que este Congreso es el que tiene que promover el desarrollo de la industria, el comercio, las vías fluviales, las vías de transporte, el pleno empleo, las políti-

cas que busquen la redistribución equitativa del crecimiento del país en su totalidad, y actuar junto con el Ejecutivo nacional para compensar los desequilibrios de aquellas provincias que en algún momento fueron estigmatizadas como “inviabiles”, de donde surgió aquello de: “¡Qué me importa el resto!”.

Es política de este gobierno nacional que toda provincia y también la Ciudad Autónoma de Buenos Aires alcancen su máxima potencialidad. Así que sería bueno que el jefe de Gobierno contribuya y colabore para llevar adelante esta gran patria.

La Corte Suprema de Justicia ha dicho que las cláusulas a las que me estoy refiriendo dan amplias facultades al Congreso de la Nación, inclusive en materia de poder de policía.

Es verdad que la Corte estableció la regla de la “no interferencia”, la cual fue tomada del máximo tribunal de justicia de los Estados Unidos, como un estándar para delimitar los conflictos entre el gobierno federal y las provincias o, en este caso, entre el gobierno federal y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Según palabras de la propia Corte, las provincias van a poder ejercer las competencias concurrentes en materia de poder de policía, salvo cuando el Congreso de la Nación prohíba inequívocamente, con base en la cláusula del progreso prevista en el inciso 18 mencionado, que dicho poder sea ejercido por las provincias, o se demuestre que, por las circunstancias del pleito, la normativa provincial dificulte o impida el adecuado cumplimiento de los propósitos del Congreso de la Nación contenidos en la normativa federal dictada con fundamento en la mencionada cláusula del progreso.

Ese fallo de la Corte ha dicho que este principio general y sus dos excepciones constituyen efectivamente un estándar, y su función es la de permitir determinar cuándo la normativa federal dictada con base en la cláusula del progreso prevalece sobre la normativa provincial, a raíz de lo establecido por el artículo 31 de la Constitución Nacional, y cuándo tal preeminencia no se configura.

En el mismo fallo, nuestro máximo tribunal esclareció la doctrina con cita de la Corte de los Estados Unidos al afirmar que “aun en el supuesto de que el Congreso no haya com-



pletamente desplazado el poder estadual...” —o sea, el de la Ciudad de Buenos Aires— “...de regular cierta materia, la normativa federal prevalece sobre la estadual si ésta entra en conflicto de hecho con la normativa federal. Este conflicto puede originarse si es empíricamente imposible cumplir al mismo tiempo con las obligaciones establecidas por la normativa federal y la estadual o cuando las normas estadales...” —las locales— “...son de hecho un obstáculo para la ejecución de los propósitos y objetivos del Congreso” (“Pacific Gas & Electric vs. State Energy Resources...”, año 1983).

El estándar de la no interferencia fue incorporado con la jurisprudencia de la Corte en varios ámbitos normativos, en especial también en el de la cláusula del comercio, caso “Transportes Vidal S.A. c/provincia de Mendoza”.

O sea que corresponde a nosotros, al Congreso Nacional, regular el poder de policía federal sobre determinadas materias que hacen a la prosperidad de la Nación y al comercio, entendido este último “como tráfico de mercancías y personas, es decir, compra y venta...” y por supuesto todo lo atinente al transporte, según lo dice Gelli en su *Manual de derecho constitucional* y refiriéndose a la doctrina de la Suprema Corte de los Estados Unidos en el caso “Gibbons vs. Ogden”.

En este sentido, se ha dicho que “el transporte como actividad es parte misma del comercio” y de allí que le resulte claramente aplicable el artículo 75, inciso 13, de la Constitución Nacional; “el constituyente fue terminante con relación a la atribución de competencia a las autoridades federales en el tema que nos ocupa, lo que fue puesto de relieve por el propio Alberdi al considerar la cuestión como vital no sólo para el desarrollo del país sino como fuente de unión de todas las provincias”.

A tal punto llega nuestra competencia que el procurador del Tesoro de la Nación ha sostenido que “el gobierno federal tiene la más amplia competencia para reglar el comercio exterior e interprovincial, en tanto que las provincias la tienen para reglar el comercio interno; con el agregado de que en el ejercicio de su atribución el Congreso puede llegar inclusive a controlar actividades internas si tiene una relación tan estrecha y sustancial con el comercio exterior

e interprovincial que de ello resulte necesario y conveniente para proteger el comercio”.

¿Por qué es constitucional el proyecto que estamos tratando? El proyecto del Poder Ejecutivo es constitucional, básicamente, porque la competencia sobre el transporte interno dentro de los límites geográficos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires corresponde a la Ciudad.

Así lo ha expresado claramente la doctrina al mencionar que la Nación es competente en materia de transporte interjurisdiccional desde la Ciudad hacia la provincia de Buenos Aires. La provincia de Buenos Aires es competente en materia de transporte que une dos o más partidos integrantes del conglomerado, y la Ciudad de Buenos Aires respecto del transporte que no sale de sus límites, aun cuando todavía —ahí estaba la doctrina en ese momento— éste —el transporte de la Ciudad— sigue siendo regulado por la Nación.

La Ley Cafiero fue sancionada como consecuencia de la reforma constitucional de 1994 y de lo normado en el artículo 129, para reservar las competencias nacionales sobre la Ciudad de Buenos Aires, que es asiento del gobierno nacional, pero por *contrario sensu* en ella se establece cuál es el transporte local y de qué le corresponde hacerse cargo a la Ciudad de Buenos Aires. La tradición histórica indica que los subtes, colectivos y el transporte local siempre le correspondieron a la Ciudad de Buenos Aires.

Las líneas de subterráneos, operadas por empresas privadas, en 1939 se incorporaron a la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires, ente constituido por la ley 12.311, que tenía como fin la coordinación de los transportes de personas de esa ciudad y la posibilidad de crear y organizar nuevos servicios.

Por el decreto 4.005 de 1963 se creó Subterráneos de Buenos Aires bajo forma de empresa del Estado de la ley 13.653. Mediante el decreto 2.853 de 1977 se transformó esa sociedad del Estado de subtes, y por la ley 20.705 se trasladó a la órbita de la ex Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires sobre la base de las facultades otorgadas por la ley 22.070.

Finalmente, la concesión de los servicios se llevó a cabo por aplicación de la Ley de Reforma del Estado 23.696 y del decreto 2.074 de 1990. Como dato peculiar del régimen administrativo de esta concesión diremos que el concedente es el Estado nacional en lo referente a la explotación de la red al momento de la adjudicación del contrato, incluida la extensión de la línea E y la remodelación de la línea A.

Pero el gobierno autónomo de la Ciudad es propietario de todos los activos y corresponsable del control. Este último, el gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, es el competente en el otorgamiento de concesiones para la ampliación de la red y para la prestación de los servicios resultantes de dicha ampliación. El doctor Armando Canosa es el autor de estas líneas.

O sea, se observa que la tradición histórica normativa en materia de subterráneos es que la competencia sobre los mismos pertenece a la Ciudad de Buenos Aires. La concesión efectuada por el Estado nacional sólo lo fue en virtud de la reforma del Estado, pero de ninguna manera implicó que los subterráneos y el transporte de pasajeros internos de la Ciudad pertenezcan al Estado nacional, y no implica que el Estado nacional deba financiarlos, subvencionarlos o subsidiarlos. Es por derecho que tales servicios públicos siempre pertenecieron a la ciudad.

El acta acuerdo tiene un carácter contractual e irresponsablemente se intenta renunciar a ella; se intenta, porque no es posible hacerlo. El artículo 6º de la Ley Cafiero establece que el Estado nacional celebrará convenios relativos a la transferencia de organismos, funciones y competencias, y su artículo 9º estableció *a contrario sensu*, como ya dije, la competencia exclusiva de la Ciudad, sobre todo de los servicios públicos prestados dentro de su territorio.

El acta suscrita el 3 de enero de este año entre el Estado nacional y el gobierno de la Ciudad es el convenio específico relativo a la transferencia de este servicio público. No deben caber dudas sobre su naturaleza contractual. Lo dijo bien el señor diputado Cigogna ayer en la reunión de comisión.

Todo esto a la luz de lo establecido en el artículo 1.137 del Código Civil, que establece que hay contrato cuando varias personas se ponen de acuerdo sobre una declaración de vo-

luntad común destinada a reglar sus derechos. Alterini ha señalado que un contrato es un acto jurídico mediante el cual dos o más partes manifiestan su consentimiento para crear, regular, modificar, transferir o extinguir relaciones jurídicas patrimoniales.

Es manifiesto que el acta acuerdo es un arreglo de partes, un acto jurídico pleno con consentimiento de las mismas, mediante el cual se crearon relaciones jurídicas patrimoniales, básicamente, con el traspaso de la calidad de concedente en el contrato de concesión respectivo.

Hay que tener presente que tal como afirma la doctrina y establece la ley 24.588, la competencia sobre tales servicios públicos corresponde *ab initio* a la Ciudad de Buenos Aires, con lo cual el traspaso del contrato de concesión viene simplemente a completar el proceso iniciado mediante la ley 23.696, de reforma del Estado. La estamos modificando, completando, y llenando de significado paulatinamente el proceso de autonomía de la Ciudad, dispuesto por el artículo 129 de la Constitución Nacional.

El gobierno federal hasta ahora simplemente actuó como concedente dentro de un programa general nacional de privatizaciones de servicios públicos, pero nada más. El patrimonio de subtes y colectivos siempre quedó en manos de privados o de la Ciudad.

Como todo acuerdo entre partes, esa acta acuerdo surte pleno efecto y forma para las partes una regla a la cual deben someterse como a la ley misma, con lo cual el gobierno de la Ciudad no puede ahora desconocer su existencia, su vigencia ni su acto posesorio, que concluyó al incrementar las tarifas.

En cuanto al contenido del acta, debe señalarse que el mismo constituye una cesión completa de la posición jurídica de concedente, respecto de la cual el gobierno ya empezó a ejecutarlo ejerciendo la plena posesión de esa calidad, incrementando la tarifa.

Se entiende por cesión del contrato la sustitución de uno de los sujetos de una relación jurídica por un tercero, que pasa a ubicarse en la misma situación jurídica que el cedente. Lo que se ha transmitido en la cesión es justamente una situación jurídica. Se sustituye el sentido jurídico entre el cedente y el cesionario en cuanto a derechos y obligaciones. Podría haber

sido total o parcial, pero en este caso ha sido una transferencia total de la calidad jurídica del cedente.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – La Presidencia informa a la señora diputada que su tiempo se ha agotado.

**Sra. Conti**. – Permítame un minuto más para referirme a los subsidios.

En esta concesión especial por la cual el jefe de Gobierno ha adquirido la calidad de cedente, los subsidios y las tarifas no constituyen recursos sino que son la manera de pagar al concesionario –que en los subtes es Metrovías– para el caso que de acuerdo con ese contrato de concesión el concesionario demostrara que el servicio le quita la rentabilidad razonable que está expresamente preceptuada.

Al fijar la tarifa, el jefe de Gobierno –pueden leer esto en el decreto 27– fundamentó el aumento y en su meritución tuvo en cuenta todos y cada uno de estos parámetros. (*Aplausos.*)

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Se incorporará su ponencia en el Diario de Sesiones, señora diputada.

Tiene la palabra el señor diputado por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

**Sr. Tonelli**. – Señor presidente: el debate que hoy estamos teniendo, referido entre otros temas al traspaso de los subterráneos y de los colectivos a la Ciudad de Buenos Aires, es muy importante para los millones de personas que diariamente usan esos servicios.

Lo que resulta lamentable es que la génesis de este debate no haya tenido lugar en una legítima preocupación por la mejora del servicio y por el bienestar de los usuarios, sino que desgraciadamente el origen ha sido otro. En primer lugar, la necesidad del gobierno nacional de recortar los subsidios que otorga al transporte, porque el presupuesto nacional no alcanza para abonarlos; en segundo término, el desconcierto ante la necesidad de mejorar el transporte sin saber cómo hacerlo. De todas maneras, ya que tenemos que debatir el tema, es bueno precisar algunas cosas y llegar a conclusiones correctas.

En primer lugar, debemos puntualizar algunos antecedentes vinculados con el subterráneo y la posibilidad de su traspaso a la Ciudad.

Como se recordó, el subterráneo fue privatizado en 1989 por imperio de la ley 23.696. En 1993, se otorgó la concesión del servicio a Metrovías, que empezó a prestarlo el 1° de enero de 1994. Tres años después, en 1997, se ordenó la renegociación del contrato, que se produjo en 1999 y fue aprobada mediante el decreto 393 del Poder Ejecutivo nacional. En tal decreto también se previó el traspaso del subterráneo a la órbita de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Es importante destacar que, en coincidencia con lo que diremos más adelante, ese mismo decreto instruyó al Ministerio de Economía para que realizara todos los actos necesarios para la instrumentación de la transferencia a favor de la Ciudad. Es decir que ya desde aquel momento estaba en claro que la transferencia constituía un acto complejo que requería de una serie de trámites y decisiones de distintas jurisdicciones y órganos, razón por la cual no podía ser resuelta por el Estado nacional instantánea y unilateralmente.

De todas maneras, en el año 2000, la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires adhirió al proceso de transferencia iniciado mediante el decreto 393, pero ella nunca se concretó. Fue así que pocos años después –en 2002– se sancionó la ley 25.561 de emergencia pública, que autorizó al Poder Ejecutivo a renegociar todos los contratos de concesiones vigentes. A raíz de ello, se encomendó al Ministerio de Economía la renegociación.

Con posterioridad, en 2003, se crea la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos –UNIREN–, que comienza a funcionar ese año, pero sin embargo nunca se avanzó en el proceso de transferencia ni se realizaron los actos necesarios para concretarla.

Ello llevó, incluso, a que en el año 2005 la Corte Suprema, en un caso referido a Metrovías, resolviera que la transferencia dispuesta en el decreto 393 nunca tuvo efecto y que tal decreto había caído en letra muerta.

Ahora pasaremos a la historia reciente.

En noviembre de 2011, el señor ministro De Vido convocó a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires a reunirse para formalizar los trámites de la transferencia de los subtes. Pocos días

después de realizada la reunión, el 23 de diciembre de ese año, el secretario de Transporte remitió una nota al señor jefe de Gobierno de la Ciudad Autónoma invitándolo a definir el cronograma para la realización de aquellos trámites necesarios a los fines de la transferencia. Es decir que una vez más quedaba en claro que ésta constituye un acto complejo que requiere la concreción de una serie de tramitaciones que deben ser cumplidos por diferentes órganos y jurisdicciones.

Pocos días después, el jefe de Gobierno ratificó la voluntad de la Ciudad Autónoma de hacerse cargo del servicio de subterráneos y propuso el temario a discutir durante el trámite de la negociación, que incluía ítems tales como tarifa, subsidios, inversiones pendientes, cronograma de traspaso, etcétera.

Así, el 3 de enero de 2012 se llega al acta acuerdo por la que la Ciudad ratifica su voluntad de recibir el servicio de subterráneos haciéndose cargo de él, y se establece un plazo de noventa días para realizar la negociación y acordar los detalles necesarios relativos a la transferencia. Pero poco después de firmada el acta se produjeron actos unilaterales por parte del gobierno nacional que alteraron sustancialmente lo que se había acordado en ella.

En primer lugar, mediante la resolución 10 del 26 de enero, de la Secretaría de Transporte, se crea un fideicomiso en el Banco de la Nación Argentina, al que se ordenó transferir buena parte de los fondos que previamente el Estado nacional se había comprometido a girar a la Ciudad de Buenos Aires para sufragar los gastos que implica el funcionamiento del subterráneo. Éste fue el primer incumplimiento.

Segundo incumplimiento: aproximadamente en la misma fecha, sin ninguna explicación se procede al retiro de la Policía Federal del subterráneo violando su ley orgánica, que impone la tarea de ser la fuerza de seguridad de la Ciudad de Buenos Aires. Todo esto con el aditamento de que la Ciudad de Buenos Aires no puede contratar servicios adicionales de la Policía Federal porque está prohibido a raíz de una resolución emitida por su propio jefe a instancias de la ministra de Seguridad.

Entonces, ante esos incumplimientos por parte del Estado nacional, el jefe de Gobierno

notificó al ministro de Planificación Federal que suspendía el trámite del traspaso.

En este punto quiero recordar que si es cierto –como afirmó la diputada Conti– que dicha acta es un contrato entre dos partes, hay que tener presente que el artículo 1.204 del Código Civil autoriza a cualquiera de los contratantes a denunciar el incumplimiento del contrato cuando la otra parte no cumple. Aquí hubo notorios incumplimientos por parte del Estado nacional que claramente autorizaban al jefe de Gobierno a denunciar la falta de cumplimiento.

En relación con el proyecto que ha remitido el Poder Ejecutivo para tratar de concretar ese traspaso que no pudo llevarse a cabo por vía de la negociación, encontramos varios defectos y problemas.

En primer lugar, se trata de un traspaso insuficiente. Como afirma el Poder Ejecutivo en su mensaje, si los servicios de índole local deben ser prestados por la jurisdicción local, además del subterráneo hay muchos otros servicios que tienen clara y notoria índole local y que deberían ser transferidos a la Ciudad. Es decir, no solamente el subterráneo y los colectivos sino también el Registro de la Propiedad Inmueble, la Inspección General de Justicia, el puerto, algunos fueros de la justicia nacional, parte del Servicio Penitenciario Federal, el control del juego, etcétera. De modo que todo esto no se contempla en el proyecto de ley.

También falta la previsión de la firma de un convenio, tal como exigen los artículos 6º de la ley 24.588 y 2º de la ley 26.288. Este convenio es necesario para resolver toda una serie de detalles que hacen a la transferencia.

Asimismo, falta la reasignación de recursos que prevé el artículo 75, inciso 2, de la Constitución Nacional, porque no es posible pretender que la cláusula de la Carta Magna que ha sido citada pueda pasar por encima de las cláusulas relativas al federalismo impositivo, que también están previstas en la Constitución.

En el proyecto de ley también falta prever la aprobación de la Legislatura. Esto es necesario porque así se establece en la Constitución Nacional y en la de la Ciudad de Buenos Aires. Asimismo, falta resolver el tema de las inversiones pendientes, a las cuales el Poder Ejecutivo se ha comprometido por el decreto 1.683

de 2005, y asciende a casi mil millones de dólares. En ese sentido, la falta de previsión llama la atención si se tiene en cuenta un antecedente muy cercano, que es el de la ley 26.702, sancionada por este Congreso en septiembre del año pasado. Mediante dicha ley se transfirió a la Ciudad de Buenos Aires la competencia para juzgar e investigar determinados delitos. Quiere decir que en esa norma se incluyó un artículo, el 6º, que establece que la estimación y liquidación de los importes respectivos en los términos previstos por la ley 23.548, y a fin de cumplir con el artículo 75, inciso 2, de la Constitución Nacional, será efectuado en forma conjunta entre el Ministerio de Economía y Finanzas Públicas de la Nación y los ministerios de Hacienda y de Justicia de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Más adelante, en el artículo 8º se prevé que la transferencia y asignación de competencias dispuesta en esta norma se perfeccionará con la entrada en vigencia de la ley de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires que acepte sin limitaciones ni reservas las disposiciones de la presente ley.

Entonces, si se procedió bien hace algunos meses, cuando se sancionó la ley 26.702, no se entiende la razón por la que no se procede bien ahora y no se incluyen todas estas previsiones en el proyecto de ley enviado por el Poder Ejecutivo.

Por estas razones, no podemos votar favorablemente el proyecto del Poder Ejecutivo, ya que es insuficiente e inconstitucional, y no contempla la realización de todos los pasos que corresponden dar de acuerdo con la Constitución Nacional y la de la Ciudad de Buenos Aires.

Por eso, nuestro bloque ha presentado un proyecto alternativo, que defiende y que está incorporado en el dictamen de minoría. Consideramos que se trata de un proyecto superador por varias circunstancias.

En primer lugar, incluye todas las transferencias que corresponderían hacer a la Ciudad: no sólo la de los subterráneos, colectivos, premetro y tranvía, sino también los registros ya mencionados, como el de la propiedad, la Inspección General de Justicia, los fueros pendientes de transferencia de la justicia nacional, el Servicio Penitenciario, la Policía Federal –es

decir, la Superintendencia de Seguridad Metropolitana–, inmuebles ferroviarios en desuso, el puerto y la competencia y la jurisdicción para regular todo lo relativo al juego.

Nuestro proyecto también incluye la celebración del convenio que es necesario realizar de acuerdo con la ley 24.588, el que debería ser suscrito entre la Nación y la Ciudad a fin de acordar los detalles referentes a la transferencia y, particularmente, la reasignación de los recursos que debe realizarse según el inciso 2 del artículo 75 de la Constitución.

Nuestro proyecto también contempla que las inversiones que el Estado se comprometió a hacer y que están pendientes –se trata de aquellas previstas en el decreto 1.683 de 2005, firmado por el ex presidente Kirchner– queden a cargo de la Nación, como corresponde, y sea ella la encargada de efectuarlas. Nuestro proyecto también es superador en lo que se refiere al transporte, porque prevé la creación de una Agencia Metropolitana de Transporte, a la cual se invita a adherir a la provincia de Buenos Aires y a la propia Ciudad de Buenos Aires.

A dicha agencia deberían cedérsele las competencias que en materia de transporte hoy tienen la Nación, la provincia de Buenos Aires y la Ciudad de Buenos Aires. Éste es el único modo de regular de manera seria y eficiente el transporte en el área metropolitana.

No sólo prevemos la creación de dicha agencia, con facultades de control, fiscalización, planeamiento y regulación, sino que también hemos contemplado la participación de los usuarios, según lo estipula el artículo 42 de la Constitución Nacional.

En definitiva, nuestro proyecto es completo y serviría para resolver el tema del traspaso del transporte a la Ciudad de Buenos Aires y todos los servicios de índole local, que como tales deben ser prestados por la jurisdicción local, pero con pleno y absoluto respeto de la Constitución Nacional y la de la Ciudad de Buenos Aires. (*Aplausos.*)

**Sr. Presidente (Dominguez).** – Tiene la palabra el señor diputado por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

**Sr. Pinedo.** – Señor presidente: estaba solicitando una interrupción al señor diputado To-

nelli, a quien le quedaban dos minutos, y pretendía utilizar uno, si la Cámara me lo permite.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Continúe, señor diputado.

**Sr. Pinedo.** – Señor presidente: la brevedad del tiempo le impidió al señor diputado preopinante hablar de todos los detalles, explicando temas complejos muy rápidamente.

Quiero reforzar un aspecto que el diputado mencionó, en relación con la etapa previa a la firma del acta acuerdo del 3 de enero. El diputado Tonelli dijo que el jefe de Gobierno de la Ciudad, el 27 de diciembre, había respondido a una nota formal del ministro de Planificación Federal.

En esa contestación el jefe de Gobierno le informaba al ministerio nacional que había que hacer determinadas cosas, como preocuparse por las inversiones faltantes. Quiero destacar que también se mencionó allí que, una vez terminado el acuerdo, debía ser elevado a la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires para su aprobación, y recién entonces se podría hacer la transferencia. Esto se hizo por escrito pocos días antes de la firma del acta acuerdo y por nota formal.

En ese sentido, el supuesto contrato del 3 de abril tenía que ser perfeccionado, porque el artículo 104 de la Constitución de la Ciudad de Buenos Aires expresamente dice que todos los convenios entre la Nación y la Ciudad que firme el jefe de Gobierno deben ser ratificados por la Legislatura de la Ciudad.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Tiene la palabra el señor diputado por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

**Sr. Cortina.** – Señor presidente: quiero aclarar que este dictamen de minoría que estamos presentando con un conjunto de diputados y diputadas del Frente Amplio Progresista y el sentido de mi voto tienen que ver más con mi pertenencia a este distrito que con una postura de carácter político partidario.

Respeto el sentido del voto de mis compañeros de bloque de otras provincias que van a abstenerse. Ese voto no es antagónico –es distinto sí– porque es algo que sucede a menudo en muchos partidos cuando se tratan temas de la Ciudad de Buenos Aires. Ayer, una diputada planteaba que en el debate de la llamada Ley

Cafiero, los 25 diputados de la Ciudad habían votado en un sentido independiente respecto de su pertenencia político ideológica.

Algunos lo rechazamos, otros consideran que no es pertinente su tratamiento y se abstienen, ésta es la realidad. Pero estamos todos presentando esta misma caracterización de la realidad con este dictamen.

Agradezco profundamente la comprensión de los compañeros de mi bloque para poder expresar de esta manera mi voto, y por supuesto agradezco también a todos los diputados del interbloque que han firmado el dictamen porque integraban el plenario de las cuatro comisiones que ayer trataron el tema.

Precisamente en ese plenario dije que había diversas miradas sobre la iniciativa enviada por el Poder Ejecutivo, pero una de ellas es gravitante y preponderante, y es que muchos consideran que se trata de un conflicto interjurisdiccional entre el Estado nacional y el estado de la Ciudad de Buenos Aires, con cierta percepción de que se visualiza más como un conflicto entre la fuerza política que gobierna el Estado nacional y la que gobierna el estado de la Ciudad.

La verdad es que esto es muy difícil de soslayar porque así lo ve la gente, así lo transmite la prensa y a juzgar por muchos discursos y conferencias de prensa de los propios protagonistas esto es indisimulable.

Personalmente, entiendo que esta mirada es absolutamente perjudicial para resolver este conflicto, básicamente porque muchas decisiones se toman entonces en virtud de los distintos alineamientos políticos y no por lo acertado o equivocado de la decisión que se toma cuando se está discutiendo este tema.

Tengo que decir también que esta mirada alimenta el resurgir siempre latente de lo que entiendo es un federalismo retórico. Yo creo en el federalismo, pero una cosa diferente es el federalismo retórico, que en la práctica no es tal y obtura la posibilidad de un análisis serio de este problema.

Tomando en cuenta estas dos maneras de ver el tema de los subtes entiendo y respeto –repeto, entiendo y respeto– la decisión de los diputados de nuestro interbloque y muchos otros integrantes de la Cámara que probablemente

vean este debate como ajeno y piensen que lo mejor es la abstención.

Sinceramente, como diputado nacional del distrito de la Ciudad de Buenos Aires, e incluso animándome a representar a algunos millones de bonaerenses, siento que debo tomar una posición aun a riesgo de que ésta tenga que sortear los obstáculos que presentan estas dos caracterizaciones que se hacen de la política sobre este tema: que el conflicto es entre el gobierno nacional y el gobierno local –y por lo tanto lo tienen que resolver esos dos gobiernos–, y la cuestión federal.

Mucho se ha dicho acerca de la pertinencia de que estemos tratando este tema en el Congreso. La verdad es que las herramientas legales de las que uno dispone no ayudan mucho. Tal como lo decía ayer en el plenario, por un lado la Constitución Nacional es ambigua cuando se refiere al traspaso de competencias, funciones y servicios, dado que allí se colocó una palabrita que refleja esa ambigüedad. Concretamente, dice que lo tratará el Congreso cuando “correspondiere” y que lo tratará la Legislatura provincial según el caso.

Luego tenemos la Ley Cafiero, que dice que los convenios se firman entre el Estado nacional y la Ciudad. No se habla del Congreso ni de la Legislatura, con lo cual puede haber una doble interpretación: que la Ley Cafiero excluye al Congreso Nacional y a la Legislatura, o que al hablar del Estado nacional y del estado de la Ciudad podrían incluir también a los Ejecutivos, al Congreso Nacional y a la Legislatura. Y la Legislatura porteña no deja dudas al respecto: los acuerdos que firme el jefe de Gobierno los tiene que ratificar la Legislatura porteña.

Por eso, como también lo manifesté ayer, esta discusión deviene en abstracto. El Poder Ejecutivo envió una iniciativa y nosotros tenemos que discutir el fondo de la cuestión, que es el acta que se ha enviado. Algunos plantean que lo que envió el Poder Ejecutivo no es el acta, sino la ratificación de un proceso. Personalmente, pienso que es un subterfugio, porque si uno lo lee detenidamente, de todos los antecedentes que se mencionan, el único que significa un traspaso real es la última acta que firmaron el gobierno nacional y el gobierno de la Ciudad.

Y a las pruebas me remito. El proyecto enviado por el Poder Ejecutivo habla de ratificar la transferencia y enumera una serie de leyes y decretos –los números impresionan, pero fíjense qué interesante–, tales como: la ley 23.696, de reforma del Estado; la ley 24.588, que es la Ley Cafiero; el decreto 2.608, de privatización del subte, y el decreto 393, que es el famoso decreto por el cual el Ejecutivo renegocia la concesión y en virtud del cual el Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos iba a hacer los actos necesarios para transferir el control y la fiscalización. Allí no se habla de operación, de potestad tarifaria, de manejo del plan de inversiones ni de ninguna otra cuestión.

Luego, tenemos la ley 373, del Poder Legislativo de la Ciudad de Buenos Aires, que me voy a permitir leer porque su texto es muy breve. Dice así: “Artículo 1º: Adhiérese al decreto del Poder Ejecutivo nacional 393/99, de renegociación del contrato de concesión del sistema de transporte de subterráneos por el cual se faculta al Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos a realizar los actos necesarios para transferir la fiscalización y el control de dicho contrato a favor de la Ciudad de Buenos Aires. Artículo 2º: Comuníquese”.

Pretender sostener con estos antecedentes –con seis renglones– que la Legislatura porteña aceptó la transferencia del subte en las condiciones que se invocan ahora, es similar a cuando Macri pretende tener por cumplida la audiencia pública, previa a un aumento tarifario, que se hizo en 1999, que exigen las leyes de la Ciudad. Las dos cosas son incongruentes: lo que hizo el Estado nacional y lo que hizo el gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Ni hablemos de los micros; no cumplen con la Constitución, ni siquiera con la Ley Cafiero, porque no contemplan la existencia de un convenio.

Descartada la importancia que se quiere dar a la cuestión formal del tema que estamos considerando, deseo entrar en el fondo del debate, o sea, en el acta enviada por el Poder Ejecutivo, como acabo de demostrar. Simplemente, se trata de la ratificación o rechazo de un acta.

Entiendo que todas las consideraciones sean atendibles. Puedo acompañar apreciaciones

legales como las que he mencionado recién u otras efectuadas por otros señores diputados. De todos modos, es imposible tratar el problema de los subtes al margen de la crisis o complejidad global del transporte argentino. Reitero: nosotros debemos remitirnos a lo enviado por el Poder Ejecutivo.

Nuestro dictamen plantea el rechazo al acta por entender que es inconstitucional e inaceptable para el Congreso que se transfiera un servicio de transporte a una provincia argentina, en este caso, a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, sin sus correspondientes recursos, incumpliendo con el artículo 75 de la Constitución Nacional.

El acta es poco seria, tiene un sesgo netamente economicista. Contiene cuatro artículos, y lo central radica en la necesidad de transferir al jefe de Gobierno el aumento de la tarifa. El jefe de Gobierno no fue lerdo y en poco tiempo implementó el aumento que se le solicitaba. Se especifica cómo se hará el pago en doce cuotas de 360 millones de pesos; algunas otras cuestiones más, y se patea todo para adelante por noventa días. Todo esto para transferir un servicio de transporte que usan un millón cuatrocientos mil pasajeros por día.

En algún momento se sabrá la razón o el misterio inexplicable de por qué el jefe de Gobierno firmó esta acta de defunción y al hacerlo claudicó de la autonomía de la Ciudad de Buenos Aires.

La Ciudad de Buenos Aires recibe 1,4 por ciento de coparticipación federal, directamente de la distribución primaria que le corresponde a la Nación. Los fondos del subte no afectan los fondos de las provincias; son fondos que administra la Nación en la Ciudad de Buenos Aires, porque es la Nación quien administra los subtes. Ergo, si se transfieren los subtes, deberían hacerlo con sus respectivos recursos. Esto, por supuesto, si se acepta que la Ciudad Autónoma de Buenos Aires tiene rango de provincia. Recordemos que se trata de un gobierno de una ciudad autónoma, como lo plantea la reforma constitucional de 1994 y la propia Constitución que nos dimos los porteños.

Este tema se vincula con el rol de la Ciudad de Buenos Aires. Dicha ciudad tiene rango de provincia, es capital de la Argentina y forma parte de una trama urbana que es el área me-

tropolitana. Además, es la puerta de entrada del turismo. Rescato las palabras que dijo el otro día el señor diputado Kunkel. Es verdad: la Ciudad Autónoma de Buenos Aires es de todos los argentinos. Entonces, no vean al subte o al transporte que le corresponde a la Ciudad de Buenos Aires como un transporte de un grupo de privilegiados.

Ésta es una ciudad donde duermen dos millones ochocientos mil personas y circulan entre 5 y 7 millones de personas por día. Es un área urbana que concentra una población que oscila entre los 11 y 12 millones de habitantes. No estamos hablando de 12 millones de personas en China sino en la Argentina, que tiene algo más de 40 millones de habitantes.

Por otra parte, coincido con lo señalado por el señor diputado Feletti en el sentido de que el crecimiento trae movilidad. El área metropolitana no es el único conglomerado importante o el único núcleo urbano importante que tiene la Argentina; hay muchos, pero obviamente éste es el más trascendente. Probablemente la mayoría de los argentinos no quisiera que esto fuera así, y que la distribución demográfica fuera más equilibrada; pero ésta es la realidad del país de hoy.

Por lo tanto, para terminar quiero decir que es una falacia que las provincias subsidien al subte. También es una falacia decir que el subte es un transporte de privilegiados. Es un grave error pensar que porque la Ciudad de Buenos Aires tiene autonomía presupuestaria, en base a la recaudación de impuestos propios, debe ser tratada con un régimen especial, donde se le tiren por la cabeza los servicios sin los recursos, porque inauguramos un federalismo de un tipo y el día de mañana esto mismo lo puede pasar a provincias que pueden ser tan o más ricas que la Ciudad de Buenos Aires.

Abordamos el tema porque nos interesa pensar no en los actores políticos que intervienen en el conflicto. Como socialista me interesa pensar en forma institucional, y de hecho el Frente Amplio Progresista ha sido la segunda fuerza en las últimas elecciones y tiene la ambición de poder gobernar la ciudad en 2015. Si gobernamos esta ciudad en 2015 vamos a exigir que se cumpla esto también, porque si lo vamos a hacer cuando podamos gobernar,



por supuesto lo vamos a pedir cuando haya un signo político distinto gobernando la ciudad.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Ha vencido su término, señor diputado.

**Sr. Cortina**. – Señor presidente: en ese caso voy a solicitar la inserción del resto del discurso que pensaba pronunciar.

**Sr. Kunkel**. – Pido la palabra para una aclaración.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Para una aclaración tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

**Sr. Kunkel**. – Señor presidente: mal que nos pese la Constitución no determina, y la Ciudad de Buenos Aires no es una provincia.

En segundo lugar, no es cierto que la mayoría de los turistas ingresen por la Ciudad de Buenos Aires, ingresan por Ezeiza, que está en la provincia de Buenos Aires.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

**Sr. Amadeo**. – Señor presidente: durante los cuatro años en que tuve el honor de compartir el gobierno con mi jefe de tanto tiempo y amigo, Antonio Cafiero, él nos recordaba permanentemente: piensen para qué hacen política, piensen si la política que hacen sirve para el bienestar de las personas, y si no se lo pueden contestar, renuncien, no se queden conmigo.

Esta introducción al tema de la política y la gente lo traigo a cuento porque veo con franca preocupación que el partido del gobierno parece ir en forma creciente en un camino de burocratización, donde la preocupación por las personas –y no quiero entrar en una discusión de la gente o el pueblo, que me planteaba un señor diputado ayer en la reunión de comisión– va dejando lugar a la preocupación por la política, que no es necesariamente lo mismo.

¿Dónde estaban las personas cuando se destruyó el gremio de los pobres, el UATRE? ¿Dónde estaba la preocupación por las personas cuando se votó la ley antiterrorista? ¿Dónde estaba la preocupación por las personas? No oí una sola palabra sobre niveles de créditos a los pobres o el problema de la inflación, cuando el otro día se votó la ley de reforma de la Carta Orgánica del Banco Central.

Sólo oímos hablar de los 90, el Consenso de Washington, la derecha liberal, esas palabras que quieren decir todo y no dicen nada.

Traigo esto a cuento porque estamos por votar otra ley que se va a olvidar de las personas. El uso del tiempo no está igualmente repartido entre todos. Quienes estamos aquí, que según la distribución del ingreso somos ricos, podemos hacer el uso del tiempo que se nos dé la gana. Podemos ir y venir en auto.

Si nuestra esposa tiene que ir a trabajar podemos contratar a una persona que cuide a nuestros hijos. Ése no es el caso de los pobres, que tienen el tiempo como un factor escaso para poder armar su vida y necesitan estar con sus hijos y poder desplazarse para aprovecharlo de la mejor manera posible.

El uso del tiempo, si no está dentro de las políticas públicas, es un factor más de inequidad. En esta discusión y en el tema de la política de transportes de los últimos años, esta variable, que es una de las caras ocultas de la pobreza –como es la garrafa, como es el trabajo en negro de los pibes, como es la droga, como es el hacinamiento– no ha estado presente.

Y éste no es un problema de la derecha liberal –otra de las palabras que escuché repetir una y otra vez ayer–, lo cual no solamente no dice nada sino que no sirve para explicar dónde está la gente en este proyecto.

Por lo tanto, nuestro rechazo al proyecto tiene que ver, entre otras razones –mis colegas explicarán luego otros fundamentos legales–, con otra dimensión, la dimensión social, la que se expresa en la política de transporte.

No se puede hablar de subte si no se considera al transporte en su totalidad, en particular el transporte del AMBA, y voy a distraer la atención de la Cámara unos minutos exhibiendo unos cuadros que mostré ayer en la reunión de comisión, que fueron sacados de la página de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte. Son datos oficiales que demuestran la degradación del sistema de transporte público popular –con perdón en particular del bloque oficialista–, que demuestran que el sistema de transporte en esta década funciona peor que en los 90.

El número de pasajeros transportados bajó. En este cuadro que estoy exhibiendo se pue-

den observar los años y el número de pasajeros transportados. En la terrible década del 90 el número de pasajeros transportados llegó a un pico, luego bajó y después subió, pero no ha podido recuperarse, a pesar de que la presidenta nos dijo el otro día que por este medio iba mucha más gente a trabajar.

¿Por qué la gente usa menos el transporte público? Porque la cantidad de asientos que el sistema de transporte ofrece es cada vez menor.

En este cuadro que exhibo ahora observamos que entre los años 1996 y 2010 la cantidad de asientos que el sistema de transporte popular ofrece a la gente es cada vez menor, y digo “popular” irónicamente, porque esto se llama “sistema de transporte Cirigliano”. Cada vez hay menos asientos para la gente.

Hablando del uso del tiempo, el sistema es cada vez más impuntual. Durante los terribles años 90, el sistema de transporte tuvo una puntualidad promedio del 98 por ciento; ahora es del 85 por ciento y va bajando. Esto significa que cada vez hay menos respeto por las necesidades de la gente.

También, y en conexión con el drama de Once, la cantidad de accidentes y heridos no ha dejado de crecer en esta década en particular, si la comparamos con el pasado. En este caso hablábamos de una tragedia anunciada.

En este otro cuadro que muestro vemos el número de accidentes y heridos, que ha ido creciendo cada vez más. Pongo a disposición de la Honorable Cámara las cifras en particular.

La cantidad de heridos y accidentes no ha parado de crecer. De este tema nadie se ocupó; nadie vio las señales de que estaban aumentando los accidentes, los heridos y las muertes. Total, tal vez se pensaba que esos votos se podrían conseguir de otra manera.

Ahora bien, cuando entramos en este terreno y lo comparamos con el aumento de los subsidios observamos, como surge de este otro cuadro que exhibo, que en el año 96 se produjo un aumento de los subsidios que ha ido a financiar un sistema de transporte popular –entre comillas– cada vez más inequitativo, más peligroso y más alejado de las necesidades de los pobres. Acá está el robo social, es decir no solamente el robo: el robo social. Y este dinero fue a fi-

nanciar un sistema que no tenía en consideración las necesidades de los más pobres.

Entonces, señor presidente, ¿cómo podemos perder el tiempo entreteniéndonos –como decía la señora diputada Conti–, preocupándonos y diciendo “pobre Macri si quiere gobernar el país”? A mí me importa poco si Macri quiere gobernar el país. Lo que me preocupa es que esta Cámara no haya utilizado su tiempo para discutir estos temas. No hemos oído una sola palabra de arrepentimiento, dolor o preocupación, no solamente por los muertos sino también por lo que esto implica en términos de la calidad de vida popular.

Esto se irradia al resto del sistema. El sistema de subtes, sin recursos, que le vamos a “tirar por la cabeza” a Macri, no para de crecer en el número de interrupciones.

En este cuadro que muestro se refleja el funcionamiento de los subtes en 1994 y en el año 2010. Miren ustedes las interrupciones del sistema de subtes; las personas que viajan en la ciudad tienen un subte cada vez más interrumpido en sus prestaciones.

¿Será por eso que tal vez el gobierno nacional quiere sacarse de encima este subte inmanejable? Ahora bien, si se lo quiere sacar de encima, ¿se lo van a tirar sin recursos a la ciudad de Buenos Aires para que esto empeore? ¿Qué hay detrás de este tema?

Tal vez se me podrá objetar que estoy planteando la cuestión del subte como un apéndice dentro de nuestra posición, pero éste es un tema esencial de la vida de los argentinos, en particular de los más pobres.

Yo mencionaba ayer que según un estudio muy serio la oferta de asientos de colectivo en San Isidro es diez veces mayor que en Florencio Varela, y los grupos económicos que hoy están detrás de este escándalo son los mismos que hacen plata en San Isidro y joroban –por no decir otra palabra– a la gente de Florencio Varela ofreciéndole menos asientos para ir a trabajar.

Lo mismo podría decir del delirio de la inversión en Aerolíneas Argentinas: por cada persona que viaja en un avión, que nos cuesta 2 millones de dólares por día, 120 personas viajan hacinadas en tren. Pero eso no importa, total ya veremos cómo nos arreglamos.

Quiero finalizar incitando a que abordemos este tema con la importancia que se merece: no se trata de “tirárselo por la cabeza” a la ciudad o de lograr que Macri no gane las elecciones.

Me sorprende también el énfasis institucionalista que he oído en el informe del oficialismo, cuando ayer un señor diputado dijo que “esto de hablar de las instituciones es propio de la derecha liberal”. Si así fuera, ¡vivan las instituciones, hablemos lo que hablemos de la derecha liberal!

Esto se arregla con diálogo; esto se arregla con una política de transporte que tome una opción preferencial por los pobres y que no sea un negocio sino un servicio. (*Aplausos.*)

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Tiene la palabra el señor diputado por Córdoba.

**Sr. Negri**. – Señor presidente, queridos colegas: ¿en qué condiciones estamos arribando casi al final de este debate? Queremos dejar en claro dos o tres puntos. En primer lugar, nos sentimos absolutamente competentes para tratar la materia en discusión, no sólo por el artículo 75 de la Constitución sino porque éste establece que es competencia del Congreso debatir cuando se trata de la disposición de recursos que están en el presupuesto nacional.

En segundo término, no sería sincero si no dijera que sentimos una profunda insatisfacción por la manera en que se ha llegado a este debate. Éste no es el resultado de una pequeña diferencia entre el gobierno de la Ciudad y el gobierno nacional. Aclaro que no lo digo peyorativamente.

Este debate no va a resolver el problema de fondo de los ciudadanos, que es el transporte, el transporte general, el que lleva ganado en vez de personas, el que lleva gente que sabe cuándo sale de la casa, pero no cuándo regresará, el transporte desequilibrado por la forma discrecional del manejo de subsidios a lo largo y a lo ancho del país.

Además, aunque no lo quieran confesar, se ha producido una enorme impotencia entre ambos gobiernos. Tengo la impresión de que se desató el corolario final de la confrontación por la huida de las responsabilidades que tienen ambos gobiernos: disparar hacia adelante.

La discusión no tenía que ver con que alguien no supiese resolver la ecuación eco-

nómica financiera o con la falta de dinero de subsidios para seguir financiando el sistema de transporte de subterráneos o automotor. La huida se produce por miedo a la responsabilidad de hacerse cargo de la muerte.

En definitiva, lo que se sabe es que al no haber existido una respuesta eficiente al problema del transporte, el hecho ocurrido en Once muestra la antesala de lo que puede suceder en otro lado.

Cuando en un reportaje en televisión le preguntaron al jefe de Gobierno de la Ciudad cuánto había incidido en su decisión el accidente ocurrido en Once, creo que respondió con buena fe cuando dijo: “Absolutamente todo”. También me lo dijo en una comisión un amigo cercano al Gobierno: “Menos mal que estamos tratando de sacarnos los problemas rápidamente, porque como está el sistema de transporte, en cualquier momento lo que sucedió en Once se repetirá en los subtes”.

Es decir que más allá de cómo finalice esta discusión, cosa que no ocurrirá en este Congreso sino en la Corte, como prácticamente todo lo denuncia, para la política queda pendiente el debate de fondo: no huir de la responsabilidad, porque intentando huir de la responsabilidad sin resolver el problema esencial que tiene que ver con el transporte para los ciudadanos, o sea que estamos haciendo una competencia no de “mejor gobierno” sino de mejor “desgobierno”.

Por otro lado, queremos señalar que no nos sumaremos al debate en torno del virulento federalismo ejercido desde el gobierno nacional. Sin importar al partido político al que pertenecemos, todos sabemos que desde hace rato vivimos con un federalismo invertido: concentración de recursos hacia arriba y drenaje mínimo hacia abajo. Se trata de la pérdida de derecho de las provincias, de concesión de responsabilidades nunca recuperadas, de un 75 por ciento de recursos que maneja la Nación mientras que a las provincias les queda el 25 por ciento restante.

No entraremos en una pelea, pues ya demasiado dolor hay entre provincianos y capitalinos. Nosotros ratificamos la política de subsidios, pero realizada con transparencia, no aquella que durante diez años ha sido escondida debajo de la prórroga de la ley de emer-

gencia, que permite efectuar una distribución discrecional entre hijos, amigos y empresarios. Tal política de subsidios desiguala.

Nosotros reclamamos una distribución equitativa a lo largo y a lo ancho del país. No nos oponemos porque sí; lo hacemos porque se han ido por el colador miles de millones de pesos sin que haya existido una respuesta al respecto.

Por otra parte, queremos referirnos al texto del proyecto que ha sido enviado al Congreso. En el artículo 1º se establece la ratificación de un convenio, por lo que no hay mucho que agregar. Sin embargo, el artículo 2º no es el resultado de un acuerdo sino que obedece a la disputa política entre la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y el gobierno nacional: se trata del traspaso de los servicios del transporte automotor de pasajeros. Por lo tanto, como tal disposición no surge de acuerdo alguno, no es posible que se le dé el mismo tratamiento que al artículo 1º, sino que debe recorrer el camino que siguió la iniciativa en debate para ingresar al Parlamento.

Por otro lado, debemos discutir acerca de los recursos. Siempre dijimos que la Ley Cafiero significó un parche en determinado momento y que siempre sería motivo de discusión hasta que se derogara. Esto renace en este debate.

No argumentaré en torno de los antecedentes legales que existen desde la privatización, la transferencia, hasta la discusión de la ley 373 sancionada por la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Prácticamente, no ha habido debate sobre la transferencia.

Si existió el acuerdo del jefe de Gobierno. Nosotros, respetuosamente, entendemos que no se trata de una discusión de sofisticación. Quiero decir a ustedes, queridos amigos, y al jefe de Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, que si además de aceptar la transferencia mediante un acta, habiendo señalado públicamente que lo hizo en un momento de debilidad en razón de la enfermedad de la presidenta, indica que gustosamente aumentará las tarifas en un 127 por ciento, porque para gobernar hay que hacer lo que debe hacerse y no lo que uno quiere; esto es así de manera obvia: si tiene cuatro patas, relincha y parece un caballo, entonces, es un caballo. Todo esto, independientemente de que el asunto después termine en la Corte Suprema.

Existe un nudo imposible de resolver: la decisión de la responsabilidad política de haber dado ese paso. No hay razones para excusarse. Sin embargo, para desquitarse, el gobierno metió de rondón el artículo 2º. Aquí sí entramos en una situación mucho más difícil.

Como bien ha señalado el radicalismo en sus observaciones y en su dictamen disidente, en relación con el traspaso del servicio automotor de pasajeros debe ampliarse el área metropolitana y crearse un ente de regulación entre la Ciudad y la provincia. Racionalmente debemos ir hacia un debate de fondo sin “tirarnos” con tranvías, subtes u ómnibus.

Ahora, vemos que en el artículo 2º del proyecto se pretende transmitir a la ciudad treinta y tres líneas de ómnibus de las ciento veintinueve que tiene el AMBA. Ello, sin ningún tipo de explicación, de ecuación ni razón para que el usuario sepa cómo se interferirán las competencias. De esta manera el gobierno nacional preserva el subsidio y lo manda a la ciudad para que regule la tarifa. Esto no sólo es un grave error sino un acto de irresponsabilidad. Además, su base jurídica es absolutamente débil.

Todos sabemos lo que significó la prórroga de la ley de emergencia, y también conocemos que en el año 94 a raíz del decreto 656 se estableció que dentro del sistema de transporte urbano y suburbano con jurisdicción en la Nación, que rige en la Capital Federal y en los partidos que conforman la región metropolitana, los contratos debían ser regulados y renegociados por un acto administrativo que se le encargó a la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos bajo la órbita de la Secretaría de Transporte de la Nación.

Pero la ley de emergencia y sus prórrogas suspendieron esta posibilidad, y la suspensión durante años de esta posibilidad de renegociación de los contratos dio origen a lo que genuinamente terminó siendo el acto de mayor discrecionalidad —e inclusive de corrupción—, porque los subsidios nacieron como una base de equilibrio compensatorio frente a la falta de renegociación de los contratos de servicios públicos, con el objeto de que el Estado nacional pusiera el dinero suficiente para poder compensar el resultado insatisfecho de una renegociación nunca llevada a cabo. Por supuesto,

esto se desmadró y terminó dando vueltas en cualquier lado y en los bolsillos de cualquier empresario.

Ésa fue la génesis de lo que terminamos haciendo desde el Estado, que ahora se quiere desprender de este mandato actuando con absoluta irresponsabilidad.

El radicalismo está dispuesto a debatir. Además, ha hecho una contribución en este sentido. En 1998 ya se creó un ente que tuvo una imposibilidad material de avanzar en el área metropolitana porque la ley disponía el consentimiento de dieciocho municipios del conurbano, pero todos saben que es imposible tener unanimidad en este sentido, tal como ocurre con la ley de coparticipación. Ésta es una meta inalcanzable.

Por eso, la propuesta del radicalismo modifica ese artículo y busca una alternativa lisa y llana. Si realmente quieren resolver el problema cuenten con ese proyecto porque será una contribución absolutamente positiva, pero no se puede plantear una política de traspaso traída de rondón sin un marco de acuerdo –ni siquiera un debate sobre las competencias del transporte urbano de pasajeros– y “tirársela” a la Ciudad de Buenos Aires diciéndole que además tiene que manejar las tarifas por su cuenta.

Los subsidios tienen una base de fondo que está dada por la detracción que se aplica al gasoil y a los demás combustibles, y eso lo pagan todos los ciudadanos del país. En consecuencia, hasta tanto no se renegocien los contratos y no se vuelva a la transparencia, cualquier transferencia de servicios ineludiblemente debe ir acompañada de ese equilibrio que pone el Estado nacional a través del subsidio. No se puede sacar la plata a todos los argentinos y quedarse con un pedazo porque están peleados con Macri. Ése es un acto de irresponsabilidad política que se está llevando a cabo. (*Aplausos.*) Hay que reflexionar, serenarnos y analizar esta situación como corresponde.

Señor presidente: no quiero abundar en detalles sobre el federalismo fiscal, la transferencia de subsidios y la falta de transparencia, pero sí quiero hacer una breve reflexión.

Soy de los que piensan que, independientemente de las razones internas y externas, el gobierno resolvió bastante bien los problemas

dentro de la casa de los argentinos. Restituyó salarios, volvió al trabajo, recuperó el poder adquisitivo, permitió la adquisición de bienes durables, y pensó que con el aliento del consumo y el manejo de algún criterio eficiente de superávit gemelo, como tuvieron al principio durante la gestión de Néstor Kirchner, esto era suficiente, porque la sociedad a veces se conforma con la resolución de las urgencias en el momento.

Pero la responsabilidad del gobierno no es resolver las urgencias sino prever que no vengan nuevas urgencias, lo digo con toda humildad, aun desde nuestros errores. Dejaron los problemas de afuera de la casa de los ciudadanos y de los argentinos. Se fueron acumulando sin dar respuesta a ninguno.

Por eso, quedó afuera una política de seguridad seria y empezó un proceso de huida, que es el peor. Les digo, porque a nosotros nos pasó, que cuando se comienza a navegar por aguas turbulentas, muchos de los errores son resultados de otros cometidos con anterioridad. Así se empieza a buscar la culpa afuera y se encuentra que el problema de la inseguridad es de Scioli, del progresismo o de la derecha, pero el problema de la inseguridad avanza y no se corrige. Cuando empezamos a reclamar un nuevo federalismo, se dice que las provincias son indisciplinadas y no se cumplen los convenios.

La presidenta nos advirtió que este año el déficit se basaba en lo que tenemos que pagar para importar energía, lo que superará los 10.000 millones de dólares. ¡Oh, sorpresa! El ministro De Vido, en un reportaje otorgado a *Página/12* en 2010, dijo que íbamos a tener gas por noventa años y que los argentinos nos íbamos a tener que acostumbrar al anuncio del descubrimiento de un nuevo pozo petrolero cada tres meses. Eran los tiempos de abrazos con Eskenazi, de la nueva burguesía nacional y de los progresistas. Frente a ello, ahora tenemos el déficit y una falta de respuesta estructural por no haber entendido los problemas.

La agenda no contempla el “afuera” de la casa de los ciudadanos y hoy vivimos una espiral que no tiene respuesta. Salvo que sea por la sinarquía, como se dice, la nafta aumenta igual, independientemente de lo que el gobierno quiera hacer. Cuando se trata del transporte, ya se sabe lo que dijimos. Cuando

se quiso evitar la salida de dólares y poner un cepo a la política cambiaria, llegamos a lo más novedoso...

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Señor diputado: tengo el pedido de palabra de otra legisladora de su bloque.

**Sr. Negri**. – Ya concluyo, señor presidente.

Fijense que se ha roto toda la teoría económica, desde Marx para acá. Apareció Moreno y nos explicó con toda seguridad que para normalizar los desequilibrios –representados por un combo de endeudamiento, fuga de capitales, alta inflación y deterioro del salario real– deberíamos recurrir al teléfono, extorsionando, o ganar nuevos mercados, yendo a Uganda, el lugar del peor dictador del momento, además para vender preservativos.

Estamos mal y tenemos problemas. La agenda por delante es larga. El gobierno apoya la ratificación del acuerdo y vamos a explicar en particular las diferencias que tenemos, pero quiero advertir que no se ha resuelto el tema del transporte o de la energía.

Si siguen huyendo de las responsabilidades, lo que tendrán por delante es ver quién se hace cargo de más muertes y no de más vidas en la Argentina. (*Aplausos.*)

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Tiene la palabra la señora diputada por Mendoza.

**Sra. Juri**. – Señor presidente: pocas cosas me han causado tanta satisfacción en este Parlamento como comenzar a leer los fundamentos del proyecto de ley que giró el Poder Ejecutivo, que hoy estamos considerando. Allí se puede leer en su primer párrafo: “Someter a su consideración un proyecto de ley que tiene por objeto garantizar la distribución equitativa de los recursos del Estado entre las provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en materia de servicios públicos”.

Esto, a mí en particular y a todos los diputados del bloque, nos predispuso especialmente a dar tratamiento a la cuestión, creyendo que íbamos a comenzar con la discusión de dos temas que aparecían en los fundamentos de ese proyecto de ley: la injusta distribución de un sistema público de transporte que no funciona en el país, que nada tiene de federal, y un corrupto e ineficaz sistema de subsidios donde el

Estado cada vez pone más plata para que los usuarios viajen peor.

También pensábamos que al fin íbamos a discutir el sistema de transporte que merecemos, ya que el actual desnuda el absoluto fracaso de la política en ese ámbito, que hoy día, lamentablemente, se llama “Once” y otro día vaya a saber cómo se va a llamar si este Parlamento no discute en serio estos aspectos.

Pero muy pronto llegó mi desilusión. El proyecto apenas contemplaba una minúscula porción del gran desafío que cada uno de nosotros teníamos por delante. Para colmo, la discusión de este proyecto ha dejado absolutamente afuera a los usuarios, y encima debemos ser parte de una pelea entre dos gobernantes que han sido ineficaces en su actuación y que nada demuestra que les preocupa resolver el problema de fondo.

Desde nuestro bloque insistimos en que debatir en forma aislada los subtes y los micros de la Ciudad de Buenos Aires es un gran error y demuestra incapacidad política para resolver los problemas que tenemos los argentinos. Nada, absolutamente nada, en este proyecto y en el dictamen nos lleva a discutir lo más valioso, que es el federalismo, el verdadero federalismo que necesitamos resolver en forma urgente todos los diputados para modificar un sistema que cada vez más ahoga a las provincias, a sus gobernadores y habitantes.

Hasta la asunción de este gobierno a las provincias se les transfería en forma automática del 35 al 40 por ciento de la recaudación nacional; ahora hay que mendigar apenas un 25 por ciento, que no nos permite atender el transporte y ni siquiera la salud y la educación.

En segundo lugar, quiero que se trate lo que quedó fuera del proyecto, que es la escandalosa política de subsidios, y pedir más transparencia. ¿Cómo hacemos con el SIFER, el SISTAU, el Siscota, el REFOP, todos nombres raros que parecen a propósito, para saber cuántos son los subsidios y mejorar el sistema de transporte en la República Argentina?

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Tiene la palabra el señor diputado por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

**Sr. Feletti**. – Señor presidente: ayer me referí a la derecha liberal –ratifico el término para

caracterizarla precisamente— porque aquí hay quienes creen —y es legítimo— que las fuerzas de mercado son las que mejor asignan recursos en la economía y por lo tanto hay que dejarlas en libertad.

Son esas fuerzas de mercado las que, cuando las instituciones elegidas por el voto popular emiten normas que pretenden regularlas —como lo viene haciendo este Congreso de la Nación desde 2003— automáticamente tratan de degradarlas. Por eso, se habla de “escribanía”, de “trámite exprés” y de “aplicación categórica de mayorías”.

Sobre este punto quiero ser enfático, porque en otras épocas la derecha liberal recurría al partido militar para cerrar las instituciones que no respondían a la fuerza de mercado. (*Aplausos.*)

**Sr. Amadeo.** — Solicito una interrupción, señor presidente.

**Sr. Presidente** (Domínguez). — No hay ninguna referencia personal, señor diputado.

Continúa en el uso de la palabra el señor diputado por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

**Sr. Feletti.** — El segundo punto que es muy importante es el proceso de inversión pública en la Argentina. ¿Por qué es importante? En el año 2003 la tasa de inversión pública en la Argentina era del 0,8 por ciento del producto; en 2011, fue del 4,2 por ciento. Es decir que este gobierno cuadruplicó la tasa de inversión pública. De no ser así, el producto no hubiera podido crecer el 70 por ciento en todo ese período.

Acá permanentemente escuchamos hablar de las debilidades de inversión del país pero nadie habla de las condiciones en que se recibieron los servicios públicos, de la infraestructura ni del tipo de contrato que tenían esos servicios públicos. El gobierno tuvo que escindir el tipo de contrato, hacerse cargo de los procesos de inversión incumplidos e impedir que la ruptura de contratos —porque muchas tarifas estaban dolarizadas— impactara sobre la gente por la vía de la regulación y el subsidio.

Ése fue el modelo que se eligió, que entre otras cosas permitió que la expansión de servicios públicos acompañara el proceso de creci-

miento vertiginoso que tuvo el país, con fuerte inclusión social y caída del desempleo.

Ayer, yo citaba que cada punto de crecimiento del producto implica un 20 por ciento más de demanda de movilidad. Esta última crece un 1,2 por ciento por cada punto del producto y el gobierno tuvo que dar respuesta, en simultáneo, a la integración social, al proceso de expansión de la cobertura previsional, al proceso de regulación de tarifas, al proceso de expansión de la inversión pública y, de ese modo, producir la baja de desempleo con crecimiento. Digo esto porque, si no, estamos mostrando una verdad incompleta.

A partir de la década del 90, las reformas del mercado plantearon, en definitiva, el proceso de inversión que necesariamente hubo que revertir. Aparte, es una cuestión de orden práctico: no podría haber crecido la economía sin este proceso de inversión, con los pronósticos sistemáticos cada año del colapso permanente del sistema de infraestructura del país, cosa que no ocurrió.

Insisto, la demanda de movilidad crece 1,2 por cada punto que crece el producto —porque aumenta por otras razones—, y el gobierno tuvo que dar respuesta a esta situación. No pongamos en el escenario de discusión factores tomando aspectos puntuales sin tener bien en claro el proceso.

Este gobierno ha hecho notables esfuerzos —a diferencia de lo que cree la derecha liberal— para corregir las inequidades de las fuerzas del mercado.

—Ocupa la Presidencia la señora vicepresidenta 1ª de la Honorable Cámara, profesora Norma Amanda Abdala de Matarazzo.

**Sr. Feletti.** — No quería dejar de hacer este análisis sobre el proceso de inversión pública en la Argentina y las necesidades de cuadruplicarlo para dar respuesta al proceso de crecimiento, por supuesto con debilidades, porque nuestro gobierno no eligió ser competitivo por el salario. No hablamos de “costo argentino”. Elevamos la inversión pública porque no hablamos —como se habló siempre— de “costo argentino”, que justificaba la baja nominal del salario o la pérdida de derechos laborales como forma de hacer una Argentina más competi-

va. Ese recorrido no lo hicimos; no elegimos ser competitivos por el salario.

Por eso, pensamos que los vectores de competitividad, además de las ventajas naturales de este país, son la infraestructura, la energía, el transporte, y estamos dando un debate y llevando a cabo un conjunto de acciones de gobierno para resolver esos vectores de competitividad porque –reitero– no elegimos ser competitivos por el salario.

Por eso, este gobierno no habla de costo argentino y por eso la política cambiaría responde a las necesidades de preservar el empleo y, simultáneamente, preservar el salario.

Yendo directamente al tema de los subtes, creo que la discusión se ha tornado ociosa. Es bastante poco sustentable que el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires no acepte administrar el sistema de subtes.

Con respecto al problema de los recursos –no me voy a referir a los temas legales porque la señora diputada Conti fue muy clara al respecto–, ayer preguntaba en la comisión, cosa que ningún diputado del partido oficialista de la Ciudad de Buenos Aires me supo responder, si 2,50 pesos es una tarifa de equilibrio o no, porque por algo han decidido aumentar las tarifas un 127 por ciento. Pregunto: ¿es ésta una tarifa de equilibrio o no? Los 360 millones de pesos en cuotas que suponen la mitad de los subsidios que transfiere el gobierno, ¿alcanzan o no para un mayor gradualismo en el futuro? ¿Cuál es la razón por la que pretendemos resolver un tema de orden institucional, jurisdiccional y político, colocando en cabeza de una sola jurisdicción la administración del sistema de transporte público de esa jurisdicción? Justamente, para evitar la ruptura de contratos que hemos tenido en 2001 y 2002, y resolver de modo tal que sea una sola jurisdicción la que regule la extensión de la red, la frecuencia, el mantenimiento y las tarifas. ¿Acaso alguien que quiere ser presidente no puede administrar seis líneas de subte?

Éstas son las cuestiones que debemos poner en discusión en el centro de la escena. No es real que falten recursos. Si faltaran, ¿por qué razón aumentaron las tarifas? ¿Por qué nadie dice que la tarifa de 2,5 pesos es de equilibrio, cuando en 2005 distaba apenas un 50 por ciento de la tarifa nominal? Eso impactaba en menos

del uno por ciento del presupuesto de la ciudad. Hoy, el subsidio de 720 millones de pesos representa el 2,3 por ciento del presupuesto de la Ciudad. Si lo dividimos por la mitad, es del 1,2 por ciento del presupuesto de la ciudad. Si aún pensamos que ésta es una tarifa de equilibrio, el impacto en términos fiscales sería cero. Ésta es la respuesta que deben dar los señores diputados del partido oficialista de la Ciudad de Buenos Aires; es decir, si la tarifa de 2,50 pesos es o no de equilibrio, cuando hablan de recursos.

Respecto de las discusiones de las inversiones pendientes, todas las gobernaciones –eso hace al federalismo– las reclaman. Discuten, pero ninguna se desobliga de sus responsabilidades de gobierno, de la infraestructura de sus respectivas provincias, y tampoco lo hacen los municipios.

Hoy, en la Argentina un 10 por ciento de los presupuestos municipales es financiado por el Tesoro nacional, para cubrir los gastos de infraestructura de los dos mil ochocientos veinte municipios. Todos, reitero, discuten y reclaman; pero nadie se desobliga de sus sistemas de alumbrado, pavimentación, cloacas y pluviales.

Es ahora la oportunidad que tiene el gobierno de la ciudad de Buenos Aires de construir y enunciar un sistema de transporte público, articulando con los colectivos que tienen cabecera y terminal en la ciudad, la red de subterráneos y los taxis que ya administran para resolver los problemas de movilidad de la ciudad en materia de transporte de superficie y subterráneo. Afortunadamente, estos problemas han crecido, lo que significa que el país también está creciendo. Cuando la gente no se mueve, es una muy mala señal. De hecho ustedes han hecho campaña diciendo: “Estamos bien, vamos bien”.

Ayer, me referí al debate de las inversiones pendientes que la ciudad tiene con los porteños. Debieron haber hecho cuarenta kilómetros de subte, pero inauguraron cuatro estaciones; gastaron 1.700 millones de pesos en cuatro años con tasas de subejecución en dos años –2009/2010– cercanas al 70 por ciento. Así y todo, gastaron 1.700 millones de pesos. No hubiera alcanzado para cuarenta kilómetros de subte, pero sí para seis. Sin embargo,



inauguraron cuatro estaciones. Entonces, también ustedes tienen problemas de inversión pendiente por los que deberían responder a la ciudadanía. ¿Adónde fueron a parar esos 1.700 millones de pesos que Subterráneos de Buenos Aires reconoce que no ejecutaron ni alcanzaron para terminar cuatro estaciones que ya estaban empezadas?

¿Adónde fueron a parar los 1.175 millones de pesos que tomaron de deuda, que dijeron que era para los subtes, cuando a Subterráneos de Buenos Aires fueron 450 millones de pesos de esos casi 1.200 por los que endeudaron la Ciudad? Las fuerzas de mercado, la derecha liberal, para ser exactos, constituyen otro tema. Reitero: éste es otro tema: queremos Estados débiles, desequilibrados, donde no se puedan conocer los niveles de inversión pública y donde además nos endeudamos porque así liberamos a las fuerzas del mercado.

Termino aquí ratificando que el traspaso del subte es una cuestión de orden práctico. El gobierno de la Ciudad lo debe asumir, debe llevarlo adelante, y ojalá muestre que puede administrarlo mejor. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por Chubut.

**Sr. País.** – Señora presidenta: en primer lugar, quiero complementar las muy sólidas y fundadas expresiones de la señora diputada Conti como miembro informante, y también el complemento efectuado por el señor diputado Feletti.

Como seguramente la señora diputada Conti no contó con el tiempo necesario, me voy a referir en concreto a analizar el acta en sí misma, entendiendo que ha quedado resuelta la competencia del Congreso de la Nación y la procedencia y la pertinencia del tratamiento de esta ley. También quedó resuelto que este Congreso de la Nación debe abocarse fundamentalmente a transferir, a ceder y a velar por el derecho de los ciudadanos de la Ciudad de Buenos Aires en esta materia tan delicada como es el transporte, máxime al haber visto la desidia por parte de quien debe dedicarse directamente al servicio por un imperativo constitucional y de su propio estatuto organizativo.

Quiero aclarar que cuando hablamos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires no estamos

hablando de una provincia más, como se dijo aquí. Las provincias son las 23 que manda la Constitución, tienen una jerarquía y un estatuto diferente, son preexistentes, aunque algunas hayan sido constituidas posteriormente. Así mismo, tienen constitución, porque así lo prevé el artículo 5° de la Constitución Nacional.

La Ciudad Autónoma de Buenos Aires tiene un gobierno autónomo, es una ciudad Estado, tiene un estatuto especial que emerge de la Constitución, es un estatuto organizativo propio, según lo dispone el artículo 129 del texto constitucional.

Ahora bien, si los porteños o la convención constituyente lo llaman “Constitución”, allá ellos. Es un “estatuto organizativo”: ésa es la jerarquía y el rango que tiene.

Aclarada la cuestión, queremos hablar de que esencialmente estamos analizando y ratificando un proceso que comenzó hace casi veinte años, que debió concluir con la suscripción del acta y después con su instrumentación. Me refiero a la suscripción del acta del 3 de enero pasado.

De la simple lectura del acta no se admiten dudas, porque ratifica expresamente y acepta –a partir de ese momento y no supeditada a una ley posterior– la transferencia de la concesión de la red de subterráneos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

El acta dice que la Ciudad Autónoma de Buenos Aires asume en ese acto, en ese instante y a partir de la firma, el control y fiscalización del contrato de concesión en su totalidad, como así también el íntegro ejercicio de la potestad de fijar tarifas del servicio, incluyendo la facultad de establecer la posesión unilateral.

Esto no estaba supeditado a ninguna norma posterior. Esto se debe a que la propia acta y el proceso que ya se venía desarrollando a lo largo de décadas contaba con la sanción de la ley 373, que adhería al decreto 393/99. En forma expresa adhería y facultaba a la transferencia y a la aceptación de esa transferencia de la concesión de subterráneos.

Es más, en los considerandos la Comisión de Servicios Públicos de la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires hace casi una suerte de denuncia al entonces jefe de Gobierno, reclamándole que con prontitud concretara esa

transferencia del servicio que aceptaba a través de esa adhesión a la ley 373.

Los contratos administrativos deben firmarse, suscribirse, negociarse y cumplirse de buena fe. Éste es un requisito esencial que en el orden del derecho administrativo adquiere mayor gravedad y rigidez que en el derecho privado.

La *bona fides*, como la llamaban los romanos, es un requisito esencial en la negociación, fundamentalmente de quienes ejercen el derecho público y el gobierno. Deben actuar con probidad, con lealtad, con honradez, ajustando su obrar al debido proceso legal y, fundamentalmente, ajustando su obrar a los marcos normativos en los que deben actuar.

El jefe de Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y el ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, De Vido, actuaron en esos marcos normativos. Pero la buena fe contractual se ve violentada cuando advertimos que a los pocos días, y luego de haber tomado principio de ejecución efectiva del contrato, por las razones que fuera se observa una conducta que quiere desdecirse, lo que implica querer decir o asignarle a este instrumento una naturaleza jurídica diferente. O sea, decir que no se dijo lo que se dijo, que no se firmó lo que se firmó, no asumir una responsabilidad que se asumió.

Ésta es la realidad que también estamos discutiendo en el Congreso de la Nación y esto es lo que hizo el jefe de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Esto es muy grave, porque hay un instrumento esencial, que ha sido mencionado ayer en el tratamiento del asunto en comisión e incluso en el debate llevado a cabo en el Senado de la Nación, que es el decreto 27, al que también aludió la señora diputada Diana Conti.

Dicho decreto –que fue suscrito por el jefe de Gobierno y sus ministros Chaín, Grindetti y el jefe de Gabinete, Rodríguez Larreta– es muy importante y trascendente. Fue suscrito a menos de cuarenta y ocho horas de la firma del acta del 3 de enero, es decir que fue firmado con premura el 5 de enero de 2012. De manera que vemos que la Ciudad Autónoma de Buenos Aires ejecuta “con premura” un auto en base a que ha asumido en plenitud la titularidad como poder concedente de la concesión de

subterráneos, no sujeto a ninguna ley posterior ni a la intervención ulterior de la Legislatura de la Ciudad. Esto es así porque ya existía la ley 373.

Pero en este marco nosotros debemos señalar que cuando el jefe de Gobierno interviene lo hace previa actuación del ente de control y regulación de los servicios públicos, que emite un dictamen –se trata del Ente Único Regulador de los Servicios Públicos de la Ciudad–.

Luego de ello, fija una tarifa para subterráneos y para premetro y convoca a una audiencia pública que aún debe, porque entiendo que este decreto todavía no ha sido modificado ni derogado, pues los porteños que toman el subte siguen pagando 2 pesos con 50 dentro de los veinte días de culminado el proceso de negociación, y dentro de los noventa días debía hacerse la audiencia pública.

Estamos hablando de que el jefe de Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires no se quiere hacer cargo de lo que mandan las propias normas: la Constitución Nacional en el inciso 30 del artículo 75 y el propio estatuto organizativo. Se debe hacer cargo de lo que le corresponde: de los servicios públicos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Debería estar reclamando la titularidad de estos servicios. Incluso tendría que reclamar a la Nación que le otorgue el resto de los servicios públicos para poder ejercer su derecho, pero nunca rechazarlos, y menos en los términos del artículo 1.204 del Código Civil, porque ni siquiera hubo una intimación previa sino un accidente, temor, miedo e ineficiencia, y además existió un retroceso. Se retiraron; total, saben que el Estado nacional seguirá defendiendo los intereses de la Ciudad de Buenos Aires.

Pero, en definitiva, estamos hablando de que alguien no se está haciendo cargo de su deber, y en este marco el Congreso de la Nación está cumpliendo con su rol de ratificar lo actuado por el Poder Ejecutivo, porque el Congreso es competente en el marco de la ley de reforma del Estado y fundamentalmente de la Ley Cafiero. Adicionalmente, estamos iniciando el camino del artículo 2º para el resto de los transportes de la Ciudad de Buenos Aires.

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Su tiempo ha concluido, señor diputado.

**Sr. Pais.** – Ya termino, señora presidenta.

Con el artículo 2° estamos iniciando la transferencia del resto de los transportes de la Ciudad de Buenos Aires. Este proceso tendrá que seguir a un acta acuerdo, conforme a la Ley Cafiero, y esa acta acuerdo sí tendrá que ser ratificada por la Ciudad de Buenos Aires. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra la señora diputada por Buenos Aires.

**Sra. Bullrich.** – Quiero hacer una aclaración, señora presidenta.

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Podrá hacerlo luego de que concluya la señora diputada Camaño.

**Sra. Camaño.** – Señora presidenta, señores diputados: éste no es un tema que haya comenzado con la firma de la famosa acta que tomó estado público y, seguramente, no va a ser un proceso que culmine con la sanción de esta ley, muy a pesar del oficialismo.

Analizando no solamente la ley sino los términos en los que se la formula debemos advertir que estamos ante un nuevo formato de legislación rayano en la inconstitucionalidad. Disiento con algunos colegas que plantean que esta ley está en el marco de lo que prevé la Constitución.

Por primera vez en muchos años me toca venir a este recinto a ratificar un acuerdo del Poder Ejecutivo nacional y una jurisdicción. En el pasado las ratificaciones estaban vinculadas a la cláusula 8ª de la Constitución. Es un tema de delegación de facultades que gracias a Dios este Congreso ha allanado el año pasado.

Es más, algunas cuestiones que hacen a acuerdos no solamente internacionales, sino algunos entre el Estado nacional y los privados, siempre han sido aprobadas o rechazadas. La Constitución no tiene en su plexo normativo ninguna indicación que diga que debemos aprobar o rechazar un acuerdo.

Eso sí, debemos ser sinceros con la historia de nuestro país. Este tipo de ratificaciones nos llevan a esa praxis constitucional que tuvo que subsanar el Congreso, para ratificar leyes dictadas durante los gobiernos de la dictadura. Ésta es una de las primeras cuestiones que quiero plantear: la pésima factura legislativa

de esta ley, además –por supuesto– de algunas cuestiones que han planteado algunos diputados respecto del artículo 2°.

Ahora bien, si vamos al pasado y al futuro del proceso de transferencia de los subtes en la Ciudad de Buenos Aires, también debemos consentir que es absolutamente ociosa la aprobación o el rechazo de lo que estamos tratando. Ésta es una ley absolutamente innecesaria, no enmarca en los cánones de constitucionalidad, y creo que para poder abundar en argumentos debemos decir cómo ha sido el proceso entre la Ciudad de Buenos Aires y el gobierno nacional.

Es un proceso que puede gustarnos o disgustarnos porque acá algunos señores legisladores, desde el punto de vista político, han planteado serias objeciones, pero lo cierto, lo real y concreto, señores diputados, es que hay normas que han sido dictadas, que tienen vigencia y que son las que debemos respetar.

El proceso no comienza en la Constitución sino en la Ley Cafiero, cuando en el artículo 6° de la ley 24.588 se establece que el Estado nacional y la Ciudad de Buenos Aires celebrarán convenios relativos a la transferencia de organismos, funciones, competencias, servicios y bienes.

Éste es el inicio de un proceso que continúa con el decreto 393 del año 99, que es cierto es una adenda al contrato original, pero que en su artículo 4° claramente establece un plazo de noventa días para hacer la transferencia de los servicios, e invita a la Ciudad de Buenos Aires a adherir.

La Ciudad de Buenos Aires, en uno de sus poderes, el Poder Legislativo, acepta y adhiere a través de la ley 373 del año 2000, y nos encontramos entonces después con la famosa acta acuerdo que, supuestamente en un acto de excesiva soberanía democrática, esta Cámara pretende refrendar.

El acta acuerdo del 3 de enero de 2012 es efectivamente un acuerdo en ejecución al que el jefe de Gobierno de la Ciudad no puede renunciar en conferencia de prensa. Acá se habló de la buena fe, y no coincido con que esa conferencia tenga que ver o no con la buena fe, porque a los papeles me remito.

La resolución 10 de la Secretaría de Transporte, que es el meollo de la cuestión, vulnera la letra del acta acuerdo y ha sido recurrida en la Justicia por el gobierno de la Ciudad.

Para abundar en argumentos que puedan ilustrar a los señores legisladores que no hayan tenido la posibilidad de la lectura de esas normas, cabe decir que esta buena fe ha sido vulnerada nada más y nada menos que en la parte económica. Fíjese usted, señora presidenta, que se menciona el acta acuerdo firmada por el gobierno nacional y el gobierno de la Ciudad. El acta acuerdo dice lo siguiente: “En caso de que durante el año calendario 2012 se verificaran reducciones de necesidades de subsidios, los remanentes resultantes deberán ser aplicados a inversiones específicas en el servicio”.

El amigo Schiavi, renunciado secretario de Transporte, con una pillería propia de quienes administran, en la resolución 10 agrega: “...que signifiquen un esfuerzo compartido entre ambas jurisdicciones por partes iguales”. ¿Qué quiere decir esto, señora presidenta? Que la buena fe ha sido vulnerada por el gobierno nacional en la letra y firma del secretario de Transporte. ¿Cuál es el paso a seguir? Yo no tengo dudas de que no es esta ley; creo que hemos puesto a este Congreso de la Nación en un brete inexplicable, porque estamos ante una norma que, como dije al comienzo, se parece a aquellas que venían después de los procesos militares para salvar constitucionalmente la seguridad jurídica.

Estamos ante una iniciativa que no tenemos que ratificar. Quien tendrá que ratificar o no esta acta acuerdo es la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires, tal como lo establece claramente la Constitución ciudadana. La Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires no tiene que aprobar ningún proyecto de declaración o resolución; tiene que ratificar o no esta acta.

Por estas razones, nuestro bloque ha pedido retirar el dictamen firmado ayer. Entendemos que esta ley es innecesaria, ociosa y, como dije al comienzo, es un tema que ha comenzado hace mucho tiempo y que sin duda –tal como lo ha expresado algún legislador– terminará en la Corte Suprema de Justicia de la Nación.

**Sr. Amadeo.** – ¿Me permite una interrupción, señora diputada, con el permiso de la Presidencia?

**Sra. Camaño.** – Sí, señor diputado.

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Para una interrupción tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

**Sr. Amadeo.** – Señora presidenta: al igual que ayer, en su exposición de hoy el diputado Feletti ha incriminado a quienes piensan de manera diferente a él, planteando una supuesta relación con los mecanismos del gobierno militar. Yo no soy paranoico, pero tampoco soy tonto, y quiero decir, señora presidenta, que en los años 70 había que tener algo más que lauros académicos para sobrevivir y hacer militancia contra la dictadura militar.

Yo no sé si hay algún paracaidista que llegó a la burocracia ahora y se cree con títulos para hablar de aquellos que piensan de manera diferente, imputándoles relación con el pensamiento militar. Pero no lo voy a aceptar, porque me podré haber equivocado alguna vez en mi vida política, pero nunca perdí una posición de dignidad frente a la dictadura. Que lo tome bien en cuenta. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra la señora diputada por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

**Sra. Bullrich.** – Señora presidenta: simplemente, quiero solicitar al diputado Pais que por favor reitere el último concepto de su discurso porque no me quedó claro si planteó que había que volver a hacer una ratificación del acta.

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – En este momento no se encuentra en el recinto el señor diputado Pais.

Tiene la palabra la señora diputada por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

**Sra. Parada.** – Señora presidenta: desde el bloque Unidad Popular estamos convencidos de que esta discusión es totalmente inútil; no conduce a ninguna parte. Y más allá de la cuestión de la competencia, que es la que se ha puesto de manifiesto en mayor medida y en la que desde el oficialismo han tratado de hacer hincapié por la judicialización o por la posible inconstitucionalidad que se vaya a decretar, coincido con la diputada preopinante en que esto no resuelve siquiera lo que dicen los oficialistas que pretende resolver, que es la transferencia del transporte –líneas de subtes,

de colectivos, premetro y tranvía— a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Si esta cuestión realmente fuese resuelta por el dictamen de mayoría, en el momento de la votación no nos pronunciaríamos como habremos de hacerlo —es decir, por la abstención—, pues estaríamos resolviendo algo frente a lo cual tendríamos que votar a favor o en contra. Estamos totalmente convencidos de la intencionalidad de la iniciativa, pero acá votamos leyes y no su espíritu; o sea que nos pronunciamos por normas que tienen características de leyes.

Ayer, en comisión, analizábamos qué nos había enviado el Poder Ejecutivo, pero advierto que aún en el planteo del oficialismo hay un error. Algunos creen que vamos a ratificar, o no, un acta; otros, que se trata de un proyecto de ley. He escuchado discursos que, a mi juicio, son contradictorios.

En efecto, lo que envía el Poder Ejecutivo y está a consideración de la Cámara es una iniciativa que cuenta con dictamen de mayoría, por el que se ratifica la transferencia de los servicios de transporte de subterráneos y premetro a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, dispuesta en el marco de las leyes 23.696 y 24.588, que lejos están de disponer transferencia alguna.

La primera de ellas se refiere a la reforma del Estado, a las privatizaciones, y la segunda —la denominada Ley Cafiero— retiene las competencias de la Nación en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en tanto ésta sea sede del gobierno federal. En este caso se agregan algunas otras leyes y decretos, bastante complejos y engorrosos, que sí se refieren, por ejemplo, a la transferencia de los servicios de agua y saneamiento y de determinados atributos que tiene la autoridad de aplicación en un contrato de concesión, como podría ser el control y la fiscalización. Sin embargo, en modo alguno se concede el contrato ni la transferencia efectiva e integral de esa concesión.

Se pretende que nosotros ratifiquemos leyes votadas por el Congreso, o decretos, que tampoco establecen lo que dice el artículo 1° del proyecto contenido en el dictamen de mayoría.

Por otro lado, se establece que debe ser ratificada la bendita acta acuerdo celebrada el 3

de enero de 2012 entre el Estado nacional y el gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires que, como señaláramos ayer, a nuestro juicio, no constituye otra cosa que un acto de temeridad del gobierno de la Nación, que pretende reducir el gasto fiscal y sacarse de encima la papa caliente que representan en este momento algunos servicios en razón del problema generado por el manejo de los subsidios, que han sido otorgados sin que el proceso fuera vigilado como corresponde.

Por otro lado, advertimos la intrepidez —ésta fue mi calificación, por no decir “irresponsabilidad”— del jefe de Gobierno, que firma el acta aceptando recibir la mitad de los recursos requeridos para el funcionamiento de los subtes. Si no revisa las concesiones y no se verifica, realmente, cuál es el costo operativo y el valor real de la tarifa, imposible es determinarlo. Sin embargo, alegremente firma un acta que no es la que aquí vino a consideración.

Nosotros entendemos que dicha acta debió haber sido firmada ad referendum y remitida al Parlamento. Ese trámite nos hubiera puesto en otro lugar al momento de definimos en relación con la iniciativa que vamos a votar.

Cuando digo que nada habremos de votar —de allí que nos abstendremos— es porque de la lectura del dictamen de mayoría advertimos que se trata de una declaración. Aquí estamos en un *reality show* del que participan el jefe de Gobierno y la presidenta. Ella, al momento de inaugurar el período de sesiones ordinarias, nos dijo que su futuro adversario será Mauricio Macri. Acá comienza una disputa que beneficia mucho a los grandes medios que el gobierno nacional critica. Por ejemplo, ayer se podía ver cómo se sentaba a un diputado del oficialismo y a otro del PRO en un programa de televisión mostrando a ver quién tiene razón en esta cuestión.

La verdad es que la razón no la tiene ninguno de los dos, y lo que estamos haciendo hoy al debatir este proyecto de ley es aparentar que tenemos una ley cuando en realidad es una declaración.

Cuando leo esta declaración, y la he leído más de una vez, encuentro que ameritaría ser una carta documento. Lo único que le falta es que, al final, en lugar decir “Comuníquese al Poder Ejecutivo” diga “Queda usted debida-

mente notificado”. Es una pelea entre los dos gobiernos en la cual están metidos los usuarios y los trabajadores.

Por eso, el día 22 –justamente al cumplirse un mes de la masacre de Once– hemos realizado una audiencia pública a la que concurren eximios investigadores, profesores universitarios y representantes de los gremios de los trabajadores, tanto de Metrovías como de la Central General de Trabajadores de nuestro país, además de organizaciones de usuarios y consumidores.

Por eso, solicito autorización para insertar en el Diario de Sesiones la versión taquigráfica de dicha audiencia pública, porque entiendo que esa es la discusión que debería haberse llevado a cabo en el marco de pretender hacer un traspaso a la Ciudad de Buenos Aires por fuera de este acuerdo que celebraron.

Desde ya anticipo nuestro repudio, porque ninguno de los dos gobiernos se hizo cargo de lo que firmó, tan así es que el oficialismo viene ahora a pretender la sanción de una ley porque sabe que el acta resulta insuficiente, habida cuenta de que está judicializada.

Por lo tanto, este traspaso de competencias lo va a terminar resolviendo la Justicia, pero no creo que sea bueno que sometamos al poder político del Congreso de la Nación, que ya lo tenía otorgado por ley –tanto al Poder Ejecutivo local como al nacional–, a la decisión de la Justicia. Cabe aclarar que este Congreso ya resolvió este traspaso cuando votó la ley 24.588, más allá de que algunos diputados digan que no la votaron. Está votada. En todo caso, deroguémosla. Ésa es nuestra propuesta.

Hemos presentado cuatro proyectos de ley. El primero tiene que ver con la forma en que pensamos que se debe hacer la transferencia.

El segundo también se relaciona con esta cuestión, pero en este sentido quiero manifestar que disiento del oficialismo que cree que el transporte debe ser una especie de isla para la Ciudad de Buenos Aires. No existe ciudad que tenga la cantidad de personas transportadas que tiene Buenos Aires, que excede las que viven en ella cotidianamente, que pueda pensar su política de transportes desde una visión tan acotada.

Tiene que debatirse la cuestión metropolitana. Existe una ley por la que se creó el ente metropolitano, pero no se cumple. Creemos que es otra de esas leyes que, simplemente, por votarse acá, va a resultar operativa, pero ella es totalmente disfuncional.

Nosotros también hemos presentado un proyecto para que se modifique dicha norma y exista una autoridad metropolitana que planifique y ejecute las políticas de transporte que se acuerden, sobre todo en aquellos transportes que tienen competencia concurrente y donde se debe convocar a audiencias públicas para analizar cualquier transferencia de transporte o de servicios.

No puede ser que trabajemos a espaldas de la gente porque lo único que estamos decidiendo es quién tiene la razón y qué se le devuelve al jefe de Gobierno, que se arrepintió de haber hecho el “esfuercito” que le pidió la presidenta.

Creo que “se fue de mambo” con el “esfuercito” porque todo esto, que se podría haber hecho bien, lo tiraron al mar. ¿Y por qué digo “al mar”? Porque en el derecho, cuando no se pueden resolver todas las cuestiones, se habla de que existen lagunas.

El acta que firmaron el jefe de Gobierno y la presidenta no tiene lagunas; tiene un mar. Me preguntaba qué servicio jurídico de cuál de los dos Estados revisó esa acta antes de ser firmada. Estamos tirando al mar el servicio de transporte y lo digo así, metafóricamente...

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Señora diputada: su tiempo ha concluido.

**Sra. Parada**. – Ya termino, señora presidenta.

Me expresé en forma metafórica, para no usar el término que realmente cuadraría a este respecto.

Finalmente, quiero decir que, por las razones expuestas, nos vamos a abstener de votar. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

**Sr. Piemonte**. – Señora presidenta: otros diputados del bloque harán algunas apreciaciones sobre los aspectos jurídicos y la situación de la Ciudad de Buenos Aires en este tema.

Quiero plantear claramente la posición de la Coalición Cívica-ARI, en cuanto a expresar un rotundo rechazo al proyecto en consideración, debido a que es improcedente, inconducente e ilegal. Además, por sobre todas las cosas, es parte de una disputa política entre dos gobiernos, que en este tema han demostrado una absoluta irracionalidad.

Observábamos con expectativa la firma del acta acuerdo del 3 de enero, porque ello señalaba algún grado de madurez política, que era un reclamo postergado de hace mucho tiempo de los porteños. Sin embargo, después hemos asistido perplejos a una serie de agresiones, conductas incoherentes y sinrazones, como las vinculadas con el proyecto que estamos considerando.

En medio de todo ello está el habitante de la Ciudad de Buenos Aires o el usuario del subte, que en un mes vio cómo se le aumentó la tarifa y se le retiró la seguridad.

Veo que el señor diputado Feletti se levanta de su banca, pero le pido que me escuche un minuto. No le pedí la aclaración antes, pero había una expresión suya que me llamó mucho la atención.

En realidad, rechazamos este proyecto, pero no queremos dejar de decir que la actitud del gobierno de la Ciudad de Buenos Aires nos parece un verdadero mamarracho. El jefe de Gobierno porteño firma el acta acuerdo y aumenta la tarifa, porque supuestamente se hace cargo de la administración del subte.

Sin embargo, de buenas a primeras, quiere tirar todo para atrás, menos la tarifa. Pero ahora no escuché al bloque del PRO explicar por qué se había aumentado la tarifa. Si se lo hizo en función del acta acuerdo firmada el 3 de enero, sería ilegal, pero después se explicó que ello estaba vinculado con la ley 373 de 2000, sancionada por la Ciudad de Buenos Aires.

Entonces, si se hace referencia a la ley 373 y al acta acuerdo firmada el 3 de enero, jamás se podría plantear la devolución de la administración de los subterráneos. Nos parece una actitud infantil e irresponsable.

Además, se plantea que en el acta acuerdo quedaba pendiente la discusión sobre la seguridad, las inversiones y los subsidios. Si ello fuera así, ¿por qué se decidió aumentar la tarifa?

¿Cuál fue el estudio de costos que se hizo, en función del aporte que iba a hacer el gobierno nacional, para tomar la única medida que se resolvió, como aumentar más del ciento por ciento la tarifa a los usuarios?

Esto es de una absoluta irresponsabilidad, y no es menos irresponsable la actitud asumida por el gobierno nacional, que en medio de la discusión del convenio del traspaso de subtes decide retirar la Policía Federal del subterráneo, dejando a los usuarios sin servicio.

Cuesta entender que el gobierno nacional siga sin querer traspasar la policía, pero continúe negándose a articular con el gobierno de la Ciudad la coordinación entre la Policía Federal y la Metropolitana.

Rechazamos la iniciativa por improcedente, porque con la ratificación de un convenio se pretende que dirimamos un conflicto de poderes entre el gobierno de la Ciudad y el de la Nación. También lo hacemos por inconducente, porque ambos gobiernos han planteado acciones judiciales en el Tribunal Contencioso Administrativo Federal N° 3, y un miembro del alto tribunal reconoció que esta cuestión la resolverá la Corte Suprema de Justicia.

A su vez, la iniciativa es ilegal, porque viola el artículo 75 de la Constitución Nacional. Me sorprendió la argumentación de la diputada Conti, diciendo que el inciso 2 de dicho artículo no está presente en este tratamiento, pero hablaron mil veces el tema de la transferencia. Todos los diputados del Frente para la Victoria que hablaron de este tema se refirieron a “transferencia de servicios”, y el artículo 2° dice claramente que no hay transferencia de competencia o servicios sin la respectiva reasignación de recursos.

El señor diputado Feletti dijo que la derecha liberal desjerarquiza a las instituciones de la República, entre ellas al Congreso, porque muchas veces lo trata de escribanía.

Valoro lo que está haciendo la Presidencia de la Cámara de Diputados, como creo que todos los diputados valoran lo que está haciendo en materia de arreglos edilicios, el ritmo que se le da a las comisiones, los aspectos administrativos, todos avances muy importantes. Pero fue el propio presidente de la Cámara de Diputados –tengo aquí los artículos periodísti-

cos— quien dijo que no tenía problema en que esta Cámara se constituyera en una escribanía del Poder Ejecutivo porque el Poder Ejecutivo defiende los intereses del pueblo. Entonces, o lo dice la derecha liberal o lo justifica la propia administración política de esta Cámara.

Nunca pertenecí a la derecha liberal, pero es complejo creer que temas de esta importancia se trabajen y traten en apenas 48 horas. Entonces sí, la Cámara casi se transforma en una escribanía.

Cuando se piensa que uno de los tres poderes del Estado se transforma en escribanía; si se cree que el Poder Judicial también se puede transformar en escribanía —podríamos hablar largo y tendido sobre su independencia, Oyarbide mediante, pero todos queremos que la justicia se imponga sobre la impunidad—; si se pensase que un solo poder puede concentrar a los tres y además manejar los recursos de la Nación; si los gobernadores e intendentes pasan a estar pintados; si además ese poder quiere controlar a la prensa y al poder sindical, estaríamos entonces en presencia casi de una monarquía en lugar de un poder constitucional democrático elegido por el pueblo.

Todos los que estamos acá hemos peleado y defendido la democracia y la República.

Por eso, le digo al señor presidente —a quien aprecio y respeto porque lo conozco desde cuando debatíamos en la Legislatura de la provincia de Buenos Aires, y él lo sabe— que devolverle poder al Poder Legislativo es transformarlo en un poder en serio. Y eso no se logra simplemente discutiendo las iniciativas del Poder Ejecutivo. Nadie dice que el bloque oficialista no tenga que defender las iniciativas del Poder Ejecutivo, porque ello sería necio e hipócrita, ya que es el bloque oficialista. Pero ¿cuál es el rol central del Poder Legislativo en la Argentina? Es la posibilidad de construir consenso entre las fuerzas que tienen representación parlamentaria.

Eso es devolverle poder, como se hizo con el documento del 24 de marzo y con el tema de Malvinas, donde todos nos vimos reflejados en las palabras de cierre del señor presidente. Es la posibilidad de encontrar consensos.

En este tema en particular los sinsentidos e irracionalidades de ambos gobiernos debían te-

ner en este Poder Legislativo la posibilidad de encontrar un camino para retomar un diálogo que inexplicablemente quedó trunco. Ése era el rol central de este poder; no aprobar en 48 horas una ley que no va a llevar a nada ni va a tener ningún sentido.

La pregunta que uno debe hacerse en el Congreso de la Nación es si el tema del traspaso del subte era el primero referido a transporte que debía ser tratado. Hubo una tragedia que costó la vida de muchas víctimas. Tendría que estar el ministro de Planificación, Julio De Vido, dando cuenta de esa situación. Tendríamos que estar discutiendo sobre la red ferroviaria nacional. Si se habla de federalismo, tendríamos que estar discutiendo la situación del Ferrocarril Belgrano Cargas, que conecta catorce provincias argentinas y sufrió el desvío de fondos, la corrupción y el desvío de subsidios a través de empresas fantasmas y facturas apócrifas. Esto no lo digo yo sino la propia AFIP en su informe.

Ésa sería la agenda prioritaria y federal que debería discutir el Congreso en materia de transporte de los argentinos.

Por los motivos expuestos, rechazamos el proyecto y abogamos para que este Congreso recupere también su jerarquía en la medida en que podamos encontrar los consensos en función del bien de los argentinos.

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). — Para una aclaración tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

**Sr. Domínguez.** — Señora presidenta: he pedido la palabra porque fui aludido, y quiero aclarar el tema porque se trata del prestigio del cuerpo en general.

Cuando me referí al tema de la escribanía planteé que si la escribanía desarrollaba una actividad privada que daba fe pública de los actos comerciales y construía la certeza al conjunto de los integrantes de la sociedad, yo no tenía ningún problema en ser parte de quien dé fe pública de lo que hace el gobierno. Quiero aclararlo porque este tema ha generado muchísimas opiniones.

Mucho se ha hablado de la crisis política o de la crisis de representatividad de este Congreso, particularmente de esta Cámara de Diputados. Reitero: cuando me referí a ese tema dije que



no había ningún problema en ser comparados con una escribanía porque ésta, en definitiva, es quien construye certeza en los actos de comercio entre los particulares.

Dije que consideraba que ser fedatario no era una imputación al Congreso. Dije que si nosotros servíamos para dar fe pública al conjunto de la sociedad, no tenía ningún problema en ser tratado como tal. Éste era el concepto, y quiero dejarlo aclarado.

No quiero hacer referencia a este tema, pero realmente sentí que la alusión fue una especie de desconsideración y destrato al conjunto de los legisladores. Bienvenido si nosotros podemos llegar a tener ese mismo valor. Simplemente, en ese contexto lo he planteado.

Creo que todo el debate hay que darlo en el Parlamento. Por suerte, hoy estamos debatiendo –más allá de estar de acuerdo o no– según los procedimientos que nos estipula el reglamento. Podemos discutir más o menos, pero es el proceso de la democracia el que está resolviendo los tratamientos de temas conflictivos, y los estamos debatiendo de cara al conjunto de la sociedad. Por lo tanto, lo que estamos haciendo es dar fe pública de que la democracia encuentra procesos para resolver aun las diferencias. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Para una aclaración tiene la palabra el señor diputado por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

**Sr. Feletti.** – Señora presidenta: en la misma línea que el señor presidente de la Honorable Cámara, observo con enorme preocupación que cuando el Congreso legisla en favor del interés público, de acuerdo con la mayoría que el pueblo votó, se comienza a hablar del tratamiento exprés de las leyes, del Congreso “levanta manos”, de la mayoría automática, etcétera.

Realmente, es muy preocupante la agresión a la investidura de los diputados que fueron votados por el pueblo; recuerda cuando los mercados recurrían al partido militar –sin embargo, yo no acusé a ningún diputado de complicidad con el partido militar porque creo firmemente en la vocación democrática de todos y cada uno de los que estamos aquí– para

cerrar las instituciones aludiendo a las mismas cuestiones.

Entonces, esta súbita campaña de desprestigio hacia quienes ocupamos una banca de legislador, incluso desde adentro de este propio recinto, me preocupa sobremanera, fundamentalmente por el carácter de las leyes que se están votando en favor de los intereses mayoritarios que representamos.

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra la señora diputada por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

**Sra. Michetti.** – Señora presidenta: como dije ayer en el plenario de las comisiones, es difícil abordar este tema con racionalidad cuando se escuchan muchas inconsistencias e irracionalidades en los argumentos que vierte el bloque de diputados que responde al Poder Ejecutivo, respecto de este proyecto de ley que nos lleva a tratar hoy el traspaso de los subtes y líneas de colectivos a la Ciudad de Buenos Aires.

Voy a intentar hacer un repaso de algunas de esas inconsistencias, sobre todo, teniendo en cuenta –algún diputado lo dijo, pero lamentablemente es minoría– que en medio de esta discusión y en el centro de todas estas cuestiones está, nada más y nada menos, que la gente que viaja todos los días muy mal. Ninguno de nosotros puede hoy decir lo contrario. Sabemos positivamente –y los números que citó el señor diputado Amadeo son clarísimos– que el deterioro del sistema de transporte público en la Argentina en los últimos años es brutal.

La primera inconsistencia, la primera situación de dificultad para abordar este tema con racionalidad, se presenta cuando lo que deberíamos tratar es el fracaso de la política de transporte a nivel nacional, situación que se soslaya absolutamente y parece no existir.

En el AMBA, el transporte metropolitano tiene un subsidio distribuido por cantidad de pasajeros de 500 pesos por persona, cuando en otros lugares del país no llega a los 50, y en otros, a 100. Entonces, es inentendible cómo la gente viaja como lo hace. Definitivamente, deberíamos pensar que esa plata es destinada a cualquier otro lugar menos a ese pasajero que va a trabajar, al hospital, a la escuela, a visitar a su familia o donde quiera ir.

Ese famoso fondo fiduciario –no sólo existe el sistema de subsidios de 17 mil millones de pesos sino uno especialmente destinado al sistema de infraestructura de transportes– hace que esto que estaba pensado para la inversión en el sistema de transporte se haya convertido en los últimos años en la compensación de los costos operativos de las empresas de transporte automotor de la zona del AMBA.

Otra vez tenemos empresarios favorecidos sin ningún control sobre las inversiones que deben hacer, las obligaciones que deben cumplir, y pasajeros que viajan de manera absolutamente indigna e inhumana todos los santos días de su vida.

Esto, como dije ayer, se da en un contexto de crecimiento económico muy importante de los últimos ocho años. Lo que ocurre es que ese crecimiento económico no se ve, de ninguna manera, correlacionado con el desarrollo humano que deberíamos encontrar en los indicadores propios de dicho desarrollo.

La segunda situación absolutamente irracional y que no tiene ninguna explicación es la súbita desesperación y la súbita iniciativa fanatizada del gobierno nacional en traspasar a la Ciudad de Buenos Aires la competencia del transporte, y no la totalidad de ellas, de un día para el otro.

Hace ocho años, desde que estamos en la escena política de la Ciudad de Buenos Aires y de la República Argentina, el PRO viene reclamando la transferencia de las competencias que esta ciudad debe ejercer como ciudad autónoma, según lo manifiesta su Constitución. Sin embargo, al gobierno nacional, de un día para el otro, se le ocurrió transferir un pedacito de esas competencias, sin respetar lo que dice la Constitución Nacional en el inciso 2 del artículo 75, en cuanto a que dicha transferencia debe hacerse con recursos y con la aceptación de la Legislatura de la jurisdicción competente.

De modo que nuevamente estamos ante un espasmo, una situación de urgencia no fundamentada, porque hace ocho años que venimos reclamando esto, y de golpe aparece la necesidad de hacerlo, de la noche a la mañana, sin respetar los cauces de las normas previstas. No sólo eso: la transferencia se pretende hacer sin recursos, sin la aceptación de la Legislatura, como prevé la Constitución; a lo que debe-

mos sumar el pequeño detalle de una deuda de 1.100 millones de dólares en inversiones comprometida por el ex presidente Néstor Kirchner en 2006, con nombre y apellido, y explicitadas en papel blanco y negro.

Esto es, nada más ni nada menos, que la plata que la Ciudad de Buenos Aires a través de sus ciudadanos puso en impuestos. Se trata de cinco mil y pico de millones de pesos, es decir, 1.100 millones de dólares, y ahora el gobierno nacional pretende, al traspasar esa deuda a la Ciudad sin hacer las inversiones que se comprometió a realizar, que los ciudadanos porteños paguen nuevamente esos cinco mil y pico de millones de pesos.

Resulta inentendible que los gobernadores de todas las provincias de la Argentina no comprendan que en este caso lo que se está haciendo es defender a los ciudadanos de una jurisdicción, como ellos deberían defender a los ciudadanos de sus propias jurisdicciones.

No he visto a ninguno de nuestros gobernadores pararse con absoluta vehemencia y firmeza para defender los intereses de sus ciudadanos, como debe hacer cualquier representante elegido por la gente.

Otra de las inconsistencias es la de firmar un acta para comenzar un proceso de traspaso, con la voluntad explícita de llegar a ese traspaso, y a los pocos días empezar a incumplir cada una de las cosas que se acordaron.

Se acordó transferir a la Ciudad parte de los subsidios que el gobierno nacional tiene hoy aplicados al subterráneo de Buenos Aires, y evidentemente de esos treinta y pico de millones de pesos sólo llegaron a la Ciudad 3 millones y pico, porque el gobierno nacional no está dispuesto a hacerlo; de la misma manera viene incumpliendo en enviar el dinero que debe poner para la Ciudad en el caso de la transferencia de la Justicia –y estamos en juicio por eso–, y de esa misma forma incumplió a los pocos días de la firma del acta la transferencia de los recursos del subsidio.

Pero no sólo eso: como se ha dicho varias veces, la ministra de Defensa, otra vez haciendo caso omiso al interés de la gente, de los porteños, de los ciudadanos argentinos que habitan esta ciudad, decidió de un día para otro correrse de su responsabilidad primaria, que

es la de ejercer la seguridad de los vecinos de la Ciudad, y quitar la policía de los subtes, no conforme con haberla quitado de las escuelas, de los hospitales, de los organismos públicos y de varios de los espacios públicos de la Ciudad de Buenos Aires; ahora también lo hace en el caso de los subterráneos.

Otra de las cuestiones, que también es absolutamente inconsistente, es pretender poner a la ciudad como la que no quiere ser solidaria con las provincias. Ya lo hemos aclarado varias veces: la Ciudad de Buenos Aires no sólo aporta el 25 por ciento a la masa coparticipable, sino que además aporta en salud y en educación 4 mil millones de pesos a los ciudadanos de otras provincias.

Entonces, para ir terminando, el centro de la cuestión es por qué hoy no estamos discutiendo en una mesa de trabajo, con técnicos especializados, que vienen trabajando en la Argentina desde hace muchos años para ver cómo puede hacerse un sistema de transporte integrado en el Área Metropolitana de Buenos Aires, de la misma manera que se ha hecho en otras ciudades de América Latina.

Puedo citar el ejemplo de Santiago de Chile, donde el Sistema Integrado de Transporte logró reducir en un 72 por ciento los accidentes, un 90 por ciento las muertes por accidentes de tránsito y un 37 por ciento, el tiempo de los pasajeros en los medios de transporte.

¿Por qué no podemos estar haciendo exactamente lo mismo en esta ciudad, con la provincia de Buenos Aires y con la Nación para solucionar los problemas de la gente y no los problemas de la política, de la no política, de la Justicia, de la no Justicia, de la Constitución o la no Constitución? ¿Por qué no estamos trabajando en los problemas de la gente?

Quiero responder a uno de los diputados del Frente para la Victoria, que fue tan agresivo con sus palabras y que además habla de motes, donde en verdad no entiendo por qué los toma de forma despectiva y los aplica además a personas con cuyas tendencias ideológicas no nos sentimos para nada identificados, como la derecha liberal. También habló de un Estado pequeño, y yo me pregunto si un Estado pequeño no es aquél al que se le mueren 51 personas por no haber hecho las inversiones en los trenes y que le da 17 mil millones de pesos a

empresas que no hacen absolutamente nada de lo que tienen que hacer y que paga 500 pesos por persona, que de ninguna manera les llegan al pasajero. Ése es un Estado chico.

Un Estado chico es el que no invierte en las rutas y se mueren 2.500 personas en el país por año, por accidentes donde estuvo involucrado un transporte de carga o de pasajeros. Ése es un Estado chico, el que no invierte en energía, el que lamentablemente, comparándolo con Brasil...

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Señora diputada: ha vencido su término.

**Sra. Michetti**. – Señora presidenta: algunos señores diputados han podido utilizar unos minutos de más.

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – No es así, señora diputada.

Se le ha acabado su tiempo.

–La Presidencia desconecta el micrófono de la oradora.

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

**Sr. Junio**. – Señora presidenta: quiero adelantar el voto afirmativo del bloque del Frente Nuevo Encuentro al dictamen de mayoría del tema que hoy nos ocupa.

Si tuviera que sintetizar la fundamentación de nuestra posición, como enfoque central, diría que está basada en el principio de legalidad y de reafirmación de la autonomía de la Ciudad de Buenos Aires, sin perjuicio de algunas otras consideraciones políticas.

Antes de entrar en la materia quisiera hacer una digresión sobre la monarquía, porque ya escuché en las sesiones de diciembre hacer referencia a la monarquía de la presidenta de la Nación. Por entonces, también se asoció a la presidenta con la figura del dictador del Imperio Romano, y luego, como corolario de ese planteo, también se la asoció con la monarquía de los Capetos. Por lo tanto, se ve que hay una manía de asociar a la presidenta de la Nación con estos regímenes propios de otros estadios históricos; por ejemplo, del esclavismo o del feudalismo.

Volviendo al planteo recién hecho, todos sabemos que la monarquía es la expresión de

un sistema en el que no hay ciudadanía sino —como ocurrió en el pasado— siervos de la gleba, no existiendo ningún derecho.

A esta presidenta particularmente la votaron casi 12 millones de ciudadanos. Por lo tanto, francamente creo que habría que terminar con estos desatinos que a mi entender constituyen planteos temerarios que lo único que hacen es rebajar la calidad del debate de nuestra Cámara de Diputados.

Entrando en la materia, comparto que el acta acuerdo firmada el 3 de enero ratifica la transferencia del sistema de transporte, al igual que el aumento de las tarifas mediante el decreto del Poder Ejecutivo de la Ciudad del 5 de enero. De acuerdo con la teoría de los actos propios, esto revela la efectivización de la transferencia y la hace indubitable.

Quiero agregar que existe un antecedente que demuestra que la Ciudad ya ha ejercido la potestad de administrar. Se trata de la creación de la nueva línea H. En este caso fue la Ciudad la que otorgó la concesión, e incluso se la dio al mismo concesionario que tenía a su cargo otras líneas.

En un sistema federal de gobierno los servicios de naturaleza y jurisdicción local son resorte de las autoridades locales, sean provinciales o municipales, y muy en particular el servicio de transporte público de una jurisdicción debe ser administrado y controlado por las autoridades de esa jurisdicción. El Gobierno de la Ciudad debería entonces apoyar este proceso de creciente autonomía y preocuparse por brindar un servicio público mucho más extendido y eficiente que el actual.

Por eso, creo que el titular del Poder Ejecutivo de la Ciudad debería pensar mucho más en gobernar de una buena vez para los ciudadanos de la Ciudad que mayoritariamente lo votaron y para los otros cientos de miles que no lo votaron o lo rechazan.

Por el contrario, Macri ha cometido una serie de actos que ponen de manifiesto su falta de voluntad política para trabajar por la mejora del servicio público de transporte y por los usuarios de la ciudad, que no son otros que los del pueblo de la Capital y del Gran Buenos Aires. Ha demostrado su falta de voluntad no sólo para trabajar por la mejora del servicio pú-

blico. En realidad, creo que ha demostrado su falta de voluntad para trabajar, a secas.

Los porteños tuvimos mala suerte, ya que el señor Macri como exponente de la derecha podría ser bastante más laborioso y trabajador, pero no hemos tenido esa suerte. Ciertamente, al jefe de Gobierno le gusta viajar mucho y, entre otras cosas, recibir con bombos y platillos a sus amigos neofranquistas como Aznar, el mentado hombre de Atocha.

Volviendo al tema, lo primero que hizo a pocos días de firmar el acta acuerdo fue aumentar las tarifas sin ningún tipo de audiencias públicas o explicitación de cuál sería la política en materia de subtes y la estrategia financiera en la que se ubicaba ese aumento de tarifas.

Entonces, lo primero que hizo fue aumentar las tarifas. Ésta sería la política en materia de subtes y la estrategia. Me pregunto quién no escuchó al jefe de Gobierno decir una y mil veces en forma enfática que iba a ampliar la red de subterráneos. Ciertamente, han pasado cinco años y la vida ha demostrado que no cumplió con sus promesas de campaña, como suponían muchos ciudadanos.

Debo recordar que en un debate televisivo —volviendo al tema de sus promesas— de la campaña del año 2007, confrontando con el licenciado Filmus, el entonces candidato señalaba a propósito de la política de transporte lo siguiente: “¿Somos idiotas que no podemos construir 15 kilómetros de subte por año?”. Nosotros tenemos que construir por lo menos 15 kilómetros, como hicieron los chilenos, tal cual lo decía recién la señora diputada Michetti. El jefe de Gobierno se preguntaba si éramos idiotas porque no podíamos construir 15 kilómetros.

Está claro entonces que todas las promesas fueron hechas con el afán de seducir, a sabiendas de que no se iban a realizar. Siempre el jefe de Gobierno tiene alguien a quien culpar. Siguiendo sus dichos, ¿cómo calificaríamos a un gobierno que sólo inauguró un pequeño número de estaciones cuya construcción ya estaba en marcha desde antes?

También hay que señalar otra cuestión importante. La ciudad hizo una colocación de bonos por cerca de 500 millones de dólares, pagando una tasa anual de interés del 12 por

ciento. Esos recursos se iban a destinar a la construcción de subterráneos, pero sin embargo el proyecto no se emprendió. Así es que los fondos fueron a parar a otro destino.

Una vez más Macri explicó que contaba con los proyectos pero no con las condiciones apropiadas para invertir esos recursos en subtes. De nuevo el candidato a presidente de la derecha y de las corporaciones mediáticas explica pero no hace, promete pero no cumple, y además es ineficiente en el manejo de los recursos. Y en este caso, no hacer es no gobernar. De eso se trata; es una cuestión central que aquí estamos discutiendo.

El gobierno de Macri declama su vocación de mayor autonomía para la Ciudad, pero cuando hay un caso concreto que permite a la Ciudad hacer uso de sus capacidades y sus derechos, lo declina, borrando con el codo lo que antes había escrito con la mano.

La autonomía consiste en que los ciudadanos de Buenos Aires se organicen para administrar y controlar un servicio que les es propio, porque los porteños no tenemos menos capacidad y particularmente menos responsabilidad que el resto de los argentinos para asumir las potestades de regulación y control de los servicios públicos.

Para ir terminando, porque se me acaba el tiempo, creo que es importante señalar que el traspaso de los servicios a la Ciudad también debe verse desde la óptica de los usuarios. Nuestro desafío debe estar focalizado en configurar una red de transporte que integre los servicios de la ciudad y el conurbano, y para ello es necesario que las jurisdicciones involucradas coordinen su accionar y delineen un plan estratégico de transporte para el área metropolitana.

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

**Sr. Solá.** – Señora presidenta: a raíz de la consideración de esta iniciativa, pensamos que el Congreso Nacional se ve obligado a colocarse en un lugar arbitral entre dos jurisdicciones, como son la Nación y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Estamos en contra de la tendencia que normalmente prevalece de judicializar los temas

políticos o que deben ser resueltos por la política. Pero éste es un asunto interjurisdiccional que no puede ser solucionado por el Congreso, porque en todo esto hay algo de esquizofrenia: estamos tratando de aprobar un acta acuerdo entre la Nación y la CABA en la que no hay coincidencia. Se está intentando aprobar un acuerdo que no es tal. Desde aquí, mediante una ley queremos obligar a las partes a que se pongan de acuerdo, sentando un precedente muy grave frente al poder que podría tener el Congreso para obligar a una provincia el día de mañana a tener que aceptar lo que se le ocurra a este Parlamento, como por ejemplo una función nueva que suponga una enorme ampliación de presupuesto. Para evitar eso está el artículo 75, inciso 2.

Además, otro artículo de la Constitución señala que en ese caso cabe una ley y la ratificación de la jurisdicción provincial o posteriormente de la CABA; tiene que haber acuerdo y no lo hay. Entonces, no puede haber un acuerdo de prepo. El Congreso no puede ser cómplice de un acuerdo de prepo.

–Ocupa la Presidencia el señor presidente de la Honorable Cámara, don Julián Andrés Domínguez.

**Sr. Solá.** – Sin entrar a juzgar si el Estado nacional tiene razón o no al tratar de que la CABA se haga cargo del servicio de subterráneos, de las 33 líneas de colectivos y demás, y sin entrar a juzgar tampoco –aunque sí lo haré– la torpeza del jefe de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires de firmar un acta y luego aumentar las tarifas, como alguien dijo, sin siquiera acordarse de quien hoy aquí parece estar ausente, que es el pueblo que todos los días se sube a los subterráneos y se baja de los colectivos o de los trenes, cuyo servicio puede ser regular como el del Roca, mejor como el del Mitre o espantoso como el del Sarmiento, a ese sujeto nosotros hoy no le estamos haciendo homenaje. Estamos discutiendo cuestiones fiscales, de dinero y de jurisdicciones políticas e institucionales. Además, nos estamos adelantando a lo que vendrá, que es un tema judicial, que debe quedar en sede judicial y no política. Mientras tanto, el ciudadano espera.

Quiero recordar que la Constitución Nacional me parece clara en cuanto a defender, por

intermedio del Congreso o como sea, a una provincia si se le “vienen encima” las demás. De otro modo, la Constitución no lo hubiera permitido –como lo hace– para la ley más importante no sancionada, a pesar de que la reforma de 1994 nos obliga a hacerlo. Me refiero a la Ley de Coparticipación Federal. Una sola provincia puede dejar sin efecto un proyecto de cualquiera o, como dice la Constitución Nacional, un proyecto del Estado nacional que ingrese por el Senado. Una provincia que no firme –esto me tocó en 2004– puede dejar sin efecto una nueva ley de coparticipación. No la firmé porque volvía la provincia de Buenos Aires a quedarse con el 20 o 21 por ciento de la coparticipación, por lo menos durante dos años, a pesar de que tiene el 38 por ciento de los habitantes, y un porcentaje de pobres superior al promedio del país.

Entonces, ante la posibilidad de que una provincia pueda quebrar, es que la Constitución previó la defensa de las provincias. Por consiguiente, vemos también esto como una cuestión más de coparticipación. En caso de que adoptemos una medida como la que estamos tratando –que parece que se va a aprobar por mayoría– estaremos rompiendo el equilibrio financiero entre Nación y provincias, que sólo puede alterarse a favor de estas últimas. Esto bien lo ha hecho el gobierno nacional cuando después de haber asumido un unitarismo económico muy fuerte, por ejemplo, refinanció la deuda de todas las provincias por medio de un decreto de la señora presidenta.

Según el acta, el Estado nacional es concedente y contratante respecto de alguien que está ausente en el debate; me refiero a Metrovías, la empresa concesionaria, que ha sido acusada –entre paréntesis– por la mayoría de los delegados de subterráneos a raíz de la falta de seguridad como consecuencia de la desinversión. Éste no es un dato menor para quienes viajan.

Esa empresa no ha sido consultada: mediante la firma del ministro Julio De Vido se cambió al contratante, cuando en realidad ello, en todo caso, debe hacerse mediante un decreto de la presidenta. Como ministro, De Vido no tiene competencia para cambiar al contratante; sólo puede hacerlo un acto de la presidenta de la República.

Por eso, después del acta y del retroceso –iba a decir “reculada”, como en el campo– del amigo Macri, el Estado sigue siendo la otra parte frente a Metrovías, y también lo será mañana. Mientras no haya acuerdo, por más leyes que sancionemos, seguirá siéndolo. Voten la ley; de todas formas, jurídicamente el Estado nacional, frente a los problemas que pudieran presentarse, seguirá siendo la otra parte de Metrovías, y va a haber problemas.

El Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires tampoco puede “escabullir el bulto” a la responsabilidad de ser quien controla, fiscaliza y fija tarifas, porque eso ya lo aceptó. Existe un artículo del Código Penal para quienes rehúyen de sus responsabilidades generando con ello algún peligro a los ciudadanos, en este caso, a los usuarios de un servicio.

Entonces, adviertan los señores diputados la paradoja: uno no puede renunciar a ser la otra cara de la empresa –contratante–, y otro no puede renunciar a ser quien controla, fiscaliza y fija las tarifas.

Todo esto es demasiado lío, señor presidente, sobre todo habiendo transcurrido muchos años de gobierno sin poder tener, al menos, un proyecto de transporte bien articulado, a mediano y largo plazo, en una región tan grande como la que abarca el AMBA, que gracias al crecimiento de la República Argentina, desde 2003 en adelante, registra una movilización de personas mucho mayor, tanto para trabajar como para buscar trabajo.

En todos los casos, la población económicamente activa es muy superior a la de las demás provincias, y esto debemos verlo con buenos ojos, pero los problemas crecen. Hay más trabajo, más dignificación, pero con lo que venimos a votar no vamos a resolver tales inconvenientes.

**Sr. Presidente (Domínguez).** – Tiene la palabra el señor diputado por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

**Sr. Solanas (F. E.).** – Señor presidente: estamos ante un debate que deja afuera al principal sujeto de este servicio público, que es el pasajero, quien después de sufrir en estos veinte años el perverso sistema de concesiones ideado por Carlos Menem –que está vigente–, es víctima de la degradación sistemática del servicio de

transportes –en este caso, los subterráneos– y, en general, de todo el sistema ferroviario.

La supresión de prácticamente el 90 por ciento del servicio de trenes interurbanos –uno de los actos más perversos que un gobernante puede acometer en democracia– dejó a todas las provincias sin medios de comunicación. Desde entonces, el aumento de los accidentes en las calles o rutas llega a tal punto que la Argentina es el país de América del Sur que mayor número de muertes tiene en sus calles y rutas. También hemos superado las 8 mil muertes anuales, registrándose aproximadamente 13 mil lisiados por año.

Toda esta catástrofe no ha sido suficiente para conmover a la clase gobernante ni a la dirigencia en general, y seguimos arrastrando más de lo mismo. Aquí debemos hablar de cómo se pone término al corrupto sistema de concesiones, que es una caja negra donde todas las responsabilidades son del Estado, el concesionario recibe los beneficios y el pasajero se queda con los perjuicios, los accidentes, el hacinamiento y la falta de servicios regulares y sistemáticos.

En definitiva, estamos acometiendo un debate que se queda en la discusión jurídico-constitucional. Por cierto, Proyecto Sur sostiene que esto es una farsa porque estamos discutiendo un proyecto de ley que es inconstitucional: ni el artículo 75 ni el 125 de la Constitución Nacional le dan a la Nación atribuciones para meterse en un asunto que compete a la Ciudad de Buenos Aires.

Como si fuera poco, por otro lado, la Jefatura de Gobierno de la Ciudad firmó irresponsablemente un acta de cuatro o cinco puntos en la que también estaban ausentes la calidad del servicio, la seguridad de los pasajeros y las inversiones necesarias. Es más, aceptó rebajar los subsidios al 50 por ciento para 2012 y al ciento por ciento para 2013. Posteriormente, cuarenta y ocho horas después de haberla firmado, el jefe de Gobierno castigó al pasajero –la víctima– con un aumento del 127 por ciento.

El principal beneficiario sigue siendo el que viene embolsando los dineros públicos desde hace diecinueve años. Me refiero a Metrovías, propiedad del señor Roggio. Acá sigue gobernando el sistema de transportes: los Roggio,

los Cirigliano; todos socios del festín de los subsidios. Éste es el principal tema que esta Cámara debería investigar.

Deberíamos constituir una comisión investigadora que siguiera la ruta de los subsidios, caja negra entre el gobierno nacional y los concesionarios. Eso es lo que vemos en los subterráneos, situación que refleja como un espejo lo que venimos observando en relación con los trenes suburbanos. Ahí está TBA, Cirigliano, el Ferrocarril Sarmiento y las 51 víctimas.

Hace una semana murió un trabajador de los subterráneos. Don Néstor Kirchner ya había dicho que faltaban 1.300 millones de inversión. Nunca se hizo la inversión. La Nación tampoco le exigió a Metrovías que la hiciera ni le quitó la concesión.

Estimados amigos, colegas, muchachos: con palabras tiernas quiero decirles que se les fue la mano. En este traspaso ni le dan a la ciudad la posibilidad de terminar con la concesión de Metrovías. Aquí lo que le están traspasando a la Ciudad es una farsa cargada de deudas. No podemos hablar de la defensa del pueblo si no defendemos su derecho.

Por eso, Proyecto Sur es una de las fuerzas que ha nacido defendiendo el cumplimiento de la Constitución Nacional. Incluso, la Ley Cafiero establece en su artículo 6° el traspaso de todas las competencias que aún no fueron transferidas a la Ciudad de Buenos Aires. Nuestra fuerza ya ha presentado un proyecto de ley para el pleno reconocimiento de todos los derechos, poniendo en igualdad con el resto de las provincias a la Ciudad de Buenos Aires, modificando la Ley Cafiero.

Termino diciendo que debemos considerar el tema del pueblo, del pasajero y del usuario. Los servicios públicos están para servir al público, que los paga. ¡Ustedes no pueden seguir ocultando y manteniendo el corrupto sistema de concesiones!

El señor Roggio recibe, por asesoramiento, un 2,5 por ciento de comisión por cada boleto vendido. El gran negocio del aumento de la tarifa del irresponsable Mauricio Macri lo está haciendo el señor Roggio, y de ello aquí no se habla. (*Aplausos.*)

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Tiene la palabra el señor diputado por Córdoba.

**Sr. Fortuna.** – Señor presidente: he estado escuchando atentamente las exposiciones de los señores diputados que me han precedido en el uso de la palabra. Obviamente, hay razones atendibles de algunos que defienden el interés y la sostenibilidad de la ciudad capital, y también las hay para los que apoyan el proyecto contenido en el dictamen de mayoría.

Como diputado nacional del interior, de la provincia de Córdoba, creo –entiendo que al igual que la mayoría de los ciudadanos del interior– que este tema se ha demorado en su solución. Este atraso no es gratis para el país ni para las provincias, porque hay una política de apoyo del Estado nacional mediante subsidios, que se refieren a temas centrales, como el transporte, combustibles o energía, y que surgen de los recursos de todos los argentinos.

Por ende, acelerar este trámite es visto con buenos ojos por aquellos que habitamos en el interior. Desde ese punto de vista, adelanto el voto positivo al dictamen de mayoría, pero también acuerdo con que hay elementos de raigambre constitucional y legislativa que avalan su discusión en este recinto.

Quisiera hacer algunas consideraciones en particular. Si realmente somos federalistas y estamos convencidos de un tema tan caro al sentimiento nacional y a su historia, resulta indispensable que los que gobiernan cumplan con las responsabilidades y obligaciones, según compete en los distintos estamentos: nacional, provincial o municipal.

En este sentido, no cabe duda de que le corresponde a la Ciudad de Buenos Aires tener la exclusividad de una visión integral acerca de lo que va a hacer con el transporte local, por la implicancia que ello tiene en la vida de todos los ciudadanos de a pie, que trabajan todos los días, y en la de los vecinos que tienen que resolver diariamente su problema de transporte.

Creo que el acta del 3 de enero de 2012 apunta a darle una solución a este tema y ya tiene principio de ejecución, porque hubo un aumento en el costo real del pasaje de subte en la ciudad.

No caben dudas de que el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires es el que debe tener bajo su órbita la gestión y administración de ese servicio.

Vuelvo a la cuestión federal, que ha sido ubicada en un lugar central en la exposición que el Poder Ejecutivo hace en los fundamentos de este proyecto.

Fui intendente de mi ciudad en la década del 90, cuando se nos transfirió una importante cantidad de servicios, al igual que al resto de las provincias. Desde entonces a esta parte, y particularmente después de la crisis de 2001, los municipios y las provincias asumieron mayores competencias y responsabilidades, y no en todas las circunstancias –diría en forma excepcional– se vieron acompañadas por transferencias de recursos y apoyo técnico, como dice el manual que se deberían ejecutar estas nuevas competencias.

De modo que este proceso ya lo vivimos todas las provincias y municipios que conforman la amplia geografía nacional.

Remarco que no podemos admitir que existan jurisdicciones que estén mejor que otras y reciban trato preferencial. Vaya el caso que mencioné al comienzo de mi alocución, en el sentido de que la transferencia a la Capital, por lo menos en este conflicto con el Estado nacional, se ha demorado, y el único argumento fuerte que se pone en consideración es que el traslado de esta responsabilidad es sumamente complejo.

Para todos ha sido difícil el traslado de mayores responsabilidades, y los del interior lo conocemos perfectamente bien.

Decía que hay un acta entre la Nación y la Ciudad que se está ejecutando, y que el pasaje aumentó de 1,10 a 2,50. En la ciudad de Córdoba el boleto de colectivo cuesta 3,20 y el servicio es malo. Si uno quiere viajar un poco mejor puede caminar diez cuadras y pagar 4,60 un colectivo diferencial.

Por eso, digo que no es gratis cuando se demora la resolución del problema porque todos somos argentinos y necesitamos soluciones.

Con respecto a otros temas que hacen a la relación de la Nación con las provincias, hay cuestiones pendientes que oportunamente pusimos en consideración. Hay otros asuntos que se refieren a las obras públicas, a las cajas previsionales no transferidas y a los servicios, que necesitan de una urgente solución –como ocurre con mi querida provincia de Córdoba–,



respecto de las cuales existen acuerdos con el gobierno nacional que necesariamente deben ser resueltos en lo inmediato para poder solucionar los problemas que tenemos.

Recientemente, hemos acompañado en este Congreso leyes que garantizan al Estado nacional llevar adelante sus políticas financieras. Creemos que así debe ser, pues el Estado nacional debe contar con el financiamiento necesario y por eso lo hemos apoyado.

Pero también sería bueno, en cuanto al financiamiento, avanzar en un federalismo real y que en definitiva podamos dar solución a todos los problemas.

Por eso, creemos que se debe actuar rápidamente en esta transferencia de los servicios de transporte a la Ciudad de Buenos Aires y por ello apoyamos el dictamen de mayoría.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Para una aclaración tiene la palabra el señor diputado por Chubut.

**Sr. Pais.** – Señor presidente: atento a un requerimiento de explicaciones de mis dichos efectuado por la señora diputada Bullrich, aclaro que cuando me referí al artículo 2° del proyecto de ley, que es la declaración de correspondencia a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires del resto del servicio público de pasajeros –que son las treinta y tres líneas de colectivos, o sea las concesiones otorgadas–, dije que el acto declarativo es inicial y que luego se debe aplicar el procedimiento previsto en el artículo 6° de la ley 24.588, es decir que se firme un convenio entre la jurisdicción nacional y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires para efectivizar esa transferencia de competencias y funciones.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Tiene la palabra la señora diputada por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

**Sra. Bullrich.** – Señor presidente: en primer lugar, para hablar de federalismo me gustaría plantear dos temas que han estado rondando en esta sesión y en las reuniones que hemos tenido en estos días y que no se han explicitado.

El gobierno nacional –y lo dijo aquí la señora presidenta de la Nación cuando inauguró este período de sesiones ordinarias– está haciendo la extensión de la línea E de subterrá-

neos desde plaza de Mayo hasta Retiro, por una inversión de 370 millones de pesos.

Se dice que los subterráneos son de la Ciudad de Buenos Aires. Sin embargo, incluso la presidenta se quejó porque dijo que la empresa Roggio había puesto un cartel amarillo cuando tendría que haber sido un cartel que dijese “Presidencia de la Nación”, porque quien está invirtiendo en esa línea de subterráneos es el gobierno de la Nación.

Entonces, ¿a quién hay que acusar de unitario? ¿A los ciudadanos de la Ciudad de Buenos Aires o a quien está poniendo el dinero cuando no hay subterráneos –como lo dijo aquí la propia presidenta de la Nación– en las ciudades de Rosario o de Córdoba, por ejemplo? Sin embargo, el Gobierno de la Ciudad decidió prolongar una línea de subterráneos en la Ciudad de Buenos Aires; quizá lo hizo para competir con el gobierno nacional y ayudar electoralmente al partido de gobierno.

El segundo tema es el siguiente: ¿quién decidió que los subsidios estén focalizados y localizados en la Capital Federal y el Gran Buenos Aires? ¿Fueron los ciudadanos de la ciudad de Buenos Aires? ¿Fueron los ciudadanos del Gran Buenos Aires? ¿O fue el gobierno nacional? ¿Quién decidió eso, que hace que un cordobés pague el boleto 3,70 pesos mientras que un porteño lo paga 1,20 pesos?

En consecuencia, no sé quién es el que tiene esta concepción unitaria –no sé si son los ciudadanos de la ciudad de Buenos Aires, los diputados porteños o el gobierno nacional–, que decidió privilegiar a una cantidad de ciudadanos por sobre otros.

Me parece bien que luego de ocho años que-ramos corregir este tipo de cosas, pero primero habrá que entender la razón por la cual el gobierno nacional decidió invertir subsidios en determinadas zonas en detrimento de otros ciudadanos del interior. Ello no será responsabilidad de quienes vivimos en este lugar.

Entrando ya a la cuestión que nos atañe –lo he expresado ayer en el plenario de comisiones y lo quiero reiterar aquí–, quiero decir que he enviado una nota al presidente de esta Cámara de Diputados y al presidente del Senado, y también he presentado una medida de no innovar, porque considero que el señor diputado

Kunkel tiene razón cuando dice que la ciudad de Buenos Aires tiene un régimen atípico y que no es una provincia. Tampoco es una municipalidad; tampoco está en el artículo 123 de la Constitución Nacional.

Justamente por tener un régimen atípico, ¿qué precisa la ciudad de Buenos Aires? Precisa de una cohabitación política entre el gobierno nacional y el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. ¿Por qué precisa de esta cohabitación política? Porque existe un orden jurídico distinto en la Ciudad de Buenos Aires que en el resto de la Nación. En el resto de la Nación el orden jurídico está planteado por la Constitución Nacional y las Constituciones provinciales.

En el ámbito de la Ciudad de Buenos Aires existen la Constitución Nacional, la ley que otorga al gobierno federal determinadas garantías mientras la Ciudad de Buenos Aires sea la capital de la Nación, y la propia Constitución de la Ciudad.

Quiere decir, y esto es lo importante, que el Congreso está tratando un proyecto de ley que no puede sancionar. Lo único que tiene el Congreso de la Nación como atribuciones legislativas en la Ciudad de Buenos Aires son aquellas de carácter remanente. Ya no es más el Congreso de la Nación quien dicta las leyes para la Ciudad de Buenos Aires. Es absolutamente fundamental entender esto. El único artículo vigente en el marco de lo que estamos discutiendo hoy, porque hay otros artículos, es el 6° de la ley 24.588, llamada Ley Cafiero, que señala que el Estado nacional y la Ciudad de Buenos Aires celebrarán convenios relativos a la transferencia de organismos, funciones, competencias, servicios y bienes. Quiere decir que lo que estamos haciendo en este momento es absolutamente inconstitucional.

Por eso, pedí una aclaración al señor diputado Pais. El señaló que al haber un acta existente debíamos ratificarla. Cuando no existe un acta, en el marco de los convenios colectivos, ¿la Ciudad debe firmar un convenio?, no. El convenio siempre es un acto en sí mismo y no puede ser declarada como ley un acta convenio. Tampoco pueden devolverse al Congreso de la Nación atribuciones que ya fueron conferidas por el artículo 129 de la Constitución y por la Ley Cafiero, porque ya no las tiene.

Son de competencia de ambos gobiernos. Concordando con lo dicho por el señor diputado Kunkel, la jurisdicción de la Ciudad de Buenos Aires es atípica, y también existe la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires.

Por ello, no pueden obligarnos a votar una ley que es inconstitucional. Luego vendrá una disputa interjurisdiccional que ya está judicializada, porque ambos gobiernos han ido a los tribunales, con lo cual lo que estaríamos haciendo es ir fuertemente contra la división de poderes. En otras palabras, estaríamos generando una suerte de apriete a la Justicia otorgándole una ley como si fuese el instrumento necesario para que ella resuelva. De este modo le estaríamos quitando a la Justicia el marco de autonomía que debe tener en sus decisiones.

No sé qué pasará. Quizá la Justicia le dé la razón al gobierno nacional o al Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. No sabemos qué va a pasar, pero no es éste el ámbito donde debe resolverse la situación. No tenemos atribuciones para votar esta norma.

En consecuencia, una ley de estas características será tachada de inconstitucional. Decir al Congreso qué debe hacer a través de un artículo como una característica más, es como si estuviéramos cambiando en este acto la Constitución. Los únicos convenios que puede ratificar el Congreso de la Nación son con otros países y no convenios de partes. De hacerlo, estaríamos convirtiendo al Congreso de la Nación en partícipe de la lucha de partes. Perfectamente el Congreso podría reunir en un acto hobbesiano —como lo dije ayer— a algunas provincias contra otras para derogar determinados convenios, los que esas provincias estarían firmando.

Creo que estamos realmente haciendo algo que no tenemos que hacer. Lo dice el artículo 75 de la Constitución; es decir, podemos legislar, establecer y modificar asignaciones específicas, contraer empréstitos, disponer el uso y la enajenación de las tierras, establecer y reglamentar, pero no surge de ningún lado la palabra ratificación de acuerdos. Éste es un proyecto inconstitucional.

**Sr. Presidente** (Domínguez). — Tiene la palabra la señora diputada por Tierra del Fuego.

**Sra. Fadul**. — Señor presidente: la semana pasada se trataron varios decretos de necesidad

y urgencia, dictados en “ausencia de necesidad y urgencia”, en una clara decisión del Poder Ejecutivo nacional de atribuirse potestades legislativas.

Hoy, se ponen en cabeza de este Poder Legislativo decisiones que el Poder Ejecutivo nacional y el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires debieran resolver de la manera más adecuada para beneficio de la gente.

El camino que recorre este traspaso no es el mejor. La judicialización es la cara del fracaso del acuerdo, del fracaso de la construcción del consenso y un acuerdo hoy en crisis, judicializado por ambos gobiernos, en el que se deja afuera del debate al usuario del transporte público, es remitido al Parlamento.

Siento que estamos ante una ley efectista, poco efectiva y nada eficaz. Claro que estoy de acuerdo con el traspaso del transporte a la Ciudad, interjurisdiccional por supuesto, porque soy férrea defensora de las autonomías provinciales, pero no estoy de acuerdo con las formas de su tratamiento.

Si este proyecto de ley fuese constitucional, cuestión que ha sido puesta en duda por varios señores diputados, debo recordar que hubo una única reunión del plenario de comisiones en el día de ayer, en la que, gracias al voto del bloque oficialista, no se permitió hacer uso de la palabra al compañero dirigente Segovia.

Me pregunto por qué. ¿O no es suficientemente importante el tema como para tener toda la información de todos los sectores involucrados? Semejante ley no puede tener un trámite exprés –aunque a algunos no les guste el término– o, mejor dicho, no debe tenerlo, porque detrás de la letra fría de la ley están las personas, los usuarios, los trabajadores, en última instancia, quienes deben ser los principales destinatarios de las decisiones que se toman y, por lo tanto, deben ser escuchados.

Hace dos semanas tratábamos la reforma de la Carta Orgánica del Banco Central de la República Argentina y en ese entonces la moción de incorporar representantes regionales al directorio, es decir, nada más y nada menos que federalizar el directorio, fue desestimada por la mayoría de los integrantes de esta Cámara.

Desde este bloque consideramos que el federalismo hay que practicarlo siempre, ade-

cuada y coherentemente y no declamarlo sólo cuando hay problemas de caja.

Como puede verse, al igual que muchos comparto el fondo de la cuestión, pero no la forma, y esto no es menor. Aquí el fin no justifica los medios, porque entiendo que no es bueno avalar este mecanismo. Repito, no porque discrepe acerca de quién debe responsabilizarse del subte, del tranvía o de los colectivos –claro que debe ser el Gobierno de la Ciudad–, sino porque apoyar la manera en que se desenvuelve el tratamiento de este proyecto significaría convalidar un accionar que no considero apropiado y sentar un precedente desfavorable, como bien dijo el señor diputado Solá, en la construcción de un país realmente federal, maduro, donde primen el diálogo y el consenso.

Por eso, desde ya adelante el voto negativo al dictamen de mayoría.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Tiene la palabra el señor diputado por Tierra del Fuego.

**Sr. Garramuño.** – Señor presidente: simplemente quiero anticipar mi voto afirmativo a la transferencia a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires del servicio de transporte subterráneo y premetro contemplado en el dictamen de mayoría. Tal decisión se fundamenta en el espíritu de plena autonomía municipal, que es bandera del Movimiento Popular Fueguino, tal cual queda plasmado en la Constitución de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, redactada y aprobada en 1991 con mayoría de mi partido. A ello, sumo mi experiencia personal por haber sido intendente de la ciudad de Ushuaia desde 1995 hasta 2007. Allí, el transporte colectivo de pasajeros ocupa un lugar preponderante en la agenda de trabajo de cualquier gestión.

Por tal motivo, y con el objeto de poner en igualdad de condiciones a la ciudad de Buenos Aires con el resto del país, nos parece adecuada la competencia exclusiva de ella en esta materia bajo idénticos parámetros de prestación de servicio.

Quisiera hacer una muy breve reflexión desde la visión equidistante de un diputado del interior profundo que no es ni oficialista pleno ni opositor acérrimo.

Sería necio no notar que sobre este tema existe una contienda política, en la cual que-

dan como rehenes millones de personas que día a día utilizan estos servicios, con una infraestructura que está lejos de ser la adecuada, sin saber hasta último momento si los medios de transporte funcionan o no, ni si se cumplirán los horarios, además de viajar en condiciones paupérrimas y con una alta inseguridad que se traduce en constantes accidentes que son de público conocimiento. Estos problemas son de larga data pero se agravan con el paso del tiempo.

Por ello, insto a la búsqueda de soluciones conjuntas que lleven a minimizar los inconvenientes planteados, mediante la conformación de un organismo en el que todos los interesados –Nación, provincias, Ciudad de Buenos Aires, municipios del conurbano bonaerense– planifiquen y ejecuten un sistema de transporte metropolitano eficiente pensado en el corto, en el mediano y en el largo plazo. Seguramente, si esto se consigue y se avanza en ello sin egoísmos, nos acercaremos muchísimo más a los problemas cotidianos de la gente y trabajaremos por el bienestar general, razón básica para la existencia de la política en nuestro país.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Tiene la palabra el señor diputado por Santa Fe.

**Sr. Favario**. – Señor presidente: a esta altura de la sesión, casi me considero, como dice el dicho popular, un “sapo de otro pozo”.

Hace cuatro horas transcurre este sereno debate donde cada uno expone su posición, se hacen las réplicas y las contrarréplicas y se esbozan teorías económicas y jurídicas, pero yo me siento copartícipe de una sesión bochornosa.

Creo que estamos incurriendo otra vez en un bochorno institucional, y lo digo a riesgo de que me pongan etiquetas, pero estoy absolutamente convencido de que se vuelve a atentar contra las instituciones. Después, decimos que queremos “jerarquizar al Parlamento” y nos ofendemos cuando nos dicen que aprobamos leyes exprés.

El miércoles pasado, el Senado aprobaba este proyecto de ley que hoy estamos considerando. Ayer, se reunieron las comisiones a tambor batiente y con tiempos limitados.

Hoy, estamos considerando los dictámenes en el recinto y hace no más de cinco minutos recibimos la copia de los textos que se apro-

baron. ¿Constituye o no una vergüenza? ¿De qué manera estamos legislando? Lo digo con el mayor de los respetos. No se puede seguir restringiendo el debate, no se pueden convocar a estas sesiones especiales para tratar con premura inexplicable un proyecto de ley. Y encima, en cada sesión parecería que los sectores de la minoría tenemos más restricciones para hacer uso de la palabra.

Según el reglamento nos corresponden treinta minutos, se rebajaron a doce, después fueron diez y ahora, siete. Dentro de poco no vamos a poder ni hablar. Pero ¿es necesario –y lo pregunto con el mayor de los afectos– que el bloque de la mayoría, que tiene número en exceso para aprobar un proyecto de ley, tenga que acudir a estos procedimientos para tratar vertiginosamente esta iniciativa?

Pregunto: si la ley fuera sancionada y promulgada mañana, ¿qué va a hacer el Poder Ejecutivo con esta norma? Es absolutamente inaplicable y esto lo saben los señores diputados, porque si el Gobierno de la Ciudad no está dispuesto a acordar en el cumplimiento de las obligaciones que, según la mayoría, ha contraído para que se efectúe el traspaso de los servicios de transporte al gobierno local, acá no pasa nada, terminamos en la Corte. ¿O no se sabe acaso eso?

¿Cuál es la razón para tratar este proyecto de ley? El fracaso estrepitoso del gobierno en el manejo del transporte no va a poder taparse con la premura en aprobar esta iniciativa. Y éste parece que, en definitiva, es el motivo esencial para remitir este proyecto que daría la impresión, desde mi humilde opinión, que no tiene fundamento ni razón.

El tiempo no me alcanza, pero yo he escuchado en los fundamentos de la señora diputada informante del dictamen de mayoría un argumento que realmente me parece... Iba a hacer una afirmación pero puedo generar alguna rispidez, y mejor la evito. Un argumento que no tiene sentido ni razón, decía: afirmar que este convenio que suscribieron el jefe de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y el ministro de Obras y Servicios Públicos constituye un contrato.

Esto realmente no puede llegar a entenderse desde el punto de vista jurídico. Condiciones elementales para que sea un contrato: que se

tenga capacidad y que exista competencia. Ni el ministro por sí solo puede suscribir esto que se llama contrato, porque está yendo más allá de lo que son sus propias facultades, ni el jefe de Gobierno puede suscribir un convenio de esta naturaleza y que se denomine contrato.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Gracias, señor diputado.

**Sr. Favario**. – Ya termino, señor presidente. Tenga la amabilidad de dejarme terminar la frase.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Gracias, señor diputado Favario.

–La Presidencia desconecta el micrófono del orador.

**Sr. Favario**. – ¡No sea maleducado, señor presidente! (*Aplausos*.)

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Tiene la palabra la señora diputada por Salta.

**Sra. Fiore Viñuales**. – Señor presidente: debo decir que estoy entre aquellos legisladores que no entienden demasiado el sentido de este debate. No digo esto porque discrepe acerca de la competencia que tiene este Congreso para tratar este tema –de hecho, la comparto absolutamente por las razones que creo que con muchísima solvencia expresó la señora diputada Conti–, sino por el tiempo que nos está llevando debatir algo que resulta obvio. Esto debiera estar dentro de las discusiones que algunos critican como exprés por una sencilla razón: si hay algo que es obvio es que la Ciudad Autónoma de Buenos Aires debe hacerse cargo de la prestación de sus servicios, entre ellos el transporte.

También es obvio que el señor jefe de Gobierno, ingeniero Mauricio Macri, debe hacerse cargo de lo que firma. Dentro de esto, y teniendo en cuenta los antecedentes que se están debatiendo, está esta famosa acta acuerdo del 3 de enero del corriente año. ¿Qué dice allí el Gobierno de la Ciudad Autónoma? Dice que acepta la transferencia de la concesión de la red de subterráneos, y también explica las razones. Concretamente, en uno de los considerandos dice: “La gestión local de los servicios públicos permite dar mayor eficiencia a la prestación de los servicios”. Esto es algo que conoce cualquier intendente de cualquier ciu-

dad de nuestro país que se haga cargo de las responsabilidades y de las cosas que firma.

La cláusula segunda concretamente establece dos cuestiones. Por un lado, la Ciudad Autónoma se hace cargo del control y fiscalización, no de la prestación directa del servicio, sino del contrato de concesión de ese servicio y, por el otro, de la potestad de fijar tarifas. Aquí es donde hay algo que no se entiende. No se entiende que el jefe de Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires adopte lo que quiere y deje de lado lo que no le conviene. Me refiero a que dos días después de haber firmado esta acta acuerdo sube las tarifas en un 127 por ciento. Sin embargo, en lo que respecta a hacerse cargo del control y fiscalización de las concesiones dice que la Nación no está cumpliendo y que faltan inversiones.

Por lo tanto, no se pueden interpretar los temas de una manera antojadiza, tomando lo que a uno le conviene y dejando de lado lo demás. Por eso, encontró un argumento muy bueno: el inciso 2 del artículo 75 de la Constitución Nacional establece claramente que toda transferencia de servicios debe estar acompañada de los recursos respectivos.

Tal como se recordó en la reunión de comisión de ayer, esto se debe a la experiencia que tuvimos en la década del 90, cuando la Nación transfirió a las provincias los servicios de educación y de salud. Era obvio que se requirieran los recursos respectivos, porque la Nación –por decirlo con pinceladas gruesas– tenía infraestructura en escuelas y hospitales y gente con un presupuesto asignado para el mejoramiento y mantenimiento de esa infraestructura y para el pago de los sueldos o salarios de quienes prestaban esos servicios. Entonces, era obvio que si la Nación transfería esas responsabilidades a las provincias, debía hacerlo con el presupuesto correspondiente.

En este caso, lo que aquí se está transfiriendo y firmó el jefe de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, es el control y la fiscalización del contrato de concesión. Es decir que aquí hay una concesionaria que tiene un presupuesto y que se está haciendo cargo de una serie de gastos.

En la reunión de la comisión me sentí muy mal porque hablaban como si el gobierno nacional fuese un perverso que no se hace cargo

de sus responsabilidades. Pero si el gobierno nacional es un perverso que transfiere cualquier cosa, no se hace cargo de los recursos y no realiza inversiones, entonces el pobre jefe de Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires es un cándido que no sabe lo que firma.

Por lo tanto, no entiendo que tengamos que discutir durante tanto tiempo estas cosas.

Este tema debió haber sido objeto de una aprobación rápida, exprés. Yendo al dictamen del PRO, con todo respeto quiero señalar lo siguiente. En él se alude a que falta la transferencia de esto o de aquello, que se requieren recursos, etcétera. Supongamos que sea así. Entonces, ¿por qué se firmó el convenio si faltaban tantas cosas?

Más allá de eso, el bloque del Partido Renovador de Salta acompañará el dictamen de mayoría, que he suscrito. Espero que en el futuro podamos discutir estas cuestiones que sobrevuelan el Congreso, que son trascendentes y merecen arduos debates. Me refiero a la distribución equitativa de los recursos pertinentes y al diseño de un sistema integrado de transportes. Por ejemplo, se ha hablado acerca del Ferrocarril General Belgrano, que para los salteños y otras provincias es una necesidad, no sólo para que lleguen más turistas sino también para el progreso y el desarrollo de nuestras regiones. Demos a cada cosa el tiempo que merece. (*Aplausos.*)

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Tiene la palabra el señor diputado por Salta.

**Sr. Yarade.** – Señor presidente: el traspaso de los subterráneos se relaciona con dos aspectos del sistema federal: por un lado, la instrumentación de la autonomía mediante la transferencia de servicios, y por el otro, la necesidad de remediar o reparar aquellas injusticias que sufre el resto de las provincias al hacerse cargo de servicios que corresponden a otra ciudad o jurisdicción.

En cuanto al primer tema, está claro que en el año 1999 se dictó el decreto 393, y simplemente faltaba la parte fáctica, es decir, la transferencia. También son claros el artículo 9° de la Ley Cafiero, la ley 26.288 y el artículo 129 de la Constitución Nacional. No es posible ex-

cluir a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, de las competencias que le corresponden.

Hoy, esta ciudad recibe casi 6.700 millones de pesos en concepto de subsidios a la energía eléctrica, al gas natural, al agua domiciliaria y a los subtes y colectivos. Desde el año 2003, tales subsidios suman más de 18.000 millones de pesos.

La participación de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en los subsidios nacionales es del 21,7 por ciento; frente a ello, Santa Fe participa en un 10,9 por ciento, y Córdoba, en un 12,3 por ciento.

Hoy, se dijo que existe una deuda; pero en realidad se trata de una deuda con el interior del país. Es preciso ir saliendo de a poco de este modelo centralista que cada día traslada mayor cantidad de recursos a quienes menos los necesitan. Debemos pensar en un federalismo progresivo que tienda a dar mayor cantidad de recursos a aquellos que tienen mayores necesidades, a fin de reducir las diferencias que existen y las brechas de desarrollo.

El gobierno nacional ha hecho un esfuerzo enorme: ha pasado de un 1,2 por ciento de inversión pública a un 4,4 por ciento, en 2011, en relación con el PBI. Gran parte de esa inversión se hace en la ciudad de Buenos Aires. Gracias al esfuerzo de este modelo económico la inversión se mantuvo, en los últimos años, en el 24 por ciento promedio. Mientras tanto, el nivel de desempleo –que mucho tiene que ver con esto– se halla en el 6,7 por ciento; uno de los niveles más bajos en la historia de nuestro país. ¿Saben los señores diputados cuál es el nivel de desocupación en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires? El 5,2 por ciento.

Por otro lado, ésta es la jurisdicción que registra el mayor porcentaje de actividad –el 54,8 por ciento–, así como también el más alto nivel de empleo: el 51,9. Además, tiene el menor nivel de crecimiento poblacional –el 4 por ciento–, frente a provincias como Salta, que registra el 13 por ciento; San Luis, el 17 por ciento, y Tierra del Fuego, el 25 por ciento.

Por eso, no hay que seguir dándoles más a quienes menos lo necesitan. La Ciudad de Buenos Aires es la jurisdicción con mayor autonomía: con recursos propios tiene el 88,3 por ciento de autonomía fiscal. En este senti-

do, Chaco tiene el 10 por ciento; Santiago del Estero, 10,2 por ciento; Jujuy, 9,9 por ciento; La Rioja, 8,9 por ciento y Formosa, el 7,2 por ciento.

Si analizamos los subsidios en el caso de la energía y del transporte, sucede lo mismo: Buenos Aires tiene 2.138 pesos per cápita. ¿Sabe cuánto tiene Salta? 134. Así, Córdoba tiene 56 per cápita; Catamarca, 124 y Corrientes, 51. Es decir, existe una gran incidencia en el aspecto macro y microeconómico de los subsidios.

En el aspecto micro, esto obviamente tiene que ver con el mantenimiento de los precios. En lo macro, con el aumento de la producción y del consumo. Si analizamos estos subsidios por región, observaremos que la Ciudad de Buenos Aires tiene 8.797 pesos per cápita; Córdoba, 56, y Corrientes, 51.

Si analizamos la distribución regional de los subsidios, calculada por la participación del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, durante 2010 notamos que la mayor cantidad fue a la ciudad de Buenos Aires: 26.904 millones, es decir casi el 77 por ciento.

Recordemos que el 27,8 por ciento del presupuesto se ejecuta en la Ciudad de Buenos Aires, que tiene un 7,2 por ciento de la población total del país y que registra los menores índices de pobreza: se encuentra un 40 por ciento por debajo de la media nacional.

Por eso, tenemos que analizar seriamente a un país fragmentado, con modelos de convergencia que tienden a que el federalismo, que algunos consideran un fin –simplemente por una relación entre Nación y provincias– pase a ser un medio para transformar a nuestro país en uno más justo, más equitativo y con mayor integración regional. Si vemos a la equidad como un fin, el país debe tender a que esos recursos se distribuyan de la mejor manera. (*Aplausos.*)

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

**Sr. Basse**. – Señor presidente: pensaba decir otras cosas pero, habiendo escuchado algunas afirmaciones que se formularon en este recinto, me parece imprudente analizar el tema del federalismo tratando de encontrar una diferencia de intereses entre la Ciudad de Buenos Aires y el resto de las provincias.

Está claro que el federalismo no se ha concretado en la Argentina, y esto no pasa por la controversia entre la Ciudad de Buenos Aires y el resto de las provincias.

La falta de federalismo en la Argentina se ve a partir de la distribución de los ingresos. Concretamente, se registra a partir de la fenomenal concentración de recursos en manos del gobierno nacional, que posterga a las provincias y también a la Ciudad de Buenos Aires.

La falta de federalismo en la Argentina se debe a cómo se administra la coparticipación. Está claro que esto se nota en cada decisión de cada Legislatura provincial, donde se debería decidir cuál es la obra pública que se lleva a cabo en cada distrito.

Pero esto es imposible hacerlo porque la obra pública que se realiza en cada provincia de la Argentina se decide muchas veces de manera arbitraria en alguna oficina del Ministerio de Planificación Federal de la Nación.

Los radicales estamos de acuerdo con que no tenemos federalismo pero, desde nuestro punto de vista, su falta tiene que ver con la actitud de concentración de fondos y recursos en manos del gobierno nacional.

Otro tema que me parece necesario destacar es la situación real de la economía en la Argentina, más allá del discurso oficial.

Lo cierto es que las cuentas han cambiado y, lamentablemente, en la actualidad no podemos exhibir superávit fiscal, y más de 35 mil millones de pesos de déficit fiscal, en los últimos 12 meses, nos colocan ante una realidad absolutamente distinta, que está totalmente vinculada con la decisión del gobierno nacional de transferir el servicio de transporte público de pasajeros de la Nación a la Ciudad de Buenos Aires.

Mientras hubo fondos y recursos para hacer uso de los subsidios, el servicio estuvo en manos de la Nación. A pesar de que el gobierno utilizó todas las cajas –como el PAMI, la ANSES y el Banco Central– para obtener recursos para financiar al Tesoro nacional, nos encontramos con que esos fondos probablemente no alcancen y haya que replantear la política de subsidios.

Entonces, el gobierno nacional decide la transferencia de servicios de la Nación a la

Ciudad de Buenos Aires a fin de no hacerse cargo del costo político que significa sincerar las tarifas del transporte público.

Estoy de acuerdo con aquellos diputados que dicen que no estamos utilizando en profundidad todas las posibilidades que tienen la Cámara de Diputados o el Congreso. Si actuáramos con toda responsabilidad, deberíamos ponernos a trabajar todos los partidos políticos que integramos el Parlamento, junto con el Poder Ejecutivo, a fin de elaborar un plan de transporte distinto. Tanto el transporte de carga como el público de pasajeros son un fracaso en la Argentina de hoy.

Como diputado de la provincia de Buenos Aires debo decir que muchos de los ciudadanos que hacen uso del servicio de transporte público de pasajeros en la ciudad de Buenos Aires son habitantes de la provincia de Buenos Aires, e invierten diariamente una importante cantidad de horas para venir a trabajar a esta ciudad.

Por ello, cuando reclamamos una discusión profunda sobre el sistema de transporte, lo hacemos en defensa de nuestra gente y, fundamentalmente, pensando en la necesidad de acortar diferencias entre los que más y menos tienen en la Argentina. (*Aplausos.*)

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Tiene la palabra la señora diputada por Buenos Aires.

**Sra. Ocaña.** – Señor presidente: en verdad, siento que estamos enfrascados más en una disputa de intereses políticos que en la resolución de un problema que aqueja a los diez millones de argentinos que transitan diariamente por la ciudad de Buenos Aires.

Esta disputa comenzó a fines del año pasado como una especie de partido de tenis, donde el gobierno nacional cedía en forma abrupta, en un gesto de reconocimiento de la autonomía de la Ciudad, el control y manejo de los subterráneos. Creo que ello estuvo más vinculado a cuestiones de financiamiento de la Nación que a un súbito raptó de autonomía.

Por otro lado, la Ciudad, que había reclamado el manejo de los subterráneos durante tanto tiempo, se negaba a aceptar esa cesión.

Luego, tuvo lugar la redacción de un acta de cinco puntos, que ninguno firmaría ni siquiera para alquilar un departamento o recibir cual-

quier otro bien. Sin ningún tipo de control y sin seguir los pasos que establecen tanto la Constitución Nacional como la de la Ciudad, se pasaron los subtes bajo un marco de acuerdo que hoy el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires desconoce.

La Ciudad de Buenos Aires argumenta una serie de incumplimientos por parte del gobierno nacional. Ciertamente, la Ciudad no tomó ningún recaudo al firmar el acta acuerdo en defensa de sus intereses. En primer lugar, no participaron las instituciones que prevé la Legislatura, pero tampoco se elaboró el marco necesario para garantizar una buena gestión de recepción de los bienes a través de la intervención de los organismos de control de la Ciudad y nacionales.

Luego, nos enteramos de que nunca fueron pagados los 1.300 millones de pesos comprometidos en inversión para garantizar la calidad del servicio y la seguridad para los pasajeros.

Lamentablemente, hoy no podemos dar una discusión de fondo, como dijo un diputado preopinante, que es la del sistema de transporte, y romper el instaurado en los 90, que a todas luces demuestra sus fallas y debilidades. No podemos seguir en este marco sin puntualizar la necesaria discusión en este Congreso Nacional.

He presentado una observación señalando algunos aspectos a considerar, y ayer todos los bloques apoyaron la iniciativa en consideración, por la necesidad de crear un ente que pueda administrar, planificar y coordinar todo el transporte del área metropolitana, para no seguir trabajando en el actual esquema que justamente busca la fragmentación y la ineficiencia con costos sumamente elevados.

Por último, ya que me quedan dos minutos y sé que el señor presidente será inflexible con el uso del micrófono –espero que sea así con todos los bloques–, me parece que esta tarde venimos a sumar un poco de confusión general. La falta de madurez política de los dos gobiernos –nacional y de la Ciudad– terminará, lamentablemente, en un conflicto que tendrá que solucionar la Corte Suprema de Justicia de la Nación. Por eso, digo que vamos a contribuir a la confusión general, o lo que es peor, como Congreso de la Nación vamos a plantar una nueva semilla de la próxima tragedia,



que esperemos que no sea como la de Once. (*Aplausos.*)

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

**Sr. Brown.** – Señor presidente: tenemos en tratamiento el traslado de los servicios nacionales de transporte de pasajeros, subte, premetro y colectivos a la Ciudad de Buenos Aires. Aparecen por lo tanto temas vinculados a cuestiones constitucionales, como el artículo 75, inciso 2, de la Constitución y normas sancionadas por el Congreso, como la llamada Ley Cafiero, que han sido objeto de intensos análisis en el tratamiento en comisión y también por los colegas preopinantes.

Comparto las posiciones planteadas por la diputada Camaño y el diputado Amadeo, de nuestro bloque, y su concepción sobre la improcedencia de este proyecto y su análisis por parte de este cuerpo deliberativo, por las razones que ellos han expuesto.

He aquí que la miembro informante del despacho de mayoría, la diputada Diana Conti, ha planteado la fuerte relación entre el comercio –por ende la producción– y el transporte, y quiero acordar con ella.

Aparece entonces la necesidad de analizar la cuestión relacionada con el transporte de personas y bienes en el ámbito nacional, que hoy afecta gravemente a las áreas urbanas y al desarrollo de las regiones.

Tenemos un país con elevada concentración poblacional; el área metropolitana –ciudad y conurbano bonaerense– es una de ellas, pero no la única. Están el Gran Rosario, el Gran Córdoba, el Gran Mendoza, y en todos ellos aparece esta situación de concentración y los inconvenientes que a partir de ella se plantean.

Por otro lado, tenemos el interior despoblado y sin infraestructura vial, ferroviaria y de transporte que lo vincule. Éste es el desafío: resolver un país armónico con desarrollo y trabajo para todos.

La política de subsidios, que forma parte de este debate –porque evidentemente los puntos de discusión están relacionados a si va a haber un traspaso de fondos o va a ser sin ellos–, no ha resuelto el problema claramente.

En 2002, se declara el estado de emergencia de los servicios metropolitanos de subtes, tre-

nes y colectivos, y el monto originario de 2003, que era de 174 millones, ascendió a 3.800 millones en 2011, es decir, más de veinte veces.

La pregunta es si con esta fenomenal masa de recursos se mejoró el sistema, y desgraciadamente la respuesta es no. Esto está vinculado con los 51 muertos y los 600 heridos del accidente de Once y con los accidentes ferroviarios de San Miguel, de José León Suárez y tantos otros. Se viaja cada vez peor y con riesgos mayores; no se ha revertido mínimamente esta situación.

¿Qué deberíamos estar haciendo hoy en este recinto dentro del marco de lo que señalaba la señora diputada Conti? Deberíamos estar discutiendo el plan integral de transporte, que incluya al área metropolitana y al resto del país. El sistema ferroviario nacional debe recuperar 22 mil kilómetros de red. El Belgrano Cargas, que en 2011 transportó poco más de un millón de toneladas, según la Bolsa de Comercio de Rosario podría transportar 3 millones de toneladas y hacer competitivas las economías regionales del NOA y del NEA.

Fíjense que las pequeñas y medianas empresas relacionadas con esa zona están absolutamente fuera de competencia. Para ellas, el transporte y el flete representan más del 30 por ciento del valor de su producto, lo que les impide llegar a los grandes centros de consumidores o a los puertos. Consecuentemente, no pueden prosperar, no pueden crecer.

A eso habría que agregar la cantidad de proyectos que están dando vueltas y que no terminan de concretarse, como el Corredor Bioceánico Norte, el Trasandino Central y tantos otros.

Con respecto a la red vial troncal, tendríamos que construir no menos de 4 mil kilómetros de autopistas y autovías y mantener 36 mil kilómetros de red vial. Ni qué decir si tuviéramos que hablar de las vías navegables y el sistema portuario, o de los sistemas intermodales que existen en el mundo y que en la Argentina prácticamente no se ven, o de la problemática aerocomercial. A este respecto debo manifestar que en el debate en el Senado el presidente del bloque oficialista, refiriéndose al tema, dijo que estábamos con los mejores transportes. No está claro a qué se refería.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Tiene la palabra la señora diputada por Jujuy.

**Sra. Ortiz.** – Señor presidente: como mujer del interior del país quiero referirme específicamente al tema del federalismo al que hace alusión este proyecto de ley.

Estoy realmente sorprendida por algunos dichos que he escuchado ayer durante el debate en el plenario de comisiones y hoy en este recinto, respecto de que este proyecto de ley profundiza las desigualdades o atenta contra la justicia social. Realmente, me preocupa escuchar pensamientos tan centralistas, porque la historia de nuestro país nos muestra que gran parte del progreso de la Ciudad de Buenos Aires se edificó sobre las políticas centralistas que perjudicaron a las provincias.

También me preocupa que se hable de dónde está la gente en este proyecto, de la degradación del sistema de transporte, de que fuimos perdiendo la calidad, de que decayó la cantidad de pasajeros que transportamos y de que el transporte hoy anda peor que en la década del 90. Realmente, me da la impresión de que algunos tomaron pastillas de amnesia –discúlpeme la expresión, señor presidente–, porque quienes manifiestan esto fueron actores directos en la política neoliberal de los 90, que arrasó con los ferrocarriles que estaban en manos del Estado.

**Sra. Stolbizer.** – ¡Gobernaban ustedes!

**Sr. Presidente** (Domínguez). – ¡Señora diputada Stolbizer, por favor!...

**Sra. Ortiz.** – No tenemos posibilidad de decaer, perder la calidad o disminuir la cantidad de pasajeros.

Las provincias como Jujuy y las que integran casi todo el interior periférico de la Argentina carecen de servicios ferroviarios y, con mucha suerte, algunas los tienen en su mínima expresión.

La consecuencia de estas políticas fue la profundización de las asimetrías regionales que hicieron que la producción de las provincias más alejadas de la Pampa Húmeda perdiera la rentabilidad debido a los altos costos de los fletes del transporte carretero. Al mismo tiempo, las poblaciones del interior no tienen ninguna posibilidad, ante la falta de trenes, de

acceder a un servicio más económico y amigable con el medio ambiente.

La discusión que propone la ciudad de Buenos Aires, negándose a hacerse cargo de los subterráneos, es tremendamente dolorosa para los pueblos de la Argentina profunda que bregan, desde hace mucho, por la recuperación de los ferrocarriles.

Tenemos cifradas esperanzas en que nuestra presidenta, que ha convertido en causa de su gobierno la reparación de tantas injusticias, vuelva a darnos esta herramienta de desarrollo que tanto necesitamos. Hablo de reparación de injusticias, porque a partir del año 2003 con la presidencia de Néstor Kirchner pudimos empezar a recuperar el verdadero sentido y significado de la palabra “federalismo”.

Aunque muchos expresaron que el término “federalismo” es relativo en nuestro país, quiero decir que los jujeños comenzamos a sentir a partir de esa fecha –como decía el entonces presidente– que la Argentina empezaba en Jujuy. Fuimos beneficiados, como muchas otras provincias, con rutas, caminos, escuelas, hospitales, incluyendo a nuestros chicos en la igualdad de acceso a las tecnologías. Hace poco tiempo se inauguraron estaciones culturales; la primera fue en Jujuy y la segunda, en Tierra del Fuego. Esto sí es verdadero federalismo.

Luego de haber sufrido un tremendo proceso de privatización, en la ciudad de Palpalá comenzamos a recuperar nuestra dignidad de seres humanos. A pesar de tantos logros alcanzados en los últimos años, todavía quedan muchas injusticias y mucho por qué trabajar, uno de esos ámbitos es el del transporte. (*Aplausos.*)

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Tiene la palabra la señora diputada por Buenos Aires.

**Sra. González (G. E.).** – Señor presidente: soy diputada nacional por la provincia de Buenos Aires, y como bonaerense estoy realmente muy preocupada, como seguramente lo estarán los setenta legisladores de la provincia de Buenos Aires que están en este recinto, y usted, señor presidente, que es bonaerense como yo.

Estoy preocupada por la seguridad de los ciudadanos de mi provincia, y por cómo viajan en el sistema de transporte metropolitano. Todos sabemos que viajan como ganado, colgados de las puertas, sin la mínima garantía de

poder llegar sanos y salvos a sus casas o sus trabajos.

Por eso, creo que la discusión debió darse, y debe darse, en torno de la defensa de los derechos de esos ciudadanos. Hay que debatir cómo haremos las inversiones que el sistema de transporte metropolitano necesita para garantizar un servicio de calidad, seguro, en todas las líneas de colectivos, trenes y subtes donde también viajan.

Estoy preocupada por los dichos de la presidenta, que dijo que el federalismo es que los jujeños no paguen el subte de los porteños. No obstante, traspasa este servicio a la Ciudad de Buenos Aires, sin los recursos y sin hacerse cargo de las responsabilidades que le caben por las inversiones que el gobierno nacional no hizo y debió hacer, esos 1.100 millones que planificó el ex presidente Kirchner y que nunca llegaron.

Si me valgo de algunos de esos dichos y de la decisión respecto de la Ciudad de Buenos Aires, debo pensar entonces que para la presidenta tampoco es federalismo que los jujeños sigan pagando el transporte a los ciudadanos del Gran Buenos Aires.

Asimismo, debo pensar que la próxima decisión de la señora presidenta será quitarle los subsidios al resto del transporte metropolitano y transferir los servicios al gobernador Scioli, haciéndolo cargo de la responsabilidad de las inversiones que hay que hacer en trenes, incluso en colectivos, inversiones que el gobierno nacional no hizo. Resulta evidente –está a la luz de todos– la desinversión en el transporte en general; mejor no abundar en los motivos, al ver los millones que se han gastado en subsidios y que no se han traducido en mantenimiento ni en obras.

Me pregunto qué hará el gobernador Scioli, si se plantará como lo está haciendo el jefe de Gobierno de la Ciudad para defender los intereses y los derechos de los ciudadanos o dirá que tiene las manos atadas. Me pregunto si pediría por fin con firmeza los puntos de coparticipación que nos corresponden a los bonaerenses.

Muchas veces se ha dicho que el sistema de subsidios no es equitativo, pero tampoco lo es el de coparticipación, y ya hemos memorizado estas cifras una y mil veces. La Ciudad de Bue-

nos Aires aporta el 25 por ciento y sólo recibe el 1,4; la provincia de Buenos Aires aporta al 36 y sólo recibe el 19. Si analizamos coparticipación per cápita, el ciudadano de Buenos Aires recibe 679 pesos, el bonaerense 1.277, contra los 4.642 que recibe el de Jujuy y los 9.954 del de Tierra del Fuego.

Así como la región metropolitana es absolutamente compleja, las provincias que son pobres reciben más aunque dan menos porque nuestro sistema es solidario, y está perfecto que sea así. Lo que no está perfecto y resulta inaceptable es que se nos diga que no somos solidarios, que se nos paga el transporte, y que se utilicen estos argumentos para presionar a nuestros compañeros de provincia –es decir, a los que pertenecemos a las provincias– y manifestar que si votamos en contra del proyecto estamos a favor de los porteños y en contra de los provincianos.

Lo que tenemos que hacer es reclamar el federalismo, los puntos de coparticipación, la ley de coparticipación, porque todos sabemos que sin federalismo, sin autonomía financiera, no hay federalismo político posible. Nuestros gobernadores van a seguir siendo delegados del Poder Ejecutivo o víctimas de la discriminación de la política de la presidenta.

Creo que si avanzamos en este proyecto lo que estaremos haciendo será no pensar en el futuro, será dividir cuando hay que integrar, separar cuando hay que unir, es consolidar un modelo que caracteriza...

**Sr. Presidente (Domínguez).** – Ha vencido su término, señora diputada.

Tiene la palabra el señor diputado por Corrientes.

**Sr. Ríos.** – Señor presidente: contradiciendo lo que vengo escuchando hasta ahora, yo también quisiera hacer una manifestación de emociones. Estoy realmente contento con que se apruebe el proyecto. (*Aplausos.*) Verdaderamente, simboliza muchas cosas para nosotros, por lo que ha estado pasando en los últimos tiempos y por lo que hemos estado recorriendo en estos últimos años.

Pareciera que el subsidio o la política de subsidios empezaron a ser una política de mala palabra. Durante estos últimos años –yo estaba en el Senado–, con legisladores del oficialis-

mo y de la oposición íbamos a la Secretaría de Transporte, incluso visitando a los secretarios de Transporte –también mala palabra ahora– para pedirles aumentos de los subsidios para el interior.

En realidad, lo que engloba este proyecto es cómo se van a re transferir los subsidios de aquí en adelante. Vaya esta muestra: en el año 2003, cuando se inició la política de subsidios, los servicios nacionales del AMBA se llevaron 143 millones, o sea el 42 por ciento y los del interior 107 millones, el 31 por ciento.

Cuatro años después, en 2007, los del interior se llevaron 420 millones, el 16 por ciento, y los nacionales del AMBA 1.287 millones, el 50 por ciento del total de subsidios del sistema de transporte. En el año 2011, los del interior se llevaron 3.260 millones, el 26 o 27 por ciento, y los nacionales del AMBA, 5.182 millones, el 42 por ciento. Éste es un desbalance, cualquiera sea la forma en que se lo analice. Por lo tanto, me parece que esta discusión se termina abordando como lo estamos haciendo, porque como ocurre siempre con las discusiones por dinero, uno siempre tiende a “patearlas”, sobre todo quienes se ven favorecidos, pero no quienes van a perder algo, y es injusto.

He escuchado con el mayor de los respetos a las fuerzas políticas de la oposición que hoy se están expresando, pero en la municipalidad de la capital de mi provincia esas mismas fuerzas políticas se están enojando porque hay en discusión un aumento tarifario para cobrar el boleto de colectivo 2 pesos con 50.

¿Es justo o no que alguien en la Ciudad de Buenos Aires, no importa de dónde provenga, pague 2 pesos con 50 el servicio de subte? Si lo tengo que mirar desde allá yo digo que es justo, que es razonable y que está bien. Me hace feliz que todos los usuarios del sistema de transporte público –no sólo los del AMBA– carguemos una responsabilidad exactamente igual sobre las espaldas. El tarifazo es del 127 por ciento, y esto uno lo califica en función de la base imponible de quien está por aportar. En realidad, en la Ciudad de Buenos Aires el nivel de ingreso promedio es cuatro veces el que corresponde a la provincia de Corrientes. ¿Es justo que se pague la misma tarifa por el transporte? Es justo, es razonable, y esto me hace tremendamente feliz, si es por una expresión de estado de áni-

mo. Creo que a esto conlleva el proyecto de ley que estamos tratando.

No quiero referirme al aspecto jurídico sino al económico, a la transferencia de recursos. ¿Es justo que entre todas las provincias del interior, incluida la de Buenos Aires, se repartan 3.260 millones y en el área metropolitana 5.182 millones de pesos de subsidios? No es justo, no es racional ni hace al equilibrio de la carga.

Esto es así porque aparte existe una connotación política. Vivimos una crisis en el Parque Indoamericano. Algún político dijo en ese momento que por la política migratoria argentina –que comparto– había paraguayos y muchos bolivianos. Pero ocurre que los paraguayos eran paraguayos, correntinos, chaqueños, misioneros y formoseños que por este tipo de asimetrías vienen a parar acá y generan un montón de problemas. (*Aplausos.*) Quizá vienen a buscar aquí nuevas oportunidades por esta diferencia de tarifas en los medios de transporte, en el gas y en la electricidad. Esta ley simboliza igualdad de oportunidades en el lugar donde nació mi gente, esos que son paraguayos, correntinos, misioneros o chaqueños, o aquellos que son bolivianos, salteños o jujeños. (*Aplausos.*)

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Tiene la palabra el señor diputado por Entre Ríos.

**Sr. Rogel**. – Señor presidente, señores legisladores: pongo a disposición un importante trabajo que los asesores que me acompañan han hecho sobre la evolución del tema que hoy estamos tratando. Tomaré cinco minutos y trataré de desnudar brevemente el planteo político de lo que hoy estamos tratando en el Congreso de la Nación.

Hay dos actores que se sentaron a una mesa: el gobierno de la Nación y quien conduce los destinos de la Ciudad de Buenos Aires. No fueron invitados la Unión Cívica Radical ni los partidos de la oposición ni la Auditoría General de la Nación ni el Parlamento. Los dos actores, uno porque había sido votado legítimamente para gobernar la Ciudad, y otros porque habían sido votados para gobernar la República Argentina –recientemente ratificados en las urnas–, decidieron lo que era anhelo de muchas plataformas, incluyendo la de la Unión Cívica Radical en la Capital: que había que concluir el

proceso de transferencia del servicio de transporte de subte en la Capital.

Así lo hicieron, insisto, sin consultar, sin auditar, sin hablar con otros partidos, como el nuestro que ha sido gobierno algunos años en este país, con 120 años de historia. En fin, avanzaron en función de sus representaciones y derechos.

Una mañana, 51 argentinos murieron en la estación de Once. Entonces, se precipita un debate en el cual el que había firmado el convenio por el que se hacía cargo de este servicio entra en pánico. Dijo: “No avancemos a ver si lo que pasó con los ferrocarriles nos pasa a nosotros, empecemos a ver la posibilidad de que esto no se transfiera”.

El otro actor viene a recortar los subsidios porque se están complicando las cuentas públicas y dice: “Señores, terminemos con esto y por más que sean mil y pico de millones de pesos hay que ir tirando todos los lastres que sean necesarios. El señor ha firmado, el señor no auditó, el jefe de Gobierno consintió, en todo caso vayamos ahora sí al Parlamento y ratifiquemos esta ley”.

¿Qué podría haber hecho la Unión Cívica Radical? Decir: “Bueno, somos convidados de piedra en una discusión que –como se ha dicho acá– debe ser de fondo”. Tiene que ver con la discusión extraordinaria que ya alguna vez dije que había que dar en este Parlamento sobre el transporte de carga y de pasajeros, que incluya además el transporte de pasajeros en la Ciudad de Buenos Aires.

Esa discusión no es la que estamos dando, y pido por favor a muchos que no se esfuercen en debates que no se están planteando. La Unión Cívica Radical pudo haber dicho a la Nación: “somos convidados de piedra, no opinamos”. Pero como somos un partido de gobierno, decimos “tomamos posición”. Decimos: “Hay que transferir porque ése fue el anhelo de todas las plataformas de los legisladores de la Capital Federal, no somos cachivaches que escribimos y prometemos cosas a la gente en un distrito como la Capital y después cuando perdemos las elecciones hacemos otra cosa. Se tienen que transferir los servicios para ser coherentes con lo que hizo el Senado y con lo que han hecho nuestros legisladores en nuestra plata-

forma y lo que han sido nuestros anhelos de cómo deben manejarse los servicios”.

Además, decimos al Estado nacional: “Señores, revisen las cuentas porque esta transferencia sin recursos suena a cualquier otra cosa”. Esto es lo que se está debatiendo hoy, éste es el carozo de la cuestión.

Decidimos involucrarnos, votar en general por la transferencia y hacer las advertencias sobre la cuestión económica, que el Estado nacional como siempre omite en este tipo de discusión, que es la parte que le está faltando al proyecto.

Podríamos habernos abstenido, pero nosotros nunca vamos a estar al margen de los temas nacionales. Nosotros hubiéramos hecho otra cosa, como lo indica claramente el proyecto de minoría que hemos presentado, pero esto es lo que se está discutiendo.

Hubo dos actores. Me hubiera gustado que antes de firmar, Macri –que es quien más se queja ahora–, o el gobierno nacional, hubieran invitado a las otras fuerzas políticas, por lo menos a las que hemos gobernado este país, la provincia y la Capital Federal, y al Congreso para saber antes si teníamos o no facultad para discutir estas cosas. Nos han convocado para discutir, damos opinión y sentamos posición. Esto es lo que se está debatiendo.

–Ocupa la Presidencia la señora vicepresidenta 1ª de la Honorable Cámara, profesora Norma Amanda Abdala de Matarazzo.

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por Santa Fe.

**Sr. Zabalza**. – Señora presidenta: vengo de la provincia de Santa Fe, de la ciudad de Rosario, que durante todos estos años, más Rosario que Santa Fe, han luchado incansablemente por alcanzar equidad en la distribución de los subsidios al transporte.

Particularmente, nuestra provincia de Santa Fe desde hace cuatro años, cuando asume la gobernación Hermes Binner, inicia una cantidad de reclamos que tienen que ver con la defensa de los intereses de los santafesinos frente al gobierno nacional. Estos reclamos no configuran actos de oposición política; están fundamentalmente asentados en la defensa irrestricta del federalismo como sistema de gobierno,

sancionado por nuestra Constitución Nacional. A pesar de los esfuerzos realizados durante todos estos años, ha sido muy difícil dar vuelta esta realidad. Particularmente en el tema de los subsidios, la cuestión siguió desigual y bastante turbia.

Hoy, nadie en su sano juicio va a discutir que el sistema de metro, premetro, tranvía y colectivo pertenecen a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Así lo establecen la Constitución Nacional, la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y la Ley Cafiero.

Estamos convencidos de que el envío de este proyecto por el Poder Ejecutivo al Parlamento nacional es parte de un enfrentamiento no racional entre dos jurisdicciones que, como todas –la nacional y subnacionales–, no deberían tratarse antagónicamente, sino para encontrar soluciones a los problemas que, como el transporte, afectan a millones de usuarios, todos argentinos: porteños o provincianos, ciudadanos y ciudadanas.

Hoy, vemos que el Estado nacional tiene una necesidad de disminuir sus erogaciones. ¿Permitirá esto modificar la injusta distribución de los subsidios, agravada por la falta de controles?

Pensamos que el tema de los controles es esencial porque la Auditoría General de la Nación ha presentado informes que nunca fueron tenidos en cuenta ni tratados en su justo término, y para construir un Estado transparente es necesario que los organismos de control funcionen adecuadamente.

Voy a hacer ahora una reflexión sobre el SUBE. Se pretende que sea un único mecanismo de pago para todo el transporte urbano e interurbano del país. Desde 2009 se está intentando llegar a un acuerdo por parte del Estado nacional como un elemento de control y regulación hacia las empresas privadas. Sin embargo, hoy el SUBE lo administra la Nación con las cámaras empresarias del transporte de la Ciudad de Buenos Aires.

Por lo tanto, aquellos que reciben hoy el 75 por ciento de los subsidios nacionales pasarían a administrar –si esto no se modifica– el ciento por ciento de la recaudación del SUBE.

Creo que hay dos cosas que discutir para ayudar al Estado nacional: en primer lugar, la

descentralización operativa del SUBE, porque cada realidad es diferente y, en segundo lugar, el control social de los fondos, que quiere decir que los usuarios participen del control de fondos descentralizados que son absolutamente indispensables para avanzar en un Estado transparente.

En enero se firmó la famosa acta entre el gobierno nacional y el de la Ciudad. El jefe de Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires la desconoció patéticamente por televisión, pero ya había subido el precio del pasaje. Fueron a la Justicia el jefe de Gobierno y también el gobierno nacional. Los conflictos interjurisdiccionales que están judicializados no deben ser tratados por el Parlamento nacional. En este momento, ese es el sentido responsable de nuestra abstención. Lo decimos porque existen muchos conflictos interjurisdiccionales entre las provincias y la Nación que están en la instancia de la Corte Suprema. No quisiéramos que esto pase a constituir un antecedente para nuevos proyectos. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

**Sr. Asseff.** – Señora presidenta: el proyecto de ley en análisis no es competencia del Congreso Nacional.

Esta cuestión va a terminar en la Corte Suprema, tal como aquí ha sido advertido. Adhiero a esa postura porque es exactamente la que se corresponde con la hermenéutica constitucional y la interpretación de este caso.

Por otra parte, quiero referirme a algo sobre lo que también se expresaron algunos colegas. La población del Gran Buenos Aires –y en rigor de verdad, de toda la Argentina– vive azorada frente a esta cuestión que se ha transformado en litigiosa y conflictiva institucional, política y judicialmente; sin embargo, está ausente de la controversia sintiéndose convidado de piedra.

Quiero advertir que éste es uno de los casos en que la política da la espalda a la realidad de los anhelos de la gente, del pueblo, de la ciudadanía –para que nadie objete cuestiones semánticas–.

Este modo de transferir el subte y las líneas de microómnibus, absolutamente ningún pro-

greso genera en sí mismo. Así, la cláusula progresista de nuestra Constitución del 53, ratificada en las sucesivas reformas, incluso, en la última –correspondiente al inciso 19 del artículo 75–, ninguna relación tiene con el traspaso, que es neutro en materia de progreso, por no decir peligrosamente “antiprogresista”.

Así como van las cosas, seguirá empeorando el sistema más allá del traspaso. El Congreso sí es competente en relación con la cláusula de progreso mencionada. Por eso, haré todo lo que esté a mi alcance –seguramente me acompañará mi bloque, pues interpreto que ése es el sentimiento unánime de la bancada a la que pertenezco– a los fines de promover que, en el marco de los alcances del artículo 75, inciso 19, de la Constitución Nacional se discuta en torno de un plan estratégico de transporte, no sólo para el AMBA sino también para el resto del país. Dicho plan deberá abarcar el transporte fluvial, vial, ferroviario, urbano, suburbano e interurbano.

A tal efecto debemos efectuar una ampliación de estudios, ya que estamos haciendo referencia a subtes que tienen cien años, a lo que debemos sumar prolongaciones realizadas en los últimos cincuenta años. Nos está faltando el enjambre de líneas que tiene Madrid; y si esa ciudad pudo hacerlo, ¿por qué nosotros no?

Mi propuesta abarca un plan no sólo para la Ciudad de Buenos Aires, ya que es preciso enlazar el Gran Buenos Aires. Es necesario comenzar con las dos líneas de la ciudad de Rosario y con las dos de Córdoba, que están proyectadas.

Si queremos al pueblo, como tantas veces lo decimos –estoy seguro de que así lo sentimos todos–, debemos apostar al transporte público; pero éste hoy se halla en ruinas, por todas las razones que se esgrimieron: los subsidios, la forma cómo se hacen las cosas en esta materia, la falta de planes.

En definitiva, junto con mi bloque votaré en contra del proyecto porque, reitero, se trata de un tema que no es competencia del Congreso. Sin embargo, hago votos para que el Parlamento debata sobre un plan estratégico para el país empezando por las zonas más conflictivas y necesitadas –aunque todo es materia de necesidad– en cuanto a seguridad vial. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra la señora diputada por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

**Sra. Brawer.** – Señora presidenta: la discusión de este proyecto me provoca dos sentimientos: por un lado, una gran alegría, pues estamos ampliando la autonomía de mi ciudad, por la que tanto luchamos, lo cual nos permitirá planificar y tomar decisiones acerca del modelo de ciudad que queremos.

Dicha autonomía, desde mi punto de vista, tuvo tres hitos en los últimos veinte años: uno de ellos es la sanción de la reforma constitucional en 1994, a través de lo dispuesto en el artículo 129. Otro, es la Constitución de la Ciudad de Buenos Aires en 1996, y el tercero es el cambio de política que, a partir de 2003, con la asunción del presidente Néstor Kirchner, se empieza a modificar el régimen limitado de la autonomía de la Ciudad.

A partir de 2003, es la primera vez que la Ciudad amplía sus facultades en relación con su autonomía, a través de la ampliación de las competencias penales y de la autorización para tener policía propia.

El otro sentimiento que este proyecto me provoca es el de asombro, porque siempre imaginé estar discutiendo esto con el gobierno nacional, y nunca con el de la Ciudad, que pareciera que no quiere asumir la responsabilidad de lo que implica ser un gobierno autónomo.

Esto lo vemos claramente en el tema que estamos discutiendo hoy: el subte. No voy a reiterar lo que ya dijeron otros compañeros y compañeras, pero desde 1979 los activos del subterráneo pertenecieron, en principio, a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, y actualmente son del Gobierno de la Ciudad Autónoma.

En 1999, mediante el decreto 393, el Poder Ejecutivo nacional encomendó al Ministerio de Economía y Obras Públicas que transfiriera al gobierno de la Ciudad de Buenos Aires el ejercicio de la fiscalización del cumplimiento de la ejecución del contrato de concesión.

Esta facultad fue luego ratificada por una ley de la Legislatura en el año 2000, y finalmente en el acta acuerdo de 2012 el jefe de Gobierno ratifica la decisión de aceptar la transferencia de la concesión de la red de subterráneos.

Si se utiliza la palabra “ratificación”, esto da a entender que se reconocen los instrumentos anteriores que acabo de nombrar: el decreto 393 y la ley 373 de la Legislatura.

Esta acta que el jefe de Gobierno firmó y luego borró con el codo es una muestra clara de su falta de voluntad de gobernar, de su falta de valor y de su falta de responsabilidad para asumir la autonomía que le compete.

Días atrás, escuchaba hablar por radio a un funcionario de la Ciudad de Buenos Aires, que decía: “Sólo nos quieren transferir los negocios que no dan ganancia”. Es decir, ellos suponen que los actos de gobierno son negocios, y encima consideran que tienen que dar ganancia. No, señores: gobernar significa trabajar para el bien común. Gobernar significa preocuparse por los problemas de la gente. Si alguien solamente busca la obtención de ganancia, sugiero que se dedique a ser empresario. Por otra parte, desde 2003 también nos podemos dedicar a ser ingenieros porque a partir de ese año en este país ellos empezaron a tener trabajo. *(Aplausos.)*

No voy a eludir el tema económico, porque si hablamos de dinero –que es importante hacerlo– entre 2003 y 2011 el gobierno nacional invirtió en subterráneos 2.655 millones de pesos. Ahora, transfiere 360 millones a través del acta acuerdo y 370 para extender el subterráneo E.

Asimismo, en el corriente año 2012, tomando los datos del presupuesto de la Ciudad, la Nación le transferirá alrededor de 5 mil millones de pesos.

Ahora bien, si se tratara de una cuestión de plata, no se entiende cómo es que el gobierno de la Ciudad de Buenos Aires subejecutó fondos para el desarrollo del subte. Según el informe de la Auditoría General de la Ciudad, en el año 1999 SBASE ejecutó sólo el 32,55 por ciento de su presupuesto y en el año 2010 el 33,25. En esos dos años, la gestión PRO dejó sin utilizar 1.200 millones de pesos.

Asimismo, tampoco se entiende por qué el jefe de Gobierno pidió un préstamo de 475 millones de dólares para subterráneos que utilizó para otras áreas. Estamos hablando de la Ciudad que tiene un producto bruto per cápita tres veces mayor que la media nacional.

Por lo tanto, para finalizar, quiero decir que para los porteños es un orgullo que la Ciudad de Buenos Aires sea la capital de la República y que más de 3 millones de personas entren por día a ella.

En realidad, esa gente no solamente nos genera gastos, como dicen algunos, sino que nos enriquece cultural y políticamente, amén de que lo hace también económicamente porque gasta y trabaja en nuestra ciudad.

Por último, como diputada nacional y representante del pueblo de la Nación Argentina electa por el pueblo de la Ciudad de Buenos Aires, pido a mis colegas que cuenten conmigo para seguir trabajando en la ampliación de la autonomía de nuestra Ciudad y en el requerimiento de los recursos que nos corresponden, pero siempre desde una mirada nacional, desde una perspectiva federal, teniendo en cuenta la equidad y la justicia social. *(Aplausos.)*

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por Salta.

**Sr. Biella Calvet.** – Señora presidenta: venimos avanzando en este tema de la transferencia de estos medios de transporte a la Ciudad de Buenos Aires. Tal vez se pregunten qué tenemos que ver los salteños con este tema. Estamos hablando de una Argentina federal y, a medida que avanza esta disputa histórica con algunos ribetes oscuros, podemos decir que hay un río revuelto.

Entonces, si hay un río revuelto entre el Estado y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, las ganancias son del interior. Por eso, cuando se habla de coparticipación federal, quizás estemos un poco alejados de la verdadera distribución, especialmente en aquella Argentina oculta que se puede observar en algunos sectores de Salta, que se extienden desde el Chaco salteño, en el Este, hasta la precordillera, en el Oeste. Conozco el tema en profundidad porque soy médico de cabecera de un pueblo de la precordillera desde hace más de veinte años. Cuando alguien invierte en transporte, lo hace en desarrollo e integración de municipios, departamentos, provincias y, sin duda, regiones.

Se podrían dar cuenta de que en los debates en los que intervine mantuve un discurso federal. Cuando se habló de Papel Prensa, dijimos que se podrían instalar plantas de Papel Prensa



en las distintas regiones del país, a fin de generar más fuentes de trabajo, disminuir los fletes y abastecernos de esa materia prima.

Cuando se debatió sobre el Banco Central de la República Argentina, propusimos un dictamen de minoría que sustituía el artículo 7° por el 6°, estableciendo que los directores del Banco Central podían ser representantes de las regiones, según sugerencia de los gobernadores, con la anuencia de los senadores.

En cambio, cuando hablamos del presupuesto del Belgrano Cargas, nos quedamos todos callados. En las campañas políticas legislativas y ejecutivas se habla de presupuestos que podrían venir del Tesoro o de distintas entidades internacionales, pero en Salta al tren Belgrano Cargas se lo conoce con distintos apodos: uno de ellos es el de “tren fantasma”.

Hoy, escuché que el Belgrano Cargas podría triplicar su capacidad de transporte. En 1958, tenía diez veces la capacidad de carga actual; estamos hablando de diez millones de toneladas anuales. Además, no sólo servía para integrar, ya que en Salta hay algunas ciudades a las que para llegar debemos pasar al país vecino y luego reingresar al territorio nacional. En cambio, con el tren Belgrano Cargas arribábamos, por ejemplo, a la escuela creada por el ex gobernador de Salta, Bernardino Biella, que se llamaba “República de Bolivia”.

Si el tren Belgrano Cargas tuviera los recursos que proponemos en la disidencia, podríamos hablar del corredor bioceánico, que tanto se mencionaba y por el que tan poco se hace.

Entonces, nos equivocamos al hablar del “tren fantasma”, ya que nos referimos al tren más federal de la República Argentina, que une a trece provincias e integra el Noroeste con el centro de la República. Este ferrocarril nos permitiría el desarrollo y el transporte a puertos, abaratando los costos, como quiere la señora presidenta. De esta manera, cuando se abaratan los costos de transporte y se realiza una mayor exposición de productos, se genera una mayor oferta, y si la demanda permanece igual, los precios bajan y combatimos la inflación.

Por eso, estimados legisladores salteños del Noroeste, les pido que votemos a conciencia este proyecto, a fin de que, de una vez por to-

das, tengamos los recursos necesarios para que el Belgrano Cargas sea un tren para todos.

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

**Sr. Cardelli.** – Señora presidenta: quiero decir desde el comienzo que nuestro bloque se va a abstener, pero no porque pretendamos borrarlos del debate sino porque tenemos la certeza de que la discusión es otra y no es pertinente a esta Cámara.

La discusión es otra y en todo caso gira alrededor de un problema serio que ha explotado en los últimos tiempos, pero que lo venimos arrastrando desde el modelo de privatización de los 90. En esa privatización el Estado es protagonista y otorga concesiones; las provincias otorgan concesiones para extraer petróleo; en el caso de los ferrocarriles se otorgan para que las empresas exploten el servicio, y también aquí tenemos en los subterráneos un sistema de concesiones para explotarlo.

Nosotros estamos convencidos de que el camino es avanzar hacia empresas públicas con control de los trabajadores y participación de los usuarios. También estamos convencidos de que ése no es el proyecto del jefe de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, y tampoco hasta ahora ha sido el del gobierno nacional, más allá de que en la tradición peronista estas posiciones no son ajenas.

Este modelo de transferencia sin recursos nos recuerda la transferencia educativa sin financiamiento de los 90 y la transferencia de la salud a las provincias, también sin financiamiento, de esa misma década.

Esas transferencias tuvieron serias consecuencias; entre otras cosas, en el ámbito educativo, donde todavía estamos pagando una serie de cuestiones colaterales en el plano laboral y en el funcionamiento escolar.

Asimismo generaron una estratificación, porque las provincias que tenían mejores recursos lograron una mejor educación.

Tenemos que decir que en el sistema de transporte de pasajeros también existe una estratificación. Tiene razón el diputado por Catamarca que dijo que los pasajeros de las provincias pagan un boleto diferente. En Córdoba, el boleto de colectivo vale 2,50; en la provincia

de Buenos Aires, en el conurbano, todos los servicios de transporte que financia el Estado nacional valen entre 1,10 y 1,20 pesos. Eso es una verdadera estratificación e injusticia. Si hay algo que debe tener el mismo precio en todo el país es el servicio público de transporte de pasajeros, sean micros o subterráneos.

Todas las transferencias se tendrían que hacer con los correspondientes fondos. Por eso, nosotros ratificamos que el camino es otro. Desde el punto de vista de la gestión, hay que salir del modelo de las concesiones.

Lo primero que hizo Macri fue aumentar el boleto, beneficiando a la empresa de Benito Roggio con 2 puntos y medio del precio del boleto de 2,50 pesos, que pasan directamente al concesionario. No hemos hablado nada de Benito Roggio ni de Metrovías ni de los verdaderos beneficiarios de todo este sistema de privatizaciones por vía de concesiones.

Por eso, ratificamos que tenemos que avanzar hacia un modelo de empresas públicas con control de los trabajadores y participación de los usuarios. Ésa es la razón por la cual nuestro bloque se va a abstener.

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra la señora diputada por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

**Sra. Alonso (L.)**. – Señora presidenta: la sobrina de Angélica viajaba en el Sarmiento el día de la tragedia evitable de Once. No es una de las 51 personas muertas en esa oportunidad; es una de las 703 heridas. La sobrina de Angélica tiene veintitrés años, un hijito de un año y ese día iba a trabajar, y a raíz del accidente no va a caminar nunca más. Lo que no puede olvidar la sobrina de Angélica es el olor del agua y de la vaselina que utilizaron los bomberos para despegarla de los fierros y de los otros cuerpos.

Si la sobrina de Angélica me preguntara qué estamos haciendo los diputados por ella, por los otros 702 heridos, por los 51 muertos y por todos los usuarios del sistema metropolitano de transporte público de Buenos Aires, le diría que no estamos haciendo nada de nada. Nos estamos peleando, estamos llenando con palabras las hojas de los taquígrafos y no le estamos resolviendo el problema ni a la sobrina de Angélica, ni a su hijo ni a ninguna de las personas que ahora están saliendo del trabajo y

están yendo a tomar los trenes del Sarmiento, del Mitre o del Roca.

Como dijo la señora diputada Camaño, este trámite es ocioso e innecesario. Entonces, me voy a tomar los cuatro minutos que me restan para decir que la máxima responsabilidad de la destrucción de la lógica sistémica del sistema de transporte del Área Metropolitana de Buenos Aires, y la máxima responsabilidad de profundizar la desigualdad entre ricos y pobres en el Área Metropolitana de Buenos Aires va a ser de la presidenta de la Nación y de las mayorías parlamentarias oficialistas, que van a aprobar el proyecto que estamos considerando.

Por eso, como nos queda un poco de tiempo, los invito a que reflexionen, a que piensen en la sobrina de Angélica, en los otros 702 heridos y en los 51 muertos, y a que lean nuestro dictamen de minoría a fin de considerar la posibilidad de aprobarlo. Nuestro dictamen busca dar una mirada integradora, articulada, y convoca a todos los actores institucionales del Área Metropolitana de Buenos Aires –el gobierno nacional, el de la Ciudad, el de la provincia y el de los 42 municipios– a pensar en un diseño que invierta, controle, sancione, sea transparente y, fundamentalmente, garantice un derecho humano a todos los ciudadanos: el derecho de tomarse un transporte público que los haga sentirse cómodos, seguros y ciudadanos de primera.

Hoy, los que toman los trenes del Ferrocarril Sarmiento o del Ferrocarril Mitre no se sienten ciudadanos iguales a los que vienen manejando por las autopistas sus autos caros desde Pilar o desde San Isidro. Es incorrecto decir que si hay más autos es porque estamos mejor. Lo correcto es decir que si hay mejor transporte público, los ricos, los trabajadores, el jefe, la enfermera, el médico, el gerente o el bancario van a viajar en los mismos trenes, en los mismos subtes y en los mismos colectivos.

El acceso al transporte es un derecho humano, derecho humano que el Estado argentino está violando. Es más: esta discusión no debería terminar en la Corte Suprema sino en la Corte Interamericana de Derechos Humanos. La sobrina de Angélica, que perdió sus piernas para siempre y que dejó parte de su vida en ese tren junto con otros 702 heridos y 51 muertos,

tiene el derecho de recibir una respuesta que hoy este Congreso no le va a dar.

El derecho de acceder al transporte público es un derecho humano. El transporte público iguala y democratiza. Lo que hoy aprobará la mayoría oficialista va en contra de la igualdad social y de la justicia social. El día que la presidenta de la Argentina y todos nosotros tomemos el Sarmiento junto con los trabajadores que vienen a la Ciudad de Buenos Aires para cumplir con sus tareas, con los estudiantes, con los que vienen a disfrutar de la cultura, con los que vienen del conurbano bonaerense y con los que vienen de otras provincias e incluso de otros países –porque la Ciudad de Buenos Aires les ofrece muchas ventajas que no se ofrecen en otros lugares–, seremos una sociedad más igualitaria.

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Ha concluido su tiempo, señora diputada.

Tiene la palabra el señor diputado por Santa Fe.

**Sr. Comi**. – Señora presidenta: quiero comenzar haciendo más las palabras del señor diputado Zabalza. Estamos discutiendo en el Congreso de la Nación un problema que afecta a los ciudadanos de la Ciudad de Buenos Aires y del Gran Buenos Aires, quienes utilizan estos servicios cuando van a trabajar. Sin embargo, muchos somos diputados electos por los pueblos del interior, y creo que todos estos años se ha vivido una discriminación absoluta, porque hace mucho tiempo que los trabajadores de la provincia de Santa Fe, por ejemplo, pagan 2,50 pesos o 2,70 pesos en mi ciudad.

Nos hemos cansado de venir a Buenos Aires a hablar con Jaime y con Schiavi; espero que nuestro comprovinciano ahora ayude a resolver el problema, invocando que el reparto de subsidios se efectúe de acuerdo con lo que dice la Constitución Nacional en su artículo más sagrado que versa sobre el principio de igualdad.

Todos los habitantes somos iguales ante la ley; en esta materia, parece que no. Los habitantes de la Ciudad de Buenos Aires y del Gran Buenos Aires durante años han pagado una tarifa, y los del interior, también pobres, laborantes, gente común que utiliza el transporte público, otra totalmente distinta. Abrazamos a los ciudadanos de la Ciudad de Buenos Aires,

aunque creo que están bajando al mismo sótano en el que hemos estado todo este tiempo.

Paso a analizar ahora algunos de los argumentos que expresara la señora diputada Conti –que en este momento no se encuentra presente– para marcar las características contractuales del acta acuerdo. La señora diputada lo planteaba implícitamente por aquel viejo principio romano de que los pactos se hacen para ser cumplidos, *pacta sunt servanda*.

En este ámbito hay que analizar algunos elementos constitutivos de los actos jurídicos y de los contratos. El primero de todos es la buena fe. Todo el ordenamiento jurídico se sustenta en la buena fe. ¿Qué es la buena fe? Actuar diligentemente, no mentir y que los objetivos que uno propugna cuando va a celebrar un contrato no se simulen. Esto está consagrado en el ordenamiento jurídico, desde la ley 17.711, que dice que los contratos deben celebrarse, interpretarse y ejecutarse de buena fe y de acuerdo con lo que verosímelmente las partes entendieron o pudieron entender, obrando con cuidado y previsión. Esto quedó también plasmado en otras partes de la norma, que es lo que buscó el codificador.

El discernimiento, la intención y la libertad son los elementos constitutivos y fundamentales de un acto jurídico para corroborar si es válido. Si los analizamos detenidamente podemos señalar que hubo discernimiento de ambas partes; intención, ¿quién puede decir que la intención que propugnaba el gobierno nacional es la misma que la que después se ejecutó? Como bien se dijo aquí, en el artículo 2° se tira por la cabeza de aquél a quien le toque el sistema de colectivos que no estaba por ningún lado, y con esto no quiero ofender a nadie. Obviamente, no era la misma intención.

Cómo se llama a eso: simulación. Es decir, encubrir el carácter de un acto con otro. Lo que corresponde en esta materia sería lógicamente declarar la nulidad absoluta e insanable de esta acta acuerdo, cuando la Corte Suprema de Justicia de la Nación entienda que es verdad lo que se dice aquí en el sentido de que tiene competencia originaria para dirimir en un conflicto de esta naturaleza.

Esa acta acuerdo podría caer también por lo expresado en otro capítulo de la ley 17.711 referido a la lesión; es decir, cuando una de la

partes manifiesta una absoluta falta de diligencia para manejarse. Pongamos en ese lugar al gobierno de la Ciudad de Buenos Aires; patética representación de lo que puede ser manifestarse a favor de los ciudadanos que representa, firmar un día una cosa, aumentar las tarifas y después desconocerlo.

Si analizamos el Código Civil, que vamos a reformar, esta iniciativa está en problemas desde todo punto de vista. Ante este dilema, votamos por el rechazo de esta acta acuerdo, pero aspiramos a que la Corte Suprema de Justicia de la Nación honre el derecho vigente y declare la nulidad absoluta de todo lo actuado.

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por Mendoza.

**Sr. De Marchi**. – Señora presidenta: es muy difícil agregar algo novedoso o distinto a lo que se ha dicho, por lo que no voy a hacer uso de la palabra. (*Aplausos*.)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por el Chaco.

**Sr. Orsolini**. – Señora presidenta: lamento que hoy esta Cámara tenga que estar dirimiendo una puja política entre dos gobiernos, el gobierno de la Ciudad y el gobierno nacional. Tu vieron la capacidad de sentarse a negociar y el 3 de enero plasmaron en un acuerdo el traspaso del transporte de subtes del gobierno nacional a la Ciudad –que ya comenzó mal, porque en esa mesa de acuerdo estuvo ausente uno de los actores principales, que son los usuarios, que debieran haber estado– para continuar con los sucesos por todos conocidos. Así, el jefe del Gobierno de la Ciudad públicamente devuelve los subtes y el gobierno manda a esta Cámara este proyecto para dirimir esta puja.

Me hubiera gustado que en esta Cámara de Diputados hubiésemos estado discutiendo una verdadera política de transportes para todo el país. Provengo de una provincia del Norte Argentino, una provincia muy postergada que en la década del 90 sufrió el mayor desguace de los ferrocarriles argentinos.

Hay que decirlo con todas las letras, porque hay muchos aquí en este recinto que se rasgan las vestiduras en contra de la política de los 90, pero en aquel momento se enrojecieron las

manos aplaudiendo las privatizaciones que se llevaron a cabo.

Entonces, hoy tendríamos que estar discutiendo por qué se da este desequilibrio demográfico en la Argentina, donde a 100 kilómetros del obelisco hay 17 millones de habitantes, cuando tenemos un país geográficamente rico para poder vivir.

La realidad es que las políticas son centralistas y favorecen a quienes vienen a estas grandes ciudades. Aquí, el boleto vale 1,10 pesos y, como dijeron otros legisladores, en cualquier ciudad de la Argentina un ciudadano tiene que pagar de 2,50 pesos para arriba.

Aquí, los subsidios tienen otro redireccionamiento. Por eso, como dije anteriormente, me gustaría que estuviésemos debatiendo una política nacional de transporte. Lo digo como hombre del interior, como hombre de una provincia donde hay todavía ciudadanos que desde que les levantaron el tren en la década del 90 tienen dificultades para salir los días de lluvia, porque tampoco tienen rutas asfaltadas y su única salida era el tren.

Resulta que esta privatización de los 90, que se basó en el “capitalismo de amigos”, aún hoy sigue, ya que no ha cambiado absolutamente nada. Era mentira aquello de “ramal que para, ramal que cierra”, sino que era “ramal que da pérdida, ramal que cierra”. No les importó nada la gente, sólo les importó cuál era el rédito económico que iban a tener las empresas.

Hasta el día de hoy seguimos sufriendo eso. Por eso, quiero que alguna vez empecemos a mirar hacia el interior. También insto en el mismo sentido a muchos de mis pares que hoy están aquí, que también son del interior profundo y que saben lo que estoy diciendo, porque lo sufren los que menos tienen, que son los más vulnerables.

Hay algunos que por obsecuencia vienen a esta Cámara a levantar la mano para apoyar políticas que van en contra del interior y de las provincias. Pero algún día van a tener que volver y también van a tener que ir a pedir nuevamente el voto a esa gente del interior, y ahí deberán rendir cuentas.

No voy a ocupar más tiempo, pero lo que pretendo es que en algún momento podamos dejar de atender las urgencias que tiene el go-

bierno nacional y podamos satisfacer las urgencias de las provincias, que en este caso se condensarían en una política integral de transporte. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por la Ciudad de Buenos Aires.

**Sr. Triaca.** – Señora presidenta: me pregunto si cuando se presentó este proyecto se pensó en la gente, se pensó en los trabajadores que viajan en colectivo, en los jubilados que suben al subte, en los chicos que van a la escuela usando el transporte público, porque me parece que lo único que se hizo es una política de “revoleo”.

En noviembre, nos enteramos –también muchos diputados del bloque oficialista– de que sorpresivamente se recortaban subsidios, y ese mismo día le tiraban el subte por la cabeza a la Ciudad de Buenos Aires. Ése era el origen del problema: no había plata. Pero, ¿qué pasó? Encontraron una oportunidad política: trasladar un problema a un “enemigo político”, porque para el oficialismo no hay adversarios políticos sino “enemigos políticos”. Eso fue parte de la consecuencia inmediata del trabajo que se vino haciendo en los últimos meses. Ese trabajo llevó a una discusión y a grandes actuaciones, como la de la señora presidenta de la Nación, que nos reclamaba un “esfuercito”, pero sus funcionarios se encargaban de incumplir lo que muchos escribían por otro lado. Esto trajo como consecuencia la circunstancia en la que estamos hoy.

No voy a ahondar en lo que ya se dijo porque creo que –como lo manifestaron otros diputados– este debate es ocioso, ya que la cuestión de la transferencia del subte y de las líneas de colectivos no se va a resolver por el hecho de aprobar esta ley. Creo que tenemos que pensar en los problemas que esto podría generar si sucediera.

¿Qué les decimos a todos aquellos mayores que han hecho la cola durante cuatro o cinco horas allá por enero y febrero para obtener la tarjeta SUBE? ¿Se acuerdan de los avisos que decían que los argentinos somos todos “remolones”, que dejamos todo para último momento, que el 2 de marzo se cumplía el plazo? Eso demostró la incoherencia y el mamarracho que

se hace con la política de transporte a nivel nacional.

Definitivamente, cuando nos están transfiriendo sin subsidios –algo que establece la Constitución Nacional– ni los recursos pertinentes, para poder hacerlo en el marco de la Constitución, nos dejan, sobre todo a aquellos que sacaron la tarjeta SUBE, con cara de tontos, preguntándonos por qué hicimos cuatro horas de cola si ahora tenemos que enfrentarnos a una tarifa que no sabemos cuál es.

Otros casos son, por ejemplo, el de todos aquellos vecinos que viven en Barracas o en Lanús. ¿Qué diferencia tienen? ¿Cuál es la diferencia entre un trabajador que vive en Liniers y uno que vive en Ramos Mejía? ¿Cuál es la diferencia entre el que está de un lado del Puente Alsina y el que vive del otro lado? La diferencia va a estar en los precios que van a pagar. Y eso es parte del problema que está generando el gobierno nacional a la hora de mandar cualquier proyecto.

Nosotros no podemos hacer eso. Nosotros hemos optado por ser propositivos. Por eso, nuestro dictamen –como lo presentó el diputado Tonelli– va por más, por una idea superadora. Me parece que ésta es la conducta que debemos tener: dejar de lado la discusión y la comidilla y pensar en la gente a la que estamos afectando. Ésta es la tarea de los legisladores.

Mucho se ha dicho sobre lo que se hizo en la Ciudad y lo que no se hizo. Recuerdo solamente algunas cosas que escuché por parte de este gobierno o algunas presentaciones e inauguraciones extraordinarias que se hicieron. No me refiero sólo al tren bala sino también al extraordinario tren que inauguraban en Puerto Madero, que lleva desde ningún lado hasta ninguna parte. Una cosa muy extraordinaria...

Ése es el diseño de la política de transporte que ha tenido el gobierno nacional y es lo que estaríamos convalidando hoy con este proyecto de ley. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra la señora diputada por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

**Sra. Bianchi (M. C.).** – Señora presidenta: en primer lugar, quiero expresar la convicción de que estamos acá cumpliendo con lo que prescribe la Constitución Nacional y para le-

gislar sobre aquello que sí es de nuestra competencia. Entiendo también, a diferencia de lo que se ha manifestado aquí, que este debate sí es importante para millones de ciudadanos usuarios del transporte. Desde esa perspectiva, la de los usuarios del transporte, es que creo que debería centrarse nuestro esfuerzo para el análisis y la búsqueda de soluciones.

Creo que a esta altura nadie duda de a quién corresponde la planificación y el control, y quién tiene la jurisdicción sobre estos servicios que se prestan en el ámbito de la Ciudad de Buenos Aires, con la historia y las vicisitudes que ya los señores diputados Feletti y Brawer señalaron. No cabe duda de que este tema y la vocación de autonomía de la Ciudad de Buenos Aires han estado presentes en las plataformas políticas electorales de todos los partidos que tenemos representación en la Ciudad.

Los subtes son de la Ciudad de Buenos Aires, y Subterráneos es una sociedad del Estado que está concesionada, y siempre la Ciudad de Buenos Aires siendo municipio o ciudad autónoma participó de esa concesión.

El 3 de enero de 2012, fuimos testigos de que se daba un gran paso para efectivizar esa vieja aspiración de autonomía, con plena voluntad política de ambas partes, y –se supone– en pleno ejercicio de sus facultades. Ese compromiso que el gobierno federal y la Ciudad de Buenos Aires asumieron a lo largo de esta amplia normativa que ya se relató, fue reconfirmado y ratificado por el acta acuerdo que se firmó el 23 de enero.

En ese momento, nos alegramos porque era un avance muy esperado, un primer paso para empezar a construir una política de circulación, transporte y tránsito que la Ciudad merece discutir. En esto estoy de acuerdo: subtes, colectivos, metrobuses, automóviles, taxis. Esa planificación y discusión hacen centralmente no sólo al orden de la Ciudad sino a los ejercicios del derecho de circulación y trabajo y a la calidad de vida de la Ciudad.

La Ciudad de Buenos Aires asumió ese compromiso y en virtud de ello realizó el incremento tarifario del 127 por ciento. Esta cuestión fue ratificada por la propia Procuración de la Ciudad frente al amparo de los usuarios.

Sin embargo, poco tiempo después nos enteramos por conferencia de prensa de que el jefe de Gobierno de la Ciudad había decidido desentenderse del compromiso asumido. Por supuesto, sobre esto puede haber una mirada jurídica que es la que ya expresaron quienes me precedieron en el uso de la palabra, y yo prefiero en este caso privilegiar lo que creo que la ciudadanía espera de nosotros, que es la búsqueda de alternativas que contribuyan a mejorar la calidad de vida de las personas y a superar las circunstanciales dificultades que se presentan en ese camino de construcción.

Por ese motivo y no por ser del oficialismo, es que voy a apoyar el dictamen de mayoría, porque va en el mismo sentido que la plataforma electoral con la que el Frente para la Victoria se comprometió en la Ciudad de Buenos Aires. Además, entiendo que esta sanción que estamos por concretar es una forma de colaborar en la búsqueda de una solución.

A diferencia de otros diputados que piensan que necesariamente esto tiene que terminar en la Corte Suprema, yo creo que es una segunda oportunidad para retomar la voluntad política que se expresó en el acta: tratar de ir superando los errores cometidos e iniciar un camino de trabajo rumbo a la plena autonomía de la Ciudad, dando certidumbre a sus habitantes, a los que trabajan en ella, a los que habitan y a los que circulan.

–Ocupa la Presidencia el señor presidente de la Honorable Cámara, don Julián Andrés Domínguez.

**Sra. Bianchi (M. C.).** – Señor presidente: por supuesto que va a haber inconvenientes como los tienen todos los titulares de todas las jurisdicciones de este país. La responsabilidad política en el ejercicio de la función pública no implica no tener problemas. Se trata de definirlos adecuadamente y de generar los caminos y alternativas de solución, transformando la realidad.

Por esas razones adhiero al dictamen de mayoría, siendo diputada nacional electa por el pueblo de la Ciudad de Buenos Aires. (*Aplausos.*)

**Sr. Presidente (Domínguez).** – Tiene la palabra el señor diputado por Entre Ríos.

**Sr. Chemes.** – Señor presidente: muy brevemente quiero dejar sentada mi opinión sobre este tema. Ante todo es importante distinguir lo que es la transferencia de un servicio, como establece la Constitución Nacional, de lo que es una empresa que presta un servicio.

La Unión Cívica Radical viene sosteniendo la necesidad de garantizar la autonomía de la Ciudad, y este traspaso implica avanzar en esa dirección que se inició en 1994.

El traspaso de los subterráneos ya fue aceptado por la Ciudad –hoy también se mencionó esto– por medio de la ley local número 373, durante el gobierno de Aníbal Ibarra en mayo de 2000. Ya han pasado muchos años.

El actual jefe de Gobierno aumentó las tarifas, aceptando de hecho su legalidad. Me parece que esto no deja lugar a dudas. Tampoco creo que haya que transferir fondos en el caso de los colectivos, porque la política de subsidios es del Estado nacional, mientras que la función política es para asumir deberes y obligaciones.

Si se quiere administrar el sistema hay que tomar decisiones, y lo que defendemos es la capacidad de la Ciudad de Buenos Aires para tomar sus propias decisiones en materia de regulación de tarifas, recorridos y condiciones del transporte local, como lo hacen otras jurisdicciones.

La Unión Cívica Radical lo viene haciendo a lo largo de su historia en defensa del federalismo. Por eso, en esta oportunidad también estamos defendiendo la capacidad de ser autónomos. (*Aplausos.*)

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Tiene la palabra la señora diputada por Buenos Aires.

**Sra. Linares.** – Señor presidente: seré muy breve para fijar la posición del bloque GEN y acompañar el dictamen de minoría al que se refirió el señor diputado Cortina.

En ese sentido, nosotros también rechazamos esta acta porque entendemos que no cuenta ni ha contado con una planificación adecuada. También consideramos que no es constitucional ni se han tenido en cuenta los más de 3 millones de usuarios que diariamente utilizan el sistema de subtes, sin hablar del transporte automotor de pasajeros. Además, tenemos la sensación de que el Poder Ejecutivo nacional

le ha tirado a la jurisdicción del Gobierno de la Ciudad un tema muy complejo y difícil. Pero también es justo decir que este último lo ha aceptado muy livianamente.

En principio, quiero aclarar que entendemos que los servicios públicos de transporte de pasajeros –esto es, subtes, tranvías, automotores y premetro– corresponden al territorio de la Ciudad de Buenos Aires. Si bien aquí se han nombrado numerosas normativas vigentes desde 1994, 1999 y 2000, recién ahora con esta acta es como se concreta de manera efectiva el traspaso de los servicios del transporte de pasajeros.

Hago un paréntesis para señalar que estamos ratificando en este Parlamento un acuerdo de partes que no sólo actualmente se encuentra en instancia judicial y que probablemente la Corte Suprema deba resolver como aquí se ha dicho, sino que además no se ha cumplido con los 90 días previstos entre ambas partes para poder llevar adelante esta negociación. Aún les queda una semana a ambos gobiernos para poder tener un poco de cordura a fin de llevar adelante el traspaso de manera adecuada.

Ahora bien, más allá de los acuerdos del Poder Ejecutivo nacional, que se comprometió a aportar la mitad de los subsidios que Metrovías recibió en 2011 –que ascienden a la suma de 360 millones de pesos, aproximadamente–, entendemos que estamos incumpliendo el inciso 2 del artículo 75 de la Constitución, ya que el traspaso debe realizarse con la totalidad de los fondos; al menos, aquellos previstos para el año anterior. Por ello, consideramos que la medida es inconstitucional.

Varios señores diputados han hecho referencia al tema de los subsidios. Consideramos que éstos son una herramienta de equilibrio en épocas de crisis económicas. Sin embargo, hemos visto que se ha llevado adelante una política de Estado que ha privilegiado la ganancia de las empresas concesionarias en desmedro del erario y de los derechos básicos de los usuarios.

Por otro lado, desde 1989 dicha política nos ha llevado al desprecio de los bienes públicos, de la vida humana, y también, a la corrupción. Sólo refiriéndonos a la tragedia de Once visualizamos lo que ello significa.

¿Cuáles fueron los resultados del aporte de subsidios, de parte del Estado, a estos empresarios? ¿Hubo monitoreos, se conocen los costos? ¿Se sabe que la última apertura de costos se hizo en el año 2009, cuando se produjo el aumento de los pasajes? ¿Se auditaron las cuentas de las concesionarias? Pareciera que recién ahora queremos empezar a controlar a TBA y a Metrovías. Ya es tarde.

Sí queda en claro que la firma del acta, inmediatamente y de manera sorpresiva, sin audiencia pública ni participación ciudadana, puso en vigencia un aumento del 127 por ciento en la tarifa. En eso sí se pusieron de acuerdo, porque nadie se quejó demasiado. A partir de ese día se planteó que la tarjeta SUBE debía ser obtenida antes del 2 de marzo, momento a partir del cual el pasaje dejaría de estar subsidiado. Macri se enoja con algunas cosas, pero lo peor que pudo haber hecho fue aumentar, en menos de cuarenta y ocho horas, el pasaje a los usuarios.

Poco se ha hablado del riesgo que significa viajar en el subte. Existen ochenta y ocho estaciones; no sabemos si todas tienen detectores de incendio, y se sabe que sólo algunas cuentan con sistema de ventilación.

Finalmente, considero que falta un plan estratégico de sistema integral de transporte, que está pendiente no sólo en la Ciudad de Buenos Aires sino también en el resto de la República Argentina. (*Aplausos.*)

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Tiene la palabra la señora diputada por Buenos Aires.

**Sra. Martínez.** – Señor presidente: voy a utilizar el término que me corresponde, para introducir algunos puntos y sensaciones que, entiendo, suman al debate.

En primer término, no me llama la atención que el gobierno nacional quiera traspasar competencias que le representan un gasto o un riesgo, ni que no haya alguien dispuesto a hablar de la transferencia de otras competencias, por ejemplo, relativas al puerto, al juego, a la Justicia, etcétera.

Pareciera que dejar gobernar al jefe de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires constituye una amenaza para la administración nacional. La verdad es que, en ese sentido, somos muchos los argentinos que trabajamos, estudiamos y nos divertimos en esta ciudad, y terminamos

siendo víctimas de algún objetivo político del gobierno nacional.

Buenos Aires no es la ciudad de Macri ni de los porteños; es la ciudad de todos los argentinos, así como también lo son Resistencia, Bariloche, Salta, etcétera. Cuando el gobierno realiza una obra en algunos de esos lugares, no demandamos un derecho de uso como condición para que esa obra se concrete.

Nuestro país cuenta con veinticuatro provincias, miles de ciudades, y queremos lo mejor para todos los habitantes. No constituye fundamento decir que los recursos del subte son para Macri, pues son para todos los argentinos que usaron, usan y usarán los servicios que brinda la Ciudad de Buenos Aires que, les repito, es la ciudad de todos los argentinos.

En esta sesión parece que, en vez de abrir, estamos cerrando un debate.

Parece que el Frente para la Victoria intenta imponer una mayoría, pero no lo hacen solos sino con otros partidos políticos que se esconden detrás de las excusas de un federalismo engañoso.

Muchos oradores hablaron del federalismo y de las desigualdades que este gobierno viene llevando adelante hace muchos años con las provincias, por lo que no voy a referirme a ese tema, pero sí quiero decir con muchísimo respeto que es vergonzoso escuchar a algunos representantes del pueblo de la Ciudad que no defienden a sus conciudadanos.

Como bonaerense me sucede lo mismo al escuchar a algún ex intendente del conurbano que calla o no cuenta lo que muchos vivimos todos los días cuando nos subimos a un colectivo, un tren o un subte.

Repito, para que no haya malas interpretaciones, que los servicios que presta una provincia o una ciudad son para que los usemos todos los argentinos. Eso también es ser federal.

Me gustaría pensar que no somos veinticuatro provincias peleando por llevar agua para sus molinos sino que somos veinticuatro provincias que buscan mejorar el país, impulsarlo y hacerlo más grande. Como dije anteriormente, creo que esta instancia no tiene que cerrar el diálogo sino que debe abrirlo.

En 2007, el presidente Néstor Kirchner recibió a Mauricio Macri, y un diálogo que parecía



imposible e inesperado trajo resultados. Luego, la presidenta convocó en dos oportunidades a Mauricio Macri y un diálogo que parecía impensado también tuvo respuesta.

Ojalá podamos generar ese diálogo nuevamente. Ojalá puedan entender que no es cuestión de campo contra ciudad, de empresarios contra trabajadores, de financistas contra industriales y que no todo es blanco o negro.

De nuestra parte siempre van a encontrar voluntad de diálogo y de trabajo en conjunto. *(Aplausos.)*

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Tiene la palabra el señor diputado por Tucumán.

**Sr. Sacca**. – Señor presidente: hablar del traspaso del subte sin referirme al federalismo no tiene demasiado sentido.

Soy consciente de que todas las provincias, incluida la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, tienen los mismos derechos en cuanto a lo que les corresponde.

Anticipo que estoy de acuerdo con el traspaso.

Hablar del federalismo en la actualidad sin hablar del aspecto tributario tampoco tiene sentido. Quiero aclarar que la coparticipación federal es contraria a las provincias y también a la Ciudad de Buenos Aires.

Puedo dar datos en este sentido: en 2001, era un 32 por ciento para las provincias. En 2008, 28 por ciento, y en 2010, 25 por ciento. Por lo tanto, cuando hablamos de federalismo no podemos dejar de lado ninguno de los aspectos adyacentes a esta situación. Cuando hablamos de federalismo no sólo hablamos de la cantidad de representantes que cada provincia tiene en el Congreso de la Nación, ya sea en la Cámara baja o alta. También hablamos de la distribución equitativa de la riqueza.

Hoy, lo único que se logra es un centralismo de caja que lo que quiere imponer es una disciplina total hacia los gobernadores, y es esta la discusión que también tenemos que dar.

Cuando era niño vivía frente a una estación de trenes y con mucho gusto veía pasar los trenes de carga. En la actualidad, esto ya no sucede. Las vías están muertas.

Puedo dar números en este sentido, pero aclaro que el culpable de esta situación es el peronismo, ya que con la presidencia de Carlos

Saúl Menem en 1992 comenzó el desguace del ferrocarril, que llegó a tener 95 mil empleados y 35 mil kilómetros de vías. En la actualidad, hay un poquito menos de 9 mil empleados y existen 8 mil kilómetros de vía.

Por lo tanto, creo que estamos perdiendo una oportunidad histórica como Congreso de la Nación –y también como Poder Ejecutivo– de dar el debate real o completo de este tema.

Hoy, una vez más, estamos tratando de buscar coincidencias con un parche más, cuando, en realidad, la discusión debería basarse en si queremos recuperar los ferrocarriles o no. Tenemos talleres, como los de Tafi Viejo en la provincia de Tucumán, que trabajan al mínimo de su capacidad, cuando podrían estar produciendo repuestos o arreglando las máquinas que hoy están funcionando o se encuentran deterioradas. En este sentido, en muchas provincias se beneficiaría el transporte de nuestros productos.

Lamento haberme alejado del tema en discusión. Con respecto a la cuestión en particular, creo que la Ciudad Autónoma de Buenos Aires tiene que hacerse cargo del transporte local, porque existe un convenio firmado. Nadie en su sano juicio firma cosas sin leer o entender, menos cuando se tiene tanta responsabilidad. El Estado nacional tampoco puede desatender en forma inequitativa el subsidio con que respalda este asunto.

En consecuencia, apoyo el dictamen de la Unión Cívica Radical, que también implica la creación de un ente de contralor, integrado por el Estado nacional, la provincia de Buenos Aires y la Ciudad Autónoma, a fin de que las cosas realmente mejoren.

Me tomaré mi último minuto para decir que esta pelea no es más que una batalla política y que con cuatro años de desarrollo tiene rehenes, que no son la presidenta de la Nación o el alcalde de la Ciudad Autónoma, ni mucho menos los concesionarios, sino el pueblo, que votó a todos y a cada uno de los que estamos acá. Es el pueblo que paga sus impuestos y que nos paga el sueldo. *(Aplausos.)*

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Tiene la palabra el señor diputado por Santa Fe.

**Sr. Germano**. – Señor presidente: estamos terminando el debate y nos encontramos próxi-

mos a la votación. Con seguridad tendremos una nueva ley y una nueva victoria parlamentaria del oficialismo.

Pienso que esta victoria tiene un sabor especial, porque la iniciativa del Poder Ejecutivo de transferir el servicio de transporte a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires ha sido ratificada –según nuestro entender– por una ley inocua, en el sentido de que se la interpreta como que ganó el Poder Ejecutivo nacional y perdió el jefe de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

Esta iniciativa está planteada en términos de quién gana y quién pierde, pero me pregunto qué es lo que cambiará mañana. Más allá de que entendemos que esta iniciativa no corresponde y es inconstitucional, se transformará meramente en una expresión de deseos, ya que ¿se hará cargo el jefe de Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires de los servicios de transporte a partir de mañana? Resulta más que evidente que no lo hará.

De confirmarse esta negativa, estará fundada en un hecho elemental, según escuché a algunos diputados adherentes al ideario político del jefe de Gobierno, en el sentido de que el servicio se está prestando en la órbita nacional, sin interrupción. Entonces, ¿por qué existe la premura en transferir un servicio que está en funcionamiento y con una prestación bastante razonable bajo la órbita nacional desde hace varios años? ¿Dónde está la premura? En la llamada “sintonía fina” que requiere el modelo, que no por sintonía fina pierde delicadeza en su aplicación. Encontramos la verdadera razón de la premura en que hace falta bajar subsidios.

El presupuesto de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires luce apetitoso para afrontar lo que hoy el sistema tarifario no cubre en el servicio de transporte. Dicho de otra manera, al afrontar la Ciudad de Buenos Aires el costo del servicio, sea por tarifa o subsidio, ello aliviará al presupuesto nacional, que buena falta le hace.

Quiero dejar en claro que comparto la convicción de muchos de mis pares sobre el criterio general de que los servicios deben ser prestados por los organismos del Estado que estén más cerca de los usuarios. De manera que, al menos para mí y para la mayor parte de los dictámenes que he visto, no hay duda sobre que

quien debe prestar el servicio de transporte es la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Con la misma convicción tengo totalmente claro que no es en el ámbito de esta Cámara de Diputados donde debe buscarse la solución al diferendo planteado. No se encontrará en este Congreso la solución definitiva al conflicto. Tampoco debería ser en el Poder Judicial, donde todo indica que se dirimirá finalmente.

El ámbito no debe ser otro que el de la mesa de diálogo que existía y de la que nunca deberían haberse levantado las partes sino hasta encontrar la solución, sencillamente porque quienes pagan las consecuencias del conflicto entre el Poder Ejecutivo nacional y la Ciudad de Buenos Aires somos los ciudadanos. Nosotros padecemos las consecuencias y pagamos tarifas e impuestos más altos.

Estoy seguro de que muchos piensan que el resultado de esta confrontación terminará premiando o castigando en términos electorales a uno más que a otro. A lo mejor es cierto, pero lo que es imposible es que en este contexto de conflicto se produzca la mejora que necesita el servicio concesionado y cuyo control está hoy en disputa.

Tampoco mejoran las instituciones cuando, como en este caso, el Congreso de la Nación es utilizado para dirimir una disputa que no le compete.

En mérito al tiempo, concluyo diciendo que mi voto será de rechazo al dictamen de mayoría, de conformidad con mi bloque, pero me siento partícipe de una asamblea que nada tiene que ver con esta temática.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Tiene la palabra la señora diputada por Tucumán.

**Sra. Córdoba**. – Señor presidente: creo que a esta altura del debate no hay ningún ciudadano argentino ni de la Capital Federal que tenga alguna duda acerca de a quién le corresponde la administración del transporte público de la Ciudad: obviamente al Gobierno de la Ciudad Autónoma.

Ya se han esgrimido muchos argumentos desde nuestro bloque para justificar la constitucionalidad de la ley que hoy venimos a aprobar. Me gustaría abordar el tema desde otra perspectiva, vinculada con la conducta del jefe de Gobierno porteño, una conducta disva-

liosa, que no honra la responsabilidad para la que ha sido elegido por el pueblo de la Capital Federal.

Solía decir Mariano Moreno que los buenos ejemplos son formas de autoridad. Yo me pregunto qué autoridad política puede tener hoy un jefe de Gobierno que el día 3 de enero de 2012 firma un acta acuerdo con el gobierno nacional asumiendo compromisos y aceptando el traspaso, que el día 5 de enero firma el decreto 27, por el cual incrementó un 127 por ciento la tarifa y que el 29 de febrero, graciosamente y en una conducta antijurídica y antidemocrática, resuelve no hacer frente a ese compromiso a través de una conferencia de prensa.

Me pregunto cuáles serían los titulares de muchos medios de comunicación si un día la presidenta de la Nación se levantara y decidiera convocar a una conferencia de prensa para decir que no va a cumplir con algunos de los convenios firmados con las provincias o con los municipios argentinos respecto de servicios públicos, de transferencia de fondos y de obras públicas. Seguramente sería condenada en forma unánime por esa actitud. No tiene el beneficio que muchas veces tiene el ingeniero Macri, de que se enmascaren sus actitudes planteando un escenario de disputa política que es inexistente.

Digo esto, señor presidente, porque hace pocos minutos escuché a algunos diputados que responden a Mauricio Macri esgrimir el argumento falso –un sofisma– de que el acta del 3 de enero no había tenido principio de ejecución ni tenía validez porque todavía no había sido ratificada por la Legislatura de la Ciudad.

Quiero demostrar que hay una gruesa contradicción entre esa argumentación y la acción del propio ingeniero Macri, que a través del decreto 27 del día 5 de enero dispone el aumento de tarifas.

Si me permite, señor presidente, voy a leer algunos párrafos de los considerandos. La primera frase dice expresamente que a través del acta acuerdo de transferencia de los servicios de transporte subterráneo y premetro, celebrada con fecha 3 de enero de 2012 entre el Estado nacional y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en adelante el acta acuerdo, se procede a ratificar por parte de la Ciudad la decisión de aceptar la transferencia de la concesión de

la red de subterráneos de la Ciudad de Buenos Aires.

Otro párrafo de los considerandos dice expresamente que frente a tales circunstancias y frente al riesgo que ello conlleva, no puede este gobierno permanecer inmóvil o en actitud pasiva dilatoria de la efectiva obligación asumida, debiéndose prever en forma efectiva y actual el mecanismo más idóneo para cubrir el déficit operativo resultante.

Con esto queda demostrado, señor presidente, que los argumentos esgrimidos por algunos de los diputados que responden a Mauricio Macri han sido expresamente contradichos por la acción del propio jefe de Gobierno en la firma de ese decreto. Yo hacía referencia a la conducta disvaliosa de los gobernantes, porque me pregunto qué autoridad política puede tener, frente a quienes lo han votado, alguien que hoy firma un acta, al día siguiente aumenta la tarifa sin justificación y unos cuantos días después, por miedo o por cobardía a raíz del accidente de Once, decide desconocer esa acta.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Ha concluido su tiempo, señora diputada.

Tiene la palabra la señora diputada por Buenos Aires.

**Sra. Majdalani.** – Señor presidente: ante cada sesión de muchas horas de debate me pregunto si nos escuchamos o si sólo nos sentamos aquí a esperar una sentencia. Y digo “sentencia” porque hoy todos sabemos cuál va a ser el resultado de una votación que va a condenar a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, que de “autónoma” sólo tiene el nombre.

Haber ganado las elecciones por tan amplio porcentaje debería ser el motor o el incentivo para profundizar el debate. El oficialismo baja al recinto con una orden y no puede apartarse de ella. Es como si hiciese acto de presencia; es como si el costo del triunfo de cada sesión fuera solamente escuchar y aguantar los discursos de la oposición, sin siquiera plantearse la posibilidad de un debate serio que permita arribar a un consenso.

Hoy, se ignoran los derechos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, de los porteños, pero algún día en el futuro, señores diputados, les puede pasar esto en sus provincias.

Pertenecer a una bancada no debería anular el pensamiento individual. Seguramente, los diputados por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires querrán, o deberían querer, que se respete la autonomía de la forma que manda la Constitución Nacional.

Hemos escuchado aquí discursos de una hipocresía llamativa. Hay quienes fueron altos funcionarios de la Ciudad y no han hecho nada de lo que hoy reclaman. Hay quienes hablan de huir, de escapar a las responsabilidades, y olvidan que su correligionario se fue en helicóptero.

Ayer, escuché a un diputado radical defender la autonomía de la Ciudad y después decir que acompañará el dictamen de mayoría. Yo me pregunto cómo es posible que un diputado que pretende ser senador por la Ciudad de Buenos Aires actúe de esa manera.

También escuché durante la reunión conjunta de comisiones a otro diputado manifestar su orgullo por pertenecer al gobierno nacional, y me parece bien; lo aplaudo. Sin embargo, creo que hay un orgullo superior y común a todos, que es el de cumplir con nuestras obligaciones. Es nuestro deber defender los derechos de todos los ciudadanos argentinos que habiten este suelo, sin importar el color político de sus gobernadores. Hay cuestiones que exceden la pertenencia partidaria, y el tema que nos ocupa es uno de esos casos.

Los ciudadanos están enojados con nosotros y con ustedes; pero no debería haber “ustedes” y “nosotros”. Se supone que todos somos representantes del pueblo, todos somos argentinos y queremos el bien común.

En los subtes viajan ciudadanos de todo el país que pretenden que sus gobernantes sean serios. Es obvio que en esta cuestión que hoy nos ocupa nos hemos dejado llevar por rivalidades, que en nada contribuyen a la solución del problema. No puede escapar a nuestro entendimiento que en medio de estas estrategias políticas han quedado de rehenes los ciudadanos.

Es importante tomar conciencia de que estamos hablando de personas, de seres humanos que tienen problemas, necesidades y que esperan de nosotros respuestas; pretenden que con nuestro trabajo mejorem su calidad de vida.

Cuando esto no pasa, cuando perdemos tiempo en discusiones estériles, ocurren desgracias que son evitables. Los argentinos no podemos darnos este lujo. La política es dar solución a los ciudadanos. Debemos dejar de lado egoísmos y descalificaciones.

Hoy, vamos a votar este traspaso. El oficialismo logrará imponer su voluntad condenando al gobierno porteño al ahogo económico, suponiendo que de esa manera perjudicará a Mauricio Macri. No es así; la realidad es que perjudicará a los porteños y a los argentinos en general.

Lamento realmente mucho que al retirarme de este recinto no pueda sentirme con la satisfacción del deber cumplido. (*Aplausos.*)

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Tiene la palabra el señor diputado por Mendoza.

**Sr. Vaquié.** – Señor presidente: cuando el señor ministro De Vido planteó en su exposición ante el Senado que a partir de este proyecto íbamos a discutir qué modelo de país queríamos, uno lo miraba con entusiasmo. De todos modos, rápidamente advertimos que esa declaración fue, por lo menos, una exageración, tanto en materia de transporte como de federalismo.

Se ha hablado mucho sobre el tema de transportes. Simplemente, voy a ocupar pocas líneas para hablar de federalismo. Desde la modificación constitucional de 1994, el tema federal quedó centralmente ubicado en una política orientada hacia el federalismo de la concertación, de los acuerdos entre los distintos gobiernos. Por eso, para nosotros el tema federal no es simplemente una pelea entre el gobierno central y el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Es algo mucho más complejo, porque detrás de eso, como se dijo aquí, se encuentran los ciudadanos. Este proyecto tiene claramente una connotación económica porque están en juego los subsidios reconocidos tanto por el gobierno nacional como por el gobierno provincial. Hacía falta esta política de acuerdo que no se alcanzó. Por eso, no se cumple con el precepto constitucional del inciso 3 del artículo 75.

En todos los debates que he escuchado hoy las cosas se centralizaron más en una pelea de porteños versus provincianos que en una dis-

cusión federal. Esa pelea se da sólo por el tema del transporte, y como bien plantearon tanto el ministro De Vido como su par Lorenzino en su exposición, en estos últimos años, entre 2003 y 2011, se entregaron cuantiosas sumas de dinero a los ciudadanos de Buenos Aires para subsidiarlos. Y ahora se lo quiere cambiar de un momento a otro sólo en el tema transporte.

En cuanto al tema federal, que es la discusión de fondo y por eso queremos plantearlo y discutirlo en cada oportunidad, el gobierno nacional lo olvida en forma permanente y no busca el consenso. Por ejemplo, en el decreto 2.054/2010 se prorrogaron los pactos fiscales, con lo que las provincias tenían que estar de acuerdo.

Las provincias y este Congreso tenían que aprobarlos por mayorías especiales, cosa que no se hizo. Eso también lleva a que haya planteos judiciales. También existe en estos últimos años, sobre todo desde que empezó la “sintonía fina”, un proceso de transferencias implícitas hacia las provincias.

Como ejemplo de esta cuestión están los programas de viviendas sociales. Durante muchos años se utilizaron los recursos del FONAVI en distintos fondos fiduciarios. Durante un tiempo el gobierno nacional lo destinó para viviendas sociales y fueron creciendo, pasando de 0,35 por ciento del PBI, en 2003, al 0,7 en 2006 o en 2007.

Pero, a partir de ahí, fueron cayendo hasta llegar, en el presupuesto de 2012 a los mismos valores que tenían en 2003, es decir, al cero treinta y pico por ciento.

Los fondos transferidos para la construcción de viviendas sociales fueron disminuyendo, por lo que las provincias tuvieron que conseguir recursos de otros lugares. Se vieron obligadas a contraer deudas para seguir construyendo viviendas, dado que el gobierno nacional no les está transfiriendo fondos.

Por eso, en nuestro proyecto incorporamos un concepto que tiene que ver con el transporte, pero no sólo con eso, sino también con que esta acta acuerdo tiene que cumplirse con la transferencia de los subsidios necesarios para que ellos sean iguales a los transferidos a otras provincias.

En este caso, el gobierno sigue cometiendo una inequidad, porque por un lado no quiere transferir los fondos para los colectivos y por otro actúa con exceso, como lo hace con los subsidios para los consumos domiciliarios de energía, mientras que en provincias como la mía, Mendoza, no hay subsidios del gobierno nacional.

En este aspecto, planteamos que los subsidios que se transfieran para el transporte de colectivos sean proporcionales a los que tienen los demás ciudadanos del país.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Tiene la palabra la señora diputada por Entre Ríos.

**Sra. Cremer de Busti**. – Señor presidente: en primer lugar, no hay mucho más para agregar, habiendo escuchado a todos mis colegas, quienes fueron dando datos y cifras. Sin ninguna duda, los subsidios son necesarios mientras estén bien dirigidos y sirvan para mejorar la calidad de vida de la gente y no para enriquecer los bolsillos de los empresarios que no cumplen con sus deberes.

Vengo de una provincia federal y con historia, como dijo Atahualpa Yupanqui. Entre Ríos mantiene viva la historia y el federalismo. Siguiendo con ello, considero que esta ratificación del traslado a la Ciudad de Buenos Aires no va en contra del federalismo. Contra el federalismo iría la ley de la coparticipación que estamos recibiendo las provincias.

Serían los distintos pactos fiscales que han tenido que firmar muchos gobernadores ante situaciones difíciles. Eso realmente iría en forma directa contra el corazón del federalismo.

El motivo que nos trae hoy aquí nos obliga a preocuparnos por una situación difícil, ya que sabemos que hay muchísima gente que está mal y que viaja muy mal, con miedo, en forma insegura. Esa cuestión se tiene que resolver entre dos partes, no la podemos resolver en este Congreso. Lo fija claramente la disposición transitoria decimoquinta de la Constitución Nacional, que establece que la Ciudad de Buenos Aires tiene autonomía suficiente como para tratar con el gobierno de la Nación el traslado de los medios de transporte.

Le agradezco, señor presidente, que me haya dado estos minutos para expresar mi opinión.

Esta Honorable Cámara no es el lugar para tratar ni decidir el traspaso de los medios de transporte. Insto –como lo hicieron otros compañeros aquí– a que hagamos un plan integral de transporte para todo el país.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Tiene la palabra el señor diputado por Tucumán.

**Sr. Casañas**. – Señor presidente: en el espíritu del dictamen de mayoría no existe ninguna intención de mejorar el servicio para los usuarios, ni siquiera de mantenerlo. Sólo se ve una pelea política y una necesidad de salvar la caja, que a esta altura es un escándalo. La pelea política es de dos grandes personajes que se autoeligieron adversarios.

Una diputada preopinante habló de una “papa caliente”. Da la impresión de que nadie la quiere agarrar.

El traspaso de los subtes a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires tiene que ser coordinado y con recursos. Estamos hablando de transporte de ciudadanos argentinos y tenemos que hacernos responsables.

Me gustaría estar discutiendo sobre coparticipación, federalismo, inversión, desarrollo, políticas de Estado y también vidas humanas, porque este Congreso debería hacer algo más con respecto a las cincuenta y un víctimas de Once, a las que sólo dedicó un minuto de silencio.

Al oficialismo no le gusta hablar de estas cosas. El relato de que nos va bien no admite críticas. Tampoco hablamos de que en los últimos nueve años de administración kirchnerista la Argentina pasó de ser un país de paso para la cocaína a ser el primer consumidor de Latinoamérica. Y tampoco hablamos del abandono y del desprecio con el que se trata a las provincias del Norte, que están postergadas, sin inversión, sin desarrollo y sin red de gas natural. En el último censo, de 2010 –son datos oficiales–, se habla de 5,4 millones de familias sin gas natural. Si fueran familias tipo, multiplicando el número por cuatro tendríamos 20 millones de argentinos sin red de gas natural.

Me parece que venir desde Tucumán para discutir en el Congreso el traspaso del subte es una pérdida de tiempo. Tenemos que hablar de desarrollo y de inversión.

Solicito autorización de la Honorable Cámara para insertar el resto de mi discurso en el Diario de Sesiones. (*Aplausos.*)

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Queda constancia de su solicitud, señor diputado.

Tiene la palabra el señor diputado por Córdoba.

**Sr. Martínez (E. F.)**. – Señor presidente: estoy convencido de que si el secretario legal y técnico de la Presidencia de la Nación, doctor Carlos Zannini, hubiera estado del lado del ingeniero Macri y no de la señora presidenta la cosa habría sido exactamente al revés, y este problema no se le podría haber suscitado nunca al jefe de Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. A pesar de eso, esta cuestión entraña una solución, que es tratar de dirimir, aunque no se pueda, un conflicto interjurisdiccional mediante una ley de la Nación considerada por los representantes de la soberanía del pueblo, que hoy la van a aprobar en esta Cámara.

Esto no es un “subsidio”. Lo advierto a los señores diputados del interior de nuestra República: se trata de un “suicidio” para sus provincias y para ellos mismos a la hora de votar. Cada vez que se plantea un conflicto de este tipo entre los estados provinciales y el Estado nacional, que deba ser eventualmente definido por la Corte Suprema de Justicia se puede apelar y, sin duda es lo que ocurre en el día de hoy, lograr una ley de la Nación para que la postura de una de las partes sea avalada por la soberanía popular y la cuestión esté terminada.

Nos puede ocurrir a nosotros en la provincia de Córdoba, con el largo conflicto que vienen llevando adelante las cajas de jubilaciones y el nivel con que deben ser apoyadas financieramente por el Estado nacional. Bastaría con que la posición del gobierno de la Nación sea avalada por una ley para que la cuestión judicial esté terminada.

Entonces, como digo, se trata de un suicidio para todos aquellos diputados del interior que voten afirmativamente esta cuestión.

También considero que al abocarse esta Cámara al tratamiento del traspaso de los subterráneos, el premetro y 33 líneas de colectivos al gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, se pierde nivel institucional y jurídico para entrar

en el terreno del sofisma. Pero lo que es mucho más grave es que nos alejamos insensiblemente de la realidad social, ingresando en algo que no le interesa a nadie que use el subte o los colectivos para ir a trabajar o estudiar.

Nada tiene que hacer la Cámara de Diputados en esta controversia que para mí tiene talante de picardía por un lado y conducta temblorosa por el otro, y que la rodea –por supuesto como todo lo que tiene que ver con subsidios– un olor a negocio que es irrefrenable.

¿O acaso se nos escapa que lo que se está discutiendo es la titularidad de un poder concedente de un sistema sostenido por subsidios millonarios y fijaciones discrecionales de tarifas? ¿O alguno está distraído y desconoce que el Estado subsidia mes a mes y las empresas manejan dinero en efectivo todos los días?

No hay punto alguno en la llamada Ley Cafiero que obligue a la intervención refrendaria del Congreso de la Nación en oportunidad de celebrarse convenios de transferencia de servicios.

Entonces, nos sentimos ajenos a la controversia legal, pero mucho más extraños somos a las consecuencias sociales de este degradante sainete.

Bien podríamos alegar que el olvido del Estado nacional a la hora de subsidiar a los habitantes de la provincia de Córdoba, que recibían 100 pesos por año y por habitante en el 2010 contra los 2.138 pesos para la Ciudad de Buenos Aires, nos llevaría a que tengamos sin cuidado lo que les ocurra a los habitantes de esta ciudad y del Gran Buenos Aires.

Pero nada más alejado de nuestra forma de pensar la política y de proceder en el ejercicio de gobierno, si el actual rol del Estado es el de reequilibrador social. ¿A quién le puede importar el leguleyismo del dominio del poder concedente sobre el sistema metropolitano de transporte en tiempo de muertos y zozobras diarias? Al Frente Cívico de Córdoba le importa y mucho.

Ése es el verdadero problema: su esencia de justicia social y de igualdad de oportunidades para llegar y volver del trabajo y del estudio.

La señora diputada informante del oficialismo fundamentó con sinceridad y precisión: se tratan hoy razones de interés político, atribuy-

yendo incapacidad para gobernar a quien niega hechos cumplidos y pretende volver atrás actos propios de gobierno, como es el jefe de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

Con precisión analizó la doctrina de la Corte Suprema Nacional y de la Corte de los Estados Unidos, fijando la prevalencia del poder federal en materia de transporte sobre disposiciones locales, con lo cual anticipó el futuro curso del litigio, que a modo de introito quien habla también delineó a la Presidencia y al pleno de la Cámara.

Ahora, seriamente, ¿a algunos de los millones de personas que se bajan a la madrugada en Once, Constitución o Retiro para meterse en los subtes les importará la doctrina del eventual *leading case* “Macri Mauricio versus Cristina Fernández” o viceversa? A nadie, por favor, absolutamente a nadie.

Y esto en definitiva es un problema de dinero. ¿Acaso la Corte Suprema de Justicia de la Nación va a fabricar plata para subsidiar al subte y a los colectivos? Ni quiero imaginarme una controversia judicial con dilatados llamados a mediación por la Corte, como en el caso del Riachuelo, dejando impávida a la gente de a pie.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Señor diputado, se le venció su tiempo. (*Aplausos.*)

**Sr. Martínez (E. F.)**. – Gracias, señor presidente.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Tiene la palabra la señora diputada por Buenos Aires.

**Sra. Giannettasio**. – Señor presidente: voy a tratar de ser rápida por un problema de tiempo y de hacer un análisis desde el punto de vista técnico de cuál es la situación en la que nos encontramos. Si el tiempo lo permite, luego haré algunas consideraciones políticas.

Esta historia empieza con la ley 23.696, de emergencia de la prestación de servicios públicos –absolutamente todos la conocemos–, que es la norma clave de las privatizaciones y del desguace del Estado argentino.

–Ocupa la Presidencia la señora vicepresidenta 1ª de la Honorable Cámara, profesora Norma Amanda Abdala de Matarazzo.

**Sra. Giannettasio**. – Carlos Saúl Menem y quienes lo acompañaron, sus esbirros, algunos

que todavía se asombran porque ven a un pobre por televisión y lo identifican por distrito, nos llevaron a esta situación por la cual, de los 40 mil kilómetros de vías perdimos rápidamente 20 mil. Quienes vivíamos cerca de las estaciones reconocimos la privatización por el silencio: no había más trenes.

De esa manera en esa entente, en el anexo I de aquella ley se incluyó a Subterráneos de Buenos Aires como sujeto a privatización con cesión total o parcial. El decreto 1.143/91 establecía que la reestructuración de servicios ferroviarios de pasajeros del Área Metropolitana de Buenos Aires se iba a llevar a cabo por medio de determinado sistema, y que la autoridad de aplicación sería el entonces ministro de Economía, Obras y Servicios Públicos, con la participación de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. Estoy hablando de 1991. Se convocó a licitación nacional e internacional para la concesión por 20 años del Grupo de Servicios N° 3.

El resultado lo conocemos todos perfectamente, y al fin el decreto 2.608/93 aprobó todo lo actuado en el proceso por el cual se llegó a la concesión, el contrato de concesión, que en el acápite 6.4.1 estableció que la autoridad de aplicación y –agregó– de regulación del servicio era la Municipalidad de Buenos Aires.

Aquí estoy hablando de 1993: hace casi 20 y 21 años que la Ciudad Autónoma de Buenos Aires tenía el poder de policía. Según su propia Constitución, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires es continuadora de absolutamente todos los actos que relacionaban con la municipalidad, con lo cual ésta debe saber bastante en materia de subtes porque tuvo el poder de policía así como también el control y la fiscalización. Esto lo dicen concretamente los decretos. Es más: lo reconoce la propia Legislatura de la Ciudad luego, cuando ratifica el decreto 393 con la ley 373.

Entonces, aquí no hay nada nuevo. Tenemos un acta que fija responsabilidades que fueron aceptadas por el jefe de Gobierno. Todos dijeron acá con mucha precisión que constituyen la motivación del acto por el cual se implementa el aumento de tarifas y se convoca también a una audiencia pública, a celebrarse un mes después para revisar las tarifas que se habían

fijado anteriormente, lo cual constituye un hecho insólito.

Voy a permitirme leer algo que dijo el senador Sanz, que me pareció muy ocurrente. Dice así: “Haré un paréntesis: pocas veces he visto que alguien colabore con tanta eficacia y pasión a ese propósito como el propio jefe de Gobierno de la Ciudad, ya que le ha servido toda la argumentación en bandeja al gobierno nacional. Quizás, el creador de la doctrina jurídica, tan añeja, de los actos propios, no hubiera encontrado nunca un mejor ejemplo para fundamentarla que la decisión del jefe de Gobierno de la Ciudad. Para quien no lo sepa, la doctrina de los actos propios es la que jurídicamente lo hace cargar a uno con el peso de sus propias decisiones y torpezas”.

Esto es lo que se dijo en el proyecto de ley que viene en revisión, donde ha sido tratado sin tanto encomio ni tampoco con tanta discordia –me refiero a la discordia jurídica– el tema del traspaso de los servicios a la Ciudad.

A quienes tanto piensan en los pobres –me refiero particularmente a uno– y sostienen que el mejor sistema en materia de transporte fue el de los 90, a los que sueñan que ése era el mejor tiempo de la Argentina y se enojan cuando les dicen que son la derecha liberal –como si eso fuera malo, cuando no lo es–, o se ofenden cuando les dicen que participaron de ese proceso, les digo que ése fue el día que dieron el acta de defunción al servicio de transporte argentino. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por Jujuy.

**Sr. Giubergia.** – Señora presidenta: en el análisis del proyecto en discusión hubiese sido importante evaluar la política de transporte de un gobierno nacional que lleva más de ocho años en funciones. Debemos revisar y analizar esta política de transporte, no sólo porque ha resultado un fracaso desde el punto de vista de la equidad y la eficiencia económica, sino también porque respecto de ella se montó un esquema permeable para la corrupción. Prueba de eso son las más de veinte causas que en la Justicia penal tiene el ex secretario de Transporte, Jaime.

La estructura del transporte es vetusta, los servicios se prestan en condiciones lamen-



tables, y además, debemos soportar que este señor Cirigliano diga que considera aceptable un servicio de trenes que en realidad es humillante y degradante para los habitantes de la República.

A eso sumamos la soberbia de un gobierno que pretende saber todo, y la improvisación del señor jefe de Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, quien primero acepta el traspaso pero luego desconoce su propia firma y el acuerdo suscrito. Éstas son las características que sobresalen en el debate.

Es preciso advertir que durante la segunda mitad del siglo XX, hasta el año 1991, el servicio fue prestado ininterrumpidamente por el sector público; en ese momento, el gobierno justicialista, encabezado por el actual senador aliado del Frente para la Victoria, Carlos Saúl Menem, comienza un proceso de concesión al sector privado, que se perfecciona en tres años.

En 1999, mediante una adenda de contrato de concesión que establece la relación entre el Estado nacional y la empresa, se transfieren las facultades de control y de fiscalización de subtes a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Un año más tarde, la Legislatura porteña adhirió y ratificó los términos de la transferencia mediante la sanción de la ley 373. En consecuencia, la titularidad de los subtes, desde hace tiempo, es de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Sin embargo, esa norma no fue operativa inmediatamente de sancionada ni durante la presidencia de Néstor Kirchner ni en el inicio, en 2007, del gobierno de la actual jefa de Estado. Hoy, nos encontramos con que, repentinamente, se decide transferir el subte a la Ciudad de Buenos Aires.

¿Qué pasó para que, de un día para otro, recuperara la idea del federalismo una administración que ha centralizado la distribución de los recursos fiscales como ninguna otra en el período democrático iniciado en 1983, que ha concentrado para sí la mayor parte del aumento de la recaudación tributaria registrada en el país tras la salida de la crisis, que ha hecho de la discrecionalidad en el gasto uno de los sellos distintivos de su administración, que ha puesto de rodillas a gobernadores e intendentes ávidos de recursos? La respuesta está en la palabra “subsidios”.

Los subsidios al transporte y a la energía prácticamente han llegado, en el año 2011, a la suma de 80.000 millones de pesos. Esa cantidad representa un monto importante del presupuesto, pero constituye una trampa de la que el gobierno no sabe cómo salir. Por eso, desde el Poder Ejecutivo se propone transferir al Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires la administración de los subtes, y además, de treinta y tres líneas de colectivos.

Entonces, nosotros nos preguntamos y decimos...

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Señor diputado Giubergia: se le terminó el tiempo. Muchas gracias.

Tiene la palabra el señor diputado por San Juan.

**Sr. Tomas**. – Señora presidenta: en realidad, hemos escuchado que tal vez la discusión sea partidaria, y se plantea como que es entre la Nación y la Ciudad Autónoma, o entre dos fuerzas políticas.

En San Juan no tenemos subterráneo. Nos gustaría tenerlo y que subsidien éste y otros servicios públicos.

Pero en realidad a nosotros nos convoca el mensaje enviado por el Poder Ejecutivo, que concretamente dice: “Garantizar la distribución equitativa de los recursos del Estado entre las provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en materia de servicios públicos de transporte”.

Creo que esto es lo que nos tiene que mover porque, en realidad, cuando hablamos de federalismo y de distribución, hablamos no solamente de 5 millones de habitantes sino de los 40 millones de argentinos, de los cuales más de 30 millones pertenecen justamente a nuestras provincias del interior, incluso a la de Buenos Aires.

Tal como sugirió una legisladora preopinante, si a Scioli se le propone esta posibilidad, él aceptaría con mucho gusto. ¿Saben por qué? Porque cada uno de los estados provinciales y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, aunque sea una figura distinta, tienen no sólo el derecho sino también la obligación de controlar y fiscalizar nuestros servicios públicos.

La discusión respecto de un Estado federal no se centra solamente en el tema de servicios

previsto en el artículo 75, inciso 2, de la Constitución sino también en el inciso 12. Fijense que cuando se habla de código, de jurisdicción federal y de jurisdicción provincial se centra todo en un concepto básico que es eje en estos temas. Un Estado federal es un conjunto de centros territoriales que tienen capacidad normativa y autonomía para determinar cada uno de sus servicios y los controles y fiscalización, en un equilibrio entre la Nación y las provincias. Esto lo tienen cada una de las provincias y la Ciudad Autónoma, y también lo tienen —y ya nos referimos al inciso 2— en materia de servicios de transporte, que es donde nosotros tenemos que centrarnos.

Hemos escuchado muchos cuestionamientos y críticas en el sentido de que esta ley no sirve y que vamos a terminar en la Corte Suprema de Justicia, pero no hemos escuchado de parte de ningún legislador de la Ciudad Autónoma que se haga referencia a cómo solucionarían ellos la situación del servicio de transporte. No hemos escuchado a nadie en este sentido. Simplemente, se traza un horizonte terrorífico.

¿Qué va a pasar con los usuarios? Si cada una de las provincias se hace cargo de sus servicios, indudablemente todos nos vamos a beneficiar.

Cuando se habla de recursos —y esto tiene que quedar en claro— no se hace referencia a los subsidios, porque ellos constituyen una política definida por la Nación en materia de servicios de transporte. Éste es un tema ajeno al servicio de transporte. De lo contrario, pensemos qué pasaría si transferimos todos los servicios, si sacamos los subsidios y luego mantenemos solamente los correspondientes al transporte interjurisdiccional. A nadie se le ocurriría que hay que reclamar a la Nación los servicios de ese transporte interjurisdiccional.

Con respecto al tema de la igualdad, creo que es un error perpetuar en el tiempo esta situación. Lo que tenemos que lograr es justamente lo contrario. Para alcanzar la igualdad tenemos que lograr que todas las provincias, más la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, tengan las mismas obligaciones, fiscalización y control de manera que todos estemos en un pie de igualdad.

La otra discusión que se puede llegar a dar se refiere a la procedencia de los recursos de

la Ciudad Autónoma. En este sentido, existe un fallo muy importante: “Transportes Vidal contra la provincia de Mendoza”, donde se determinó que cada una de las jurisdicciones políticas que tengan competencia para establecer tributos lo puedan hacer, siempre y cuando no dificulten ni generen mayores costos al contribuyente.

Por ejemplo, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, concretamente, puede aplicar el impuesto sobre los ingresos brutos al transporte interjurisdiccional.

Para no extenderme demasiado, señora presidenta, concretamente propongo una distribución equitativa de los recursos del Estado entre las provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires; es decir, un sistema federal que imponga que los servicios locales son resorte exclusivo de las autoridades locales. El Estado nacional destina recursos propios para que se pueda asegurar este servicio de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, que debe afrontar la gestión y administración en su órbita...

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). — Su tiempo ha concluido, señor diputado.

Tiene la palabra la señora diputada por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

**Sra. Bertol.** — Señora presidenta: me distraeré un minuto de mi discurso debido a que algunos diputados del Frente para la Victoria continúan “recortando” la historia.

Para mí, recortar la historia es construir un relato. Cuando se dice que la historia comienza con una política de transporte que fracasó con Carlos Saúl Menem y sus esbirros, no puedo evitar recordar un famoso video hecho por el periodista López Masía, donde muestra a quienes comparaban a Carlos Saúl Menem con Perón.

Creo que no decir la verdad o no decir toda la verdad es como sufrir una amnesia total. Me parece que recortar el relato y convertir al ex presidente en un santo no es lo que le hará bien a este país.

En verdad, no salgo de mi asombro cuando mencionan el mote de “neoliberales” y cuando ignoran quién fue Carlos Saúl Menem, quiénes estuvieron con él y quiénes participaron de su gobierno.

Estuve muchas horas en la Biblioteca leyendo la intervención de la actual presidenta en la Convención Constituyente de 1994, donde hablaba permanentemente de “nosotros”, haciéndose parte de ese primer y segundo gobierno. No entiendo cuál es el relato o la historia que están contando ni por qué la recortan permanentemente.

Pido disculpas por haberme alejado de lo que quería decir, pero en esta saga de incumplimientos que han mencionado los diputados Tonelli, Michetti y Pinedo quiero recordar que en 2007 hubo una reforma a la Ley Cafiero, donde se introducía una cláusula transitoria, que por supuesto está en pie y dice textualmente: “Definidas por el gobierno nacional las estructuras necesarias para garantizar sus competencias federales, celebrará con la Ciudad de Buenos Aires los convenios necesarios para hacer efectivo lo establecido en el artículo 1° de la presente ley, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 6° de la ley 24.588”.

Así, en la Legislatura todos hablaban de alcanzar un convenio para traspasar, en primer lugar, la seguridad a la Ciudad de Buenos Aires. Quiero recordar que desde ese año hasta la fecha, el gobierno nacional no se ha sentado para analizar, en el tema de la seguridad, qué estructuras necesita para custodiar, por ejemplo, a la presidenta y a los organismos nacionales, contando con catorce mil agentes federales y cincuenta y tres comisarías, a las que sigue manejando, en los distintos barrios porteños. Me parece que ésta es una afrenta al sentido común y que no empieza con este tema, ya que es un conflicto permanente el que el gobierno nacional le plantea a la Ciudad de Buenos Aires.

Como decían algunos de mis compañeros, estamos analizando un conflicto insoslayable e indisimulable, que el gobierno nacional atiza e impulsa en forma permanente, como si fuera un experto, que creo que lo es.

Se trata de un conflicto de poderes y, como dice Foucault, el poder es relacionar. En esta relación hay alguien que maneja la caja, los poderes y los recursos, y este es uno de los motivos por los que debatimos este proyecto del Poder Ejecutivo, que en nada soluciona los problemas de la gente que tiene nombre y apellido.

Tarde o temprano nos daremos cuenta de que los conflictos escalan de esta forma. Cuando ellos escalan, terminan en violencia y, en realidad, la forma de resolver los conflictos es sentarse a una mesa de negociación.

Creo que todos los representantes del pueblo deberíamos tener un poco más de cuidado, porque no es un conflicto exclusivo con la Ciudad de Buenos Aires, sino que también puede derivar en conflictos con el resto de las provincias.

De hecho, hay muchos otros actores que están involucrados en la escalada de conflictos: no son solamente las provincias.

Por último, me imagino que cuando cerremos esta votación, muchos van a aplaudir, se van a abrazar. Muchos creerán que con esta ley logran cosas importantes. Nosotros sostenemos que quien define el traspaso es la Legislatura de nuestra ciudad. Esto es lo constitucional. También creemos que no se puede hacer un traspaso sin recursos, violando la Constitución.

Por último, creo que aquí algunos van a festejar una victoria a lo Pirro. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra la señora diputada por Misiones.

**Sra. Leverberg.** – Señora presidenta: quisiera anticipar mi voto favorable a la iniciativa del gobierno nacional de transferir el control de subtes, premetro, tranvía y 33 líneas de colectivos al Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, que –vale aclarar– es la jurisdicción más rica del país, y cuenta con los recursos necesarios para afrontar la transferencia de la red y con un jefe de Gobierno porteño que aceptó esa decisión, firmando el acta acuerdo el 3 de enero de 2012, junto al ministro de Planificación, Julio De Vido.

Allí se sostiene que la Ciudad ratifica en ese acto la decisión de aceptar la transferencia de la concesión de la red de subterráneos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Aclara que la Ciudad asume a partir de la firma de la presente, el control y fiscalización del contrato de concesión en su totalidad. Y en el punto tercero se fija la obligación de la Nación de pagar la suma de 360 millones de pesos por un año, contado a partir de la firma del convenio, abonando en doce cuotas mensuales.

Asimismo, el gobierno de la Ciudad no sólo firmó este acuerdo, sino que también lo ratificó aún más decretando para los subterráneos un aumento de tarifa del 127 por ciento, elevándola de 1,10 a 2,50 pesos. Al valor de la tarifa actual de 2,50 habría que sumarle los millones de pesos mensuales que la Nación se comprometió a otorgar durante todo el año 2012 en concepto de subsidio.

Es por lo menos imprudente que la única alternativa que presente el Gobierno de la Ciudad sea la de un aumento del boleto.

Pero no se puede aprobar a la ligera un aumento de tarifa del 127 por ciento y echarse atrás en la posesión de los subtes, cuando el actual jefe de Gobierno porteño, en su campaña del año 2007, anunció que los subterráneos iban a ser un eje clave de su política de transporte y prometió construir 10 kilómetros de subte por año.

No tiene sentido alguno que la Nación tenga que seguir sosteniendo un sistema que beneficia a los que más tienen, a quienes premia con servicios baratos, cuando en ello se vuelca no sólo dinero, sino tiempo y esfuerzo que necesitan miles de argentinos en la búsqueda de soluciones estructurales, como ser el acceso al gas por redes, por citar un ejemplo, problemática que todavía nos aqueja en el NEA.

No podemos permitirnos en el interior costos altos, como en el gas envasado, combustibles, agua y luz, cuando parte de nuestros impuestos se distraen en sostener la tranquilidad del gobierno del distrito más rico de la Nación.

Hay muchas ciudades del país, entre ellas Posadas, Misiones, de donde yo vengo, con una alta tasa de crecimiento demográfico y demandas de conectividad, de servicios más modernos y baratos, pero a ningún intendente o gobernador se le ocurre que el Estado nacional le administre las líneas de colectivos urbanos o interurbanos. Es una gran inversión de tiempo y esfuerzo que debe hacer con responsabilidad cada jurisdicción.

Mucho menos podríamos hablar los misioneros de los subtes, de los cuales ni siquiera, como en el resto del país, tenemos proyectos a futuro. De hecho, las capitales del NEA ni siquiera tienen tranvías o trenes urbanos que permitan conectividad económica y fluida con

sus conurbanos. El único servicio que se tenía era el de “El Gran Capitán”, que hacía su recorrido de Buenos Aires a Posadas y al cual le retiraron la licencia por precario e inseguro.

En este contexto, señora presidenta, entiendo que el presente proyecto enviado, por el gobierno nacional, representa una etapa que la presidenta ha definido como de “sintonía fina”, voluntad política, trabajo en conjunto y compromiso colectivo.

Es por eso que apoyo esta decisión que representa muy bien esa “sintonía fina” y que también cumple con los anhelos de las provincias del interior del país de ponerles punto final a las desigualdades territoriales, para lo que se requiere, ante todo, cortar las ventajas que favorecen a unos por sobre los demás.

Néstor Kirchner comenzó a pagar la deuda interna con los argentinos. Nunca este gobierno miró para un costado; fue hasta trasgresor en el ánimo de mejorar la calidad de vida de la gente.

Señor Macri: no se firma con la mano y se borra con el codo, como usted lo ha hecho. (*Aplausos.*) No hay que subestimar con gatopardismo el avance sobre la clase trabajadora y el apego a la desigualdad en desmedro de los que menos tienen.

La recuperación de la política para la gente y la participación de los jóvenes en las definiciones de las políticas de Estado son la muestra clara de que el rumbo del gobierno nacional ya está arraigado en el corazón de la gente de este país. Es justamente porque nos hacemos cargo de los compromisos asumidos, lo que se nota en cada acción que se lleva adelante. Eso lo podemos ver con todo lo que se ha hecho. Por ejemplo, la recuperación de la educación pública como una herramienta transformadora: por primera vez hubo seis puntos del PBI invertidos en la escuela pública argentina, además de la vinculación con el mundo de la tecnología a través de la entrega de *netbooks*. Ahí se está pagando la deuda interna con el pueblo y con el sector más vulnerable.

Creo firmemente que el modelo nacional y popular, representado por nuestra presidenta Cristina Fernández, es valentía y decisión por todos los que menos tienen. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Mattarazzo). – Ha concluido su tiempo, señora diputada.

Tiene la palabra la señora diputada por Buenos Aires.

**Sra. Pucheta**. – Señora presidenta: cuando ando por los pasillos o en los ascensores, escucho a algunos colegas decir que este año va a ser un año legislativo bastante movidito, pero me gustaría que algunas de las sesiones exprés que se hacen acá sean para mejorar la calidad de vida de mis compañeros, de mi pueblo, de la Argentina y de todos los que menos tenemos.

Quisiera estar acá debatiendo cómo hacer planes de vivienda. Quisiera estar acá para llevar a mi pueblo una justa discusión sobre trabajo genuino, que es lo que nos está faltando. ¿Por qué no lo tenemos? Porque acá el gobierno nacional y el Gobierno de la Ciudad están discutiendo cómo pagan el costo político de ellos, sin importarles cómo viajamos día a día. Digo “cómo viajamos” porque yo soy una de esas personas que todos los días viaja en los medios públicos de transporte. Por eso, sé cómo se viaja; viajamos colgados para poder llegar a nuestro trabajo, porque vivimos de nuestro trabajo.

Entonces, señora presidenta, nosotros nos vamos a abstener de votar porque no vemos una decisión política que sea para los que menos tenemos. La decisión se toma siempre pensando en ellos y para ellos. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Mattarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por Entre Ríos.

**Sr. Solanas (J. R.)**. – Señora presidenta: escuchando a varios diputados y diputadas vienen a mi memoria los pedidos que tanto en la televisión argentina como en los diarios de Buenos Aires, y en los que llegan a las provincias, hacía el jefe de Gobierno, Mauricio Macri, cuando pedía a gritos que se le transfieran los subtes y los servicios públicos. Esto ocurrió todo el año pasado. En rigor de verdad, el hombre lo decía con coraje y decisión, pero después no cumplió el acta que firmó el 3 de enero.

Ello también me recordaba mis tiempos de intendente en la ciudad de Paraná, cuando discutíamos con los empresarios, los ciudadanos y los concejales para ponernos de acuerdo en el precio del boleto.

En verdad, señora presidenta, estamos asistiendo a un acto absolutamente de evidenciable inequidad con respecto a este tema. Los de tierra adentro vivimos el problema de la inequidad desde el año 2003. Recuerdo que en aquel momento se subsidiaba el gasoil, pero mientras en la Capital Federal y en el conurbano se subsidiaba en un ciento por ciento, en las provincias del interior no se subsidiaba o se subsidiaba mucho menos.

También en aquel momento, en la resolución 337/2004, de la Secretaría de Transporte, se dispuso la siguiente modalidad de distribución del subsidio: 50 por ciento por el monto obtenido, un 25 por ciento por los pasajeros transportados y un 25 por ciento por los kilómetros recorridos.

También las provincias, pero fundamentalmente los usuarios, se vieron totalmente conmovidos por la realidad de la inequidad: el 71 por ciento del subsidio era para la Capital Federal y solamente el 29 por ciento para la provincia de Buenos Aires –el conurbano–, hasta 60 kilómetros. En realidad, esto impactaba en los usuarios. Por eso, decididamente creemos que el proyecto enviado por el Poder Ejecutivo tiene un sentido correcto.

No hay puja política; hay puja de intereses económicos de empresas y del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires con el resto de las provincias. No me cabe ninguna duda al respecto. Que las provincias tengan una tarifa que oscila entre 2,50 y 3,50 pesos, y que estemos pagando al Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, es una inequidad. En este sentido, estamos estableciendo el primer criterio importante del traspaso: ocuparnos del usuario, del que sufre día a día por esta inequidad.

Seguramente, no nos juzgarán diciendo –como manifestaron algunos– que nos hemos equivocado y planteamos sólo la puja entre un gobierno y otro. Al contrario, puedo asegurar que en la provincia de Entre Ríos la mayoría de las Legislaturas municipales, intendentes y usuarios están convencidos de que el que estamos dando es el paso acertado.

Por eso, con todas mis fuerzas, sin ponerme colorado y con la responsabilidad que me corresponde digo al jefe de Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires que cumpla

con su responsabilidad y haga funcionar los subtes como él quería cuando pretendía el traspaso. Evidentemente, éste es un enorme paso que contribuirá al fortalecimiento de los más débiles de la patria que trabajan todos los días, toman el transporte público de pasajeros y viven en el interior real, no sólo en la Capital Federal.

Los hombres y mujeres del Frente para la Victoria sentimos congoja por las cincuenta y un víctimas de la tragedia de Once; sentimos dolor, pero jamás consideraremos esa pérdida como una cuestión política. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado Pérez.

**Sr. Pérez.** – Señora presidenta: vengo de la provincia de San Luis, a ochocientos kilómetros de la Capital Federal, hecho que me permite mirar y analizar este tema con total objetividad.

Leyendo el mensaje 341/12 advierto expresiones como, por ejemplo, garantizar la distribución equitativa de los recursos del Estado entre las provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires; que dichos servicios representan el uso de recursos presupuestarios de gran relevancia por parte del Estado nacional, con cargo a todas las provincias del país sin recibir éstas una contraprestación equivalente; que la situación actual atenta fundamentalmente contra la justa y equitativa distribución de los recursos del Estado nacional, y que pretender continuar con esta situación implica mantener a la Ciudad en una mejor situación respecto de las provincias que integran la Nación.

Con este prólogo pensé que las provincias tenían que opinar por qué era un tema de interés para todas ellas. Sin embargo, en el proyecto de ley nada se dice de los otros estados provinciales; sólo se hace referencia a la relación Ciudad Autónoma de Buenos Aires y gobierno nacional.

En esta iniciativa se ratifica la transferencia a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires de los servicios de transportes subterráneos y premetro, tranvía de Puerto Madero y 33 líneas de colectivos, dispuesta en el marco de las leyes 23.696, de reforma del Estado, y 24.588 que garantiza los intereses del Estado nacional en la Ciudad Autónoma. El aludido mensaje es

de fecha 8 de marzo y el acta acuerdo que se quiere ratificar es del 3 de enero, también de este año, y, hasta donde yo sé, tiene principio de ejecución.

En este documento se dispone que la Ciudad Autónoma de Buenos Aires ratifica la decisión de aceptar la transferencia de la concesión de la red. Ahí se habla de subsidios por un período, lo mismo que en el mensaje, pero no se dice nada del destino que va a tener el subsidio ni qué controles se van a realizar a esos subsidios que se otorgaren, es decir que la transferencia se hace sin la correspondiente reasignación de recursos; se le otorga un subsidio por un período determinado y después el servicio deberá ser financiado por el estado receptor.

Reitero que a pesar de todo lo que expresa el mensaje 341, que mencioné al principio de mi intervención, tras una lectura detenida del proyecto de ley, debo decir que esto al resto de las provincias no las beneficia ni perjudica. Para mí se trata de un conflicto de intereses con un trasfondo político entre la administración nacional y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Por lo tanto, no entiendo por qué tenemos que intervenir y opinar nosotros en el Congreso de la Nación. Cuando se firmó el acta acuerdo no fuimos consultados, y está bien, porque estaban negociando la Ciudad de Buenos Aires y la administración nacional temas de su exclusiva competencia.

Entonces, ahora se debe actuar en el mismo sentido. Aunque se ratifique o no el acta no vamos a resolver el conflicto porque éste no es el ámbito. El conflicto va a seguir.

No tengo nada que opinar sobre esta cuestión. Éste es un conflicto entre dos estados, y el Congreso no tiene por qué intervenir. Si los estados no pueden o no quieren resolver el conflicto, en última instancia que recurran a la Justicia.

Por todo lo expuesto nuestro bloque va a votar en contra del dictamen de mayoría. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por Santa Fe.

**Sr. Forconi.** – Señora presidenta: en primer lugar, quiero hacer una pequeña digresión. Me parece que, en algunos momentos, el tono

del debate que estamos llevando a cabo en el Congreso nos puede retrotraer a muchos años, es decir, a un enfrentamiento entre porteños y provincianos, y me parece que eso está totalmente alejado de la cuestión que tenemos que debatir.

Quiero centrarme exclusivamente en lo relativo al federalismo y a la equidad, haciendo un breve repaso sobre la cuestión normativa que sustenta el caso concreto que aquí se debate.

Por un lado, tenemos la autonomía de la Ciudad de Buenos Aires establecida en la Constitución Nacional de 1994, en su artículo 129. Luego la llamada “Ley Cafiero”, que viene a delimitar las competencias jurisdiccionales en varias cuestiones.

En el tema servicios públicos, en su presentación no debe exceder su ámbito territorial, facultad exclusiva del Gobierno de la Ciudad. En 1999, se dictó el decreto 393 de renegociación de la concesión del sistema, ordenándose al Ministerio de Economía realizar los actos necesarios para transferir la fiscalización y control a favor de la Ciudad de Buenos Aires. La Ciudad adhiere al decreto mediante la ley 373.

Hasta aquí el Gobierno de la Ciudad aceptó ya la transferencia. La Legislatura de la Ciudad ya se expidió sobre el tema, restando sólo la operatividad de dicho traspaso, que encuentra su inicio en el convenio firmado el 3 de enero de este año, por el que la Ciudad ratifica, a través del jefe de Gobierno, la decisión de aceptar el traspaso. Acepta los 360 millones de subsidios por el año 2012 y hace el ejercicio de aumentar unilateralmente la tarifa.

Por lo tanto, en la cuestión de los subtes nos parece que las cosas están bastante claras. En el tema de los colectivos la cuestión es similar, con la salvedad de que no ha habido acuerdos previos ni aceptación de la ciudad mediante la Legislatura, sin perjuicio de lo que se desprende del artículo 80, inciso *h*), de la Constitución porteña, en cuanto a que es potestad de la Legislatura reglar en materia de obras y servicios públicos, transportes, etcétera.

En este tema, la Ciudad deberá decidir, mediante su Legislatura, si adhiere o no al artículo 2º de esta ley, en cumplimiento del artículo 72, inciso 2, de la Constitución Nacional.

Me interesa fundamentalmente destacar la cuestión del federalismo, razón por la cual considero también que la Ciudad Autónoma de Buenos Aires debe hacerse cargo de su transporte como cualquier provincia, y puede hacerlo, porque eso es lo que ocurre con todos los municipios del país.

En mi provincia, Santa Fe, el boleto de colectivo cuesta mucho más que aquí. En la ciudad capital el boleto vale 2,75 pesos, siendo los recorridos de mucha menor distancia que en esta ciudad, en la que el boleto cuesta muchísimo menos.

Si vamos a discutir el federalismo, la equidad, el desarrollo y la calidad de vida, debemos necesariamente debatir la forma en la cual se distribuyen los subsidios en materia de transporte público.

Estoy de acuerdo en que la Ciudad debe asumir su competencia en dicha materia, al igual que el resto del país, que no puede contribuir a solventar en una medida que no corresponde, inequitativa, el servicio de transporte para los habitantes de esta ciudad.

Lo mismo pasa con otros servicios públicos. Seguramente, ya llegará el tiempo de hablar de la energía eléctrica y del gas. En nuestra provincia, por ejemplo, en el último gobierno hemos tenido ocho aumentos de tarifas de luz. Imagínense la desmedida situación que viven los habitantes de la provincia de Santa Fe en relación con los de la Ciudad de Buenos Aires y del Gran Buenos Aires.

Como manifesté al principio, espero que no se malinterprete lo que estoy diciendo como una cuestión de porteños versus resto del país, porque considero que esta etapa está superada. Lo que sí resta garantizar es la equidad en la distribución de los recursos del Estado, tarea a la cual este Congreso debe abocarse con todo su esfuerzo.

Desde ya adelante mi voto afirmativo al proyecto en consideración, que tiene sanción del Senado.

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por Santiago del Estero.

**Sr. Oliva**. – Señora presidenta: a esta altura del debate ya ha sido abordado un sinnúmero de cuestiones con diferentes enfoques, en una

posición o en otra, de acuerdo con el dictamen que se vaya a suscribir.

Por los minutos escasos que nosotros tenemos asignados trataré de referirme puntualmente a dos o tres cuestiones.

Se han puesto en duda las facultades que tendría el Congreso de la Nación para ratificar este convenio de traspaso de subtes y premetro desde la Nación hacia la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. También se ha puesto en duda si lo que se habría firmado sería o no un convenio, un contrato. Particularmente, estoy convencido de que esta Cámara de Diputados tiene facultades para aprobar válidamente la ratificación de este traspaso y de que ese convenio que se ha suscrito es con todos los alcances legales.

Por ello, ratifico plenamente todos aquellos conceptos de los oradores que han hecho referencia al marco normativo, no solamente el constitucional sino también el de derecho civil. Considero que es necesario abordar estas cuestiones y llevar adelante estos contratos con buena fe, porque tienen plena raigambre legal en nuestro ordenamiento jurídico.

Coincido en la necesidad de respetar los convenios y de ratificar una vez más —y es aplicable a este caso— que las convenciones hechas en los contratos, como dice el Código Civil, “forman para las partes una regla a la cual hay que someterse como a la ley misma”.

Hay normas específicas que también deben ser tenidas en cuenta y utilizadas en el caso de que alguna de las partes advierta el incumplimiento de otra. Por eso, nos llama la atención cuando una de las partes, puntualmente el Gobierno de la Ciudad, para poner en conocimiento a la cocontratante, que es el Estado nacional, utiliza una conferencia de prensa y no los mecanismos que existen a tales efectos.

Considero que se han hecho muchos aportes en este sentido, y yo quisiera —a pesar de que ya se mencionó— ahondar en una cuestión que me parece central, que tiene que ver con aquella postura que sostiene que no se habría concretado definitivamente o no sería plenamente válido el convenio que se ha celebrado.

Quiero referirme a la doctrina de los “actos propios”, porque luego de este convenio celebrado el 3 de enero, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires ha continuado con otros actos,

como por ejemplo la suba de tarifas. Desde su fundamentación se desprende claramente cuál fue la voluntad del Gobierno de la Ciudad, de concretar este traspaso de parte del gobierno de la Nación.

En honor a la precisión conceptual, quiero leer textualmente lo que significa la doctrina de los actos propios. Esta doctrina sostiene que si alguien asumió una conducta plenamente válida, eficaz, mal puede luego el mismo Estado asumir una postura contraria a la sostenida anteriormente.

Se torna inadmisibile la pretensión que coloca a la parte en contradicción con su comportamiento anterior, jurídicamente relevante y plenamente eficaz. No es admisible el cambio en la pretensión accionada cuando es contraria a actuaciones precedentes. Ello a fin de resguardar la buena fe que debe observarse en la conducta contractual, que constituye la médula de la teoría de los actos propios.

La doctrina de los actos propios es aquella que vela por la coherencia de la conducta de las partes, según la cual no pueden contradecir en juicio sus propios actos anteriores deliberados, jurídicamente relevantes y plenamente eficaces.

En esa dirección la doctrina de los actos propios se resume en tres aspectos. En primer lugar, la conducta inicial, que constituye el *factum propium* consistente en un hecho o hechos que demuestran la toma de posición respecto de determinada situación jurídica.

Segundo, la unidad de situación jurídica. La contradicción debe observarse en el marco de una misma relación jurídica.

Y tercero, el *factum propium* y la conducta posterior que lo contradice debe emanar del mismo sujeto jurídico y la misma relación, es decir es perfectamente aplicable en el caso que nos ocupa.

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). — Señor diputado: terminó su tiempo.

**Sr. Oliva**. — Me hubiera gustado citar alguna jurisprudencia pero no lo hago por falta de tiempo.

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). — Tiene la palabra el señor diputado por Formosa.



**Sr. Díaz Roig.** – Señora presidenta: en realidad, voy a insertar mi discurso en atención a que los argumentos que iba a dar ya se han expuesto por otros señores diputados, y sólo compartiré una reflexión.

¿Qué pensaría el gobernador de cualquiera de nuestras provincias si el conjunto de los argentinos le pagara la policía, la justicia y el transporte? Y en segundo lugar, tengo una duda, nuestro amigo jefe de Gobierno de la Ciudad, y su equipo de gobierno, ¿eran conscientes de que había que hacerse cargo de estas responsabilidades, hacer viviendas, hacer escuelas, atender al transporte, a la policía y a la Justicia? ¿O creían que era suficiente el mecanismo de transferencia de responsabilidades hacia terceros? (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Vamos a comenzar con los cierres.

Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

**Sr. De Prat Gay.** – Señora presidenta: yo todavía me estoy preguntando por qué es necesaria la intervención del Congreso en esta materia que estamos tratando y para qué lo hacemos.

Hemos escuchado distintas posturas en torno del convenio del 3 de enero, y yo creo que hay dos posibilidades. Si existe un acuerdo y uno de los firmantes del mismo ha decidido no cumplirlo, en todo caso eso debería resolverse en otro lugar y no en el Congreso de la Nación. El Parlamento no tiene por qué ser juez o árbitro entre dos Poderes Ejecutivos que no se ponen de acuerdo.

Si, por el otro lado, no existiera un acuerdo –al menos es bastante manifiesto que faltan las dos voluntades necesarias para lograrlo–, entonces no hay nada que ratificar. Por lo tanto, pongo en duda la necesidad de que el Congreso de la Nación tenga que involucrarse en esta cuestión. Esto es así claramente en el caso de los subtes y ni qué hablar en el caso del artículo 2º, referido a los colectivos, donde de la nada se dice que corresponde a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires ejercer en forma exclusiva la competencia, etcétera, sin perjuicio de que éstas son cuestiones que vienen así desde hace más de ocho años y recién ahora a alguien se

le ocurrió que era una buena idea modificar el statu quo de todo este tiempo.

Entonces, no termino de entender qué estamos tratando ni para qué, pero sí creo entender por qué lo estamos haciendo. Aquí se habló de federalismo, de autonomía, de distintas ideologías, de buena fe, y se mencionaron muchas palabras grandilocuentes que lo único que han intentado fue tratar la cuestión de fondo, que es el tema que estamos discutiendo.

Y no estaríamos discutiendo lo que estamos discutiendo si no fuera por una cuestión mucho más banal que es la plata, señora presidenta. Ésta es la discusión de fondo que ha estado ausente en casi todos los discursos pronunciados hoy. Le hemos dado otro nombre, pero lo que ha gatillado este debate no es otra cosa más que el dinero. El gobierno nacional se quedó sin recursos y entonces tuvo que anunciar un tarifazo, tuvo que ir por más financiamiento del Banco Central y tuvo que tirarle los subtes a Macri. Y Macri, cuando después de firmar finalmente hizo los números y se dio cuenta de que no le alcanzaba la plata, entonces dijo: “No, esto no lo quiero cumplir”.

Entonces, vamos a hablar de autonomía, de federalismo y de una cantidad de valores, pero en el fondo el móvil principal de esta discusión no es otra cosa más que la plata, la falta de plata o la falta de responsabilidad de dos Poderes Ejecutivos que, detrás de esos supuestos valores, se olvidan de la cuestión de fondo, que son los ciudadanos de la Ciudad de Buenos Aires y sus alrededores que, como bien se ha dicho aquí, por millones usan los servicios públicos de transporte en la Ciudad de Buenos Aires.

Más de una vez el gobierno nacional ha hablado de “sintonía fina”, pero en realidad cuando hay este movimiento de fondos y tarifazos debería hablarse de ajustes. Para no hacerlo, entonces echa la culpa a otros poderes, al jefe de Gobierno o a gobernadores.

Me resulta particularmente incómoda la discusión de federalismo, viniendo de donde viene. El gobierno nacional plantea el tema del federalismo ocho años más tarde y solamente cuando le conviene. Ya lo dijo la señora diputada Fadul en su exposición: hace dos semanas consideramos el tema del Banco Central. Había una propuesta concreta de federalizarlo, en línea con lo que reclamaban la Constitu-

ción y los convencionales de 1994. Ése no era un federalismo conveniente para el gobierno central, pero éste sí. Transferir los problemas sin los recursos parece que es un federalismo hecho a medida, y es lo que pide el gobierno nacional.

Me parece que hay que llamar a las cosas por su nombre. Aquí existe claramente un incumplimiento por parte del jefe de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, quien firmó un convenio y después lo rechazó en una conferencia de prensa, y además nunca se preocupó por enviar ese convenio a la Legislatura, con el argumento de que sus integrantes no podían juntarse para sesionar.

Creo que no existe ninguna duda de que el Poder Ejecutivo nacional, con su accionar por los artículos 1° y 2° de la ley –y creo que también con el artículo 3°– está violando la Constitución Nacional. Ya han manifestado muchos señores diputados preopinantes que la Constitución Nacional, en su artículo 75, inciso 2, deja en claro que se transfieren las capacidades y responsabilidades, pero también los recursos.

Podríamos discutir cuáles son los recursos, pero lo que está muy claro es que en el caso de los colectivos no existe ninguna transferencia de éstos.

Si uno tomara una decisión muy estrecha al interpretar la Constitución Nacional, muy probablemente también la estaría violando en el caso de los colectivos.

Si me permite, señora presidenta, quisiera traer al recinto una pequeña anécdota. A fines del año pasado participé de la asunción de nuestras concejales en la ciudad de San Miguel de Tucumán. En tal ceremonia hubo una discusión en torno de la coparticipación entre la provincia de Tucumán y el municipio de San Miguel de Tucumán, y uno de los concejales oficialistas dijo algo así como que no importaba si se cumplía o no con la Constitución, ya que lo principal era que se estuviese al servicio de los tucumanos.

Hoy, nosotros claramente no cumplimos con la Constitución –esto habría que tenerlo en cuenta–, pero ese incumplimiento poco tiene que ver con el bienestar general de los argentinos, o de los porteños, en particular.

Como muy bien han expresado mis colegas de bloque, los señores diputados Piemonte y Comi, vamos a rechazar el dictamen de mayoría. Quisiéramos recordar a la Cámara que la Coalición Cívica-ARI en dos oportunidades ha presentado amplios proyectos sobre transferencia de las capacidades de la Nación a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, por los que se introducían grandes reformas a la llamada Ley Cafiero: uno, en el año 2006, de la entonces diputada Carrió, y el otro, en 2009, del ex diputado Adrián Pérez.

Ése es el camino a tomar si en serio creemos en aquello de la autonomía. Ésa es la manera de respetar tanto la Constitución Nacional como la de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. En este caso, y en otros que habrán de surgir, los Poderes Ejecutivos tienen la responsabilidad de gobernar evitando querer explicar a los ciudadanos lo inexplicable y haciéndose cargo de lo que les corresponde.

Sigo sin entender muy bien qué tratamos y para qué lo hacemos, aunque sospecho que existe una única razón, mucho más vil que lo que dicen los titulares: la plata. Sin embargo, el gran ausente en la discusión de hoy ha sido el usuario de los subtes y de los colectivos, que en estos ocho años ha visto pocas inversiones y muchas dificultades –cada vez más crecientes– para viajar. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

**Sr. Pinedo.** – Señora presidenta: claramente, en este debate ha habido dos miradas respecto de un mismo problema. De un lado, se ve una cosa; de otro, se ve otra, pero ambas miradas apuntan a un mismo objeto.

Una parte enorme de la Cámara ha mirado la pelea política: la presidenta contra Macri, la Ciudad contra la Nación. En esa mirada, Macri aparece como adversario electoral futuro, y en consecuencia hacia allí han sido dirigidos los discursos y las acciones.

La otra mirada –la nuestra– apunta a la necesidad de ocuparnos de lo que creemos relevante, es decir, la seguridad de los pasajeros y su derecho a contar con servicios de calidad en materia de trenes, subtes y colectivos. Esto, no sólo respecto de la Ciudad de Buenos Ai-

res, que tiene tres millones de habitantes, sino también del conurbano, que aproximadamente cuenta con nueve millones de habitantes, muchos de los cuales todos los días se trasladan hacia distintos puntos del área metropolitana.

Nueve millones de habitantes no es poco; más o menos es la cuarta parte de la población de la Argentina. Por eso, nosotros hemos hecho una propuesta que algunos diputados dicen no haber oído de parte del PRO; tal vez en absoluto nos han oído.

Proponemos la creación de una autoridad metropolitana de transporte integrada por Ciudad, provincia y Nación, con participación de los usuarios, para hacer lo contrario de lo que nos propone el Frente para la Victoria –que es desintegrar el sistema de transporte–, o sea la integración de manera regional. Asimismo, para que esa autoridad no solamente tenga facultades de asesoramiento tal como las posee el ECOTAM –que es un organismo que ni siquiera funciona–, sino que también tenga funciones de planificación, regulación, control y fiscalización del servicio. Ésta es una solución verdadera y sería a un problema real.

El transporte de pasajeros en el área metropolitana es un sistema basado en tres patas: subte, tren y colectivo. Si se cae una pata, se cae el sistema, como se ha demostrado en Chile con el famoso problema del Transantiago.

Ésta es nuestra propuesta superadora. Creo que hay que sentarse a discutir para que los pasajeros de carne y hueso tengan un mejor servicio y viajen con seguridad.

Algunos diputados dicen que esta es una cuestión de plata y no de federalismo. Sí y no. Es una cuestión de plata porque es un tema de inversión. No puede haber seguridad en el transporte de trenes y subterráneos si no hay inversiones. Eso ha quedado demostrado deplorablemente en el accidente de Once, que se produjo porque no se llevaron a cabo las inversiones necesarias.

En el caso de los subtes, durante el gobierno de Néstor Kirchner el Estado nacional negoció con el concesionario Metrovías y le dijeron que le iban a congelar las tarifas, pero que no se preocupara porque las inversiones las iba a hacer el Estado nacional. Ellas ascendían a mil millones de dólares, pero nunca las hicieron.

Nuestro deber es ocuparnos de cómo se hacen. No digo que lo haga el presidente del bloque del Frente para la Victoria, pero sí que resolvamos cómo se hacen, porque no se puede decir: “No me importa”, mirar para otro lado y tirarnos el subte por la cabeza.

Ya me hice cargo de la chicana de algún diputado del Frente para la Victoria que dijo que Mauricio Macri había pedido un préstamo para extender la red de subterráneos y después no lo gastó en su totalidad en el subte. Sí, efectivamente así pasó. Primero, pidió un préstamo. ¿Quién lo autorizó? La Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires. ¿Quién lo votó? El Frente para la Victoria. Después presentó un proyecto de ley que establecía que buena parte de este monto de dinero, en lugar de destinarse al subte, se iba a utilizar para la construcción de escuelas y pasos bajo nivel. ¿Quién lo autorizó? La Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires. ¿Quién lo votó? El Frente para la Victoria. Creo que de esta manera queda contestado el punto.

Otros dicen que aquí ya pasó el subte. Si esto es así, ¿qué estamos discutiendo? ¿Para qué tenemos que discutir algo si ya pasó el subte? Si ya pasó el subte en la época de Dromi, como dijeron algunos diputados del oficialismo, ¿por qué Néstor Kirchner renegó con Metrovías? ¿Por qué Néstor Kirchner y Cristina manejaron los subsidios del subte si ya había pasado? Porque en realidad no había pasado. No lo digo yo; lo dice la Corte Suprema de Justicia de la Nación, tal como lo manifestó el señor diputado Tonelli.

Por último, me quiero referir al tema del federalismo. Cuando negoció la Nación con las provincias cuánto se quedaban de cada uno de los impuestos coparticipables, la Nación dijo: “Yo me quedo más de lo que me corresponde porque me tengo que hacer cargo de la policía, del subte, de los colectivos, de la Justicia y del puerto de la ciudad de Buenos Aires”. Y se quedó con más. ¿Qué dice ahora? “Le devuelvo el subte y los colectivos a la Ciudad de Buenos Aires pero me quedo con la plata”, que es de la Ciudad de Buenos Aires, que les había sacado también a las provincias. No es verdad que las provincias les paguen el subte a los porteños.

La Ciudad de Buenos Aires paga todos sus servicios y mucho más. Aporta el 25 por ciento de la masa coparticipable y se lleva el 1,4 por ciento. Está claro que se paga todos sus servicios. Paga mucho más y lo hacemos con mucho gusto.

Eso no quiere decir que el Estado nacional cuando se deshace de un servicio se tenga que quedar con la plata que correspondía al sector de las provincias, y por eso es que la ley de coparticipación establece que cuando la Ciudad de Buenos Aires se lleva recursos no se los lleva de la parte de las provincias sino de la Nación. Es lo que decían Cristina Kirchner y Néstor Kirchner en el debate del inciso 2 del artículo 75 de la Constitución Nacional en la Convención Constituyente de Santa Fe. Cristina Kirchner señalaba que ése era el momento de fijar reglas claras, para que no se pasen servicios sin recursos. Además, decía que había que hacer eso para evitar que en el futuro alguien fuera penalizado por oponerse a un gobierno nacional. Así figura en el Diario de Sesiones de la Convención de Santa Fe.

A su vez, Néstor Kirchner dijo lo mismo. Incluso, señaló: “Yo sé que cuando me opongo a algo, se me duermen los cheques en los cajones”. ¿Mejóro el sistema federal después de ese debate y de estos gobiernos?

Estamos en el peor sistema unitario que se recuerde. Estamos en un sistema unitario en el que la Nación se queda con el 75 por ciento de los recursos y todas las provincias y la Ciudad Autónoma, con el 25, y con eso se tienen que hacer cargo de la seguridad, la justicia, la salud, la educación, etcétera.

Estamos en un sistema unitario que le congeló en pesos el Fondo del Conurbano a la provincia de Buenos Aires, mientras que a otras provincias les daban un porcentaje de la recaudación. De esta manera, la provincia de Buenos Aires cada vez recibe menos, pero hace mutis.

Estamos en un sistema unitario donde las provincias pusieron plata para la privatización de las jubilaciones, pero luego la privatización quedó en manos del Estado nacional y éste se quedó con la plata y las provincias hacen mutis.

Estamos en un sistema unitario donde a la provincia de Santa Fe se le quita parte de los

subsidios al transporte. Entonces, cuando la provincia de Santa Fe aumenta el valor de los boletos, el gobierno nacional le vuelve a quitar otra parte de los subsidios, lo que generó un juicio que está pendiente en la provincia de Santa Fe.

Para mí es un honor defender el federalismo y recordar en este día –en el que el radicalismo acompaña al oficialismo en general– a Leandro Alem, cuando se opuso a la federalización de la Ciudad de Buenos Aires.

Alem decía que si el puerto se juntaba con el poder nacional, las provincias iban a perder absolutamente todo el poder y deberían someterse a ese monstruo, acabándose así el federalismo. Hoy le rindo homenaje. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

**Sr. Lozano.** – Señora presidenta: desde el bloque de la Unidad Popular, que integra el Frente Amplio Progresista, lo primero que quiero señalar es que hay más de dos miradas.

A partir de ello, quiero decir que la sensación que tenemos es que el Parlamento nacional ha sido invitado a perder el tiempo, en función de una discusión que se suscitó, en primer lugar, por un conflicto abierto por las urgencias fiscales del gobierno nacional, que de repente tuvo vocación autonomista cuando carecía de ella en el momento en que las cuentas le cerraban.

En segundo término, se trata de un conflicto generado por el comportamiento irresponsable, contradictorio y también oportunista de quien administra el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

Este conflicto, basado en las razones mencionadas, impide que discutamos lo que habría que debatir. Estamos perdiendo el tiempo porque el tema a resolver es la situación de colapso del transporte en la región metropolitana.

Esto no sólo no se va a solucionar aquí, sino que en la práctica daremos un paso atrás, ya que si se entiende que hasta el momento quien ejerce el control del área metropolitana es el Estado nacional –ya que no funciona una autoridad metropolitana– y si se interpreta que el subte es un subsistema del sistema de transporte metropolitano, desgajarlo del debate es ir para atrás –no para adelante– en la discu-

sión del transporte. Aquí deberíamos estar discutiendo cómo llega el subte al Gran Buenos Aires, y no cómo se queda en la ciudad, para resolver el problema que se ha planteado.

En segundo lugar, tampoco estamos resolviendo el problema, porque si lo que se quiere es zanjar la contienda entre dos jurisdicciones, como han dicho muchos diputados y desde nuestro interbloque Juan Carlos Zabalza, el Parlamento nacional no puede decir nada en un conflicto interjurisdiccional. Éste terminará resuelto en la Corte Suprema de Justicia de la Nación, más allá de lo que podamos hacer o dejar de hacer hoy.

A esta altura del debate, la pregunta es por qué razón ambos gobiernos, el nacional y el de la Ciudad, cuando firmaron el acta no interpretaron que tenían que presentarla al Parlamento nacional y a la Legislatura.

¿Por qué digo al Parlamento nacional? Porque si bien es cierto que por la llamada Ley Cafiero se le dan facultades al Poder Ejecutivo para que transfiera lo que deba transferir, con lo cual no hay que producir ninguna ratificación, y ello se hará a través de convenios, si estos convenios alteran alguna pauta —por ejemplo el monto de recursos a transferir con el servicio, lo que por lo tanto produce una modificación de la partida presupuestaria—, ello tiene que ser discutido por el Congreso. Sin embargo, aquí nunca se presentó.

¿Por qué razón el Gobierno de la Ciudad nunca mandó el acta a la Legislatura para su discusión y comenzó a ejecutarla? Porque en realidad aceptó lo que aceptó y dispuso un aumento de la tarifa y ahora dice que en realidad es la Legislatura la que resuelve. ¿Cuándo iba a mandar el acta a la Legislatura? ¿Cuándo se terminara de ejecutar? ¿Qué sentido tiene ese debate?

Es allí que uno se pregunta cuál es el contenido del acta firmada por ambos gobiernos. Primero, hay una decisión de violar la Constitución Nacional de manera acordada al establecerse que no se transferirán los recursos con los servicios que se traspasan. Eso lo firmaron ambos mandatarios.

Lo segundo que aparece en el acta viola la Constitución de la Ciudad, porque no se dispone que vaya a la Legislatura.

En tercer lugar, a través de la delegación del poder tarifario se incrementa la tarifa para castigar a los usuarios con un aumento del 127 por ciento. Esto lo sabía tanto el gobierno nacional cuando quitó el subsidio, como Macri cuando incrementó la tarifa por decreto.

En cuarto término, hay una absoluta impunidad para el concesionario que viene gestionando la concesión desde 1993. Éste es el tema de discusión, donde el gobierno nacional y el gobierno de la Ciudad se pusieron de acuerdo en un acta de la que en ningún caso dieron participación a quienes deberían haber discutido sus términos, y la verdadera razón que hace al problema del transporte es lo que tendríamos que estar debatiendo.

En este sentido, quiero aclarar que el contrato de concesión es leonino por tres características: primero, por el carácter integral de la concesión. El concesionario Roggio no sólo explota el servicio sino también todo lo relativo a mantenimiento, reparaciones, publicidad, locales comerciales y demás yerbas, que le han permitido dibujar empresas que aparecen como contratadas por el grupo Roggio y de esa manera dibuja los resultados, demostrando pérdidas, aumentando el pedido de subsidios y derivando ganancias extraordinarias a otras actividades y a otros subtes en otros lugares del mundo. Esto está en el contrato.

—Ocupa la Presidencia el señor presidente de la Honorable Cámara, don Julián Andrés Domínguez.

**Sr. Lozano.** — La segunda característica del contrato es que quien está a cargo de las inversiones es el Estado. Nosotros le dimos todos los recursos, el molinete y los subsidios al concesionario y pusimos a cargo del Estado las inversiones.

La tercera característica es cómo se regula el contrato en materia económica. Parte de noviembre de 1993, y dice que hay una tarifa determinada y un flujo de pasajeros proyectado, en función de lo cual se establece el subsidio. Hoy, este concesionario tiene un flujo de pasajeros que supera en un 40 por ciento al establecido en el contrato original. ¿Bajó el subsidio? No, subió. Es más, en el cuarto año de la concesión ya había logrado lo que proyectaba para el año 2020. Consecuentemente,

el problema es la concesión, y si analizáramos las sucesivas renegociaciones que se hicieron veríamos que todas fueron para peor. Lo que resulta extraño es que en el debate sobre qué se hacía con el subte a nadie se le haya ocurrido tocar este tema.

La verdad es que en lugar de estar asistiendo a este debate lamentable, el gobierno de la Nación y el de la Ciudad deberían estar revisando la concesión para no tirar sobre las costillas de la comunidad un aumento de tarifas absolutamente innecesario.

Para terminar, quiero decir lo siguiente. Nosotros entendemos que el proyecto que ha enviado el Poder Ejecutivo nacional no tiene sentido, deviene en abstracto. Por lo tanto, nos vamos a abstener de votar, pero repudiamos un acta firmada por ambos gobiernos donde se pusieron de acuerdo para violar la Constitución Nacional y la Constitución de la Ciudad y donde a la vez se castigó a los usuarios aumentando la tarifa y dejando impune al concesionario que viene viviendo a costillas nuestras. (*Aplausos.*)

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Tiene la palabra el señor diputado por Mendoza.

**Sr. Thomas.** – Señor presidente: quiero adelantar que nosotros vamos a votar negativamente el dictamen de mayoría y a dejar constancia de que, en realidad, deberíamos haber retirado el dictamen. Esto es fruto de aquel reclamo por los tiempos de análisis que hice en la reunión anterior.

Nuestra sensación es que el Congreso no tiene nada que ver con este tema; no hay competencia de este Congreso para dirimir un acuerdo, que en realidad no es un acuerdo. Hay una frase que simboliza lo que muchas veces sentimos en el bloque del Frente Peronista y es la siguiente: el gobierno nos quiere llevar al paraíso, pero el problema es que quiere llevarnos “a patadas”.

Tal vez la finalidad de este proyecto de ley es buena, porque de alguna manera pretende poner orden en el manejo de las políticas de transporte, en este caso entre dos jurisdicciones: la Nación y la Ciudad de Buenos Aires. Pero esto siempre termina generando –no son las formas sino el fondo– discusiones mani-

queas entre buenos y malos. Ésta es la sensación que tenemos.

Para nosotros, las verdaderas razones que apoyan este proyecto de ley son dos: la falta de plata y la disputa política en la Ciudad de Buenos Aires. Me parece que ésta es la discusión de fondo.

Pero ya que estamos invitados a una discusión que no nos corresponde, queremos expresar algunos conceptos que nos parecen importantes. He escuchado a colegas diputados, tanto oficialistas como de la oposición, hablar de la necesidad de una coordinación entre las tres patas que están involucradas en este tema, es decir, el gobierno nacional, el gobierno de la provincia de Buenos Aires y el Gobierno de la Ciudad, en un área de coordinación del transporte urbano. Es evidente que esto es imprescindible.

Pero le pregunto al oficialismo: ¿lo van a hacer con el mismo estilo, es decir, a las patadas? Eso es imposible. Ello requiere una voluntad de búsqueda de consensos que evidentemente hoy no está presente en la resolución de este conflicto. En cualquier urbe del mundo las jurisdicciones que están involucradas se tienen que poner de acuerdo, porque nadie puede delimitar exactamente dónde termina la Ciudad. Cuando uno va en un micro, pasa a la provincia de Buenos Aires, y el gobierno nacional también debería estar presente.

Nos hemos tomado el trabajo de ver cómo debería ser esto, es decir, qué conceptos debería abarcar. Hay que analizar la insuficiencia del servicio de los modos ferroviarios, por su degradación y la antigüedad del material rodante; la falta de adecuación tecnológica en señalización y la gran cantidad de pasos a nivel; las condiciones de competitividad en el transporte público y la gran diversidad de empresas concesionarias operadoras del transporte público que dificulta la integración intermodal. En fin, hay por lo menos quince temas en agenda que deberían ser resueltos en este ámbito de concertación, consenso y diálogo.

Evidentemente, con el espíritu que estamos observando, esto no va a suceder. De modo que a los diputados oficialistas que han manifestado de buena manera esta voluntad, les digo que piensen en los métodos, porque a patadas no podrá lograrse.

No conozco un solo caso de transferencia de competencia a una jurisdicción que no se dé sin por lo menos uno de estos tres requisitos: fondos, convenio consensuado y aprobación de una de las partes involucradas. Si aprobáramos esta norma, estaríamos ante un hecho de una gravedad institucionalidad inmensa.

Quiero también dar un mensaje a mis colegas de la provincia de Mendoza del Frente para la Victoria. He escuchado que esta iniciativa les causa mucha alegría. ¡Ojo! Puede suceder que ese gobernador que hoy es oficialista demuestre alguna diferencia con el gobierno nacional y de pronto, con este método, se encontrará con que va a traspasar el INTA, Vialidad Nacional y la Policía Federal de la provincia. ¡Ojo con esa alegría! ¿Ustedes se creen que Fabiana Ríos, Colombi y Martín Bussi se hicieron kirchneristas en 48 horas por convicción? No, es el manejo de la caja, para bien o mal.

Esos tres gobernadores fueron elegidos por la oposición, el que más duró estuvo en sus funciones una semana y se hicieron kirchneristas. Entonces, ¡ojo con esa alegría! Hay que dosificarla, lo digo por experiencia. (*Aplausos.*)

También hay que cuidarse de la tentación de la pelea entre provincianos y porteños. Creo que es algo vergonzoso y lo digo como provinciano. Todos somos argentinos y estamos discutiendo cosas mucho más importantes que esa.

Claramente, el inciso 2 del artículo 75 de la Constitución Nacional establece algunos principios de transferencias con recursos. El dato que aportó el señor diputado Pinedo me dejó helado, porque son frases de Néstor y Cristina, y los estamos contradiciendo. Parece que estamos cayendo en un error grosero.

Podemos hacer un aporte desde el Frente Peronista. Si esto termina en la Corte Suprema de Justicia de la Nación, porque sin duda terminará allí, por qué no pedimos a ese organismo un método de arbitraje y ganamos tiempo en vez de estar discutiendo en el Congreso, que no tiene competencias para aclarar esta cuestión. Sería conveniente que el gobierno nacional y el de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires pidieran a la Corte Suprema de Justicia que elabore un proceso de arbitraje y se sometan a él. Ésta es una propuesta, en una de éstas se acepta y en otras, no. De lo contrario, estaremos con subtes

que no cuentan con los servicios de la Policía Federal, con transportes que se están deteriorando rápidamente, lo cual perjudica naturalmente a la gente.

Da la impresión de que siempre estamos mirando para atrás, pero ¿qué hacemos de acá para adelante? ¿Adónde van los policías que dejaron de cumplir sus tareas en el subte? ¿Dónde se fueron los que salieron de los hospitales, escuelas y Ciudad Autónoma de Buenos Aires? ¿Fueron a mejorar la seguridad? Creo que no, porque ha empeorado.

Entonces, ¿cuál es la estrategia para salir de este laberinto? Por arriba; vayan a la Corte Suprema de Justicia y pidan un sistema de arbitraje, en una de éstas se resuelve el problema; de otra manera, imposible.

Como dijo el señor diputado Amadeo, ésta es una idea del oficialismo progresista, nacional y popular; aquel que no piensa como el oficialismo es reaccionario del partido militar o de la derecha liberal.

En verdad, soportamos, tenemos aguante, pero también límites. Si el proyecto nacional y popular son los Cirigliano, los Jaime y los Schiavi, que Dios nos proteja. (*Aplausos.*)

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Tiene la palabra el señor diputado por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

**Sr. Gil Lavedra**. – Señor presidente: vengo a cerrar este debate para fundamentar la posición que va a tomar el bloque de la Unión Cívica Radical.

Probablemente, fruto del impulso de subitaneidad que ha tenido el tratamiento de este tema, me parece que cualquier lector que efectúe un análisis del debate que se está realizando esta tarde verá la enorme confusión que hay en los argumentos vertidos. Hay confusión tanto en los argumentos jurídicos como en los políticos.

En lo jurídico se encuentran discrepancias de todo tipo: que el Parlamento debe o no intervenir en este momento, que estaríamos teniendo una presencia inconstitucional, que sería inocuo e ineficaz lo que hagamos.

Y políticamente también hay de todo: estamos hablando de federalismo, que se está reparando una inequidad o, mejor dicho, equidad, existente hasta el momento, que se quieren

desprender del subte, que si hay un aprovechamiento de la ingenuidad y que se debe hacer cargo el jefe de Gobierno de lo que suscribió por su propia y libre voluntad.

Quiero adelantar que creo que está bien que intervenga el Congreso, lo que no quiere decir que nosotros vayamos a resolver la cuestión, pero hay fundamentos suficientes para que intervenga.

Si se me permite, quiero comenzar por las razones políticas y no por las jurídicas. Esto significa recorrer el velo acerca de qué razones están detrás de la iniciativa, porque no es que en una noche de insomnio De Vido y la presidenta hayan descubierto el artículo 129 de la Constitución después de muchos años y que hayan tenido un arranque para defender la autonomía de los porteños.

Lo que está detrás, y se dijo con toda claridad en muchas de las exposiciones del debate, es una cuestión de quién soporta el ajuste, porque nos encontramos en un contexto de ajuste.

Cuando sobrevino la crisis y se dictó la emergencia que todavía perdura y se hizo necesario establecer la renegociación de todos los contratos de concesión, el gobierno nacional, probablemente con buen tino, comenzó a implementar el sistema de subsidios para tratar de no acarrear mayores costos sociales.

Ahora bien, de esto hace nueve años. Los nueve años transcurridos demuestran inequívocamente el fracaso total de la política de transportes o, dicho de otra manera, la política de subsidios que esconde una ausencia de políticas, porque detrás de la mascarada del subsidio vamos a encontrar nada más que corrupción, no políticas.

Y les digo por qué: han aumentado treinta veces los subsidios. Me refiero a los subsidios totales, incluyendo no sólo el transporte sino también los que tienen que ver con la energía y con otras cuestiones.

En lo que hace a transportes, estamos hablando de más de 18 mil millones de pesos durante 2011. Sin embargo, en ninguna de las aperturas de sesiones ordinarias, cuando el presidente de la República anuncia su plan de gobierno –tanto en el caso del ex presidente Néstor Kirchner como en las largas exposiciones que nos regala la señora presidenta– se mencionó nunca la pa-

labra “subsidios” para referirse explícitamente a las erogaciones que se realizan a empresas de ese sector, salvo este año.

Este año, la señora presidenta nombró a los subsidios en dieciséis oportunidades. Habló de subsidios sociales, de la “sintonía fina” para la industria avícola, dijo que las compensaciones al transporte permitían subir salarios manteniendo fijas las tarifas, habló del conflicto de la Ciudad de Buenos Aires con el subte, también de las ganancias de empresas debidas a subsidios a la electricidad.

¿Por qué éste es el primer año que habla de subsidios al transporte? ¿No será que habla de subsidio cuando ya no lo quiere pagar más, cuando lo que hace falta en este momento es la caja? Y hace falta porque esta política sólo es subsistente y sostenible teniendo superávit, y el superávit se esfumó. En consecuencia, lo que queda ahora de saldo es la ausencia absoluta de resultado.

Fueron aumentando progresivamente subsidios ineficientes y absolutamente inequitativos. Subsidiaron siempre la oferta, es decir, subsidiaron sin atender las necesidades sociales. No subsidiaron la demanda, no recurrieron al vale –como el que se utiliza en Brasil– ni a la compensación –que existe en el sistema chileno–. Subsidiaron nada más que a la oferta, y cada vez más, a través de un intrincado marco oscuro respecto de los concesionarios, lo que le ha costado al ex secretario Jaime veintidós procesos penales, y habrá muchos más cuando se pueda saber qué hay detrás de los subsidios. ¿Por qué?

Porque esta política de subsidios ha llevado a que haya un transporte inferior: la gente viaja peor, hay menos lugar, es más inseguro y no se han efectuado las inversiones necesarias de mantenimiento. Esta ausencia de políticas provocó la tragedia de Once por la falta de inversión y mantenimiento del sistema. Éste es el verdadero motivo. No estamos hablando de querer traspasar los subtes a la Ciudad por esa razón.

De todas maneras no cabe duda, y me parece que nadie ha negado que los subterráneos y los colectivos forman parte de la competencia de la Ciudad de Buenos Aires, que la polémica se ha centrado más que nada en derredor de si



el Congreso debe o no debe intervenir. Es una polémica curiosa.

En mi humilde opinión, el Poder Legislativo es el único poder del Estado que tiene una competencia subsidiaria. Es la frase del politólogo suizo Jean Louis De Lolme cuando decía que “el Parlamento inglés puede hacer cualquier cosa menos cambiar el sexo de un hombre y de una mujer”. Si ustedes leen el último inciso del artículo 75 de la Constitución Nacional, que es el 32, advertirán que le corresponde al Congreso: “Hacer todas las leyes y reglamentos que sean convenientes para poner en ejercicio los poderes antecedentes, y todos los otros concedidos por la presente Constitución al gobierno de la Nación Argentina”.

Son los otros poderes los que tienen facultades limitadas. Obviamente, el único poder que nosotros no podemos ejercer es el Judicial. Pero hay una cláusula explícita en la Constitución que lo autoriza, que es el tan mentado inciso 2 en su última parte. Allí dice: “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”.

El convenio que suscribió el jefe de Gobierno, por el cual la Nación se comprometió a abonar 360 millones de pesos que salen del presupuesto –de un fondo fiduciario ahora incluido en el presupuesto–, ¿no merece la intervención del Congreso? ¿No es un caso explícito –como creo– del artículo 75, inciso 2, de la Constitución?

Entiendo que no es incorrecto; está bien. No veo ningún obstáculo para que un acuerdo se someta a la aprobación del Congreso de la Nación, y máxime cuando se trata de una transferencia de recursos que pertenecen a todos. Es el Congreso el que debe aprobarlo.

También creo que es inexorable el papel de la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires para aprobar lo que firmó el jefe de Gobierno y que luego denunció. No nos corresponde a nosotros defender y estimar qué quiso hacer el jefe de Gobierno.

El jefe de Gobierno entendió libremente que ésa era la cifra justa para poder hacerse cargo de los subtes. La consideró conveniente y nece-

saria y la tenía que someter a la consideración de su Legislatura, y tan confiado estaba que a los pocos días incluso subió la tarifa, supongo que sobre la base de un estudio que nosotros no tenemos competencia para realizar. No nos corresponde a nosotros, desde el Congreso de la Nación, realizar esta defensa. Se tendrá que hacer en la Legislatura de la Ciudad o se dirimirá judicialmente no se sabe cuándo, pero no cabe ninguna duda de que esta intervención del Congreso está perfectamente encuadrada en las reglas constitucionales.

En ese sentido, nosotros vamos a votar a favor, en general, porque apoyamos la transferencia de los subterráneos, como viene expresada en el artículo 1º, y lo vamos a hacer porque la defensa de la autonomía de la Ciudad es inseparable de las aspiraciones que siempre tuvo la Unión Cívica Radical.

Durante la gestión del presidente Alfonsín, los subtes los manejaba la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, con un décimo del presupuesto del gobierno de la Ciudad. Esto sucedió con el gobierno de Julio Saguiet y con el de Facundo Suárez Lastra. (*Aplausos.*) También fue durante el gobierno del doctor Alfonsín cuando le prestamos atención al área metropolitana.

En ese sentido, nosotros vamos a estar siempre del lado de la autonomía con recursos, y por esta razón vamos a presentar nuestra disidencia y a pedir especialmente al oficialismo que nos acompañe.

Ustedes saben muy bien que el artículo 2º de la transferencia de los colectivos sin atender al área metropolitana es un dislate. No podemos transferir los colectivos de la Ciudad sin atender al área metropolitana, sin recursos, sin subsidios, para que esto recaiga directamente sobre los vecinos de la Ciudad, y sin poner en funcionamiento el área metropolitana.

Ahí va a radicar nuestra disidencia. Todos han hablado del área metropolitana. Nuestra disidencia permite que si nos acompañan en esos artículos, que son nada más que tres que eliminan las restricciones de la ley 25.031, mañana podamos tener en funcionamiento al Ente de Control Metropolitano (ECOTAM). Mañana, si hay buena fe, si actúan con responsabilidad. ¿Qué impide votarlos?

Sé que el bloque oficialista requiere en este caso instrucciones. Pídanlas a la presidenta, consúltenla antes de votar. Le van a hacer un bien al porteño y también al área metropolitana. Es un caos. Y esto está así desde el año 1998, y en los últimos nueve años no ha habido el menor intento de solucionarlo.

La reforma de 1994, en la cual ha participado activamente el matrimonio Kirchner, introdujo muchas reformas al sistema federal. Se introdujo la posibilidad de las regiones y los acuerdos que las provincias podían realizar. También se introdujo un mecanismo en lo que hace a la distribución del federalismo fiscal, que necesita de muchos acuerdos Nación-provincias.

Esto dio lugar a que un constitucionalista cordobés fallecido hace muy poco, Pedro Frías, dijera que la Constitución de 1994 había introducido un nuevo federalismo, un federalismo de concertación que significaba que no había una distribución rígida de competencias entre la Nación y las provincias, que esto era flexible, y que en ese caso se necesitaba cooperación y colaboración, y que así iban a surgir los acuerdos.

Porque los grandes acuerdos, señores, no nacen de los iguales, los acuerdos valederos nacen de los que son diferentes. En consecuencia, esta trifulca que tiene como rehén al pueblo de la Ciudad de Buenos Aires, y en la que se ha empeñado el gobierno nacional, carece para nosotros de sentido.

Por eso, exhortamos a que retomemos este camino, el mecanismo de la concertación, del diálogo y actúen con patriotismo, porque a la Nación Argentina la construimos entre todos: entre el gobierno nacional y cada uno de los estados provinciales, incluida la Ciudad de Buenos Aires. Si actúan de esa manera, siempre van a encontrar a la Unión Cívica Radical para acompañarlos. (*Aplausos.*)

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Tiene la palabra el señor diputado por Santa Fe.

**Sr. Rossi.** – Señor presidente: en primer lugar, quiero hacer una reflexión muy sintética sobre el funcionamiento del Congreso. Desde que usted preside esta Cámara tuvimos sobre el final del año pasado una serie de sesiones que nos permitieron sancionar nueve leyes. Esta-

mos terminando marzo y nos encontramos celebrando la quinta sesión del mes, si incluimos la Asamblea Legislativa del día 1°.

La sociedad nos pide que sesionemos, que trabajemos y debatamos. En varias oportunidades he dicho que los dos últimos años fueron deficitarios desde el punto de vista parlamentario. Ya no interesa saber a quién caben las responsabilidades. Ante el conjunto de la sociedad venimos de dos malos años, y desde el oficialismo tenemos toda la voluntad, vocación e intención de que éste sea un año productivo en materia parlamentaria.

Al igual que cualquier oficialismo, vamos a empujar nuestra agenda parlamentaria, que incluye obviamente los temas del Poder Ejecutivo. Somos el oficialismo, quienes hemos llegado a este Congreso defendiendo el proyecto político de Cristina Fernández de Kirchner, y es lógico que así lo hagamos y resolvamos. Pero también contemplamos iniciativas conjuntas de distintos bloques y vamos a trabajar en ello.

Queremos hacer funcionar las comisiones, que éstas emitan dictámenes y sesionar todas las veces que sea necesario.

Por ello, si aquello de que el “Congreso exprés” y “escribanía” tiene que ver con el funcionamiento de este Parlamento, desde que usted es presidente de esta Cámara, queremos decir que estamos orgullosos de que el Congreso haya funcionado así, como lo ha hecho durante diciembre y el corriente mes. Comprometemos nuestro trabajo en este sentido.

Por otra parte, refiriéndome al tema en debate, quiero reflexionar desde el sentido común. La Ciudad Autónoma de Buenos Aires es el único gobierno local que no administra su propio sistema de transporte urbano de pasajeros. Todas las otras intendencias –en la Argentina hay más de dos mil– administran su sistema de transporte urbano de pasajeros. Lo hacen las pequeñas, las medianas y las grandes.

El intendente de Bahía Blanca acaba de rescindir el contrato de una o dos de las líneas de transporte urbano de pasajeros de su localidad. Está buscando una alternativa: si llama a licitación, si constituye una empresa municipal o bien una mixta.

Asimismo, la intendenta de la ciudad de Rosario aumentó el precio del transporte urbano de pasajeros. Por su parte, el intendente de Santa Fe presentó esta semana una nueva flota del sistema de transporte urbano de pasajeros. El intendente de Venado Tuerto está reglamentando una ordenanza para la implementación del medio boleto para los estudiantes de esa ciudad, porque fue sancionada por el Concejo Municipal. En San Salvador de Jujuy, también hace pocos días, el intendente y el Concejo Municipal fijaron su aumento tarifario.

Todo esto ocurre no solamente en la Argentina. El jefe de Gobierno de la Ciudad de México está viendo de qué manera introduce en su sistema de transporte los autobuses híbridos, que funcionan a gas y a electricidad, para reducir la contaminación ambiental. Lo mismo hace el jefe de Gobierno de la ciudad de Madrid. Entonces, ¿por qué si en todo el mundo la administración del sistema de transporte urbano de pasajeros está en manos de los gobiernos locales, el jefe de Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires no asume tal administración teniendo la posibilidad de hacerlo?

He escuchado argumentos que indican que la medida es un dislate porque la Ciudad Autónoma de Buenos Aires está dentro del marco del conurbano, pero informo que ésta no es la única ciudad que tiene conurbano. Rosario también tiene conurbano, y sin embargo cuenta con un sistema de transportes que van de una ciudad a otra. Por ejemplo, en el caso de Rosario y Villa Gobernador Gálvez —que están pegadas, aunque divididas por el arroyo Saladillo—, el tema es resuelto por ambas administraciones municipales. Lo mismo sucede respecto de las ciudades de Rosario y Granadero Baez. Cada una de las ciudades importantes tiene conurbano y puede resolver el sistema de transporte sin ningún tipo de problemas.

Entonces, parece extraño, poco razonable, e incluso, algo caprichoso, que el jefe de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires haya dicho “no quiero” frente a la posibilidad de empezar a administrar el sistema de transporte de pasajeros. ¿Por qué dijo eso? Según él, porque no están dadas las condiciones para que ello se lleve adelante.

Las excusas son casi irrepitibles e irrisorias para cualquier ciudadano del interior. A ningun-

no de quienes vivimos en el interior se nos ocurriría pensar que al llegar a nuestra ciudad su intendente o intendenta pudiese decir que nunca más administrará el sistema de transportes, por ejemplo, porque en las calles hay baches, no tiene plata para arreglarlos y éstos pueden provocar accidentes.

En verdad, en ningún lugar de la Argentina sucede eso. Los intendentes, los concejos deliberantes, los vecinos de cada una de las localidades administran su propio sistema; deciden sus frecuencias, sus recorridos, sus franquicias y las distintas tarifas, según los diferentes sistemas de transporte urbano de pasajeros.

Esta discusión aparece extraña. En general, en la gran parte de las capitales del mundo —Buenos Aires lo es— el jefe de Gobierno administra su sistema de transporte. El jefe de Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires decidió desandar ese camino; comenzó a construirlo pero luego se volvió atrás, con una serie de argumentos y de excusas; sin embargo, no puede excusarse de su propia responsabilidad.

Weber hablaba de la ética de las convicciones y de la ética de la responsabilidad, a veces planteadas en términos contrapuestos. En cualquier caso, cuando uno gobierna tiene que resolver los problemas, ya que no gobernamos para comentarlos. Ésta es una estética de dirigentes que termina sin generar políticas públicas que beneficien al conjunto de sus representados.

Siempre se está en pose: “Guarda, que si es complicado y no me conviene demasiado, puede afectarme...”. Ésta es una lógica demasiado mezquina dentro de la magnitud del tema que estamos tratando.

Se ha dicho que estamos transfiriendo los servicios, sin recursos. Digamos claramente qué son los subsidios. Éstos constituyen compensaciones tarifarias. Así lo reconoce el propio jefe de Gobierno, en los fundamentos de la resolución por la que fija la tarifa del subte. Nadie dice que, al ser los subsidios compensaciones tarifarias, deben mantenerse en el tiempo.

Fue una decisión de nuestro gobierno nacional aplicar esa política de subsidios para garantizar o aumentar la movilidad de los ciudada-

nos del conurbano bonaerense y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Fue una decisión de nuestro gobierno enmarcada en una política general de subsidios que ya hemos explicado en más de una oportunidad aquí.

En lo que hace a los usuarios residenciales, la política general de subsidios que aplicamos durante ocho años tenía que ver fundamentalmente con fomentar el consumo, porque lo que hacíamos era dejar que la plata que ganábamos los argentinos quede en el bolsillo de los argentinos. De esta manera, los argentinos consumen y con eso garantizan parte del crecimiento económico de nuestro país.

Lo dije cuando debatimos el tema del Banco Central y lo vuelvo a repetir ahora. Han pasado ocho años de esa política general de subsidios y nos parece lógico, como ha dicho la presidenta, que esa política general tenga una mirada de “sintonía fina” y más precisa desde ese punto de vista.

Esto es lo que ha pasado. Esa política de subsidios consta de diferentes instrumentos. Uno de ellos es el SITAU, que ya no es el único instrumento del sistema de transporte urbano de pasajeros. El SITAU es un fideicomiso que se integra con una alícuota del precio del gasoil. Dicha alícuota integra el fideicomiso y se distribuye con un criterio que está fijado en ese fideicomiso: el distrito que más aporta, o sea, que más gasoil consume —en este caso el AMBA—, más recibe.

Esto fue lo que provocó la distorsión con el sistema de transporte urbano de pasajeros en el interior. Por eso, este Congreso, a iniciativa de este bloque —y de otros diputados que hoy ya no están—, en dos oportunidades aumentó la alícuota del gasoil. La pasamos de 20,2 al 22 por ciento, y lo hicimos en dos tramos: una vez aumentamos un 0,8 por ciento y luego un punto más con el objetivo de que ese 1,8 que se recaude se distribuya en todos los sistemas del interior, menos dentro de la Ciudad de Buenos Aires, como forma de equilibrar el SITAU.

Entonces, esa política de subsidio para el transporte tampoco representa el ciento por ciento de los subsidios. Hay subsidios de recursos presupuestarios que ha llevado adelante

el gobierno nacional para su área de competencia, que era donde actuaba en forma directa.

Ahora bien, si estamos transfiriendo la competencia el que tiene la potestad de seguir manteniendo un sistema de subsidios o de aumentar tarifas es quien tiene la nueva competencia, que es lo que reconoció implícitamente el jefe de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires cuando fijó el aumento. Transferimos los subsidios, y ésta fue la más fehaciente voluntad de nuestro gobierno para acompañar esta transferencia en un sentido equitativo.

No les tiramos el subte por la cabeza, tal como dicen algunos, porque durante un año íbamos a acompañar con una política de subsidios, cosa que no hace el Estado nacional con ninguna otra ciudad de nuestro país. Lo iba a hacer con la Ciudad de Buenos Aires de manera de contribuir a ese espíritu de buena voluntad tendiente a seguir trabajando en conjunto con la administración de la Ciudad de Buenos Aires.

Por lo tanto, no estamos transfiriendo una escuela con los maestros y con los sueldos. Estamos transfiriendo el poder concedente. Antes concedía el Estado nacional y ahora esa transferencia del poder concedente es a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, quien definirá cuánto hay de tarifa y cuánto de compensación tarifaria con sus propios recursos para ver hacia dónde lleva y administra el sistema de transporte urbano de pasajeros de la Ciudad de Buenos Aires.

Entonces, desde ese punto de vista, la cuestión estaba bastante clara para nosotros. El Congreso está abocándose al tema. Muchos diputados impugnaron esta actitud del Congreso. A mí, que no soy constitucionalista, me resulta difícil entender algunos temas.

El primer punto del temario de la Comisión de Legislación General convocada para el día de mañana es la transferencia a título gratuito de un inmueble del Estado nacional a la Ciudad de Buenos Aires. Entonces, para eso debemos sancionar una ley, pero no podríamos hacerlo para una transferencia de servicios que, como dijo el diputado Gil Lavedra, incluye recursos que son propios del Estado nacional.

También he escuchado de muchos legisladores que el camino que debería seguir el jefe

de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires es el judicial, hasta llegar a la Corte Suprema de Justicia.

En verdad, me parece que sería un error. El jefe de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires se equivocó cuando desconoció el acuerdo. Ahora el jefe de Gobierno tendría, además de un acta, una ley. Lo razonable y lógico sería que el jefe de Gobierno la respete, lo que no estaría mal, ya que, en general, las leyes están hechas para ser respetadas; o podría respetar el acta que firmó.

También tendrá la gran oportunidad de administrar su propio sistema de transporte. Todos sabemos, porque hemos modificado la Ley Cafiero, que el jefe de Gobierno pudo hacer su propia policía, de la cual está orgulloso, y está bien que lo esté.

También podría estar orgulloso de construir un buen sistema de transporte urbano de pasajeros. Le aconsejo que si le llevan el nombre de *Ciro James* o *Fino Palacios* para administrar el sistema de transporte urbano de pasajeros de la Ciudad de Buenos Aires, no les haga caso, porque le podrían causar algún dolor de cabeza. (*Aplausos.*)

Entonces, por la reforma de la Constitución de 1994, por la Ley Cafiero, por la ley 373 de 2000, por el acta acuerdo que se firmó —habiendo hecho uso de ella y habiendo fijado la política tarifaria— y por esta iniciativa, desde el oficialismo le aconsejamos respetuosamente al jefe de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires que se haga cargo de esta norma que hoy vamos a aprobar. (*Aplausos.*)

**Sr. Presidente** (Domínguez). — Se va a votar nominalmente en general el dictamen de mayoría de las comisiones de Asuntos Constitucionales, de Asuntos Municipales, de Transportes y de Presupuesto y Hacienda recaído en el proyecto de ley en revisión por el que se ratifica la transferencia a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires de los servicios de transporte subterráneo y premetro (Orden del Día N° 192).

—Se practica la votación nominal.

—Conforme al tablero electrónico, sobre 235 señores diputados presentes, 162 han votado por la afirmativa y 54 por la negativa, registrándose además 18 abstenciones.

**Sr. Secretario** (Bozzano). — Se han registrado 162 votos afirmativos y 54 votos negativos. (*Aplausos.*)

—Votan por la afirmativa los señores diputados: Abdala de Matarazzo, Aguad, Albarra-cín, Albrieu, Alfonsín, Alonso (M. L.), Álvarez (E. M.), Álvarez (J. M.), Arena, Arregui, Avoscan, Balcedo, Barbieri, Barrandeguy, Basterra, Basse, Bedano, Benedetti, Bernal, Bertone, Bianchi (M. C.), Blanco de Peralta, Brawer, Brillo, Brue, Buryaile, Calcagno y Maillman, Carlotto, Carmona, Caselles, Catalán Magni, Cejas, Chemes, Chieno, Ciampini, Cigogna, Cleri, Comelli, Conti, Córdoba, Currilén, Dato, De Ferrari Rueda, De Pedro, Depetri, Di Tullio, Díaz Bancalari, Díaz Roig, Donkin, Eliceche, Elorriaga, Espíndola, Felletti, Félix, Fernández Sagasti, Ferrá de Bartol, Ferreyra, Fiad, Fiore Viñuales, Forconi, Forte, Fortuna, Francioni, Gallardo, García Larraburu, García (A. F.), García (M. T.), Garramuño, Garrido, Gdanský, Giacomino, Giannettasio, Gil Lavedra, Giubergia, González (J. D.), González (N. S.), Grosso, Guc-cione, Gutiérrez, Guzmán, Harispe, Heller, Herrera (G. N.), Herrera (J. A.), Ianni, Junio, Juri, Kosiner, Kunkel, Larroque, Ledesma, Leverberg, Lotto de Vicchietti, Maldonado, Martínez (J. C.), Martínez (O. A.), Mendoza (M. S.), Mendoza (S. M.), Metaza, Mirkin, Molas, Molina, Mongeló, Moreno, Moyano, Müller (M. H.), Navarro, Nebreda, Negri, Oliva, Olmedo, Oporto, Orsolini, Ortiz Co-rrera, Ortiz, Pais, Pastoriza, Perotti, Perroni, Pietragalla Corti, Pilatti Vergara, Plaini, Portela, Puiggrós, Raimundi, Recalde, Redczuk, Regazzoli, Ríos (R. F.), Ríos (L. M.), Risko, Rivarola, Rivas, Robledo, Rogel, Rossi, Ruiz, Sabbatella, Sacca, Salim, Santillán, Santín, Sciutto, Segarra, Simoncini, Solanas (J. R.), Soto, Storani, Tineo, Tomas, Tunessi, Uñac, Vaquié, Veaute, Vilarino, Villa, Wayar, Yara-de, Yazbek, Zamarreño, Ziebart y Ziegler.

—Votan por la negativa los señores dipu-tados: Aguilar, Alonso (G. F.), Alonso (L.), Amadeo, Aspiazu, Bertol, Brown, Bullrich, Camaño, Carranza, Casañas, Comi, Cortina, Cremer de Busti, De Marchi, De Narváez, De Prat Gay, Donda Pérez, Duclós, Fadul, Fa-vario, Ferrari, Gambaro, Garneró, Germano, Gonzalez (G. E.), Ibarra, Linares, Majdalani, Martínez (E. F.), Martínez (S.), Mazzarella, Michetti, Milman, Obiglio, Ocaña, Pansa, Peralta, Pérez, Piemonte, Pinedo, Pradines, Puerta, Ré, Roberti, Rucci, Stolbizer, Terada, Thomas, Tonelli, Triaca, Valinotto, Videla y Villata.

–Se abstienen de votar los señores diputados: Argumedeo, Barchetta, Cardelli, Ciciliani, Cuccovillo, De Gennaro, Lozano, Mouillerón, Müller (E. R.), Parada, Pucheta, Rasino, Riestra, Rivara, Rodríguez, Solanas (F. E.), Yagüe y Zabalza.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – En consideración en particular el artículo 1º.

Tiene la palabra el señor diputado por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

**Sr. Tonelli**. – Señor presidente: propongo el agregado de un segundo párrafo al artículo 1º, que diga lo siguiente: “El Estado nacional y la Ciudad de Buenos Aires deberán celebrar un convenio para acordar los detalles de la transferencia y la reasignación de recursos de acuerdo con lo previsto en el artículo 75, inciso 2, de la Constitución Nacional”.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Tiene la palabra la señora diputada por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

**Sra. Bullrich**. – Señor presidente: es para proponer una nueva redacción del artículo 1º, que diga: “Transfíranse a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires los servicios de transporte subterráneo y premetro dispuestos 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”.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Tiene la palabra el señor diputado por Córdoba.

**Sr. Aguad**. – Señor presidente: pido que la propuesta del diputado Tonelli se vote nominalmente.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Tiene la palabra la señora miembro informante sobre el particular y las propuestas de los diputados Tonelli y Bullrich.

**Sra. Conti**. – Ahora que he reflexionado aún más sobre este tema, no voy a aceptar modificaciones.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Se va a votar el artículo 1º del dictamen de comisión.

–Resulta afirmativa.

**Sr. Aguad**. – Hice un pedido.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – La moción sobre la que hizo el pedido no fue aceptada por la miembro informante de mayoría.

Tiene la palabra el señor diputado por Santa Fe.

**Sr. Rossi**. – Señor presidente: lo que usted hizo es correcto. La moción del diputado Aguad era votar nominalmente la moción del diputado Tonelli, la cual nunca se puso en consideración. El diputado Aguad hizo mal la formulación de votación nominal.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – En consideración el artículo 2º.

Tiene la palabra el señor diputado por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

**Sr. Garrido**. – Señor presidente: proponemos una incorporación semejante a la solicitada en el artículo 1º y que está referida a la cuestión de los convenios.

Proponemos agregar en la parte final del artículo 2º lo siguiente: “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 3º...” –que es una propuesta que luego haré– “...durante el plazo que mantengan su vigencia”.

Lo que nosotros proponemos respecto de este artículo 2º, que transfiere sin haber habido convenio con la Ciudad de Buenos Aires, es que efectivamente la transferencia se haga de acuerdo con lo que establece el artículo 75, inciso 2, de la Constitución Nacional, con la previsión de los recursos, dado que el aludido artículo no se refiere sólo a servicios sino también a competencias y funciones y prevé específicamente la asignación de recursos.

Teniendo en cuenta que no hubo ningún convenio respecto de los colectivos, debe agregarse al artículo esa previsión para que efectivamente se haga la transferencia pero respetando la Constitución.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Tiene la palabra la señora diputada por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

**Sra. Bullrich**. – Señor presidente: propongo que después de la redacción de este artículo se agregue: “...de acuerdo al artículo 75, inciso 2, de la Constitución Nacional y el artículo 6º de la ley 24.588”.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Tiene la palabra el señor diputado por Formosa.

**Sr. Buryaile.** – Señor presidente: solicito la votación nominal del artículo 2° y los siguientes.

**Sr. Presidente (Domínguez).** – Si está suficientemente apoyada la moción, así se procederá.

–Asentimiento.

**Sr. Presidente (Domínguez).** – Tiene la palabra la señora miembro informante.

**Sra. Conti.** – Señor presidente: no se aceptan modificaciones.

**Sr. Presidente (Domínguez).** – Se va a votar en forma nominal el artículo 2° del dictamen de mayoría.

–Se practica la votación nominal.

–Conforme al tablero electrónico, sobre 227 señores diputados presentes, 131 han votado por la afirmativa y 81 por la negativa, registrándose además 14 abstenciones.

**Sr. Secretario (Bozzano).** – Se han registrado 131 votos por la afirmativa y 81 por la negativa.

–Votan por la afirmativa los señores diputados: Abdala de Matarazzo, Albrieu, Alonso (M. L.), Arena, Arregui, Avoscan, Balcedo, Barrandeguy, Basterra, Bedano, Bernal, Bertone, Bianchi (M. C.), Blanco de Peralta, Brawer, Brillo, Brue, Calcagno y Maillman, Carlotto, Carmona, Caselles, Catalán Magni, Cejas, Chieno, Ciampini, Cigogna, Cleri, Comelli, Conti, Córdoba, Currilén, Dato, De Pedro, Depetri, Di Tullio, Díaz Bancalari, Díaz Roig, Donkin, Eliceche, Elorriaga, Feletti, Félix, Fernández Sagasti, Ferrá de Bartol, Ferreyra, Fiore Viñuales, Forconi, Fortuna, Francioni, Gallardo, García Larraburu, García (A. F.), García (M. T.), Garramuño, Gdanský, Giacomino, Giannettasio, González (J. D.), González (N. S.), Grosso, Guccione, Gutiérrez, Guzmán, Harispe, Heller, Herrera (G. N.), Herrera (J. A.), Ianni, Junio, Kosiner, Kunkel, Larroque, Ledesma, Leverberg, Lotto de Vicchietti, Martínez (O. A.), Mendoza (M. S.), Mendoza (S. M.), Metaza, Mirkin, Molina, Mongeló, Moreno, Moyano, Müller (M. H.), Navarro, Nebreda, Oliva, Olmedo, Oporto, Ortiz Correa, Ortiz, Pais, Pastoriza, Perotti, Perroni, Pietragalla Corti, Pilatti Vergara, Puiggrós, Raimundi, Recalde, Redczuk, Regazzoli, Ríos (R. F.), Ríos (L. M.), Risko, Rivarola, Rivas, Robledo, Rossi, Ruiz, Sabbatella, Salim, Santillán, Sciutto, Segarra, Simoncini, Solanas (J. R.),

Soto, Tineo, Tomas, Uñac, Veaute, Vilarino, Villa, Wayar, Yarade, Yazbek, Zamarreño, Ziebart y Ziegler.

–Votan por la negativa los señores diputados: Aguad, Aguilar, Albarracín, Alfonsín, Alonso (G. F.), Alonso (L.), Álvarez (E. M.), Álvarez (J. M.), Amadeo, Barbieri, Basse, Benedetti, Bertol, Brown, Bullrich, Buryaile, Carranza, Chemes, Comi, Cremer de Busti, De Ferrari Rueda, De Marchi, De Narváez, De Prat Gay, Donda Pérez, Duclós, Espindola, Fadul, Favario, Ferrari, Fiad, Forte, Garnero, Garrido, Germano, Gil Lavedra, Giubergia, González (G. E.), Ibarra, Juri, Linares, Majdalani, Maldonado, Martínez (E. F.), Martínez (J. C.), Martínez (S.), Mazzarella, Michetti, Milman, Molas, Müller (E. R.), Negri, Obiglio, Ocaña, Orsolini, Pansa, Peralta, Pérez, Piemonte, Pinedo, Portela, Pradines, Pucheta, Puerta, Ré, Roberti, Rogel, Rucci, Sacca, Santín, Stolzizer, Storani, Terada, Thomas, Tonelli, Triaca, Tunessi, Valinotto, Vaquié, Videla y Villata.

–Se abstienen de votar los señores diputados: Argumedo, Barchetta, Cardelli, Ciciliani, Cortina, Cuccovillo, Mouillerón, Parada, Rasino, Riestra, Rivara, Rodríguez, Solanas (F. E.) y Zabalza.

**Sr. Presidente (Domínguez).** – En consideración el artículo 3°.

Tiene la palabra el señor diputado por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

**Sr. Garrido.** – Señor presidente: nosotros vamos a proponer para el artículo 3° una redacción que garantice la asignación equitativa, entre las jurisdicciones provinciales y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, de todos los subsidios o prestaciones que mantengan su vigencia. Esto tiene por objeto evitar que la distribución de subsidios se haga en base a criterios arbitrarios o por represalias, de acuerdo a quién gobierna cada jurisdicción.

Entendemos que la distribución de subsidios no está atada a quien ejerce la jurisdicción sino a otros criterios objetivos; de hecho, se distribuyen subsidios a todos los servicios de transporte del país, independientemente de la jurisdicción en la que tengan lugar.

Entendemos que tiene que haber una distribución equitativa de estos subsidios y que eventualmente se deben tomar en cuenta factores tales como la población atendida –de hecho, el subsidio a los transportes de la región de Buenos Aires y sus alrededores se destaca

por la cantidad de población atendida— o la contaminación ambiental de determinados servicios.

Si me permiten, voy a leer nuestra propuesta de redacción para el artículo 3°. Dice así: “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 que tales compensaciones, subsidios o prestaciones mantengan su vigencia”.

Creo que esta propuesta que estamos haciendo apunta a preservar la equidad en la distribución de los subsidios. En el caso particular de la Ciudad de Buenos Aires, el costo del transporte para los habitantes es sensiblemente más significativo que en otras jurisdicciones, y si se llegan a restringir o a eliminar absolutamente los subsidios, ello va a implicar —según estimaciones— un incremento de un 5 al 10 por ciento en el presupuesto de una familia tipo, en la que el salario promedio es de 5 mil pesos.

**Sr. Presidente** (Domínguez). — Señor diputado Garrido: usted quiere agregar los artículos 4°, 5° y 6°. En todo caso, si la señora diputada Bullrich lo autoriza, puede hacer la propuesta ahora.

**Sr. Garrido**. — Entiendo que primero deberíamos votar la propuesta que acabo de leer.

**Sr. Presidente** (Domínguez). — De acuerdo, señor diputado.

Tiene la palabra la señora diputada por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

**Sra. Bullrich**. — Señor presidente: el artículo 3° no debe figurar en este proyecto de ley porque no se puede hablar del acta acuerdo. El acta acuerdo es un acuerdo interjurisdiccional que no es materia de este Congreso. Así como en oportunidad de considerar el artículo 1° planteé que no figure el acta, entiendo que

en este artículo tampoco puede figurar, con lo cual será parte del convenio a firmarse posteriormente. Por lo tanto, ese artículo no puede existir.

**Sr. Presidente** (Domínguez). — Tiene la palabra la señora diputada por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

**Sra. Michetti**. — Señor presidente: por su intermedio quiero transmitir una inquietud a la señora diputada Conti, porque hay algo que no entiendo. Simplemente, se propuso agregar en el artículo 1° que fuera conforme con la Constitución Nacional y ella se negó. Me gustaría saber por qué la señora diputada se niega a aceptar ese agregado.

—Varios señores diputados hablan a la vez.

**Sr. Presidente** (Domínguez). — Tiene la palabra la señora miembro informante del dictamen de mayoría.

**Sra. Conti**. — Señor presidente: no se aceptan las modificaciones propuestas.

Si la señora diputada Michetti quiere iniciarme juicio político por la causa que acaba de anunciar, que lo haga; aunque me parece ridículo.

**Sr. Presidente** (Domínguez). — Se va a votar nominalmente el artículo 3° del dictamen de mayoría.

—Se practica la votación nominal.

—Conforme al tablero electrónico, sobre 227 señores diputados presentes, 132 han votado por la afirmativa y 80 por la negativa, registrándose además 13 abstenciones. No se ha computado el voto de un señor diputado.

**Sr. Secretario** (Bozzano ). — Se han registrado 132 votos por la afirmativa y 80 por la negativa.

—Votan por la afirmativa los señores diputados: Abdala de Matarazzo, Albrieu, Alonso (M. L.), Arena, Arregui, Avoscan, Balcedo, Barrandeguy, Basterra, Bedano, Bernal, Bertone, Bianchi (M. C.), Blanco de Peralta, Brawer, Brillo, Brue, Calcagno y Maillman, Carlotto, Carmona, Caselles, Catalán Magni, Cejas, Chieno, Ciampini, Cigogna, Cleri, Comelli, Conti, Córdoba, Currielén, Dato, De Gennaro, De Pedro, Depetri, Di Tullio, Díaz Bancalari, Díaz Roig, Donkin, Eliceche, Elorriaga, Feletti, Félix, Fernández Sagasti, Ferrá de Bartol, Ferreyra, Fiore Viñuales, Forconi, Fortuna, Francioni, Gallardo, García



Larraburu, García (A. F.), García (M. T.), Garramuño, Gdansky, Giacomino, Giannettasio, González (J. D.), González (N. S.), Grosso, Guccione, Gutiérrez, Guzmán, Harispe, Heller, Herrera (G. N.), Herrera (J. A.), Ianni, Junio, Kosiner, Kunkel, Larroque, Ledesma, Leverberg, Lotto de Vicchietti, Martínez (O. A.), Mendoza (M. S.), Mendoza (S. M.), Metaza, Mirkin, Molina, Mongeló, Moreno, Moyano, Müller (M. H.), Navarro, Nebreda, Oliva, Olmedo, Oporto, Ortiz Correa, Ortiz, Pais, Pastoriza, Perotti, Perroni, Pietragalla Corti, Pilatti Vergara, Puiggrós, Raimundi, Recalde, Redczuk, Regazzoli, Ríos (R. F.), Ríos (L. M.), Risko, Rivarola, Rivas, Robledo, Rossi, Ruiz, Sabbatella, Salim, Santillán, Sciutto, Segarra, Simoncini, Solanas (J. R.), Soto, Tineo, Tomas, Uñac, Veaute, Vilariño, Villa, Wayar, Yarade, Yazbek, Zamarreño, Ziebart y Ziegler.

–Votan por la negativa los señores diputados: Aguilar, Albarracín, Alfonsín, Alonso (G. F.), Alonso (L.), Álvarez (E. M.), Álvarez (J. M.), Amadeo, Barbieri, Basse, Benedetti, Bertol, Brown, Bullrich, Buryaile, Carranza, Chemes, Comi, Cortina, Cremer de Busti, De Ferrari Rueda, De Marchi, De Narváez, De Prat Gay, Donda Pérez, Duclós, Espindola, Fadul, Favario, Ferrari, Fiad, Forte, Garnero, Garrido, Germano, Gil Lavedra, Giubergia, González (G. E.), Ibarra, Juri, Linares, Majdalani, Maldonado, Martínez (E. F.), Martínez (J. C.), Martínez (S.), Mazzarella, Michetti, Milman, Molas, Müller (E. R.), Negri, Obiglio, Ocaña, Orsolini, Pansa, Peralta, Pérez, Piemonte, Pinedo, Portela, Pradines, Puerta, Ré, Roberti, Rogel, Rucci, Sacca, Santín, Stolbizer, Storani, Terada, Thomas, Tonelli, Triaca, Tunessi, Valinotto, Vaquié, Videla y Villata.

–Se abstienen de votar los señores diputados: Argumedo, Barchetta, Cardelli, Ciciliani, Cuccovillo, Mouillerón, Pucheta, Rasino, Riestra, Rivara, Rodríguez, Solanas (F. E.) y Zabalza.

**Sr. Presidente (Domínguez).** – Tiene la palabra la señora diputada por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

**Sra. Bertol.** – Señor presidente: quiero plantear una cuestión formal. Ahora, tenemos un renovado y moderno sistema de votación, pero en esta última votación quedó un diputado sin identificar. Me gustaría saber cómo resuelve esta situación la Presidencia, porque no sabemos de quién se trata.

**Sr. Presidente (Domínguez).** – Tiene la palabra el señor diputado por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

**Sr. Garrido.** – Señor presidente: proponemos la incorporación de tres artículos, y exhorto a la señora miembro informante del dictamen de mayoría que considere nuestra propuesta. Los artículos mencionados se relacionan con la puesta en funcionamiento del ECOTAM.

En la medida en que se están transfiriendo servicios de transporte del Gran Buenos Aires al ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, entendemos que es la ocasión para poner en vigencia al ECOTAM, que estaba previsto por la ley 25.031, y que desde el año 1998, por la forma en que se dispuso su puesta en vigencia, nunca entró en funcionamiento.

El tema es delicado. Hace más de catorce años que debió haberse puesto en actividad dicho organismo. Ahora, se está efectuando una transferencia de servicios de transporte a la Ciudad, que por la manera de implementarse seguramente generará un caos en el sistema tarifario y la coordinación. Por eso, creemos que éste es el momento oportuno para llevar a cabo la medida que proponemos.

Por lo tanto, a continuación leeré la redacción de los nuevos artículos propuestos.

El artículo 4° dice así: “Las asignaciones previstas de 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)”.

El artículo 5° dice textualmente: “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’”.

El artículo 6° señala: “Derógase el artículo 13 de la ley 25.031”. Por dicha norma se establece la traba para que este organismo entre en funcionamiento.

Pido al miembro informante de la mayoría que considere estas sugerencias.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Tiene la palabra la señora diputada por Buenos Aires.

**Sra. Conti**. – Señor presidente: no se aceptan las modificaciones propuestas al dictamen de mayoría. En consecuencia, rechazamos la incorporación de los artículos 4º, 5º y 6º propuestos por el señor diputado Garrido.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – El artículo 4º es de forma.

Queda definitivamente sancionado el proyecto de ley.<sup>1</sup>

Se comunicará al Poder Ejecutivo y se dará aviso al Honorable Senado. (*Aplausos.*)

## 6

### APORTE DE LA REPÚBLICA ARGENTINA AL CAPITAL AUTORIZADO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Corresponde considerar el dictamen de las comisiones de Finanzas y de Presupuesto y Hacienda recaído en el proyecto de ley del Poder Ejecutivo por el que se aprueba el aumento del aporte de la República Argentina al capital autorizado del Banco Interamericano de Desarrollo, BID, expediente 5-P.E.-2011, Orden del Día N° 193.

#### (Orden del Día N° 193)

#### Dictamen de las comisiones

*Honorable Cámara:*

Las comisiones de Finanzas y de Presupuesto y Hacienda han considerado el mensaje 1.340 y proyecto de ley del 30 de agosto de 2011 mediante el cual se aprueba el aumento del aporte de la República Argentina al capital autorizado del Banco Interamericano de Desarrollo –BID–; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconsejan su sanción.

Sala de las comisiones, 27 de marzo de 2012.

*Carlos S. Heller. – Roberto J. Feletti. – Miguel A. Giubergia. – Rodolfo F. Yarade. – Eric Calcagno y Maillmann. – Alberto J. Pérez. – Gumersindo F. Alonso. – María L. Alonso. – Jorge M. Álvarez. – Eduardo P. Amadeo. – Andrés R. Arregui. – Lucio B. Aspiazu. – Raúl E. Barranteguy. – Luis E. Basterra. – Miguel A. Basse. – Nora E. Bedano. – Atilio F. Benedetti. – María*

*E. Bernal. – Rosana A. Bertone. – Ricardo Buryaile. – Jorge A. Cejas. – Alicia M. Ciciliani. – Marcos Cleri. – Jorge O. Chemes. – Alfredo C. Dato. – Lilita Fadul. – Anabel Sagasti Fernández. – Andrea F. García. – Daniel Germano. – Leonardo Grosso. – Carlos M. Kunkel. – Inés B. Lotto. – Claudio Lozano. – Mario A. Metaza. – Gerardo F. Milman. – Carlos Moreno. – Cristian R. Oliva. – Juan M. Pais. – Julia A. Perié. – Roberto F. Ríos. – Rubén A. Rivarola. – Javier H. Tineo. – Héctor D. Tomas. – José R. Uñac. – Enrique A. Vaquié. – Graciela Villata. – Rubén D. Yazbek. – Alex R. Ziegler.*

#### PROYECTO DE LEY

*El Senado y Cámara de Diputados,...*

Artículo 1º – Apruébase el aumento del aporte de la República Argentina al capital autorizado del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) en la suma de dólares estadounidenses siete mil quinientos veinticinco millones setecientos sesenta mil doscientos veintisiete (u\$s 7.525.760.227), destinado a incrementar dicho capital junto con los demás países miembros, en la suma de dólares estadounidenses setenta mil millones (u\$s 70.000.000.000), conforme al aumento propuesto en la resolución AG-7/10, “Anexo A”, que en copia autenticada forma parte de la presente ley como Anexo I.

Art. 2º – El citado aumento estará representado por la suscripción de seiscientos veintitrés mil ochocientas cuarenta y nueve (623.849) acciones, de las cuales quince mil ciento cincuenta (15.150) acciones corresponderán a acciones de capital ordinario pagadero en efectivo y seiscientos ocho mil seiscientos noventa y nueve (608.699) acciones, serán acciones de capital ordinario exigible, de acuerdo al “Modelo de Instrumento de Suscripción”, “Anexo B”, que en copia autenticada forma parte de la presente ley como Anexo II.

Art. 3º – El pago de las quince mil ciento cincuenta (15.150) acciones de capital ordinario pagadero en efectivo, por un valor de hasta dólares estadounidenses ciento ochenta y dos millones setecientos sesenta y un mil uno (u\$s 182.761.001) será realizado en cinco (5) cuotas iguales que serán efectivas los días 31 de octubre de los años 2011, 2012, 2013, 2014 y 2015, respectivamente, o en las fechas posteriores que determine el directorio ejecutivo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y teniendo en cuenta que cada cuota deberá abonarse dentro de los treinta (30) días siguientes a su respectiva fecha de efectividad.

Art. 4º – El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) podrá recibir pagarés o valores similares no negociables, que no devenguen intereses, en la forma prevista en el artículo V, sección 4, del Convenio Constitutivo del mencionado Banco, en reemplazo del pago inmediato del total o de cualquier parte de la suscripción de acciones del capital ordinario pagadero en efectivo.

<sup>1</sup> Véase el texto de la sanción en el Apéndice. (Pág. 137.)

Art. 5° – La suscripción de las seiscientos ocho mil seiscientos noventa y nueve (608.699) acciones de capital ordinario exigible, se efectuará en cinco (5) cuotas anuales, las primeras cuatro (4) por un monto de hasta dólares estadounidenses un mil cuatrocientos sesenta y ocho millones seiscientos dos mil doscientos cincuenta y siete con noventa y cuatro centavos (u\$s 1.468.602.257,94) cada una, y la quinta cuota por un monto de hasta dólares estadounidenses un mil cuatrocientos sesenta y ocho millones quinientos noventa mil ciento noventa y cuatro con cincuenta y un centavos (u\$s 1.468.590.194,51) que serán efectivas los días 31 de octubre de los años 2011, 2012, 2013, 2014 y 2015, respectivamente, o en las fechas posteriores que determine el directorio ejecutivo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

Art. 6° – Apruébase el aumento del aporte de la República Argentina al Fondo para Operaciones Especiales del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) en la suma de hasta dólares estadounidenses veintiséis millones setecientos setenta y nueve mil cuatrocientos quince (u\$s 26.779.415), destinados a incrementar dicho Fondo junto con los demás países miembros, en la suma de dólares estadounidenses cuatrocientos setenta y nueve millones (u\$s 479.000.000), conforme al aumento propuesto en el “modelo de instrumento de contribución”, “Anexo C”, que en copia autenticada forma parte de la presente ley como Anexo III.

Art. 7° – El aumento al Fondo para Operaciones Especiales se efectuará en cinco (5) cuotas anuales, cada una por un valor de hasta dólares estadounidenses cinco millones trescientos cincuenta y cinco mil ochocientos ochenta y tres (u\$s 5.355.883), que serán efectivas los días 31 de octubre de los años 2011, 2012, 2013, 2014 y 2015, respectivamente, o en las fechas posteriores que determine el directorio ejecutivo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), teniendo en cuenta que cada cuota deberá abonarse dentro de los treinta (30) días siguientes a su respectiva fecha de efectividad.

Art. 8° – El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) podrá recibir pagarés o valores similares no negociables, que no devenguen intereses en la forma prevista en el artículo V, Sección 4, del Convenio Constitutivo de dicho Banco, en reemplazo del pago inmediato total o de cualquier parte de la contribución del país a cada cuota.

Art. 9° – Autorízase al Banco Central de la República Argentina, a efectuar en nombre y por cuenta de la República Argentina los aportes y suscripciones establecidos por la presente ley. El pago de cada una de las cuotas de aporte quedará condicionado a que del total de las cuotas anteriores al capital autorizado y al Fondo para Operaciones Especiales que se encuentren vencidas, los países miembros hayan abonado como mínimo el porcentaje de aportes establecido en el artículo II, Sección 4, apartado c) y artículo IV, Sección

3, apartado f) del Convenio Constitutivo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

Art. 10. – Para el cumplimiento de lo indicado en el artículo precedente, el Banco Central de la República Argentina podrá emitir, en nombre y por cuenta de la República Argentina, a la orden del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), valores no negociables que no devengarán intereses, pagaderos a la vista, los cuales serán entregados a dicho Banco en reemplazo de los aportes en efectivo conforme lo señalado en los artículos anteriores de la presente ley y de acuerdo a los términos del artículo V, Sección 4, del Convenio Constitutivo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

Art. 11. – A fin de hacer frente a los pagos emergentes de la presente ley, el Banco Central de la República Argentina deberá contar con los correspondientes aportes de contrapartida que serán proporcionados por la Secretaría de Hacienda del Ministerio de Economía y Finanzas Públicas, previa inclusión de dicha erogación en la ley de presupuesto general de la administración nacional para los ejercicios pertinentes.

Art. 12. – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

CRISTINA FERNÁNDEZ DE KIRCHNER.

*Amado Boudou. – Anibal D. Fernández.*

#### ANEXO I

##### *Documento del Banco Interamericano de Desarrollo* Resolución AG-7/I0

Informe sobre el Noveno Aumento General de Recursos del Banco Interamericano de Desarrollo

*Considerando:*

Que el 22 de marzo de 2010 la Asamblea de Gobernadores aprobó la Declaración de Cancún (Documento AB-2.728), con ello acordando a proseguir con el Noveno Aumento General de Recursos del Banco Interamericano de Desarrollo y a tomar las medidas necesarias a ese efecto;

Que el directorio ejecutivo y la administración han preparado un documento técnico y los instrumentos legales necesarios para dicho aumento, titulado “Informe sobre el Noveno Aumento General de Recursos del Banco Interamericano de Desarrollo”, Documento AB-2764 (el “Informe”); y

Que el directorio ejecutivo aprobó la resolución DE-42/10 determinando que este proyecto de resolución adjunto al Informe, sea sometido a la consideración de la Asamblea de Gobernadores, mediante el procedimiento establecido en la Sección 5 del Reglamento General del Banco sobre votación sin convocar a una reunión;

La Asamblea de Gobernadores

RESUELVE:

1. Aprobar el Informe; dicha aprobación incluirá la aprobación de las Recomendaciones definidas en el capítulo VII del Informe;

2. Recomendar que los países miembros tomen las acciones necesarias y apropiadas para votar y dar efecto a resoluciones sustancialmente similares a los proyectos de Resolución anexos al Informe; y

3. Urgir a los miembros del Banco a votar sobre dichos proyectos de Resolución y adoptar las medidas que fueren necesarias con el objeto de dar cumplimiento a las iniciativas contenidas en el Informe, inclusive un aumento de recursos del Capital Ordinario, del Fondo para Operaciones Especiales y de la Facilidad No Reembolsable del BID, a la brevedad posible.

Aprobada el 21 de julio de 2010.

## ANEXO II

### Modelo de Instrumento de Suscripción

Al Secretario del Banco:

Tengo el agrado de informar a usted que la Argentina, mediante la presente carta, suscribe 623.849 acciones del Capital Ordinario del Banco Interamericano de Desarrollo (el "Banco"), consistentes en 15.150 acciones de Capital Ordinario pagadero en efectivo y 608.699 acciones de Capital Ordinario exigible, de conformidad con las condiciones establecidas en el proyecto de resolución titulado "Aumento de u\$s 70.000 millones en el Capital Ordinario Autorizado y las correspondientes Cuotas de Suscripción", el cual se adjunta como Anexo A al Informe contenido en el documento AB-2.764, aprobado por la Asamblea de Gobernadores mediante la resolución AG-7/10 del 21 de julio de 2010.

Además, la Argentina, mediante la presente carta, acuerda pagar la suma de u\$s 182.761.001, a cuenta de su suscripción al Capital Ordinario pagadero en efectivo del Banco, mediante cinco cuotas iguales, cada una por un monto de u\$s 36.552.200,11, que serán efectivas los días 31 de octubre de los años 2011, 2012, 2013, 2014 y 2015, respectivamente, o en las fechas posteriores que determine el directorio ejecutivo, y de conformidad con las demás condiciones señaladas en el citado proyecto de resolución. Cada una de las cuotas deberá abonarse dentro de los 30 días siguientes a la fecha efectiva correspondiente a la cuota.

En nombre y representación de la Argentina, dejo constancia de que se han tomado todas las medidas necesarias para autorizar la presente suscripción, y de mi compromiso de que la Argentina suministrará al Banco cualquier información que éste tenga a bien solicitar al respecto.

Atentamente,

*Amado Boudou.*

Gobernador del Banco Interamericano  
de Desarrollo por Argentina.

## ANEXO III

### Modelo de Instrumento de Contribución

Al Secretario del Banco:

Tengo el agrado de informar a usted que la Argentina, mediante la presente carta, acuerda efectuar una Contribución de u\$s 24.797.175 al Fondo para Operaciones Especiales del Banco Interamericano de Desarrollo (el "Banco"), de conformidad con las condiciones establecidas en el proyecto de resolución titulado "Aumento de los Recursos del Fondo para Operaciones Especiales y Contribuciones al mismo", el cual se adjunta como Anexo B al Informe contenido en el documento AB-2.764, aprobado por la Asamblea de Gobernadores mediante la Resolución AG-7/10 del 21 de julio de 2010.

[Incluir uno de los dos párrafos siguientes]

[La Contribución se abonará en una cuota de u\$s 24.797.175, que será efectiva en la fecha correspondiente a la primera cuota del aumento en el Fondo para Operaciones Especiales, esto es, el 31 de octubre de 2011, o en la fecha posterior que determine el directorio ejecutivo, y de conformidad con las demás condiciones señaladas en el citado proyecto de resolución. La cuota deberá abonarse dentro de los 30 días siguientes a la fecha efectiva de la cuota.]<sup>1</sup>

[La Contribución se abonará en cinco cuotas de u\$s 5.355.883 cada una, que serán efectivas los días 31 de octubre de los años 2011, 2012, 2013, 2014 y 2015, respectivamente, o en las fechas posteriores que determine el directorio ejecutivo, y de conformidad con las demás condiciones señaladas en el citado proyecto de resolución. Cada cuota deberá abonarse dentro de los 30 días siguientes a la fecha efectiva de la cuota correspondiente.]<sup>2</sup>

[Incluir el siguiente párrafo para una contribución anticipada, si corresponde]

[De conformidad con el párrafo 7.5 del Informe, la Argentina efectuará parte o toda la citada Contribución en forma de una Contribución Anticipada por un monto total de u\$s .....<sup>3</sup> en uno o más pagos, antes de la fecha efectiva de la primera cuota (es decir, 31 de octubre de 2011, o la fecha posterior que determine

<sup>1</sup> Inclúyase este párrafo si se opta por hacer una Contribución en una cuota.

<sup>2</sup> Inclúyase este párrafo si se opta por hacer una Contribución en cinco cuotas.

<sup>3</sup> Si se opta por efectuar una Contribución Anticipada por un monto que represente la totalidad de la Contribución de Argentina de conformidad con el subpárrafo (a) (i) del párrafo 7.5 del Informe, indíquese u\$s 24.797.175, o si se opta por efectuar una Contribución Anticipada por un monto que represente la primera cuota de la Contribución de Argentina de conformidad con el subpárrafo (a) (ii) del párrafo 7.5 del Informe, indíquese u\$s 5.355.883.

el directorio ejecutivo). Sin perjuicio de lo anterior, el/los pago(s) correspondiente(s) a dicha Contribución Anticipada se hará(n) efectivo(s) en el momento de su recepción por el Banco.<sup>1</sup>

En nombre y representación de la Argentina, declaro que se han cumplido todos los requisitos legales necesarios para firmar el presente Instrumento de Contribución y adoptar todas las medidas especificadas en el mismo.

Atentamente,

*Amado Boudou.*

Gobernador del Banco Interamericano de Desarrollo por Argentina.

#### INFORME

*Honorable Cámara:*

Las comisiones de Finanzas y de Presupuestos y Hacienda han considerado el mensaje 1.340 y proyecto de ley del Poder Ejecutivo por el cual se aprueba el aumento del aporte de la República Argentina al capital autorizado del Banco Interamericano (BID), creen necesario dar curso favorable a la presente iniciativa.

*Carlos S. Heller.*

#### ANTECEDENTES

##### **Mensaje del Poder Ejecutivo nacional**

Buenos Aires, 30 de agosto de 2011.

*Al Honorable Congreso de la Nación.*

Tengo el agrado de dirigirme a vuestra honorabilidad, con el objeto de someter a su consideración un proyecto de ley que tiene por finalidad la aprobación e instrumentación del Noveno Aumento General de Recursos del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) fue fundado en el año 1959 con el objetivo de ser una fuente de financiamiento para el desarrollo de América Latina y el Caribe, ofreciendo préstamos, donaciones, asistencia técnica y la realización de investigaciones.

Al efecto, por la ley 14.843 fue aprobado el ingreso de la República Argentina como miembro del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y, asimismo, su convenio constitutivo.

Por la ley 24.628 fue aprobado el octavo aumento del aporte de la República Argentina al capital autorizado del Banco Interamericano de Desarrollo (BID)

que planteó entre sus metas, el logro de una mayor equidad social y la reducción de la pobreza en los países de menor desarrollo de América latina y el Caribe y, asimismo, mediante el fortalecimiento de las operaciones de cooperación técnica y productos no financieros a países integrantes, reforzar sus estructuras institucionales.

Teniendo en cuenta los importantes desafíos hacia el futuro de los países miembros del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), en la Asamblea Anual de Gobernadores llevada a cabo en la ciudad de Medellín –República de Colombia– en marzo de 2009, se decidió iniciar los estudios para un posible incremento de capital del Banco.

En ese sentido, con fecha 22 de marzo de 2010, la Asamblea de Gobernadores del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) aprobó la Declaración de Cancún (Documento AB-2.728), acordando proseguir con el Noveno Aumento General de Recursos del citado Banco, y tomar las medidas necesarias a ese efecto.

El directorio ejecutivo y la administración del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) han elaborado un documento técnico y los instrumentos legales necesarios para dicho aumento, titulado “Informe sobre el Noveno Aumento General de Recursos del Banco Interamericano de Desarrollo”, Documento AB-2.764.

Que el mencionado documento fue sometido a la consideración de la asamblea de gobernadores, mediante el procedimiento establecido en la Sección 5 del Reglamento General del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

Con fecha 24 de junio de 2010 y mediante nota ME-yFP N° 88, el señor ministro de Economía y Finanzas Públicas, en su carácter de gobernador titular por la República Argentina ante el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), comunicó su voto favorable para la aprobación de la resolución AG-7/10 mediante la cual se aprueba el “Informe sobre el Noveno Aumento General de Recursos del Banco Interamericano de Desarrollo”.

El mencionado informe propone: “(I) un aumento de dólares estadounidenses setenta mil millones (u\$s 70.000.000.000) en el capital ordinario autorizado del Banco Interamericano de Desarrollo (BID); (II) un aumento de dólares estadounidenses cuatrocientos setenta y nueve millones (u\$s 479.000.000) en los recursos del Fondo para Operaciones Especiales; y (III) las políticas y directrices generales para las operaciones del Banco, incluidas las reformas institucionales y otras medidas que han de asociarse con dichos aumentos”.

En virtud del citado documento, la República Argentina deberá suscribir seiscientos veintitrés mil ochocientos cuarenta y nueve (623.849) acciones de capital ordinario del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), consistentes en quince mil ciento

<sup>1</sup> Inclúyase este párrafo si se opta por efectuar una Contribución Anticipada de conformidad con el párrafo 7.5 del Informe.

cincuenta (15.150) acciones de capital ordinario pagadero en efectivo y seiscientos ocho mil seiscientos noventa y nueve (608.699) acciones de capital ordinario exigible por un monto total de hasta dólares estadounidenses siete mil quinientos veinticinco millones setecientos sesenta mil doscientos veintisiete (u\$s 7.525.760.227), teniendo en cuenta que no será alterado el poder de voto relativo entre los países miembros y determinados grupos de países.

Asimismo, con el Noveno Aumento General de Recursos se proporcionará un monto de dólares estadounidenses cuatrocientos setenta y nueve millones (u\$s 479.000.000) al Fondo para Operaciones Especiales que le permitirán al Banco Interamericano de Desarrollo (BID) otorgar un alivio a la República de Haití condonando el ciento por ciento (100 %) de su deuda constituida por los reembolsos adeudados por dicho país en el marco de préstamos de dicho Fondo.

En este sentido, la República Argentina deberá efectuar una contribución al Fondo para Operaciones Especiales por un monto total de hasta dólares estadounidenses veintiséis millones setecientos setenta y nueve mil cuatrocientos quince (u\$s 26.779.415).

En virtud de las razones enunciadas, resulta necesario que la República Argentina lleve a cabo las suscripciones referidas.

Atento lo expuesto, se solicita a vuestra honorabilidad la sanción del proyecto de ley que se remite a su consideración.

Dios guarde a vuestra honorabilidad.

Mensaje 1.340

CRISTINA FERNÁNDEZ DE KIRCHNER.

*Amado Boudou. – Aníbal D. Fernández.*

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Según el acuerdo arribado en la reunión de la Comisión de Labor Parlamentaria, cada uno de los bloques acercará sus opiniones a la Secretaría.

La Presidencia solicita a los señores diputados que se identifiquen en cada una de las bancas para proceder a la votación.

Tiene la palabra el señor diputado por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

**Sr. Pinedo.** – Señor presidente: mientras los señores diputados se van identificando solicito que antes de retirarnos se autoricen las inserciones correspondientes a los dos temas que hemos tenido en debate en esta sesión.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Si hay asentimiento de la Honorable Cámara, así se hará.

–Asentimiento.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Se harán las inserciones correspondientes.<sup>1</sup>

Si hay asentimiento de la Honorable Cámara se va a votar en un solo acto, en general y en particular, el dictamen correspondiente al aumento de aporte de fondos al BID.

–Asentimiento.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Se procederá en consecuencia.

La Presidencia solicita a los señores diputados que se identifiquen.

Se va a votar nominalmente, en general y en particular, el dictamen de las comisiones de Finanzas y de Presupuesto y Hacienda por el que se aprueba el aumento del aporte de la República Argentina al capital autorizado del Banco Interamericano de Desarrollo.

–Se practica la votación nominal.

–Conforme al tablero electrónico, sobre 219 señores diputados presentes, 211 han votado por la afirmativa y 3 por la negativa, registrándose además 4 abstenciones.

**Sr. Secretario** (Bozzano). – Afirmativos, 211; negativos, 3. (*Aplausos.*)

–Votan por la afirmativa los señores diputados: Abdala de Matarazzo, Aguilar, Albarracín, Albrieu, Alfonsín, Alonso (G. F.), Alonso (L.), Alonso (M. L.), Álvarez (E. M.), Álvarez (J. M.), Amadeo, Arena, Arregui, Aspiazu, Avoscan, Balcedo, Barbieri, Barchetta, Barrandeguy, Basterra, Basse, Bedano, Benedetti, Bernal, Bertol, Bertone, Bianchi (M. C.), Blanco de Peralta, Brawer, Brillo, Brown, Brue, Bullrich, Buryaile, Calcagno y Maillman, Carlotto, Carmona, Carranza, Caselles, Catalán Magni, Cejas, Chemes, Chieno, Ciampini, Ciciliani, Cigogna, Cleri, Comelli, Comi, Conti, Córdoba, Cortina, Cremer de Busti, Cuccovillo, Currilén, Dato, De Ferrari Rueda, De Gennaro, De Marchi, De Pedro, De Prat Gay, Depetri, Di Tullio, Díaz Bancalari, Díaz Roig, Donda Pérez, Donkin, Duclós, Eliceche, Elorriaga, Espíndola, Fadol, Favario, Feletti, Félix, Fernández Sagasti, Ferrá de Bartol, Ferreyra, Fiad, Fiore Viñuales, Forconi, Forte, Fortuna, Francioni, Gallardo, García Larraburu, García (A. F.), García (M. T.), Garnero, Garramuño, Garrido, Gdansky, Germano, Giacomino, Giannettasio, Gil La-

<sup>1</sup> Véase el texto de las inserciones en el Apéndice. (Pág. 137.)

vedra, Giubergia, González (G. E.), González (J. D.), González (N. S.), Grosso, Guccione, Gutiérrez, Guzmán, Harispe, Heller, Herrera (G. N.), Herrera (J. A.), Ianni, Ibarra, Junio, Juri, Kosiner, Kunkel, Larroque, Leverberg, Linares, Lotto de Vicchietti, Lozano, Majdani, Maldonado, Martínez (J. C.), Martínez (O. A.), Martínez (S.), Mazzarella, Mendoza (M. S.), Mendoza (S. M.), Metaza, Michetti, Milman, Mirkin, Molas, Molina, Mongeló, Moreno, Mouilleron, Moyano, Müller (E. R.), Müller (M. H.), Navarro, Nebreda, Negri, Obiglio, Ocaña, Oliva, Olmedo, Oporto, Orsolini, Ortiz Correa, Ortiz, Pais, Pansa, Peralta, Pérez, Perotti, Perroni, Piemonte, Pietragalla Corti, Pilatti Vergara, Pinedo, Portela, Pradines, Pucheta, Puiggrós, Raimundi, Rasino, Ré, Recalde, Redczuk, Regazzoli, Riestra, Ríos (R. F.), Ríos (L. M.), Risko, Rivara, Rivas, Robledo, Rossi, Sabbatella, Sacca, Salim, Santillán, Santín, Sciotto, Segarra, Simoncini, Solanas (J. R.), Soto, Stolbizer, Storani, Terada, Thomas, Tineo, Tomas, Tonelli, Triaca, Tunessi, Uñac, Valinotto, Vaquié, Veaute, Videla, Vilariño, Villa, Villata, Yarade, Yazbek, Zabalza, Zamarreño, Ziebart y Ziegler.

–Votan por la negativa los señores diputados: Argumedo, Cardelli y Solanas (F. E.).

–Se abstienen de votar los señores diputados: Rivarola, Rodríguez, Rogel y Wayar.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Queda sancionado el proyecto de ley.<sup>1</sup>

Se comunicará al Honorable Senado.

**Sra. Bertol**. – Señor presidente: solicito que quede constancia de mi voto por la afirmativa.

## 7

### MOCIÓN DE ORDEN Y MOCIÓN DE SOBRE TABLAS

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Tiene la palabra el señor diputado por Santa Fe.

**Sr. Rossi**. – Señor presidente: quiero recordar el acuerdo que se celebró en la reunión de la Comisión de Labor Parlamentaria, con motivo de la fecha de Malvinas, de introducir, en el orden del día de la sesión, un tema solicitado por todos los diputados de Tierra del Fuego,

independientemente de los bloques políticos a los que pertenecen.

Solicito que se vote una moción de apartamiento del reglamento para, posteriormente, dar entrada y considerar sobre tablas un proyecto de resolución por el que se declara Capital Nacional de la Vigilia a la ciudad de Río Grande. No cuento con el número de expediente, pero como se trata de una resolución entiendo que se puede votar a mano alzada y sin ningún tipo de inconveniente.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Se va a votar la moción de apartamiento del reglamento formulada por el señor diputado Rossi, en el entendimiento de que el pronunciamiento favorable de la Honorable Cámara importará la aprobación de la entrada de la iniciativa.

Se requieren las tres cuartas partes de los votos que se emitan.

–Resulta afirmativa.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Queda aprobada la moción y la entrada del proyecto.

En consideración la moción de tratamiento sobre tablas formulada por el señor diputado Rossi.

Se va a votar. Se requieren los dos tercios de los votos que se emitan.

–Resulta afirmativa.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Queda aprobada la moción y se incorpora la consideración del asunto.

## 8

### DECLARAR CAPITAL NACIONAL DE LA VIGILIA A LA CIUDAD DE RÍO GRANDE

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Corresponde considerar el proyecto de resolución mencionado por el señor diputado Rossi, contenido en el expediente 5.475-D.-2011.

#### Proyecto de resolución

*La Cámara de Diputados de la Nación*

RESUELVE:

Artículo 1° – Declarar a la ciudad de Río Grande, provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, como Capital Nacional de la Vigilia, la cual se realiza anualmente desde la noche del 1° de

<sup>1</sup> Véase el texto de la sanción en el Apéndice. (Pág. 137.)

abril y hasta la mañana del día 2 en el Monumento a las Islas Malvinas de la mencionada ciudad.

Art. 2º – Comuníquese.

*Nélida Belous. – Rubén D. Sciutto. – Mariel A. Calchaquí.*

#### FUNDAMENTOS

Señor presidente:

La provincia cuyo pueblo represento suele ser cotidianamente mencionada como Tierra del Fuego. Sin embargo, ésa no es su denominación oficial. Tal como lo establece la ley 26.552, de la cual he sido autora, los límites de mi provincia se encuentran bien fijados y la misma incluye a la isla Grande de Tierra del Fuego, la Antártida y las islas del Atlántico Sur. Las islas Malvinas, territorio ilegítimamente ocupado por el Reino Unido, son parte de mi provincia.

Aquí se llevó a cabo una guerra sangrienta. Aquí luchaban, morían y sobrevivían los combatientes de Malvinas, aquí se los veía partir. Hoy, a casi 30 años de tal acontecimiento, esa herida sigue abierta, sangrando. Hoy, casi 30 años después, todos los vecinos de mi provincia seguimos recordando, insistiendo con los reconocimientos a las personas que arriesgaron sus vidas por la patria. Y en este orden, la ciudad de Río Grande, todos los años, organiza una muy emotiva y reflexiva jornada de memoria y de homenaje, de luto, de adiós y de esperanza. Todos los años, la noche anterior a la fecha de iniciada la desigual contienda bélica, los vecinos nos juntamos en el monumento de Malvinas de la ciudad de Río Grande, donde velamos por los seres queridos que no están, por los seres anónimos que no han vuelto, donde compartimos muy íntima y profundamente el dolor de nuestros compañeros que pueden reunirse con nosotros.

Este tan conmovedor evento tuvo inicio formal en 1995, pero comenzó, realmente, en 1984. En esa fecha, y con la intención de poblar nuestra Argentina, distintos excombatientes llegaron con sus familias desde muy diversas provincias, especialmente desde el otro extremo del país. Con el tiempo se fueron integrando, arraigando, y hoy sus hijos, y nietos en algunos casos, son enteramente fueguinos, constituyendo esos jóvenes que ostentan la misma edad que la provincia. Fue así que, con el objetivo de recordar momentos pasados, anécdotas o tan sólo de compartir el dolor, los excombatientes comenzaron a unirse espontáneamente, a orillas del mar, para brindarse apoyo mutuo, ya que en su percepción no había ningún acto oficial de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur que tuviera presente su especial situación. Entonces,

sin ningún tipo de planificación inicial, las noches del 1º de abril comenzaron a ser un espacio para la contención y el apoyo, y a su vez para la memoria colectiva, para decir presente. Es que el resguardo de la historia hace que un país pueda forjar más fuertemente los cimientos para su futuro; y tal como he dicho en otras oportunidades, “una sociedad que recuerda adquiere las herramientas necesarias para el fomento de la igualdad y la justicia”.

Así es que, desde entonces, a partir del 1º de abril de 1995 y de forma ininterrumpida, los riograndenses abrazamos a los excombatientes; pasamos toda la noche, pese al frío y al viento de nuestras latitudes, acompañando una fecha que, sabemos, es muy dura de atravesar para quienes vivieron en carne propia la Guerra de Malvinas. Posteriormente, con la salida del sol, se realizan homenajes, espectáculos diversos que reflejan el dolor y la esperanza conjuntos de nuestra gente, en una jornada de sentimiento inigualable. Con el paso del tiempo, esta forma de recuerdo ha tomado reconocimiento aun fuera de los límites de nuestra ciudad y de nuestra provincia, por lo que fueguinos de distintos lugares y habitantes de nuestra tierra argentina se movilizan para compartir y dejar su huella.

Es por ello que, con el fin de que el Estado argentino otorgue su reconocimiento formal a tan importante evento, y de darle al mismo un empuje que lo mantenga vigente en el tiempo, solicito a mis pares el acompañamiento del presente proyecto.

*Nélida Belous. – Rubén D. Sciutto. – Mariel A. Calchaquí.*

**Sr. Presidente (Domínguez).** – En consideración.

Se va a votar.

–Resulta afirmativa.

**Sr. Presidente (Domínguez).** – Queda sancionado el proyecto de resolución.<sup>1</sup>

Se harán las comunicaciones pertinentes.

Habiéndose cumplido el temario, queda levantada la sesión.

La Presidencia desea a los señores diputados que tengan felices Pascuas, sobre todo a quienes no vamos a ver la semana que viene.

–Es la hora 20 y 48.

HORACIO M. GONZÁLEZ MONASTERIO.  
Director del Cuerpo de Taquígrafos.

<sup>1</sup> Véase el texto de la sanción en el Apéndice. (Pág. 137.)



## APÉNDICE

## A. SANCIONES DE LA HONORABLE CÁMARA

1. PROYECTOS DE LEY SANCIONADOS  
DEFINITIVAMENTE

1

*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.

**Ley 26.740**

Dada en la Sala de Sesiones del Congreso Argentino, en Buenos Aires, el día veintiocho de marzo del año dos mil doce.

JULIÁN A. DOMÍNGUEZ.	AMADO BOUDOU.
<i>Gervasio Bozzano.</i>	<i>Luis G. Borsani.</i>
Secretario de la C. de DD.	Prosecretario Parlamentario del Senado.

2. PROYECTOS DE LEY QUE PASAN  
EN REVISIÓN AL HONORABLE SENADO

1

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

Artículo 1° – Apruébase el aumento del aporte de la República Argentina al capital autorizado del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) en la suma de dólares estadounidenses siete mil quinientos veinticinco

millones setecientos sesenta mil doscientos veintisiete (u\$s 7.525.760.227), destinado a incrementar dicho capital junto con los demás países miembros, en la suma de dólares estadounidenses setenta mil millones (u\$s 70.000.000.000), conforme al aumento propuesto en la resolución AG-7/10, “Anexo A”, que en copia autenticada forma parte de la presente ley como Anexo I.

Art. 2° – El citado aumento estará representado por la suscripción de seiscientos veintitrés mil ochocientos cuarenta y nueve (623.849) acciones, de las cuales quince mil ciento cincuenta (15.150) acciones corresponderán a acciones de capital ordinario pagadero en efectivo y seiscientos ocho mil seiscientos noventa y nueve (608.699) acciones, serán acciones de capital ordinario exigible, de acuerdo al “Modelo de Instrumento de Suscripción”, “Anexo B”, que en copia autenticada forma parte de la presente ley como Anexo II.

Art. 3° – El pago de las quince mil ciento cincuenta (15.150) acciones de capital ordinario pagadero en efectivo, por un valor de hasta dólares estadounidenses ciento ochenta y dos millones setecientos sesenta y un mil uno (u\$s 182.761.001) será realizado en cinco (5) cuotas iguales que serán efectivas los días 31 de octubre de los años 2011, 2012, 2013, 2014 y 2015, respectivamente, o en las fechas posteriores que determine el directorio ejecutivo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y teniendo en cuenta que cada cuota deberá abonarse dentro de los treinta (30) días siguientes a su respectiva fecha de efectividad.

Art. 4° – El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) podrá recibir pagarés o valores similares no negociables, que no devenguen intereses, en la forma prevista en el artículo V, sección 4, del Convenio Constitutivo del mencionado Banco, en reemplazo del pago inmediato del total o de cualquier parte de la suscripción de acciones del capital ordinario pagadero en efectivo.

Art. 5° – La suscripción de las seiscientos ocho mil seiscientos noventa y nueve (608.699) acciones de capital ordinario exigible, se efectuará en cinco (5) cuotas anuales, las primeras cuatro (4) por un monto de hasta dólares estadounidenses un mil cuatrocientos sesenta y ocho millones seiscientos dos mil doscientos cincuenta y siete con noventa y cuatro centavos (u\$s 1.468.602.257,94) cada una, y la quinta cuota por un monto de hasta dólares estadounidenses un mil cuatrocientos sesenta y ocho millones quinientos noventa mil ciento noventa y cuatro con cincuenta y un centavos (u\$s 1.468.590.194,51) que serán efectivas los días 31 de octubre de los años 2011, 2012, 2013, 2014 y 2015, respectivamente, o en las fechas posteriores que determine el directorio ejecutivo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

Art. 6° – Apruébase el aumento del aporte de la República Argentina al Fondo para Operaciones Especiales del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) en la suma de hasta dólares estadounidenses veintiséis millones setecientos setenta y nueve mil cuatrocientos quince (u\$s 26.779.415), destinados a incrementar dicho Fondo junto con los demás países miembros, en la suma de dólares estadounidenses cuatrocientos setenta y nueve millones (u\$s 479.000.000), conforme al aumento propuesto en el “modelo de instrumento de contribución”, “Anexo C”, que en copia autenticada forma parte de la presente ley como Anexo III.

Art. 7° – El aumento al Fondo para Operaciones Especiales se efectuará en cinco (5) cuotas anuales, cada una por un valor de hasta dólares estadounidenses cinco millones trescientos cincuenta y cinco mil ochocientos ochenta y tres (u\$s 5.355.883), que serán efectivas los días 31 de octubre de los años 2011, 2012, 2013, 2014 y 2015, respectivamente, o en las fechas posteriores que determine el directorio ejecutivo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), teniendo en cuenta que cada cuota deberá abonarse dentro de los treinta (30) días siguientes a su respectiva fecha de efectividad.

Art. 8° – El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) podrá recibir pagarés o valores similares no negociables, que no devenguen intereses en la forma prevista en el artículo V, Sección 4, del Convenio Constitutivo de dicho Banco, en reemplazo del pago inmediato total o de cualquier parte de la contribución del país a cada cuota.

Art. 9° – Autorízase al Banco Central de la República Argentina, a efectuar en nombre y por cuenta de la República Argentina los aportes y suscripciones establecidos por la presente ley. El pago de cada una de las cuotas de aporte quedará condicionado a que del total de las cuotas anteriores al capital autorizado y al Fondo para Operaciones Especiales que se encuentren vencidas, los países miembros hayan abonado como mínimo el porcentaje de aportes establecido en el artículo II, Sección 4, apartado c) y artículo IV, Sección 3, apartado f) del Convenio Constitutivo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

Art. 10. – Para el cumplimiento de lo indicado en el artículo precedente, el Banco Central de la República Argentina podrá emitir, en nombre y por cuenta de la República Argentina, a la orden del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), valores no negociables que no devengarán intereses, pagaderos a la vista, los cuales serán entregados a dicho Banco en reemplazo de los aportes en efectivo conforme lo señalado en los artículos anteriores de la presente ley y de acuerdo a los términos del artículo V, Sección 4, del Convenio Constitutivo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

Art. 11. – A fin de hacer frente a los pagos emergentes de la presente ley, el Banco Central de la Repú-

ca Argentina deberá contar con los correspondientes aportes de contrapartida que serán proporcionados por la Secretaría de Hacienda del Ministerio de Economía y Finanzas Públicas, previa inclusión de dicha erogación en la ley de presupuesto general de la administración nacional para los ejercicios pertinentes.

Art. 12. – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dios guarde al señor presidente.

## ANEXO I

### *Documento del Banco Interamericano de Desarrollo*

#### Resolución AG-7/10

Informe sobre el Noveno Aumento General de Recursos del Banco Interamericano de Desarrollo

*Considerando:*

Que el 22 de marzo de 2010 la Asamblea de Gobernadores aprobó la Declaración de Cancún (Documento AB-2.728), con ello acordando a proseguir con el Noveno Aumento General de Recursos del Banco Interamericano de Desarrollo y a tomar las medidas necesarias a ese efecto;

Que el directorio ejecutivo y la administración han preparado un documento técnico y los instrumentos legales necesarios para dicho aumento, titulado “Informe sobre el Noveno Aumento General de Recursos del Banco Interamericano de Desarrollo”, Documento AB-2764 (el “Informe”); y

Que el directorio ejecutivo aprobó la resolución DE-42/10 determinando que este proyecto de resolución adjunto al Informe, sea sometido a la consideración de la Asamblea de Gobernadores, mediante el procedimiento establecido en la Sección 5 del Reglamento General del Banco sobre votación sin convocar a una reunión;

La Asamblea de Gobernadores

RESUELVE:

1. Aprobar el Informe; dicha aprobación incluirá la aprobación de las Recomendaciones definidas en el capítulo VII del Informe;

2. Recomendar que los países miembros tomen las acciones necesarias y apropiadas para votar y dar efecto a resoluciones sustancialmente similares a los proyectos de Resolución anexos al Informe; y

3. Urgir a los miembros del Banco a votar sobre dichos proyectos de Resolución y adoptar las medidas que fueren necesarias con el objeto de dar cumplimiento a las iniciativas contenidas en el Informe, inclusive un aumento de recursos del Capital Ordinario, del Fondo para Operaciones Especiales y de la Facilidad No Reembolsable del BID, a la brevedad posible.

Aprobada el 21 de julio de 2010.

## ANEXO II

## Modelo de Instrumento de Suscripción

Al Secretario del Banco:

Tengo el agrado de informar a usted que la Argentina, mediante la presente carta, suscribe 623.849 acciones del Capital Ordinario del Banco Interamericano de Desarrollo (el "Banco"), consistentes en 15.150 acciones de Capital Ordinario pagadero en efectivo y 608.699 acciones de Capital Ordinario exigible, de conformidad con las condiciones establecidas en el proyecto de resolución titulado "Aumento de u\$s 70.000 millones en el Capital Ordinario Autorizado y las correspondientes Cuotas de Suscripción", el cual se adjunta como Anexo A al Informe contenido en el documento AB-2.764, aprobado por la Asamblea de Gobernadores mediante la resolución AG-7/10 del 21 de julio de 2010.

Además, la Argentina, mediante la presente carta, acuerda pagar la suma de u\$s 182.761.001, a cuenta de su suscripción al Capital Ordinario pagadero en efectivo del Banco, mediante cinco cuotas iguales, cada una por un monto de u\$s 36.552.200,11, que serán efectivas los días 31 de octubre de los años 2011, 2012, 2013, 2014 y 2015, respectivamente, o en las fechas posteriores que determine el directorio ejecutivo, y de conformidad con las demás condiciones señaladas en el citado proyecto de resolución. Cada una de las cuotas deberá abonarse dentro de los 30 días siguientes a la fecha efectiva correspondiente a la cuota.

En nombre y representación de la Argentina, dejo constancia de que se han tomado todas las medidas necesarias para autorizar la presente suscripción, y de mi compromiso de que la Argentina suministrará al Banco cualquier información que éste tenga a bien solicitar al respecto.

Atentamente,

*Amado Boudou.*

Gobernador del Banco Interamericano  
de Desarrollo por Argentina.

## ANEXO III

## Modelo de Instrumento de Contribución

Al Secretario del Banco:

Tengo el agrado de informar a usted que la Argentina, mediante la presente carta, acuerda efectuar una Contribución de u\$s 24.797.175 al Fondo para Operaciones Especiales del Banco Interamericano de Desarrollo (el "Banco"), de conformidad con las condiciones establecidas en el proyecto de resolución titulado "Aumento de los Recursos del Fondo para Operaciones Especiales y Contribuciones al mismo", el cual se adjunta como Anexo B al Informe contenido en el documento AB-2.764, aprobado por la Asamblea de Gobernadores mediante la Resolución AG-7/10 del 21 de julio de 2010.

[Incluir uno de los dos párrafos siguientes]

[La Contribución se abonará en una cuota de u\$s 24.797.175, que será efectiva en la fecha correspondiente a la primera cuota del aumento en el Fondo para Operaciones Especiales, esto es, el 31 de octubre de 2011, o en la fecha posterior que determine el directorio ejecutivo, y de conformidad con las demás condiciones señaladas en el citado proyecto de resolución. La cuota deberá abonarse dentro de los 30 días siguientes a la fecha efectiva de la cuota.]<sup>1</sup>

[La Contribución se abonará en cinco cuotas de u\$s 5.355.883 cada una, que serán efectivas los días 31 de octubre de los años 2011, 2012, 2013, 2014 y 2015, respectivamente, o en las fechas posteriores que determine el directorio ejecutivo, y de conformidad con las demás condiciones señaladas en el citado proyecto de resolución. Cada cuota deberá abonarse dentro de los 30 días siguientes a la fecha efectiva de la cuota correspondiente.]<sup>2</sup>

[Incluir el siguiente párrafo para una contribución anticipada, si corresponde]

[De conformidad con el párrafo 7.5 del Informe, la Argentina efectuará parte o toda la citada Contribución en forma de una Contribución Anticipada por un monto total de u\$s .....<sup>3</sup> en uno o más pagos, antes de la fecha efectiva de la primera cuota (es decir, 31 de octubre de 2011, o la fecha posterior que determine el directorio ejecutivo). Sin perjuicio de lo anterior, el/los pago(s) correspondiente(s) a dicha Contribución Anticipada se hará(n) efectivo(s) en el momento de su recepción por el Banco.]<sup>4</sup>

En nombre y representación de la Argentina, declaro que se han cumplido todos los requisitos legales necesarios para firmar el presente Instrumento de Contribución y adoptar todas las medidas especificadas en el mismo.

Atentamente,

*Amado Boudou.*

Gobernador del Banco Interamericano  
de Desarrollo por Argentina.

<sup>1</sup> Inclúyase este párrafo si se opta por hacer una Contribución en una cuota.

<sup>2</sup> Inclúyase este párrafo si se opta por hacer una Contribución en cinco cuotas.

<sup>3</sup> Si se opta por efectuar una Contribución Anticipada por un monto que represente la totalidad de la Contribución de Argentina de conformidad con el subpárrafo (a) (i) del párrafo 7.5 del Informe, indíquese u\$s 24.797.175, o si se opta por efectuar una Contribución Anticipada por un monto que represente la primera cuota de la Contribución de Argentina de conformidad con el subpárrafo (a) (ii) del párrafo 7.5 del Informe, indíquese u\$s 5.355.883.

<sup>4</sup> Inclúyase este párrafo si se opta por efectuar una Contribución Anticipada de conformidad con el párrafo 7.5 del Informe.

## 3. RESOLUCIONES

1

*La Cámara de Diputados de la Nación*

RESUELVE:

Declarar a la ciudad de Río Grande, provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, como Capital Nacional de la Vigilia, la cual se realiza anualmente desde la noche del 1º de abril y hasta la

mañana del día 2 en el monumento a las islas Malvinas de la mencionada ciudad.

Dada en la Sala de Sesiones de la Cámara de Diputados de la Nación, en Buenos Aires, el 28 de marzo de 2012.

JULIÁN A. DOMÍNGUEZ.  
*Gervasio Bozzano.*

Secretario de la C. de DD.

## B. INSERCIONES

1

INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR  
DIPUTADO BENEDETTI

**Fundamentos del apoyo del señor diputado al dictamen de las comisiones de Finanzas y de Presupuesto y Hacienda en el proyecto de ley del Poder Ejecutivo por el cual se aprueba el aumento del aporte de la República Argentina al capital autorizado del Banco Interamericano de Desarrollo**

Considero que la capitalización del Banco Interamericano de Desarrollo, que estamos tratando en esta sesión de la Honorable Cámara de Diputados, no es un tema menor.

No es un tema menor capitalizar a una entidad como el BID, que fue creada con el objetivo de “contribuir a acelerar el proceso de desarrollo económico y social de los países miembros” y, en consecuencia, lo que esto significa para sus regiones y economías.

Es importante destacar que el BID, desde el comienzo de sus acciones, ha contribuido también al desarrollo científico y tecnológico en Latinoamérica y el Caribe, mediante sus operaciones de crédito y cooperación técnica, representando la principal fuente de financiamiento internacional para estas actividades en la región.

No es un tema menor contribuir a la capitalización del mayor banco regional del mundo, con 53 años de trayectoria, aporte que significará para el país un desembolso dinerario mínimo, y con el que la entidad podrá consolidarse financieramente para cumplir con las demandas de asistencia de los países que la integran.

Las demandas de capital proyectadas por la propia entidad para cumplir con sus metas oscilan entre los u\$s 12.000 y u\$s 19.000 millones por año. En la actualidad, el BID está en condiciones de hacer frente sólo a un tercio de estos valores.

Y no es un tema menor tampoco que esta posibilidad pueda trasladarse en el logro de financiamiento para las provincias argentinas, sobre todo en el actual escenario. En este sentido, es importante reflexionar brevemente sobre las dificultades que enfrentan las distintas regiones del país.

Vale la pena enmarcar la posibilidad de financiamiento en las dificultades en las que ya han entrado la gran mayoría de las provincias argentinas.

Así es, hoy los presupuestos provinciales no alcanzan para cubrir los gastos corrientes. Cuánto menos entonces, se podrá disponer de recursos para la concreción de obras de interés social y productivo.

Vale la pena también remarcar las graves secuelas que en muchas regiones ha dejado la inusual sequía que sufrió el país en los últimos meses, y que se traducen en cifras que dan cuenta de esta realidad y que dejen en evidencia algunas de las desacertadas predicciones de nuestra señora presidenta.

Vale la pena también celebrar esta oportunidad que tiene como meta el financiamiento de obras, en momentos en que el gobierno nacional, quizás condicionado por la necesidad de comprar dólares para paliar el evidente fracaso de la política energética, ha reducido sensiblemente el ritmo de aquellas que se encontraban en ejecución.

Por estas razones, y con la confianza en que las contribuciones del BID se orientarán al fortalecimiento de un país federal, es que apoyamos el proyecto y celebramos temas que como el que nos preocupa hoy prosperen con el consenso de todos los sectores políticos.

2

INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR  
DIPUTADO BRILLO

**Fundamentos del apoyo en general del señor diputado al dictamen de mayoría de las comisiones de Asuntos Constitucionales, de Asuntos Municipales, de Transportes y de Presupuesto y Hacienda en 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**

La base de lo que quiero transmitirles tiene su sustento en el primer artículo del proyecto que estamos tratando, donde se explicita que esta ley ratificará lo dispuesto por las leyes 23.696 y 24.588 del 95 y los decretos 2.608 del 93, 1.527 del 94 y 393 del 99, con la adhesión de la ley del gobierno de la Ciudad 373.

El pasado 3 de enero de 2012, el gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y el gobierno nacional firmaron el acta acuerdo para la transferencia de los servicios de transporte subterráneo y premetro, por la cual la Ciudad ratifica la decisión de aceptar la transferencia de la concesión de la red de subterráneos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Por el acta, la Ciudad asume el control y fiscalización del contrato de concesión en su totalidad, así como también el íntegro ejercicio de fijar las tarifas del servicio, incluyendo la facultad de establecerlas por decisión unilateral.

Posteriormente a la firma del acta acuerdo, el gobierno de la Ciudad de Buenos Aires comunica al gobierno nacional que suspendía el proceso, por lo que el Poder Ejecutivo nacional continuó con la administración del contrato de concesión de los subterráneos.

Ante esta situación, el gobierno nacional presenta ante el Congreso de la Nación este proyecto de ley, por el cual ratifica los términos del acta acuerdo del 3 de enero, a la cual adosa también la transferencia del control y fiscalización del transporte automotor (treinta y tres líneas de colectivos) y tranvías cuya prestación corresponde al gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

No obstante los límites temporales que fija el proyecto del Ejecutivo, éste se aplica únicamente al traspaso de la concesión de los subtes y el premetro.

Creemos firmemente que en función de los antecedentes citados, la transferencia del contrato de concesión del subte se realizó por decreto del Poder Ejecutivo y fue ratificado por la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires, por lo cual no resulta necesaria la intervención del Congreso.

No existe en el marco normativo de las privatizaciones una obligación de acuerdo expreso por parte del Congreso para realizar esta transferencia.

Más aún, creemos que la firma del acta acuerdo tampoco resultaba necesaria. Insisto, las previsiones del decreto 393, del año 1999, del Poder Ejecutivo nacional y la posterior adhesión de la Legislatura de la Ciudad –ley 373– resultaban normas suficientes que expresaban el acuerdo de ambas jurisdicciones para proceder a la concreción del traspaso.

No obstante, a partir de la sanción de esta ley, será obligación de las dos jurisdicciones finalizar con el proceso de transferencia de la fiscalización de la concesión del subte y el premetro dentro de los plazos fijados.

Se establece, además, que la fiscalización y control del contrato de concesión de las 33 líneas de colectivos, tranvía, subtes y premetro estarán en cabeza del gobierno de la Ciudad.

Por otra parte, la única transferencia de competencias que se realiza con recursos es la de subtes y premetro, y sólo por el transcurso de un año.

El resto de las transferencias se efectúan, en principio, sin recursos, o por lo menos esta asignación no es explícita.

Me parece que existen aspectos de distinta ponderación en esta transferencia.

Los servicios objeto del traspaso representan el uso de recursos presupuestarios de gran relevancia, por parte del Estado nacional, con afectación a todas las provincias del país. La transferencia de las competencias de control y fiscalización corrige una situación de inequidad entre la Ciudad de Buenos Aires y las provincias.

Desde otro ángulo, el artículo 75 de la Constitución Nacional establece que “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”.

En este marco, hay muchas cosas que dan vueltas:

Que no obstante la autonomía que le otorga la Constitución reformada hace un par de décadas, la Ciudad de Buenos Aires es la capital de los argentinos y su actividad poblacional, comercial y económica está sobredimensionada por ese motivo.

Que esta actividad, a diferencia de otros servicios como pueden ser la salud, la seguridad y la educación, se caracteriza por generar ingresos.

Que la reasignación de recursos desde la Nación a la Ciudad de Buenos Aires se estipula por un año. Finalizado este lapso, la Ciudad no recibirá recurso alguno.

Que el gobierno de la Ciudad, en el acta acuerdo del 3 de enero, aceptó el aporte para el pago de subsidios por parte de la Nación en doce cuotas mensuales.

Que este proyecto ya tiene sanción del Senado de la Nación.

Por todo lo expuesto, nos parece que una ley no era el camino. Este tema requería una negociación seria y responsable entre ambas jurisdicciones y no involucrar a todas en lo que es un conflicto bilateral.

Las formas, condiciones y tiempos en que se trató un tema como el que nos compete hoy aquí se contraponen fuertemente con la jerarquía de lo sucedido ayer cuando la presidenta, el gobierno, la Corte Suprema y representantes de la oposición trataron la reforma de los códigos Civil y Comercial, para lo cual se constituirá una comisión bicameral que tratará el tema con tiempo, seriedad y la debida profundidad.

Hubo conceptos muy fuertes por parte de la presidenta: el de una política de Estado, con la participación de todos los sectores, con la debida difusión, con el debido tiempo, sin que haya una aprobación a “libro cerrado”.

Reiteramos, creemos innecesaria la intervención del Congreso en este tema. No obstante, vamos a acompañar el proyecto en la votación general, como una expresión de apoyo a la transferencia.

3

INSERCIÓN SOLICITADA POR LA SEÑORA  
DIPUTADA CONTI

**Fundamentos del apoyo de la señora diputada al dictamen de mayoría de las comisiones de Asuntos Constitucionales, de Asuntos Municipales, de Transportes y de Presupuesto y Hacienda en 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**

1. *Por qué el caso es competencia de la Comisión de Asuntos Constitucionales.*

La competencia de la Comisión de Asuntos Constitucionales viene dada porque en el proyecto del Poder Ejecutivo se encuentran en juego la interpretación y contenido de normas constitucionales específicas. En primer lugar, por lo establecido por el artículo 129 de la Constitución Nacional, que establece:

“Artículo 129: 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 garantizará los intereses del Estado nacional mientras la Ciudad de Buenos Aires sea capital de la Nación.

”En el marco de lo dispuesto en este artículo, el Congreso de la Nación convocará a los habitantes de la Ciudad de Buenos Aires para que, mediante los representantes que elijan a ese efecto, dicten el estatuto organizativo de sus instituciones.”

El artículo 129 de la Constitución Nacional se ve implicado justamente porque es la norma madre de la que deriva todo el traspaso de funciones y servicios a la Ciudad de Buenos Aires. Consecuentemente, el tratamiento de un proyecto de ley que establezca el traspaso de ciertos servicios públicos a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires conlleva necesariamente indagar sobre la finalidad y contenido del artículo 129 de la Constitución Nacional.

Asimismo, la competencia de la Comisión de Asuntos Constitucionales viene dada por verse implicada la “cláusula del comercio” (artículo 75, inciso 13, de la Constitución Nacional) y la “cláusula del progreso” (artículo 75, incisos 18 y 19, de la Constitución Nacional), que disponen lo siguiente:

“Artículo 75: Corresponde al Congreso: [...]

”13) Regular el comercio con las naciones extranjeras, y de las provincias entre sí. [...]

”18) Proveer lo conducente a la prosperidad del país, al adelanto y bienestar de todas las provincias,

y al progreso de la ilustración, dictando planes de instrucción general y universitaria, y promoviendo la industria, la inmigración, la construcción de ferrocarriles y canales navegables, la colonización de tierras de propiedad nacional, la introducción y establecimiento de nuevas industrias, la importación de capitales extranjeros y la exploración de los ríos interiores, por leyes protectoras de estos fines y por concesiones temporales de privilegios y recompensas de estímulo.

”19) Proveer lo conducente al desarrollo humano, al progreso económico con justicia social, a la productividad de la economía nacional, a la generación de empleo, a la formación profesional de los trabajadores, a la defensa del valor de la moneda, a la investigación y al desarrollo científico y tecnológico, su difusión y aprovechamiento.

”Proveer al crecimiento armónico de la Nación y al poblamiento de su territorio; promover políticas diferenciadas que tiendan a equilibrar el desigual desarrollo relativo de provincias y regiones. Para estas iniciativas, el Senado será Cámara de origen.

”Sancionar leyes de organización y de base de la educación que consoliden la unidad nacional respetando las particularidades provinciales y locales; que aseguren la responsabilidad indelegable del Estado, la participación de la familia y la sociedad, la promoción de los valores democráticos y la igualdad de oportunidades y posibilidades sin discriminación alguna; y que garanticen los principios de gratuidad y equidad de la educación pública estatal y la autonomía y autarquía de las universidades nacionales.

”Dictar leyes que protejan la identidad y pluralidad cultural, la libre creación y circulación de las obras del autor; el patrimonio artístico y los espacios culturales y audiovisuales.”

El artículo 75, inciso 13, de la Constitución Nacional, es conocido como la “cláusula del comercio”, y el artículo 75, incisos 18 y 19, como la “cláusula para el progreso”.

A fin de determinar los límites de estas normas, vale memorar que nuestro máximo tribunal ha afirmado que estas cláusulas otorgan amplios poderes al Congreso Nacional en materia de poder de policía. La Corte Suprema ha establecido la denominada regla de la no interferencia, tomada de la Corte Suprema de los Estados Unidos, como estándar para delimitar los conflictos entre el gobierno federal y las provincias o la CABA, en estos casos.

En palabras de la propia CSJN, las provincias van a poder ejercer las competencias concurrentes en materia de poder de policía, salvo: “a) que el Congreso de la Nación inequívocamente prohíba, con base en la ‘cláusula del progreso’ prevista en el inciso 18 del artículo 75 de la Constitución Nacional, que dicho poder sea ejercido por las provincias”, y “b) o se demuestre

que, por las circunstancias del pleito, la normativa provincial dificulta o impide el adecuado cumplimiento de los propósitos del Congreso de la Nación contenidos en la normativa federal dictada con fundamento en la citada ‘cláusula del progreso’”.<sup>1</sup>

En este fallo, la CSJN ha dicho que este principio general y sus dos excepciones “constituyen un estándar. Y su función es la de permitir determinar cuándo la normativa federal –dictada con base en la ‘cláusula del progreso’– prevalece sobre la normativa provincial a raíz de lo establecido por el artículo 31 de la Constitución Nacional; y cuándo tal preeminencia no se configura”.<sup>2</sup>

En este mismo fallo, nuestro máximo tribunal ha esclarecido esta doctrina, con cita de la propia Suprema Corte de los Estados Unidos, al afirmar que “aun en el supuesto de que el Congreso no haya completamente desplazado el poder estadual de regular cierta materia, la normativa federal prevalece sobre la estadual, si ésta (la normativa estadual) entra en conflicto, de hecho, con la normativa federal. Este conflicto puede originarse si es empíricamente imposible cumplir, al mismo tiempo, con las obligaciones establecidas por la normativa federal y la estadual; o cuando las normas estaduais son, de hecho, un obstáculo para la ejecución de los propósitos y objetivos del Congreso (‘Pacific Gas & Electric v. State Energy Resources Conservation Commission’, 461 U.S. 190 [año 1983]).<sup>3</sup>

Por su parte, el estándar de la “no interferencia” fue incorporado por la jurisprudencia de la CSJN en varios ámbitos normativos, en especial también en el de la cláusula del comercio, en el caso “Transportes Vidal S.A. c/provincia de Mendoza”.<sup>4</sup>

O sea, corresponde al Congreso Nacional regular el poder de policía federal sobre determinadas materias que hacen a la prosperidad de la Nación y al comercio, entendido este último “como tráfico de mercancías y personas, es decir, compra y venta y transporte”, según Gelli recuerda, refiriéndose a la doctrina de la Suprema Corte de los Estados Unidos en el famoso caso “Gibbons vs. Ogden”.<sup>5</sup>

En este sentido, se ha dicho que “el transporte como actividad es parte misma del comercio” y de allí que le resulte claramente aplicable la disposición del artículo 75, inciso 13, de la Constitución Nacional, ya que “el constituyente fue terminante con relación a la atribución de competencia a las autoridades federales en el

tema que nos ocupa, lo que fue puesto de relieve por el propio Alberdi al considerar la cuestión como vital no sólo para el desarrollo del país sino como fuente de unión de todas las provincias”.<sup>6</sup>

A tal punto llega la competencia del Congreso Nacional sobre la materia, que la Procuración del Tesoro de la Nación ha sostenido “que el gobierno federal tiene la más amplia competencia para reglar el comercio exterior e interprovincial, en tanto que las provincias la tienen para reglar el comercio interno; con el agregado de que en el ejercicio de su atribución el Congreso puede llegar inclusive a controlar actividades internas si tienen una relación tan estrecha y sustancial con el comercio exterior e interprovincial que ello resulte necesario o conveniente para proteger el comercio contar cargas y obstrucciones; y que la potestad federal en la materia no puede ser interferida, obstruida ni obstaculizada por las autoridades de provincia, aunque ejerzan en el caso su propia potestad de reglar el comercio interno. Todo ello surge de la esencia del régimen federal instituido en nuestra Constitución, que consiste en la existencia de un gobierno central de poderes limitados (artículo 104) [actual artículo 121], pero supremo en su esfera de acción (artículo 31)”.<sup>7</sup>

Todo ello resulta evidencia suficiente respecto de que el proyecto de ley de traspaso de subterráneos y líneas de transporte terrestre es una materia en la cual el Congreso de la Nación tiene clara competencia y, encontrándose implicadas normas constitucionales directas, la intervención de la Comisión de Asuntos Constitucionales resulta indubitable.

## 2. Por qué es constitucional el proyecto del Poder Ejecutivo.

Como se explicará a lo largo de este acápite, el proyecto del Poder Ejecutivo es constitucional básicamente porque la competencia sobre el transporte interno dentro de los límites geográficos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires corresponde a la Ciudad.

Así lo ha expresado claramente la doctrina, al mencionar que “la Nación es competente en materia de transporte interjurisdiccional desde la Ciudad hacia la provincia de Buenos Aires; la provincia de Buenos Aires lo es en materia del transporte que une dos o más partidos integrantes del conglomerado; la Ciudad de Buenos Aires respecto del transporte que no sale de sus límites –aunque todavía sigue siendo regulado por la Nación–”.<sup>8</sup>

<sup>6</sup> Canosa, Armando N., *Régimen administrativo del transporte terrestre*, Buenos Aires, Ábaco, 2002, páginas 235-236.

<sup>7</sup> PTN, *Dictámenes*, 80:180 y 146:302, citado por Canosa, ob. cit., página 240.

<sup>8</sup> Canosa, ob. cit., página 248.

<sup>1</sup> CSJN, “Boto, Armando vs. Obra Social Conductores de Transporte Colectivo de Pasajeros”, 1997.

<sup>2</sup> CSJN, “Boto, Armando vs. Obra Social Conductores de Transporte Colectivo de Pasajeros”, 1997.

<sup>3</sup> CSJN, “Boto, Armando vs. Obra Social Conductores de Transporte Colectivo de Pasajeros”, 1997.

<sup>4</sup> CSJN, *Fallos*, 306:516, 1984.

<sup>5</sup> Gelli, María Angélica, *Constitución de la Nación Argentina*, tomo II, 4ª edición, Buenos Aires, La Ley, 2009, página 184.

Esta cuestión encuentra además una tradición histórica mediante la cual los subterráneos de la Ciudad de Buenos Aires estuvieron a cargo de la ciudad.

En efecto, “las líneas de subterráneos, operadas por empresas privadas, en 1939 se incorporaron a la denominada Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires, ente constituido al amparo de la ley 12.311 que tenía como fin la coordinación de los transportes de personas de esa ciudad y la posibilidad de crear y organizar nuevos servicios”, luego “por decreto 4.005/63 se creó Subterráneos de Buenos Aires bajo la forma de empresa del Estado de la ley 13.653. Mediante decreto 2.853/77 se transformó en sociedad del Estado de la ley 20.705, trasladándose a la órbita de la ex Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires sobre la base de las facultades otorgadas por la ley 22.070”.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Canosa, ob. cit., página 293. La ley 22.070 estableció lo siguiente:

“Artículo 1º: Facúltase al Poder Ejecutivo nacional a transferir sin cargo a través del Ministerio de Economía a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, los certificados representativos del capital de Subterráneos de Buenos Aires, Sociedad del Estado.

”Art. 2º: La Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires tendrá competencia en la regulación y control del servicio que presta Subterráneos de Buenos Aires, Sociedad del Estado.

”Las tarifas del transporte ferroviario subterráneo de la Ciudad de Buenos Aires serán fijados por la Municipalidad, siguiendo pautas establecidas por la Nación a través del Ministerio de Economía.

”Art. 3º: Decláranse de utilidad pública los bienes necesarios para la ampliación, renovación o modernización de las actuales líneas de subterráneos o la construcción de nuevas líneas dentro del ámbito de la Capital Federal, y para tales efectos la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires queda facultada para realizar las expropiaciones que considere necesarias o convenientes con las obras, planes o proyectos de ampliación, remodelación, mejoramiento o construcción de líneas de subterráneos de acuerdo a la ley 21.499.

”Art. 4º: La Municipalidad queda facultada para establecer el régimen más adecuado para la explotación de las líneas de subterráneos pudiendo transformar la actual sociedad del Estado y otorgar una o más concesiones o privatizar la empresa o sectores de la misma.

”Art. 5º: El personal de Subterráneos de Buenos Aires, Sociedad del Estado, mantendrá su régimen laboral, y continuarán en la obra social en la que hasta el presente se encuentra afiliado, como así también comprendido en la Caja Nacional de Previsión para el Personal del Estado y Servicios Públicos.

”Art. 6º: Declárase exenta de todo impuesto, tasa o contribución nacional la transferencia dispuesta por la presente ley.

”Art. 7º: Los recursos establecidos en la ley 17.510 afectados a las inversiones que originan los proyectos, construcciones, instalaciones, material rodante, gastos financieros y demás erogaciones necesarias para la ampliación de la red de subterráneos de la ciudad de Buenos Aires serán transferidos a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires.

”Art. 8º: Comuníquese...”.

Nota al Poder Ejecutivo acompañando el proyecto de ley 22.070.

Buenos Aires, 6 de septiembre de 1979.

“Finalmente, la concesión de los servicios se lleva a cabo por aplicación de la ley 23.696 y el decreto 2.074/90 [...] Como dato peculiar del régimen administrativo de esta concesión, diremos que el concedente es el Estado nacional —en lo referente a la explotación de la red al momento de la adjudicación del contrato incluida la extensión de la línea E y la remodelación de la línea A—, pero el Gobierno Autónomo de la Ciudad de Buenos Aires es propietario de los activos y corresponsable del control. Este último es el competente en el otorgamiento de concesiones para la ampliación de la red y para la prestación de los servicios resultantes de dicha ampliación.”<sup>2</sup>

O sea, se observa que la tradición histórica normativa en materia de subterráneos es que la competencia sobre los mismos pertenece a la ciudad de Buenos Aires. La concesión efectuada por el Estado nacional fue efectuada en virtud del programa denominado de Reforma del Estado (ley 23.696). Pero ello, de ninguna manera implica que los subterráneos y el transporte de pasajeros interno de la CABA pertenezcan al Estado nacional o que éste deba financiarlos, subvencionarlos, subsidiarlos, etcétera. Es por derecho que tales servicios públicos siempre pertenecieron a la Ciudad de Buenos Aires.

La ley 24.588 (Ley Cafiero) establece en su artículo 9º: “El Estado nacional se reserva la competencia y la fiscalización, esta última en concurrencia con la ciudad y las demás jurisdicciones involucradas, de los servicios públicos cuya prestación exceda el territorio de la ciudad de Buenos Aires”. O sea, el texto es claro: los servicios públicos cuya prestación no excedan el territorio de la Ciudad de Buenos Aires, son competencia de esta última. En este supuesto se encuentran las líneas de subterráneos y las líneas de transporte automotor de personas que se desarrollan dentro del ámbito geográfico de la Ciudad Autónoma.

Adviértase que la diferencia resulta relevante. Una cosa es la transferencia de servicios que pertenecían a Nación y otra es la restitución de servicios cuya competencia siempre fue de la Ciudad y que Nación simplemente concesionó por la ley 23.696.

### 3. *El carácter contractual del acta acuerdo y su caracterización como cesión integral.*

El artículo 6º de la ley 24.588 establece: “El Estado nacional y la Ciudad de Buenos Aires celebrarán convenios relativos a la transferencia de organismos, funciones, competencias, servicios y bienes”. O sea, por el artículo 9º de esta norma, se estableció la competencia exclusiva de la Ciudad de Buenos Aires sobre todos los servicios públicos que se prestan dentro de su territorio. Y, por el artículo 6º, se establece que deberá celebrarse un convenio a los fines del traspaso.

<sup>2</sup> Canosa, ob. cit., página 293.



Precisamente, el acta suscrita entre el Estado nacional y el gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires el 3/1/2012 constituye el convenio específico relativo a la transferencia de este servicio público.<sup>1</sup> Respecto del acta acuerdo mencionada, no deben caber dudas sobre su naturaleza contractual, a la luz de lo establecido por el artículo 1.137 Código Civil, el cual establece que “Hay contrato cuando varias personas se ponen de acuerdo sobre una declaración de voluntad común, destinada a reglar sus derechos”.

Alterini ha señalado que un contrato es un “acto jurídico mediante el cual dos o más partes manifiestan su consentimiento para crear, regular, modificar, transferir o extinguir relaciones jurídicas patrimoniales”.<sup>2</sup> Es manifiesto que el acta acuerdo es un acuerdo de partes, un acto jurídico pleno, con consentimiento de las mismas, mediante el cual se crearon relaciones jurídicas patrimoniales, básicamente, con el traspaso de la calidad de concedente en el contrato de concesión respectivo. Téngase presente que, tal como afirma la doctrina y establece la ley 24.588, la competencia sobre tales servicios públicos corresponde *ab initio* a la Ciudad de Buenos Aires. Con lo cual, el traspaso del contrato de concesión viene simplemente a completar el proceso iniciado mediante la ley 23.696, de reforma del Estado y, en especial, a completar y llenar de significado paulatinamente el proceso de autonomía de la Ciudad de Buenos Aires, dispuesto por el artículo 129 de la Constitución Nacional. O sea, tanto el acta acuerdo como el proyecto del Poder Ejecutivo materializan y llenan de contenido el artículo 129 de la Constitución Nacional.

La competencia de los subterráneos y del transporte automotor de pasajeros interno siempre perteneció a la Ciudad. La concesión del servicio público dispuesta por la Ley de Reforma del Estado (ley 23.696) nunca significó el traspaso de la competencia sobre los subtes a Nación. El gobierno federal simplemente actuó como concedente dentro de un programa general nacional de privatización de servicios públicos. Pero nada más. En este sentido, el traspaso que se analiza viene a restituir algo que siempre le perteneció a la Ciudad y que siempre tuvo que administrar y solventar por sí misma.

<sup>1</sup> El artículo 1º del acta acuerdo dispone: “La Ciudad ratifica en este acto la decisión de aceptar la transferencia de la concesión de la red de subterráneos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires”. Por su parte, el artículo 2º establece: “En consecuencia, la Ciudad asume, a partir de la firma del presente, el control y fiscalización del contrato de concesión en su totalidad, así como también el íntegro ejercicio de la potestad de fijar las tarifas del servicio, incluyendo la facultad de establecerlas por decisión unilateral”. Siendo que el contrato de concesión autoriza a la modificación de la tarifa sólo al concedente, queda claro que hubo una cesión completa e íntegra del contrato y de la calidad de concedente.

<sup>2</sup> Alterini, Atilio Aníbal, *Contratos*, Buenos Aires, 1998, página 9.

Ahora bien, volviendo al acta acuerdo, como todo acuerdo entre partes, surte pleno efecto y forma para las partes una regla a la cual deben someterse como a la ley misma (artículo 1.197 Código Civil). Con lo cual el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires no puede ahora desconocer su existencia, su vigencia ni su acto posesorio al incrementar las tarifas.

En cuanto al contenido del acta acuerdo en sí mismo, debe señalarse que el mismo constituye una cesión completa de la posición jurídica de concedente, respecto de la cual el GCBA ha tomado plena posesión al incrementar la tarifa de los subterráneos.

Se entiende por cesión del contrato a la sustitución de uno de los sujetos de una relación jurídica por un tercero, que pasa a ubicarse en la misma situación jurídica del cedente.<sup>3</sup> Lo que se transmite en la cesión de un contrato es justamente una situación jurídica; se sustituye —en sentido jurídico— al cedente por el cesionario “en cuanto a los derechos y obligaciones, pudiendo ser total o parcial”.<sup>4</sup> Existe, pues, “una transferencia integral de la situación jurídica generada por el contrato”.<sup>5</sup>

Se ha señalado que, aun cuando no exista una regulación específica, en virtud de la autonomía de la voluntad y la existencia de contratos innominados (artículo 1.143 Código Civil), resulta procedente la transmisión global del contrato.<sup>6</sup>

De los términos del acta acuerdo y de la toma de posesión efectuada por el GCBA, queda claro que hubo transferencia integral de la situación jurídica del concedente, del Estado nacional al GCBA. De tal forma, no puede ahora retractarse este último. El proyecto de ley bajo análisis viene a regularizar este punto y por tal razón resulta plenamente constitucional y adecuado a los términos del artículo 75, inciso 2, y del artículo 129 de la Constitución Nacional.

#### 4. El tema de los subsidios.

El artículo 7º del contrato de concesión dispone al subsidio como uno de los conceptos que integran la retribución del concesionario como contraprestación por la explotación de los subterráneos. O sea que, en forma clara, establece al subsidio como parte de la retribución y no como un recurso, en los términos del artículo 75, inciso 2, de la Constitución Nacional.

<sup>3</sup> Llambías, Jorge J. y Alterini, Atilio A., *Código Civil anotado*, tomo III-B, reimpresso, Abeledo-Perrot, 1998, Buenos Aires, páginas 11 y 19 y ss.

<sup>4</sup> Spota Alberto G., *Tratado de locación de obra*, vol. III, 3ª edición ampliada y actualizada, Depalma, Buenos Aires, 1978, páginas 121-122.

<sup>5</sup> Llambías, Jorge J. y Alterini, Atilio A., *Código...*, cit.

<sup>6</sup> Llambías, Jorge J. y Alterini, Atilio A., *Código...*, cit., tomo III-B, página 20.

Ello es así, pues se entiende por recursos, en términos generales, a “aquellas riquezas que se devengan a favor del Estado para cumplir sus fines, y que en tal carácter ingresan en su tesorería”.

O sea, partiendo de esta definición, queda en claro que los “subsidios” no forman parte de los recursos. Al contrario, en todo caso son parte de los gastos públicos (“las erogaciones dinerarias que realiza el Estado, en virtud de ley, para cumplir con la satisfacción de las necesidades”<sup>1</sup>). Pero, en el caso que nos ocupa, el propio contrato de concesión establece que los subsidios integran un concepto de la retribución, o sea, no son recursos.

Ahora bien, si buscamos la finalidad de este subsidio, debemos recurrir al decreto 1.143/91, que es el marco normativo de las privatizaciones por concesión de la explotación de los subterráneos; más precisamente, en el artículo 7º, inciso 4, de esta norma, que dispone lo siguiente:

“Artículo 7º [...] 4. *Posibilidad de subsidio.* Se reconoce que el concesionario de cualquiera de los grupos de servicios a licitar, podría no alcanzar a compensar con la tarifa que apruebe la autoridad competente, los costos globales de tales servicios, considerados los de inversión, los de explotación y una razonable rentabilidad. Frente a tal posibilidad la autoridad de aplicación incluirá en el pliego de bases y condiciones de cada licitación, el procedimiento en base al cual, dado el caso, y previo cumplimiento de los requisitos legales y reglamentarios, proveerá periódicamente al concesionario del ingreso adicional necesario, en forma de subsidio, para compensar la aludida insuficiencia tarifaria.”

O sea que la finalidad propia de este subsidio es que el concesionario logre cubrir los costos de inversión, los de explotación y alcance una razonable rentabilidad. De ello se desprende que, al haber incrementado el GCBA la tarifa y siendo ésta la principal contraprestación del concesionario (quien es probable que ya haya amortizado los costos de inversión oportunamente erogados), debería ahora acreditar el concesionario no puede cubrir tales costos globales, lo que constituiría la condición indispensable para otorgar tales subsidios.

En este sentido, el artículo 7.2 del contrato de concesión establece que para el pago de los subsidios deben seguirse los lineamientos establecidos en el decreto 1.143/91 y agrega que es el concedente quien adoptará las medidas tendientes a asegurar el pago de las cuotas mensuales de dicho subsidio mediante la inclusión del mismo en los presupuestos anuales.

Aquí volvemos nuevamente al hecho de que, mediante el acta acuerdo del 3/1/2012, el GCBA ha asumido íntegramente la calidad de concedente y ratificó dicha cesión al tomar posesión y ejecución de tal

condición, autorizando el incremento de la tarifa (que sólo el concedente podía realizar). Ergo, si el GCBA es ahora el concedente, es éste y no el Estado federal quien deberá evaluar el tema del subsidio e incluirlo en su presupuesto. No puede afirmar ahora el GCBA que no contempló este hecho o que desconocía el contrato de concesión y sus términos, ya que participó en la suscripción del mismo.

Esto deja algo en claro: los subsidios no son recursos, son parte integrante de la retribución de un servicio público concesionado. Y tales subsidios corresponde que sean pagados por el concedente, que a partir del 3/1/2012 es el GCBA, mediante la previsión presupuestaria respectiva. El GCBA podrá incrementar alícuotas impositivas, crear nuevos tributos, incrementar la tarifa tal como hizo, etcétera. No debe transferirse recurso alguno puesto que no se transfiere un servicio público cuya competencia originaria pertenecía al Estado nacional o que debe ser prestado por el propio GCBA. Se trata de una restitución de un servicio público concesionado, que lo presta una empresa privada, mediante el cobro de una tarifa y cuya competencia siempre perteneció al GCBA, de allí que se restituya.

En otro orden de ideas, y sólo eventualmente, ante el panorama descrito, debe destacarse que si el GCBA no pudiera hacer frente a estos servicios públicos que le pertenecen por derecho, el tema de los “recursos tributarios” deberá ser discutido en los debates por las alícuotas de coparticipación federal.

Adviértase que los recursos dominiales relativos al servicio público del subterráneo pertenecen a la Ciudad, por el traspaso de Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado. Ergo, no hay otro recurso más que traspasar ni reasignar, salvo los que pudieran determinarse por negociación respecto de la coparticipación federal.

En este sentido, vale tener en claro la clasificación de los recursos: *a)* recursos patrimoniales o del dominio público y privado del Estado; *b)* recursos de empresas estatales; *c)* monopolios fiscales (cuando el Estado monopoliza ciertos productos y los vende a costos más elevados que los del mercado); *d)* recursos gratuitos, como donaciones; *e)* recursos por sanciones patrimoniales; *f)* recursos monetarios, que provienen del manejo de la banca central y del derecho a emitir moneda; *g)* recursos del crédito público; y *h)* recursos tributarios.<sup>2</sup>

En este caso, los recursos directos sobre el servicio público son los dominiales. Los recursos tributarios deben ser previstos presupuestariamente por el concedente, conforme lo establece el artículo 7.2 del contrato de concesión. Desde el acta acuerdo, el concedente es el GCBA. Y dicha obligación recae sobre esta jurisdicción, no sobre el gobierno federal.

<sup>1</sup> Villegas, ob. cit., página 39.

<sup>2</sup> Villegas, ob. cit., páginas 67-78.

Asimismo, debemos reiterar que en el caso bajo examen el servicio público que se restituye siempre perteneció al GCBA, no constituye un servicio público que deba prestar por sí mismo, sino a través de una concesión, y que el mismo se retribuye por una tarifa que ha sido incrementada. De esta forma, hay un error conceptual al analizar la presente norma bajo el artículo 75, inciso 2, de la Constitución Nacional. Éste no se aplica al caso concreto, puesto que no hay transferencia de competencias y servicios públicos. No, al contrario, existe una restitución de competencias y servicios públicos que siempre pertenecieron al GCBA. Si el Estado federal administró estos servicios públicos mediante el contrato de concesión fue para privatizar y sanearlos, pero no porque le correspondiera. Siendo que no hay transferencia, sino restitución, no debe existir reasignación de ningún recurso. Es el propio GCBA, que siempre mantuvo la competencia sobre tales servicios públicos, el que debe prever y solventarlos presupuestariamente, en caso de que mediante la tarifa no se logre cubrir los costos globales de tal explotación.

##### 5. El servicio de transporte automotor de pasajeros.

En este caso (relativo a las líneas de transporte automotor que se restituyen) “la iniciativa privada fue el antecedente para que luego el legislador calificara a la actividad como servicio público”.<sup>1</sup> Sin embargo, la fiscalización siempre perteneció a la ciudad de Buenos Aires.

Así se ha explicado que “con anterioridad a 1936 existía una gran cantidad de ómnibus y colectivos, más las cuatro líneas de subterráneos y otras tantas de tranvías, operadas por particulares que resultaban fiscalizadas por la entonces Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, que reguló la actividad por intermedio de la ordenanza 4.478 del 26 de diciembre de 1932”.<sup>2</sup>

Es decir que, históricamente, estos servicios públicos estuvieron bajo la órbita competencial de la Ciudad de Buenos Aires. Histórica y normativamente, siempre le pertenecieron.

Ahora, luego de estos inicios en los cuales la actividad privada impulsaba la actividad con meros títulos precarios, “el 2 de octubre de 1936 se sanciona la ley 12.311 por la cual se crea la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires, que tendría como facultad la coordinación de los servicios de los existentes servicios de colectivos y la creación y organización de nuevos servicios [artículo 1º, inciso a)]. Dicha comisión debería coordinar a su vez los servicios de autotransporte con los de tranvías –subterráneos y de superficie– y también con los ferrocarriles sometidos, como dijimos, a otra autoridad [artículo 1º, inciso b)]”.<sup>3</sup>

Se advierte que, como en el caso de los subterráneos, ha sido la Ciudad de Buenos Aires la competente en materia de autotransporte de pasajeros. Recién mediante la ley 13.501 se dispuso caducar la concesión otorgada a la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires y se la liquidó. “Por decreto 20.808 de 1949 se establece la competencia del Ministerio de Transporte en lo relativo a los servicios de pasajeros de la Ciudad de Buenos Aires y las zonas que integran el denominado Gran Buenos Aires, transfiriéndole el personal, bienes y créditos.”<sup>4</sup> Este traspaso se efectuó por el accionar poco eficiente de la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires. Finalmente, el traspaso al Ministerio de Transporte se completó mediante ley 14.065 y se otorgó la explotación de tales servicios a Transportes de Buenos Aires, empresa estatal.<sup>5</sup> Luego, finalmente, se impone “el carácter privado de la actividad, dado que con este carácter había nacido” y se privatiza.<sup>6</sup>

Lo que vale agregar respecto de este tipo de servicio público es que “el concesionario tiene el derecho a percibir el precio que abonará el usuario por la utilización del servicio público correspondiente, de acuerdo con lo establecido en el título concesional y conforme la aprobación que con uniformidad efectúe el órgano administrativo”.<sup>7</sup>

Es decir, el concesionario o permisionario, tal como lo designa el decreto 656/94, “tiene el derecho de cobrar a los usuarios el precio autorizado por la prestación concreta del servicio”<sup>8</sup> y, tomando esto como base, el artículo 22 del decreto 656/44 “establece que el régimen tarifario será uno de los parámetros operativos del servicio a los que deben sujetarse los operadores”.<sup>9</sup>

Tal como afirma Canosa, “los contratos de concesión dedican un capítulo especial a la cuestión del precio de los servicios, lo que analizado junto con las disposiciones del RAP [el decreto 656/94] y conforme las interpretaciones precedentes, arroja las siguientes características: [...] la retribución del privado por la prestación del servicio estará a cargo exclusivo de los usuarios, a través del pago de la tarifa establecida por la Administración concedente”.<sup>10</sup> Esto quiere decir que, en este caso, a más de no haber transferencia, sino restitución de servicios públicos que siempre pertenecieron al GCBA, tampoco hay recursos que transferir, pues la infraestructura es del GCBA (las calles y avenidas) y la retribución del prestador del servicio se cobra a los usuarios mediante el pago de la tarifa.

<sup>4</sup> Canosa, obra citada, página 467.

<sup>5</sup> Canosa, obra citada, página 467.

<sup>6</sup> Canosa, obra citada, páginas 467-468.

<sup>7</sup> Canosa, obra citada, página 516.

<sup>8</sup> Canosa, obra citada, página 517.

<sup>9</sup> Canosa, obra citada, página 517.

<sup>10</sup> Canosa, obra citada, página 519.

<sup>1</sup> Canosa, obra citada, página 477.

<sup>2</sup> Canosa, obra citada, página 465.

<sup>3</sup> Canosa, obra citada, página 466.

4

INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR  
DIPUTADO CORTINA

**Fundamentos del rechazo del señor diputado al dictamen de mayoría de las comisiones de Asuntos Constitucionales, de Asuntos Municipales, de Transportes y de Presupuesto y Hacienda en 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**

Las asimetrías sociales y regionales, que son estructurales y que, en algunos casos, vienen de la profundidad de la historia argentina, no se resuelven sacándole a la ciudad setecientos millones de pesos que le corresponden, sino haciendo las cosas que hay que hacer: discutir integralmente la política de subsidios, reformar el sistema impositivo y modificar la Ley de Coparticipación Federal.

Por eso, rechazamos el dictamen de la mayoría e instamos a cumplir el artículo 75, inciso 2, de la Constitución Nacional y a hacer una transferencia de subtes sería y gradual, sobre la base de un acuerdo institucional que incluya la participación de usuarios y trabajadores, dé marcha atrás con el aumento tarifario dispuesto por el jefe de Gobierno y tenga como principal objetivo la mejora del servicio para los millones de argentinos que lo usan.

5

INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR  
DIPUTADO DÍAZ BANCALARI

**Fundamentos del apoyo del señor diputado al dictamen de mayoría de las comisiones de Asuntos Constitucionales, de Asuntos Municipales, de Transportes y de Presupuesto y Hacienda en 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**

Comenzaré realizando una breve introducción para ilustrar la vocación originaria de este Congreso de la Nación para encargarse de la problemática que hoy nos ocupa. Recordemos que en 1994 se produjo la reforma de nuestra Constitución Nacional y, dentro de ese marco, se le dio a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires un régimen con facultades propias de jurisdicción y legislación y la posibilidad de elección del jefe de Gobierno por voto directo.

También, se dispuso que una ley garantizara los intereses del Estado nacional mientras la Ciudad Autónoma de Buenos Aires sea la Capital Federal del país; es decir, la capital de todos los argentinos. Entonces, la ley 24.588, conocida como Ley Cafiero, es una ley

base de la autonomía del Gobierno de la Ciudad, pero es una ley que este Congreso tiene derecho a modificar cada vez que lo crea oportuno y conveniente, porque son atribuciones propias de este Parlamento.

Interpretando la Constitución Nacional y las diversas normas que regulan la materia, se puede vislumbrar que la ciudad de Buenos Aires ya tiene dentro de sus potestades la de regular y controlar los servicios públicos locales; así lo disponen el artículo 129 de la Constitución Nacional, la ley 24.588 y la propia Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, o mejor dicho el Estatuto Organizativo de la Ciudad de Buenos Aires. En particular, respecto de los servicios de transporte, ellos están receptados como competencia propia de la ciudad en forma expresa, porque se ha dictado la ley 373 del año 2000, la cual reconoce al transporte público como competencia propia. El Estatuto Organizativo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires hace alusión a los servicios de transporte en su artículo 80, inciso 2.

El proyecto que hoy nos ocupa es la ratificación del acta firmada el pasado 3 de enero de 2012 entre el gobierno de la Nación y el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y realmente de lo que estamos hablando es de transferir servicios que innegablemente le conciernen al Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, ya que no creo que sea posible desconocer que el sistema del transporte público que se desarrolla dentro de los límites exclusivos de la jurisdicción porteña es competencia de sus autoridades.

Pero, antes de seguir avanzando, es preciso aclarar lo siguiente: en todos los casos de traspaso de servicios de transporte, se transfieren las potestades de regulación y control de la actividad; es decir, las licencias de las concesiones. No se transfieren activos o bienes físicos que demanden a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires alguna erogación, solamente el subsidio del que deberá hacerse cargo como jurisdicción responsable, única beneficiaria del servicio y con recursos fiscales suficientes. En el caso de los subtes y el tranvía, por ejemplo, el mantenimiento, mejora o renovación de los activos y bienes estarán a cargo del concesionario. Y en el servicio de transporte automotor, de las 33 líneas de colectivos, lo que asume la CABA es la regulación y control de la licencia de uso, porque la actividad se presta con bienes propios y personal propio del concesionario.

Pues bien, la materialización del traspaso de los servicios públicos de transporte se pone en práctica cuando se firma el acta del 3 de enero, porque es el jefe de la Ciudad Autónoma el que se sienta a discutir, de igual a igual —en el marco del artículo 129— con el Estado nacional. Y cuando el jefe de Gobierno de la Ciudad suscribe el acuerdo, queda obligado al cumplimiento de las obligaciones acordadas. Como si esto no fuera suficiente, el día 5 de enero, por decreto 27 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, el propio jefe de Gobierno se arroga una de las facultades emanadas

del acto que firmó, que es la de subir la tarifa, y vaya si asume las facultades: decide un aumento de 127 %.

Y ya que estamos hablando de tarifas dinerarias, no nos olvidemos de los fondos que el jefe de Gobierno de la Ciudad pretende obtener de la Nación, con la fundamentación de que no cuenta con suficiente presupuesto. En términos de ingreso per cápita, en 2011, la Ciudad Autónoma alcanzó los 2.370 pesos, cuando la media nacional es de 1.341 pesos, y además las transferencias a la Ciudad Autónoma, en el período 2003-2011, ascendieron a 10.135 millones: 5.355 millones por los subtes y 4.780 millones por los colectivos. En este orden, también podemos mencionar que el gobierno de la CABA ha subejecutado 1.200 millones de pesos que tenía disponibles para invertir en obras de subte durante el primer mandato del actual jefe de Gobierno; es decir, el 32,55 % del presupuesto en 2009, y el 33,25 % en 2010. Esto es, exactamente, \$ 1.178 millones. ¿Y le hacen falta más fondos?

Tampoco se puede desconocer que el jefe de Gobierno ha realizado numerosas declaraciones previas, que son pruebas de su decisión y sus ambiciones para administrar los servicios de la Ciudad. Cuando se lo podía escuchar exigiendo al gobierno nacional que le transfiriera los subtes y el transporte público de pasajeros, expresaba que quería trabajar en los subterráneos para cambiar la tecnología, aumentar el nivel de frecuencias y combinarlos con el transporte de superficie; que iba a construir 10 kilómetros de subte por año, que iba a finalizar la línea H, a extender la línea B y a iniciar la construcción de las líneas F, G y L; que traería inversiones de España y China para financiar las obras; todo esto, entre otros grandes proyectos que, en aquellos días, enarbolaba relacionándolos con las futuras obras del subte. ¿Qué sucedió entonces...?

Sucedió que luego del accidente de Once, y siguiendo los consejos de su asesor ecuatoriano, y ante la eventualidad de que algún accidente similar en los servicios públicos de transporte de la Ciudad perjudicara su imagen, el 4 de marzo de 2012 se arrepiente del acta firmada y unilateralmente pretende dejarla sin efecto.

Lamentablemente para el ingeniero Macri, el artículo 104 del Estatuto Organizativo de la Ciudad de Buenos Aires, referido a las responsabilidades del jefe de la Ciudad Autónoma, dice en su inciso 1 que es quien “representa legalmente a la ciudad”, y en su inciso 3, que es quien “concluye y firma los tratados, convenios y acuerdos internacionales e interjurisdiccionales”. Por lo tanto, no se vislumbra el margen por donde pueda evitar las responsabilidades a las que quedó obligado con la suscripción del convenio acordado con la Nación.

El acta se firmó y está aprobada, y acá venimos a aprobar una ley cuya atribución le corresponde al Congreso de la Nación. Es una responsabilidad que nos es inherente por ser diputados. Y como representantes del pueblo de la Nación tenemos la obligación

de exigir que se cumpla con los compromisos asumidos, y en este caso el compromiso asumido no es otra cosa que transferir los servicios públicos de transporte, tal como se acordó con el jefe de Gobierno de la Ciudad. No hay mucho más para explicar. Es una cuestión concreta, clara y sencilla, en la que el gobierno ha venido a poner las cosas en su lugar.

Macri se tiene que hacer cargo de los subtes. Pero también se tiene que hacer cargo de los colectivos que le son propios, como lo hace cualquier municipalidad de cualquier provincia. Tiene que regular tarifas y tiene que regular el tráfico. Tiene que armar una estructura de reglamentación, de control y de fiscalización. Tiene que trabajar. Que se haga cargo. Es una actividad propia, exclusiva y excluyente del jefe de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

Con estos fundamentos, me propongo adherir a este proyecto de ley, que ratifica el acta suscrita por el jefe de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires con el Estado nacional, votando afirmativamente.

6

#### INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR DIPUTADO FAVARIO

#### **Fundamentos del rechazo del señor diputado al dictamen de mayoría de las comisiones de Asuntos Constitucionales, de Asuntos Municipales, de Transportes y de Presupuesto y Hacienda en 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**

Tal como lo señalé en el curso de mi exposición en el recinto, la restricción del tiempo acordada entre los sectores mayoritarios para fijar las posiciones de los sectores minoritarios y la actitud inflexible de la Presidencia que le quita la palabra al orador sin tolerar la extensión de la exposición para poder terminar la oración, me obligaron a esta inserción para aclarar la posición demócrata-progresista sobre el tema en debate.

Alcancé a manifestar que el acta firmada entre el ministro de Planificación Federal y el jefe de Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires no constituye un contrato como –erróneamente, a mi juicio– aseveró la señora diputada informante del dictamen de mayoría. Ambos funcionarios no tienen por sí mismos capacidad ni competencia para suscribir un contrato administrativo que obligue al Estado nacional y a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

¿Qué es entonces el convenio a que refiere el acta del 3 de enero de 2012? A mi modesto entender, estamos en presencia de un acto que tiene el significado de una carta de intención precontractual, que debe ser perfeccionada para poder ser un contrato administrativo y tornar obligatorias sus cláusulas para las partes contratantes.

¿Cómo se perfecciona el contrato? Si el Poder Ejecutivo entiende que debe ser por medio de una ley, atendiendo a que existen modificaciones presupuestarias que sólo pueden ser aprobadas por el Congreso, no encuentro obstáculo para que el acta no sea remitida para su aprobación.

De la misma manera, en lo que respecta a la conformidad del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, se deberá requerir la aprobación de la Legislatura porteña para que se perfeccione el contrato que se tuvo intención de celebrar el 3 de enero y se transcribió en el acta.

La expuesta, entiendo, podría ser una tesis aceptable para clarificar el conflicto.

Pero ésta no es la situación que estamos considerando hoy. El proyecto remitido por el Poder Ejecutivo incurre en una grosera desprolijidad que no puede pasar inadvertida. En efecto, incluye un segundo artículo que tiene efecto declarativo, que no tiene nada que ver con los artículos 1º y 3º.

Se trata de una disposición metida indebidamente de contrabando, porque el Premetro, el transporte automotor y el tranvía no estaban incluidos en el precontrato del 3 de enero; por lo tanto, no pueden tener el mismo tratamiento lo que había sido objeto de un precontrato y lo que no había sido contemplado en ningún lado.

Basta simplemente señalar que en la cláusula tercera del precontrato se establecía la cesión de recursos para la transferencia del servicio de subterráneos, y en lo que hace al Premetro, colectivos y tranvías no existe acuerdo para la transferencia de recursos, que constituye una exigencia ineludible conforme el artículo 75, inciso 2.

A propósito de los recursos, he escuchado a legisladores del bloque oficialista esforzarse en señalar que la Ciudad de Buenos Aires no constituye una provincia de acuerdo con la Constitución Nacional y, por lo tanto, no requiere el mismo tratamiento en lo que hace a la transferencia de recursos.

Los demócratas progresistas hemos expresado, desde la sanción constitucional, nuestra opinión contraria al reconocimiento para la Ciudad Autónoma de Buenos Aires del estatus de provincia, pero ello no quiere decir que debe tener un trato distinto cuando se transfieren servicios. Si ello fuese así, se estaría poniendo a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en condiciones económicas absolutamente desfavorables, lo que a su vez constituiría una discriminación atentatoria al espíritu de la Constitución Nacional.

No podemos dejar de hacer una referencia al criterio sostenido –a mi entender, erróneamente– por la mayoría de que cuando se habla de recursos se trata de un concepto distinto al de subsidios para empresas prestadoras de servicios. Ello ha sido porque los consideraba indispensables para la correcta prestación del servicio; por lo tanto, el subsidio pasaba a ser un recurso de la empresa. Si ahora se quiere distinguir

entre recurso y subsidio para suspender éste al momento de transferir el servicio, se están disminuyendo los recursos del servicio que se transfiere, los que necesariamente deberán ser obtenidos en el futuro por el titular del servicio transferido o por el nuevo poder concedente, porque de lo contrario no podrá atenderse el servicio, con el consiguiente perjuicio para los usuarios.

Por último, una referencia parcial a la falacia del mensaje del Poder Ejecutivo. Se afirma que el proyecto remitido “tiene por objeto garantizar la distribución equitativa de los recursos del Estado entre las provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en materia de servicios públicos de transporte”.

Pregunto: ¿recién ahora se dan cuenta de que tienen que garantizar la equidad? ¿Y en todos estos años que pasaron desde que están en el gobierno no se dieron cuenta? ¿Por qué sólo debe haber equidad en el servicio de transporte? ¿No sabe el gobierno que en Buenos Aires se pagan más baratas el agua y la energía que en la mayoría de las provincias argentinas? ¿No saben que en Buenos Aires y la Patagonia se pagan más baratos el gasoil y la nafta que en el resto de las provincias argentinas? ¿No saben que a la provincia de Santa Fe le retienen indebidamente fondos de coparticipación a favor del sistema previsional, cuando precisamente deberían pagarle porque atiende su servicio previsional con recursos propios? Y ya que se refiere exclusivamente al transporte, ¿por qué no explica el gobierno cuál es la razón por la que cada colectivo de Buenos Aires recibe un subsidio de \$ 36.000 por mes y en el interior cada unidad recibe sólo \$ 16.000?

Si, como se escuchó en el curso del debate, el proyecto apunta a que Buenos Aires se haga cargo de lo que le corresponde y hoy atiende la Nación, pregunto: ¿por qué no le transfieren la policía, el puerto, la Justicia, el juego con el hipódromo, las tragamonedas y el casino flotante?

Señor presidente: este proyecto obedece –como ya lo he dicho– al fracaso estrepitoso de la política de transporte del gobierno, que quiere sacarse de encima el subterráneo porque su estado lamentable de abandono le hace temer la posibilidad de otra catástrofe como la de la estación Once y, además, porque se está agotando la caja para el reparto de subsidios.

Este proyecto es un paso más del modelo de confrontación. Los demócratas progresistas no discutimos en el plano de los enfrentamientos personales, ni en el espacio artificial de inventados debates ideológicos; nosotros en este tema fijamos nuestra posición conforme entendemos debe interpretarse la Constitución Nacional, y para ello debe haber acuerdos y concertación y no solamente leyes impuestas por una mayoría circunstancial que un día decide transferir sin recursos lo que no le sirve para que las provincias acepten mansamente una nueva imposición del poder central.

Porque entendemos que este proyecto no se compeadece con la Constitución de la Nación, voy a votar por la negativa.

7

INSERCIÓN SOLICITADA POR LA SEÑORA  
DIPUTADA GALLARDO

**Fundamentos del apoyo de la señora diputada al dictamen de mayoría de las comisiones de Asuntos Constitucionales, de Asuntos Municipales, de Transportes y de Presupuesto y Hacienda en 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**

Con respecto al proyecto que nos ocupa, hemos escuchado las más diversas opiniones en este recinto, al igual que en la Cámara de Senadores, y, de todos los discursos hoy vertidos, he sacado algunas conclusiones.

Como ya escuchamos, doy por sentado que todos sabemos que la historia de los subtes de Buenos Aires data de 1936, cuando se formó la Corporación de la Ciudad de Buenos Aires, que, en 1979, comenzó a ser de la Ciudad de Buenos Aires; oportunamente se dictó la ley 23.696, de emergencia de los servicios públicos y la Ciudad cumplía un rol preponderante en esta discusión.

Pero el núcleo de la discusión que hoy venimos a dar, considero que podemos ubicarlo a partir de la reforma de nuestra norma fundamental, la Constitución Nacional, en el año 1994, comenzando por el artículo 129, donde se habla de la autonomía de la Ciudad, y partiendo hacia el artículo 75, inciso 30, donde se establece que “las autoridades provinciales y municipales conservarán los poderes de policía e imposición”.

El poder de policía es un principio de derecho constitucional según el cual el poder de policía local les pertenece a los gobiernos locales y viene de la mano de la ley 24.588, conocida como Ley Cafiero, que es una ley de base de la autonomía del Gobierno de la Ciudad, y este Congreso tiene derecho a modificarla. He aquí en esto que estoy planteando lo oportuno de que seamos los legisladores nacionales quienes debemos entender en el tema del transporte público de la Ciudad.

De la misma manera, el artículo 9º de la ley 24.588, Ley Cafiero, determina que el Estado nacional se reserva la competencia y la fiscalización en concurrencia con la Ciudad y las otras jurisdicciones involucradas en el marco de los servicios públicos que se presten.

La puesta en marcha de toda la historia relatada en este recinto se efectiviza cuando se firma el acta del 3 de enero entre la Ciudad y la Nación, acompañada por otro acto el día 5 de enero, por decreto 27 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, arrojándose una de las facultades de lo que firmó, que es la potestad tarifaria.

Ergo, el acta se firmó y está aprobada. Pero acá no nos ocupa, como explicaba anteriormente, el acta propiamente dicha; acá nos ocupa una ley que le corresponde al Congreso de la Nación y a la cual nosotros, los diputados nacionales, debemos darle su correspondiente tratamiento.

En lo relativo a la supuesta judicialización con distintas presentaciones, se harían ante la Corte Suprema de Justicia de la Nación. Estos intentos, de concretarse, suponen desconocer el carácter diferenciado entre Ciudad Autónoma y provincias, ya que éstas anteceden a la Nación y son quienes la conforman, mientras que la Ciudad Autónoma es una construcción posterior. Esto indica claramente que ante la incapacidad o el temor a la gestión del transporte en el ejido de la Ciudad, ese gobierno opta por eludir las responsabilidades que le confiaron los ciudadanos de Buenos Aires con su voto, defraudando así las expectativas depositadas en estos administradores.

Es por eso que adelanto mi voto positivo a este proyecto, ya que no estamos haciendo otra cosa que transferir los subtes, como el Ejecutivo nacional acordó con el jefe de la Ciudad de Buenos Aires. No hay mucho más para explicar.

Ahora bien, respecto del traspaso de las 33 líneas de colectivos de la Ciudad, estoy convencida de que lo que se transfiere es jurisdiccional y no tarifario ni de demanda. Se transfieren, para llamarlo vulgarmente, como ha dicho el senador Aníbal Fernández, las paradas de colectivo, que están en terreno de la Ciudad, por ende la jurisdicción es la que se transfiere. En términos económicos, no se transfiere “nada”.

8

INSERCIÓN SOLICITADA POR LA SEÑORA  
DIPUTADA GIANNETTASIO

**Fundamentos del apoyo de la señora diputada al dictamen de mayoría de las comisiones de Asuntos Constitucionales, de Asuntos Municipales, de Transportes y de Presupuesto y Hacienda en 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**

Veo con agrado y celebro el tratamiento del proyecto que se propone ratificar la transferencia a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires de los servicios de transporte subterráneo y Premetro, toda vez que la presente iniciativa resulta coherente con las políticas de descentralización de servicios públicos y la naturaleza jurídica de la prestación de los mismos.

Preliminarmente, creo necesario realizar un *racconto* de los antecedentes y de la filosofía que inspiran esta importante iniciativa.

Con fecha 8/3/12, el Poder Ejecutivo nacional envió un proyecto de ley al Congreso Nacional tendiente

a 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 2.608/93, 1.527/94 y 393/99, que fuera aceptada por el Gobierno de la Ciudad mediante el dictado de la ley 373 del año 2000, y ratificada a través del acta acuerdo celebrada con fecha 3/1/12 entre el Estado nacional y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Por su parte, mediante el artículo 2º, el proyecto establece: “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”.

Por último, mediante el artículo 3º, se dispone que dentro del plazo previsto en el artículo 5º –90 días– del acta acuerdo del 3/1/12, deberá efectivizarse la culminación del proceso de transferencia aludido.

Históricamente, los servicios de tranvías, colectivos y subterráneos de la Ciudad de Buenos Aires estaban gestionados por la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires (CTCBA), que era un ente mixto constituido –según ley nacional 12.311, sancionada en 1936– entre el Estado nacional y empresas de tranvías y ferrocarriles de la Ciudad de Buenos Aires.

Se atribuye su creación –junto con la Comisión Nacional de la Coordinación de Transportes– al propósito de evitar la quiebra de las empresas privadas por la obsolescencia de sus instalaciones y la competencia que les hacía el transporte automotor. Funcionó hasta el 1º de enero de 1952, cuando fue disuelta y sus funciones asumidas por la Empresa Nacional de Transportes.

Posteriormente, en el marco de la crisis por la que atravesaba la República Argentina en el año 1989, se sancionó la ley 23.696, que tuvo como objeto central la declaración de la emergencia administrativa.

En esa línea, su artículo 1º dispuso: “Declárase en estado de emergencia la prestación de los servicios públicos, la ejecución de los contratos a cargo del sector público y la situación económica financiera de la administración pública nacional centralizada y descentralizada, entidades autárquicas, empresas del Estado, sociedades del Estado, sociedades anónimas con participación estatal mayoritaria, sociedades de economía mixta, servicios de cuentas especiales, obras sociales del sector público, bancos y entidades financieras oficiales, nacionales y/o municipales, y todo otro ente en que el Estado nacional o sus entes descentralizados tengan participación total o mayoritaria de capital o en la formación de las decisiones societarias...”.

Al respecto, y por medio del artículo 8º, se estableció el procedimiento para proceder a la privatización

total o parcial o a la liquidación de empresas, sociedades, establecimientos o haciendas productivas cuya propiedad pertenezca total o parcialmente al Estado nacional, incluyendo las empresas emisoras de radio-difusión y canales de televisión, y se fijó para ello, como requisito previo, que hayan sido declaradas “sujetas a privatización” de acuerdo con las previsiones de esta ley.

En este punto, se advierte que el anexo I incluyó a los subterráneos de Buenos Aires, y dispuso que éstos quedarán sujetos a privatización o concesión parcial o total.

Por su parte, mediante el decreto 1.143/91, se reguló la reestructuración de la prestación de los servicios ferroviarios de pasajeros del área metropolitana de Buenos Aires y se designó autoridad de aplicación al entonces Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, con la participación de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires.

En consecuencia, en 1991 se convocó a licitación pública nacional e internacional para la concesión por 20 años del Grupo de Servicios 3, integrado por la red de subterráneos de Buenos Aires y el sector suburbano del Ferrocarril General Urquiza, en poder de FEMESA tras escindirse de Ferrocarriles Argentinos. Se presentaron como interesados los consorcios Benito Roggio y otros, Ferrometro Argentino, Metrobaires, Pardo, Rabello y otros y Traimet. Tras un proceso de examinación y descalificación de los postulantes, una comisión formada al efecto dio ganador al grupo encabezado por Roggio.

El consorcio ganador, que conformó entonces la empresa Metrovías S.A., estaba integrado según registro de la CNRT por Benito Roggio e hijos S.A., Cometrans S.A. –de los hermanos Cirigliano, vinculados al transporte automotor–, Burlington Northern Railroad Co. –con la figura de operador técnico–, Morrison Knudsen Corporation Inc. –nueva titular de la privatizada Fábrica Militar San Martín, fabricante en su momento de los coches Siemens de la B y de parte de los Materfer– y SKS Saccifa y M. La misma conformación inicial de Trenes de Buenos Aires (TBA), aunque luego las composiciones accionarias de una y otra variarían.

Finalmente, el decreto 2.608/93 aprobó todo lo actuado y el contrato de concesión estableció en el punto 6.4.1 como autoridad de aplicación y regulación del servicio a la Municipalidad de Buenos Aires.

Con la reforma constitucional de 1994, la Ciudad de Buenos Aires modificó su estatus jurídico, dejó de ser un ente autárquico (dependiente del gobierno nacional) y pasó a ser un “...gobierno autónomo, con facultades de legislación y jurisdicción...”, conforme al artículo 129.

Su artículo 7º dispuso: “El estado de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires es sucesor de los derechos y obligaciones legítimas de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, y del Estado nacional en



las competencias, poderes y atribuciones que se 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”.

El artículo 104 establece, entre las atribuciones y facultades del jefe de Gobierno, la de ejecutar las obras y prestar servicios públicos por gestión propia o a través de concesiones (inciso 23). Dicho artículo establece: “Toda concesión o permiso por un plazo mayor de cinco años debe tener el acuerdo de la Legislatura”.

Asimismo, paralelamente, el Congreso Nacional sancionó en noviembre de 1995 la ley 24.588, más conocida como Ley Cafiero, que estableció en su artículo 5°: “La Ciudad de Buenos Aires será continuadora a todos sus efectos de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. La legislación nacional y municipal vigente en la Ciudad de Buenos Aires a la fecha de entrada en vigencia del Estatuto Organizativo al que se refiere el artículo 129 de la Constitución Nacional, seguirá siendo aplicable, en tanto no sea derogada o modificada por las autoridades nacionales o locales, según corresponda”.

De ello se desprende, entonces, que la Ciudad continuaba siendo responsable de la fiscalización y el control de la concesión de los subterráneos, llevada a cabo en el año 1993, no sólo por lo dispuesto en el artículo citado, sino también por su propia voluntad expresada en el artículo 7° de su propia Constitución.

Para llevar a cabo las transferencias enunciadas, el artículo 6° dispuso que “...el Estado nacional y la Ciudad de Buenos Aires celebrarán convenios relativos a la transferencia de organismos, funciones, competencias, servicios y bienes”.

Es en el marco de este artículo, en el que se firmó una serie de convenios entre el Estado nacional y la Ciudad Autónoma, como por ejemplo aquellos que se suscribieron con el objeto de llevar adelante la transferencia progresiva de competencias penales de la justicia nacional al Poder Judicial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Es en este mismo marco, en el cual se celebró, y en consecuencia debe ratificarse, el acta acuerdo suscrita con fecha 3/1/12.

Sin perder de vista este punto, y siguiendo con la reseña normativa, puede señalarse que la Ciudad siguió tomando medidas tendientes a ejercer aquel control y fiscalización de los subtes, que había iniciado con el contrato de concesión. Es así que en la renegociación del contrato que se llevó adelante en 1997, la Ciudad participó activamente y suscribió su aprobación en 1999 a través del decreto 393, que luego fue ratificado por la Legislatura a través de la ley 373 de 2000: “Adhiérese al decreto del Poder Ejecutivo nacional 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 perjuicio de toda la normativa aludida, el traspaso del subte no se llevó a cabo hasta principios de este ejercicio, en el cual, tanto la Nación como la Ciudad, fijaron las primeras pautas para llevarlo adelante.

Es así que con la suscripción del acta acuerdo que nos ocupa se pactó, en primer lugar, que la Ciudad aceptaba la transferencia de la concesión de la red de subterráneos de la CABA. En segundo lugar, que la Ciudad asumía –a partir de la firma del acta– el control y fiscalización del contrato de concesión en su totalidad, así como también el íntegro ejercicio de la potestad de fijar las tarifas del servicio, incluyendo la facultad de establecerlas por decisión unilateral. En tercer lugar, que la Nación ofrecía y la Ciudad aceptaba el pago de trescientos sesenta millones de pesos (\$ 360.000.000), en el plazo de 12 meses, como único aporte por el pago de subsidios. Y, por último, establecieron un plazo de 90 días corridos para llevar a cabo los proyectos correspondientes a los actos jurídicos que sea necesario suscribir para la formalización de las demás cuestiones legales, económicas y administrativas.

En este estado de cosas, no puede soslayarse que, como primera medida de ejecución del convenio y con fecha 6 de enero, el jefe de Gobierno de la Ciudad, dictó el decreto 27, que tuvo como objeto central la modificación de la tarifa vigente del servicio de subterráneos y premetro.

Entre los considerandos de la norma aludida pueden destacarse los siguientes: “...Que en su condición de servicio público el servicio de subterráneos se encuentra bajo una especial tutela del Estado, siendo por ende necesario asegurar su cumplimiento y adecuada prestación en condiciones esenciales de generalidad, uniformidad, continuidad, regularidad y obligatoriedad, propias de los servicios públicos [...]. Que, en otro orden de ideas, resulta procedente adoptar las medidas conducentes a una adecuada implementación del efectivo traspaso de la concesión de subterráneos y premetro a la Ciudad [...]. Que, en este sentido, al tomar la intervención que le compete en relación con el acta acuerdo, el Ente Único Regulador de los Servicios Públicos destaca la necesidad de avanzar en un proceso de reconducción contractual que restablezca la relación usuario-empresa-Estado, y demás cuestiones vinculadas con la concesión, solicitando la convocatoria a una audiencia pública a dichos fines, a celebrarse cuando opere efectivamente la transferencia del contrato de concesión y del servicio de transporte subterráneo y Premetro...”.

En la parte dispositiva, el decreto estableció: “Artículo 1°: Fijase a partir del 6 de enero de 2012 el importe de las tarifas del servicio de transporte subterráneo y premetro en las sumas de:

”a) Subterráneos: pesos dos con cincuenta centavos (\$ 2,50) por viaje;

”b) Subterráneos-premetro, combinación: pesos dos con cincuenta centavos (\$ 2,50) por viaje;

”c) Premetro: setenta y cinco centavos (\$ 0,75) por viaje.

”Art. 2º: Convócase a audiencia pública, en los términos previstos en el artículo 13 de la ley 210, para el tratamiento del contrato de concesión y la base de cálculo tarifario para el servicio de transporte subterráneo y premetro, que deberá ser celebrada dentro de los veinte (20) días siguientes a la finalización del plazo establecido en la cláusula quinta del acuerdo de transferencia celebrado con el Estado nacional con fecha 3 de enero de 2012.

”Art. 3º: El presente decreto es refrendado por los señores ministros de Desarrollo Urbano y de Hacienda, y por el señor jefe de Gabinete de Ministros.

”Art. 4º: Dese al registro, publíquese en el Boletín Oficial de la Ciudad de Buenos Aires, y comuníquese a los ministerios de Desarrollo Urbano y de Hacienda, y a Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado (SBASE). Cumplido, archívese.”

De la lectura del presente decreto puede desprenderse la clara intención de tomar posesión de la facultad de control del servicio.

Sin perjuicio de esta medida, y de la normativa respaldatoria que dio sustento al traspaso, con fecha 28 de febrero, el jefe de Gobierno porteño rechazó el traspaso acordado el 3 de enero, lo que dio lugar al incumplimiento total del acta suscrita.

Con este escenario planteado, no puede más que enunciarse la “teoría de los actos propios”, que instituye que “Nadie puede ponerse en contradicción con sus propios actos anteriores, a través del ejercicio de una conducta incompatible con una anterior deliberada, jurídicamente relevante y plenamente eficaz”.

Esta teoría plantea, entonces, que constituye ésta una limitación al ejercicio de los derechos que se basa en el rechazo de la sorpresa y la emboscada; el derecho exige una conducta consonante con la confianza suscitada, requiriendo la coherencia del comportamiento con virtualidad respecto de terceros. La CSJN desde antiguo ha frustrado tentativas oportunistas de evitar las consecuencias desfavorables de actos o manifestaciones propias de las partes; lo ha hecho utilizando herramientas disímiles, a veces invocando la doctrina de los propios actos, otras la adhesión sin reservas a un régimen jurídico o la renunciabilidad de los derechos patrimoniales.

Lo que plantea esta teoría es que debe exigirse a las partes un comportamiento coherente, ajeno a los cambios de conducta perjudiciales, desestimando toda actuación que implique un obrar incompatible con la confianza que –merced a tales actos anteriores– se ha suscitado en otro sujeto.

Ello es así por cuanto no sólo la buena fe, sino también la seguridad jurídica se encontrarían gravemente resentidas si pudiera lograr tutela judicial la conducta de quien traba una relación jurídica con otro y luego procura cancelar parcialmente sus consecuencias para aumentar su provecho. Nadie puede ponerse de tal modo en contradicción con sus propios actos, y no puede –por tanto– ejercer una conducta incompatible con la asumida anteriormente.

Es por ello que, a simple vista, parecería ser que la conducta de la voluntad del jefe porteño, en cuanto intenta rechazar el traspaso de los subtes, se vería contrariada por la voluntad expresada a través de la suscripción del acta de fecha 3/1/12, en la cual aceptó el traspaso, y que a su vez tuvo principio de ejecución a través del dictado del decreto 27 de la CABA.

Para mayor abundamiento, y en virtud de la normativa detallada, no cabe ninguna duda de que el acta firmada el 3 de enero entre el gobierno nacional y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires sólo da operatividad a lo dispuesto por las normas mencionadas y, por lo tanto, se necesita otra ley y no la voluntad unilateral de Macri para detener este proceso.

Por todo lo expuesto, este Congreso Nacional no puede tomar otra dirección más que la de ratificar la transferencia a la Ciudad de los servicios de transporte subterráneo y premetro e instar el traspaso del transporte automotor y de tranvía cuya prestación corresponda al territorio de la CABA, con fundamento en la normativa reseñada, y poner en la órbita que corresponde la gestión del servicio público aludido.

9

#### INSERCIÓN SOLICITADA POR LA SEÑORA DIPUTADA GONZÁLEZ (G. E.)

#### **Fundamentos del rechazo de la señora diputada al dictamen de mayoría de las comisiones de Asuntos Constitucionales, de Asuntos Municipales, de Transportes y de Presupuesto y Hacienda en 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**

Soy diputada nacional por la provincia de Buenos Aires, y como bonaerense estoy muy preocupada, como deben estarlo también todos los 70 diputados que representan la provincia de Buenos Aires en este recinto, incluso usted mismo, señor presidente, que es bonaerense como yo. Estoy muy preocupada por la seguridad de los ciudadanos de mi provincia, por cómo viajan en el sistema de transporte metropolitano, porque viajan como ganado, colgados de las puertas, sin la menor garantía de que van a llegar a destino sanos y salvos.

Y por eso, creo que la discusión de hoy debió y debe darse en torno de la defensa de los derechos

de esos ciudadanos. Debemos discutir cómo vamos a hacer las inversiones que el sistema de transporte metropolitano necesita para garantizar un servicio de calidad, un servicio seguro de todas las líneas colectivos y de todos los trenes, incluido el subte en el que también viajan.

Estoy preocupada por los dichos de la presidenta respecto de que el federalismo es que los jujeños no paguen el subte de los porteños, y traspasa este servicio a la Ciudad sin los recursos y sin hacerse cargo de las responsabilidades que le caben por las inversiones que no se han hecho en los años de gobierno kirchnerista: los 1.100 millones en obras para subtes que planificó el ex presidente Kirchner y que nunca se hicieron. Si me valgo de esos dichos y de su decisión respecto de la Ciudad de Buenos Aires, debo pensar entonces que para la presidenta tampoco es federalismo que los jujeños sigan pagando el transporte a los ciudadanos del Gran Buenos Aires. Entonces, debo pensar que la próxima decisión de la presidenta será quitarle los subsidios al resto del transporte metropolitano transfiriendo los servicios al gobernador Scioli, haciéndolo cargo de la responsabilidad de las inversiones que hay que hacer en trenes e incluso colectivos, inversiones de las que nunca se hizo cargo el gobierno nacional. Son más que evidentes los años de desinversión del sistema de transporte argentino en general, y mejor no abundar acerca de las razones de ello, de dónde han ido a parar los millones de subsidios que no tienen correlato alguno en obras nuevas ni de mantenimiento.

Me pregunto qué hará el gobernador Scioli cuando esto suceda, si se plantará como lo está haciendo hoy el jefe de Gobierno defendiendo los intereses de sus ciudadanos, o dirá que tiene las manos atadas. Si pedirá por fin con firmeza los puntos de coparticipación que nos corresponden a los bonaerenses.

Porque mucho se ha dicho sobre que el sistema de subsidios no es equitativo, pero tampoco lo es el sistema de reparto de la coparticipación, si tenemos en cuenta que la Ciudad de Buenos Aires aporta el 25 % y sólo recibe el 1,4 o que la provincia de Buenos Aires aporta el 36 y sólo recibe 19, y que en consecuencia, si analizamos la coparticipación per cápita, un porteño recibe \$ 679, un bonaerense \$ 1.277 y en cambio un jujeño recibe \$ 4.642 y un habitante de Tierra del Fuego \$ 9.954. Pero así como la región metropolitana tiene características muy complejas, las provincias más pobres reciben más de lo que dan porque nuestro sistema es solidario y está perfecto que así sea. Lo que es absolutamente inaceptable es que, conociendo esta realidad, se diga que el interior del país paga el subte a los porteños o el transporte a toda el área metropolitana y que, en consecuencia, no somos solidarios, y utilizan estos argumentos para presionar ante la opinión pública a los que somos representantes de las provincias, queriendo instalar que si votamos en contra del proyecto del kirchnerismo estamos a favor de los porteños pero en contra de los provincianos a

los que representamos. Compañeros de la provincia: todos sabemos que esto es mentira, que si realmente queremos federalismo debemos reclamar los puntos de coparticipación que nos corresponden y promover una ley de coparticipación federal de impuestos que promueva la real igualdad de oportunidades; sabemos que no hay federalismo político posible sin autonomía financiera. Sin ella, nuestros gobernadores van a seguir siendo delegados del Poder Ejecutivo nacional o víctimas de la discriminación de la política del gobierno nacional.

Quien no está siendo solidaria es la presidenta, que concentra el 75 % de los recursos y sólo coparticipa el 25 %. Lo que está haciendo la presidenta hoy es federalizar el déficit, como se hizo en los 90, cuando el gobierno nacional se deshizo de las escuelas, cuando se hicieron transferencias sin los recursos y sin conocer si las jurisdicciones provinciales estaban preparadas para recibir esos servicios y competencias, y quienes “pagaron el pato” fueron, otra vez, los usuarios... ¿Queremos que eso pase otra vez? Nadie habla de no hacerse cargo. Estoy segura de que todos los gobernantes querían en aquella época y quieren hoy manejar la educación de sus ciudadanos, su seguridad, su transporte, su salud; ésa nunca fue ni es la discusión, la discusión es cómo hacemos esas transferencias.

Si queremos realmente hacernos cargo tenemos que tener los recursos para hacernos cargo; repito, si queremos realmente federalismo necesitamos que las provincias tengan autonomía fiscal, sin autonomía financiera no existe federalismo político.

En el caso del sistema de transporte metropolitano, además, la transferencia de las competencias sin los recursos implica renunciar a la política de transporte público en el AMBA, que requiere una articulación y gestión integral, que no puede pensarse dividiendo las jurisdicciones, ignorando que hay 14 millones de personas que se mueven en la región y lo usan sin ponerse a pensar qué fronteras o límites nos dividen. ¿A ellos hay que explicarles que cuando cruzan la General Paz entran en una ciudad discriminada por el gobierno nacional, y que si el gobernador Scioli se porta mal también serán discriminados los bonaerenses? Qué le importa a la gente quién es el dueño del transporte; todos combinan entre el tren, el colectivo y el subte para llegar a sus trabajos; para todos, trenes, colectivos y subtes forman parte del mismo sistema que hoy está colapsado.

Cuando repasamos los artículos de la Constitución Nacional y de la Constitución de la Provincia de Buenos Aires, sobre los derechos de los usuarios y consumidores, los mismos determinan que: “las autoridades proveerán a la protección de los derechos”, “a la calidad y eficiencia de los servicios públicos”, “tienen derecho a la protección frente a los riesgos para la salud y su seguridad”. Claramente, todos esos derechos se ven absolutamente vulnerados. Si uno se pone a pensar, concluirá en que la misma situación

que desencadenó la tragedia de Once se mantiene hoy día: la gente sigue viajando igual y no existe la mínima garantía para su seguridad, nos da escalofrío de sólo pensarlo. Y no hace falta recordar las imágenes de aquel horror, que nunca vamos a borrar de nuestra memoria. Con sólo leer y releer los informes de auditoría y de la CNRT, que nos permiten hablar no sólo desde el corazón y desde el sufrimiento, sino desde la racionalidad y la absoluta objetividad, repasamos las deficiencias, la falta de obras de mantenimiento y volvemos a corroborar el colapso y el riesgo para la seguridad por el que atraviesan los ciudadanos todos los días. El recuerdo del horror y la conciencia de que todo sigue igual nos debiera alertar sobre cómo es que estamos perdiendo el tiempo en esta discusión estéril. ¿Cómo es que no podemos ponernos a trabajar en lo que la gente necesita, que parece tan obvio?

Avanzar en este proyecto del kirchnerismo es no pensar en el futuro, es dividir cuando hay que integrar, es separar cuando hay que unir, es consolidar un modelo que se caracteriza por tratar a los adversarios como enemigos, sin importar que en el medio esté la gente. Hoy, son las personas que viven en la Ciudad de Buenos Aires, pero mañana pueden ser los ciudadanos de la provincia de Buenos Aires o de cualquier otra provincia a los que representamos en esta Cámara.

10

INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR  
DIPUTADO GONZÁLEZ

**Fundamentos del apoyo del señor diputado al dictamen de mayoría de las comisiones de Asuntos Constitucionales, de Asuntos Municipales, de Transportes y de Presupuesto y Hacienda en 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**

Una vez más estamos cumpliendo con el mandato de la Constitución Nacional que consagra la autonomía de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires a través del artículo 129. No se nos puede criticar justamente en este caso por cumplir con la Carta Magna.

Consignemos una realidad incontestable: los subtes, tranvías y colectivos que transitan en el ámbito exclusivo de la Ciudad deben ser competencia exclusiva de la misma. Ya no se puede mirar para otro lado. El señor jefe de Gobierno no puede desconocer esta realidad patente, inclusive aceptada en el acta acuerdo del 3 enero del presente año, como se ha dicho hasta el cansancio. Por favor, de una vez por todas hagámonos cargo de los roles y tareas que el pueblo nos ha encomendado. No se puede borrar con el codo lo que se escribió con la mano hace tan sólo 3 meses atrás.

Innumerables razones asisten esta transferencia que estamos concretando hoy. A lo largo y ancho del te-

ritorio nacional todas y cada una de las jurisdicciones tienen competencia y fiscalizan sus servicios, y por ende los administran y mantienen. Con esta ley estamos equiparando las obligaciones entre todas las provincias. Todas deben tener los mismos derechos y obligaciones. Ninguna puede tener "coronita". De la misma manera estamos poniendo en pie de igualdad a todos los argentinos. Cada provincia mantiene con sus propios recursos el sistema de transporte de su jurisdicción. Ni los jujeños ni los fueguinos deben seguir manteniendo el transporte de los porteños. Es un sin sentido por donde se lo mire.

Estamos también haciendo justicia al federalismo. Con esta decisión el sistema federal se afianza ya que la Ciudad podrá administrar su sistema de transporte sin necesidad de que el gobierno nacional intervenga. En definitiva, estamos profundizando el proceso de traspaso de competencias a la Ciudad, cumpliendo con el mandato constitucional como decía hace algunos minutos.

Por último, esta medida contribuirá a una mejor distribución de los recursos, ya que permitirá que la Nación pueda enfocarse en los temas propios de índole federal y la Ciudad podrá hacerse cargo de una competencia que le es propia. De esta manera, estamos mejorando la eficiencia en la asignación de los recursos públicos. Nadie mejor que las autoridades de la Ciudad, que son quienes conocen las necesidades y falencias del sistema de transporte por una cuestión de proximidad, sabrán qué recursos son necesarios y cómo deben ser utilizados. Es de esperar entonces que los ciudadanos puedan ser beneficiarios de un mejor servicio que es lo que ha motorizado la sanción de la presente ley.

Por otro lado, el gobierno nacional estará en condiciones de profundizar las políticas distributivas y de justicia que han caracterizado las presidencias de Néstor y Cristina, hecho que debe alegrar a todos los argentinos.

Por todo esto, acompañaré con mi voto afirmativo el proyecto que apoya mi bancada.

11

INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR  
DIPUTADO HELLER

**Fundamentos del apoyo del señor diputado al dictamen de las comisiones de Finanzas y de Presupuesto y Hacienda en el proyecto de ley del Poder Ejecutivo por el cual se aprueba el aumento del aporte de la República Argentina al capital autorizado del Banco Interamericano de Desarrollo**

En mi carácter de presidente de la Comisión de Finanzas, vengo a fundamentar el dictamen de las comisiones de Finanzas y de Presupuesto y Hacienda aprobado por unanimidad, por el que se aprueba el au-

mento del aporte de la República Argentina al capital autorizado del Banco Interamericano de Desarrollo.

La demanda de préstamos para el desarrollo en América Latina y el Caribe se ha incrementado en los últimos años. Esta demanda se multiplicó después de que la crisis financiera mundial golpeará a la región, siendo los países más pobres y vulnerables los más castigados.

El BID fue fundado en el año 1959 con el objetivo de ser una fuente de financiamiento para el desarrollo de América Latina y el Caribe, ofreciendo préstamos, asistencia técnica y la realización de investigaciones.

Hay distintas estructuras de gobernabilidad de organismos multilaterales. Están aquellos donde el mundo en desarrollo tiene muy poco poder de decisión (Banco Mundial y FMI). En el otro extremo se ubican entidades en las cuales participan esencialmente los países tomadores de crédito, como la Corporación Andina de Fomento (CAF), el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (Fonplata) y el Banco del Sur recientemente creado.

El BID es un caso intermedio, donde la mayoría de las acciones la tienen los países prestatarios (50,003 %). La mayoría de las decisiones se toman por mayoría simple, con lo cual ningún país tiene poder de veto, y se necesitan mayorías especiales para ciertos cambios societarios.

El BID ha seguido el ritmo de la demanda mediante un aumento en financiamiento. Esto se logró mediante la aplicación de algunas medidas a corto plazo, incluyendo un aumento temporal en el capital exigible de Canadá, uno de sus países miembros. El último aumento de capital del BID fue aprobado en 1995.

El BID es, por lo tanto, la mayor fuente de financiación multilateral para América Latina y el Caribe y el más grande de todos los bancos regionales de desarrollo.

El marcado aumento en la demanda de recursos del BID, antes y después de la crisis –junto con las necesidades de desarrollo a largo plazo, relacionadas con el cambio climático, el retraso de la productividad y la desigualdad social y económica–, condujo a una revaluación de los niveles de capital del Banco.

Desde su fundación, el BID ha tenido nueve aumentos de su capital ordinario.

El 21 de julio de 2010, la Asamblea de Gobernadores del BID acordó los términos para aumentar el capital ordinario en u\$s 70.000 millones (llevando el capital total a u\$s 170.000 millones), lo que implica la mayor expansión de recursos en la historia del Banco, y para proporcionar a Haití un paquete de apoyo financiero sin precedentes. El acuerdo incluye igualmente una reposición por u\$s 479 millones del Fondo para Operaciones Especiales (FOE), que financia operaciones en las naciones más pobres de la región y que serán destinados a la condonación en un 100 % de la

deuda de Haití y a un aporte de 200 millones de dólares por año en carácter de donación a ese país.

Un total de u\$s 1,7 mil millones serán aportados durante este período como capital pagado por sus accionistas. Los restantes u\$s 68,3 mil millones serán en forma de capital exigible, que son compromisos adoptados por los países miembros y que no representan un desembolso en efectivo.

Este aumento de capital permitirá incrementar aprobaciones y desembolsos del orden de los 10.000 millones de dólares en 2012 y de 13.000 millones al fin del período (2015).

Para implementar el acuerdo de los gobernadores, los países miembros del BID están votando la aprobación de las resoluciones que autorizan el aumento del capital ordinario del Banco y la reposición del Fondo para Operaciones Especiales. Los gobernadores aprobaron la reposición del FOE y el directorio ejecutivo del BID acordó extender el voto sobre el capital ordinario hasta el 31 de enero de 2012.

Según las resoluciones, el proceso de incremento de capital del Banco se terminará a fines de 2015, cuando las Legislaturas de los países miembros terminen de adjudicar los fondos necesarios.

El acuerdo de ampliación de capital establece una nueva estrategia institucional del Banco, así como un programa para mejorar su eficiencia, su transparencia y su gobernanza.

La nueva estrategia institucional se centra, según los documentos del BID, en la reducción de la pobreza y la desigualdad, la promoción del crecimiento sostenible, así como la prestación de apoyo preferencial a los países menos desarrollados. Asimismo, se pretende promover el desarrollo a través del sector privado.

El BID no está solo en su proceso de incremento de capital. El Grupo de los Veinte (G-20) acordó en 2009 garantizar que todas las organizaciones multilaterales de desarrollo tengan un nivel adecuado de recursos para satisfacer la demanda de financiamiento para el crecimiento de los países en desarrollo del mundo.

#### *El noveno aumento de capital del BID y la participación argentina*

El proyecto del Ejecutivo tiene por finalidad la aprobación e instrumentación del noveno aumento general de recursos del BID.

Por ley 14.843 fue aprobado el ingreso de la República Argentina como miembro del BID. Por ley 24.628 fue aprobado el octavo aumento del aporte de la Argentina al capital autorizado del BID.

El 22 de marzo de 2010, la Asamblea de Gobernadores del BID aprobó la Declaración de Cancún, acordando proseguir con el noveno aumento general de recursos del Banco y tomar las medidas necesarias a tal efecto.

El directorio ejecutivo y la administración del BID elaboraron un documento técnico y los instrumentos

legales necesarios para dicho aumento, titulado “Informe sobre el Noveno Aumento General de Recursos del BID”.

El 24 de junio de 2010, el ministro de Economía y Finanzas Públicas, en su carácter de gobernador titular por la República Argentina ante el BID, comunicó su voto favorable para la aprobación de la resolución AG-7/10 mediante la cual se aprueba el “Informe sobre el Noveno Aumento General de Recursos del BID”.

En virtud de dicho documento, la Argentina deberá suscribir 623.849 acciones de capital ordinario del BID. De ese total, 15.150 acciones (182,7 millones de dólares) serán pagaderas en efectivo en 5 cuotas iguales entre 31 de octubre de 2011 y 2015.

608.699 acciones (7.525,7 millones de dólares) en 5 cuotas anuales, pudiendo hacerse esta suscripción en pagarés o valores no negociables que no devenguen intereses, en remplazo del pago inmediato.

También se pide autorización para aumentar el aporte de la República Argentina al Fondo para Operaciones Especiales del BID en la suma de hasta 26,7 millones de dólares, pagaderos en 5 cuotas anuales de 5,35 millones de dólares.

El 21 de octubre de 2011, la Argentina depositó el Instrumento de Contribución al Fondo de Operaciones Especiales y el Instrumento de Suscripción al Aumento de Capital Ordinario del Banco. Estos instrumentos tuvieron carácter de condicional, es decir, quedan sujetos a la aprobación del Poder Legislativo nacional (que es lo que estamos haciendo en la sesión de hoy).

Al concluir el Noveno Aumento General de Recursos, el poder de voto relativo entre los países miembros y determinados grupos de países no se verá alterado. La Argentina mantendría su poder de voto de 10,751 % del capital total del Banco. Este porcentaje es igual al de Brasil y superior al de Colombia, México, Perú y Venezuela. Estos porcentajes se mantienen sin cambios desde la fundación del Banco en 1959, reflejando el tamaño de las economías en esa época.

Cabe destacar que el poder de voto de nuestro país en el BID es comparable al de toda América Latina en el BM o el FMI.

El BID responde a la demanda de préstamos de los países, sin que exista una cuota de financiamiento específica.

Hasta promediar la década pasada, se observó una escasa demanda de préstamos por parte de algunos países, lo cual aseguró un amplio financiamiento para nuestro país. A partir de la crisis de 2008/9, la demanda de recursos de todos los países se ha incrementado, por lo cual el acceso a fondos por parte de nuestro país se ha limitado.

Para este año 2012 se estima que nuestro país podrá acceder a 1.380 millones de dólares frente a aprobaciones totales de 10.200 millones de dólares. Esto equivale aproximadamente al 13,5 %, un monto com-

parable al de Brasil (1.695 millones) y México (1.100 millones), países con economías mayores y condiciones socioeconómicas peores a las de nuestro país (hacia donde se destinan buena parte de los recursos del BID). Existe una ventaja neta para nuestro país entre los fondos aportados en efectivo y los préstamos en efectivo que recibe del BID.

#### *Financiamiento del BID en la Argentina entre 2003 y 2011*

Sesenta y cuatro proyectos del sector público (nacional y provincial) por unos 11.220 millones de dólares, 8 proyectos por algo más de 390 millones con el sector privado.

Hay también proyectos financiados a través de otras dos ventanillas del Grupo BID (Corporación Interamericana de Inversiones) y el Fondo Multilateral de Inversiones (FOMIN).

Tan importante como el volumen de las operaciones es el valor estratégico de los proyectos financiados.

En su mayoría son proyectos de inversión para infraestructura (energía, agua, escuelas, mejoras de barrios), recursos humanos (redes de protección social, educación y salud), ciencia y tecnología y competitividad, especialmente en apoyo de las pymes.

La cartera en ejecución de los proyectos financiados por el BID alcanza en la actualidad a 4.300 millones de dólares. Las jurisdicciones más importantes en la recepción de los fondos son: Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios 57,95 %, Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca 13,68 %.

#### *Algunos ejemplos de proyectos financiados por el BID en la Argentina*

Conjunto de proyectos del “Norte Grande” abarca NOA y NEA, inversiones en energía, agua, saneamiento, infraestructura vial y apoyo a las cadenas productivas por 2.350 millones de dólares.

Programas de Mejoramiento de Barrios, brindando servicios básicos y soluciones habitacionales, 750 millones de dólares.

Programas en el área social como Plan Familias y Plan Remediar por 930 millones de dólares.

Financiación de escuelas y becas de retención escolar por 1.220 millones de dólares.

Proyectos directos con provincias (Buenos Aires, Córdoba, Río Negro, San Juan, Mendoza, Salta y Entre Ríos). La mayoría de los proyectos nacionales también se ejecutan en las provincias.

Quiero destacar que el dictamen en tratamiento fue aprobado por unanimidad y varios legisladores relataron en la reunión de las comisiones el aporte que había hecho el financiamiento del BID en proyectos de infraestructura y aspectos sociales tanto en materia de educación, como de vivienda.

12

INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR  
DIPUTADO IBARRA

**Fundamentos del rechazo del señor diputado  
al dictamen de mayoría de las comisiones  
de Asuntos Constitucionales, de Asuntos  
Municipales, de Transportes y de Presupuesto  
y Hacienda en 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**

Nos toca hoy debatir y decidir sobre un tema que tiene múltiples aristas para analizar, y que ya, a esta altura del debate, los colegas que me han precedido en la palabra, han expuesto con mucha profundidad y claridad.

Por eso, me voy a remitir sólo a dos aspectos que surgen del tratamiento del acta de traspaso de los subterráneos de la Nación a la Ciudad Autónoma, que son: la seguridad de los usuarios y las políticas de fortalecimiento de las autonomías.

Como diputados nacionales no podemos dejar de estar atentos al tema de la seguridad de los pasajeros, y cuando hablo de seguridad lo hago desde un enfoque amplio, tanto la seguridad referida a la custodia y presencia de las fuerzas de seguridad en las instalaciones de los subterráneos, para la protección de la gente frente a los delincuentes, como de la seguridad del transporte, es decir la que debe brindar el propio servicio de subtes en cuanto a calidad del servicio, controles técnicos de cumplimiento de todas las normativas para el correcto funcionamiento, capacitación e idoneidad del personal, control de cumplimiento de las inversiones y planes de mantenimiento previstos, etcétera.

Y planteo esto porque hace un mes hemos sido testigos de las consecuencias de la falta de controles sobre el servicio de la línea del Ferrocarril Sarmiento, que tanto dolor trajo a muchas familias argentinas. En estas circunstancias en que, como diputados del pueblo de la Nación, nos toca debatir sobre el traspaso del servicio de subterráneos a la Ciudad Autónoma, no debemos permitir que las discusiones sobre la oportunidad y condiciones políticas y económicas del tema nos lleven a dejar de lado la cuestión referida a la seguridad de los usuarios.

Debemos asegurarnos de que el nuevo responsable de los subtes y colectivos cuente con la capacidad técnica y económica de brindar un servicio de transporte que reúna la totalidad de las condiciones establecidas en la normativa vigente.

Comparto totalmente el concepto federal de que las provincias deben recuperar su capacidad de gestión frente temas que son de demanda directa del pueblo, y por eso, en el año 1994, apoyamos la reforma de nuestra Constitución Nacional, que hoy veo, con sumo

agrado, citada extensamente como principal base jurídica en los considerandos del proyecto que estamos tratando.

Este espíritu federal queda reflejado desde el principio, en el primer párrafo de los considerandos del proyecto en cuestión, que dice: “Este proyecto de ley que tiene por objeto garantizar la distribución equitativa de los recursos del Estado entre las provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en materia de servicios públicos de transporte”. Espero que éste sea el primer debate de una serie de proyectos de similares características que fortalezcan el federalismo y las autonomías provinciales.

Continúa el proyecto reforzando el concepto federal al plantear: “El mantenimiento de la situación actual, además de ser contrario a la normativa aplicable, atenta fundamentalmente contra la justa y equitativa distribución de los recursos del Estado nacional”. En este párrafo surge, para nosotros, otra cuestión que debemos consultar y que es el nuevo destino que tendrán los fondos que han estado dirigidos a subsidiar el subterráneo y los colectivos de la Ciudad Autónoma, ya que es esperable que sean redistribuidos entre las provincias que, durante tantos años, han tenido resignadas dichas partidas.

Uno de los puntos que mayor debate han generado es el referido a los recursos que deben acompañar el traspaso del servicio, y en este tema nuestra Constitución ha previsto con claridad las bases mínimas que se deben cumplir en todo acuerdo de esta naturaleza, entre la Nación y las provincias, y por ello, entre otras cosas, y en relación al tema que nos ocupa, incorporó en su artículo 75 un párrafo que dice: “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”.

He llegado a este punto porque, si bien estoy a favor conceptualmente del proyecto, tal como lo he venido expresando, estoy preocupado por la seguridad de los pasajeros, tal como lo puse de manifiesto al inicio de mi alocución, ya que, como legislador que vengo de otra provincia, no me toca defender el patrimonio y los intereses políticos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, pero sí me toca, en función y en conciencia, defender los derechos de los ciudadanos de la Nación a los que representamos.

Por último, esta discusión seguramente sería diferente si hubiéramos cumplido con los plazos previstos en la disposición transitoria sexta de la reforma constitucional de 1994, que establece la vigencia de una Ley de Coparticipación de Impuestos que debía estar vigente a finales de 1996. Creo que es momento de darle lugar a un largo debate de todos los gobiernos provinciales y municipales de la Argentina.

Por todo lo expuesto, el sentido de mi voto es negativo. No podría justificar mi voto si mañana se de-

cidiese transferir otros servicios a cualquier provincia argentina sin los recursos necesarios. De aceptar esto podría ilógicamente, por fuera del mandato constitucional, aceptar que una provincia devuelva un servicio a la Nación sin los recursos.

No puede ser mi voto positivo, porque esto es contrario a mi convicción de la construcción de acuerdos razonables. Un país no se construye desde las contradicciones. La política debe buscar el bien común y en estas condiciones estamos alejando dicha posibilidad.

13

INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR  
DIPUTADO PANSA

**Fundamentos del rechazo del señor diputado al dictamen de mayoría de las comisiones de Asuntos Constitucionales, de Asuntos Municipales, de Transportes y de Presupuesto y Hacienda en 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**

Esta Honorable Cámara se ve reunida para discutir un proyecto de ley que no dispone una regulación o el inicio de una política nacional.

Los diputados aquí presentes hemos sido convocados para dirimir un conflicto político entre dos Poderes Ejecutivos.

Sinceramente, no creo que deba ser nuestra función, ni atribución, ni deber, el tomar partido en esta ocasión.

Nosotros debemos legislar para la República Argentina, para nuestros conciudadanos, para nuestro pueblo, y no ser herramienta de arbitraje en una pelea. Para eso está la Justicia.

No me voy a demorar repitiendo y reiterando los mismos argumentos que ya hemos escuchado incontables veces. Creo que no es necesario hacer una gran reseña histórica del federalismo en nuestro país.

Simplemente, considero que basta resaltar que las leyes ya existen.

La autonomía de la Ciudad, justamente, Autónoma de Buenos Aires, ya ha sido plasmada en nuestra Constitución, en su artículo 129.

De la misma manera, con la ley 24.588 se ha establecido claramente que los servicios públicos ubicados dentro de esta jurisdicción son responsabilidad del gobierno local.

Y así podría seguir, con decretos y adhesiones.

Pero, concretamente, hay un acta firmada por partes responsables que se comprometieron a efectuar la transferencia de los servicios públicos en cuestión.

Las obligaciones de las partes comprometidas en dicho documento están establecidas y han sido aceptadas al momento de la firma.

No hay nada más que decir al respecto: el que firmó y se comprometió deberá hacerse cargo.

¿En que términos debe efectuarse el cumplimiento del acta? Eso es cuestión que deberá ser resuelta y negociada por el gobierno nacional y por el gobierno porteño, por sus Poderes Ejecutivos.

La política apunta justamente a la resolución de conflictos; para eso los ciudadanos votan a sus representantes, sobre todo a los del Poder Ejecutivo.

Si ellos no logran resolver este conflicto que los envuelve, podrán recurrir a la Justicia.

Nosotros no tenemos por qué intervenir. Nuestra función ya ha sido cumplida con anterioridad. Las leyes ya están escritas; no es para esto que hemos sido elegidos.

Ahora bien, si en otro momento se quiere discutir la política nacional de subsidios y su distribución o, por qué no, la Ley de Coparticipación Federal, aquí está el Congreso de la Nación listo para entrar en ese debate, en esa reflexión, en esa negociación.

En cuanto al presente proyecto, creo que no corresponde que sea por nosotros sancionado.

14

INSERCIÓN SOLICITADA POR LA SEÑORA  
DIPUTADA PARADA

**Versión taquigráfica de la Audiencia Pública sobre Traspaso de Subterráneos y Colectivos celebrada el 22 de marzo de 2012**

**Sra. Presidenta** (Parada). – Buenas tardes.

Agradecemos la presencia de todos ustedes, como también al Cuerpo de Taquígrafos.

Voy a leer quiénes se encuentran anotados para hacer uso de la palabra: Cristian Paletti (delegado de la línea C, Taller San José, Asociación Gremial de Trabajadores de Subte y Premetro - AGTSyP), Juan Grippi (delegado de la línea C, Taller Constitución, Asociación Gremial de Trabajadores de Subte y Premetro - AGTSyP), Raúl Ávila (delegado del personal jerárquico de SBASE), Edgardo Reinoso (delegado de la Unión Ferroviaria - Lista Bordó), Carlos Chile (secretario general de la CTA Capital), Pedro Bussetti (Asociación de Defensa de Usuarios y Consumidores - DEUCO), Mario Módica (Asociación Civil Hacer Haciendo), Héctor Polino (Asociación Consumidores Libres), Julio Rearte (investigador del Programa de Transporte y Territorio del Instituto de Geografía de la UBA), Susana Kralich (investigadora del Conicet), Pedro Pérez (investigador del Conicet y profesor de la UBA), Omár Duclós (diputado nacional del GEN), Victoria Donda Pérez (diputada nacional de Libres del Sur), Leandro Despouy (presidente de la Auditoría General de la Nación), Claudia Neira (legisladora de la Ciudad de Buenos Aires - BAPT) y Claudio Lozano (diputado nacional de la Unidad Popular). Sé



que todos están acomodando sus agendas para poder venir hoy.

La idea de la convocatoria a esta audiencia es que frente al intempestivo tratamiento del proyecto de ley de traspaso de líneas de subterráneos y colectivos de la Nación al Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, podamos escuchar a los trabajadores, usuarios, académicos e investigadores en la materia. Se encuentra presente el Cuerpo de Taquígrafos porque la idea es que la versión taquígráfica sea presentada a las comisiones durante el tratamiento del proyecto de ley.

Vamos a pedir que haya audiencias públicas para el tratamiento de estos proyectos, pero como pensamos que no las va a haber, hemos anticipado esta propia audiencia, en la que –reitero– agradezco la presencia de todos ustedes.

Tiene la palabra el señor diputado Lozano.

**Sr. Lozano.** – Buenas tardes a todos y a todas.

Como introducción, desde el bloque de la Unidad Popular, que integra el Frente Amplio Progresista, quiero decir que nuestra intención es nutrirnos de los mayores aportes posibles en el marco de una discusión que nos tiene profundamente sorprendidos.

En verdad, hoy no es un buen día, porque se cumple un mes de la masacre de Once, y porque al mismo tiempo tenemos que lamentar la muerte por electrocución de Diego Martínez, un trabajador de Subterráneos de Buenos Aires.

Digo también que no es un buen día porque en esta discusión, en esta suerte de tironeo en el que conviven las urgencias fiscales del gobierno nacional para desembarazarse del subte sin demasiadas planificaciones previas, con un comportamiento absolutamente oportunista y poco responsable por parte del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, nos vemos en una situación en la que aquello que debiera ser el debate de fondo, que es el tema del transporte en la región metropolitana –lo que involucra a los ciudadanos de la Ciudad de Buenos Aires y también a los del Gran Buenos Aires–, para nosotros exige por definición una complementariedad por parte de la provincia de Buenos Aires, de la Ciudad de Buenos Aires y de la Nación en la articulación de los recursos y en materia de planificación.

A su vez, si uno quiere discutir este tema en serio, al punto en que hemos llegado con la cuestión del transporte en nuestro país, ello supondría ir a un debate profundo sobre la necesidad de revisar las concesiones, tanto en lo relativo al subte como en lo referido a trenes y colectivos.

Para nosotros, abordar la problemática del transporte metropolitano supone la complementariedad tanto de las jurisdicciones involucradas –con la consiguiente importancia de contar con una autoridad metropolitana de transporte– como de los modos de transporte, es decir, subtes, trenes y colectivos. En este sentido, el tema de la revisión de las concesiones ocupa un lugar fundamental en esta discusión.

Muy lejos de ello, la discusión que tenemos planteada es mucho más elemental y casi inentendible. Aquí, en el Congreso Nacional –esto ya se discutió ayer en el Senado y viene para ser discutido en esta Cámara de Diputados la semana próxima–, recibimos por parte del Poder Ejecutivo un proyecto de muy difícil comprensión. En primer lugar, ese proyecto reclama la ratificación o el respaldo para algo que ya está resuelto. En efecto, por mandato de la llamada “Ley Cafiero”, ya está resuelto que el Poder Ejecutivo tiene la capacidad de resolver el traspaso de aquellos organismos y competencias que le correspondan a la Ciudad de Buenos Aires, y que para eso tiene que celebrar los convenios respectivos.

Entonces, si algo tuviéramos que decir desde el Congreso Nacional, lo razonable sería que nos remitieran el acta para la discusión. Pero no es eso lo que nos han mandado.

Nosotros entenderíamos que el Congreso Nacional tuviera que expedirse respecto al acta que firmaron la Nación y la Ciudad de Buenos Aires, pero no entendemos muy bien para qué nos involucran en la discusión de algo en donde el Parlamento Nacional ya hizo lo que tenía que hacer.

En este sentido va la primera consideración y, para colmo de males, no sólo no nos mandan el acta sino que también nos agregan el tema de colectivos, que no forma parte del acta o del convenio discutido entre Nación y Ciudad.

De modo que, en principio, respecto del proyecto presentado, vemos que no se hace cargo de ninguno de los temas que acabamos de mencionar que hacen al debate del transporte metropolitano y que, además, intenta que el Congreso Nacional juegue un papel en términos de modificar la relación de fuerzas en esta suerte de disputa entre la Nación y la Ciudad. Es decir, no es una propuesta para que realmente discutamos el tema que hay que discutir.

El segundo elemento que nosotros vemos es el acta. La verdad es que se trata de un acta que está firmada por ambos, donde resulta inentendible el comportamiento del Gobierno de la Ciudad. El Gobierno de la Ciudad primero acepta una transferencia sin los recursos correspondientes, es decir que no se hace cargo de defender adecuadamente su autonomía y, al mismo tiempo, amén de que lo acepta, luego aumenta la tarifa, es decir que descarga el costo sobre los usuarios. Después, de manera inentendible, en una actitud realmente poco comprensible, dice que no se quiere hacer cargo de lo que primero aceptó.

Con un agravante: el Poder Ejecutivo firmó esa acta sin transferir a la Legislatura la posibilidad de discutir este punto. Se supone que la obligación que tiene el jefe de Gobierno, si estableció un acta convenio con la Nación, es trasladarla a la Legislatura.

El acta en sí misma resume dos cosas de las cuales no se hacen cargo ninguno de los dos, el gobierno nacional ni el de la Ciudad: primero, de la gente, pues

como resultado del acta firmada, ya sea porque uno no transfiere los recursos y porque el otro aumenta la tarifa, el costo de la tarifa de subterráneo se incrementa.

En segundo lugar, lo que ninguno de los dos tampoco incluye es la revisión de la concesión que está involucrada en el tema subterráneos, que es el caso del grupo Roggio.

Por lo tanto, para nosotros, esa acta deja fuera el debate de fondo sobre el papel del concesionario privado y la falta en materia de inversión que ese concesionario tiene en la gestión de Subterráneos de Buenos Aires. Asimismo, deja fuera la consideración de los problemas de la gente, que sólo quiere usar el subterráneo y que tiene que pagar más cara la tarifa correspondiente.

Por lo tanto, lo que nos produce esta discusión, que insisto nos sorprende porque después de lo que ocurrió en Once y en el marco de colapso al que arribó el sistema de transporte de nuestro país la lógica hubiera indicado que estuviéramos discutiendo en serio este tema, es un tironeo absurdo entre jurisdicciones que debieran combinar sus recursos y sus estrategias para resolver este problema. Aquí hay dos resultados inentendibles: un proyecto sobre el cual el Parlamento no tiene nada que decir, porque lo que tiene que decir ya lo ha dicho, y el segundo, un acta que no se hace cargo de los problemas de quienes usan el subterráneo y que deja impune al concesionario que lo gestiona.

Ésta es la situación que nosotros vemos y sobre ese marco queríamos conversar, porque básicamente nuestra intención es tratar de poner en la discusión del Parlamento Nacional por lo menos tres cuestiones: la autoridad metropolitana de transporte, la revisión de las concesiones del sistema de transporte metropolitano y, por último, una propuesta en donde, en todo caso, digamos cómo debe hacerse esta transferencia que estamos discutiendo y no el proyecto que ha enviado el Poder Ejecutivo, que no nos permite discutir en forma adecuada absolutamente nada.

Éste es el criterio general con el que venimos trabajando, y la verdad es que lo que queríamos era nutrirnos de las opiniones y criterios que todos ustedes seguramente tendrán. Muchas gracias.

**Sra. Presidenta** (Parada). – Tiene la palabra el diputado nacional mandato cumplido Héctor Polino, representante de la Asociación de Consumidores Libres.

**Sr. Polino.** – Señora presidenta: en primer lugar quiero agradecer la invitación para participar en esta audiencia.

Voy a tratar de ser lo más breve posible, y para referirme a los aspectos que hacen a la calidad del servicio que presta Metrovías –que realmente es absolutamente deficiente– tomaré como base un informe de la Auditoría General de la Nación.

Como el informe en cuestión es muy extenso, me limitaré a señalar solamente los títulos de las irregularidades constatadas.

En dicho informe se expresa que “De los controles que realizó la Comisión Nacional Reguladora del Transporte surge un deterioro en la calidad de los servicios prestados por Metrovías S.A. La cantidad de controles efectuados por la CNRT para determinar el cumplimiento de los servicios brindados por Metrovías carece de significatividad respecto del universo a controlar; son discrecionales, por la segmentación horaria en que se realizan, y no cubren la totalidad de las franjas horarias ni los días en que se prestan.

”La CNRT no efectuó controles para determinar posible información inexacta brindada por el concesionario.” Fijense qué grave esto que afirma el informe: “Existen deficiencias en la documentación utilizada para registrar los procedimientos de control sobre los servicios prestados, lo que torna no confiables los hechos que se registran en la misma.

”Existen deficiencias por parte de Metrovías en la prestación en las estaciones de la red de subterráneos y el premetro. Asimismo, ante la constatación de la CNRT, la empresa no adopta las medidas correctivas necesarias para subsanarlas.

”Metrovías no cumplió en tiempo con la colocación de la cartelería con información preventiva necesaria para orientar a los usuarios en caso de emergencias.

”El trabajo de control efectuado por la CNRT sobre el estado de las estaciones de la concesión presenta deficiencias en su programación y ejecución.

”La CNRT no controló la existencia y financiamiento del sistema de iluminación de emergencia exigido contractualmente. No se realizaron controles sobre la existencia de paneles explicativos de las medidas de seguridad exigidos por el contrato de concesión.

”Existen deficiencias por parte de Metrovías en la presentación del material rodante con el que brinda el servicio, respecto de la conservación y la limpieza. Ante estas deficiencias constatadas por la CNRT, la empresa no adopta las medidas correctivas necesarias para subsanarlas.

”Persiste la falta de elaboración por la Secretaría de Transporte del nuevo reglamento general de penalidades.

”Las penalidades aplicadas no son significativas, por lo que no inducen al concesionario a resolver y solucionar las deficiencias constatadas en la prestación del servicio.

”La tramitación de los expedientes por los cuales la CNRT ha aplicado sanciones por el incumplimiento de la calidad del servicio brindado por el concesionario excede los plazos razonables.”

Le aclaro al titular de la Auditoría General de la Nación –quien se acaba de hacer presente– que estoy haciendo referencia a un informe elaborado por la Auditoría respecto de Metrovías, que es lapidario.

Reitero la mención que acabo de hacer: “La tramitación de los expedientes por los cuales la CNRT ha aplicado sanciones por el incumplimiento de la cali-

dad del servicio brindado por el concesionario excede los plazos razonables”.

Así podría continuar un largo rato, señalando los incumplimientos contractuales por parte de la empresa Metrovías y los incumplimientos por parte del organismo de control, que es la Comisión Nacional Reguladora del Transporte, organismo responsable de controlar las concesiones ferroviarias, del subterráneo y del premetro.

Aquí se da una conjunción de dos hechos muy importantes. Por un lado, un concesionario que no cumple con sus obligaciones contractuales y, por el otro, un ente de control que tampoco cumple sus obligaciones en lo que respecta a aplicar las sanciones que corresponden ni exige el cumplimiento de las pocas sanciones que aplica, de manera tal que el concesionario se encuentra en el mejor de los mundos.

En cuanto a la famosa acta del 3 de enero, lo que hace es convalidar lo que ya existe en la llamada Ley Cafiero, la cual hemos votado en general en contra —cuando fui diputado nacional—, pero es ley de la Nación y hay que cumplirla. Resulta que esa ley ya le transfería al gobierno de la Ciudad la jurisdicción sobre el subterráneo y el premetro. Pero, ¿qué pasa? Esta acta se firma el 3 de enero. El 5 de enero, con un solo día de por medio —el día 4— el jefe de Gobierno dicta un decreto que establecía un tarifazo, nada más ni nada menos que del 127,2 por ciento, elevando la tarifa de 1,10 pesos a 2,20 pesos.

Ésa era la gran oportunidad que tenía el Gobierno de la Ciudad para hacer un análisis de los costos de la explotación del servicio y para determinar si había que modificar la tarifa y en qué proporción. Pero ustedes comprenderán que ese estudio no se pudo hacer, toda vez que se firman el acta el día 3 y el decreto, con el aumento, el día 5.

Pero, además, el acta dice algo muy importante, en lo que no se ha reparado mucho en las discusiones públicas. El artículo 3° dice: “En este acto la Nación ofrece y la Ciudad acepta el pago de una suma de 360 millones de pesos que serán entregados en un plazo de doce meses contados a partir de la firma del presente y como único aporte para el pago de subsidios por parte de la Nación, la cual será abonada en doce cuotas mensuales”.

Es decir que al valor del boleto de 1,10 pesos había que sumarle los 30 millones de pesos mensuales que la Nación se comprometió a otorgar durante todo el año 2012 en concepto de subsidio.

Entonces, habría que ver realmente cuál es la cantidad de pasajeros que diariamente viajan, porque los datos con los cuales se manejan la CNRT, la Secretaría de Transportes y demás son los de las empresas. No hay ninguna verificación propia respecto de la cantidad de pasajeros que viajan. Se dio una cifra de un millón de pasajeros por día, pero lo que yo pregunto es si es lo mismo un millón de pasajeros de lunes a viernes, días laborables, que los de un sábado o domingo.

No lo sabemos porque no se tienen datos propios, sino que todo esto se maneja con los datos de las empresas.

Pero, además, esta acta dice otra cosa muy importante: efectivizado dicho aporte —es decir, de 30 millones de pesos por mes—, los subsidios al servicio que correspondieren correrán por exclusiva cuenta de la Ciudad. Es decir, si después de recibir el subterráneo se hubiera hecho un análisis de la estructura de costos y se hubiera determinado efectivamente cuál es el costo de la explotación del servicio, se hubiera visto que si se recibía 1,10 vía ventanilla más los 30 millones de pesos, habría que haber hecho un estudio para ver si correspondía o no un aumento de las tarifas. Y en caso de corresponder, cuál era el monto adecuado.

Pero no se puede aprobar así, alegremente, un aumento de un 127 por ciento.

Observen detenidamente que hay un tercer párrafo del artículo 3° que dice: “En caso de que durante el año calendario 2012 se verificaran reducciones de necesidades de subsidios, los remanentes resultantes deberán ser aplicados a inversiones específicas en el servicio”. ¿Qué quiere decir esto? Que en el momento de la firma del acta, el ingeniero Macri pensaba que no sólo podían alcanzar esos 30 millones de pesos por mes, sino que incluso podían sobrar, y entonces acá se firma que, en ese caso, el remanente resultante deberá ser aplicado a inversiones específicas en el servicio.

De modo que ha sido un acto de irresponsabilidad haber producido ese “tarifazo” sin haber convocado a una audiencia pública previa, como lo establece la legislación de la Ciudad y como surge del artículo 42 de la Constitución Nacional.

Además, haber invocado una audiencia pública del año 1999 para eludir la convocatoria a una audiencia pública antes de decretar ese aumento tarifario, sencillamente implica faltarnos el respeto a los argentinos, porque en 1999, cuando se llevó a cabo esa audiencia pública, el país vivía bajo la convertibilidad, donde un peso valía un dólar. Después vino la crisis del año 2001, con ese proceso tras el cual el país casi termina en la disolución nacional.

De modo que invocar esa audiencia para eludir la convocatoria que correspondía hacer antes del dictado del decreto que dispuso el “tarifazo”, realmente es, como digo, y cuanto menos, faltarnos el respeto a los argentinos. No digo que sólo a los porteños porque en el subterráneo también viajan los conciudadanos de la provincia de Buenos Aires.

Me han hecho saber que me restaban dos minutos y creo que ya los he consumido.

Habría muchas otras cosas para decir, pero quiero hacer hincapié en lo siguiente. En los últimos tiempos se habla mucho de tarifas y de precios, pero nunca se habla de costos. Muchas veces escuchamos que los propios usuarios dicen que la tarifa de 1,10 peso es barata, como aceptando un aumento. Ahora bien, las tarifas de los servicios públicos no tienen que ser ni baratas ni caras; tienen que ser justas. El concepto

de tarifa justa en los servicios públicos es totalmente distinto del que correspondería a una tarifa “barata” o “cara”. Tarifa justa es aquella que al concesionario que presta el servicio de manera eficiente, después de haber hecho una inversión, le permite obtener una ganancia razonable en función precisamente de la inversión realizada por parte de una empresa eficiente. No se trata de hacer emparedados, sino de prestar un servicio público fundamental. Por eso es que el Estado califica al transporte como un servicio público.

Por otra parte, comparar las tarifas del subterráneo de Buenos Aires con las que existen en Francia, en Inglaterra o en otros lugares del mundo también carece de sentido, porque la realidad de la República Argentina, con los niveles de ingreso de los trabajadores de nuestro país, que son quienes mayoritariamente utilizan el subterráneo, no tiene nada que ver con la de otros lugares del mundo.

Entonces tenemos que analizar las estructuras de costo de las empresas.

Podemos analizar, no tengo tiempo pero dejo mi mensaje, un estudio muy interesante que tengo aquí realizado por un legislador de la Ciudad, Rafael Gentili, en el que se demuestra cómo a través de dos empresas, Metrovías trata, por un lado, de reducir sus niveles de ingreso, y por la otra empresa trata de aumentar los gastos, con lo cual luego tiene el gran justificativo para pedir aumento de tarifas o de subsidios.

Cuando se analizan los contratos que suscribió Metrovías con la empresa de publicidad y puestos comerciales, que está destinada a todos los locales comerciales de publicidad de fibra óptica que existen en todas las estaciones ferroviarias, una empresa que está vinculada al mismo grupo de accionistas de Metrovías, vemos que el precio es vil. Entonces, ingresa a Metrovías muy poco dinero por la explotación de estos servicios. Si se hubiera hecho un contrato como debió haber sido, la suma de ingresos sería mucho mayor y en consecuencia la empresa tendría menos argumentos para reclamar aumentos de tarifas.

Además, si analizamos el contrato por asesoramiento con Metronet Sociedad Anónima, es un verdadero escándalo. Fijense ustedes: en el año 2001 el resultado del balance de Metrovías arrojó un déficit de 15.750.000 pesos y el canon que le paga a su empresa, Metronet, por asesoramiento es de 21.074.000 pesos. ¿Se dan cuenta del escándalo? En el año 2002, el déficit de Metrovías es de 27 millones de pesos y el canon por asesoramiento es de 11 millones de pesos. En el año 2003, el déficit es de 1.100.000 y el canon por asesoramiento, 9 millones. En el año 2004, el déficit es de 276.000 pesos y el canon de asesoramiento es de 10.295.000 pesos, y así podríamos continuar. Esto es un escándalo.

Entonces, ese aumento tarifario que produjo Macri es un escándalo mayúsculo; eso es corrupción, es haber facilitado las ganancias extraordinarias de una empresa que presta el servicio de manera totalmente

ineficiente, donde habría que analizar no sólo la revisión del contrato sino la decisión de si no ha llegado el momento de anular el contrato de concesión. Muchas gracias. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Parada). – Tenemos muchos más oradores anotados de los que esperábamos en el día de hoy y sabemos que algunos compañeros tienen que retirarse por el acto que se está llevando adelante en Once.

Como el señor Julio Rearte solicita retirarse 17 y 10 y el doctor Despouy tiene que marcharse pronto, les solicito que dispongan de 7 minutos cada uno para que todos puedan llegar a tiempo a sus obligaciones.

Tiene la palabra, en primer lugar, el doctor Despouy.

**Sr. Despouy.** – Quiero simplemente señalar en dos minutos qué es lo que considero importante para explicitar en este tipo de audiencias, porque es muy intenso el aprendizaje que uno obtiene.

Creo que el establecimiento de audiencias en los sistemas de manejo, administración y control de los servicios públicos es un principio básico, principio que fue concebido en el comienzo pero que después se ha dejado en la práctica cotidiana, cuando en realidad se trata de una de las cláusulas básicas como para que cualquier aumento o cualquier redefinición en la concesión pueda realizarse desde el punto de vista legal.

Ha perdido esa fuerza vinculante, ese carácter de prerequisite que históricamente debería tener y cuya desaparición nos somete a que los debates sobre tarifas, sobre prestación de los servicios o sobre concesiones se realicen a veces con retraso o directamente no se lleven a cabo nunca.

Entonces es muy importante este tipo de audiencias, en la que yo he participado, porque al mismo tiempo constituyen una respuesta a lo que entiendo como una jerarquización del control. Creo que el gran valor del trabajo de la Auditoría General de la Nación en los últimos años consiste en haber asociado a la propia población, a la ciudadanía, a los usuarios, a los consumidores, para que transmitan nuestras conclusiones y reclamen el cumplimiento de nuestras recomendaciones.

Aquí hemos visto un ejemplo muy claro, con la referencia que hacía el ex diputado Polino cuando yo llegué a esta reunión. A él lo he encontrado en sucesivas oportunidades, no solamente en el Parlamento sino en una práctica anual que llevamos a cabo ya no respecto de lo que hemos hecho, sino sobre lo que vamos a hacer.

Es muy importante que ustedes sepan que, antes de establecer el plan anual de auditorías, nosotros nos reunimos con representantes de la sociedad civil para recibir de ellos aquellas cuestiones que son de sumo interés, lo que nos ha permitido que nosotros hayamos auditado previamente cuestiones que después van a

tener un enorme impacto, como en el tema ferroviario –y específicamente en el caso de TBA– y otros.

Queremos subrayar la importancia de esta forma de consulta e intercambio, que constituye ya una práctica puesta de manifiesto en la Auditoría General de la Nación, y que ha significado un verdadero acercamiento con la población.

Hace pocos días tuve oportunidad de presentar ante el Congreso un informe global de la labor desarrollada por la Auditoría General de la Nación en los últimos diez años, y lo hice frente a un público muy amplio, integrado por todos los sectores políticos, pero que también incluía a la sociedad civil, a las organizaciones y a los sectores gremiales.

En esa oportunidad pude expresar en detalle muchas de las cuestiones que ahora resumo, pero esencialmente les diría que en esa reflexión señalaba la importancia que había tenido el apoyo de la sociedad civil en los momentos difíciles. Ser auditor no es una tarea fácil ni tampoco una función que merece reconocimiento, sino que muchas veces genera la crítica y hasta la confrontación con las instancias políticas, cuando uno lleva adelante esta tarea.

Entonces, aprovecho estos encuentros también para agradecer, porque en algún momento difícil, cuando se planteaban algunas leyes que pretendían suprimir gran parte de los fundamentos de la Auditoría y la existencia misma de la Auditoría, hubo gente que reclamó a través de audiencias públicas. En ese sentido, uno de los promotores fue precisamente el señor diputado Claudio Lozano, por lo que aprovecho esta oportunidad para agradecerle.

En su momento señalé precisamente que no podía hacer esto solo, y que sin una articulación entre quien audita, quien lleva a cabo esa tarea técnica y la propia ciudadanía, no hay posibilidad de que el control sea efectivo.

En este país, uno de los grandes ausentes en la actividad que involucra la prestación de los servicios públicos ha sido precisamente el usuario, y éste es probablemente el eje central con que las privatizadas llevaron adelante un proceso decadente en la prestación de los servicios, y no precisamente como un parámetro para mejorarlo o corregirlo.

Yendo al fondo de la cuestión, nosotros hemos auditado a la empresa Subterráneos de Buenos Aires, y aquí tenemos a un excelente presentador de nuestra actividad, el ex diputado Polino, como prueba de que nuestros informes integran hoy la preocupación y los insumos propios de la sociedad.

No me voy a referir en este momento a esos informes en particular, porque los pueden ver ustedes mismos, pero quiero decirles que es probable que nosotros auditemos este aspecto antes del traspaso o en el momento en que corresponda; creo que es razonable que lo hagamos, porque hay que saber qué se recibe, cómo se recibe y cuánto se recibe, no solamente desde el punto de vista de la calidad de los materiales y su

estado, sino también en cuanto a las situaciones contables y específicamente en el tema de los pasivos.

Fíjense que cuando auditamos Aerolíneas Argentinas, en la primera presentación que la empresa hizo ante el Congreso sostuvo que tenía un patrimonio neto positivo de 50 millones, pero a los quince días, cuando se supo que nosotros íbamos a auditar esos estados contables, la empresa reconoció que tenía un patrimonio neto negativo de 100 millones. Vale decir que hubo una diferencia de 150 millones en prácticamente quince días. Y después, cuando nosotros auditamos, porque ya se había decidido la expropiación –aunque sin haberse concretado, porque ni siquiera hoy se ha concretado–, en ese momento determinamos un patrimonio neto negativo de 2.800 millones.

Imaginen ustedes lo que hubiera sido para el Estado haber hecho ese negocio que propuso Jaime en un primer momento, cuando dijo que le pagaban un dólar a la empresa y con eso hacían un gran negocio, es decir, comprar a un dólar un pasivo de casi 3 mil millones.

Probablemente vamos a jugar algún rol en todo esto y por eso no quiero prejuzgar, pero desde ya les digo que participo con mucha satisfacción de estos encuentros en los que puedo exponer una cantidad de cosas pero también aprender mucho. Muchas gracias. *(Aplausos.)*

**Sr. Sobrino.** – Lo tenemos que aplaudir porque fue confirmado en su cargo. Se merece las felicitaciones. *(Aplausos.)*

**Sra. Presidenta** (Parada). – Tiene la palabra el señor Edgardo Reinoso, delegado de la Unión Ferroviaria, Lista Bordó.

**Sr. Reinoso.** – Muchas gracias. Agradezco al señor diputado Claudio Lozano que nos haya invitado y, por supuesto, agradezco esta posibilidad de realizar una audiencia pública, que es muy importante para expresar una de las situaciones –como lo señaló Claudio Lozano al principio– clave para entender lo que sucede en este momento en materia de transporte: la profunda crisis de todo el sistema.

En cuanto al sistema ferroviario, esto quedó expresado en forma dramática el día 22 de febrero –hace exactamente un mes– con lo que nosotros nos negamos a llamar accidente, pero que sí ha sido una masacre. Un accidente es algo fortuito o inesperado, y lamentablemente, esta situación fue advertida por los trabajadores desde hace varios años, por lo menos desde 2003 y 2004, y confirmada después por los informes de auditoría del año 2008, en los que se establecía que esta empresa era ineficaz para la prestación de este servicio.

Sin embargo, en el año 2011, la señora presidenta cortaba cintas con Claudio Cirigliano en un tren de doble piso y le decía a todo el país que ésta era una de las empresas que más invertía en el sistema ferroviario. El día 22, reitero, esto quedó absolutamente desvirtuado y dejó expresado, con una visión completamente sangrienta, que esto era una falsedad.

A partir de allí, se montó una intervención y me gustaría señalar acá qué ha sucedido en estos casi veinticinco días de intervención. En estos veinticinco días de intervención, que el interventor dice que son quince porque se cuentan los días hábiles –es decir, reitera el mismo concepto de Schiavi en el sentido de que las personas tienen que viajar los días hábiles y no los días feriados o no laborables–, ante la exigencia de los trabajadores de materiales y herramientas para la reparación de los vehículos, ha provisto a los trabajadores de un baño químico y dos radios.

La situación de la línea es la misma situación de riesgo del día 22 de febrero. Es decir, no ha sido modificado absolutamente nada de las condiciones que generaron esta masacre.

Nos remitimos a los hechos que se produjeron con posterioridad a la intervención.

En la línea hemos perdido dos formaciones, destruidas por la ira de los pasajeros frente a cancelaciones arbitrarias.

Además, el día domingo hubo un homicidio arriba de una formación, por falta de personal de seguridad, pese a los reiterados reclamos que los trabajadores hemos hecho.

El personal de guardas es presionado para circular con trenes que no reúnen las más elementales medidas de seguridad, y ante la manifiesta negativa de los trabajadores, éstos son sancionados y las formaciones se corren con un personal superior –jerárquico–, que se caracteriza por violar todas las medidas más elementales de seguridad; es más, incluso corren sin personal de guardas a bordo.

Esto es tolerado por la intervención, a la que le hemos planteado esta cuestión en varias oportunidades.

Tenemos paralizada la División Vías y Obras, que es la encargada de hacer las reparaciones de las vías, porque faltan vehículos para su transporte. Los vehículos de vías que el personal tiene para su traslado en la traza carecen de las más elementales medidas de seguridad, como por ejemplo de frenos. Tampoco hay herramientas, y hasta hay problemas administrativos con los compañeros.

En realidad, esto demuestra a qué ha venido la intervención. Ha venido justamente a tender un manto de impunidad ante este brutal siniestro, y esto lo tenemos que decir claramente. Nosotros consideramos que hay una apuesta fuerte, tanto del propio gobierno como de los funcionarios judiciales y de la propia intervención, a que justamente baje la efervescencia de la discusión para después pasar a tender lo que nosotros llamamos ese manto de impunidad.

Ante la imposibilidad de culpar solamente al maquinista, hoy ya se está hablando de una serie de “fallas concurrentes”, cosa que diluiría la responsabilidad de la empresa, y obviamente, cuando se distribuyen las responsabilidades, ya nadie es responsable. Y nosotros decimos claramente que son responsables tanto la

empresa TBA como los funcionarios que posibilitaron este funcionamiento.

Acá tampoco podemos hacernos los distraídos, porque esto funciona con un complejo entramado en el que están los empresarios, los funcionarios y lamentablemente también las organizaciones gremiales. Tanto La Fraternidad como la Unión Ferroviaria disponen de funcionarios en organismos como la Sociedad Operativa Ferroviaria. E incluso el subsecretario de Transporte Ferroviario, “sobreviviente” de varios secretarios de Transporte, es de La Fraternidad y no ha emitido una sola palabra. En efecto, es el responsable de todo el servicio ferroviario del país y no ha emitido una sola palabra al respecto.

Entonces, estamos ante este intento de acallar todas las críticas, de que se baje el nivel de exposición, para generar una suerte de gatopardismo en el que cambiamos un poquito para no cambiar nada.

Esto lo ha hecho expreso la misma empresa Emrendimientos Ferroviarios –EMFER–, del grupo Cigrigliano. Allí hay una serie de coches, muy deteriorados, a los que les están haciendo un proceso que ellos mismos llaman “de embellecimiento”. Este eufemismo que utilizan no es nada más que aplicar pintura y un poco de limpieza, dejando a los equipos en la misma situación. Son equipos con fallas estructurales, que dejan a las formaciones en la misma condición de inseguridad.

Esto está dado así y así se han montado las pericias en las que justamente han participado los mismos funcionarios de TBA. Ha sido vergonzoso que se haya admitido como querellante al propio Estado, cuando el Estado es cómplice de esta situación en sus organismos de contralor.

Entonces, ante esto obviamente tenemos que saber que estamos discutiendo o peleando con enemigos bastante poderosos, es decir que estamos hablando con la gente que desde hace décadas ha destrozado el patrimonio de los argentinos, se ha enriquecido con ese patrimonio y pretende seguir haciéndolo. En consecuencia, este entramado que pretende mantener una línea de continuidad es el que hay que desbaratar.

Éste es un espacio que por supuesto los trabajadores no queremos dejar de aprovechar y hacer fuerza juntos en este sentido para correr el velo de impunidad que se quiere imponer, pero los trabajadores también sabemos que esta pelea hay que librarla en la calle.

Nosotros en el día de hoy –por eso pido disculpas por tener que ausentarme– estamos haciendo un recordatorio del primer mes de esta masacre y en este acto queremos pedir en la calle, con diversas organizaciones –aquí está la CTA que nos acompaña en el acto y varios diputados de diversas corrientes que también se acercan, lo que realmente nos enorgullece–, justamente esto: justicia, que no es una cosa abstracta sino que es la condena a los verdaderos responsables, que cese TBA en la prestación del servicio. No podemos seguir manteniendo a los mismos criminales manejan

un servicio que transporta a 9 millones de personas al mes, 350 mil personas al día.

Entonces, decimos que no es una pelea que se agota en estos días, es una pelea que continúa. En este espacio de discusión y diálogo que nosotros valoramos, también queremos hacerles llegar una propuesta que venimos planteando desde hace muchos años, que es el proyecto de reestatización de ferrocarriles. Lo hemos elaborado como trabajadores, tal vez sea perfectible, tal vez al calor y a la luz de la discusión puedan darle algún otro contenido, pero centralmente queremos que los ferrocarriles sean estatales, que sea una única empresa, una empresa de cargas, una empresa de pasajeros, porque en la de cargas es justamente donde está el financiamiento del servicio de pasajeros y hoy está transferido a los grandes exportadores. El 50 por ciento de la línea de carga pretende ser transferido a Techint. Hoy están Camargo Correa y Aceitera Deheza, que han expoliado a los pequeños productores, que han llevado a precios enormes los fletes y han contribuido a lo que hoy vemos como un éxodo rural de nuestra población.

Queremos, entonces, un ferrocarril que atraviese los tres millones de kilómetros cuadrados de nuestro país, que sirva para la unidad de las regiones, que sirva justamente para los pequeños productores y para que el conjunto del pueblo pueda recorrer de punta a punta el país, recuperando el ferrocarril como herramienta indispensable de la economía nacional.

Vuelvo a agradecer su atención, reitero mis disculpas pero la verdad es que creemos que es imprescindible seguir manteniendo este grito que pide justicia. Agradezco nuevamente al diputado Lozano y a todos ustedes por la atención. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Parada). – Tiene la palabra el señor Julio Rearte, investigador del Programa de Transporte y Territorio del Instituto de Geografía de la Universidad Nacional de Buenos Aires.

**Sr. Rearte.** – Señora presidenta: quiero agradecer la invitación para participar de esta audiencia convocada para tratar un tema tan convocante y tan presente en nuestra vida cotidiana como es el transporte.

Quisiera comenzar haciendo algunas referencias a las condiciones que se pactaron inicialmente, para tratar de arribar a las situaciones actuales. Para entender que lo nuevo tiene que salir de lo viejo, primero debemos conocer lo viejo y entenderlo.

La concesión del servicio de subtes comienza en un marco general, en el que se incorpora a la empresa privada y el Estado se retira de ciertas funciones. En el sector del transporte se trata de traducir eso en un redireccionamiento de los subsidios, es decir, de los aportes del Estado. En el proceso de los años 90, se intenta redirigirlos, de cargas e interurbanos, al transporte de pasajeros. A su vez, se trata de sacar los aportes dirigidos a la operación para dirigirlos a las inversiones. Estas son las buenas intenciones que se explicitaban al comienzo del proceso.

En el caso del subte en particular, no se privatiza la propiedad sino la explotación o prestación del servicio. Esto da lugar al ingreso del capital privado y a la posibilidad de iniciar un proceso de acumulación, que en este caso no va a tener relación con la transferencia de una propiedad, sino con la incorporación del capital privado en una actividad de la cual el Estado se retira.

Este proceso de acumulación del capital privado se puede ver, años después, en las modificaciones de las sociedades operadoras. En el caso concreto de subterráneos, la sociedad concesionaria se fue transformando a lo largo del tiempo. En efecto, los integrantes originales fueron desapareciendo y hubo un proceso de concentración hacia el interior de la sociedad, que se resumió actualmente en la aparición de una sociedad Benito Roggio Transporte, que no existía al comienzo y que detenta aproximadamente entre el 90 y el 95 por ciento de las acciones.

El otro proceso consiste en la integración horizontal de esa sociedad, donde se incorpora la operación en otros metros del mundo, como el de San Pablo, o se incorporan actividades como higiene urbana, publicidad, etcétera. O sea, hay un desarrollo económico del concesionario, o más concretamente de una parte de ese concesionario, que expulsa a los integrantes originales y pone en marcha un proceso de crecimiento.

Esto sirve para conocerlo, y además, para saber que el Estado hoy no dialoga con el mismo concesionario con el que dialogaba el inicio de la concesión. El concesionario se ha transformado; es mucho más poderoso, para decirlo rápidamente.

El modelo o diseño que se pone en marcha, en el caso del subte, tiene tres ejes, que a mi modesto entender tienen interés para conocer sus consecuencias en el desarrollo.

El primer eje tiene que ver con el carácter integral de la concesión. No se trata de una concesión para una actividad específica de todas las que forman parte del transporte, sino que es integral. Esto significa que el concesionario tiene a su cargo prestar el servicio, pero también tiene a su cargo el mantenimiento y toda la comercialización que se puede desarrollar en el ámbito de la red, es decir, publicidad, actividades comerciales, etcétera.

Este carácter integral tiene alguna relación con estas subcontrataciones que fueron apareciendo a lo largo del proceso de concesión, donde se produce toda una ingeniería financiera y organizacional que se va filtrando entre las grietas reglamentarias –y otras no tanto– formando una red.

También este carácter integral tiene mucha relación con el ambiente en el cual se puso en marcha el proceso de privatización, donde la confianza se depositaba en las características de la empresa privada como generadora de riqueza y eficiencia. Este carácter integral nos acompaña hasta ahora.

Un segundo eje es que las inversiones estaban a cargo del Estado. Esto tal vez sea una verdad que no merezca ser dicha, pero yo creo que sí vale la pena mencionarla porque en algunos ambientes quedan dudas acerca de las obligaciones de inversión del concesionario. El concesionario tenía la obligación de hacer las inversiones destinadas al mantenimiento, pero no estaba obligado a realizar inversiones para obras nuevas o bienes nuevos o de envergadura.

Esto a veces es utilizado hábilmente por el concesionario, cuando aparecen las publicidades, las propagandas de las obras que se van realizando, y en su lectura aparece Metrovías como el responsable. Sin embargo, es claro que todas las obligaciones en el diseño original estaban a cargo del Estado y del Tesoro nacional. Luego hubo modificaciones a lo largo del tiempo.

El tercer eje es el modelo de regulación económica que se elige para la concesión. Es un modelo de seguimiento de los costos donde el concesionario, a partir de una tarifa que fija el Estado nacional y de un flujo de pasajeros proyectado de dos años, ofertaba un pedido de subsidios o un ofrecimiento de canon. O sea, el equilibrio tenía un mes base, que era un mes anterior a la puesta en marcha de la concesión –noviembre de 1993–, a partir de ese mes había una serie de índices que iban a monitorear el comportamiento de los distintos rubros de esa cuenta. Pero se partía de un equilibrio; no se podía partir de un desequilibrio. Este equilibrio estaba dado por el subsidio que había solicitado el concesionario, los ingresos que provenían de la proyección de la demanda y el canon que había ofrecido.

La de subterráneos era la concesión más superavitaria y rica de todas las concesiones porque Metrovías incluye al Urquiza y los resultados globales de Metrovías estaban traccionados por el resultado de los subterráneos, que eran totalmente beneficiosos y se expresaban en dos aspectos. Por un lado, la oferta que hace que el concesionario, cuyo canon es casi equiparable en envergadura al de las inversiones que se estaban pactando con el Estado nacional.

Es importante tomar una dimensión de lo que significó esto, que fue mutando pero sirve como indicador de qué percibió el concesionario cuando hizo la oferta. No percibió un mal negocio sino que percibió una situación favorable.

El otro resultado está dado por el comportamiento entre la oferta, que el concesionario hace a lo largo de los veinte años, y el resultado de lo transportado. ¿Por qué es tan beneficiosa la operación? Porque en los años 1997 y 1998, el concesionario supera lo que había proyectado para el año veinte. Es decir, cuatro años después de iniciada la concesión, el concesionario ya había superado la cantidad de pasajeros a transportar.

Para entender esto hay que ver cuál es la regulación económica y en qué consiste.

Los resultados en más pasajeros o en menos pasajeros no se traducían en más subsidio o en menos subsidio, o en más canon o menos canon, sino que esa mayor productividad podría decirse que era apropiada por el concesionario. Del mismo modo, si transportaba menos pasajeros tampoco había lugar a reclamo.

Voy a tratar de sintetizar, porque se me va a ir el tiempo del que dispongo.

En el caso de las obras –para terminar con este tercer eje de la regulación económica–, ocurría algo similar. Si el concesionario había ofertado por esta lapicera 10 pesos, y después, en la concesión, la compraba a 5, se quedaba con los otros 5 pesos. Pero eso era parte del trato; no era una trapisonda del concesionario.

Menciono estos tres ejes –el carácter integral, las inversiones a cargo del Estado y este diseño de seguimiento de los costos, de regulación económica– porque son constitutivos del modelo de concesión que se pergeñó en los 90, y serían las cuestiones sobre las cuales habría que volver o las que habría que revisar.

Para terminar con el tema de la regulación económica, había un mecanismo de un más o un menos 6 por ciento sobre el total de los costos, que podía disparar una discusión acerca del subsidio, tarifa o canon. Pero ese 6 por ciento después muta, y en lugar de ser el 6 por ciento del total pasa a ser el 6 por ciento de cualquier rubro, lo que constituye un cambio significativo. Todavía no encontré dónde está asentado de esa manera.

La concesión se pone en marcha y ya dijimos que los resultados son muy positivos para el concesionario. Hay que tener en cuenta esto como una realidad, porque en comparación con la red ferroviaria, debemos reconocer que la red de subtes es la única que creció en la región. En efecto, en el mejor de los casos, la red ferroviaria de la región se estancó o, si no, disminuyó su extensión en kilómetros o en cantidad de estaciones.

El servicio supera la oferta al cuarto año, y la cantidad de pasajeros transportados en 2011 supera entre el 35 y el 40 por ciento de la oferta. La concesión siempre estuvo arriba de la oferta. Yo menciono la oferta porque ésta era la previsión del concesionario; es decir, él dijo: “Yo, durante los veinte años, voy a tener este comportamiento, y me va a ir de determinada manera”, pero si transportó un 40 por ciento de pasajeros más, el resultado es otro.

Ahora bien, el mecanismo de regulación económica no prevé una modificación en ese sentido. O sea, no hay un mecanismo contractual previsto para considerar el impacto en más o en menos que puede derivar de la incorporación de nuevas estaciones.

Luego de hacer este breve pantallazo sobre la concesión, vamos a preguntarnos qué significa la transferencia. Al respecto podemos plantear cuatro opciones. Una posibilidad sería la transferencia de la propiedad. Esto ya se hizo en el año 1979, cuando la Nación transfirió todos los certificados a la ex municipalidad,



y la propiedad de la red pasó a ser de la jurisdicción local, con lo cual esa opción queda descartada.

Podríamos apelar a una segunda opción, que sería la transferencia del control, lo que presenta una situación particular. Ya ni siquiera se podría hablar de transferencia. En el contrato original, el control por parte de la jurisdicción local ya estaba previsto. En el año 1993, dos meses antes de poner en marcha la concesión, la Nación y la ex municipalidad firman un acta acuerdo en la cual disponen una división del trabajo con vistas a llevar adelante el control conjunto. O sea, la Nación y la municipalidad llevarían adelante el control. Esa acta fue ratificada por un decreto de la ex municipalidad en el año 1993, y desapareció, es decir, nunca se puso en marcha porque nunca se reglamentó. De todos modos, en el contrato original estaba previsto que el control del subte –no del Urquiza– iba a estar en manos de esta asociación entre dos organismos –uno local y otro nacional– que no existen más.

Había un alto grado de improvisación, un carácter muy débil y el sustento institucional de todo esto era muy precario; el organismo de control de ese momento se creaba por resolución, etcétera.

Pero, ¿cuál es el interés de plantear esto? El interés se da en que la distribución de funciones que allí se hacía incluía todo: fijar las tarifas, certificar las obras, controlar la seguridad, etcétera, o sea que tenía una serie de facultades amplias.

Esto se repite en 1999, cuando la jurisdicción local vuelve a ser convocada, esta vez no ya asociada a una figura nacional porque ha tenido lugar la reforma de la Constitución Nacional y aparece la Ciudad Autónoma. Entonces hay una renegociación, se termina en 1999, y el papel que se le otorga a la jurisdicción local es similar al que se le había otorgado en 1993 en el acta acuerdo, pero tampoco se lleva adelante.

Llegamos a la actualidad y volviendo a estos ejes anteriores podemos ver cuáles son las consecuencias actuales. Por ejemplo, es importante el papel de los concesionarios en la contratación de obras. En la remodelación de más de ochenta coches, Metrovías evaluó técnica y económicamente la oferta y preadjudicó, y después el Estado nacional adjudicó.

Finalizo diciendo que el propósito era tratar de revisar algunos contenidos del contrato que nos pueden servir para explicar el presente. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Parada). – Estoy tratando de darle la palabra lo antes posible para que puedan retirarse a fin de regresar a sus actividades.

Tiene la palabra el señor Carlos Chile, secretario general de la CTA Capital.

**Sr. Polino.** – Le solicito una interrupción, señor Chile.

**Sr. Chile.** – Adelante, señor Polino.

**Sr. Polino.** – Muchas gracias. Es para aclarar al señor Julio Rearte que esa modificación del 6 por ciento de la variación del total del contrato por rubro apare-

ce en el proceso de renegociación del contrato con la UNIREN. Ahí aparece ese cambio.

**Sr. Rearte.** – Es una innovación.

**Sr. Polino.** – Exactamente. Favorable a la empresa.

**Sr. Chile.** – Quiero agradecer al diputado Lozano y a la diputada Liliana Parada por la invitación a esta audiencia.

No puedo comenzar a hablar en nombre de los trabajadores sin hacer notar que se cumple un mes de la masacre de Once, que nos sigue conmoviendo y por la que seguimos reclamando justicia. A esto agregamos la situación que enluta a todos los compañeros ante la muerte de un trabajador de subterráneos.

En realidad, compañeras y compañeros, cuando me invitaron a esta audiencia, como a todos nosotros, comencé a trabajar en el marco de los materiales que existen y la verdad es que mientras más leía y más trabajaba, indudablemente estaba más seguro de que mis insumos no estaban en los materiales que estaba leyendo, que mi insumo fundamental está en la bronca, en el hartazgo, en una situación que se ha ido generando en todos nosotros y que dice basta.

Creo que acá hay técnicos suficientes para evaluar esta trampa perversa llena de corrupción. Ésta es una asociación ilícita construida entre el poder político y el poder económico para perpetuar un modelo de país.

Quieren que discutamos concesiones; nosotros queremos discutir derechos. Queremos discutir el derecho universal al transporte de todos nosotros. No queremos, como herencia, la idea de los servicios; ésa es la teoría esencial en la que se basa el neoliberalismo: la idea de que todo lo que se toca hay que convertirlo en mercancía, y si uno le da a un empresario los derechos universales de un pueblo, necesariamente no es para preservar los derechos sino para hacer negocios.

La perversidad del modelo construido en la Argentina se expresa en los números. Yo diría que los números son un escándalo: lo que ganan, los subsidios. Pero también hay que recordar que para que se pueda constituir esto, también se ha conformado una red de impunidad que han permitido los Jaime, los Schiavi y toda esta red que incluye a la burocracia sindical como elemento central, que ha servido en su momento de chaleco de fuerza para los trabajadores, que ha disciplinado y que en ese marco de disciplinar no ha vacilado en matar.

Nosotros no queremos discutir lo que ellos quieren que discutamos.

Yo hablaba de esta idea del neoliberalismo y del modelo. ¿Pero qué es lo que ahora nos proponen para resolver esto? En realidad, para darle más sustento a la teoría de que siempre se puede estar peor, ahora ponen al zorro a cuidar las gallinas. Como si hubiese sido poco todo lo sufrido hasta ahora, ponen al empresario prototipo de la patria contratista a que regule los negocios de la patria contratista en la Argentina, lo que constituye una medida perversa.

Lo que nosotros venimos a plantear es muy simple. Lo primero que venimos a plantear es que hay que demoler la teoría neoliberal en torno de los servicios públicos. Está probado que lo privado sólo provoca más dolor a nuestro pueblo.

Hay un magnífico artículo escrito por Alfredo Grande, titulado “Del tren bala al tren bomba”, que entre otras cosas decía que no estamos hablando del tren para todos –en este caso, del subte para todos– porque en realidad es el tren o el subte para los pobres, para los trabajadores; porque éste es un problema de clases.

Frente a esto, nosotros decimos que la única solución posible es recuperar el patrimonio y ponerlo en manos de nuestro pueblo. Nadie mejor para defender los intereses de los trabajadores que los trabajadores mismos: los trabajadores del subterráneo, los trabajadores de los ferrocarriles, los trabajadores que actúan en el ámbito del transporte en este país. Porque a esto de los subterráneos y de los ferrocarriles habría que agregarle después un capítulo aparte, referido al transporte naval y al aéreo. Necesariamente tienen que ser ellos.

Por supuesto, nosotros decimos que hay que ensayar, y que en el marco de esos ensayos hoy es necesario pensar un modelo estatal que sea lo más horizontal y democrático posible. Es necesario habilitar espacios donde discutan millones: cuál es el ferrocarril, cuál es el subterráneo y cuál es el transporte que necesitamos.

De lo contrario, cuando discuten cuatro, lo que hay es negocio, perversidad y corrupción. Muchas gracias. *(Aplausos.)*

**Sra. Presidenta** (Parada). – Tiene la palabra el señor diputado nacional Omar Duclós, del GEN.

**Sr. Duclós.** – Muy buenas tardes a todos. Mis felicitaciones a los compañeros Claudio Lozano y Liliana Parada por generar este espacio de interacción entre los que estamos presentes. En mi caso, me interesa escuchar y nutrirme para ver cómo entre todos podemos ir definiendo un nuevo modelo, como recién señaló el compañero representante de la CTA.

Creo que lo que dispara el debate son las emergencias que se han ido sucediendo a partir del déficit que tenemos en el sistema de transporte. Lo hemos visto con el ferrocarril en Once, lo vemos con el subte, lo vemos con las rutas. Yo vivo en Azul, en el centro de la provincia de Buenos Aires, recorro la ruta 3 todas las semanas, y verdaderamente es una trampa mortal, como tantas otras rutas argentinas.

En todos estos casos hay un común denominador que es el de un Estado ausente, un Estado irresponsable, que no planifica, no invierte y en muchos casos es cómplice de grandes negociados, agudizando el problema.

En estos días tenemos que emitir dictamen sobre el proyecto que ha enviado la presidenta que, como ocurre generalmente, son iniciativas de un día para otro y se atropella imponiendo una agenda legislati-

va antojadiza. Como se ha dicho antes –creo que lo dijo Claudio Lozano–, estamos ante una trampa en la que tenemos que expedirnos sobre esta irresponsable y vergonzosa discusión entre las dos jurisdicciones –Nación y el Gobierno de la Ciudad– ante la falta de acuerdo sobre el manejo del servicio de subterráneos y colectivos.

Nosotros queremos salir de esta trampa. Instamos a que estas dos jurisdicciones por fin se pongan de acuerdo y resuelvan la administración razonable de este sistema.

Pero el debate que nosotros queremos dar es mucho más profundo y trascendente. Creo que todos quienes compartimos una misma visión –tal vez con matices y sumando las miradas enriquecedoras de distintos ámbitos y actores que formamos parte de la misma realidad– debemos reafirmar el compromiso de trabajar fuerte, y la generación de estos espacios de reflexión y debate debe traducirse en un trabajo organizado.

Debemos pasar a la acción en la construcción de una propuesta superadora para definir en nuestro país un sistema de transporte público que tenga como eje un Estado presente, responsable, solidario, que garantice el acceso de todos a los servicios.

En este último aspecto entran a jugar las tarifas de interés social, con subsidios dirigidos a la demanda, a quienes verdaderamente los necesitan. Debe haber un Estado controlado no sólo por los organismos que las instituciones prevén, como lo está haciendo la Auditoría General de la Nación y lo debe hacer la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, sino también el control social por parte de las organizaciones de usuarios y trabajadores; un Estado que determine una tarifa justa –como señaló Héctor Polino–, que tenga definidos con transparencia los componentes, cuál es el costo del servicio, y si el componente inversión está dentro de la tarifa o del presupuesto nacional para garantizar un servicio de calidad.

Además, hoy es necesario poner en valor la estructura deficitaria, pero también analizar cómo seguimos desarrollando el transporte, cómo recuperamos el ferrocarril para integrar el país, potenciar las economías regionales y tener un sistema de transporte complementario, multimodal y eficiente.

Todos sabemos que hay múltiples experiencias comparadas de lo que significan el ferrocarril y el subte como medios eficientes de transporte probados en el mundo.

Entonces, queremos participar de este debate. Anticipo el compromiso del bloque del GEN, al que pertenezco, y que además estamos integrados con los compañeros de la Unidad Popular, el socialismo, Libres del Sur y tantas otras organizaciones que día a día se van sumando al Frente Amplio Progresista. Queremos no sólo expedirnos sobre la coyuntura sino asumir la responsabilidad de trabajar todos para construir una respuesta superadora, para que podamos llevar ade-

lante cuando podamos canalizar la voluntad de cambios de esta sociedad.

Para lograr eso también –como se dijo antes– tenemos que ganar la calle y generar conciencia para que esta voluntad de cambio se exprese lo antes posible y nosotros podamos juntos tener preparada la propuesta para llevar adelante un nuevo sistema de transporte.

Decía que en esta trampa que nos quieren meter en estos días, uno de los primeros defectos por el que tenemos que reclamar es que mientras las dos jurisdicciones se ponen de acuerdo, nosotros vamos poner nuestro voto en el Congreso para devolverle la pelota a las dos jurisdicciones, y para decirles: “Pónganse de acuerdo”. Y mientras se ponen de acuerdo, que retrotraigan la situación de las tarifas que contradictoriamente, mientras dicen que no se pusieron de acuerdo hay un aumento vigente. Por lo tanto, de manera urgente hay que retrotraer esta situación de las tarifas.

El anhelo es que todos los que participamos de estos encuentros podamos en un futuro cercano avanzar en formulación propositiva que nos permita superar esta situación. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Parada). – Tiene la palabra Pedro Pírez, investigador del Conicet y profesor de la Universidad Nacional de Buenos Aires.

**Sr. Pírez.** – Gracias por invitarme a participar y por la posibilidad de poder decir algunas cosas.

Voy a cambiar un poco el eje y contribuir a la confusión general. Lo importante del sistema, entre comillas, del transporte metropolitano no tiene que ver con esto que se está discutiendo. Y sí hay muchas cosas importantes sobre las cuales no se está haciendo nada, y no me refiero a lo que tiene que ver con las concesiones.

El subterráneo y ciertos colectivos no son de la Ciudad, son un subsistema dentro de un sistema más amplio de transporte metropolitano. Sistema que no lo tenemos institucionalizado, del que nadie se hace cargo y que nadie lo regula.

En ese sentido, la transferencia vendría a ser una especie de paso atrás porque en este momento tenemos la posibilidad teórica de hacer del transporte como de la distribución eléctrica, es decir, el gobierno federal hace una sola área y se coordina todo eso.

Fíjense que para viajar de Moreno a la Ciudad de Buenos Aires hay que tomar un colectivo, el tren, el subte, y pagarlo. Sería lo mismo que si para llegar la energía eléctrica a mí, pasase por EDENOR, por EDESUR, por EDELAP, y las tres me cobrarán.

Yo quiero energía eléctrica, no me importa cómo viene. Es decir, yo necesito ir al centro, no me importa si ustedes son tan irracionales que me hacen subir y pagar tantas cosas. Ése es otro problema.

Esto consolida ese problema. Es decir que es paradójico pero se trata de un paso hacia atrás. Digo esto porque en un área metropolitana como Buenos Aires, en donde no hay una organización metropolitana, el

gobierno federal ha venido ejerciendo de hecho, por diferentes problemas, una especie de autoridad metropolitana en ciertos servicios: agua, energía eléctrica, distribución de gas. Es interesante esta paradoja.

Ahora bien, ¿qué agrega? ¿Cuál es el problema? No sólo es incómodo sino que es claramente un diseño irracional en la economía, irracional en el término del uso de los tiempos, no sólo de los recursos, y se trata de un mecanismo económicamente concentrador porque hay tres que me venden el mismo producto.

Además, es injusto porque el costo de transporte depende de dónde me encuentre y se relaciona con el mercado del suelo, que a los pobres los pone más lejos. Todo esto tiene que ver con que no está gestionado de manera unitaria. Entonces, creo que ése es el problema. Tenemos que pensar el problema del área metropolitana más allá de algunas cuestiones sectoriales, que son muy importantes sin duda, y ése es el punto.

Entonces, lo que habría que hacer es una ley en la que se establezcan los parámetros para que exista un acuerdo entre el gobierno federal, gobierno de la provincia y gobierno de la Ciudad a fin de establecer un sistema metropolitano; esto sería muy fácil.

Hay algo que no funciona muy bien, que es la cuenca Matanza-Riachuelo, pero que tiene más o menos esta naturaleza, o sea que la integran provincia, gobierno federal y Ciudad para resolver un problema común. Hay tareas para cada uno, hay recursos que ponen, etcétera.

Entonces, si se cruza el tema de las concesiones, pues preparemos y revisemos las concesiones. Es decir, garantizando derechos, negocios legítimos, no tendría que haber ningún problema. Yo creo que esto debería ser dicho. Es decir, que lo que estamos haciendo no tiene que ver con el mejoramiento de las condiciones de transporte de la población.

Por otro lado, ¿a quiénes sirven los colectivos de la ciudad? No sirven a la población de la Ciudad, sirven básicamente a la población del área metropolitana. Atención, es clave para la dinámica económica de la Ciudad porque casi la mitad de quienes trabajan en la Ciudad vienen de afuera. ¿Qué tal si dicen “no, es muy incómodo y no voy”?

Este aumento justificaría que quienes trabajan acá pidan aumento de sueldo y no lo pidan los que trabajan en otro lado.

Entonces, yo creo que habría que decir estas cosas, si lo que queremos es mejorar las condiciones de funcionamiento urbano, que supone que la gente viaje mejor, más barato, en menos tiempo, etcétera. Por aquí debiéramos empezar. Muchas gracias. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Parada). – Tiene la palabra la señora Susana Kralich.

**Sra. Kralich.** – Pedro Pírez me sacó todo el *speech*, porque yo iba a decir lo mismo, pero no tan bien como él. (*Risas.*)

La idea es hacer algunos comentarios generales, no tuve tiempo para preparar una exposición porque me avisaron muy sobre la hora, así que simplemente quiero hacer algunas reflexiones a la luz de mi experiencia como estudiosa del transporte y también como ciudadana de la Ciudad y de la metrópolis.

En este tema del transporte y de su gestión todos estamos de acuerdo en que es complejo y que tiene un profundo impacto social. Aquí se encuentran entroncados distintos aspectos que podríamos básicamente llamar políticos, económicos y sociales, que tienen sus tiempos, lógicas y objetivos.

Entonces, con respecto a lo político, creo que va a ser un hecho el traspaso porque desde hace años la jurisdicción local está reclamando tener jurisdicción sobre los servicios que se prestan en su área y desde los 90 se ha transformado la Municipalidad en Ciudad Autónoma. Es decir, que legal y constitucionalmente tendría derecho a reclamar jurisdicción sobre la prestación del servicio con origen y destino en la Capital Federal.

Como decía Pedro, la realidad es otra. La Ciudad no es sólo la ciudad jurídico-administrativa, la ciudad de 3 millones de habitantes y 200 kilómetros cuadrados. La Ciudad es algo mucho mayor, es una metrópolis. Según consideremos un criterio de continuidad urbana, será el Gran Buenos Aires, y si tenemos en cuenta la ciudad real que es la que está pautaada por la funcionalidad, los viajes cotidianos, tenemos una metrópolis donde tenemos multiplicada de manera muy importante la cantidad de habitantes y de distritos involucrados, y la cantidad de kilómetros cuadrados en los cuales se produce toda esta dinámica metropolitana.

Por mi parte, opino que no tenemos cómo ir en contra del pase a la Ciudad. Además los subterráneos son propiedad del gobierno local; la cuestión es si esto es algo útil, como recién dijo mi colega, si eso va a mejorar las condiciones de transporte y las condiciones de gestión. La verdad es que yo opino que estos servicios son efectivamente incumbencia metropolitana.

Claro está que los intentos que se han realizado a lo largo de la historia han ido de fracaso en fracaso –los últimos fueron el COTAM y el ATAM–, y la cuestión política pasa a tener protagonismo en cuanto a que siempre están esas cuestiones de poder y de corporativismo.

Además me interesa señalar el aspecto social del transporte subterráneo, el transporte colectivo y el ferroviario, que son los que están permitiendo, ni más ni menos, que la movilidad de la población de la Ciudad de Buenos Aires y de todo su entorno, lo cual involucra casi a 14 o 15 millones de habitantes.

Cuando hablamos del aspecto social de este tema, tenemos que tener en cuenta que aquí están involucradas las cuestiones de eficiencia, de equidad, de accesibilidad, de inclusión y de exclusión, nada menos.

También, citando a Pedro, ha habido intentos en los cuales se ha logrado integrar la gestión de servicios

metropolitanos, pero como acabo de decir, en el caso del transporte, no ha sido posible.

Es cierto, coincido con Pedro, que ha habido una suerte de gestión de hecho por parte del organismo nacional que efectivamente al deslindar estas líneas a la jurisdicción de la Ciudad vamos a tener un retroceso.

En definitiva, creo que lo que interesa es hablar – con mucho más tiempo más seriamente– sobre una gestión integrada y en caso de que no podamos impedir que se siga en este orden, estar atentos a los tiempos y a las formas en las que se haga esta cesión. No es cuestión de sacarse la papa caliente de las manos con vistas a reducir el gasto fiscal en subsidios millonarios. Es redirigirlo a la oferta y hacerlo en una forma gradual, que no sólo sea beneficiario nuestro bloque o nuestro gobierno, sino que sea beneficiaria la comunidad. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Parada). – Tiene la palabra Raúl Ávila, delegado el personal jerárquico de SBASE.

**Sr. Ávila.** – Buenas tardes, muchas gracias por invitarme. Yo soy trabajador de SBASE y además soy miembro de la Comisión Directiva de Gremios de Subterráneos Buenos Aires y vengo en carácter personal, ya que mis compañeros no quisieron acompañarme, pero yo asumo el compromiso porque creo que ésta es una situación importante para participar.

Lo que puedo contarles son algunas cosas que no figuran en los diarios, dado que trabajo en SBASE y, hasta hace unos meses, cuando alguien preguntaba qué era SBASE, se respondía: Metrovías. Para los que no saben, les cuento que SBASE es una empresa del gobierno de la Ciudad, propietaria de los túneles, vías, trenes, desde el año 1979. En el año 1994, se concesionó –por Menem– y de los 4 mil trabajadores que trabajábamos ahí, quedamos 36. A partir de ese momento, se pensó en liquidarla, no sé qué fue lo que pasó pero nos dieron la tarea de encargarnos de hacer las obras; un trabajo bastante importante.

De ahí en adelante comenzó un trabajo lento, arduo, y somos lo que somos hoy: más de 200 personas, la mitad profesionales, especialistas en la construcción de subtes. Es la única empresa del país que puede darse el lujo de diseñar, planificar, hacer la dirección de obra –construir no, porque lo hacen las constructoras– y realizar la puesta en marcha de las obras para luego entregar la llave a los trabajadores de Metrovías para que las exploten como ellos saben.

¿Qué opino yo del traspaso? Les puedo decir que el presidente de Subterráneos, Juan Pablo Piccardo, ex ministro de Espacio Público, hace aproximadamente tres meses convocó al gremio para darnos la excelente noticia de que SBASE se iba para arriba. Nos invitó a participar de asumir el desafío, de hacernos cargo del control y de la fiscalización, algo que estábamos reclamando desde hacía más de doce años. Estábamos contentos todos, fue la primera vez que nos pusimos de acuerdo –con todas las diferencias que tenemos– y con estas palabras nos dijo: “El que no quiere, que

se baje del tren, por favor, ¿me van a acompañar?”, “Por supuesto, ingeniero”. Tiempo después, en una fotografía de un diario, alguien se bajaba del tren; era el propio jefe de Gobierno, Mauricio Macri. (*Risas.*)

¿Qué es el traspaso? No entiendo mucho de leyes porque soy ingeniero civil y realmente una ley se complica con la otra. Y como mi hijo me preguntó sobre el tema y me pidió que se lo cuente con un ejemplo, le di uno que él pudiera entender, pero no el ejemplo del auto que hace Mauricio Macri. Entonces, le dije: “Suponé que soy el dueño de mi casa, pero la tengo alquilada. El que me cobra el alquiler es el vecino. No puedo entrar a mi casa porque el inquilino no me deja. Entonces, yo le reclamo al vecino que me entregue la casa y el vecino me dice ‘Bueno, un día de estos nos sentamos, arreglamos, y te la paso’. Llega el momento que nos sentamos, el vecino me dice ‘Acá tenés tu casa, encargate’. Cuando llego, lo primero que hago es subirle el alquiler al inquilino. Luego lo llamo al vecino y le digo: ‘Acá tengo goteras, se me cae la pintura, dame la plata para pagar los impuestos’. ‘No, flaco, pero esto es tuyo’. ‘Pero, mirá lo que me diste’. ‘Pero es tu casa’. ‘Sí, pero mirá lo que es esto’. ‘Bueno, mirá, yo lo agarré como estaba. Un hermano tuyo hizo el arreglo y yo me encargué y vos no estabas. Bueno ahora hacete cargo’”. Bueno, en eso estamos más o menos.

Entonces, explicando esto en términos legales, es fácil para mí porque yo manejo números, puedo decir a grandes rasgos que nos corresponde el traspaso a los porteños porque hay un decreto, que es el 393 firmado en 1999, que dice que se traslada el control y la fiscalización del subte a la Ciudad.

Además, está la ley 373 por la cual la Legislatura acepta el traspaso. Y, por último, hay un acta del 3 de enero por la que también se confirma el traspaso.

Pero, como dijo Pedro Pérez, de quien he leído algunos artículos, acá el problema no es el traspaso, acá hay un problema mucho mayor. Hoy se cumple un mes de una tragedia y acá se trata de plantearnos y repensar el tipo de sistema de transporte que queremos. Para eso la sociedad tiene un papel fundamental y hasta el momento dejamos todo en manos de los políticos para que se encarguen y de los técnicos o planificadores por el otro.

El sistema de transporte es algo bastante complejo. El sistema de transporte público sobre todo se comporta como una célula, es decir, un conjunto de elementos en que cada uno tiene una función especial. Y cuando un elemento falla se produce un efecto en cadena por el que empieza a fallar al resto. Esto se llama “sistémico”. Y es por eso que a veces las acciones individuales y egoístas, como pueden ser bicisendas o el metrobús, pueden ser buenas intenciones, ecológicas por supuesto, pero a veces resulta peor el remedio que la enfermedad.

Lo importante de esto es realizar un plan. El único plan de transporte que conozco es del año 1972,

que es el estudio preliminar para el transporte en la región metropolitana, que trataba el sistema de transporte en forma integral. Es decir, todos los medios de transporte, incluyendo al área metropolitana. Es decir, a la Ciudad Autónoma con los cuarenta y pico municipios.

Los estudios hay que actualizarlos y no sirven si los ponemos en un cajón. Y el problema de los estudios es cómo se aplican. Para aplicarlo hace falta una autoridad, y ahí está el ente metropolitano que mencionaba Pedro Pérez, que es necesario. El ente metropolitano es más bien una cuestión puramente política. Se tienen que poner de acuerdo los actores de la Nación, de la provincia y de los municipios para formar una entidad que sea supraestatal y supraintejurisdiccional y que esté más allá del gobierno de turno, a la que se le debe agregar otra pata más, que son las asociaciones de la sociedad, y valga la redundancia, para que participen. Porque no podemos dejar esto librado a los técnicos y a los políticos.

La otra pata es el pueblo, que es el que sufre, el que viaja y el que tiene que hacer transbordo. No creo que haya muchos técnicos y planificadores que se tomen el trabajo –creo que hay– de ir a Carapachay, tomarse un tren, bajarse, y hacer todos los estudios de tiempo.

Es por eso que es importante realizar foros de transportes, es una medida que implementamos en su momento con la multisectorial de los metrodelegados a principios de año, cuando el jefe de Gobierno da el tarifazo del 127 por ciento.

Ahí se dijo que era importante y que era un buen momento para repensar el transporte. Entonces el disparador había sido un tarifazo, no era algo tan importante, en cambio ahora el tiempo pasó y ya tenemos una tragedia, y ahora tenemos un traspaso. Así que me parece que están presionando desde todos lados, la situación y la realidad nos empujan a sentarnos y ver si, de una vez por todas, podemos dar una solución.

Éste es mi aporte. Tengo muchas cosas más para decir pero dejo el espacio al resto de los compañeros. Gracias. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Parada). – Tiene la palabra el señor Pedro Busetti, en representación de la Asociación Defensa de Usuarios y Consumidores.

**Sr. Busetti.** – Muchas gracias por la invitación.

Se habló sobre el sistema de transporte en la República Argentina y está visto y comprobado, por todo lo que pasó durante estos quince años, que el modelo neoliberal impuesto en la década del 90 fracasó. La expresión más trágica de todo ello es la tragedia de Once, de la que hoy conmemoramos un mes.

Evidentemente, esto no va a cambiar con la transferencia del subterráneo y los colectivos a la Ciudad de Buenos Aires; para eso es necesario recuperar una iniciativa que tenga que ver con plantear desde todos los ámbitos políticos –a veces no se escucha mucho de esto en las campañas electorales y en los discursos

políticos— un modelo distinto que tenga que ver con que el Estado asuma la responsabilidad del servicio público de transporte.

Así como hoy estamos reclamando la transferencia o la reestatización de TBA, también podemos plantear que la concesión de Metrovías cese y pase a manos del gobierno de la Ciudad. Tenemos un problema: quién ejerce el gobierno de la Ciudad.

Por supuesto, nosotros estamos de acuerdo con todo lo que se dijo aquí, el decreto 393, la ley 373, que aceptar la transferencia es parte de lo que le corresponde a la Ciudad de Buenos Aires, más allá de que esté al frente del gobierno de la Ciudad una persona de signo neoliberal, como se dijo aquí, representante de la patria contratista, que ha mostrado, con lo poco que actuó, en el acta de transferencia primero, resignando el subsidio que le correspondía reclamar en función de la transferencia. Aceptó el 50 por ciento del subsidio cuando debería haber reclamado la totalidad del subsidio porque, de otra manera, estaba condenado a aplicar un aumento de tarifas. Lo hizo en forma unilateral, arbitraria e ilegal, como dijo Héctor Polino, no respetando la ley 210, no convocando a audiencia pública pero demostrando, de alguna manera, cuál es la voluntad.

Con esos dos hechos que produjo Mauricio Macri, aceptando la reducción del subsidio a la mitad y luego aplicando el aumento de tarifas, se demuestra cuál es la voluntad política de Macri: favorecer en este caso a Metrovías, castigando a los usuarios, que no solamente son porteños sino que, como se dijo aquí, también son del área metropolitana.

Con respecto al tema de la transferencia, el proyecto de ley que envía el Poder Ejecutivo ni siquiera menciona, ratifica, la decisión de continuar con la transferencia de los 360 millones; no está claro y no lo dice.

En cuanto a las líneas de colectivos, tampoco menciona si va a hacer algún tipo de aporte, con lo cual me parece que el proyecto merecería alguna aclaración por parte del Poder Ejecutivo. No sé cómo van a discutir los diputados y los senadores si no se sabe si va a haber transferencia de subsidios y de recursos para sustentar a los colectivos, porque esto tiene que ver con la tarifa.

Comparto lo manifestado por el señor ministro De Vido en el sentido de que se transfieren recursos físicos que no significan un gasto para la Ciudad. No son los servicios de Justicia que se transfirieron hace unos años donde la Nación aportó recursos en función de que había un gasto a la Ciudad. Aquí evidentemente no lo hay.

Ahora, producido el desbarajuste de las tarifas por la aplicación de los subsidios, hoy dejarle a la Ciudad, más allá de que esté el gobierno de Macri, la papa caliente de tener que definir un aumento de tarifas —en el caso de los subtes, ya lo hizo en forma abrupta y unilateral— de los colectivos a un valor que ya sugirió el ministro De Vido que va a ser 4,40 pesos, con lo

cual está avalando la posibilidad de que Macri también fije una tarifa, sería seriamente perjudicial para los usuarios.

Y no es cierto lo que dijo el ministro Lorenzino en la Cámara de Senadores con respecto a que la tarifa del subte debería estar subsidiada solamente para el 15 por ciento, que son los que merecen el subsidio. Habría que invitarlo al ministro Lorenzino a que viaje en subte para que se dé cuenta de que los que viajamos somos trabajadores y la mayoría merecemos seguir teniendo el subsidio.

¿Cómo se va resolver esto que nos parece muy complejo por todas estas indefiniciones del proyecto de ley? Obviamente, resulta vergonzosa la actitud de Macri al aceptar la transferencia y luego renunciar por lo medios, ni siquiera en formar protocolar. Por lo tanto, ya vimos aquí qué puede pasar con el subte transferido a Macri.

Lo que nosotros planteamos desde nuestra entidad es la transferencia del subte y de los colectivos con el aporte integral de los subsidios que hoy reciben los colectivos para seguir sosteniendo la tarifa y los que recibía el subte hasta el 31 de diciembre de 2011 para sostener la tarifa de 1,10 pesos.

¿Por qué decimos esto? Porque la Nación le acaba de transferir a la empresa EDELAP, concesionaria del servicio público de distribución eléctrica de las ciudades de La Plata, Berisso, Ensenada, sus recursos pero sosteniéndole el subsidio que hoy siguen percibiendo los usuarios de EDENOR y EDESUR.

¿En qué consiste esto? Voy a poner un ejemplo concreto: si un usuario de la provincia de Buenos Aires que consume 500 kilovatios bimestrales tuviera que pagar hoy —que ya está transferida la empresa EDELAP a la provincia de Buenos Aires— las tarifas que el gobierno de Scioli acordó con EDEN, EDES y EDEA, pagaría por kilovatio 33 centavos.

Como el gobierno nacional le garantizó a Scioli la continuidad del subsidio por un año, salvo los *counties* y todo lo que queda fuera del subsidio, paga 5 centavos el kilovatio. Quiere decir que el ciudadano de la provincia de Buenos Aires que tiene contrato con la provincia paga 33 centavos, y el de EDELAP que se le transfirió a Scioli sigue pagando 5 centavos.

Nos parece lógico y razonable que le pidamos al ministro De Vido que haga lo mismo con los subtes y con los colectivos. Y habría que haberle preguntado a Macri en su momento, cuando firmó el acta acuerdo, a él que juega al fútbol con Scioli, por qué no le preguntó cómo hizo para que De Vido le garantice la transferencia de EDELAP con el subsidio y a él le quería disminuir el subsidio en 360 millones de pesos.

Desde nuestro punto de vista, esto es lo que podría plantearse con razonabilidad y con justicia respecto del proyecto de ley, protegiendo los derechos de millones de argentinos, sobre todo, porteños y del Gran Buenos Aires, la mayoría de los cuales no tiene —como dijo el ministro Lorenzino en el Senado también— el

ingreso per cápita más alto de la Nación. Del millón y medio de personas que viajan en subte, la gran mayoría es del Gran Buenos Aires y no tiene el ingreso per cápita de los ciudadanos de la Capital Federal, sino el ingreso de los ciudadanos del Gran Buenos Aires, cuyo 40 por ciento está debajo de la línea de pobreza. Gracias. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Parada). – Tiene la palabra el señor Cristian Paletti, delegado de la Línea C, Taller San José, Asociación Gremial de Subtes, Tranvía y Premetro.

**Sr. Paletti.** – Buenas tardes. Gracias por la invitación. También se encuentra presente mi compañero Juan Gripi, delegado del Taller Constitución.

Me enteré de esta invitación cuando estábamos en el medio de un paro y vamos a tratar de hacerles un plano general sobre la cuestión del subterráneo, que está ligada a esta catástrofe del sistema de transporte.

Quisiera empezar mencionando al compañero que ha fallecido por medio de un crimen, un asesinato, montado por esta empresa Metrovías. ¿Sobre qué margen? Precisamente por la falta de higiene y seguridad que no brindaba el Taller Congreso de Tucumán, de la Línea D.

Vale destacar que es el segundo compañero asesinado en lo que va de un año; el otro compañero fue David Alfonso, del Taller Constitución, que murió electrocutado de la misma manera, es decir, recibiendo 1.500 voltios de catenaria. Ello se debió a que no había sistema de protección de seguridad y las condiciones de trabajo eran, y son, inhumanas.

El compañero que falleció ayer fue porque estaba soldando y una de las fases de los cables estaba a la intemperie. Muere electrocutado sin que hubiera saltado el disyuntor diferencial. Los compañeros se dieron cuenta por el olor a quemado; es una escena terrorífica.

Ayer, todos los talleres de material rodante que conforman el subterráneo –que son nueve– fuimos al paro durante todo el día, que se vio reflejado en el atraso en la frecuencia de algunas líneas. Hoy fuimos al paro de 14 a 16 horas todos los trabajadores de subterráneos precisamente para reclamar juicio y castigo por la muerte de los compañeros y para que Metrovías –Roggio– responda ante la Justicia, pues es el responsable absoluto por el asesinato de los compañeros. Por supuesto, también reclamamos seguridad e higiene y que se garantice la vida de los trabajadores y de los propios usuarios. No solamente corremos riesgo los trabajadores sino también los usuarios.

Este sindicato, a través de su cuerpo delegado, los trabajadores, venimos haciendo denuncias en forma sistemática durante años. Es más, este asesinato fue largamente anunciado por nosotros. Yo traje la última denuncia –tenemos varias–, de diciembre de 2011, en la que se presenta un pliego reivindicativo de los nueve talleres de material rodante. Entre esos talleres está

el de Congreso de Tucumán, que habla precisamente de la seguridad e higiene del taller.

En lo que respecta a las denuncias, tienen una vía legal de desarrollo por medio de estos organismos de control –llámese CNRT, SRT, policía del trabajo, etcétera–, pero finalizan cuando se dice “llegamos hasta acá”, tal vez como diciendo que más que intimar a Metrovías no se puede hacer, y otros terminan mirando para otro lado. Pero estos trabajadores, producto de los años de organización, tienen un desarrollo de conciencia importante, que nosotros aplicamos sindicalmente.

Ayer mencionaba en un medio que cuando escuchan los famosos “la línea está demorada” o hasta el paro desarrollado, precisamente hablan de que nosotros, por ejemplo, sobre la base de la denuncia no dejamos salir formaciones que están en un estado crítico, con altas posibilidades de un siniestro en la propia línea. Esto lo podemos comprobar en la teoría y en la práctica lo podemos señalar.

Ése es el rol que jugamos los trabajadores en el subterráneo.

Nosotros tenemos formaciones que datan del siglo pasado y que son los coches belgas de la línea A. Las formaciones rondan de la década del 30 y del 60, material rodante completamente obsoleto y sobre la base de una compra prácticamente como un material íntegro y óptimo que han hecho, en principio por medio de la Secretaría de Transporte, en la época de Jaime; no recuerdo otro secretario o subsecretario de Transporte, pero Schiavi también ha desarrollado compra de material obsoleto para el pueblo mismo.

Esta catástrofe ferroviaria en la que yo catalogo a nuestro compañero, que murió antes de ayer, como la víctima 52, porque va en la misma línea de esta masacre ferroviaria que se vivió hace un mes en TBA, habla de estos gerenciadore, porque Cirigliano es igual a Roggio, a nosotros no nos cabe ninguna duda, y creo que a ustedes tampoco les cabe duda.

Lamentablemente, esto se demostró antes de ayer, hace un mes, y si repasamos el historial se va a encontrar también que hay muchos muertos en el subterráneo.

Por otra parte, hay que destacar que la Superintendencia de Riesgos del Trabajo a Metrovías la catalogó como un lugar de alta siniestralidad.

¿Qué significa esto? Significa que en un promedio anual hay una cantidad interesante a nivel porcentual de siniestros. ¿Cómo soluciona esto en este caso Metrovías sobre la imputación de la Superintendencia de Riesgos del Trabajo sobre la base de nuestra denuncia y las acciones sindicales? Lo soluciona con más inversión. Pero eso es lo que no hizo Metrovías, por eso todas estas consecuencias.

Esta desinversión viene montada, en principio, sobre la base del traspaso del subterráneo a este *holding*, llamado Benito Roggio, que se le brindó a partir de

1994, y subsidiado durante diez años por el gobierno nacional. Ha habido una cantidad millonaria de subsidios que son nuestros propios aportes que vienen a través de impuestos y diferentes recaudaciones.

En 2009 hubo subsidios por 520 millones; en el 2010, 720 millones, y en el 2011 llegó a un promedio que todavía es difuso porque no tenemos claridad sobre el manejo de los subsidios, pero va en el orden de los 800 millones. Y este aumento de 127 por ciento ha aumentado en 100 millones más los ingresos anuales de Metrovías.

Estos dos gobiernos que hoy se están peleando se están pasando interesadamente al subterráneo de un lado para el otro porque expresan la catástrofe ferroviaria de la que no se quieren hacer cargo, y en el medio están los usuarios y los trabajadores que pagamos las consecuencias con nuestras vidas.

Como consecuencia ante todo este sistema, ante este parásito que se llama Metrovías, donde ha fraguado todo el sistema de inversión, exponiendo la vida del trabajador, nosotros caracterizamos –muchos compañeros del subterráneo y mi criterio personal– que el único control, y está demostrado, que puede garantizar la seguridad de los trabajadores, la calidad de las condiciones laborales y la calidad del transporte público, somos los trabajadores. Ésa es la única solución.

Escuché mucho hablar de Ciudad-Nación y del subterráneo, y mi posición personal es que el subterráneo debe estar nacionalizado bajo nuestro control. Acá podemos dar cátedra sobre las formaciones, talleres, material rodante, el estado de las instalaciones y podemos demostrar con los hechos mismos cómo hoy –en principio los dos compañeros que estamos acá– salvamos día a día sobre la base de nuestro sacrificio la vida a nuestra familia, porque los que viajan son nuestra familia.

Por ejemplo, no dejar salir formaciones de la década del 60 en las que Metrovías tenía que hacer el mantenimiento complejo, exhaustivo y general.

Voy a dar un ejemplo claro de lo que hemos denunciado en la Secretaría de Transporte, Ministerio de Trabajo y en la CNRT. Una formación Nagoya de la línea C, de 1960, circulaba con los tornillos centradores de rueda rotos; lleva ocho tornillos por rueda, es decir un total de 386 por formación. Según los manuales técnicos, cada 400 mil kilómetros y 600 mil kilómetros, un promedio de 4 años de circulación, hay que cambiarlos porque tienen fatiga, desgaste, sufren y se alteran las propiedades del material. Hay que cambiarlos por nuevos, eso se llama inversión y Metrovías no la hizo. Cuando los mecánicos hicieron los chequeos diarios se encontraron con que los tornillos estaban rotos e hicimos las denuncias.

Los organismos de control no pudieron actuar en consecuencia. Los trabajadores actuamos en consecuencia y no dejamos salir a la formación poniéndonos adelante. ¿Cuál es la política de Metrovías ampa-

rada por el Estado? Procesamiento a los trabajadores. El año pasado iban a llevar a juicio oral a nuestro compañero Segovia. Sobre la base de la movilización hemos revertido esa situación. Los compañeros que ven acá y yo tenemos seis o siete causas cada uno –ahora quizá salimos y nos llevan presos– sobre la base de esa situación.

Con respecto al aumento de tarifas del que acá se habló, ustedes se acordarán de que uno de los usos de la cadena nacional de Cristina Kirchner fue para atacar por la tendinitis a los trabajadores de subterráneos, a los boleteros precisamente, ridiculizando una medida, cuando la tendinitis está amparada por los congresos mundiales de salud, hay resoluciones importantes al respecto, etcétera. Pero el uso de la cadena nacional mencionando a los trabajadores del subterráneo encubrió una situación y nosotros salimos a denunciarlo el 9 de septiembre. ¿Qué encubría precisamente la medida de los boleteros sobre la base de una máquina que estaba en una cierta posición, luego de una cantidad de 36 horas semanales? Tenemos más de 40 compañeros operados, corría riesgo su salud y Metrovías hacía oídos sordos. La medida de los boleteros consistió en no recargar la tarjeta SUBE.

¿Qué es la tarjeta SUBE? Es el masterplan de caja universal de recaudación del Estado. Eso pasó a ser la tarjeta SUBE. La reducción de subsidios a estas empresas pasa porque todos los ingresos de boletos diarios ahora los maneja el Estado por medio de la tarjeta SUBE. ¿Qué significa esto? Por el plan de lucha de los boleteros durante dos días, el Estado dejó de recaudar. El ataque de la presidenta intimidando a los boleteros vino precisamente a eso. No criticaba el tema de la tendinitis, atacó directamente a romper ese plan de lucha porque puso en juego el sistema de la tarjeta SUBE. Salimos a denunciarlo el 9 de septiembre, uno de los que particularmente salió a hacerlo fue quien les habla, diciendo que el ataque de la presidenta sobre la base de la tendinitis por cargar la tarjeta SUBE encubría un tarifazo, porque el tarifazo viene sobre la base de que tenemos más equidad, la tarifa diferenciada, la tarifa electrónica, etcétera. Y fue tal cual, después de las elecciones han aplicado un tarifazo. El traspaso del subterráneo venía acordado con un tarifazo porque lo aplicaron igual y este cuerpo de delegados de la AGTSyP, de los trabajadores del subterráneo, ha llevado adelante dos semanas de apertura de molinetes para rechazar el aumento de tarifas.

Pero bueno, acá lo único que queda claro es que los que pueden garantizar la seguridad, la higiene y la calidad del transporte solamente somos los trabajadores y vamos a seguir para reclamar justicia. Muchas gracias. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Parada). – Tiene el uso de la palabra Mario Mónica, de la asociación civil Hacer Haciendo.

**Sr. Mónica**. – Muchas gracias por la invitación que recibimos de la diputada Neira.



Nosotros queremos volver un poco a la cuestión del acta acuerdo y del tarifazo. Sintéticamente, creemos que el acta acuerdo tiene tres partes y no dos, lo que sucede es que una está obviada. El acta acuerdo se produce cuando Roggio acepta el traspaso y ésta es la tercera parte que no está en ningún lado y es el gran problema. Roggio acepta el traspaso a cambio del tarifazo, que, como se vio, ocurrió cuarenta y ocho horas después, aunque ya venía negociado de antes.

Si Roggio no hubiera aceptado esto, Macri nunca se hubiera sentado a firmar ningún acuerdo y no había manera de obligarlo. Va de suyo que tenemos un acta acuerdo de tres partes, cuyo único objetivo fue aumentar la tarifa; por lo tanto, otorgarle un rédito a la concesionaria de más o menos un millón de pesos por día. De eso estamos hablando cuando hablamos del decreto 27 del gobierno de la Ciudad.

En este punto nosotros, como entidad intermedia, hemos aceptado un proyecto de resolución de la diputada Neira porque creemos posible que la Legislatura derogue directamente el decreto, sin tanto pedido de “derogalo vos”, porque no lo va a hacer.

Independientemente, conocemos la situación numérica de la Legislatura y sabemos que esto es una definición complicada. Pero también creemos que en virtud de los artículos 51 y 104 de la Constitución de la Ciudad, que nos dan la razón, podemos poner un freno a esta cuestión de tarifazos sobre servicios públicos.

Consideramos que las tarifas de servicios públicos es un tributo y como tal la creación o modificación del tributo corresponde a la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Ésta es la pelea que hay que dar en los términos que hoy se está planteando en la Legislatura, independientemente de lo que el Congreso Nacional realice en función del acta acuerdo, sobre lo cual no voy a opinar porque tiene mucha política el tema y nosotros no hacemos eso.

Respecto de la cuestión del subte, particularmente creemos que la única solución es la reestatización. El subte, como se ha dicho hace un rato, era el único servicio público que daba ganancias cuando se privatizó.

Uno puede discutir o no lo que sucedía en aquellos años con los trenes, con los colectivos, pero los subtes daban ganancias. El subsidio viene a garantizar la ganancia del concesionario, no el servicio. El servicio, por sí mismo, con la tarifa que tenía en ese momento, funcionaba –podemos tener opiniones sobre cómo funcionaba– y era un servicio que daba ganancia al Estado y por eso existía SBASE y por eso se mantuvo, aun como una residual, como explicaba perfectamente el compañero.

En este punto, creemos que la discusión no es transferencia o no de los subtes, sino la reestatización, y le va a corresponder a la Ciudad, más allá, como decía el representante de la asociación de consumidores, de

quién la gobierna. Eso lo decidieron un millón de tipos, no hay mucho para decir.

Respecto de la cantidad de pasajeros, que es lo que funciona como variable para después pedir aumento de tarifas, subsidios y cánones, lo explicó bien Julio Rearte, es un dato desconocido, secreto. Nadie sabe cuántos pasajeros toman el subte. Yo tengo tres cifras, y las podemos ver. Los medios periodísticos hablan de un millón y medio de pasajeros; la Secretaría de Transporte, en boca del diputado Cavandí, de la Legislatura porteña, habla de un millón 200 mil.

El balance de 2010 de Metrovías habla de 800 a 900 mil pasajeros.

No hay control, nadie sabe cuántos viajan; nadie. Solamente lo sabe Metrovías, que tiene las terminales de los molinetes en su sede. Éste es un dato que, a los efectos de discutir todas estas cosas, debería ser conocido y público.

Los compañeros trabajadores hablaban de la cantidad de gente que hoy se expone y quiero aclarar que Cirigliano era uno de los participantes originales del contrato de concesión de Metrovías, con el 30 por ciento del contrato; Roggio tenía el 33 por ciento en el momento de la privatización. O sea que no es que pasaba lejos; estaba ahí. Recién en junio de 2000, por alguna maniobra que yo desconozco –no sé si alguien la conoce–, cambió la composición societaria de Metrovías, cosa que estaba prohibida por el propio contrato. No sabemos si el ingeniero Gallo –que era ministro de Obras Públicas del gobierno de De la Rúa– tiene algo que decirnos al respecto.

El último tema sobre el que vamos a opinar es el de la Autoridad Metropolitana de Transporte. Nosotros creemos que es necesaria porque es un tema metropolitano, evidentemente, pero no es la provincia de Buenos Aires la que tiene que actuar –lo digo acá–, sino los municipios involucrados. La provincia tiene otra problemática; los municipios del área metropolitana son los que realmente tienen algo que decir respecto de la organización de una autoridad metropolitana de transporte. Esto implicaría recursos para los municipios, etcétera.

Otra cosa que queremos señalar, como decían los representantes del Conicet recién, es que la reestatización hace que tenga sentido la existencia de una autoridad metropolitana de transporte. Si no, vamos a tener a unos tipos que les administran el sistema a los privados que se llevan el subsidio.

Esto es todo lo que queríamos plantear en función de nuestra posición frente al tema tarifazo. Gracias. *(Aplausos.)*

–Ocupa la Presidencia la señora diputada Donda Pérez.

**Sra. Presidenta** (Donda Pérez). – Es el turno del señor Julio Sobrino para exponer, pero se ha retirado.

Lamento haber llegado tarde porque tenía mucho interés en escuchar las exposiciones.

Lamentablemente, estamos al tanto de todas las cosas que pasan a raíz no de la tragedia sino –como bien dicen los compañeros– de la masacre de Once. Ya veníamos metiéndonos en estos temas cuando el año pasado presentamos el proyecto de nacionalización de los trenes. Nosotros también creemos que el Estado –a través de los trabajadores– es quien debe hacerse cargo del transporte público de pasajeros, sobre todo de un medio de transporte como el de trenes, que es el más popular, el más utilizado por las personas humildes y el que más seguro debería ser.

En cuanto a los subtes, siempre hemos tenido la misma posición. Nosotros creemos que los subtes son de la Ciudad de Buenos Aires, y no lo creemos porque se nos ocurrió a nosotros, sino porque así lo indica la Constitución y están en el patrimonio de la Ciudad. También es cierto que si no hay dinero con qué mantenerlo, estamos exponiendo al público usuario al estado de situación en el que hoy se encuentra.

Sobre esto, estatizados o no, el Estado tiene una responsabilidad. Por eso me parece una barbaridad que el Estado sea parte querellante en la causa. Esto es una muestra de la connivencia entre el poder político y el poder empresarial. Y ese poder político también es parte de la Justicia.

–Ocupa la Presidencia la señora diputada Parada.

**Sra. Donda Pérez.** – La verdad creo que es una vergüenza y que debería ser revertido.

Me pareció muy triste escuchar ayer a Agustín Ros-si, cuando se hizo el homenaje a las víctimas de Once, decir que la señora presidenta había hecho lo que había que hacer, es decir, responder con un respetuoso silencio ante las muertes. Cuando se pide justicia, no se pide silencio. El silencio nunca trae justicia. Más bien, si hay silencio, hay algo que callar. Y evidentemente hay muchas cosas que callar porque estamos frente a un sistema muy corrupto y que viene pervertido desde el menemismo, del que nunca hubo ninguna intención de mejorarlo. En estos nueve años, nunca se intentó cambiar las cosas, dar vuelta la taba cuando estaban las condiciones dadas.

En el 2004, de acuerdo con los informes de la CNRT, se le podía haber retirado la concesión a TBA y también a Metrovías, que llevaban acumulados millones de pesos en multas, que excedían el 30 por ciento que marca el contrato de concesión. En un artículo dice que si las multas exceden el 30 por ciento de las garantías se le puede rescindir la concesión. Lo exceden muchísimo, por lo cual tanto a TBA como a Metrovías se les podría haber revocado la concesión si existiera esa voluntad. Evidentemente, esa voluntad no existe porque a Cirigliano le siguen dando concesiones para que siga construyendo estos trenes de la muerte.

Estaría muy bueno que viajen los hijos de los funcionarios públicos que tanto están alabando el sistema de trenes en lugar de nuestras familias.

Saludo y felicito esta iniciativa, cuenten con este interbloqueo para lo que podamos hacer desde acá. En particular, la semana que viene vamos a estar tratando el tema de los subtes y por lo menos la posición de Libres del Sur, la fuerza que represento, es que hay dos Estados absolutamente irresponsables que están jugando a la política con la vida de la gente, y eso no se hace; que se están tirando uno al otro por la cabeza los subtes como una forma de especulación y que eso es una responsabilidad criminal, porque ya sabemos lo que puede pasar. No lo sabemos desde hace un mes, lo sabemos desde hace bastante más tiempo porque lamentablemente vienen ocurriendo accidentes que deberían ser prevenidos si se invirtiera y si se hicieran las cosas bien desde hace mucho tiempo.

Nosotros vamos a discutir qué es lo que va a pasar con el subte y lo decidirá la mayoría del Congreso; luego deberá ser decidido por la Legislatura, y esto va a terminar en la Corte Suprema de Justicia seguramente, y en el medio va a quedar la gente, como siempre.

Entonces, les pedimos, les exigimos, tanto al gobierno nacional como al gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, responsabilidad en un tema tan sensible hoy para nuestros ciudadanos y ciudadanas.

Sin mucho más que agregar, muchas gracias y espero que nos veamos más tarde en el acto que van a realizar los familiares en la estación de Once por la masacre de Once. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Parada). – Debo agregar que se encontraban presentes, pero que se tuvieron que retirar para participar de la manifestación por cumplirse un mes de la masacre de Once: Ignacio Kostzer (presidente de la FUBA), Pablo Kleiman (CTA Capital), Julio Sobrino (presidente de la Asociación Coordinadora de Consumidores Contribuyentes - ACUCC), Claudia Alfaro (DEUCO), Aldo Jurado (asesor de la diputada nacional Virginia Linares, del GEN), Daniel Mugico (Partido Socialista), Julián D'Angelo (Partido Socialista), Juan Gardes y Federico Orchanti, los dos últimos del Frente Popular Darío Santillán.

También se encuentra presente la diputada Claudia Neira, de la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires, donde hoy se trataba el tema.

**Sra. Neira.** – No fue tratado.

**Sra. Presidenta** (Parada). – Tiene la palabra la señora legisladora Neira.

**Sra. Neira.** – Señora presidenta: brevemente, le voy a comentar alguna de las acciones que estamos llevando a cabo desde la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Desde el día 3 de marzo planteamos con toda responsabilidad una suerte de interpelación al Poder Ejecutivo de la Ciudad que consiste en formular una

convocatoria tendiente a pensar en los subtes como una política pública, con la integración plural de los bloques, los trabajadores, las asociaciones de usuarios, etcétera.

En ese sentido, desde el día 3 de marzo venimos observando algunas cuestiones que me parece importante resaltar.

En primer lugar, el jefe de Gobierno aceptó la firma de un acta basada en la discusión sobre la transferencia de recursos. Todos sabemos que los recursos son la política de subsidios de la Nación aplicada a la concesión de Metrovías.

Además, el jefe de Gobierno nos dejó en una situación de desprotección ya que a los dos días dictó el decreto 27/12 mediante el cual aumentó la tarifa generando un principio de ejecución de un acta que no había pasado por la Legislatura y que no estaba en condiciones de ser ejecutada.

A partir de ese momento, lo único que hizo el jefe de Gobierno fueron actos ejecutorios de esa acta hasta que, luego de la masacre de Once –como decimos nosotros, reculando en chancletas, en confianza–, quiso dar marcha atrás y suspender el proceso.

El día 1° de abril termina la última prórroga que le dio el gobierno nacional al Ejecutivo porteño para garantizar los adicionales de la Policía Federal en lo relativo al servicio de seguridad.

Y hablo de “prórroga” porque nos enteramos, consultando e investigando la documentación existente, que eso fue lo que pidió el 26 de febrero. O sea, pidió una prórroga y no rechazó en ningún momento el retiro de la Policía Federal, porque no estaba en condiciones de garantizar la seguridad, sino que pidió un plazo prudencial para que se retiren.

En esta situación nos ha dejado el Ejecutivo de la Ciudad frente al Ejecutivo nacional que, todos sabemos, tiene una política de transporte basada en los intereses más concentrados de poder y que ha dejado que todo este tiempo gobierne el mercado en un lugar donde tendría que gobernar el Estado.

Por ejemplo, el diputado Basteiro hizo una propuesta respecto de la creación de una comisión revisora de la concesión de Metrovías. Debemos recordar que lo que se transfiere es la concesión de Metrovías. Justamente, lo que no se está discutiendo es la concesión.

Veo mucha preocupación en torno a los recursos. Creo que los recursos nos tienen que preocupar porque están basados en una garantía constitucional en relación a su transferencia. Pero los recursos están referidos a una concesión y por eso debemos revisar dicha concesión porque es la que define cuáles son los recursos.

Entonces, vamos por la Comisión Revisora de Metrovías en el marco de una sesión que se realizará el día martes. Asimismo, vamos a pedir informes sobre el tema de la seguridad porque esto nos preocupa muchísimo, no sólo en lo relativo a los trabajadores de

subterráneos sino también en cómo va a ser –el 1° de abril– la situación de los subterráneos.

Además, estamos presentando algunas cuestiones que tienen que ver con el control que debe ejercer el Gobierno de la Ciudad respecto de los subterráneos y en función del decreto 393 ratificado por la ley 373 de la Ciudad.

No debemos descuidar el derecho que tienen los usuarios. Es decir, garantizar el derecho de los consumidores y usuarios. Por ello, hemos presentado un proyecto de ley que sigue la misma línea de una iniciativa llevada adelante en su momento por el diputado Macaluse, del bloque Nacional de Unidad Popular, que consiste en crear oficinas que acerquen el Ente Regulador de los Servicios Públicos a los usuarios y que estén ubicadas en las principales bocas de los subterráneos.

Y hemos pedido, por supuesto, que sea tomada como estado público la derogación de la tarifa. Nos parece que no están dadas las condiciones para que el estado de la Ciudad sea la única presencia en los subterráneos al día de hoy, no sólo rechazando la transferencia sino volviendo para atrás su idea de garantizar la seguridad, pidiendo primero una prórroga y ahora diciendo que no la puede garantizar, pero que mantenga la tarifa del subte.

Éstas son las iniciativas. También se ha presentado una declaración de pesar por el fallecimiento días atrás del trabajador del subte, el compañero Martínez. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Parada). – Antes del agradecimiento final quiero comentarles que, en consonancia con los proyectos que hemos presentado desde Buenos Aires para Todos, desde el bloque Unidad Popular vamos a presentar en el Congreso proyectos que tienen que ver con la creación de una comisión investigadora que revise todos los contratos de concesión que tengan relación con los servicios de transporte.

Vamos a presentar un proyecto que suponemos que al no ser considerado en el tratamiento será nuestro dictamen, en el cual aclaramos cómo debe hacerse una transferencia de esta magnitud. Esto no es: “Te doy un caramelo, lo quiero, no lo quiero porque me hace mal”, sino que en realidad se trata del transporte, del derecho a la movilidad que tienen los ciudadanos y ciudadanas, que tienen los trabajadores en nuestro país, y cuánto más en el conurbano y en la Ciudad de Buenos Aires; que aunque no tengamos bien los números sabemos que son miles los que cotidianamente viajan y además, viajan mal.

También solicitamos un pedido de informes que nos sirva para tener un panorama un poco más claro en relación con el transporte ferroviario: Metrovías, Ferrovías y TBA.

Por último, quiero agradecer –pensando que nos vamos al acto– al Cuerpo de Taquígrafos. Me estaba olvidando de decirles que esta versión taquígráfica va a ser presentada el día que se reúna el plenario de co-

misiones como una iniciativa acerca de la importancia que tiene para nosotros, no solamente en para mi bloque sino para el interbloque del FAP, el hecho de que frente a cada proyecto de ley o cada sanción de una ley de tamaño envergadura deben ser escuchados en audiencia pública los trabajadores, los usuarios y los actores del servicio que se pretenda transferir o cualquier otro proyecto de ley en el cual, como siempre, están involucradas las personas.

Ésta no es una cuestión de un ring. Hemos tratado de salirnos del ring y creo que hemos salido gracias a ustedes que enriquecen este debate. *(Aplausos.)*

—Es la hora 19 y 13.

15

INSERCIÓN SOLICITADA POR LA SEÑORA  
DIPUTADA PUIGGRÓS

**Fundamentos del apoyo de la señora diputada al dictamen de mayoría de las comisiones de Asuntos Constitucionales, de Asuntos Municipales, de Transportes y de Presupuesto y Hacienda en 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**

El subterráneo de Buenos Aires tiene como fecha de inauguración el año 1913, cuando la Compañía Tranviaria Anglo-Argentina construyó nuestra primera línea.

A partir de 1936, el transporte de subterráneos es operado y coordinado por un ente mixto privado-estatal: la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires (CTCBA), unificando en su órbita las empresas de tranvías, ómnibus y subterráneos, además de los colectivos.

En 1948, entra en liquidación y el Estado nacional la sustituye, en 1952, por la Administración General de Transportes de Buenos Aires (AGTBA), dependiente del Ministerio de Transporte de la Nación. Dicho organismo comienza a desprenderse de las líneas de colectivos, que se privatizan, quedando en la órbita estatal sólo la red de subterráneos. AGTBA también es liquidada y en 1963 se crea una nueva entidad pública, Subterráneos de Buenos Aires (SBA), para operar la red subterránea. En 1977, el gobierno asigna a SBA el carácter de una empresa con amplia autonomía, Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado (SBA-SE), cuyo paquete accionario es transferido en 1979 a la municipalidad de Buenos Aires.

Ya en la década del 90, la ley 23.696, más conocida como Ley de Reforma del Estado, fue el marco normativo para la privatización de los servicios públicos, incluidos los subterráneos ya que, recordemos, por aquel entonces, todavía la Ciudad no era autónoma.

El decreto 1.143/1991, que reguló el marco normativo para la concesión de trenes y subtes, dice: "...la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires ha solicitado que los procesos de privatización por concesión de la explotación de los servicios de pasajeros de SBASE y de FEMESA, ambos a cargo del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, se realicen en forma conjunta, con participación de las autoridades municipales". Es decir, una ciudad que aún no gozaba de autonomía, cedía facultades que le eran propias al Estado nacional.

A su vez, la ley 373, sancionada por la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires el 11 de mayo de 2000, dice en su artículo 1º: "Adhiérese al decreto del Poder Ejecutivo nacional 393/99, de renegociación del contrato de concesión del sistema de transporte de subterráneos, por el cual se faculta al Ministerio de Economía y 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".

El mencionado decreto 393/99, en lo que aquí interesa, dice en el artículo 4º: "Instrúyese 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 presente decreto, realice 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, con las modificaciones introducidas en su addenda".

Pero también la ley 24.588, más conocida como Ley Cafiero, que es la que garantiza los intereses del Estado nacional en la ciudad, se refiere al tema de los servicios (el transporte es uno de ellos), reservando, en el artículo 9º, la competencia y fiscalización para el Estado nacional, claro que en forma concurrente con la CABA y demás jurisdicciones que correspondan, de los servicios públicos interjurisdiccionales, con lo cual quedan excluidos de la competencia y fiscalización del Estado nacional aquellos que se desarrollen en una única jurisdicción.

Coincide también con lo hasta aquí señalado la memoria del balance 2010 de SBASE, donde se dice que, en virtud de las normas ya citadas, sólo resta "en la práctica, instrumentar el traspaso del control y fiscalización del contrato de concesión", advirtiendo que "la falta de concreción del traspaso de la concesión, dificulta la gestión".

Surge claro de las normas mencionadas y de los antecedentes históricos, la responsabilidad y competencia en la gestión y administración de los servicios de transporte público de pasajeros que prestan la red de

subterráneos y premetro, el tranvía de Puerto Madero y las 33 líneas de colectivos cuyo recorrido se completa totalmente en el territorio de la Ciudad.

En el acta suscrita entre el Estado nacional y la Ciudad, esta última ratificó la decisión de aceptar la transferencia de la concesión de la red de subterráneos, asumiendo el control y fiscalización del contrato de concesión y la potestad de fijar las tarifas del servicio, incluso por decisión unilateral.

Es así que, haciendo uso de esta facultad, el gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires resolvió en forma unilateral el aumento de la tarifa de subterráneos, dando así principio de ejecución al acta de fecha 3 de enero de 2012.

Debe quedar en claro que lo que se está transfiriendo no son bienes, ya que, en el caso de la red y los trenes subterráneos concesionados a Metrovías, éstos y pertenecen a la empresa estatal porteña SBASE, y los colectivos a empresas privadas. Se transfiere el control y la fiscalización del contrato de concesión de los subterráneos y, en virtud del mensaje remitido al Senado por el Poder Ejecutivo, también el control y la fiscalización del servicio de transporte automotor de colectivos y el tranvía. Por lo tanto, no aplica el artículo 75, inciso 2, de la Constitución Nacional.

Esto claramente lo expuso el ministro De Vido en su visita al plenario de comisiones de la Cámara de Senadores: “En todos los casos de los servicios de transporte, quiero dejar en claro que lo que se transfiere son las potestades de regulación y control de la actividad; es decir, las licencias de las concesiones. No se transfieren activos o bienes físicos que demanden a la Ciudad Autónoma alguna erogación, solamente el subsidio del que deberá hacerse cargo como jurisdicción responsable, única beneficiaria del servicio y con recursos fiscales necesarios”. Continúa diciendo: “Para que vean claramente lo que les digo. En el caso de los subtes y el tranvía, se traspasa con todos los activos y bienes públicos afectados al servicio y cuyo mantenimiento, mejora o renovación estará a cargo del concesionario. Y en el servicio de transporte automotor, las 33 líneas de colectivos, que es lo que asume la CABA, es la regulación y control de la licencia de uso, porque la actividad se presta con bienes propios y personal propio del permisionario”. También decía el ministro: “...La transferencia de las potestades de regulación y control de los servicios, que vimos y ya se han perfeccionado, y que el proyecto de ley viene a ratificar en un todo, no deberían en ningún caso generar una mayor elevación, ya que no se transfieren funciones o actividades que demanden erogaciones, sino la potestad de regulación de los servicios. Y, además, porque la CABA, la Ciudad Autónoma, tiene un ministerio con una subsecretaría a cargo de Tránsito y de Transporte. Tiene dos organismos de regulación y control: uno general y que fue aprobado por la Constitución, que es el Ente Único de los Servicios Públi-

cos, y otro específico, que es el SBASE, con amplios presupuestos”.

Pero, el acta tiene también previsiones en materia de subsidios, previéndose en la disposición tercera que “...la Nación ofrece, y la Ciudad acepta, el pago de una suma de pesos trescientos sesenta millones (\$ 360.000.000), de origen SIFER (Sistema Ferroviario Integrado) dentro de un plazo de doce meses, contados a partir de la firma del presente y como único aporte para el pago de subsidios por parte de la Nación, la cual será abonada en 12 cuotas mensuales. Efectivizado dicho aporte, los subsidios al servicio que correspondieren correrán por exclusiva cuenta de la Ciudad”.

Ante la claridad de estos términos, resulta incomprensible la actitud del jefe de Gobierno, que ahora pretende borrar con el codo lo que escribió con la mano y que, además, demuestra su desaprensión para con el cumplimiento del mandato político que el pueblo de la Ciudad le ha conferido.

Sin embargo, lo cierto es que el Estado nacional ha aportado gran cantidad de recursos a la Ciudad bajo la forma de subsidios al transporte.

Esos subsidios tienen su origen en la ley 25.561, que declaró la emergencia pública en materia social, económica, administrativa, financiera y cambiaria, creando un nuevo escenario económico, al disponer la salida de la convertibilidad y dejar sin efecto en lo referente a los contratos de servicios públicos las cláusulas de ajuste en dólar o en otras divisas extranjeras, y las cláusulas indexatorias basadas en índices de precios de otros países o cualquier otro mecanismo. Asimismo, las tarifas de los servicios públicos quedaron establecidas en pesos a la relación de cambio \$ 1 = u\$s 1. Para mantener la ecuación económico-financiera, el Estado nacional comenzó a subsidiar la prestación de estos servicios con tarifas pesificadas.

Como ya vimos, conforme lo dispone el artículo 3° del acta fechada el 3 de enero de 2012, la Nación transfiere y la Ciudad acepta la suma de \$ 360.000.000 a pagar en 12 cuotas mensuales a partir de la firma del acta, para aplicar a subsidios del servicio de transporte subterráneo, y si hubiese remanentes de dicha transferencia se aplicarán a inversiones del servicio. Cumplida la transferencia, los subsidios correrán íntegramente por cuenta de la Ciudad, si es que ésta decide mantenerlos.

El monto estimado de subsidios que el Estado nacional destina a subtes y 33 líneas de colectivos que transitan únicamente por la Ciudad asciende a \$ 1.300 millones. Éste representa sobre los gastos corrientes del presupuesto de la Ciudad el 4,8 % y sobre el total de gastos el 3,95 %. En cuanto a los ingresos presupuestados, tenemos que sobre los ingresos corrientes representa el 4,2 % y sobre el total de ingresos el 4,1 %.

Se puede entonces aseverar que los gastos ocasionados por el traspaso de estos servicios a la Ciudad,

sin aumentar el costo del boleto, no impactan de manera sustantiva en el presupuesto de la Ciudad, tanto en el gasto como en los ingresos. Entonces, es de estricta justicia que la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en ejercicio precisamente de esa autonomía, asuma las responsabilidades que le corresponden, haciéndose cargo del servicio de transporte público de pasajeros como lo hacen el resto de las provincias y municipios del país.

Por todo lo aquí expuesto, adelanto mi voto positivo al dictamen de la mayoría del proyecto venido del Senado, expediente 26-S.-2012.

16

INSERCIÓN SOLICITADA POR LA SEÑORA  
DIPUTADA SCHMIDT LIERMANN

**Fundamentos del apoyo de la señora diputada al dictamen de mayoría de las comisiones de Asuntos Constitucionales, de Asuntos Municipales, de Transportes y de Presupuesto y Hacienda en 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**

Si bien hoy se trata el proyecto remitido por el Poder Ejecutivo nacional, que nosotros rechazamos, vengo a apoyar la importancia de la creación de una autoridad metropolitana de transporte que prevé nuestro proyecto superador.

Para abordar el tema en cuestión, el mismo no puede ser tratado aisladamente sino en conjunto, por converger en un mismo lugar físico o territorio: la Capital Federal, la Ciudad Autónoma y la provincia de Buenos Aires. El sistema presenta una red focalizada sobre el centro de la ciudad capital y, al mismo tiempo, absorbe el tráfico inducido por la media y larga distancia, lo que ocasiona una concentración de desplazamientos en un espacio reducido. Los recorridos pasan en su mayoría por el centro y sus entradas se convierten en cuellos de botella.

En este sentido, razones demográficas, económicas y sociales deben tratarse en conjunto simplemente para tener en cuenta la mejor calidad de servicios a los usuarios de las distintas jurisdicciones que convergen en un mismo territorio. A mayor abundamiento, debemos decir que Buenos Aires es una de las mayores metrópolis del mundo. De acuerdo con la definición del área metropolitana de Buenos Aires, ella incluye a la Ciudad de Buenos Aires y a los 42 partidos contiguos que conforman el denominado Conurbano; su población asciende a los 14,4 millones de habitantes. Con el 36 % de la población del país, Buenos Aires ocupa, según proyecciones de Naciones Unidas, el primer lugar en el ránking mundial en términos de su proporción de población respecto de la del país, seguida por Tokio (27 %).

Es fundamental entender que es imposible que la CABA se haga cargo del subte sin coordinación con otras jurisdicciones. No existe en ninguna parte del mundo la posibilidad de que se pueda escindir una parte del transporte de todo un sistema integral. En 2009, se llegó a un acuerdo de formalidad técnica, que luego no se puso en práctica. Nuestro jefe de Gobierno confiaba en la buena fe del gobierno nacional y con los antecedentes —como el del acuerdo técnico de 2009— y con el firme objetivo de avanzar en una práctica de consensos en el traspaso coordinado del servicio de subtes, se vio motivado a firmar un acta, que ahora tanto se critica.

Los servicios públicos que se prestan son uno de los principales problemas que afectan a la región. Básicamente, la problemática radicaría en dos cuestiones: su desinversión y los problemas de coordinación entre las distintas jurisdicciones que operan.

Ahora bien, visto desde el punto de vista del usuario, no debemos olvidar cuáles son los legítimos derechos en cuanto a la prestación del servicio de transporte, ya que los mismos prestadores deben, por ejemplo, cumplir con los horarios, los recorridos, prestarlos con los vehículos habilitados, respetar los niveles de contaminación tanto auditiva como de gases y, en especial, garantizar la seguridad de los ciudadanos. Este último tal vez sea el requisito que más demuestre la necesidad imperativa de una autoridad metropolitana que controle el cumplimiento de protocolos de seguridad y funcionamiento consensuados.

Por otro lado, no olvidemos la penosa experiencia de nuestros vecinos chilenos en la llamada crisis del Transantiago (sistema de transporte público urbano que opera en el área metropolitana de la ciudad de Santiago, capital de Chile). Una serie de problemas de planificación, diseño e implementación del Transantiago, que comenzó a operar completamente el 10 de febrero de 2007, generó un colapso del sistema de transportes en la ciudad. En un primer intento, se quiso escindir el sistema, que enfrentaba un déficit económico de magnitud que debió ser solventado por el Estado. Pero ello ocasionó el colapso de los servicios. Diversas manifestaciones populares surgieron en la capital del país. Uno de los principales afectados fue el gobierno de Michelle Bachelet, cuya popularidad bajó por sobre el 40 % de aceptación, siendo el nivel más bajo alcanzado por un gobierno desde el retorno a la democracia. De aquella dificultosa experiencia se concluyó que debía llevarse a cabo, y así se solicitó al Parlamento, la creación de una autoridad competente de transporte metropolitano.

Por ello, debemos decir también que las políticas de transporte a lo largo del tiempo no han sido planificadas ni coordinadas, guiadas tal vez desde sus comienzos por la lógica de múltiples agentes privados. El resultado ha sido una red que no sigue un patrón de integración racional, por lo cual hoy más que nunca es la gran oportunidad que tenemos (tanto autori-

dades nacionales, provinciales, como de la CABA) de lograr una verdadera planificación del sistema de transporte. Es ahora cuando debemos maximizar nuestros esfuerzos republicanos buscando dar solución de calidad a –todos– nuestros ciudadanos, ya que acá convergen usuarios de todo el territorio de nuestra Nación.

Asimismo, el sistema de transporte colectivo tiene una extensión de aproximadamente 50.000 kilómetros lineales y está compuesto por 320 líneas que operan más de mil ramales en cada sentido. El servicio es operado por alrededor de 160 empresas privadas que emplean una flota de más de 16.000 unidades.

Las estadísticas de la Secretaría de Transporte muestran que el 34 % de los viajes en colectivo tienen su origen y destino dentro de la Ciudad de Buenos Aires; alrededor del 48 % entre partidos de la PBA, sin ingresar o atravesando la Ciudad de Buenos Aires, y el 18 % corresponde a viajes que se desarrollan entre la Ciudad y la provincia de Buenos Aires.

Esto muestra a las claras la imperiosa necesidad de constituir una autoridad de aplicación que además coordine, fiscalice y dinamice el transporte. Ahora bien, la progresiva pérdida de eficiencia del sistema de transporte público y su falta de adecuación a los cambios de asentamientos (suburbanización) van generando un desaliento del usuario por el transporte público y generando una cada vez mayor afluencia del automóvil particular, con todo lo que eso implica, especialmente en el ámbito del medio ambiente. Ello, mientras otras ciudades de América Latina intervienen activamente a través de inversiones en sus sistemas de transporte público para moderar estos efectos (Bogotá, México, San Pablo, etcétera), el transporte público en la Argentina no evidencia cambios estructurales en las últimas décadas.

Pero, a los problemas generados por el diseño inadecuado del sistema de transporte se suman los que provoca la situación institucional y normativa, que se caracteriza por la dispersión de normas y organismos y por la desarticulación y falta de coordinación entre entidades que tienen competencias en el tema. No falta legislación, sino que se encuentra dispersa y hay algunas normas que no se han llevado a la práctica.

El Estado tiene, como en todo servicio público, la gran competencia de actuar como regulador del sistema en su totalidad. Para ello cuenta con varias normas legales que, en muchos casos, superponen pautas y en otros dejan vacíos y áreas grises. El Estado no cumple con el ejercicio del poder de policía que le corresponde y tampoco ejerce la función de control y fiscalización sobre las empresas privadas que prestan el servicio.

Algunos de los problemas que presenta el sistema de transporte público son: degradación de la calidad urbana por la saturación de ómnibus en determinadas arterias y la concentración horaria; unidades en mal estado de conservación; congestión en el funciona-

miento de la red vial (agravada por el excesivo uso del automóvil particular); índices de contaminación superiores a lo permitido por la legislación vigente y niveles elevados de ruido urbano. Hay, además, un problema económico serio, ya que las empresas dicen que el servicio les ocasiona déficits y reciben importantes subsidios de los estados provinciales y de la Nación, a pesar de lo cual los usuarios siguen recibiendo un servicio de baja calidad.

Como decía entonces, el transporte es una cuestión central para la calidad de vida de los habitantes, no sólo del ámbito de la Capital Federal sino de todo el país. Las causas de un posible colapso del sistema o bien de sus penosos accidentes sólo pueden ser adecuadamente abordadas a partir de la creación de una autoridad metropolitana.

Necesitamos coordinar un proyecto estratégico de desarrollo del transporte que deberá tener en consideración aspectos que tienen que ver con la localización y relocalización de actividades, usos del suelo urbano, tipos de construcciones, diseño y mejoramiento de una red vial que permita sostener la cantidad de vehículos en circulación, mejora de los servicios y atención de las nuevas demandas de la población, incluyendo la reeducación de los usuarios para orientarlos al uso del transporte público, evitar el vandalismo y defender el saneamiento urbano y el mantenimiento del arbolado.

Ha llegado el momento de pensar y diseñar el transporte que queremos, única forma de corregir fallas estructurales que datan de mucho tiempo atrás, ofreciendo un transporte digno a nuestros ciudadanos. La tragedia de Once nos indica: ¡No va más!

Es esto lo que nos debemos los argentinos y por eso hoy pretendemos, afianzando nuestra legítima autonomía, proyectar una gran metrópolis pero jerarquizada y gestionada con coherencia, transparencia e integrada al país.

17

INSERCIÓN SOLICITADA POR LOS SEÑORES  
DIPUTADOS SOLANAS Y CARDELLI  
Y LA SEÑORA DIPUTADA ARGUMEDO

**Cuestionamiento de los señores diputados al no otorgamiento del tiempo suficiente, conforme al Reglamento de la Honorable Cámara, para exponer sus posiciones acerca del dictamen de las comisiones de Finanzas y de Presupuesto y Hacienda en el proyecto de ley del Poder Ejecutivo por el cual se aprueba el aumento del aporte de la República Argentina al capital autorizado del Banco Interamericano de Desarrollo**

Queremos llamar la atención acerca del no cumplimiento del reglamento en el sentido de otorgar un tiempo prudencial para evaluar las posiciones ante el

presente proyecto. Es una paradoja que se apruebe el aporte de u\$s 7.500 millones al Banco Interamericano de Desarrollo (BID), destinado a incrementar su capital en cinco cuotas anuales, cuando el aporte de nuestro país al Banco del Sur será de un total de u\$s 1.200 millones en el transcurso de diez años.

Del mismo modo que correctamente se ha venido promoviendo una política internacional que jerarquiza las relaciones con la UNASUR o la CELAC antes que con la OEA, resaltamos el contraste que en el campo financiero impone la disparidad de los aportes de nuestro país respectivamente al BID y al Banco del Sur.

Entre sus metas principales, el BID plantea el logro de una mayor equidad social y la reducción de la pobreza en América Latina y el Caribe.

Nuestra experiencia nacional no ha comprobado la efectividad de tales metas. Por el contrario, la política del BID como cofinanciador del Plan Brady ha sido cómplice –junto al Banco Mundial y al Fondo Monetario Internacional– del tratamiento de la deuda externa, y con ella la reforma del Estado que permitió un

saqueo adicional a través de las privatizaciones, cuyas secuelas nos siguen afectando.

La deuda ha significado una erogación de 268.000 millones de dólares durante los últimos treinta años, a lo que debe sumarse la entrega vil del noventa por ciento del patrimonio público y aún debemos más de 160 mil millones de dólares.

El ecuatoriano Pedro Páez, integrante de la comisión que llevó adelante una auditoría de la deuda de Ecuador, ha denunciado duramente el papel del BID en el fraude de la deuda externa de ese país. Cabe mencionar que cuando los bancos acreedores se enteraron de que la comisión tenía registrados todos y cada uno de sus desfalcos, ofrecieron cobrar solamente un treinta por ciento de la deuda total.

En momentos de gran crisis financiera de las naciones del norte occidental, y ante la necesidad de garantizar una creciente autonomía en la materia de América del Sur, a través del fortalecimiento del Banco del Sur, cuestionamos el tratamiento de este tema ignorando el reglamento de esta Honorable Cámara.