

[La Legislatura quiere nuevamente privatizarlo](#)

[FIRMAR LA PETICIÓN HACIENDO CLICK AQUÍ](#)

¡Por favor difundir!



Observatorio del Derecho a la Ciudad
(ODC) con 46 de apoyos



Dirigida a [Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires](#) y a 3 otros

FIRMEMOS por la RE-ESTATIZACIÓN del SUBTE en la CABA

Ciudad de Buenos Aires, 4 de Junio de 2017.
POR LA RE-ESTATIZACIÓN DEL SUBTE DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES Ver...

[Más información](#)

[change.org](#)



[POR LA RE-ESTATIZACIÓN DEL SUBTE](#) [DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES](#)

[VER INFORME COMPLETO HACIENDO CLIK AQUÍ](#)

[INTRODUCCIÓN](#)

El Jefe de Gobierno, **Horacio Rodríguez Larreta**, remitió a la Legislatura porteña el **proyecto de ley N° 1309-J-2017** que tiene por **objeto concesionar**, por un plazo de 15 años, **la operación y mantenimiento** del servicio público de Transporte Ferroviario de Pasajeros de Superficie y Subterráneo bajo la jurisdicción de la Ciudad de Buenos Aires (**Servicio SUBTE**). La intención es clara, nuevamente privatizar el servicio SUBTE, a pesar de la pésima experiencia de más de 20 años de privatizado el servicio en manos de la empresa Metrovías S.A.[1]



[EVALUACIÓN DE LA CONCESIÓN A METROVÍAS](#)

Durante los más de veinte (20) años de concesión, Metrovías apenas cumplió con algunas obras, al mismo tiempo que hubo un marcado deterioro en el servicio. Las denuncias de incumplimientos tanto en el subte como en el ferrocarril Urquiza fueron innumerables[2].

La ley N° 4472, en su art. 7, ordenó a la Auditoría General de la Ciudad (AGCBA) la realización de una **auditoría integral sobre el estado de cumplimiento del contrato de concesión**. El informe fue publicado en el año 2013. De este surge que Metrovías no ha invertido fondo alguno en obras de infraestructura y solamente se ha dedicado a mantener operativo el servicio de subterráneos. En general, la Auditoría resulta crítica de la gestión de la concesionaria, e indaga en los contratos cruzados entre distintas empresas del Grupo Roggio que hacen complicada la lectura de sus estudios contables.

Por otra parte, **las políticas de subsidios** del Gobierno nacional y —luego del traspaso— del Gobierno de la Ciudad se multiplicaron al tiempo que la tarifa aumentó desde \$0,50 en 1999 hasta \$7,50 en la actualidad[3]. Lo cierto es que el aumento de subsidios y de tarifas no se tradujo en una modernización y ampliación de toda la red ni tampoco supuso una mejora real en la calidad del servicio. Hoy se viaja cada vez más caro y en peores condiciones. En ese marco, nunca se produjo una merma en la rentabilidad de la empresa[4]. La privatización no se tradujo en la prestación de un servicio de excelencia.

Por último, **ni Metrovías ni el GCBA nunca informaron cuál es la ganancia de Metrovías** por operar el Servicio Subte. A pesar de que la justicia ordenó brindar dicha información en la audiencia pública por la determinación de la tarifa técnica.

¿POR QUÉ RE-ESTATIZAR EL SERVICIO SUBTE?

En **CONCLUSIÓN**, la concesión del Servicio SUBTE constituye un **gran negocio para Metrovías**. Por una parte, no asume riesgo empresarial alguno ya que los gastos y su ganancia son financiados en su totalidad por los usuarios y por el GCBA. Y por otra parte, Metrovías no ha realizado la infraestructura correspondiente, no ha mantenido el subte adecuadamente (la infraestructura de accesibilidad es desastrosa) y el servicio se presta deficientemente. **La privatización del servicio no ha cumplido con ninguno de sus objetivos originarios: Eficiencia, buen mantenimiento y mejora del servicio.**

Actualmente, **en toda la red de subterráneos puede observarse el mal estado de las estaciones y formaciones**, al mismo tiempo que constantemente se producen anegamientos luego de fuertes lluvias que obligan a suspender el servicio. Por otro lado, es muy frecuente que se vea restringido el acceso a las personas con movilidad reducida por la inexistencia o el mal funcionamiento de escaleras mecánicas y ascensores.

A los mencionados problemas de infraestructura, **se agrega el incumplimiento de las frecuencias y el estrecho horario de funcionamiento del servicio**. En comparación con otros servicios latinoamericanos, el subterráneo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires es uno de los servicios que presta menor cantidad de horas de servicio.[5]

El monto destinado a cubrir la rentabilidad empresaria se eliminaría en caso de una gestión estatal del servicio.

Además, **la operación y planificación, y el desarrollo y expansión de la infraestructura son dos aristas fundamentales de un servicio público esencial del transporte urbano**, por lo que dejar cada una de estas instancias en manos de diferentes empresas u organismos —como lo demuestra el caso del subte de Buenos Aires— solo deteriora su funcionamiento.

El ejemplo de la empresa pública francesa de ferrocarriles SNCF debería servir a los funcionarios del actual gobierno para evaluar mejor los alcances de sus decisiones. En ese caso, debido a una mala compra de material ferroviario el estado francés decidió unificar la operación y el desarrollo de la infraestructura en una sola compañía.[6] El gobierno español también evalúa realizar una operación similar siguiendo a Francia.[7]

La re-estatización de la operación y mantenimiento del Servicio Subte lograría unificar bajo un mismo organismo la operación y la expansión de la red. Las dificultades de mantener el SERVICIO dividido en dos empresas u organismos es reconocido en los propios considerandos del proyecto de ley N° 1309-J-2017:

"En los últimos años, SBASE desarrolló un Plan Estratégico y Técnico para la Expansión de la Red de Subterráneos, además de aplicar las inversiones y ejecutar las obras fundamentales para revertir la emergencia. Desde este punto de vista técnico, la vinculación de SBASE con un futuro Operador del Servicio SUBTE requiere un largo plazo para que sea posible implementar los cambios que se esperan en la operación y el mantenimiento, a través del poder regulatorio, y en conjunción con la ejecución de todas las inversiones proyectadas y en curso."

La experiencia de la gestión privada del SERVICIO SUBTE llevada a cabo en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires no garantiza una mejor calidad de servicio ni es ventajosa en términos tarifarios. Más aún, el caso de Buenos Aires constituye un caso excepcional a nivel latinoamericano, junto con Río de Janeiro, en donde los servicios equivalentes son operados y mantenidos por empresas privadas. En los casos de Ciudad de México, Santiago de Chile y San Pablo -con excepción de una única línea- el Estado opera y mantiene el servicio de forma directa o a través de empresas estatales específicas.[8]

El GCBA se ha vanagloriado por las obras y mejoras que ha implicado la construcción de carriles exclusivos para colectivos (Metrobus) en detrimento del Subte, por lo que la privatización es un elemento más, que indica el poco interés que tiene el Pro en mejorar la calidad del SUBTE.

PETICIÓN

Por todo lo expuesto, **solicitamos a la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires que no vuelva a privatizar la operación y el mantenimiento del SERVICIO SUBTE, debiendo re-estatizarse el SERVICIO SUBTE con participación de los trabajadores y de los usuarios.**

Contacto:

Observatorio del Derecho a la Ciudad:

Nahuel Eduardo Morandi : (011) 5023-0841

Jonatan Emanuel Baldiviezo: (011) 15 3266-7008

Cátedra Libre de Ingeniería Comunitaria:

María Eva Koutsovitis: (0 11) 3770-3727

<http://observatoriociudad.org/>

observatorioderechoalaciudad@gmail.com

[@obs_der_ciudad](#)

www.facebook.com/ObservatorioDerechoalaCiudad

[1] Consultar: <http://enelsubte.com/noticias/polemica-larreta-quiere-volver-a-privatizar-el-subte/>

[2] Consultar: <http://enelsubte.com/noticias/denuncian-falta-de-mantenimiento-en-el-urquiza/>; <http://enelsubte.com/noticias/confirman-multa-a-metrovias-por-una-inspeccion-de-2008/>; <http://enelsubte.com/noticias/la-improvisada-evacuacion-de-metrovias-ante-un-siniestro/>; <http://enelsubte.com/noticias/condenan-a-metrovias-a-pagar-multa-de-2011/>

[3] Consultar: <http://enelsubte.com/noticias/quince-anos-tarifas-1687/>

[4] Consultar: <http://enelsubte.com/noticias/metrovias-ha-declarado-ganancias-extraordinarias-mientras-cobraba-subsidios-del-estado/>

[5] Fundamentos del Proyecto de Ley N° 1488-D-2017.

[6] Consultar: <http://enelsubte.com/noticias/francia-reunifica-operacion-e-infraestructura/>

[7] Consultar: <https://www.capitalmadrid.com/2016/12/15/44574/fomento-pretende-copiar-la-formula-francesa-al-fusionar-renfe-y-adif.html>

[8] Fundamentos del Proyecto de Ley N° 1488-D-2017.

--



OBSERVATORIO DEL
DERECHO A LA CIUDAD



"OBSERVATORIO DEL DERECHO A LA CIUDAD"

<http://observatoriociudad.org/>

Contacto: (011) 15 3266-7008

observatorioderechoalaciudad@gmail.com

[@obs_der_ciudad](#)

www.facebook.com/ObservatorioDerechoalaCiudad